

DEPARTEMENTET

Dato 26. august 2011
J. nr.

Center for Erhverv og Analyse

Ute Stemmann
Telefon 33 92 33 56
uts@trm.dk

Referat for Special Session om infrastruktur og arbejdstid den 23/08-11

Mødeleder: Ute Stemmann, Transportministeriet

Dagsorden:

1. Indledning og kort oplæg ved Ute Stemmann, Transportministeriet
2. Oplæg ved Svend Torp Jespersen (STJ), Copenhagen Economics (CE)
3. Oplæg ved Ismir Mulalic (IM), DTU Transport

Sammenfatning af oplæg og diskussion:

- Motivation for sessionen: Dynamiske effekter er ikke med i den gængse CBA, hvorved der formentlig undervurderes de positive bidrag af infrastrukturinvesteringer
- Oplæg STJ: Hvordan vil pendlere bruge den tid, som de sparer ved bygning af bedre infrastruktur?
- CE's undersøgelse har haft fokus på de effekter, som
 - o udvalgte forbedringer af statsveje over 10 år har haft
 - o på folk, der pendler ud af deres bopælskommune
 - o der er regnet med to grupper pendler, en treatment- og en kontrolgruppe (folk, der ikke har fået gavn af bedre infrastruktur)
- Undersøgelsen bygger på data fra arbejdskraftundersøgelsen og lønregisteret
- Der kan konstateres en arbejdsudbudseffekt, dvs. folk vælger i gennemsnit at arbejde mere, når de sparer rejsetid



- Spares 1 times rejsetid, tyder undersøgelsens resultater på, at det giver 10-15 min. mere rejsetid – dvs. rejsetidsbesparelser omsættes ikke bare til mere fritid
- Oplæg IM: Der er i undersøgelsen set på den kausale effekt af pendlingsafstand på lønningerne i et kvasi-naturligt eksperiment ved anvendelse af information om alle arbejdere i Danmark
- Der findes i teori forskellige konkurrerende forklaringer af en sammenhæng mellem pendlingsomkostninger og løn
- Der er i undersøgelsen taget hensyn til endogenitet af pendlingsafstand ved at benytte ændringer i pendlingsafstand som er resultat af virksomheders flytninger
- Ved at anvende eksogene ændringer i pendlingsafstand forårsaget af flytninger af virksomheder, som passer i litteraturen om kvasi-naturlige eksperimenter, kan mange konkurrerende forklaringer på forholdet mellem lønninger og pendlingsafstande udelukkes, og resultaterne kan fortolkes ud fra et lønforhandlingsperspektiv
- Pendlerne får en fast andel af deres pendlingsomkostninger (andel svarende til deres forhandlingsmagt) godtgjort gennem højere lønninger
- Der er foretaget en panelanalyse baseret på registerdata fra DST 2003-2005, hvor der er valgt de virksomheder, der er flyttet i 2004 og der er kigget på lønforskellen mellem 2003 og 2005
- Resultatet foreslår, at en stigning af pendlingsafstanden i gennemsnit medfører en total timelønkomensation på ca. 50 %
- Oplægget underbygger derved teoretisk og empirisk de i STJ's oplæg diskutererede bredere effekter af infrastrukturinvesteringer; pendlingsdistancen værdisættes!
- Der diskuteres punkter ift. STJ's oplæg, der i mulige fremtidige faser af arbejdet med emner vil kræve en nærmere opfølgning:
 - o Langtidseffekter (folk kan på længere sigt bruge den vundne tid til at flytte længere væk fra arbejdspladsen)
 - o Spørgsmål om kausalitet mellem infrastrukturforbedringer og arbejdstidsstigninger
 - o Metoden er samlet set ikke modnet til anvendelse i den samfundsøkonomiske analyse



- Diskussion om, hvor vidt der er kontrolleret for folkets valg af transportmiddel – transportmiddelskift bil/tog?
 - Tidsgevinster for togpassagerer vil måske have paradokse effekter, når en trafikant normalt plejer at arbejde i toget, idet den ved kortere rejsetid mister produktiv tid i toget – samlet gevinst?
 - Endelig det grundlæggende spørgsmål, om der kontrolleres for løn i den givne arbejdsudbudsestimering - lønnen er instrumenteret i undersøgelsen
- Diskussion oplæg IM: Der sættes spørgsmålstegn ved, at der kan være tale om samfundsøkonomiske gevinster, når pendlingsdistancen øges (er alle omkostninger med i individets/firmaets kalkule?)
- Grundlæggende er der i modellen taget højde for årsagerne til at firmaerne flytter, dvs. der er kontrolleret for alle virksomheders egenskaber, som ikke ændres over tid, og der er også kontrolleret for regionale forskelle.
 - Et spørgsmål gik i denne sammenhæng ud på, om også forskelle i profitforventninger er konstante over tid, dvs. hvordan firmaernes profitforventninger fanges i modellen