

# BREDERE ØKONOMISKE EFFEKTER AF TRANSPORT- PROJEKTER

Folketingets Finansudvalg  
24. maj 2017

# Rapportens konklusioner og anbefalinger

## Konklusion

- Nuværende metode udelader betydelige samfundsøkonomiske gevinster

## Anbefalinger

- Brede økonomiske effekter bør *inddrages* og *kvantificeres* som en del af den samfundsøkonomiske analyse
- Resultater *rapporteres både med og uden* de brede økonomiske effekter
- Brede økonomiske effekter bør opgøres *ensartet og transparent*

# Tre kilder til bredere økonomiske effekter

- 1 Effekter på vare- og servicemarkederne
- 2 Effekter på arbejdsmarkedet
- 3 Effekter som følge af øget samlokalisering (agglomeration)

## **Fælles for disse effekter**

Inddrager ufuldkommen konkurrence og eksternaliteter, som udelades i den traditionelle cost-benefit analyse.

# 1

## EFFEKTER PÅ VARE- OG SERVICEMARKEDERNE

# Effekten på vare- og servicemarkederne

- Traditionelle cost-benefit antager fuldkommen konkurrence på alle markeder – dvs:

$$\textit{Salgspris} = \textit{Produktionspris}$$

- Men ... i de fleste markeder er der snarere ufuldkommen konkurrence og derfor en margin hvor:

$$\textit{Salgspris} > \textit{Produktionspris}$$

- Transportprojekter, der påvirker varetransporter og erhvervsrejser, bør indregne denne margin i den samfundsøkonomiske analyse

# Anbefaling 1: Indregn ufuldkommen konkurrence

## I praksis anbefaler rapporten

- Anvend en opskaleringsfaktor på erhvervstransporter
- I Danmark finder vi opskaleringsfaktor på 10 procent
- I Storbritannien anvendes en opskaleringsfaktor på 10 procent
- Opskaleringsfaktor på 10 procent for gevinster for forretningsrejser og godstransporter som følge af ufuldkommen konkurrence

# 2

## EFFEKTER PÅ ARBEJDSMARKEDET

# Effekter på arbejdsmarkedet

- Arbejdsudbuddet bestemmes af nettolønnen:

$$\text{Nettoløn} = \text{Bruttoløn} - \text{indkomstskat} - \text{transportomkostninger}$$

- Lavere transportomkostninger ved pendling påvirker:

- Indtræden på arbejdsmarkedet
- Arbejdstiden
- Jobskifte

Øget arbejdsudbud  
Højere produktivitet

## Anbefaling 2: Fortsæt med at indregne effekten på arbejdsmarkedet

- Pga. skatten på arbejdsindkomst opstår en forskel på *arbejdsomkostningen* og *arbejdsindkomsten*
- Denne forskel gør, at yderligere gevinster skal medregnes
- Den seneste samfundsøkonomiske metode opfanger dette ved at medregne arbejdsudbudseffekten
- Dermed indregnes denne effekt af ufuldkommen konkurrence allerede i dag

# **3** AGGLOMERATION

# Effekter gennem agglomeration

- Bedre infrastruktur kan påvirke lokalisering gennem:
  - Øget tæthed som følge af omlokalisering af virksomheder/ansatte
  - Øget tæthed mellem virksomheder/ansatte som følge af lavere effektive afstande (hurtigere transport) mellem virksomhederne/ansatte
- Samlokalisering (agglomeration) af virksomheder, offentlige kontorer og borgere giver højere produktivitet
  - Højere tæthed    højere produktivitet
  - Højere tilgængelighed    højere effektiv tæthed    højere produktivitet
- Traditionelle cost-benefit analyser opfanger ikke disse effekter

# Anbefaling 3: Indregn effekter af agglomeration hvor relevant

De bredere økonomiske effekter af transportprojekter relateret til agglomeration kan beregnes i to trin:

1

## **Transportprojektets indvirkning på beskæftigelsestætheden:**

Beskæftigelsestætheden opgøres som beskæftigede i det påvirkede byområde og dets arbejdskraftopland vægtet med afstanden

2

## **Effekten af højere tæthed på produktiviteten:**

Effekten på produktiviteten opgøres ved hjælp af en elasticitet med hensyn til tætheden

# 4 SAMLET

# Samlet vurdering

## Bør bredere økonomiske effekter inkluderes?

- Ja, når der er væsentlige agglomerationsfordele, pendler-fordele og fordele for erhvervsrejser

## Hvordan?

- Kun case-by-case, og typisk for større projekter

## Hvor store er disse effekter typisk?

+5-10% yderligere benefits fra ufuldkommen konkurrence

+2-5% yderligere benefits fra arbejdsmarked

+10-15% yderligere benefits fra agglomeration (evt negative)

### **NB**

Disse størrelser kan *ikke* anvendes til simpel opregning. Bredere effekter skal opgøres for det enkelte projekt.

Et eksempel

## Rute 23 Kalundborgmotorvejens etape 3

### Uden bredere effekter

Intern rente

**5,5%**

### Med bredere effekter

Intern rente

**7,6%**  
**(+2,1 %-point)**

## KONTAKT

Martin H. Thelle  
mht@copenhageneconomics.com  
+45 2993 7221

Copenhagen Economics A/S  
Langebrogade 1B  
DK – 1411 Copenhagen K  
[www.copenhageneconomics.com](http://www.copenhageneconomics.com)