

Hard facts. Clear stories.

Anbefalinger fra rapport om

Bredere økonomiske effekter i transportprojekter

Folketingets Transportudvalg
Åben høring
11. november 2014



Rapportens konklusion og anbefalinger

Konklusion

- Nuværende metode udelader betydelige samfundsøkonomiske gevinster

Anbefalinger

- Bredere økonomiske effekter bør *inddrages og kvantificeres* som en del af den samfundsøkonomiske analyse
- Resultater *rapporteres både med og uden* de bredere økonomiske effekter
- Bredere økonomiske effekter bør opgøres *ensartet og transparent*
- Metoden skal sikre, at *dobbeltregning udgås*

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 analyser antager fuldkommen konkurrence på alle markeder
dvs. $salgspris = produktionspris$
- Men.... i de fleste markeder er der snarere ufuldkommen konkurrence og derfor en margin
hvor $salgspris > produktionspris$
- Transportprojekter, der påvirker varetransporter og erhvervsrejser, bør indregne denne margin i den samfundsøkonomiske analyse.

Anbefaling 1

Indregne ufuldkommen konkurrence

I praksis anbefaler rapporten:

- Transportgevinsterne for erhvervstransporter ganges med en opskaleringsfaktor
- Anvendes gængse danske parametre fås en opskaleringsfaktor på 8-12 procent
- I Storbritannien anvendes en opskaleringsfaktor på 10 procent
- Samlet finder vi det rimeligt, at anvende en 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:

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

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
- Konventionelle 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:
- *Transportprojektets indvirkning på beskæftigelsestætheden:* Beskæftigelsestætheden opgøres som beskæftigede i det påvirkede byområde og dets arbejdskraftopland vægtet med afstanden.
- *Effekten af højere tæthed på produktiviteten:* Effekten på produktiviteten opgøres ved hjælp af en elasticitet med hensyn til tætheden.

Samlet

Bredere økonomiske effekter

Samlet vurdering

Bør bredere økonomiske effekter inkluderes?

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

Hvordan?

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

Hvor store er disse effekter typisk?

- 5-10 pct yderligere benefits oveni de traditionelle fra ufuldkommen konkurrence
- 2-5 pct yderligere benefits fra arbejdsmarked
- 10-15 pct yderligere benefits sfa agglomeration (men kan også være negative)

Samlet: ca. 20 pct yderligere benefits.

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

Samfundsøkonomiske analyse: Motorvej Rute XX

Et eksempel til illustration

	NPV forslag 1 basis
Omkostninger	mio. kroner
Anlægsomkostninger	-2.498
Restværdi	197
Drift og vedligehold	-638
Omkostninger i alt	-2.939
Benefits	mio. kroner
Tidsgevinster	2.873
Kørselsgevinster	161
Afgiftskorrekationer	552
Skatteforvridning	-517
Benefits i alt	3.069
Nettonutidsværdi , ekskl. bredere effekter	129 mio. kr.
Intern rente, ekskl. bredere effekter	5,20%
B/C-ratio , ekskl. bredere effekter	1,04
Bredere økonomiske effekter	mio. kroner
Effekter på varemarked og servicemarked	117
Effekter på arbejdsmarked	75
Agglomerationseffekter	243
Bredere effekter i alt	435
Nettonutidsværdi , inkl. bredere effekter	564 mio. kr.
Intern rente, inkl. bredere effekter	x,xx%
B/C-ratio , inkl. bredere effekter	1,19

**NB: De viste
bredere effekter er
hypotetiske tal og
alene til illustration.**

Tak for opmærksomheden!

Kontaktoplysninger

Partner & Managing Director

Martin H. Thelle

mht@copenhageneconomics.com

+45 2993 7221

Sankt Annæ Plads 13

1250 København K.

Danmark

copenhageneconomics.com

