

Verdiskaping mellom økonomiske øyer fra Ålesund til Bergen

Professor Torger Reve
Handelshøyskolen BI

Kystvegkonferansen 2015
Florø, 25 august 2015

FREMTIDENS NÆRINGS LIV



Torger Reve
og Amir Sasson



**ET KUNNSKAPSBASERT
NORGE**

UNIVERSITETSFORLAGET

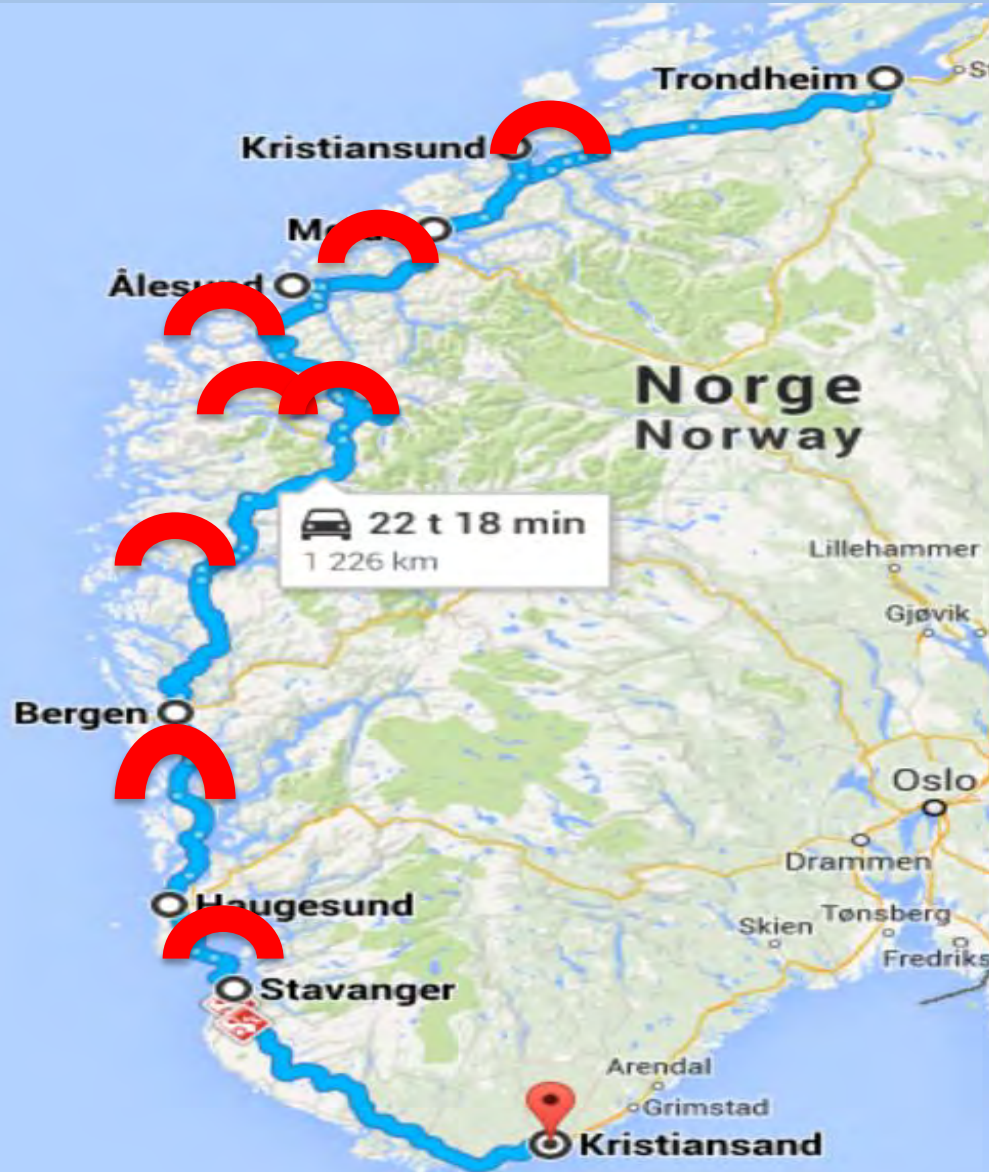
A stylized map of Norway is shown in the background. A thick black curved arrow starts at the top right, pointing to a label 'Trondheim', and ends at the bottom right, pointing to a label 'Kristiansand'. The text 'Ferjefri E39' is overlaid on the map. 'Ferjefri' is in black, and 'E39' is in orange.

Ferjefri E39

Kristiansand



Ferjefri E39



FREMT

BI

FERJEFRI E39

**Næringsøkonomiske
gevinster ved
fjordkryssing**

Amir Sasson

Marius Nordkvelde

Torger Reve

BI

FERJEFRI E39

**Samfunnsøkonomiske
virkninger av Ferjefri
E39 Stavganger-Bergen**

Tom-Reiel Heggedal

Espen R Moen

Christian Riis

KYSTVEIEN

Amir Sasson, Ole Jakob Ramsøy og Torger Reve

BI

Ueffektive blir veiene

Av BODIN HAUGAN, HELGE MNÅLSEN (foto) og ANDERS BERGAN (grafikk)

En ny måte å beregne effekten av veiutbygginger slår svært ulikt ut. Den vil gi jubel i Haugesund, Stavanger, Bergen og Ålesund – men ikke i Sogn og Fjordane.

For første gang foreligger det en brotters næringsøkonomisk analyse av verdens største planlagte veiutbygginger vil gi:

Handelshøyskolen BI og professor Torger Røve har på oppdrag fra Statens vegvesen gjort en beregning over de økonomiske konsekvensene av sju store bro- og tunnelprosjekter i kysta mellom Kristiansund og Trondheim.

I dag tar veitrykthetens utgangspunkt i antall minutter raslere reisetid du får, når de regner på de økonomiske effektene.

Slike effekter, i form av spart reisetid og lavere transportkostnader, er ofte ganske små, noe som gjør de fleste store infrastrukturprosjekter ulønnsomme, sier Røve.

Bredere analyser

– Det nye er at vi har beregnet de økonomiske effektene av at jobbmarkedet kommer nærmere hverandre og slås sammen. Målet er jo å skape et sterkere næringsliv og mer attraktive regioner, sier professoren.

De har tatt utgangspunkt i konsekvensene for alle bedriftene/arbeidsplassene som berøres.

Analysen viser at konsekvensene av de sju ulike prosjektene mellom Stavanger og Kristiansund, som vil kunne gi en fergetrafikk på 1,2 milliarder kroner, er veldig forskjellige. Noen gir meget store effekter, som gjør at de bør bygges ut umiddelbart, andre vil det kunne ta mange år før blir realisert.

HER ER NOEN HOVEDFUNN:

- Tunnel mellom Haugesund og Stavanger vil gi et felles arbeidsmarked som gjør at prosjektet kan nedbetaltes på 1,6 år, basert på de positive konsekvensene der har for næringslivet.
- Ogna fergetrafikk forbindelsen ved Bergen og Ålesund vil gi store positive effekter for næringslivet og jobbmarkedet, hvor de økonomiske effektene er så store at de ut fra disse samfunnsøkonomiske kriteriene vil være innjent på rundt tre år.
- Langt verre er det for bro over Sognefjorden, som vil gi svært få positive konsekvenser for næringslivet og jobber – og som det vil ta 30 år å tjene inn via slike plusspunkter.
- Øst-fergetrafikk forbindelsen ved Halsa i Romsdalen mellom Kristiansund og ved Strøy, vil gi lite næringsaktivitet.
- Tunnel mellom Haugesund og Stavanger vil skape et helt nytt arbeidsmarked innenfor en radius på en time. Det betyr at Haugesund-regionen vil bli nye mer attraktive og bli et annet og større arbeidsmarked som i Stavanger. Vi har beregnet at effekten over en tiårsperiode vil være et 900 nye arbeidsplasser i regionen, sier Røve.
- Lignende effekt vil du få rundt

VEGVESENET: VERDIFULLT

– Hvis tall virkelig li dette fordi vi mener det er behov for å utvikle kumskapsen rundt betydningen av og prioriterte for investeringer i infrastruktur. Dagens metode som viser de transportøkonomiske elementene er solid og god, men det får du en bredere sett av samfunnsøkonomiske elementer. På så er det vårt mål å bidra til å utvikle og videreutvikle metodikken så dette er verdifulle bidrag, sier prosjektansvarlig Svein Bliedheim i Statens vegvesen.

SJÅFOR OG UTREDER:
 BI-professor Torger Røve har beregnet de næringsøkonomiske konsekvensene av veiutbygginger. – Noen bør bygges ut umiddelbart, sier han.



Informasjonen er basert på tall fra BI NHO. Næringsaktivitet er kostnadsanslag doll på hva det vil utløse av næringsaktivitet. Der hvor kostnadsanslaget er markert med bråk, har vi lagt til grunn gjennomsnittet.

Kart: Google maps

Ny målemetode viser ekstreme forskjeller på nytten for næringslivet ■ Enkelte strekninger lønnsomme etter 1,6 år – andre først etter 50

E39 er kobling av økonomiske øyer

- Verdiskapingen øker med større og mer effektive arbeidsmarkeder
(«Byer»)
- Verdiskapingen øker med større og mer robuste næringsklynger
(«Klynger»)

TRIUMPH OF THE CITY

How Our Greatest Invention Makes Us
Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier

EDWARD GLAESER



OCEAN SPACE INNOVATIONS



VIRTUAL PROTOTYPING



KNOWLEDGE LINKS



BLUE MARITIME CLUSTER

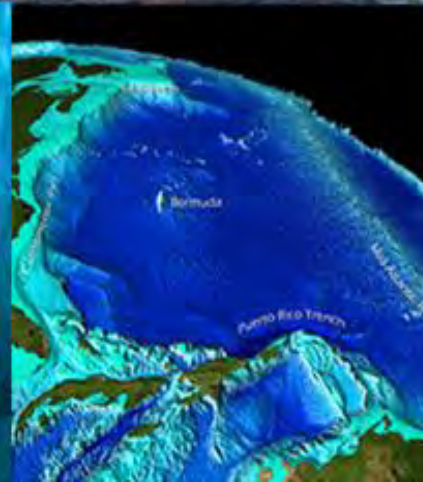
GLOBAL CENTRE OF EXPERTISE
NORWAY



SME WINNERS



HOST ATTRACTIVENESS



Kystvegen er 3 koblinger



Når økonomiske øyer på hver side av fjorden kobles, blir det økt verdiskaping

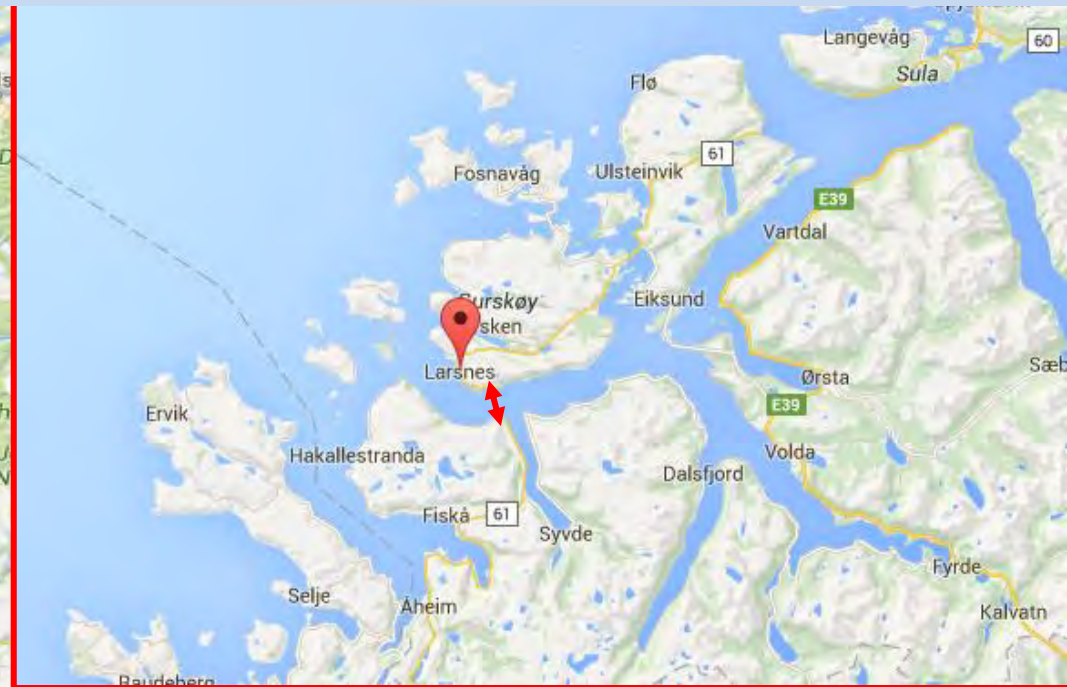


FREMTIDENS NÆRINGS-LIV

Metode: Simuleringsmodell

- **Felles arbeidsmarked ved reisetid inntil 1 time**
- **Klyngekonvergens etter 10 år**
- **Diskonteringsssats 3%**
- **Økonomisk vekst som i resten av økonomien (Konservativt anslag)**
- **Beregning av årlig økt verdiskaping (Næringsøkonomiske effekter)**

Larsnes



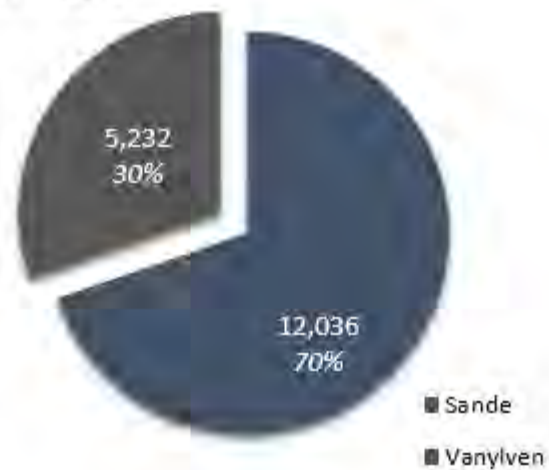
FREMTIDENS NÆRINGS LIV

Tabell 1: Kommunene rundt Larsnesregionen

Kommune	Region	Kommune	Region
Sande	Sande	Selje	Vanylven
Hareid	Sande	Vågsøy	Vanylven
Herøy	Sande	Vanylven	Vanylven
Ulstein	Sande		

Figur 1: Markedsstørrelse i 2012

Total: 17 268



Kilde (SSB, BI)

Tabell 3: Årlig merverdi av produktivitetsendring 2012-2022

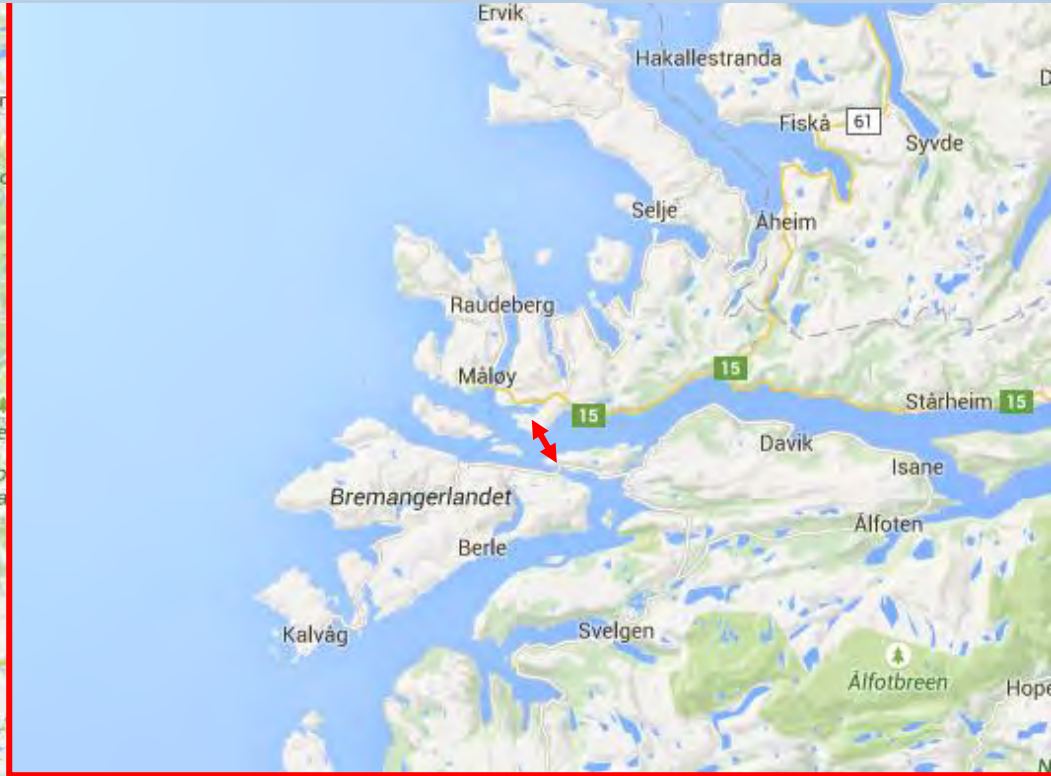
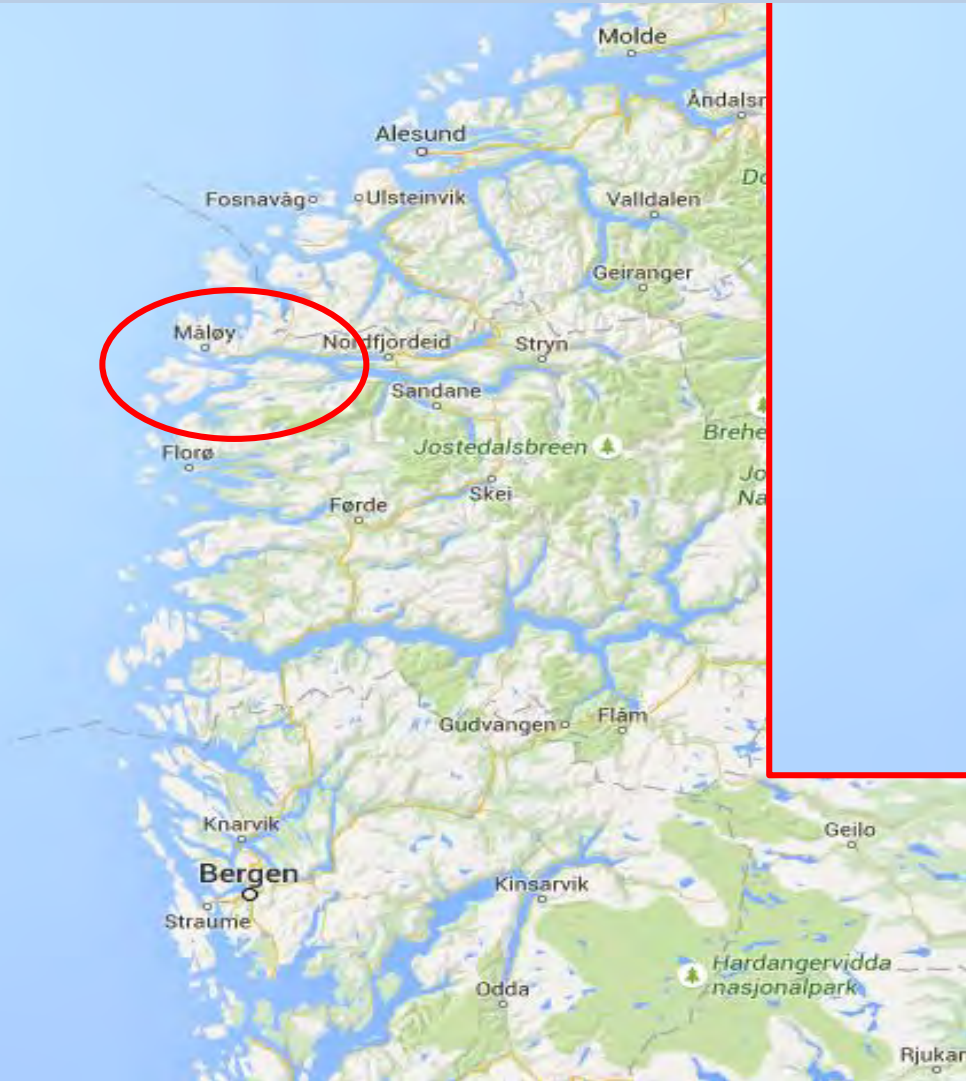
GRADVIS PROSESS				
Diskonterings rente				
2,0%	2,5%	3,0%	3,5%	4,0%
463	448	434	420	407

UMIDDELBAR SAMMENSLÅING
621

Kilde: (BI)

(Mill NOK)

Måløy



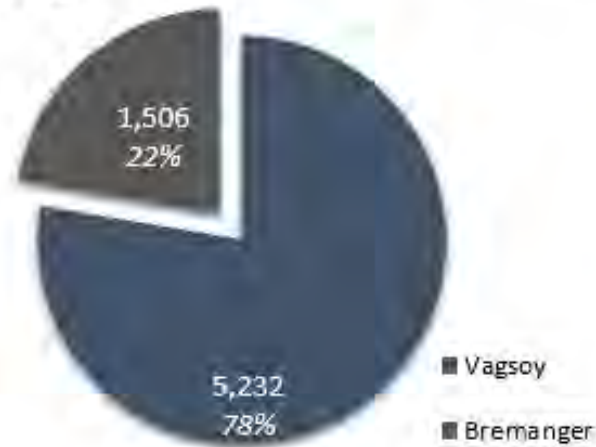
FREMTIDENS NÆRINGS LIV

Tabell 5: Kommunene rundt Måløyregionen

Kommune	Region	Kommune	Region
Vågsøy	Vågsøy	Bremnanger	Bremnanger
Selje	Vågsøy		
Vanylven	Vågsøy		

Figur 15: Markedsstørrelse i 2012

Total: 6 738



Kilde (SSB, BI)

Tabell 7: Årlig merverdi av produktivetsendring 2012-2022

GRADVIS PROSESS				
Diskonterings rente				
2,0%	2,5%	3,0%	3,5%	4,0%
35	34	33	32	30

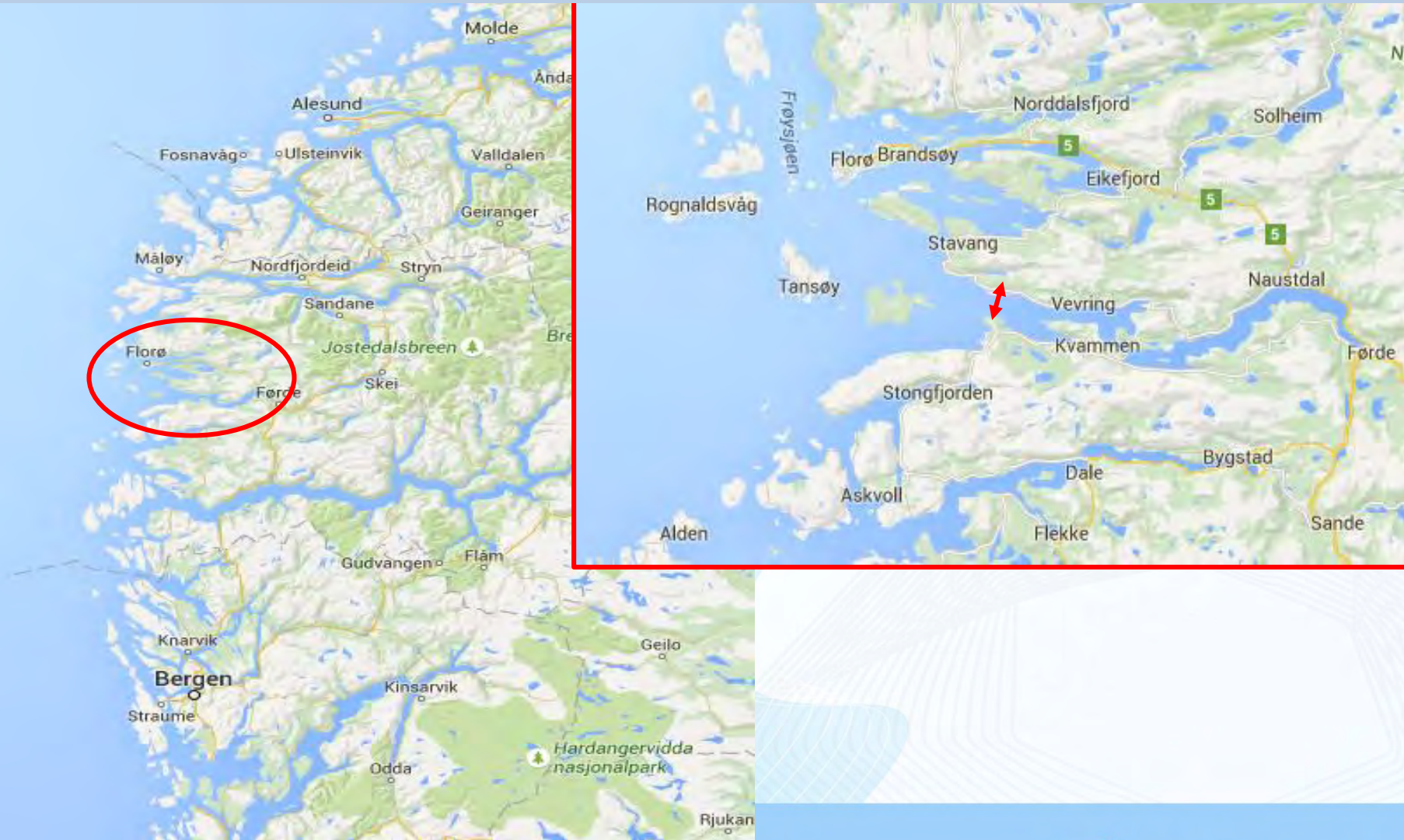
UMIDDELBAR SAMMENSLÅING
62

Kilde: (BI)

(Mill NOK)

FREMTIDENS NÆRINGS LIV

Stavfjorden



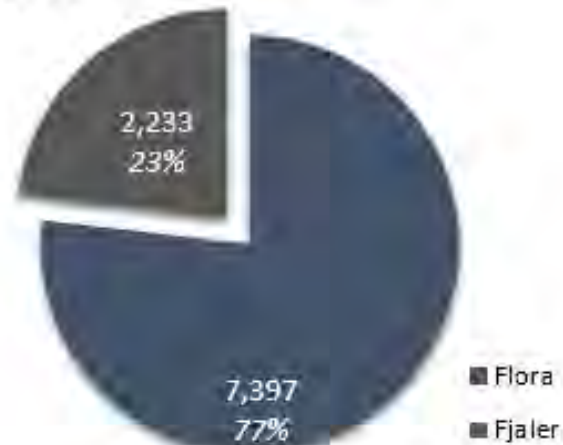
FREMTIDENS NÆRINGS LIV

Tabell 8: Kommunene rundt Stavfjorregionen

Kommune	Region	Kommune	Region
Flora	Flora	Fjaler	Fjaler
Bremnanger	Flora	Askvoll	Fjaler
Naustdal	Flora		

Figur 28: Markedsstørrelse i 2012

Total: 9 630



Kilde (SSB, BI)

Tabell 10: Årlig merverdi av produktivitetsendring 2012-2022

GRADVIS PROSESS					
Diskonterings rente					
2,0%	2,5%	3,0%	3,5%	4,0%	
59	57	55	53	51	

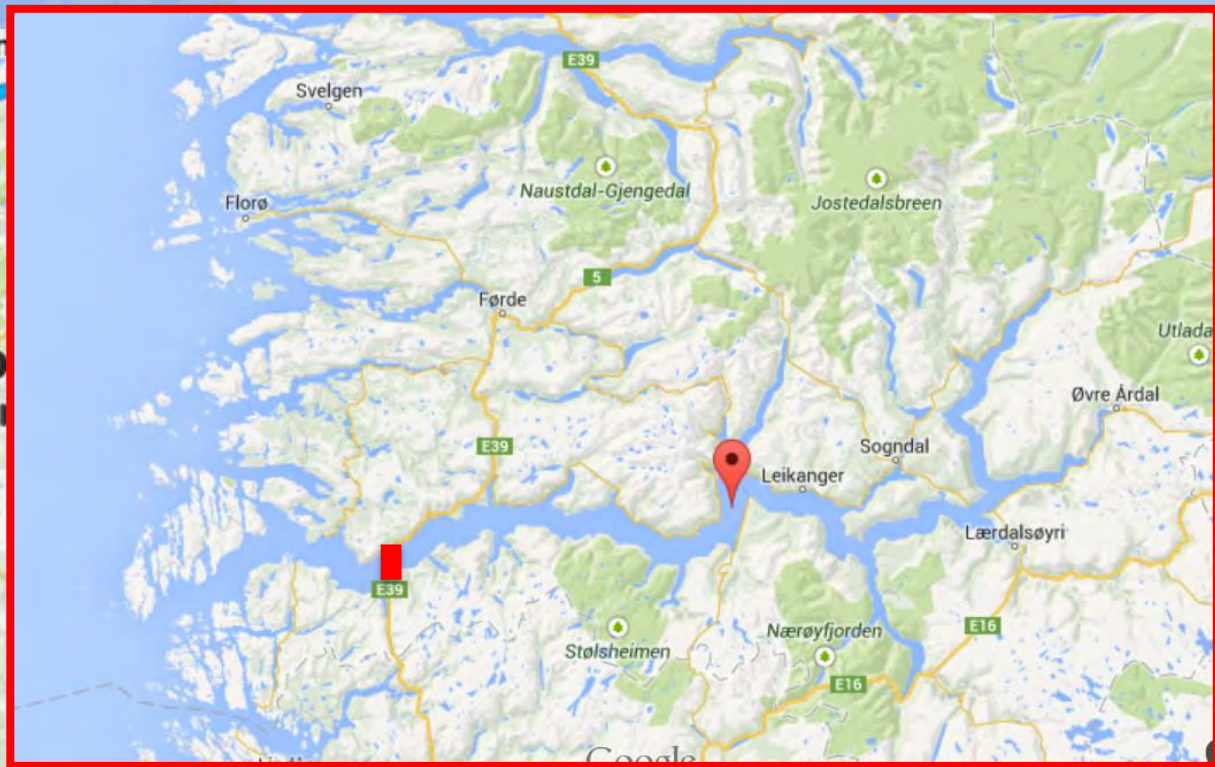
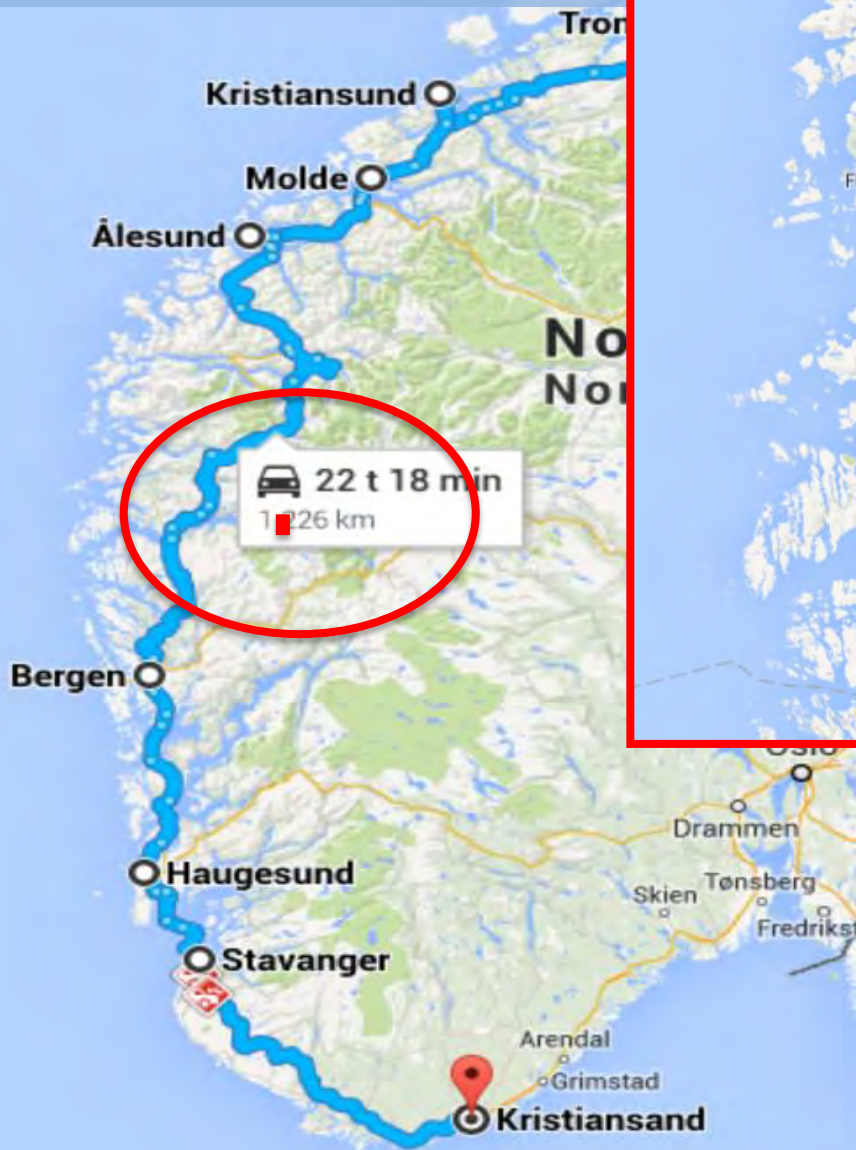
UMIDDELBAR SAMMENSLÅING
111

Kilde: (BI)

(Mill NOK)

FREMTIDENS NÆRINGS LIV

Sognefjorden





Gevinster ved E39

Fjordkryssing	Økt årlig verdiskaping	Nedbetalingstid	Økt verdiskaping per ansatt (produktivitet)	Forventet økt befolkningsvekst
Rogfast	8,5 milliarder	1,5 år	113 000	41 000
Sognefjorden	0,3 milliarder	50 år	48 000	0
Hafast	2,9 milliarder	2,7 år	134 000	6 000

Gevinster ved Kystvegen

Fjordkryssing	Økt årlig verdiskaping	Nedbetalingstid	Økt verdiskaping per ansatt (produktivitet)	Forventet økt befolkningsvekst
Kystvegen	0,75 milliarder			
Sognefjorden	0,30 milliarder	50 år	48 000	0
Hafast	2,9 milliarder	2,7 år	134 000	6 000

Konklusjoner

- Tidligere analyser av infrastruktur har kun sett på transportøkonomi (Sparte logistikk kostnader)
- BI analysen beregner næringsøkonomiske effekter av ny infrastruktur (Økt verdiskaping)
- Ny infrastruktur skaper mer attraktive regioner gjennom større arbeidsmarkeder og mer robuste klynger
- Forutsetningen er at det er tilstrekkelig med næringsliv å koble (jf. Sognefjorden)
- Større samfunnsøkonomiske gevinster ved Kystvegen enn ved Sognefjorden