

# ***Konsekvenserne af en fast Femer Bælt forbindelse for erhvervslivet på Fyn og i Syd- og Sønderjylland v/Lars Dagnæs og Carsten Vædele Madsen, Institut for Transportstudier***

## **1. Formål**

Formålet er at belyse de mulige erhvervsmæssige konsekvenser af en fast forbindelse over Femer Bælt for Fyns, Ribe, Sønderjyllands og Vejle amter.

Det overordnede formål er at belyse konsekvenserne af en fast forbindelse over Femer Bælt for

- lokalisering af industri- og handelsvirksomheder
- den regionale struktur af transporterhvervet.

Sekundært er formålet at etablere og opstille et validt datamateriale til belysning af ovenstående, baseret på den tilgængelige erhvervs- og transportstatistik.

## **2. Den overordnede udvikling**

Den internationale arbejdsdeling er på vej ind i en ny fase. Der sker en øget arbejdsdeling inden for internationale forsyningskæder, hvor produkter samlet i en verdensdel kan bestå af delkomponenter produceret i hele verden. En stigende del af verdenshandelen sker inden for sådanne forsyningskæder, der typisk er organiseret af store multinationale virksomheder.

Globale virksomheder tegner sig i dag for omkring to tredjedele af den samlede internationale varehandel. Globale virksomheders lokalisering baserer sig især på følgende 2 faktorer:

- de laveste omkostninger
- den mest effektive produktion.

Såvel i Danmark som internationalt er tendensen, at virksomhederne specialiserer sig mere og mere. Det kræver et forholdsvis større marked, og derfor eksporteres produktionen i stigende grad. I 1992 blev 62% af industriproduktionen eksporteret, enten direkte eller i form af underleverancer til eksportvirksomheder.

Flere og flere opgaver lægges ud til underleverandører, hvis opgaver samtidig ændres. Krav om kortere produktlevetid og innovation i alle dele af værdikæden gør, at underleverandørerne konkurrerer på evnen til at deltage i innovationsprocessen.

Kortere produktlevetid og effektivisering gennem reduktion af lagre gør, at "just in time" koncepter løbende udvikles. De enkelte ordrestørrelser reduceres, og der er fokus på leadtime og præcision i transportkæden.

Disse udviklingstendenser præger i høj grad den aktuelle udvikling af danske industrivirksomheder.

Udviklingen fremskyndes af, at industrivirksomhederne ønsker at udnytte

- det indre marked
- regionale lønforskelle inden for Europa
- de regionale styrkefordele inden for Europa.

Dansk samhandel med omverden stiger hurtigere end bruttonationalproduktet. I perioden 1985-1995 har der været en vækst i eksportmængden på 52% og i importen på 35%. Den største fremgang i eksporten blev registreret for brændselsstoffer og industriprodukter, der i værdi udgør 75% af Danmarks vareeksport. Den største andel af importen i værdi udgøres af varer til erhvervene. Størst mængdemæssig vækst var der i importen af forbrugsvarer med en stigning på 86%.

Det er en markant udvikling, at den internationale samhandel især øges i nærmarkederne, dvs. EU. Tysklands rolle som Danmarks vigtigste samhandelspartner er øget i de senere år. I 1985 tegnede Tyskland sig for 16% af Danmarks eksport, denne andel var i 1995 vokset til 23%, jf. tabel 1.1. Selv om en del af udviklingen kan tilskrives den tyske genforening, kan dette langt fra forklare udviklingen.

Af den samlede danske eksport blev 60% afsat til EU-lande i 1985. I 1995 var denne andel steget til 65%. Af Danmarks import bidrog EU-lande i 1985 med 68%. Denne andel var i 1995 steget til 70%.

**Tabel 1.1 Betydningen af samhandelen med EU-landene**  
**Værdien af import og eksport i 1985 og 1995 i løbende priser fordelt på samhandelslande**

<b>Eksport</b>	<b>1985</b>		<b>1995</b>	
	<i>mia. kr.</i>	%	<i>mia. kr.</i>	%
Tyskland	28,8	16	61,1	23
Sverige	21,7	12	26,2	10
Storbritannien	21,9	12	21,3	8
Andre EU-lande	34,5	19	61,5	23
I alt EU	106,9	60	170,2	65
<i>Samlet eksport</i>	179,6	100	263,5	100
<b>Import</b>	<b>1985</b>		<b>1995</b>	
	<i>mia. kr.</i>	%	<i>mia. kr.</i>	%
Tyskland	42,3	21	52,2	22
Sverige	25,0	13	28,3	12
Storbritannien	18,0	9	15,9	7
Andre EU-lande	44,8	23	65,4	28
I alt EU	130,1	68	161,8	70
<i>Samlet import</i>	191,6	100	232,3	100

Udviklingen i Danmarks samhandel med udlandet illustrerer, at danske virksomheder i stigende grad integreres i den internationale økonomi, og at produktion bliver mere og mere globaliseret. I 1986 anså 2% af de danske virksomheder sig som underleverandører til udenlandske virksomheder. I 1996 gjaldt det 50%.

Udviklingen af den internationale arbejdsdeling betyder, at styringen af logistikken i den samlede forsyningskæde får større og større betydning for indtjening og konkurrenceevne. Internationale undersøgelser har dokumenteret en sammenhæng mellem et effektivt logistiksystem og virksomheders indtjening.

Udviklingen af EU's byer frem til 2015 har betydning for, hvor den største vækst i trafikken kan forventes i de næste 20 år. Der vil kunne forventes en kraftig vækst i trafikken til og fra Tyskland, Benelux-landene, Nordfrankrig og Londonområdet. Disse regioner hører til blandt de vigtigste markeder for den danske eksport.

### 3. Transportsektoren i forandring

Den voksende arbejdsdeling resulterer i et større transportbehov. Fokusering på logistik betyder, at transportvirksomhederne får en anden rolle.

Transportsektoren er i en strukturændring på grund af

- liberalisering af transportsektoren
- nye kvalifikationskrav til transportvirksomhederne
- etablering af faste transportsystemer baseret på "Hub and spoke"-systemer.

Strukturudviklingen vil betyde, at der sker en koncentration inden for transporterhvervet. Udviklingen indebærer, at de store industri- og handelsvirksomheder begrænser deres leverandører af transportydelser til få, store og meget kompetente transportvirksomheder.

De faste forbindelser vil fremme strukturudviklingen af erhvervet og koncentrationstendenserne i etablering af regionale distributionscentre.

Det må forventes, at de faste forbindelser over Storebælt og Øresund vil have større betydning for denne udvikling end en fast forbindelse over Femer Bælt. Det skyldes hovedsageligt, at Femer Bælt forbindelsen ikke ligger så centralt i forhold til de store byområder. Derfor vil de relative gevinster i tid og transportpriser være mindre ved Femer Bælt forbindelsen.

### 4. Den regionale økonomi

Der er forskelle på landsdelenes erhvervsstruktur og samhandel med udlandet:

- Der er en markant forskel på de vigtigste samhandelslande vest og øst for Storebælt
- En relativt stor andel af industriens produktion er lokaliseret vest for Storebælt, mens en række koncernhovedkvarterer ligger i hovedstadsområdet
- Fremstillingserhvervet har i perioden 1984-94 flyttet en del af produktionen vest for Storebælt.

Tabel 1.2 angiver en række regionaløkonomiske nøgletal.

**Tabel 1.2 Nøgletal for den økonomiske udvikling i regionerne**

	Fyns Amt	Ribe Amt	Sønderjyllands	Vejle Amt	Det øvrige Vestdanmark	Vestdanmark i alt	Øst-danmark	Hele landet
--	----------	----------	----------------	-----------	------------------------	-------------------	-------------	-------------

	Amt							
<b>Befolkning</b> Pr. 1. januar 1996	9%	4%	5%	6%	31%	55%	45%	100%
Beskæftigede 1994 (Excl. offentlige og personlige tjenesteydelser)	8%	5%	5%	7%	32%	57%	43%	100%
<b>Industri- og håndværksbeskæftigede</b>								
1984	10%	5%	6%	8%	34%	61%	39%	100%
1994	10%	5%	6%	9%	36%	66%	34%	100%
<b>Momsregistrerede virksomheders omsætning i 1994</b>								
Fremstillingsvirksomhed	8%	5%	4%	9%	37%	64%	36%	100%
Handel, hotel- og restaurationsvirksomhed	5%	3%	4%	6%	26%	44%	56%	100%
Transport, post og telekommunikation	4%	3%	6%	4%	20%	36%	64%	100%
<i>Omsætning total</i>	6%	4%	4%	7%	29%	50%	50%	100%
<b>Eksport (vægt) 1995</b>								
Tyskland	5%	5%	18%	6%	25%	59%	41%	100%
Sverige	4%	1%	1%	2%	14%	22%	78%	100%
Udenfor Europa	1%	2%	0%	12%	60%	74%	26%	100%
<i>Total</i>	4%	3%	6%	7%	27%	47%	53%	100%
<b>Import (vægt) 1995</b>								
Tyskland	8%	4%	6%	10%	27%	55%	45%	100%
Sverige	4%	1%	3%	6%	40%	53%	47%	100%
Udenfor Europa	2%	0%	41%	7%	17%	67%	33%	100%
<i>Total</i>	4%	4%	14%	7%	26%	54%	46%	100%

Betydningen af de 3 eksportorienterede erhvervsgrupper i de 4 amter kan vurderes på følgende måde:

- Der er en forholdsvis stor omsætning i fremstillingserhvervene i Fyns, Ribe og Vejle amter
- Transporterhvervene mv. har en forholdsvis stor omsætning i Sønderjyllands Amt.

Mængden af import til Sønderjyllands Amt er forholdsvis stor. Værdien af *eksporten* fra Fyns og Ribe amter ligger noget over landsgennemsnittet, mens værdien af *eksporten* fra Sønderjyllands Amt ligger noget under landsgennemsnittet. Værdien af *importen* til Ribe og Sønderjyllands amter ligger under landsgennemsnittet, mens det for Fyns og Vejle amter svarer til forholdene på landsplan.

De 4 amter, der er i fokus i denne undersøgelse, bidrager med 20% af den samlede danske eksport. Hvad angår Danmarks eksport, kan der registreres følgende forskelle mellem Øst- og Vestdanmark:

- Størstedelen af den eksporterede mængde til Norge, Tyskland og oversøiske markeder afsendes fra Vestdanmark
- Hovedparten af eksporten til Finland, Sverige, Storbritannien, Benelux, Frankrig og det øvrige Europa foregår fra Østdanmark
- Brændsel er den største eksportartikel (55%) fra Østdanmark
- Fødevarer (35%) og forarbejdede varer (34%) er de vigtigste varegrupper i eksporten fra Vestdanmark.

De 4 amter modtager 29% af Danmarks samlede import. Der er kun mindre forskelle i importens fordeling mellem Øst- og Vestdanmark:

- 19% af importen til Østdanmark kommer fra Norge mod 8% af importen til Vestdanmark

- 33% af importen til Vestdanmark kommer fra oversøiske lande mod 19% af importen til Østdanmark
- Der importeres en lidt større varemængde til Vestdanmark (54%).

Erhvervsstrukturen i Fyns og Vejle amter svarer stort set til forholdene på landsplan. Derimod er der forholdsvis flere *arbejdssteder* inden for de primære erhverv og forholdsvis færre arbejdssteder inden for de tertiære erhverv i Ribe og Sønderjyllands amter. Fremstillingsvirksomheder spiller en større rolle for beskæftigelsen i de 4 amter, end tilfældet er på landsplan.

Virksomhederne vest for Storebælt har generelt færre medarbejdere pr. virksomhed end virksomhederne i Østdanmark.

Beskrives erhvervsudviklingen fra 1988 til 1994 ud fra udviklingen i BFI i løbende priser, viser undersøgelsen, at

- væksten i hele landet var 30%
- væksten i Ribe (47%) og Sønderjyllands (38%) amter var over landsgennemsnittet (30%) i perioden
- væksten i Vejle Amt (31%) frem til 1994 svarede til situationen på landsplan
- der var en lidt svagere udvikling i Fyns Amt (19%)
- der i hele landet reelt kun var en vækst på 6% (vækst i BFI i faste priser).

25% af de danske virksomheder beskæftiget inden for godstransport er beliggende i de fire amter. Der kan konstateres følgende om strukturen i godstransporterhvervet:

- Størrelsesfordelingen af godstransportvirksomheder er næsten sammenfaldende i Vest- og Østdanmark
- Der er i Sønderjyllands Amt forholdsvis mange virksomheder med over 99 ansatte og forholdsvis få med kun 1 medarbejder
- I Vejle Amt er der relativt mange virksomheder med 20-99 ansatte
- Gruppen med 2-4 ansatte er forholdsvis stor i Fyns Amt.

For så vidt angår økonomien i godstransporterhvervet, kan det konstateres, at

- 20,5% af omsætningen i godstransporterhvervet er registreret på virksomheder i de fire amter, der fokuseres på i denne undersøgelse
- transportvirksomhederne i Sønderjyllands Amt står for næsten 12% af den totale omsætning
- den gennemsnitlige omsætning pr. virksomhed er 20,3 mio. kr.
- omsætningen i virksomhederne øst for Storebælt er næsten dobbelt så stor som vest for Storebælt
- transportvirksomhederne i Sønderjyllands Amt omsætningsmæssigt er større end landsgennemsnittet.

Der kan identificeres følgende forholdsvis betydningsfulde knudepunkter for godstransporten i Danmark:

*Øst for Storebælt*

- Hovedstadsområdet
- Rønne

#### *Vest for Storebælt*

- Billund
- Esbjerg
- Herning/Ikast
- Odense
- Padborg
- Trekantområdet (Fredericia-Kolding-Vejle)
- Aalborg
- Århus.

Det er ikke muligt på det foreliggende grundlag at rangordne knudepunkterne. Der er til gengæld en rollefordeling mellem knudepunkterne.

Tilstedeværelsen af store industri- og handelsvirksomheder i de fire amter synes især at være betinget af, at de er grundlagt her. Det fremgår af en interviewundersøgelse gennemført af Institut for Transportstudier blandt 86 industri- og handelsvirksomheder i Fyns, Ribe, Sønderjyllands og Vejle amter med mere end 100 medarbejdere.

## **5. Trafikstrømme**

Trafikken mellem Skandinavien og kontinentet fordeler sig på 3 korridorer: Jylland, Sjælland/Lolland-Falster og færgerne mellem Sverige og Tyskland.

Færgeruterne mellem Tyskland og Danmark hhv. Sverige har haft et stigende antal overførsler af lastbiler og lastbiltrailere fra 1990 til 1996. Der er tale om en vækst på 37% hhv. 32%. Derimod er trafikken på overfarterne mellem Jylland og Norge/Sverige stagneret.

I 1996 passerede næsten 1,4 mio. lastbiler den dansk-tyske landegrænse. Der er tale om en stigning på 88% fra 1985 til 1996, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på 6%. I 1996 var andelen af danske lastbiler 63%.

## **6. Vurdering af konsekvenserne af en fast forbindelse over Femer Bælt**

For så vidt angår køretider med lastbil, kan det konstateres, at de faste forbindelser vil få følgende konsekvenser:

- Med åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel 14. juni 1998, har lastbiltrafikken fået en lille økonomisk fordel ved at benytte motorvejen over Fyn og den dansk-tyske landegrænse ved Padborg som rute mellem Tyskland og Sjælland. Med forbehold for

takstpolitikken på en fast forbindelse over Femer Bælt vil konkurrenceforholdet mellem de to ruter kunne forrykkes igen

- En fast Femer Bælt forbindelse vil ikke få nævneværdig betydning for transittrafikken mellem Norge og kontinentet, mens den i mindre omfang vil kunne påvirke rutevalget for transittrafik mellem Sverige og vesteuropæiske destinationer
- En fast Femer Bælt forbindelse vil få størst betydning for trafik mellem Sjælland/ Syd-sverige og nærmarkeder på kontinentet. Den lokale tilgængelighed fremmes.

Den faste forbindelse over Storebælt kan få indflydelse på følgende forhold i forbindelse med virksomheders lokaliseringsvalg:

- Mulighederne for at opnå stordriftsfordele gennem sammenlægning af eksisterende faciliteter/anlæg
- I begrænset omfang den reducerede transporttid, som er ca. 1 time.

Den faste forbindelse over Øresund kan få følgende effekter:

- Vækst i transittrafikken med godstog via Storebælt og den dansk-tyske landegrænse.
- Øresundsregionens rolle som distributionscenter for hele Norden og de baltiske lande styrkes, hvorved området stilles mere gunstigt i forbindelse med udenlandske virksomheders beslutning om etablering af produktion eller distributionscentre.

En fast forbindelse over Femer Bælt kan give mulighed for reducerede transporttider mellem Østdanmark/Sverige og Vesteuropa. Den umiddelbare konsekvens af Femer Bælt forbindelsen er:

- *infrastrukturforbedringer* og dermed bedre tilgængelighed
- *ændret rutevalg* for en del af person- og lastbiltrafikken
- *afvikling af færgetrafikken* på overfarten Rødby-Puttgarden.

De erhvervs- og samfundsøkonomiske følger af en fast forbindelse knytter sig derfor til tre forhold:

- Vækst forårsaget af ændrede konkurrencevilkår for det *bestående* erhvervsliv
- Erhvervsudvikling på grund af etablering af *nye* virksomheder
- Ændrede beskæftigelsesforhold.

## 7. Konklusion

Undersøgelserne af konsekvenserne af en fast forbindelse over Femer Bælt kan sammenfattes i følgende konklusioner:

### 1. En fast forbindelse over Femer Bælt vil kun have marginal betydning for strukturudvikling og lokalisering af dansk industri

Virksomheder lægger vægt på adgang til en god infrastruktur. Ved valg af lokalisering er det i højere grad andre faktorer, der er afgørende. Det gælder lønomkostninger, tilstedeværelse af arbejdskraft med de nødvendige kvalifikationer og egnede erhvervsarealer.

## **2. Erhvervsudviklingen inden for industri og handel i de 4 amter vil ikke blive berørt i måleligt omfang af en fast Femer Bælt forbindelse i måleligt omfang**

Det er i langt højere grad andre igangværende udviklingstendenser, der har indflydelse på erhvervsudviklingen:

- Globalisering
- Etablering af internationale forsyningskæder, hvor danske virksomheder i stigende grad vil være underleverandører til produktionsvirksomheder i Europa
- Flytning af produktion til lavtlønsområder, eksempelvis i Østeuropa.

## **3. En fast Femer Bælt forbindelse vil måske kunne få en (mindre) betydning for udviklingen inden for transporterhvervet. Betydningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund vil være større**

Etableringen af de faste forbindelser vil få betydning for strukturudviklingen og koncentrationstendenserne inden for transporterhvervet. Lokaliseringen af konsolideringspunkter og terminaler i forsyningskæderne vil blive påvirket. Til gengæld vil de faste forbindelser ikke have nævneværdig indflydelse på arbejdsdelingen i forsyningskæderne.

Der er allerede ved at være etableret en regional arbejdsdeling inden for transporterhvervet. De vigtigste udviklingstendenser er:

- Øresundsregionen er distributionscenter for hele Norden og de baltiske lande.
- De større transportvirksomheder har etableret hovedkvarter i hovedstadsområdet.
- Østjylland (fra Århus til Fredericia) er det nationale distributionscenter. Udviklingen vil blive forstærket af den faste forbindelse over Storebælt.
- Transporterhvervet på Fyn har som primær aktivitet at organisere transporter til/fra det fynske erhvervsliv.
- Padborg og Trekantområdet er trafikknudepunkter for organisering af eksport af industri- og fødevarer til kontinentet samt import af råvarer til det jyske og fynske fremstillingserhverv.
- Esbjergs udvikling er i høj grad knyttet til havnen og Danmarks samhandel med Storbritannien.

De faste forbindelser over Storebælt og Øresund vil forstærke denne tendens. Femer Bælt forbindelsen vil i begrænset omfang forstærke Øresundsregionens rolle som skandinavisk distributionscenter. Herudover vil den næppe få større betydning for den regionale arbejdsdeling inden for transporterhvervet.

De erhvervsmæssige konsekvenser af en fast forbindelse over Femer Bælt vil være:

- Såfremt den internationale godstrafik på bane fortsat benytter den faste forbindelse over Storebælt og sendes via Taulov og Padborg efter etablering af en fast Femer Bælt forbindelse, vil det ikke få beskæftigelsesmæssige konsekvenser for Fyn og Syd- og Sønderjylland.
- Femer Bælt forbindelsens betydning for lastbilers rutevalg vil kun have en marginal effekt for beskæftigelsen på Fyn og i Syd- og Sønderjylland i forbindelse med serviceopgaver.



På baggrund af en interviewundersøgelse blandt 86 industri- og handelsvirksomheder i Fyns, Ribe, Sønderjyllands og Vejle amter med mere end 100 medarbejdere kan det konstateres, at en fast Femer Bælt forbindelse ikke vil få direkte betydning for erhvervsudvikling og beskæftigelse vest for Storebælt.

Interviewundersøgelsen gjorde det klart, at de større erhvervsvirksomheder på Fyn og i Syd- og Sønderjylland ikke havde foretaget nogen overvejelser om konsekvenserne af de faste forbindelser. Mange virksomheder syntes umiddelbart at være uafklarede med hensyn til tilrettelæggelse og planlægning af logistiksystemerne i forhold til de forestående infrastrukturændringer.

Den største erhvervmæssige betydning af en fast forbindelse kan forventes for Øresundsregionen. Hamborg-regionen vil også kunne høste en gevinst af den bedre tilgængelighed til hovedstadsregionen og til Sverige.

Der er næppe tvivl om, at de faste forbindelser vil betyde ændringer i virksomhedernes tilrettelæggelse af transport og distribution. Det vil bl.a. ske i forbindelse med, at virksomhederne omlægger distribution fra nationale systemer til et paneuropæisk system.