

Working paper nr. 6

Erhvervsliv, transporter og udviklingsbetingelser på Born- holm

**Rapport fra en
spørgeskemaundersøgelse**

Jesper Manniche og Lars Nyberg

Bornholms Forskningscenter
Stenbrudsvej 55
3730 Nexø
Telefon: 56 44 11 44
Telefax: 56 49 46 24
E-mail: rcb@rcb.dk
Homepage: <http://www.rcb.dk>

Copyright: 2000 Bornholms Forskningscenter,
Jesper Manniche og Lars Nyberg

Mindre uddrag, herunder figurer, tabeller
og citater er tilladt med tydelig kildeangivelse.
Skrifter, der omtaler, anmelder, citater
eller henviser til nærværende,
bedes sendt til Bornholms Forskningscenter

ISBN 87-90881-42 -7
ISBN net 87-90881-43-5
Maj 2000

Forord

I denne rapport præsenterer Bornholms Forskningscenter resultaterne af en spørgeskemaundersøgelse blandt virksomheder inden for erhvervslivet på Bornholm.

Undersøgelsen er bestilt af det Regionale Arbejdsmarkedsråd på Bornholm, som en del af et projekt vedrørende *De erhvervsøkonomiske konsekvenser og muligheder forbundet med de kommende transportforbedringer*. Rapporten er den første inden for dette projekt.

Arbejdet med undersøgelsen er løbende diskuteret i en følgegruppe med repræsentanter for erhvervslivet og offentlige organisationer. Bornholms Erhvervsråd har medvirket med dataunderlag for arbejdet. Vi vil rette vores tak til disse deltagere og til alle de virksomheder, som har besvaret det spørgeskema, rapporten baseres på.

Per Åke Nilsson
Kst. forskningschef
Maj 2000

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	9
1.1 Om projektet	9
1.2 Undersøgelsens gennemførelse.....	11
1.3 Svarprocent og repræsentativitet	12
2. Bornholm - virksomheder og transport	15
2.1 Erhvervslivet på Bornholm	15
2.2 Markeder.....	15
2.3 Godstransport	17
2.4 Persontransport	25
2.5 Forventede specifikke konsekvenser	29
2.6 Virksomhedernes forslag til forbedringer af transportforbindelserne	30
3. Indtjening, konkurrencedygtighed og samarbejde i bornholmske virksomheder	31
3.1 Indledning	31
3.2 Vurdering af indtjening	31
3.3 Virksomhedernes vurdering af deres konkurrencedygtighed	32
3.4 Transportforholdenes betydning for konkurrencedygtigheden	36
3.5 Samarbejdsformer.....	40
4. Udviklingsfaktorer og vurdering af lokale udviklingsbetingelser.....	45
4.1 Vigtige udviklingsfaktorer	45
4.2 Vurdering af lokale udviklingsbetingelser.....	48
5. Konklusion.....	53
5.1 Opsummering	53
5.2 Diskussion af centrale problemstillinger	56
6. Litteratur.....	61
7. Appendix 1. Følgegruppens medlemmer	63
8. Appendix 2. Spørgeskema til virksomheder på Bornholm	65

Tabeloversigt

Tabel 1.1.	Population og svarvirksomheder fordelt efter antal ansatte	12
Tabel 1.2.	Svarvirksomheder fordelt efter branche	13
Tabel 1.3.	Svarvirksomhederne fordelt efter størrelse og sektor	13
Tabel 2.1.	Beskæftigede på Bornholm og i Danmark 1997, procentvist fordelt efter erhvervssektorer, %	15
Tabel 2.2.	Virksomhedernes gennemsnitlige afsætningsandele på Bornholm, i det øvrige Danmark og i udlandet.....	16
Tabel 2.3.	Største afsætningsmarked for virksomheder fordelt efter erhvervssektor (%).....	16
Tabel 2.4.	Største afsætningsmarked for virksomheder fordelt efter antal ansatte (%).....	16
Tabel 2.5.	Virksomhedernes afsætning fordelt mellem Bornholm, det øvrige Danmark og udlandet.....	17
Tabel 2.6.	Virksomhedernes brug af godstransport til og fra Bornholm.....	18
Tabel 2.7.	Nøgletal for virksomheder med og uden godstransporter til eller fra Bornholm.....	18
Tabel 2.8.	Andel virksomheder, som har godstransporter fra eller til virksomheden fordelt efter sektorer og antal ansatte.....	19
Tabel 2.9.	Antal virksomheder med godstransporter fordelt efter antal godstransporter og erhvervssektor	19
Tabel 2.10.	Antal virksomheder med godstransporter fordelt efter antal godstransporter og antal ansatte	20
Tabel 2.11.	Antal virksomheder fordelt efter sektorer og godstransportomkostningers størrelse.....	21
Tabel 2.12.	Antal virksomheder fordelt efter antal ansatte og godstransportomkostningers størrelse	21
Tabel 2.13.	Procent af virksomheder med godstransporter, fordelt efter sektor og antal ansatte med negativ vurdering af nuværende godstransportforhold til og fra Bornholm.....	24
Tabel 2.14.	Forventninger til hvordan vil de kommende transportændringer vil påvirke godstransportsituationen for virksomheder fordelt i forskellige grupper	25
Tabel 2.15.	Virksomhedernes brug af persontransport til og fra Bornholm, %.....	26
Tabel 2.16.	Andel virksomheder, som har personrejser fra eller til virksomheden fordelt efter sektorer og antal ansatte, %	26
Tabel 2.17.	Procent af virksomheder med persontransporter fordelt efter sektor og antal ansatte med negativ vurdering af nuværende transportforhold til og fra Bornholm.....	27
Tabel 2.18.	Forventninger til hvordan vil de kommende transportændringer vil påvirke persontransport-situationen for virksomheder fordelt i forskellige grupper, %.....	29
Tabel 2.19.	Andel af virksomhederne med forventninger om én eller flere af følgende konsekvenser af de kommende transportændringer.....	30
Tabel 3.1.	Virksomhedernes vurdering af indtjening de sidste to år, fordelt efter antal ansatte, % ..	31
Tabel 3.2.	Virksomhedernes vurdering af indtjening de sidste to år, fordelt efter sektortilhørsforhold, %.....	31
Tabel 3.3.	Virksomhedernes forventninger til indtjeningen de kommende to år, fordelt efter antal ansatte, %	32
Tabel 3.4.	Virksomhedernes forventninger til indtjeningen de kommende to år, fordelt efter sektortilhørsforhold, %.....	32
Tabel 3.5.	Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på pris, fordelt efter antal ansatte, %	33

Tabel 3.6. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på pris, fordelt efter sektortilhørsforhold, %.....	33
Tabel 3.7. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på kvalitet, fordelt efter antal ansatte, %	33
Tabel 3.8. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på kvalitet, fordelt efter sektortilhørsforhold, %.....	34
Tabel 3.9. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på teknologi, fordelt efter antal ansatte, %	34
Tabel 3.10. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på teknologi, fordelt efter sektortilhørsforhold, %.....	35
Tabel 3.11. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på medarbejdernes kvalifikationer, fordelt efter antal ansatte, %	35
Tabel 3.12. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på medarbejdernes kvalifikationer, fordelt efter sektortilhørsforhold, %	36
Tabel 3.13. Godstransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencesituation, fordelt efter antal ansatte, %	37
Tabel 3.14. Godstransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencesituation, fordelt efter sektortilhørsforhold, %	37
Tabel 3.15. Godstransportforholdenes betydning for konkurrencesituationen for virksomheder fordelt efter størrelse af godstransportomkostninger, antal svar	37
Tabel 3.16. Godstransportforholdenes betydning for konkurrencesituationen for virksomheder fordelt efter størrelse af godstransportomkostninger, antal svar	38
Tabel 3.17. Persontransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencedygtighed, fordelt efter antal ansatte, %	39
Tabel 3.18. Persontransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencedygtighed, fordelt efter sektortilhørsforhold, %	39
Tabel 3.19. Transportforholdenes betydning for konkurrencesituationen i relation til markeder for virksomheder med gods- respektive persontransporter, %	39
Tabel 3.20. Virksomhedernes samarbejdstyper	40
Tabel 3.21. Samarbejdstyper fordelt efter virksomhedens størrelse, %	41
Tabel 3.22. Samarbejdstyper fordelt efter virksomhedens sektortilhørsforhold, %	41
Tabel 3.23. Samarbejdstyper fordelt efter samarbejdspartneres lokalisering, %.....	41
Tabel 4.1. Udviklingsfaktorer rangordnet efter andel af virksomheder (fordelt efter størrelse og sektor-tilhørsforhold), der vurderer, at de har stor/vis betydning for den fremtidige udvikling, %	46
Tabel 4.2. Antal virksomheder med konkrete strategier for udvikling	46
Tabel 4.3. Lokale udviklingsbetingelser rangordnet efter andel af virksomheder (fordelt efter størrelse og sektortilhørsforhold), som har bedømt dem som <i>Meget gode/Gode</i> , %	49

Figuroversigt

Figur 2.1. Vurdering af nuværende godstransportforhold til og fra Bornholm for virksomheder, der benytter disse	22
Figur 2.2. Vurdering af nuværende persontransportforhold til og fra Bornholm for virksomheder, der benytter disse, %	27
Figur 4.1. Faktorer af betydning, for at virksomheden i de kommende år kan udvikle sig positivt.....	45
Figur 4.2. Vurdering af lokale udviklingsbetingelser, %	48

1. Indledning

1.1 Om projektet

Denne rapport omhandler det første af tre delprojekter inden for projektet *De erhvervsøkonomiske konsekvenser og muligheder for Bornholm forbundet med de kommende transportforbedringer*, som er delvist finansieret af det Regionale Arbejdsmarkedsråd på Bornholm. I projektbeskrivelsen skitseredes følgende delprojekter:

1. Kortlægning af de kommende transportforbedringers forventede konsekvenser for økonomi, konkurrenceevne og udviklingsmuligheder i erhverv og virksomheder på Bornholm.
2. Regionale udviklingsbetingelser for telearbejde og IT-anvendelse og de kommende transportforbedringers mulige konsekvenser herfor.¹
3. Forslag til regionale erhvervs-, beskæftigelses- og uddannelsespolitiske tiltag på Bornholm.

I denne første rapport fremlægges resultaterne af det førstnævnte af disse tre delprojekter. Rapporten er i sin natur meget empirisk, men indeholder også analyser af diskuterende og perspektiverende art. De mere handlingsorienterede analyser og forslag vil dog først og fremmest blive fremlagt i den afsluttende rapport fra projektet.

Projektet tager udgangspunkt i de nuværende forudsætninger for Bornholms erhvervsliv og øens grundlæggende socioøkonomiske struktur- og udviklingsproblemer, som kort kan beskrives som følger (Bornholms Erhvervsråd, 1998):

1. Faldende befolkningstal, stor andel ældre og dermed færre erhvervsaktive.
2. En erhvervsstruktur præget af traditionelle brancher i generel tilbagegang.
3. En uheldig kvalifikationsstruktur med mange lavtuddannede.
4. Høj arbejdsløshed i alle erhvervsgrøene.
5. Lavt indkomstniveau.

Mod denne situation skal stilles de ydre forandringer, der kommer til at ske på ikke mindst transportområdet i løbet af år 2000: åbningen af Øresundsbroen den 1. juli og ibrugtagningen af den nye hurtigfærge på ruten Rønne-Ystad, hvilket vil ske før denne dato. Desuden kobles København og Bornholm sammen med hurtigtog og hurtigbus mellem København og Ystad fra 1. juli.

Hovedspørgsmålet bliver da, om disse transportændringer kan indebære, at udviklingsforudsætningerne for det bornholmske erhvervsliv ændres i positiv retning. Hvilke erhvervsøkonomiske konsekvenser kan forventes af transportforandringerne? Hvordan vil de økonomiske, forretningsmæssige og beskæftigelsesmæssige aspekter påvirkes på kort og langt sigt?

Disse spørgsmål sættes i projektet ind i en større ramme, som gives af de generelle betingelser og forventninger vedrørende erhvervsmæssige forhold på Bornholm. Det er vigtigt at påpege, at transportforandringerne både kan betyde højst reelle konsekvenser for transportsituationen, og desuden

¹ Dette delprojekt er hovedsageligt finansieret af Arbejdsmarkedsstyrelsen via EU's LEADER-program og kun delvist af det Regionale Arbejdsmarkedsråd på Bornholm.

kan fungere som katalysator for andre erhvervmæssige forandringer (positive såvel som negative) på øen. Projektet har også til formål at kortlægge sådanne muligheder og konsekvenser.

Formålet med hele undersøgelsen blev i projektbeskrivelsen (Bornholms Forskningscenter, 1999) formuleret som følger:

Det overordnede formål med de foreslåede analyser er at undersøge de forventelige erhvervsøkonomiske konsekvenser (både positive og negative) af de kommende ændringer i øens trafikforhold. En del af analyserne fokuserer på konsekvenserne for det eksisterende erhvervsliv på Bornholm, mens andre analyser undersøger de nye muligheder for etablering af nye økonomiske aktiviteter og arbejdspladser /.../ Projektet koncentrerer sig om de økonomiske, erhvervmæssige og beskæftigelsesmæssige aspekter, herunder ikke mindst konsekvenser for forskellige erhvervs og virksomheders markeder og konkurrencesituation, mens konsekvenserne for eksempelvis befolkningens flyttemønstre, bosætning og levevilkår kun behandles indirekte.

Desuden vil de foreslåede analyser ikke lægge fokus på rent kvantitative beregninger og vurderinger af de regionale effekter af transportforbedringerne. Der vil fx ikke blive gjort modeløkonomiske forsøg på at beregne den samlede nettoeffekt for beskæftigelse og indtjening på Bornholm. Det betyder imidlertid ikke, at der ikke vil blive anvendt kvantitative analysemetoder og gjort forsøg på at kvantificere de forventelige konsekvenser, når dette vurderes relevant. Men det betyder, at fokus vil blive lagt på at identificere og beskrive de centrale kvalitative og dynamiske aspekter af effekterne, som disse på forhånd vurderes og forventes at blive i brede dele af det bornholmske erhvervsliv. Det drejer sig ikke mindst om at undersøge spørgsmålet om, hvilke nye udviklingsmuligheder, trusler og strategier transportforbedringerne vil give anledning til, fx mht. markeds- og konkurrencesituation, underleverandører og netværkssamarbejde. Fokuseringen på kvalitative frem for kvantitative aspekter skyldes ikke blot de reelle vanskeligheder (herunder en meget stor ressourceindsats til dataindsamling), der vil være forbundet med på troværdig vis at kvantificere de samlede, direkte og afledte, regionaløkonomiske effekter. Fokuseringen skyldes nok så meget projektets policy-orienterede sigte, som gør identificeringen af nye muligheder og trusler i mere kvalitative og handlingso-rienterede termer særlig relevant. (Bornholms Forskningscenter, 1999, side 2).

I denne rapport har målet og undersøgelsesmetoden været, igen citeret fra projektbeskrivelsen:

Skal man bestemme de forventelige økonomiske, erhvervs- og beskæftigelsesmæssige konsekvenser for det eksisterende bornholmske erhvervsliv af de kommende transportforbedringer, er primærdata om geografien af bornholmske virksomheders samhandelsrelationer, dvs. hvor de indkøber og afsætter deres varer og serviceydelser, meget væsentlige. Det skyldes ikke mindst ovenstående betragtning om, at produkter og serviceydelser der afsættes uden for øen alt andet lige vil blive mere konkurrencedygtige, mens produkter og serviceydelser, der afsættes på øen snarere vil opleve større konkurrence.

Sådanne primærdata findes i dag kun i yderst begrænset omfang, hvorfor der som en væsentlig del af projektet skal gennemføres en spørgeskemaundersøgelse, som bør omfatte så store dele som muligt af det bornholmske erhvervsliv. En totalundersøgelse af samtlige momsregistrerede virksomheder vil nok være urealistisk og måske også mindre relevant, men ved at afgrænse populationen mht. virksomhedsstørrelse kan opnås et overkommeligt antal for en spørgeskemaundersøgelse. Fx er der kun ca. 1.500 arbejdssteder på Bornholm med mindst to ansatte og ca. 850 med mindst fem ansatte (heraf også medregnet offentlige arbejdspladser). Alternativt kan spørgeskemaundersøgelsen afgrænses til kun at omfatte udvalgte erhverv. /.../

På baggrund af spørgeskemaundersøgelsen skal udvælges forskellige typer af erhverv (både fremstilling og service) og virksomheder (både store og små) til en efterfølgende interviewrunde, som nærmere kan klarlægge muligheder og problemer forbundet med transportændringerne. Spørgeskemaundersøgelsen og interviewene skal mere præcist belyse bornholmske virksomheders vurdering af muligheder og barrierer forbundet med de kommende ændringer i øens trafikforhold vedrørende:

- økonomi og konkurrenceevne (ændringer i transportomkostninger, transportens betydning som konkurrenceparameter, nye indtjeningsmuligheder, øget konkurrence mv.)
- geografien i deres samhandelsrelationer (hvor er nuværende og potentielle markeder, leverandører og samarbejdspartnere?)

- *beskæftigelse og arbejdskraftsrekruttering*
- *behov for uddannelse, kompetenceudvikling og rådgivning.* (Bornholms Forskningscenter, 1999, side 2-3).

Opdragsgiver for undersøgelsen er altså det Regionale Arbejdsmarkedsråd på Bornholm, og projektet er blevet diskuteret i en følgegruppe (se Appendix 1) ved tre møder i løbet af arbejds udførelse (februar, marts og maj).

Undersøgelsen hører tematisk nærmest hjemme inden for området regional/lokal udvikling. Den har en kobling til begrebet *industrial districts*, men frem for alt til spørgsmålet om, hvordan en eksogen forandring (i transportforudsætningerne) adapteres i de endogene institutionelle og erhvervsmæssige strukturer på Bornholm, med disses underliggende betingethed af nationale og internationale strukturer.

De store forandringer vil på længere sigt ske gennem de udviklingsincitamenter, vilkår og initiativer, der skabes som følge af Øresundsbroen og Øresundsregionens nye forudsætninger. Hvilken rolle Bornholm kan spille her er et betydeligt større og mere usikkert spørgsmål. Bornholm kan og bør kunne være en aktiv del i denne fremvoksende økonomiske region, men da kræves formodentlig en grundig omvurdering af de institutionelle rammer, som i dag er dominerende.

Denne undersøgelse er i høj grad en del af denne diskussion. Hvordan ser situationen ud for erhvervslivet? Hvordan ser man på de infrastrukturelle forandringer, som sker og kommer til at ske, og hvordan kan man drage nytte af dem? Eller kan man fortsætte på den vej, man nu bevæger sig på og måske søge helt andre muligheder i fremtiden uanset forandringerne i den nærmeste geografiske omverden? De problemstillinger tangeres i undersøgelsen, selvom den gennemførte spørgeskemaundersøgelse er mere konkret indrettet på analyse af dagens situation og - om man vil - på et begrænset spørgsmål, som indgår i en betydelig større sammenhæng. Det er dog i denne større sammenhæng, at de fortsatte diskussioner om Bornholms udviklingsvej må tage sit udgangspunkt.

1.2 Undersøgelsens gennemførelse

Til brug for spørgeskemaundersøgelsen blev foretaget et udtræk i Bornholms Erhvervsråds database fra Købmandsstanden af samtlige de 571 privatejede virksomheder på Bornholm, som har mindst to ansatte. Kravet om mindst to ansatte skyldtes især ønsket om at få fat i den gruppe af virksomheder, der må formodes i særlig grad at benytte sig af transport til og fra øen.

Fravalgt i udtrækket blev virksomheder inden for turisme- og transportsektorerne, idet konsekvenserne af transportændringerne må forventes at være ganske anderledes for disse sektorer end for de øvrige brancher. Da ikke mindst Bornholms Forskningscenter har haft et særligt ønske om at undersøge konsekvenserne for turismeerhvervet, er et særligt tilpasset spørgeskema i en senere omgang også sendt til turismevirksomhederne. Resultaterne fra den undersøgelse fremlægges i en senere rapport.

Spørgeskemaets præcise ordlyd kan ses i Appendix 2. Skemaet er relativt omfattende, og flere af spørgsmålene kan kræve en hel del arbejde at besvare. Desuden er alle spørgsmål ikke lige relevante for alle virksomheder. Tilsammen kan disse besværligheder indebære, at visse typer af virksomheder helt har undladt at besvare skemaet eller kun har besvaret visse dele. Svarfrekvensen har da også været forholdsvis lav, men fordelingen på brancher og størrelsesgrupper hos de virksomheder, som har svaret, må betragtes som god (jf. nedenfor).

Skemaet er opbygget af både faste svarkategorier og åbne svarmuligheder, hvor virksomheden selv formulerer sit svar. Vi har under spørgeperioden haft en del samtaler med personer fra virksomhederne om spørgsmål vedrørende udfyldelsen, som har vist, at spørgsmålene er taget seriøst, og at virksomheder, som oplever at have specielle vilkår, har været villige til at beskrive disse. Eftersom vi bad om at få navn på den person, som udfyldte skemaet, har vi også selv kunnet tage kontakt i de tilfælde, hvor der fandtes uklarheder i svarene. Efter det vi har kunnet konstatere og fornemme, så har ingen spørgsmål givet anledning til så diffuse eller varierende svar, at man kan frygte, at de ikke er blevet forstået som ønsket.

Alle besvarelserne er blevet indtastet og bearbejdet/analyseret ved hjælp af statistiske computerprogrammer (SPSS og Excel).

Svarene har ifølge vor opfattelse givet et godt billede af det bornholmske erhvervslivs situation og vurderinger. Den planlagte interviewrunde har derfor været begrænset til ovennævnte telefonsamtaler med en række af de virksomhedsrepræsentanter, som har besvaret skemaet, plus diskussioner med følgegruppen omkring udvalgte problemstillinger og resultater. Det er vor forhåbning, at disse diskussioner kan fortsætte med udgangspunkt i de resultater og konklusioner, der præsenteres i rapporten.

1.3 Svarprocent og repræsentativitet

Af de 570 skemaer, som udsendtes den 15. februar 2000, respektive den 1. marts 2000 i en rykker-skrivelse, har 209 virksomheder sendt spørgeskemaet tilbage helt eller delvist udfyldt. Af den information, vi har fået om de virksomheder, som ikke har besvaret spørgeskemaet, fremgår, at i hvert fald 49 virksomheder skal tages bort fra populationen. Det er f.eks. virksomheder, som er ophørt, tilfælde hvor samme virksomhed har fået to eller flere spørgeskemaer, eller hvor en virksomhed (hovedkontor mv.) har givet et svar for flere filialer. Der er derfor 521 virksomheder tilbage i populationen og dermed en svarfrekvens på 40% (209 svar af 521 mulige).

De, som har svaret, er dog ikke størrelsesmæssigt fordelt på samme måde som hele populationen, jf tabel 1.1.

Tabel 1.1. Population og svarvirksomheder fordelt efter antal ansatte

Antal ansatte	Antal virksomheder		Andel svarende %
	Population	Svarvirksomheder	
2-4	253	51	20,2
5-9	124	70	56,5
10-19	85	48	56,5
20-49	34	23	76,6
50-99	16	10	62,5
100-	9	7	77,8
Antal virksomheder	521	209	40,1
Antal ansatte	6.500 ¹⁾	3.797	58,4

1) Tallet er beregnet ud fra Bornholms Erhvervsråds oplysninger fra Købmandsstanden og vedhæftet en vis usikkerhed.

Som det fremgår af tabellen, er de allermindste virksomheder dårligt repræsenteret i undersøgelsen, med kun 20% svar. Derimod er alle de øvrige størrelsesgrupper relativt godt repræsenteret. Vi mener

derfor, at materialet giver gode muligheder for at drage konklusioner af svarene, især for virksomheder med mindst fem ansatte.

Branchemæssigt er fordelingen af virksomheder, der har besvaret skemaet, nogenlunde tilfredsstillende, se tabel 1.2.

Tabel 1.2. Svarvirksomheder fordelt efter branche

Branche	Antal svar
Detailhandel	39
Anden servicevirksomhed	36
Bygge- og anlægsvirksomhed	35
Landbrug	25
Fremstilling af næringsmidler	16
Anden industri	15
Agentur- og engroshandel	14
Maskinindustri	10
Handel med biler mv.	10
Fiskeri	6
Stenbrud mv.	3
Total	209

Vi vil løbende i rapporten redegøre for svarene fordelt på sektorer og på antal ansatte. De anvendte sektorer er:

- Den primære sektor (Landbrug, Fiskeri, Stenbrud mv.), 34 svar.
- Den sekundære sektor (Bygge- og anlægsvirksomhed,² Fremstilling af næringsmidler, Maskinindustri, Anden industri,), 76 svar.
- Den tertiære sektor (Detailhandel, Anden servicevirksomhed, Agentur- og engroshandel, Handel med biler mv.), 99 svar.

Når det gælder opdeling af virksomhederne med hensyn til antal ansatte, så er der tre grupper: 2-4 ansatte (51 svarvirksomheder), 5-49 ansatte (141 svarvirksomheder) og 50 eller flere ansatte (17 svarvirksomheder).

Disse opdelinger er foretaget for at kunne undersøge ligheder og forskelle mellem sektorer og mellem små, mellemstore og store virksomheder med et rimeligt stort antal svar i hver gruppe. Fordelingen af virksomhederne efter både størrelse og sektor bliver dog en smule ujævn, jf. tabel 1.3.

Tabel 1.3. Svarvirksomhederne fordelt efter størrelse og sektor

Antal ansatte	Sektor			Antal svar
	Primær	Sekundær	Tertiær	
2-4	12	12	27	51
5-49	22	52	67	141
50-	0	12	5	17
Antal svar	34	76	99	209

Det er i mange sammenhænge vigtigt at adskille de store virksomheder fra de mindre. Bornholm har ikke særlig mange store virksomheder, så de bliver dominerende interessenter, specielt når det gæl-

² Vi har i denne rapportssammenhæng valgt at henregne Bygge- og anlægsvirksomhed til den sekundære sektor.

der transporter. Små og store virksomheder kan endvidere forventes at stille forskellige typer af krav til de lokale forudsætninger for erhvervsudvikling. Bornholm har videre en stor primærsektor med virksomheder, som lever under andre vilkår end virksomheder inden for fremstillings- og service-sektorerne. I nogle tilfælde vil vi også redegøre for svarene efter andre typer af grupperinger.

Vi mener alt i alt, at undersøgelsesresultaterne giver et forholdsvist dækkende og repræsentativt billede af centrale forhold og vurderinger i de i en transportmæssig sammenhæng vigtige dele af det private erhvervsliv på Bornholm. Måske ikke så meget for de mindste virksomheder, men de resultater, der er indsamlet fra mellemstore og store virksomheder i forskellige brancher, peger på en god repræsentativitet (se tabellerne 1.1 og 1.2).

Resultaterne er vist i en stor mængde tabeller, med korte eller længere kommentarer. Det giver måske ikke en specielt attraktiv læsning, men tabellerne vurderes at have et informativt indhold i sig selv. Kommentarerne tager de mest iøjnefaldende og centrale aspekter op, men der er ofte meget mere at fundere over i de fremlagte data end det, som eksplicit bliver kommenteret.

2. Bornholm - virksomheder og transport

2.1 Erhvervslivet på Bornholm

Bornholms Erhvervsråd har i en rapport (Bornholms Erhvervsråd, 1998) beskrevet strukturen i det bornholmske erhvervsliv sammenlignet med det øvrige Danmark. Sammenligningen af erhvervsstrukturen, målt på beskæftigelsen i forskellige erhvervssektorer, viser, at primære erhverv er klart overrepræsenteret, at fremstillingsvirksomhed er underrepræsenteret, og at servicesektoren er en smule dårligere repræsenteret på Bornholm end i det øvrige Danmark, jf. tabel 2.1. Af tabellen fremgår med al ønskelig tydelighed, at den bornholmske økonomi i dag, ligesom i det øvrige Danmark, i vid udstrækning er en servicebaseret økonomi.

Tabel 2.1. Beskæftigede på Bornholm og i Danmark 1997, procentvist fordelt efter erhvervs-sektorer, %

Sektor	Bornholm	Danmark
Primær	8,6	4,5
Sekundær ¹⁾	21,1	23,8
Tertiær	70,3	71,6
I alt	100	100

1) Inkl. bygge- og anlægsvirksomhed.

Kilde: Bornholms Erhvervsråd, 1998.

Hvis man går et trin dybere ned i Erhvervsrådets tal og ser på de enkelte branchers vægt, finder man, at Bornholms erhvervsliv er noget anderledes opbygget end på landsplan. Bortset fra fiskeindustri er industribrancherne dårligere repræsenteret. Landbrug er en vigtig virksomhed, mens den fødevarerindustri, som forædler landbrugsprodukterne, er mindre omfattende end i landet som helhed. Offentlige tjenester har lidt større betydning, mens privat servicevirksomhed (f.eks. finansiel virksomhed, handel og forretningsservice) ikke er lige så omfattende på Bornholm som på landsplan. Ud over den offentlige sektor har fiskeri, fiskeindustri, sø- og luftfart samt hotel- og restaurationsbranchen stor beskæftigelsesmæssig betydning.

Bornholmske virksomheder er generelt mindre end på landsplan, og antallet af nyoprettede virksomheder var lavt i 1995. I perioden 1990-97 reduceredes beskæftigelsen, og fraflytningen var stor i aldersgruppen 16-24 år (Bornholms Erhvervsråd, 1998). På det seneste er konjunkturerne og arbejdsløshedskurven dog vendt.

Denne baggrund er vigtig at have med, når resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen i det følgende fremlægges. Erhvervsstrukturen giver visse indikationer på, hvilken betydning gods- og persontransport samlet set har for den bornholmske økonomi, og hvilke aspekter som mere generelt bør være vigtige. Markeder og transportforhold står i centrum for opmærksomheden for undersøgelsen, og vi begynder derfor med disse.

2.2 Markeder

Flertallet af virksomhederne er markedsomtrent stærkt orienteret mod det bornholmske marked. Gennemsnitligt går ca. 80% af afsætningen til Bornholm (jf. tabel 2.2). Ca. to tredjedele af virksomhederne har en afsætningsandel til Bornholm på 95% eller mere, og kun i 45 virksomheder (22%) er afsætningen uden for øen mindst lige så stor som på det bornholmske marked.

Tabel 2.2. Virksomhedernes gennemsnitlige afsætningsandele på Bornholm, i det øvrige Danmark og i udlandet

Afsætningsområde	%
Bornholm	79,1
Det øvrige Danmark	10,3
Udlandet	10,6
I alt	100

Den markeds-mæssige orientering mod Bornholm præger virksomhederne i både den primære, sekundære og tertiære erhvervssektor, men er ikke overraskende stærkest i den tertiære sektor (service-sektoren), jf. tabel 2.3. Heller ikke overraskende viser tabel 2.4, at orienteringen mod Bornholm som marked er meget stor for de små og mellemstore virksomheder, mens de store virksomheder især afsætter på markederne uden for øen, hvilket for de flestes vedkommende vil sige udlandet.

Tabel 2.3. Største afsætningsmarked for virksomheder fordelt efter erhvervssektor (%)

Største marked	Sektor			
	Primære sektor	Sekundære sektor	Tertiære sektor	I alt
Bornholm	61	72	88	78
Uden for Bornholm	39	28	12	22
Antal virksomheder	33	75	93	201

Tabel 2.4. Største afsætningsmarked for virksomheder fordelt efter antal ansatte (%)

Største marked	Antal ansatte			
	2-4	5-49	50-	I alt
Bornholm	83	80	44	78
Uden for Bornholm	17	20	56	22
Antal virksomheder	33	75	93	201

Fra 164 virksomheder (78%) er der både oplysninger om størrelsen af deres omsætning og om, hvordan afsætningen procentvist er fordelt mellem Bornholm, det øvrige Danmark og udlandet. For disse virksomheder kan det udregnes, hvor mange kroner, der afsættes for på de tre markeder, og dermed hvor stor økonomisk vægt de reelt har (jf. tabel 2.5).

I dette regnestykke vejer de store virksomheder naturligvis tungere end de mindre virksomheder, og ikke overraskende viser beregningen, at de udenlandske markeder samlet set har størst økonomisk vægt for de bornholmske virksomheder. Samtidig må det dog siges, at tre fødevarerproducerende virksomheder med tilsammen 705 ansatte på Bornholm alene står for 75% af den udlandseksport, som undersøgelsesmateriale giver mulighed for at opgøre.

Tabel 2.5. Virksomhedernes afsætning fordelt mellem Bornholm, det øvrige Danmark og udlandet

	DKK mia.	%
Bornholm	1,809	45,6
Det øvrige Danmark	0,297	7,5
Udlandet	1,865	47,0
I alt ¹⁾	3,971	100

1) Indeholder kun tal for de 164 virksomheder, der både har givet oplysninger om størrelsen af deres omsætning og om deres afsætnings procentvise fordeling mellem Bornholm, det øvrige Danmark og udlandet.

Alt i alt er der således tale om et meget stort flertal af især mindre virksomheder, som er stærkt orienteret mod Bornholm som marked og et relativt begrænset antal store virksomheder, som bærer en betragtelig del af øens eksportindsats.

Bemærkelsesværdigt er i øvrigt den forholdsvis lille vægt, det øvrige Danmark har som marked - et resultat, som også fremgik af en tidligere undersøgelse af dele af Bornholms erhvervsliv (Storgaard et. al., 1996). Baggrunden for denne ret svage markedsmæssige integration med det øvrige land er ikke undersøgt i denne sammenhæng, men umiddelbart forekommer det oplagt, at der ikke mindst med de kommende transportændringer in mente kan være uudnyttede muligheder for bornholmske virksomheder for markedsudvikling i det øvrige Danmark og måske især i hovedstadsområdet og Øresundsregionen.

2.3 Godstransport

Brugerne af godstransport

Næsten samtlige virksomheder har givet oplysninger om deres godstransporter til eller fra Bornholm, som jo da også - sammen med persontransportforholdene - er et centralt tema for spørgeskemaundersøgelsen. Som det fremgår af tabel 2.6 har godt 60% af alle virksomheder godstransporter til eller fra Bornholm, mens ca. en tredjedel hverken importerer eller eksporterer gods.

Tabellen viser også, at der er langt flere virksomheder, der importerer gods, end virksomheder, der eksporterer gods. Det afspejler den markedsmæssige orientering mod Bornholm, som præger flertallet af virksomhederne.

Andelen af virksomheder med godstransporter er størst blandt virksomheder i fremstillingssektoren (70%), men også i servicesektoren, f.eks. detailhandlen, har mange virksomheder godstransporter (63%). I den primære sektor har knapt halvdelen af virksomhederne godstransporter til eller fra øen. I hvert fald i landbrugsvirksomhedernes tilfælde er en stor indirekte brug og afhængighed af godstransporter til og fra øen dog skjult i undersøgelsen. En meget stor del af landbrugsvirksomhedernes omfangsrige godsleverancer er ganske vist indkøbt gennem lokale engroshandelsvirksomheder og afsat til lokale forædlingsvirksomheder, men i sidste instans er leverancerne i vid udstrækning importeret fra og eksporteret til markederne uden for øen.

Tabel 2.6. Virksomhedernes brug af godstransport til og fra Bornholm

Brug af godstransport	Antal virksomheder	%
Bruger godstransport til øen	117	56,0
Bruger godstransport fra øen	73	34,9
Bruger godstransport til eller fra øen	131	62,7
Bruger ikke godstransport	71	34,0
Uoplyst	7	3,3
I alt	209	100

Tabel 2.7. Nøgletal for virksomheder med og uden godstransporter til eller fra Bornholm

	Virksomheder med godstransporter	Øvrige virksomheder
Andel af alle virksomheder	63%	37%
Gennemsnitlig antal beskæftigede	22	12
I alt antal beskæftigede	2.878	919
Andel af totale beskæftigelse	76%	24%
Gennemsnitlig omsætning (1999, DKK mio.)	34,4	7,4
Andel af totale omsætning	88%	12%

Af tabel 2.7 fremgår, at virksomhederne med godstransporter er en del større end virksomheder uden godstransporter både mht. antal beskæftigede og omsætning. Tabellen viser også, at virksomheder, der bruger godstransporter og altså i større eller mindre grad er afhængige af øens transportsystemer, repræsenterer en ganske betragtelig del af den totale beskæftigelse og omsætning i den del af det bornholmske erhvervsliv, som er undersøgt i denne sammenhæng.

Det må dog understreges, at de her undersøgte bornholmske virksomheder netop omfatter de dele af det bornholmske erhvervsliv, der i særlig grad må forventes at gøre brug af transportsystemerne til og fra øen. Hele den offentlige sektor og den store underskov af virksomheder med mindre end to ansatte er som tidligere nævnt ikke medtaget. Der er således ikke på basis af de fremlagte tal grundlag for at give et præcist bud på, i hvilket omfang den bornholmske økonomi som helhed er afhængig af transportsystemerne. Det væsentlige i denne sammenhæng er imidlertid, at undersøgelsen er repræsentativ for de dele af det bornholmske erhvervsliv, der især må forventes at bruge transportsystemerne, og at den således er anvendelig til en analyse af, hvordan disse virksomheder faktisk vurderer øens transportsystemer og betydningen af transportforholdene i dag og fremover. Disse spørgsmål tages op senere i kapitlet.

Af tabel 2.8 fremgår, at der er en klar sammenhæng mellem størrelsen af virksomheden og brugen af godstransport, både til og fra Bornholm. Især er det bemærkelsesværdigt, at brugen af godstransport fra Bornholm er hyppigst blandt de største virksomheder. Kun en tredjedel af servicevirksomhederne har sådanne, men til gengæld har de ganske ofte godstransporter til øen. Mht. godstransport til Bornholm findes den største andel dog blandt fremstillingsvirksomhederne.

Tabel 2.8. Andel virksomheder, som har godstransporter fra eller til virksomheden fordelt efter sektorer og antal ansatte

Sektor	Har godstransporter fra virksomheden	Har godstransporter til virksomheden
Primær	41	35
Sekundær	41	67
Tertiær	32	62
Antal ansatte		
2-4	27	41
5-49	36	64
50-	71	76
Totalt	37	60
Antal svar	199	195

Antal transporter

113 virksomheder har specificeret, hvor mange godstransporter til og fra Bornholm de har i løbet af et år. I tabel 2.9 er disse virksomheder fordelt på sektorer, og antallet af transporter, idet det oplyste antal transporter er omregnet til et ugentligt antal. Tabellen viser, måske overraskende, at hovedparten af de virksomheder, der har et stort antal godstransporter (dvs. flere end fem om ugen), faktisk tilhører servicesektoren. En stor del af disse servicevirksomheder er detail- og engroshandelsvirksomheder, store såvel som små, men også andre typer af service- og reparationsvirksomheder er med i gruppen. Af tabel 2.10 fremgår endvidere, at store virksomheder har flere godstransporter end mindre virksomheder, men billedet er bestemt ikke entydigt. Der findes både små virksomheder med mange godstransporter og store virksomheder med få godstransporter.

Det må understreges, at tallene ikke tager højde for arten og ikke mindst omfanget af de enkelte godstransporter. For fremstillingsvirksomheder er én godstransport ofte lig med en hel lastbilfragt, mens en godstransport for f.eks. et autoværksted måske blot består i forsendelse af en enkelt reservedel. Til gengæld er antallet af sådanne stykgods-/pakkeforsendelser ofte endda meget stort - i flere tilfælde mere end 2000 på et år.

Brugen af godstransport og kravene til godstransportsystemerne er således meget forskellige selv blandt virksomhederne med omfattende godstransporter. Nogle vil eksempelvis lægge vægt på kapacitet og andre på transporttiden. På trods heraf giver tabellerne dog et billede af de virksomheder, der i deres daglige drift er afhængige af et effektivt og pålideligt godstransportsystem til og fra Bornholm.

Tabel 2.9. Antal virksomheder med godstransporter fordelt efter antal godstransporter og erhvervssektor

Antal godstransporter	Sektor			Antal virksomheder	%
	Primær	Sekundær	Tertiær		
Højst 1 pr. uge	6	11	7	24	21
Højst 5 pr. uge	6	15	14	35	31
Højst 10 pr. uge	0	11	18	29	26
Højst 10 pr. uge	0	11	18	29	26
Flere end 10 pr. uge	0	10	15	25	22
Antal virksomheder i alt	12	47	54	113	100

Tabel 2.10. Antal virksomheder med godstransporter fordelt efter antal godstransporter og antal ansatte

Antal godstransporter	Antal ansatte			Antal virksomheder	%
	2-4	5-49	50-		
Højest 1 pr. uge	10	13	1	24	21
Højest 5 pr. uge	5	25	5	35	31
Højest 10 pr. uge	5	22	2	29	26
Flere end 10 pr. uge	1	18	6	25	22
I alt	21	78	14	113	100

Transportformer

Det har ikke inden for projektets rammer været muligt at gennemføre en detaljeret kortlægning og analyse af de oplysninger om virksomhedernes anvendte transportmidler og transportruter til godstransporter, som er indhentet gennem spørgeskemaundersøgelsen. Det kan dog helt overordnet og vel næsten selvindlysende siges, at den altdominerende godstransportform blandt de undersøgte virksomheder er fragt med lastbil (enten virksomhedens egen eller en vognmands) via BornholmsTrafikkens færgeruter - hyppigst København-Rønne og omvendt, næsthyppigst Rønne-Ystad og omvendt og i ganske sjældne tilfælde Rønne-Sassnitz og omvendt. Desuden har 11 virksomheder oplyst, at de benytter containertransport (hovedsageligt på BornholmsTrafikkens færgeruter), og 11 at de benytter flyruten Rønne-København til stykgodstransport. Kun i alt 10 virksomheder anvender andre transportruter end de nævnte, eksempelvis fragtskibsrueten mellem Rønne og Køge.

Transportomkostningernes størrelse

Af tabel 2.11 fremgår, at 142 (68%) af alle virksomheder enten slet ikke har nogle omkostninger til godstransport eller har omkostninger, der svarer til mindre end 5% af deres omsætning. Selv i den gruppe på i alt 131 virksomheder, der har oplyst, at de har godstransporter (jf. tabel 2.6), svarer omkostningerne til godstransport i mere end halvdelen af tilfældene til mindre end 5% af omsætningen.

Af de i alt 29 virksomheder, hvor omkostninger til godstransport vejer relativt tungt (dvs. en andel af omsætningen på mindst 5%), er 15 fremstillingsvirksomheder, jf. tabel 2.11. Men derudover ses igen i denne tabel, at der blandt virksomhederne med tunge udgifter til godstransport også er en del servicevirksomheder og et mindre antal virksomheder i primærsektoren.

Fordeles de 29 virksomheder med tunge udgifter efter antallet af ansatte ses i tabel 2.12, at ca. tre fjerdedele har 5-49 ansatte, mens den sidste fjerdedel består af virksomheder med mere end 50 ansatte. Det kan endvidere nævnes, at kun tre af de 29 har mere end 100 ansatte, og at 11 har færre end 10 ansatte. Gruppen af virksomheder med tunge godstransportudgifter består med andre ord langt fra alene af store fremstillingsvirksomheder.

Alt i alt tegner der sig således et ganske broget billede af, hvilke typer af virksomheder, der i særlig grad bruger godstransportsystemerne, og hvilke typer af virksomheder, der i særlig grad er afhængige af gode godstransportforhold. Overordnede strukturelle forhold som eksempelvis sektortilhørsforhold, antal ansatte og omsætning synes ikke entydigt at forklare virksomhedernes brug af forskellige former for godstransport. Specifikke branche- og virksomhedsbetingelser, som der ikke i denne sammenhæng har været mulighed for at analysere, synes således at være mere afgørende. Med hensyn til mængderne af transporteret gods - specielt fra øen - hersker der dog ikke tvivl om, at de store fremstillingsvirksomheder vejer tungt i det samlede billede.

Tabel 2.11. Antal virksomheder fordelt efter sektorer og godstransportomkostningers størrelse

Omkostning i % af omsætning	Sektor			Antal virksomheder	%
	Primær	Sekundær	Tertiær		
0-4	21	52	69	142	68
5-9	3	12	7	22	11
10-14	1	2	1	4	2
15 eller mere	0	1	2	3	1
Uoplyst andel	9	9	20	38	18
Antal virksomheder i alt	34	76	99	209	100

Tabel 2.12. Antal virksomheder fordelt efter antal ansatte og godstransportomkostningers størrelse

Omkostning i % af omsætning	Antal ansatte			Antal virksomheder	%
	2-4	5-49	50-		
0-4	41	91	10	142	68
5-9	1	17	4	22	11
10-14	0	2	2	4	2
15 eller mere	0	2	1	3	1
Uoplyst andel	9	29	0	38	18
Antal virksomheder i alt	51	141	17	209	100

Vurdering af eksisterende godstransportforhold

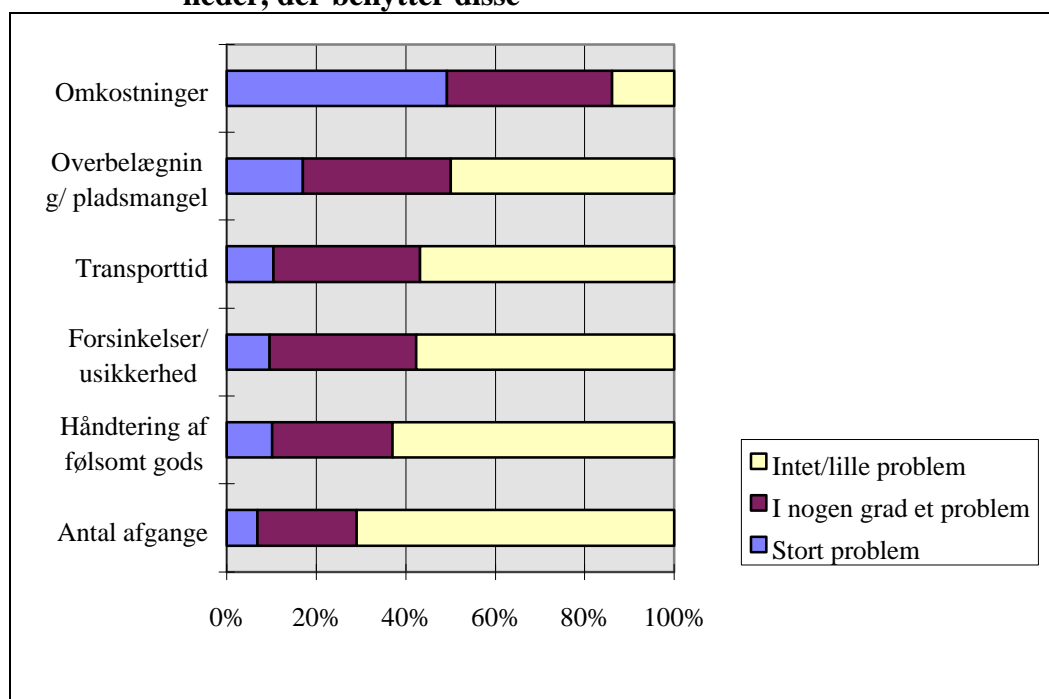
Hvordan vurderer virksomhederne så de nuværende godstransportforhold til og fra Bornholm? Det er i analysen af dette spørgsmål valgt kun at medtage svarene fra de 131 virksomheder, der har oplyst, at de faktisk benytter godstransport til eller fra øen, idet netop denne gruppe af virksomheder dels er den mest relevante at se på i denne sammenhæng, og dels må formodes at have de bedste muligheder for at vurdere transportforholdene.³ I figur 2.1 er vist, hvordan virksomhedernes vurderinger ser ud. Det overordnede billede er, at omkostningsaspektet vurderes som problematisk af ni ud af ti virksomheder, mens de øvrige aspekter kun vurderes negativt af mellem en tredjedel og halvdelen af virksomhederne.

Selvom virksomheder generelt må formodes at være tilbøjelige til at finde alle former for udgifter problematiske, er der næppe tvivl om, at netop omkostningsaspektet er det centrale problem forbundet med øens transportforhold. Eventuelle takstforhøjelser i forbindelse med de kommende omlægninger af transportforholdene vil således formodentlig blive vurderet meget negativt af det bornholmske erhvervsliv. Samtidig er det høje omkostningsniveau naturligt forbundet med øens særlige geografiske forhold og meget vanskeligt at afhjælpe uden en eller anden form for øget fragtstøtte finansieret gennem statslige sær- eller udligningsordninger. De politiske muligheder for gennemførelse af øget statslig fragtstøtte er ikke undersøgt her, men må generelt anses som yderst tvivlsomme.

3 De 131 virksomheder har generelt været meget villige til at vurdere de seks aspekter vedrørende transportforholdene, som er specificeret i spørgeskemaet (se Appendix 2). En meget stor del har således givet en vurdering af samtlige seks aspekter, og svarfrekvensen er for alle seks aspekters vedkommende over 80%. Samtidig har kun ganske få virksomheder fundet grund til at selv at specificere og vurdere *Andet* om transportforholdene. Disse ting indikerer, at virksomhederne generelt har fundet de seks specificerede aspekter relevante, og at de afgivne svar derfor tegner et nogenlunde dækkende billede af arten og tyngden af de problemer med de eksisterende transportforhold, som opleves af de godstransportforbrugende virksomheder.

Der kan endvidere være grund til at hæfte sig ved den store andel af virksomhederne (50%), der oplever overbelægning og pladmangel som et problem i det eksisterende godstransportsystem. For det bornholmske erhvervsliv er dette oplevede kapacitetsproblem ikke mindst alvorligt i betragtning af, at den kommende hurtigfærge - som det på nuværende tidspunkt er meldt ud - ikke vil kunne benyttes til godstransport. Den samlede kapacitet til godstransport vil således falde, selvom ruten Rønne-Ystad fortsat, men med nedsat hyppighed, vil blive besejlet med konventionelle færger. Samtidig må det pointeres, at mange forhold omkring de kommende transportændringer endnu er uvisse. Man kan f.eks. meget vel tænke sig, at en langt større del af biltransporten til og fra Bornholm fremover vil fravælge ruten København-Rønne og i stedet vælge den hurtige transportrute over Ystad. Det vil indirekte give forøget kapacitet til godstransport på ruten København-Rønne.

Figur 2.1. Vurdering af nuværende godstransportforhold til og fra Bornholm for virksomheder, der benytter disse



I tabel 2.13 er vurderingerne vist for virksomheder i forskellige sektorer og størrelsesgrupper. De enkelte sektorer og størrelsesgruppers vurderinger afviger ikke grundlæggende fra det overordnede billede, men der er alligevel visse væsentlige forskelle. Eksempelvis har virksomheder i *primærsektoren* generelt lidt mere negative vurderinger af godstransportforholdene end fremstillings- og servicevirksomhederne. Der er således noget større andele i primærsektoren end i de to andre sektorer, der finder, at de eksisterende forhold er et *stort problem*. Bortset fra vurderingen af antallet af afgang gælder det for alle aspekter, og forskellen er særlig markant mht. omkostninger.

Også *servicevirksomheder* har generelt og på samtlige undersøgte punkter mere negative vurderinger end gennemsnittet. Her er det dog især vurderingen *I nogen grad et problem*, der er udslagsgivende. Endvidere ses, at der i servicesektoren er en langt større andel end i de to andre sektorer, der finder forhold omkring *forsinkelser og usikkerhed* problematiske.

Til gengæld er *fremstillingsvirksomhederne* på samtlige punkter mere positive i deres vurderinger end gennemsnittet. Ikke mindst er den relativt lave andel i denne sektor, der mener, at omkostningerne er et *stort problem*, bemærkelsesværdig. Det kunne være et udslag af, at de eksisterende statslige fragtstøtteordninger til Bornholm er indrettet, så de især kommer fremstillingsvirksomheder til gode.

Ser man på svarene fordelt efter, hvor store virksomhederne er, findes ikke tilsvarende konsekvente forskelle mellem grupperne med hensyn til, hvordan transportforholdene som helhed på tværs af de undersøgte aspekter vurderes. Til gengæld viser tabellen, at størrelsesgrupperne vurderer de enkelte aspekter ret forskelligt. Ud over omkostningsaspektet, som vurderes meget negativt af alle tre størrelsesgrupper, er det for de *små* virksomheder især *transporttid* og *håndtering af følsomt gods*, der vurderes som problematisk, mens det for de *mellemstore* virksomheder især er aspekterne *overbelægning/pladsmangel* og *forsinkelser/usikkerhed*, der giver problemer.

For de *store* virksomheder er afvigelserne fra de gennemsnitlige vurderinger langt større: *omkostninger*, *antallet af afgang* og *overbelægning/pladsmangel* vurderes som mere problematisk end i de mindre virksomheder, mens *transporttid*, *forsinkelser/usikkerhed* og *håndtering af følsomt gods* vurderes klart mindre negativt.

Alt i alt kan der på baggrund af de her fremlagte data således identificeres to grupper af *storforbrugere* af godstransport, der har forskellige transportbehov og forskellige vurderinger af, hvor problemerne med de eksisterende transportforhold ligger begravet: en gruppe af især store fremstillingsvirksomheder, der lægger meget stor vægt på godstransportsystemernes kvantitative egenskaber og dimensionering (stor kapacitet, hyppige afgang og lave omkostninger), og en gruppe af især mindre servicevirksomheder, der også lægger vægt på godstransportsystemernes mere kvalitative aspekter, der handler om *hvordan* godset transporteres (det skal gå hurtigt, foregå uden forsinkelser, og følsomt gods skal håndteres forsvarligt). Begge grupper oplever store problemer med de eksisterende godstransportforhold, men generelt synes især virksomheder i primær- og servicesektoren at opleve større problemer end fremstillingsvirksomhederne.

Tabel 2.13. Procent af virksomheder med godstransporter, fordelt efter sektor og antal ansatte med negativ vurdering af nuværende godstransportforhold til og fra Bornholm

	Sektor			I alt	Antal ansatte			I alt
	Primær	Sekundær	Tertiær		2-4	5-49	50-	
Omkostninger								
Stort problem	71	38	53	49	36	55	36	49
I nogen grad et problem	7	48	34	37	50	30	57	37
I alt	78	86	87	86	86	85	93	86
Overbelægning/pladsmangel								
Stort problem	23	18	15	17	10	17	29	17
I nogen grad et problem	38	27	37	33	25	37	21	33
I alt	61	45	52	50	35	54	50	50
Transporttid								
Stort problem	14	11	9	10	9	12	0	10
I nogen grad et problem	43	28	35	33	36	32	31	33
I alt	57	39	44	43	45	44	31	43
Forsinkelser/usikkerhed								
Stort problem	14	6	11	9	0	13	8	9
I nogen grad et problem	21	27	41	33	39	33	23	33
I alt	35	33	52	42	39	46	31	42
Håndtering af følsomt gods								
Stort problem	17	11	8	10	10	11	7	10
I nogen grad et problem	33	17	35	27	30	27	21	27
I alt	50	28	43	37	40	38	28	37
Antal afgang:								
Stort problem	0	9	7	7	0	5	29	7
I nogen grad et problem	29	17	25	22	27	23	7	22
I alt	29	26	32	29	27	28	36	29

Forventningerne til kommende ændringer af godstransportforholdene

Et meget centralt spørgsmål i undersøgelsen er, hvilke forventninger de bornholmske virksomheder har til de kommende ændringer af transportforholdene. I spørgeskemaet er virksomhederne spurgt om, hvordan de forventer de kommende transportændringer vil påvirke deres gods- og persontransportforhold. Virksomhedernes svar mht. godstransport fremgår af tabel 2.14.

Halvdelen mener, at ændringerne vil få ingen eller kun lille betydning, og kun ca. hver femte har en klar forventning om, at deres situation vil blive påvirket i den ene eller den anden retning. Det er således ikke just positive forventninger til de kommende transportforandringer, der præger billedet.

Dertil kommer, at mere end hver fjerde endnu ikke mener at kunne udtale sig om konsekvenserne. I betragtning af den korte tidshorisont, der er til virkeliggørelsen af ændringerne, kan denne store andel ses som et udtryk for de ringe planlægningsvilkår, som de bornholmske virksomheder er udsat for med de mange sent eller endnu ikke afklarede spørgsmål omkring de kommende transportforandringer (antal afgang på de to ruter, godsforholdene på hurtigfærgen, takster, indvielsestidspunkt osv.). Det har naturligvis været umuligt på forhånd at præsentere det bornholmske erhvervsliv for en i alle detaljer fiks og færdig beskrivelse af, hvad indholdet og konsekvenserne af transportomlægningerne ville blive. Alligevel forekommer det mærkværdigt - ikke mindst det store offentlige økonomiske og politiske engagement i sagen taget i betragtning - at det ikke på et tidligt tidspunkt i de politiske og praktiske forberedelser af transportændringerne har været muligt at fastlægge og udmelde nogle klare præmisser og garantier for forandringernes indhold og konsekvenser på så væsentlige områder

som de ovenfor nævnte. Da den politiske beslutnings- og planlægningsproces ikke har stået i centrum for denne undersøgelse, kan denne kritiske kommentar dog ikke underbygges yderligere. Kommentaren forholder sig alene til de tilsyneladende dårlige planlægningsvilkår for virksomhederne, som kan aflæses i det indsamlede datamateriale.

Ser man på, hvordan forventningerne ser ud i virksomhederne opdelt i forskellige grupper (se tabel 2.14), fremgår det, at uanset grupperingen af virksomhederne er det hyppigste svar *Ingen/lille betydning*. Derudover ses, at de negative forventninger til godstransportændringerne især findes blandt

- fremstillingsvirksomheder
- store virksomheder
- virksomheder, der i dag benytter godstransport
- virksomheder, hvor godstransport har stor betydning for konkurrencesituationen (se også afsnit 3.4).

Tabel 2.14. Forventninger til hvordan vil de kommende transportændringer vil påvirke gods-transportssituationen for virksomheder fordelt i forskellige grupper

	Forbedring	Forværring	Både/og	Ingen/lille betydning	Ved end-nu ikke	Antal svar
	%					
I alt	9	10	2	49	30	185
Sektor						
Primær	13	0	0	63	25	32
Sekundær	8	15	4	46	26	72
Tertiær	7	10	1	47	35	81
Antal ansatte						
2-4	13	2	2	52	30	46
5-49	8	12	3	44	34	122
50-	0	24	0	77	0	17
Brug af godstransport						
Bruger	7	14	2	41	35	125
Bruger ikke/uoplyst	12	2	2	67	18	60
Betydningen af godstransport for konkurrence						
Stor betydning	8	20	2	31	39	51
En vis betydning	7	12	5	42	35	43
Ingen/lille betydning	11	5	1	65	19	85

2.4 Persontransport

Brugerne af persontransport

Andelen af virksomheder, der bruger persontransport, er nogenlunde lige så stor som andelen, der har godstransporter. Anvendelsen af persontransporter går dog den modsatte vej end godstransporterne i den forstand, at der er flere virksomheder, der har rejser ud fra Bornholm, end der tager imod besøgende ude fra øen. Det fremgår af tabel 2.15 og 2.16. Det er en naturlig konsekvens af, at man besøger sine leverandører, som hyppigt findes uden for Bornholm (flere godstransporter til Bornholm end fra, jf. tabel 2.6).

Det er yderligere en indikation på strukturen i det bornholmske erhvervsliv, at næsten to tredjedele af de undersøgte virksomheder ikke har tilrejsende fra omverdenen. Det er i udbredt grad tilfældet for

de små virksomheder, og kan således formodentlig tilskrives virksomhedernes markedsorientering mod Bornholm.

Brugen af rejsemiddel fremgår også af tabel 2.15. Fly er den dominerende form for transport, særlig til Bornholm, mens færger bruges meget lidt som det eneste transportmiddel.

Tabel 2.15. Virksomhedernes brug af persontransport til og fra Bornholm, %

Brug af persontransport	Kun færge	Kun fly	Både færge og fly	%	Antal virksomheder
Bruger persontransport til Bornholm	8	43	49	36	76
Bruger persontransport fra Bornholm	12	28	60	59	123
Bruger persontransport til eller fra	-	-	-	61	127
Bruger ikke persontransport	-	-	-	35	74
Uoplyst	-	-	-	4	8
Antal svar	21	69	114	100	209

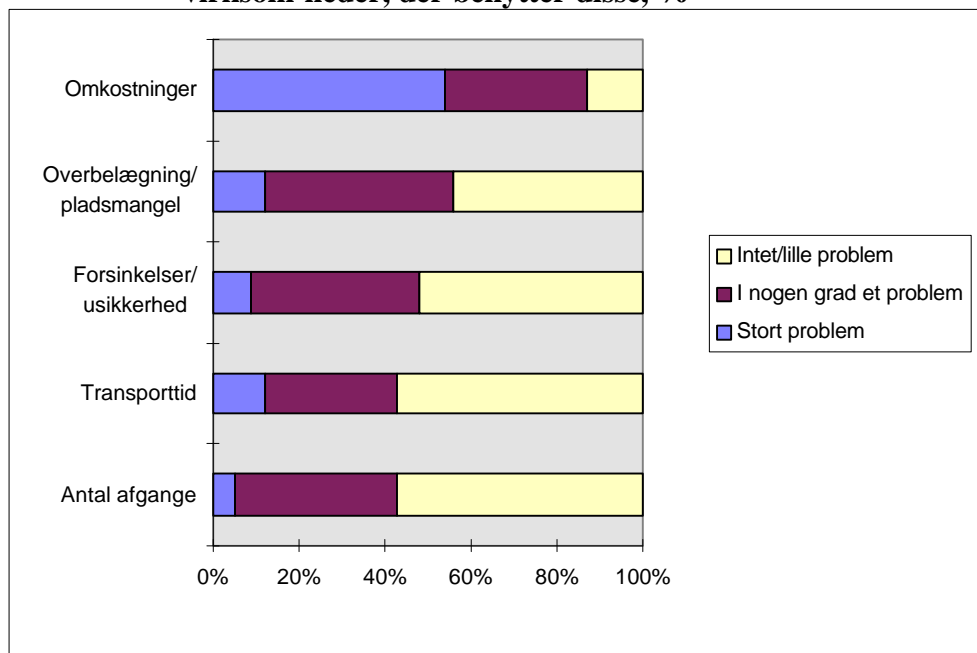
Tabel 2.16. Andel virksomheder, som har personrejser fra eller til virksomheden fordelt efter sektorer og antal ansatte, %

Sektor	Har persontransport fra virksomheden	Har persontransport til virksomheden
Primær	75	52
Sekundær	44	37
Tertiær	71	43
Antal ansatte		
2-4	51	23
5-49	64	45
50-	71	75
Totalt	62	42
Antal svar	200	182

Vurdering af persontransportforholdene

Virksomhedernes vurdering af de eksisterende persontransportforhold vises i figur 2.2 og i tabel 2.17. Her er kun brugt svarene fra de 127 virksomheder, som har oplyst, at de har rejser til eller fra øen. Da den dominerende persontransportform er flyrejser, må det formodes, at virksomhedernes bedømmelser først og fremmest er rettet mod flytransportforholdene.

Figur 2.2. Vurdering af nuværende persontransportforhold til og fra Bornholm for virksomheder, der benytter disse, %



Tabel 2.17. Procent af virksomheder med persontransporter fordelt efter sektor og antal ansatte med negativ vurdering af nuværende transportforhold til og fra Bornholm

	Sektor			I alt	Antal ansatte			I alt
	Primær	Sekundær	Tertiær		2-4	5-49	50-	
Omkostninger								
Stort problem	58	53	53	54	43	58	46	54
I nogen grad et problem	26	24	41	33	43	29	46	33
I alt	84	77	94	87	86	87	92	87
Overbelægning/pladsmangel								
Stort problem	17	15	9	12	11	12	15	12
I nogen grad et problem	44	49	41	44	42	44	46	44
I alt	61	64	50	56	53	56	61	56
Transporttid								
Stort problem	20	9	10	12	18	10	8	12
I nogen grad et problem	35	24	35	31	50	27	23	31
I alt	55	33	45	43	68	37	31	43
Forsinkelser/usikkerhed								
Stort problem	11	12	7	9	5	12	0	9
I nogen grad et problem	17	33	49	39	40	38	46	39
I alt	28	45	56	48	45	50	46	48
Antal afgange								
Stort problem	5	6	3	5	5	4	8	5
I nogen grad et problem	32	24	48	38	43	39	31	38
I alt	37	30	51	43	48	43	39	43

Også mht. persontransport er det vigtigste problem *omkostningerne*. Alle virksomheder, uanset sektor eller størrelse, har vurderet den faktor som det vigtigste problem. Prisfaktoren er dog altid den mest tungtvejende i undersøgelser som denne. Det er sædvanligvis sådan, at rejsende anser prisen for for høj, så de indkomne svar er nærmest de forventede. Næsten alle (85%) virksomheder med

personrejser har en total omkostning for rejser i intervallet 0-4% af omsætningen, så rejseomkostningerne spiller en mindre rolle i virksomhedernes økonomi totalt set.

Overbelægning/pladsmangel er sandsynligvis et problem som varierer over tiden (over året, ugen, dagen), når man vil eller må rejse. Det problem er måske ikke lige så afgørende for persontransporter som for godstransporter. Af alle virksomheder anser dog mere end 50%, at pladsmangel er et problem.

Rejsetiden er fremfor alt vurderet som et problem af de små virksomheder og inden for den primære sektor (hvilket umiddelbart kan være vanskeligt at forklare), mens *forsinkelser* i nogen grad er et problem inden for den tertiære sektor. Det afspejles desuden i, at virksomhederne i den sektor også opfatter *antal afgang* som et større problem, end hvad man gør i de øvrige sektorer.

Forventninger til de kommende transportændringer

På persontransportområdet er virksomhedernes forventninger til konsekvenserne af de kommende transportændringer ikke overraskende noget mere positive end mht. godstransport, idet hver fjerde virksomhed forventer forbedrede vilkår, jf. tabel 2.18. Også på persontransportområdet er det klart mest hyppige svar dog, at ændringerne vil få ingen eller kun lille betydning.

Ser man på svarene opdelt i forskellige virksomhedsgrupper (se tabel 2.18), fremgår det ligesom på godstransportområdet, at det hyppigste svar er *Ingen/lille betydning*, uanset hvordan grupperingen foretages - dog med den undtagelse, at forventningerne blandt virksomheder, der finder rejseforholdene afgørende for deres konkurrencesituation, oftest er positive. Denne gruppe af virksomheder er imidlertid ret lille, men sammenholdes det med, at de positive forventninger til transportændringerne mht. persontransport især findes blandt de mange mindre virksomheder og servicevirksomhederne, antyder det, at de kommende transportændringer *kan* få fordelagtige konsekvenser for *dele* af det eksisterende erhvervsliv og for mulighederne for etablering af nye erhvervsaktiviteter, der kan drage nytte af de mere fordelagtige persontransportforhold.

Tabel 2.18. Forventninger til hvordan vil de kommende transportændringer vil påvirke persontransportssituationen for virksomheder fordelt i forskellige grupper, %

	Forbedring	Forværring	Både/og	Ingen/lille betydning	Ved endnu ikke	Antal svar
	%					
I alt:	24	5	3	49	19	191
Sektor						
Primær	27	0	0	42	30	33
Sekundær	14	10	3	56	17	70
Tertiær	31	2	5	46	17	88
Antal ansatte						
2-4	30	0	4	46	20	44
5-49	23	6	2	47	22	130
50-	18	6	6	71	0	17
Brug af persontransport						
Bruger	30	7	4	44	16	124
Bruger ikke/uoplyst	13	2	2	58	25	67
Betydningen af persontransport for konkurrence						
Stor betydning	43	0	0	21	36	14
En vis betydning	30	6	2	50	12	50
Ingen/lille betydning	17	5	4	57	18	112

2.5 Forventede specifikke konsekvenser

I tabel 2.19 er vist, hvilke mere specifikke konsekvenser virksomhederne forventer af de kommende transportændringer, både på gods- og persontransportområdet. Svarprocenterne er naturligvis meget små, da et stort flertal som ovenfor beskrevet ikke mener, at forandringerne vil få de store konsekvenser eller ikke mener sig i stand til endnu at vurdere de mulige konsekvenser. De mange lave værdier kan dog også tolkes på den måde, at meget få virksomheder for alvor har forsøgt at sætte sig ind i transportændringernes mulige konsekvenser for deres aktiviteter.

Af tabellen fremgår, at de hyppigst afkrydsede konsekvenser er positive. Det kan således nævnes, at i alt 48 virksomheder (23% af alle) har afkrydset mindst én af de fem mulige konsekvenser, der drejer sig om fordele forbundet med Bornholms forbedrede adgang til arbejdskraft, uddannelses tilbud, serviceydere, samarbejdspartnere og markeder uden for øen.

Det bør dog erkendes, at de specificerede konsekvenser i spørgeskemaet især fokuserer på positive aspekter, mens en række mulige negative konsekvenser ikke har været specificeret. Flere virksomheder har da også under *Andre konsekvenser* selv nævnt negative konsekvenser som *højere omkostninger* og *sværere at rekruttere arbejdskraft*, men næsten lige så mange virksomheder har nævnt mulige positive konsekvenser, som ikke er specificeret, f.eks. *større afsætning på Bornholm*.

Tabel 2.19. Andel af virksomhederne med forventninger om én eller flere af følgende konsekvenser af de kommende transportændringer

Forventede konsekvenser	%
Ingen nævneværdige konsekvenser	56
Reduceret brug af flyrejser	19
Lettere at tiltrække arbejdskraft udefra	13
Skærpet konkurrence på det bornholmske marked	10
Øget brug af uddannelses tilbud uden for øen	10
Øget brug af serviceydere uden for øen	8
Tættere samarbejde med parter uden for øen	8
Øget beskæftigelse i virksomheden	8
Større afsætning på markeder uden for øen	6
Reduceret beskæftigelse i virksomheden	2
Andre konsekvenser	7
Antal virksomheder i alt	209

2.6 Virksomhedernes forslag til forbedringer af transportforbindelserne

I alt 54 virksomheder har angivet specifikke ønsker vedrørende forandringer i transport- og rejseforholdene. Disse 54 synspunkter kan sammenfattes under tre rubrikker:

- bedre gods-/flytransporter (36 svar)
- billigere gods- og/eller flytransporter (12 svar)
- øvrigt (seks svar).

Bedre gods- og flytransporter er det dominerende ønskemål, og her er bevaring og helst en øgning af kapaciteten for gods på færger et meget vanligt synspunkt. Bevaring af natfærgen til København (alternativt til Køge) er et vigtigt tema i forhold til godstransport, men også for passagerere, som ønsker at rejse direkte til København. En bedre godsforbindelse til Køge og endda til Tyskland/ kontinentet ønskes også. Bevaring af de tidlige afgang med flyet betones i flere svar.

Omkostningerne for transporteres anses af mange som alt for høje, som beskrevet tidligere i dette afsnit. På dette område specificerer man i nogle tilfælde ønsker om en sænkning af omkostningerne til Sjælland og over Sverige. I øvrigt er den generelle opfordring at sænke priserne på færger og på fly.

Øvrige synspunkter er ikke særlig mange og kommenteres ikke her.

3. Indtjening, konkurrencedygtighed og samarbejde i bornholmske virksomheder

3.1 Indledning

Foruden spørgsmål om transportforholdene er også inkluderet en række spørgsmål om virksomhedernes økonomiske forhold, hvordan de vurderer deres konkurrencedygtighed, samt om de har forskellige former for samarbejde med virksomheder eller andre parter på eller uden for Bornholm. Disse spørgsmål er stillet for at skabe et underlag for analyser, der kan sætte transportforholdene for erhvervslivet på Bornholm ind i en mere helhedsorienteret sammenhæng. Transportforandringerne er én væsentlig faktor for Bornholms udvikling, men langt fra den eneste, som kan have betydning som regional udviklingsforudsætning.

3.2 Vurdering af indtjening

Hvordan ser virksomhederne på Bornholm på deres økonomi og deres konkurrencedygtighed? I spørgeskemaet stilles spørgsmål om de sidste års indtjening og forventningerne til de kommende års indtjening (Appendiks 2, side 2). Resultaterne fremvises i tabel 3.1 og 3.2, hvor svarene fordeles efter antal ansatte respektive sektortilhørsforhold.

Tabel 3.1. Virksomhedernes vurdering af indtjening de sidste to år, fordelt efter antal ansatte, %

Vurdering af indtjening	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Meget god	16	11	25	14
God	48	45	31	44
Både/og	30	32	31	31
Dårlig/Meget dårlig	6	12	13	11
Antal svar	50	139	16	205

Tabel 3.2. Virksomhedernes vurdering af indtjening de sidste to år, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Vurdering af indtjening	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Meget god	6	17	14	14
God	30	41	52	44
Både/og	33	30	31	31
Dårlig/Meget dårlig	30	12	3	11
Antal svar	33	76	96	205

Omtrent en tredjedel af alle virksomheder, uanset størrelse og sektor, vurderer de sidste to års indtjening til *både/og*, men derefter adskiller vurderingerne sig. Det er åbenbart, at de mindste virksomheder er gået bedst de sidste to år, dog ikke inden for den primære sektor, hvor virksomhederne generelt har haft betydelig dårligere indtjening end i de øvrige sektorer. Særlig servicesektoren synes at have haft god indtjening, og her findes også mange små og mellemstore virksomheder. Landbruget har haft problemer, mens fremstillings- og servicesektorerne altså har klaret sig godt, hvis man alene ser på indtjening.

Tabel 3.3 og 3.4 viser, hvordan virksomhederne ser på indtjeningsmulighederne i de kommende to år. Disse svar er naturligvis betydelig mere usikre, men bør nogenlunde afspejle indsigtsfulde bedømmelser om end blandede med forhåbninger eller frygt.

Tabel 3.3. Virksomhedernes forventninger til indtjeningen de kommende to år, fordelt efter antal ansatte, %

Forventet indtjening	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Bedre end de sidste to år	32	35	13	33
Nogenlunde uforandret	56	58	73	59
Dårligere end de sidste to år	6	4	13	5
Ved ikke	6	3	0	3
Antal svar	50	139	15	204

Tabel 3.4. Virksomhedernes forventninger til indtjeningen de kommende to år, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Forventet indtjening	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Bedre end de sidste to år	49	32	28	33
Nogenlunde uforandret	36	59	66	59
Dårligere end de sidste to år	6	7	3	5
Ved ikke	9	3	2	3
Antal svar	33	76	95	204

Her kan man se, at landbrugssektoren, som altså ifølge svarene ikke har gået så godt de sidste to år, har de mest positive forventninger til de kommende to års indtjening. Virksomheder i servicesektoren, som har oplevet god indtjening de sidste to år, er mere behersket optimistiske, og den sekundære sektor som helhed har positive forhåbninger. En meget stor del af de store virksomheder vurderer, at de næste to år vil give nogenlunde uforandret indtjening, hvilket måske kan tilskrives et generelt mere stabilt aktivitetsniveau end de små virksomheder, men samtidig ses, at flere store virksomheder end små har negative forventninger til de kommende to år.

Sammenlagt tegner disse svar et ganske positivt billede af bornholmske virksomheders indtjening - den er generelt god, og forventningerne er på kort sigt fortsat gode.

3.3 Virksomhedernes vurdering af deres konkurrencedygtighed

I spørgeskemaet bedes virksomhederne vurdere konkurrencedygtigheden inden for fire områder: pris, kvalitet, teknologi og medarbejderes kvalifikationer. Også her gælder det virksomhedernes egne vurderinger, men en virksomhed bør almindeligvis have et realistisk billede af dens forudsætninger på markedet. Tabellerne 3.5 - 3.12 viser konkurrencedygtigheden målt på de fire faktorer og på samme måde som tidligere fordelt på antal ansatte respektive sektortilhørsforhold.

Konkurrence på pris

Priskonkurrencen på Bornholm findes først og fremmest mellem de virksomheder, som har Bornholm som marked. For eksportvirksomheder er det nationale og internationale prisniveau vigtigere. Det afspejles også i svarene. Servicesektoren er i hovedsagen lokal, og virksomhederne kender konkurrenterne vel, hvorfor mange lægger sig på et prisniveau under konkurrenterne, og stort set ingen

skiller sig ud med høje priser (se tabel 3.6). Landbrugs- og fremstillingsvirksomheder har tilsyneladende en mere kompleks konkurrencesituation, hvor en større andel prismæssigt kan ligge over gennemsnitsniveauet.

De store virksomheder konkurrerer på ydrer markeder og har et særligt behov for at ligge på det rette gennemsnitlige niveau. Der er dog en større andel blandt de store end blandt de mindre, der prismæssigt ligger højere end konkurrenterne.

Tabel 3.5. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på pris, fordelt efter antal ansatte, %

Konkurrencedygtighed på pris	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Mere konkurrencedygtige	16	16	13	16
På niveau	64	72	75	70
Mindre konkurrencedygtige	7	9	12	9
Ved ikke	14	3	0	5
Antal svar	44	127	16	187

Tabel 3.6. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på pris, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Konkurrencedygtighed på pris	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Mere konkurrencedygtige	17	8	22	16
På niveau	50	77	70	70
Mindre konkurrencedygtige	17	14	2	9
Ved ikke	17	1	6	5
Antal svar	24	73	90	187

Konkurrence på kvalitet

Kvalitet er en faktor, som stadig vokser i betydning. Tiden er ovre, hvor masseproduktion af simple, standardiserede varer er den almindelige løsning. I dag møder varer og tjenesteydelser en anden og hårdere konkurrence, hvor kvalitetsaspekterne spiller en betydelig vigtigere rolle end før.

Tabellerne 3.7 og 3.8 viser, hvilke vurderinger virksomhederne har, når det gælder deres muligheder for at konkurrere på kvalitet i produktion og salg.

Tabel 3.7. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på kvalitet, fordelt efter antal ansatte, %

Konkurrencedygtighed på kvalitet	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Mere konkurrencedygtige	35	54	63	50
På niveau	52	42	37	44
Mindre konkurrencedygtige	0	1	0	1
Ved ikke	13	2	0	5
Antal svar	46	125	16	187

Tabel 3.8. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på kvalitet, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Konkurrencedygtighed på kvalitet	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Mere konkurrencedygtige	58	53	45	50
På niveau	23	45	50	44
Mindre konkurrencedygtige	4	0	0	1
Ved ikke	15	1	5	5
Antal svar	26	75	86	187

Her har vi nærmest sensationelle resultater. Blandt mellemstore og store virksomheder anser en majoritet, at de er mere konkurrencedygtige på kvalitet, og det gælder også inden for de primære og sekundære sektorer. Det er svært at bedømme realismen i disse vurderinger. Små virksomheder er mere tvivlende omkring deres situation, men flertallet anser, at de er på niveau.

Resultaterne kræver egentlig en særskilt undersøgelse for at afgøre, hvilke kvalitetsaspekter man mere præcist mener at konkurrere med. Kvalitet må generelt anses som en meget stærk konkurrencefaktor, og hvis bornholmske virksomheder oplever at have en så konkurrencedygtig høj kvalitet, som fremgår af svarene her, så er det en fordel, som bør udnyttes meget bedre. Det kan også være, at den enkelte virksomhed alene har vurderet konkurrencedygtigheden i relation til de nærmeste konkurrenter og ikke til konkurrencen på andre markedssegmenter, hvor kvalitetskravene er anderledes. I så fald bliver den egentlige konkurrencedygtighed mere begrænset.

Konkurrence på teknologi

Teknologi er et flertydigt begreb. Det kan f.eks. betyde produktionsteknik lige så vel som informationsteknologi i administrationen. Den teknologiske udvikling inden for alle felter i erhvervslivet har været meget hurtig det sidste tiår og kan forventes at fortsætte i samme takt. Tabellerne 3.9 og 3.10 viser vurderingerne af konkurrencedygtigheden på teknologi efter virksomhedernes størrelse og sektortilhørsforhold.

Tabel 3.9. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på teknologi, fordelt efter antal ansatte, %

Konkurrencedygtighed på teknologi	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Mere konkurrencedygtige	18	26	37	25
På niveau	45	52	44	50
Mindre konkurrencedygtige	16	13	19	14
Ved ikke	21	9	0	11
Antal svar	38	115	16	169

Tabel 3.10. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på teknologi, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Konkurrencedygtighed på teknologi	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Mere konkurrencedygtige	24	18	33	25
På niveau	52	49	49	50
Mindre konkurrencedygtige	4	25	8	14
Ved ikke	20	8	10	11
Antal svar	25	67	77	169

I alle grupper af virksomheder på tværs af størrelse og sektorer mener ca. halvdelen at være på niveau, når det gælder teknologisk konkurrencedygtighed, og derudover er der i næsten samtlige grupper langt flere, der mener, at de er mere konkurrencedygtige end mindre konkurrencedygtige. Generelt falder vurderingen således positivt ud, selvom en del af de mellemstore og store virksomheder og ikke mindst en del fremstillingsvirksomheder vurderer, at de ikke kan konkurrere på teknologi. Inden for servicesektoren mener mere end 80% af virksomhederne, at de teknologisk er mindst på niveau med konkurrenterne.

Tallene siger imidlertid intet om, hvor højt eller lavt det teknologiske niveau er. Andre rapporter har således vist, at de fleste brancher på Bornholm - i alle tre sektorer - er kendetegnet ved lavere produktivitet og et relativt lavt teknologisk niveau sammenlignet med det øvrige Danmark (Manniche 1995, Storgaard et. al., 1996). Det behøver imidlertid ikke at betyde, at virksomhederne i denne undersøgelse har overvurderet deres teknologiske konkurrencedygtighed, men blot at de konkurrerer på markeder og inden for produktområder, hvor et højt teknologisk niveau ikke er afgørende, og hvor konkurrenterne heller ikke er udstyret med avancerede teknologier.

Konkurrence på kvalifikationer

Medarbejdernes kvalifikationer er også en faktor af betydning for virksomheders konkurrence-muligheder. Som det vil fremgå senere i denne rapport, mener mange bornholmske virksomheder, at uddannelse er en meget vigtig faktor for deres fremtidige udvikling.

Tabellerne 3.11 og 3.12 viser virksomhedernes vurdering af deres konkurrencedygtighed med hensyn til medarbejdernes kvalifikationer igen fordelt efter virksomhedernes størrelse og sektortilhørsforhold.

Tabel 3.11. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på medarbejdernes kvalifikationer, fordelt efter antal ansatte, %

Konkurrencedygtighed på medarbejdernes kvalifikationer	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Mere konkurrencedygtige	27	37	38	35
På niveau	57	58	56	57
Mindre konkurrencedygtige	2	4	6	4
Ved ikke	14	2	0	4
Antal svar	44	127	16	187

Tabel 3.12. Virksomhedernes vurdering af konkurrencedygtighed på medarbejdernes kvalifikationer, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Konkurrencedygtighed på medarbejdernes kvalifikationer	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Mere konkurrencedygtige	19	37	38	35
På niveau	54	57	59	57
Mindre konkurrencedygtige	12	5	0	4
Ved ikke	15	1	3	4
Antal svar	28	74	87	187

Over 90% af virksomhederne vurderer, at deres medarbejders kvalifikationer enten er mere eller ligeså konkurrencedygtige som deres konkurrenters. Det må betegnes som en meget høj andel og burde undersøges yderligere. Er det en realistisk vurdering, eller har de virksomhedsrepræsentanter, som har besvaret spørgeskemaet, et alt for positivt syn på virkeligheden? En tolkning kan også være, at der ikke er brug for så høje kvalifikationer i de bornholmske virksomheder, som svarene antyder. I så fald er faktoren ikke et godt mål for konkurrencedygtigheden eller kvaliteten i virksomhederne.

Et noget mere retvisende billede af situationen på kvalifikationsområdet gives måske af den primære sektor, hvor godt en fjerdedel af virksomhederne ikke kan vurdere kvalifikationernes konkurrencedygtighed eller vurderer den som mindre.

Nogle få virksomheder har også angivet andre faktorer end de her undersøgte som vigtige for deres konkurrencedygtighed. Blandt de positive kan nævnes *Kundetilfredshed* og *God service* og blandt de negative *Vanskeligheder at tiltrække og fastholde kvalificerede medarbejdere*.

3.4 Transportforholdenes betydning for konkurrencedygtigheden

Ud over de ovenfor omtalte konkurrenceparametre er transportforholdenes betydning for konkurrencesituationen i den enkelte virksomhed også undersøgt. I spørgeskemaet beder vi respondenterne angive, hvor stor betydning henholdsvis gods- og persontransportforholdene har for deres konkurrencesituation (se Appendiks 2, side 5). Der er altså her spurgt om betydningen af de nuværende transportforhold og ikke om den mulige betydning af de kommende ændringer. Den del af undersøgelsen blev fremlagt i kapitel 2. Svarene på spørgsmålet gennemgås i det følgende.

Godstransport

I tabel 3.13 og 3.14 ses, at halvdelen af virksomhederne vurderer, at godstransportforholdene ikke har betydning for deres konkurrencesituation. I betragtning af at spørgeskemaundersøgelsen er indrettet, så den især omfatter de virksomheder på Bornholm, der må formodes at gøre stor brug af transportsystemerne til og fra øen, er dette en overraskende stor andel. Det udtrykker, at transportfaktoren blot er én af flere vigtige konkurrenceparametre for det bornholmske erhvervsliv.

Billedet ser dog meget forskelligt ud i de tre undersøgte størrelsesgrupper. Mens godstransportforholdene tilsyneladende har yderst begrænset betydning for de fleste små virksomheder, mener et flertal af de mellemstore og især af de store virksomheder, at godstransportforholdene har stor eller i hvert fald en vis betydning. Det må siges at være et forventeligt resultat. Blandt de store og mellemstore virksomheder findes dog også et ret stort mindretal, der ikke mener, at godstransportforholde-

ne har nogen betydning for deres konkurrencesituation, ligesom mere end hver fjerde af de små virksomheder mener, at forholdene har betydning. Mere overraskende er det dog, at der ikke er markante forskelle mellem de forskellige sektors vurderinger af spørgsmålet. Den konkurrencemæssige betydning af godstransportforholdene vurderes således nogenlunde på samme måde i alle tre sektorer.

Tabel 3.13. Godstransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencesituation, fordelt efter antal ansatte, %

Betydning af godstransporter for virksomhedens konkurrencedygtighed	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Stor betydning	11	34	29	28
En vis betydning	17	22	41	22
Ingen/lille betydning	72	44	29	50
Antal svar	47	133	17	197

Tabel 3.14. Godstransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencesituation, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Betydning af godstransporter for virksomhedens konkurrencedygtighed	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Stor betydning	25	27	29	28
En vis betydning	25	26	19	22
Ingen/lille betydning	50	47	52	50
Antal svar	32	73	92	197

Man kan i høj grad diskutere om omkostninger, der svarer til eksempelvis 5% af omsætningen, er små eller store. Det kræver imidlertid langt dybere analyser af konkurrenceforholdene i de enkelte brancher, end dette projekt giver mulighed for, at give et fyldestgørende svar. Ser man imidlertid på sammenhængen mellem, hvor tungt transportomkostningerne vejer i virksomhederne, og hvordan de vurderer den konkurrencemæssige betydning af godstransportforholdene, er der en klar, men ikke entydig korrelation, jf. tabel 3.15. Mange af de virksomheder, der vurderer transportforholdene som vigtige for konkurrencesituationen, har således relativt store transportudgifter, og stort set samtlige virksomheder, der vurderer transportforholdene som ubetydelige, har små transportudgifter. På den anden side ses også, at der blandt virksomhederne med små transportudgifter findes en stor gruppe, der vurderer, at transportforholdene har stor/afgørende betydning for deres konkurrencesituation. Det kunne eksempelvis være udtryk for, at transportforholdene af disse virksomheder opleves som en barriere for afsætning på markederne uden for øen.

Tabel 3.15. Godstransportforholdenes betydning for konkurrencesituationen for virksomheder fordelt efter størrelse af godstransportomkostninger, antal svar

Omkostning i % af omsætning	Stor/afgørende betydning	En vis betydning	Ingen/lille betydning	Antal virksomheder	%
0-4	28	23	91	142	72
5-9	11	7	4	22	11
10-14	2	2	0	4	2
15 eller mere	3	0	0	3	2
Uoplyst	11	12	3	26	13
Uoplyst	11	12	3	26	13
Antal virksomheder i alt	55	44	98	197	100

Virksomheder i %	28	22	50	100	-
------------------	----	----	----	-----	---

En tilsvarende let broget sammenhæng er der mellem antallet/hyppigheden af virksomhedernes godstransporter og deres vurdering af godstransportforholdenes betydning for konkurrencesituationen, jf. tabel 3.16. Også her kan konstateres - *på den ene side* - at flertallet af de virksomheder, der mener, at godstransportforholdene har stor/afgørende konkurrencemæssig betydning, er *storforbrugere* af godstransport, og - *på den anden side* - at der blandt storforbrugerne af godstransport faktisk er en del, som vurderer transportforholdene som uvæsentlige, og at der også blandt virksomheder med en beskeden brug af godstransport er en gruppe, der mener, at transportforholdene har betydning for deres konkurrencesituation.

Tabel 3.16. Godstransportforholdenes betydning for konkurrencesituationen for virksomheder fordelt efter størrelse af godstransportomkostninger, antal svar

Antal godstransporter	Stor/afgørende betydning	En vis betydning	Ingen/lille betydning	Antal virksomheder	%
Ingen/ubetydelige	2	5	62	69	35
Højst 1 pr. uge	4	7	14	25	13
Højst 5 pr. uge	13	14	8	35	18
Højst 10 pr. uge	17	5	5	27	14
Flere end 10 pr. uge	13	8	4	25	13
Uoplyst	6	5	5	16	8
Antal virksomheder i alt	55	44	98	197	100
Virksomheder i %	28	22	50	100	-

Alt i alt udgør de virksomheder, der i særlig grad vurderer godstransportforholdene som vigtige for konkurrencesituationen, ikke en homogen, men en ganske forskelligartet sammensat gruppe. Gruppen indeholder såvel små som store virksomheder og virksomheder i alle tre sektorer. Det indikerer, at specifikke branche- og virksomhedsbetingelser, som der ikke i denne sammenhæng har været mulighed for at analysere, er afgørende, for hvilken konkurrencemæssig betydning godstransportforholdene har.

Sammenholdes de her viste vurderinger af transportforholdenes konkurrencemæssige betydning med resultaterne i tabel 2.8 i kapitel 2, kan man dog sige, at det langt overvejende er store fremstillingsvirksomheder, der vurderer godstransportforholdene *fra* øen som vigtige, mens mange mellemstore virksomheder og virksomheder i den tertiære sektor især vurderer godstransportforholdene *til* Bornholm som vigtige.

Persontransport

Mens gods kræver fysisk forflytning, kan informationsudveksling mellem personer også ske på andre måder. Det gør, at hvis problemer opstår i relation til persontransport, så opfattes de måske ikke ligeså afgørende. Det fremgår da også af tabel 3.17 og 3.18, at kun et beskedent antal virksomheder (set i forhold til det store flertal, der faktisk benytter sig af persontransport, jf. tabel 2.16 i kapitel 2) har angivet, at persontransportforholdene er af stor betydning for deres konkurrencesituation. Det gælder for alle størrelsesgrupper og sektorer.

En anden forklaring på, at persontransportforholdene ikke vurderes ligeså afgørende for konkurrencesituationen som godstransportforholdene kan være, at rejser *til* virksomhederne, som ganske vist kun et mindretal benytter sig af, ikke i ligeså høj grad som godsleverancer til virksomhederne belaster øens virksomheder økonomisk, fordi de besøgende ofte selv betaler deres rejser.

Tabel 3.17. Persontransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencedygtighed, fordelt efter antal ansatte, %

Betydning af persontransporter for virksomhedens konkurrencedygtighed	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Stor betydning	7	8	6	8
En vis betydning	11	31	35	27
Ingen/lille betydning	82	61	59	66
Antal svar	44	125	17	186

Tabel 3.18. Persontransportforholdenes betydning for virksomhedens konkurrencedygtighed, fordelt efter sektortilhørsforhold, %

Betydning af persontransporter for virksomhedens konkurrencedygtighed	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Stor betydning	7	7	8	8
En vis betydning	32	14	35	27
Ingen/lille betydning	61	79	57	66
Antal svar	28	70	88	186

En sidste sammenligning af vurderingerne af transportforholdenes konkurrencemæssige betydning skal foretages mellem virksomheder med et lokalt marked og virksomheder, der også afsætter på et nationalt eller internationalt marked, se tabel 3.19. I tabellen indgår alene virksomheder, som har angivet, at de har gods- respektive persontransporter, og opdelingen i to grupper er foretaget på følgende måde: (1) De som har mere end 95% af afsætningen på Bornholm, og (2) de som har 95% eller mindre af afsætningen på Bornholm (dvs. mindst 5% af afsætningen uden for øen).

Tabel 3.19. Transportforholdenes betydning for konkurrencesituationen i relation til markeder for virksomheder med gods- respektive persontransporter, %

Betydning af godstransporter for virksomhedens konkurrencedygtighed	Afsætning		Totalt
	> 95% Bornholm	<= 95% Bornholm	
Stor betydning	34	49	40
En vis betydning	29	24	27
Ingen/lille betydning	37	27	33
Antal svar	59	41	100
Betydning af persontransporter for virksomhedens konkurrencedygtighed			
Stor betydning	4	11	7
En vis betydning	33	42	37
Ingen/lille betydning	63	47	57
Antal svar	52	38	90

Sammenholdes tabellen med tidligere tabeller (f.eks. 3.13 og 3.14) bekræftes som forventet, at virksomheder, der faktisk har godstransporter, vurderer godstransportforholdene langt vigtigere end virksomheder uden godstransporter. Forskellene er tydelige og giver måske et mere rigtigt billede af godstransporternes betydning for konkurrencesituationen. Især eksportvirksomhedernes vurdering understreger denne konklusion.

Når det er sagt, må det dog samtidig igen fremhæves, at godstransportforholdene ikke kun spiller en stor konkurrencemæssig betydning for eksportorienterede virksomheder, men i høj grad også for en række stærkt lokalt forankrede virksomheder, der alene har godstransporter til øen.

Vurderingen på persontransportområdet fortsætter at forbavse, selv om eksportvirksomhederne bekræfter, at persontransport mindst er af en vis betydning for konkurrencen. Hvordan man skal forklare den relativt lille vægt som tildeles persontransporter er uklart, men en forklaring kan være, at persontransporterne fungerer vel, og at det, som vi har set i kapitel 2, især er omkostningerne til personrejser, som er et større problem.

En konklusion, som kan trækkes er, at en forholdsvis stor andel af virksomhederne ikke synes at have den kobling til omverdenen, som man måske kunne forvente af et ekspansivt erhvervsliv. Bornholm er et lille marked, som begrænser tilvæksten i de virksomheder, der udelukkende holder sig til det marked. Hvis man er tilfreds med den situation, så er transportsituationen ikke helt så afgørende for konkurrencedygtigheden, som hvis man skal møde ekstern konkurrence.

3.5 Samarbejdsformer

Et vigtigt aspekt vedrørende erhvervslivets udviklingsmuligheder er, hvilke netværker virksomhederne har bygget op. Også dette spørgsmål er taget op i spørgeskemaet (se Appendiks 2, side 2). Tabel 3.20 sammenfatter, hvilke typer af samarbejde, virksomhederne har opgivet, at de har. De følgende tabeller viser fordelingen på sektorer og på antal ansatte.

Tabel 3.20. Virksomhedernes samarbejdstyper

	Antal svar	%
Samarbejde gennem		
Ejermæssige bindinger	16	8
Egentlig samarbejdskontrakt	33	16
Tæt samarbejde uden formelle aftaler	44	21
Kombinationer af samarbejdsformer	22	10
Ikke særlig tæt/ikke noget samarbejde	78	37
Uoplyst	16	8
Totalt	209	100

Hovedparten af virksomhederne har en eller anden form for samarbejde. *Kombinationer af samarbejdsformer* domineres af indslag af uformelle aftaler, hvilket gør, at den kategori er den mest udbredte form for samarbejde. Den største enkeltgruppe er dog de virksomheder, der ikke samarbejder særlig tæt eller slet ikke samarbejder.

I tabellerne 3.21 og 3.22 er virksomhedernes forskellige former for samarbejde/ikke-samarbejde fordelt efter virksomhedsstørrelse og sektortilhørsforhold.

Tabel 3.21. Samarbejdstyper fordelt efter virksomhedens størrelse, %

Samarbejde gennem	Antal ansatte			Totalt
	2-4	5-49	50-	
Ejermæssige bindinger	4	8	18	8
Egentlig samarbejdskontrakt	10	17	24	16
Tæt samarbejde uden formelle aftaler	28	19	18	21
Kombinationer af samarbejde	2	14	6	10
Ikke særlig tæt/ikke samarbejde	47	35	29	37
Uoplyst	10	7	6	8
Totalt antal svar	51	141	17	209

Tabel 3.22. Samarbejdstyper fordelt efter virksomhedens sektortilhørsforhold, %

Samarbejde gennem	Sektor			Totalt
	Primær	Sekundær	Tertiær	
Ejermæssige bindinger	9	7	8	8
Egentlig samarbejdskontrakt	12	10	21	16
Tæt samarbejde uden formelle aftaler	18	30	15	21
Kombinationer af samarbejde	12	10	10	10
Ikke særlig tæt/ikke samarbejde	35	40	36	37
Uoplyst	15	3	9	8
Totalt antal svar	34	76	99	209

Det er relativt tydeligt, at samarbejdsformerne varierer med størrelse. De store virksomheder har som forventet hyppigt formelle samarbejdsformer, mens de mindre især har uformelt eller slet ikke noget samarbejde. Mellem sektorerne er der en jævn fordeling, bortset fra at den sekundære sektor har en meget stor andel uformelle aftaler.

Hvis man ser nærmere på samarbejdsformernes variation beroende på dels, hvor samarbejdspartnerne er lokaliseret, og dels hvilke typer af samarbejde der er tale om, så kan disse resultater fremstilles på følgende måde.

Tabel 3.23. Samarbejdstyper fordelt efter samarbejdspartneres lokalisering, %

Samarbejde gennem	Samarbejdspartneres lokalisering				Totalt	Antal svar
	Bornholm	Det øvrige DK	Udlandet	Kombination Bh/DK/udl.		
Ejermæssige bindinger	5	11	17	14	10	14
Egentlig samarbejdskontrakt	9	35	33	23	24	33
Tæt samarbejde uden formelle aftaler	41	26	33	23	30	42
Kombinationer af samarbejde	5	15	17	31	16	22
Ikke særlig tæt/ikke samarbejde	36	9	0	3	16	22
Uoplyst	5	4	0	6	4	6
Totalt antal svar	44	54	6	35	100	139

Virksomheder, der alene har samarbejdspartnerne på Bornholm, samarbejder uformelt eller ikke særlig tæt. Med partnere i Danmark eller i udlandet bygger samarbejdet i langt højere grad på formelle kontrakter, men også på tætte uformelle relationer.

Da samarbejde i den ene eller den anden form er den vanlige situation, vil det være passende at se på, hvilket konkret indhold samarbejdet har. 111 virksomheder har specificeret samarbejdets indhold, og det er muligt at kategorisere dette indhold i fem forskellige typer:

- fælles indkøb og/eller organisering af leveringen, dialog i forbindelse med samhandel
- salg og markedsføring, fælles udgående transport
- entreprenør-/underentreprenørvirksomhed
- produktudvikling, rådgivning, knowhow, fælles projekter
- uddannelse, edb-udvikling, eksperthjælp.

For de virksomheder, som har sine partnere på Bornholm, drejer samarbejdet sig oftest om indkøb, salg og fælles entreprenørvirksomhed (f.eks. mht. byggeri). Med samarbejdspartnere i det øvrige Danmark forekommer alle fem typer af samarbejdsindhold. Med udenlandske partnere findes især salgssamarbejde og samarbejde om fælles udviklingsprojekter.

Organiseret, formaliseret samarbejde er én vej at gå for at styrke sin position som virksomhed. En hel del af servicesektorens virksomheder, især i detailhandlen, indgår i kæder med ejere i det øvrige Danmark. Her er samarbejdet en integreret del. Mange af de mindre virksomheder i alle sektorer må søge samarbejde på egen hånd, og som det fremgår af tabel 3.21, bliver samarbejdet da af betydeligt mindre omfang, eller man samarbejder slet ikke.

Samtransporter ind eller ud af øen er en udbredt måde at samarbejde på, og det bør mindske omkostningerne for den enkelte virksomhed. Markedsførings- og udviklingsaktiviteter kan give høje omkostninger for en lille virksomhed, men sammen med andre kan omkostningerne deles eller aktiviteterne udvides. Det er spørgsmål, som generelt bør håndteres i forbindelse med erhvervsudviklingen på Bornholm, og man bør i den sammenhæng drage nytte af de omfattende erfaringer, som allerede findes i mange virksomheder.

Den form for samarbejde, som spørgeskemaundersøgelsen måske ikke har afdækket så godt, er det ad hoc samarbejde om mere driftsmæssige problemstillinger, som særlig små virksomheder fra tid til anden kan være involveret i. I forskningsprojektet *Bornholms Teknologiske Udvikling* granskedes samarbejdsformerne i forskellige typer af virksomheder på Bornholm ud fra betydningen af netværker og interaktiv læring. Der konstateredes bl.a.:

Også med hensyn til samarbejde er det nødvendigt, at nuancere det /.../ skitserede billede af de bornholmske netværker. For mange virksomheder spiller samarbejde med andre lokale virksomheder nemlig en stor rolle. Samarbejdet foregår blot typisk på ad hoc-basis, og er i udpræget grad relateret til løsning af praktiske, driftsmæssige opgaver og problemer. På vertikalt plan er det fx ofte et samarbejde mellem forskellige typer af virksomheder om udførelse af den samme ordre. /.../ Sådanne samarbejdsprojekter udføres imidlertid ikke gennem et egentligt arbejdsfællesskab, hvor flere virksomheder arbejder samtidigt på den samme opgave, men som en række isolerede delprocesser, hvis rækkefølge aftales på forhånd og som måske koordineres undervejs. /.../ Mens samarbejde altså spiller en meget vigtig rolle for virksomhedernes koordinering og planlægning af deres daglige drift, er det kun i beskedent omfang forbundet med en erfaringsudveksling og (individuel og kollektiv) vidensopbygning, som kunne give virksomhederne input til en strategisk udvikling af deres produkter, markeder, organisationsstrukturer e.l. (BTU 6:1997, side 72-73).

Projektet undersøgte særligt turisme, jern- og metalindustri og telearbejde, men de konklusioner, som blev draget, kan med en vis sandsynlighed tænkes at gælde for andre aktivitetstyper i den bornholmske økonomi. Små virksomheder behøver måske ikke arbejde gennem formelle samarbejdsaftaler, men man kan vende sig til andre virksomheder, når særlige behov opstår.

Just det faktum, at Bornholm udgør en lille økonomi, fokuseret på det lokale marked, kan forklare en stor del af det billede af samarbejdsformer som er kommet frem i denne undersøgelse. Det indebærer dog ikke, at mere strukturerede netværksrelationer, opbyggede omkring formelle samarbejdsaftaler, ikke behøves eller kunne være positive for en fortsat og mere gunstig erhvervsudvikling.

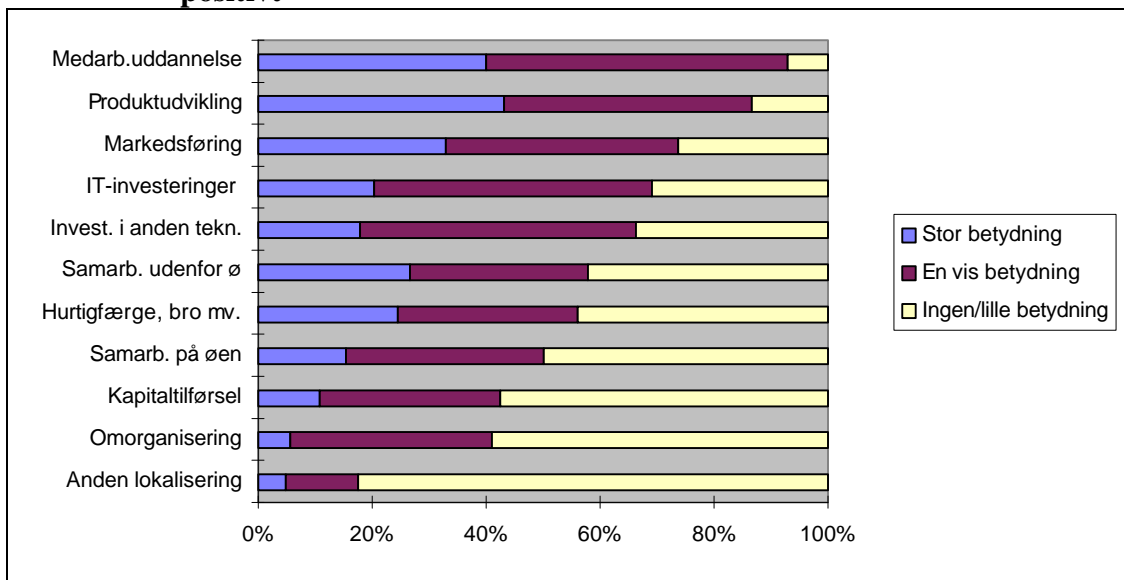
4. Udviklingsfaktorer og vurdering af lokale udviklingsbetingelser

4.1 Vigtige udviklingsfaktorer

Hensigten med de spørgsmål, som stilles vedrørende virksomhedernes udviklingsfaktorer, var at få en opfattelse af, hvordan virksomhederne bedømmer forskellige givne faktorer betydning for deres muligheder for at udvikle sig i de kommende år. Valget af faktorer er gjort ud fra undersøgelsens overordnede formål, nemlig at sætte transportforholdene ind i et mere totalt billede af erhvervslivets forudsætninger på Bornholm. Virksomhederne er desuden blevet spurgt, om de har nogle konkrete udviklingsplaner og strategier - og i så fald er de bedt om at specificere dem.

I figur 4.1 er vist, hvordan virksomhederne har vurderet betydningen af en række faktorer for deres udvikling de kommende år.

Figur 4.1. Faktorer af betydning, for at virksomheden i de kommende år kan udvikle sig positivt



Uanset om man opdeler svarene efter virksomhedernes størrelse eller sektortilhørsforhold, så er forskellene i bedømmelserne mellem grupper af virksomheder gennemgående små, jf. tabel 4.1. Eventuelle forskelle kommenteres løbende i nedenstående gennemgang af faktorerne.

Desuden vil det blive beskrevet kortfattet, hvilke konkrete planer og strategier virksomhederne har på forskellige felter. Tabel 4.2 viser, hvor mange af virksomhederne, der har angivet, at de har sådanne konkrete strategier, og som har redegjort for dem i spørgeskemaet.

Tabel 4.1. Udviklingsfaktorer rangordnet efter andel af virksomheder (fordelt efter størrelse og sektortilhørsforhold), der vurderer, at de har stor/vis betydning for den fremtidige udvikling, %

Faktorer af stor/vis betydning	Antal ansatte			Sektor		
	2-4	5-49	50-	Primær	Sekundær	Tertiær
Medarbejderuddannelse/kompetenceudvikling	86	95	94	89	93	94
Udvikling af produkter/serviceydelser	83	86	100	80	89	86
Markedsføring/opdyrkning af nye markeder	71	74	80	65	75	75
Investeringer i IT-/telekommunikationsudstyr	56	71	93	61	69	72
Investeringer i andre typer teknologi	53	67	100	65	73	61
Tættere samarbejde med parter uden for øen	49	60	69	56	60	57
De kommende transportændringer	47	59	60	57	49	61
Tættere samarbejde på øen	40	56	27	38	59	46
Kapitaltilførsel	40	46	20	50	40	42
En anden organisering af virksomheden/arbejdet	21	44	69	33	49	37
En lokalisering et andet sted end på Bornholm	19	16	29	22	15	18

Tabel 4.2. Antal virksomheder med konkrete strategier for udvikling

Strategi vedr.	Har strategi	Har beskrevet indholdet
Produkter/serviceydelser	56	44
Markeder	30	23
Medarbejderes kvalifikationer	66	54
Kapitalgrundlag	13	11
Teknologi	44	36
Virksomheds-/arbejdsorg.	15	14
Samarbejde med eksterne	24	18
Andre forhold	10	10

Medarbejderuddannelse/kompetenceudvikling

Af de faktorer, som bedømmes at have størst betydning for virksomhederne i de kommende år, er medarbejderuddannelse/kompetenceudvikling den klart vigtigste. 93% af virksomhederne har angivet, at denne faktor er af stor/vis betydning (figur 4.1). Der er mindre forskelle mellem små og store virksomheder på den måde, at en lidt mindre del af de mindste virksomheder (2-4 ansatte) mener at have behov for uddannelse (tabel 4.1). Mellem sektorerne er forskellene ubetydelige.

De konkrete planer, som er specificeret i svarene (tabel 4.2), viser, at det gælder forskellige typer af kurser, både eksterne videreuddannelse og interne kurser. IT, serviceudvikling, kundekoncept og kvalitetscertificering er eksempler på planlagte kurser.

Udvikling af produkter/serviceydelser

Udvikling af produkter/serviceydelser er også et område, hvor de fleste virksomheder (87%) er enige om, at det er meget vigtigt for den fremtidige udvikling. En forskel er, at samtlige svar blandt de store virksomheder (over 50 ansatte) ligger i kategorien stor/vis betydning (tabel 4.1). Mellem sektorerne findes ubetydelige forskelle. Det er altså ikke et spørgsmål, om hvad man beskæftiger sig med - alle har brug for at arbejde med produktudvikling.

Konkrete indsatser gælder især tre områder:

- specialisering af produktionen
- udvikling og salg af nye produkter/serviceydelser
- kvalitetsudvikling.

Markedsføring/opdyrkning af nye markeder

Den tredjevigtigste faktor, ifølge figur 4.1, er markedsføring/opdyrkning af nye markeder (74%). Den primære sektor afviger noget i nedadgående retning, og mindre virksomheder synes også at prioritere faktoren noget lavere end større virksomheder.

Fælles for planerne er især at opdyrke nye markeder uden for Bornholm og uden for det øvrige Danmark. Såvel Østeuropa som Sydsverige nævnes, ligesom specialmarkeder/specialproduktion, f.eks. Borntaste-konceptet og firmagavemarkedet.

Teknologiske investeringer

Teknologiske investeringer i IT og andre typer teknologi opfattes som vigtige faktorer for en positiv udvikling - mindre for små virksomheder og inden for den primære sektor, men et stykke over 60% generelt. Mht. investeringer i andre typer teknologi end IT synes især de store virksomheder at være beroende på sådanne (100%).

Af de 36 kommentarer, er givet (jf. tabel 4.2) fremgår, at det er IT- og edb-udvikling sammen med produktionsteknologiske forandringer, der er dominerende.

Samarbejde

Af særlig interesse i denne sammenhæng er synspunkterne på samarbejde på og uden for øen. Samarbejde med parter uden for Bornholm er større virksomheder tilsyneladende mere interesserede i end mindre, mens interessen er nogenlunde lige stor i de tre sektorer.

Mht. samarbejde med parter på Bornholm er interessen klart størst blandt de mellemstore virksomheder og virksomheder i den sekundære sektor, mens især de store virksomheder tydeligvis ikke har samme behov.

Planerne for samarbejde omfatter indkøb, markedsføring og industripartnere, jf. endvidere diskussionen i afsnit 3.5.

Transportændringerne

Noget mere end halvdelen (58%) angiver er, at de kommende transportændringer har stor eller en vis betydning for deres fremtidige udvikling. Det gælder i større udstrækning for de primære og tertiære sektorer og for mellemstore og store virksomheder og altså ikke i samme grad for små virksomheder og den sekundære sektor.

Kapitaltilførsel og organisering af virksomheden/arbejdet

Kapitaltilførsel og omorganisering af virksomheden/arbejdsgangene er af mindre vægt for flertallet af respondenterne. Kapitalbehov findes især hos virksomheder i den primære sektor (50%). Omorganisering er vigtigst for de større virksomheder og især i den sekundære sektor.

Af det fåtal konkrete planer, som er nævnt, er *kapitalbehov for eksportsatsninger og organisationsforandring for at modernisere og følge op på nuværende organisation*.

Omlokalisering

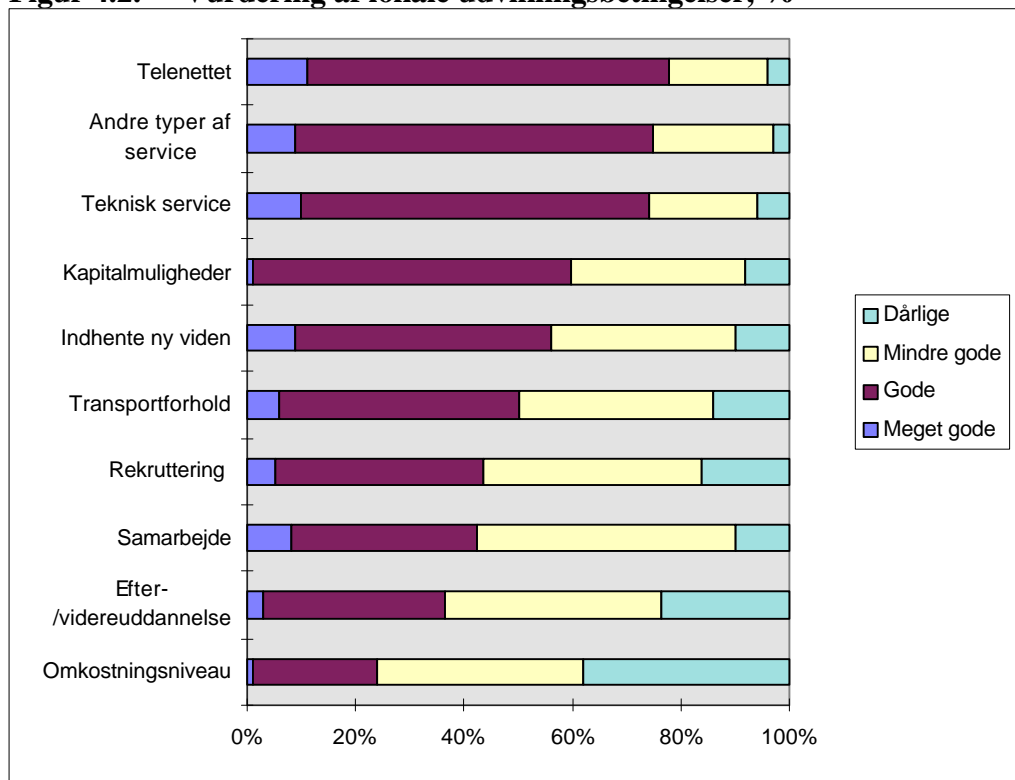
En lokalisering af virksomheden et andet sted end Bornholm vurderes kun af et fåtal virksomheder som en faktor, der ville kunne have betydning for virksomhedens udvikling. Blandt disse virksomheder findes dog flere af de lidt større virksomheder i undersøgelsen. Det vides dog ikke, om der bag disse virksomheders vurderinger ligger, at omlokalisering er en praktisk realiserbar mulighed, der måske endda overvejes seriøst, eller det blot er en mulighed, der rent hypotetisk ville have betydning, men som i øvrigt ingen hold har i virkeligheden. I de fleste tilfælde er der utvivlsomt tale om sidstnævnte type af vurdering.

Generelt kan omlokalisering ikke siges at være et reelt alternativ for fremtiden for bornholmske virksomheder, og i realiteten er egentlige virksomhedsflytninger over større geografiske afstande og arbejdsmarkedsoplande, eksempelvis mellem danske landsdele, da også ret sjældne fænomener (Maskell, 1992).

4.2 Vurdering af lokale udviklingsbetingelser

Det sidste afsnit i spørgeskemaet gælder vurderinger af en række lokale forhold som udviklingsbetingelser for virksomheden. Der indgik 10 forskellige områder, som respondenterne skulle vurdere på en skala mellem *Meget gode* og *Dårlige*. I figur 4.2 vises alle svar uden opdeling på forskellige typer af virksomheder, rangordnet efter positive vurderinger (*Meget gode* + *Gode* betingelser). I tabel 4.3, vises derefter en opdeling af svarene på store og små virksomheder samt efter sektor.

Figur 4.2. Vurdering af lokale udviklingsbetingelser, %



Tabel 4.3. Lokale udviklingsbetingelser rangordnet efter andel af virksomheder (fordelt efter størrelse og sektortilhørsforhold), som har bedømt dem som *Meget gode/Gode*, %

Lokale udviklingsbetingelser, som er angivet som <i>Meget gode/Gode</i>	Ansatte			Sektor		
	2-4	5-49	50-	Primær	Sekundær	Tertiær
Telenettet (kvalitet, kapacitet, pris osv.)	75	79	79	76	83	75
Muligheder for andre typer af service	78	78	54	68	75	79
Muligheder for teknisk service	69	78	60	65	79	74
Kapitalmuligheder	67	56	75	77	64	48
Muligheder for at indhente ny viden	50	63	27	68	52	55
Transportforhold	64	49	29	59	48	48
Rekruttering af kvalificeret arbejdskraft	46	44	33	48	40	44
Muligheder for samarbejde	48	46	13	48	35	45
Muligheder for efter-/videreuddannelse	43	35	33	33	38	36
Omkostningsniveau	28	25	14	22	27	23

Det er åbenbart, at de områder, hvor de lokale udviklingsbetingelser anses for at være dårligst, især blandt de store virksomheder (tabel 4.3), gælder *Omkostningsniveau*, *Muligheder for efter-/videreuddannelse*, *Rekruttering af kvalificeret arbejdskraft* og *Muligheder for samarbejde*. De tre sidstnævnte handler om forhold i relation til øens humanressourcer. Mht. *Muligheder for service*, *Telenettet* og *Kapitalmuligheder* (hvoraf i hvert fald de to sidstnævnte er forhold relateret til mere hårde strukturer) bedømmes betingelserne at være langt mere tilfredsstillende, mens *Muligheder for at indhente ny viden* har en mellemlig placering. Her er særligt de store virksomheder negative, mens virksomheder i primærsektoren er mere tilfredse. Når det gælder *Transportforhold*, så er opfattelserne tydeligt delte på den måde, at de mindste virksomheder er positive, mens de større virksomheder har en overvejende negativ opfattelse.

Virksomhederne havde også mulighed for at give forslag til, hvordan man kan forbedre udviklingsbetingelserne, og her kommer også andre forhold ind i billedet. Svarene var åbne, dvs. respondenterne kunne formulere sine svar frit, og mange har udtrykt synspunkter på forholdene på Bornholm og forslag til forbedringer.

Ser man på de forslag, som i alt 72 virksomheder har givet for at forbedre udviklingsbetingelserne, så kredser næsten alle svar om fire områder:

- A. Lokal politik og relationer imellem offentlig og privat virksomhed på øen.
- B. Krav om særlige fordele for virksomheder på Bornholm eller i det mindste lige vilkår med det øvrige Danmark.
- C. Et mere positivt *drive* og øget samarbejde på øen.
- D. Bedre transportforhold og lavere priser på transport.

En hel del af svarene behandler samme faktorer som i tabellen oven for, mens andre betoner andre forhold som hindring for udvikling.

A. Lokal politik og relationer imellem offentlig og privat virksomhed på øen (25 svar)

Flere end ti svar tager behovet for at samordne politikken på Bornholm op. Udtrykket *En ø - en kommune* forekommer ofte. De virksomheder, som har udviklet sine svar yderligere, peger på nødvendigheden af at samordne alle kræfter for at undgå spredning af udviklingsindsatserne.

Blandt de specifikt nævnte indsatsområder betones frem for alt *uddannelsesmulighederne*, både fordi de findes nødvendige for virksomhederne, men også for at beholde ungdommen på øen. Det tema går også igen i kravene på samordning af erhvervspolitikken mellem kommunerne på Bornholm. Mange nævner, at udviklingsmulighederne ikke fremmes ved det fokus på rent lokale forhold, som hver kommune i dag hævdes at have.

Relationerne mellem kommunerne og mellem den offentlige og private sektor opfattes af nogle som utilfredsstillende. Mere positivt og visionært samarbejde efterspørges. Koordinering mellem myndigheder, organisationer og private virksomheder behøves altså ifølge mange i betydelig større udstrækning end i dag. Det gælder både i forhold til at drive lokal virksomhed på det bornholmske marked og i forhold til at få nye virksomheder til at etablere sig på øen. Nytænkende og målbevidst satsning på erhvervslivet kræver en fælles platform og et velfungerende netværk.

Den offentlige sektor bør i højere grad end i dag benytte sig af bornholmske virksomheder (hvilket dog kan komme i konflikt med gældende lovgivning).

Sammenfattende kan konstateres, at svarene indeholder såvel kritik af den nuværende situation som positive forhåbninger om en mere positiv udvikling gennem øget samvirke og fælles kraftanstrengelser. Synspunkterne domineres af denne positive grundtone.

B. Krav om særlige fordele for virksomheder på Bornholm eller i det mindste lige vilkår med det øvrige Danmark (17 svar)

Disse svar kan deles op i to grupper. Dels de svar, som peger på, at Bornholm har dårligere forudsætninger end det øvrige Danmark, når det drejer sig om transportomkostninger og øvrige omkostninger for erhvervslivet. De forskelle må udjævnes, så investeringer og tilflytning ikke bremses.

Dels de svar, som udtrykker, at Bornholm behøver særligt fordelagtige ordninger inden for forskellige områder for at kunne konkurrere bedre i Danmark og EU. Forslagene behandler betydningen af en aktiv regionalpolitik for at etablere nye virksomheder, skabe netværker og fremme selv større virksomheder gennem støtte. Andre forslag berører mulighederne for særbehandling af Bornholm gennem f.eks. skattemæssige undtagelser for kvalificerede tilflyttere eller generelt for bornholmske indbyggere og de virksomheder, som findes på Bornholm. At gøre Bornholm til en toldfri zone foreslås, men også at liberalisere lukkeloven i turistsæsonen eller generelt for øen hele året. Særlige miljøtiltag, som forhøjer omkostningerne opfattes af nogle som konkurrencehæmmende, og man vil derfor ændre sådanne bestemmelser. Et svar peger på, at bornholmske fiskere behøver større torskekvoter, og at konkurrencen med baltiske fiskere er hård.

Mulighederne for særbehandling til Bornholm i forskellige henseender er altså, ifølge mange svar, en måde at forbedre forholdene på øen, men også for at ligestille konkurrenceforholdene mht. omkostningsniveau med det øvrige Danmark.

C. Et mere positivt *drive* og øget samarbejde på øen (13 svar)

Den modsatte opfattelse, til at Bornholm er afhængig af særlig støtte eller særlige vilkår, findes også. Opfattelsen, at *forholdene er gode*, og at *vi skal se mulighederne - ikke hindringerne*, findes i flere svar. Det man mest peger på er, at der er behov for mere positive tankegange og en aktiv søgning efter samarbejdspartnere på og uden for øen. At samarbejde med andre private og endda offentlige virksomheder er en forudsætning for at lære af hinanden og forbedre konkurrencemulighederne. *Gør Bornholm mere kendt gennem koordineret markedsføring, At skabe en samlet overordnet strategi og Gå bort fra det navlebeskuende* er gennemgående synspunkter hos denne gruppe virksomheder.

D. Bedre transportforhold og lavere priser på transporter (21 svar)

Transporterne er et springende punkt i hele denne undersøgelse, og transportforholdene kommer naturligvis også op i de åbne svar. Gennemgående er, at de nuværende transportmuligheder må bevares og helst udbygges. Igen fremføres synspunktet, at godskapaciteten absolut ikke må forandres til det dårligere, at forbindelserne direkte til København må bevares, og at en godsfærge til Køge er et stærkt ønskemål.

At priserne på godstransporter er for høje, og at der er behov for støtte til at holde fragtpriiserne nede, er synspunkter, som ofte gentages. Prisniveauet anses for at være en afgørende hindring for såvel konkurrencemulighederne som for nyetableringer og for turismen på øen. Priserne for transport over Øresundsbroen er en anden faktor, som skaber uro.

En vis uro for den øgede afhængighed af Ystad-ruten findes også. Aftaler behøves mellem Sverige og Danmark om toldbehandling af gods.

Stabilitet i færgeforbindelserne og et lavere prisniveau er altså dominerende i svarene. Flyforbindelserne kommenteres slet ikke i de åbne svar, trods det at flyet er den hyppigst anvendte persontransportform.

Alle disse svar og forslag vedrørende udviklingsbetingelserne kan give anledning til refleksioner. De tekniske infrastrukturer og servicestrukturen er åbenbart af tilfredsstillende kvalitet i relation til virksomhedernes behov. Derimod er man interesseret i at få et større udbud af uddannelsesmuligheder af forskellig karakter på Bornholm. Man vil gerne forsøge at få et tættere samarbejde med virksomheder uden for øen, men også inden for det bornholmske erhvervsliv - især blandt de små og mellemstore virksomheder. Det tyder på, at udviklingsambitioner faktisk findes hos mange, og at de virksomheder, som har svaret, har et godt billede af, hvilke initiativer, der bør prioriteres. Samtidig føler man et behov for at se Bornholm som en social og økonomisk helhed, så indsatserne for udvikling kan diskuteres på en mere helhedspræget måde. Man vil i mange tilfælde have en højere grad af koordination med henblik på gennemførelse af fælles indsatser og skabelse af fælles udviklingsstrategier og visioner.

5. Konklusion

5.1 Opsummering

Hensigten med undersøgelsen har været at kortlægge erhvervslivets situation på Bornholm, i første omgang i relation til de transportforudsætninger, som har eksisteret i en årrække. Derudover har hensigten været at analysere, hvilke konsekvenser de kommende transportforandringer vil få med baggrund i erhvervslivets karakter og funktionsmåde.

To billeder skal altså stilles op over for hinanden. Ét, som viser erhvervslivets forudsætninger i dag - især, men ikke kun, på transportområdet - og ét, der forsøger at spejle fremtiden, på kort og på langt sigt. Samtidig er ambitionen på denne baggrund at diskutere indsatser, der kan forbedre udviklingsforudsætningerne med udgangspunkt i de svar, undersøgelsen har givet.

Nogle resultater er vigtigere end andre. Ikke mindst resultaterne vedrørende de undersøgte aspekter *faktiske transportforhold, samarbejdsrelationer og synspunkter på udviklingsbetingelser* vil være vigtige at opridse i dette afsluttende kapitel. Efter opsummeringen af disse resultater vil vi i rapportens sidste afsnit diskutere nogle af de mest centrale spørgsmål og problemstillinger, som eventuelle regionalpolitiske tiltag på baggrund af undersøgelsen må forholde sig til.

Godstransport

Godstransportforholdene viste sig at være af en noget mere varierende betydning for de undersøgte virksomheder, end vi oprindeligt antog. Det lokale bornholmske marked er meget betydningsfuldt for store dele af erhvervslivet, mens det øvrige Danmark i første omgang er et marked, som forsørger Bornholm med varer og tjenesteydelser. Udlandsmarkedet er først og fremmest interessant for de store virksomheder inden for den sekundære sektor og for de, som er underleverandører til de dominerende eksportvirksomheder og ikke for erhvervslivet i almindelighed. Disse markedsforhold spiller naturligvis en vigtig rolle for, hvordan virksomhederne bruger transportsystemerne til og fra øen.

Langt større og bredere dele af det bornholmske erhvervsliv har transporter af gods *til* Bornholm end transporter af gods *fra* øen. Transporterne til og fra øen er dog ganske forskellige. Godstransporterne fra Bornholm består hovedsageligt af store mængder gods fra de store virksomheder inden for den sekundære sektor, mens godstransporten til Bornholm domineres af mange fragter af store eller små mængder til virksomheder inden for alle sektorer. Den statslige fragstøtte til BornholmsTrafikken tildeles dog alene transporterne fra Bornholm, hvilket der på nævnte baggrund kan sættes spørgsmålstegn ved.

Næsten alle virksomheder fremhæver ikke overraskende omkostningerne som det store problem ved de eksisterende godstransportforhold, men også andre mere kvalitative problemer (f.eks. overbelægning og forsinkelser) nævnes ofte - især af servicevirksomheder. Generelt har fremstillingsvirksomheder lidt mere positive vurderinger af godstransportforholdene end virksomheder i andre sektorer.

Vurderingerne af, hvor vigtige transportforholdene er for virksomhedernes konkurrencedygtighed, viser, at transportforholdene er af begrænset betydning for langt de fleste små virksomheder, mens de fleste mellemstore og store virksomheder bedømmer, at transporterne i det mindste har en vis betydning for deres konkurrencedygtighed. På den anden side er gruppen af virksomheder, der bedømmer transportforholdene som vigtige for deres konkurrencesituation, dog en ret broget skare af både sto-

re og små virksomheder og virksomheder i alle sektorer. Det kunne antyde, at denne på mange måder forskelligartede virksomhedsgruppe måske i virkeligheden har et grundlæggende fællestræk, nemlig konkurrencevilkår, hvor konkurrencen foregår på pris frem for på andre parametre, f.eks. kvalitet, og hvor omkostningsniveauet derfor er afgørende. Under alle omstændigheder er de indsamlede vurderinger ikke entydige, men baseret på forskellige typer af behov hos forskellige typer af virksomheder.

Forhåbningerne til de kommende transportforandringer er begrænsede. Dels præges billedet af, at mange er usikre på, hvordan situationen vil blive, dels frygter de store godstransportbrugere frem for alt, at situationen forværres. Det skyldes, at den nye hurtigfærge mellem Rønne og Ystad ikke vil kunne bruges til lastbilfragt, at antallet af forbindelser med færgerne Jens Kofoed og Povl Anker mellem Rønne og Ystad mindskes, samt at forudsætningerne for det fremtidige antal forbindelser med natfærgen mellem Rønne og København opfattes som usikre. Her ønsker man bestemt ikke nogen indskrænkninger. Nogen ser helst en øget satsning på rene godsfærger, i første omgang til Køge.

Persontransporter

Bornholmske virksomheders *persontransporter* går samlet set den modsatte vej end godstransporterne. Her er der klart flere rejser *fra* end *til* øen. Det er kun en tredjedel af de adspurgte virksomheder, der har tilrejsende, mens 60% har rejser fra øen og næsten udelukkende til det øvrige Danmark.

Vurderingerne af de eksisterende persontransportforhold fokuserer, i lighed med vurderingerne for godstransporter, på omkostningerne, som - ikke overraskende - opfattes som for høje af næsten alle, dog med flest negative bedømmelser blandt servicevirksomheder og store virksomheder. Også på de fleste andre undersøgte aspekter af rejseforholdene har servicevirksomhederne de mest negative vurderinger.

Forventninger til de kommende transportforandringer er mere positive mht. persontransport end mht. godstransport, hvilket er en naturlig følge af, at det er persontrafikken, der i særlig grad forbedres med de kommende ændringer. Selv på dette område er der dog stor usikkerhed med hensyn til, hvordan forandringerne kommer til at virke, og ca. halvdelen af alle antager, at ændringerne ikke vil få nogen særlig betydning for deres virksomhed. Omkring hver fjerde virksomhed mener dog, at persontransportsituationen vil forbedres og meget få, at den vil blive forværret. Forventningerne er mest positive blandt servicevirksomheder og små virksomheder. De forbedringer, som virksomhederne fremhæver, har især at gøre med fordele forbundet med Bornholms forbedrede adgang til arbejdskraft, uddannelses tilbud, serviceydelser, samarbejdspartnere og markeder uden for øen.

Sammenfattende kan det siges, at synspunkterne på konsekvenserne af transportforandringerne er meget blandede, men med en høj andel af virksomheder, der mener, at de nye forhold ikke kommer til at påvirke deres aktiviteter i nævneværdig grad. Det kan bero på flere faktorer f.eks., at godstransporterne reelt forværres gennem en reduktion i antallet af forbindelser med mulighed for godstransport, og at prisniveauet for passagerer og biler kommer til at stige med hurtigfærgen og gennem broafgiften over Øresund. Desuden må dette resultat relateres til erhvervsstrukturen på Bornholm. Med dominansen af servicevirksomheder med sigte mod det bornholmske marked er problemerne blandt flertallet af øens virksomheder måske ikke primært af transportmæssig art. Med en anden erhvervsstruktur end den nuværende, med en højere andel af eksportorienterede virksomheder og virksomheder med andre typer af samhandels- og samarbejdsrelationer, ville svarene på spørgsmålet om de forventede konsekvenser af transportændringerne formodentlig have givet andre resultater. De

kommende ændringer af transportforholdene må dog forventes på sigt at kunne trække Bornholm i retning af en højere grad af markedsintegration i Øresundsregionen og tættere netværksrelationer med parter her. Dette afhænger imidlertid i vid udstrækning af det bornholmske erhvervslivs egne strategier og initiativer.

Samarbejde

De bornholmske virksomheders *samarbejdsrelationer* er også gennemgået i denne undersøgelse. Det er gjort ud fra den betragtning, at et moderne erhvervsliv i dag ikke kan stå udelukkende på egne ben, hvis det ønsker at udvikle sig. Det har brug for direkte kontakt med innovative læringsmiljøer, der bl.a. omfatter konkurrenter og kunder, for at kunne udvikle sine produkter, tjenesteydelser og produktions- og salgsmetoder. Derfor er det af særlig interesse at kende til bornholmske virksomheders samarbejds- og netværksrelationer.

Mere end halvdelen af alle virksomheder, dog ikke så mange blandt de små virksomheder, har en eller anden form for samarbejde. Oftest er det et uformelt samarbejde, som ikke er struktureret af faste aftaler. Kun et fåtal af virksomhederne har et samarbejde baseret på ejermæssige relationer og bindinger. Virksomheden er da oftest en filial til en ejervirksomhed i det øvrige Danmark. Egentlige formaliserede samarbejdskontrakter er almindelige blandt de mellemstore og store virksomheder og især inden for servicesektoren.

Mht. indholdet i samarbejdet synes et netværksperspektiv at have stor betydning. Dels har mange et organiseret samarbejde omkring en række aktiviteter med henblik på at opnå fælles økonomiske fordele. Det sker f.eks. gennem fælles salgs- og indkøbsaktiviteter, transporter og markedsføring. Dels samarbejder mange både organiseret og mere tilfældigt gennem udnyttelse af fælles ressourcer i udførelsen af fælles opgaver. Det gælder især inden for bygge- og anlægsbranchen. Samarbejder findes også i nogen grad omkring produkt- og kompetenceudvikling. Produktudviklingsamarbejde sker i formelle netværker, især blandt de store virksomheder i fremstillingssektoren. Samarbejde om uddannelse, rådgivning og fælles projekter har oftest en mere tilfældig form, men det kan også være langsigtede projekter om erfaringsudveksling og vidensoverførsel med fælles brug af interne og eksterne ressourcer. En tredjedel af virksomhederne har ingen tætte samarbejdsrelationer eller samarbejder slet ikke.

Resultaterne giver et blandet billede af samarbejdsformer og samarbejdsinteresser. Klart er det dog, at op mod 50% af virksomhederne ikke indgår i mere fast organiserede netværker, men de øvrige 50% har et formaliseret eller i hvert fald tæt samarbejde med andre parter på eller uden for Bornholm om vigtige felter. Sammenfattende kan konkluderes, at samarbejde med andre parter er relativt hyppigt forekommende hos bornholmske virksomheder, men at samarbejdet også ofte har en uformel og ustruktureret karakter. I forhold til virksomhedernes fremtidige udviklingsmuligheder, f.eks. med hensyn til udvidelse af markederne uden for øen, må mere strategiske og formaliserede samarbejdsformer dog anses som nødvendige.

Lokale udviklingsbetingelser

Mange af virksomhederne har redegjort for deres synspunkter mht. de lokale udviklingsbetingelsers kvaliteter i forhold til virksomhedens behov, men også mere generelt vurderet Bornholm som lokalitet. Nogle opfattelser fremstår som dominerende:

- Virksomhedsudvikling planlægges især gennem uddannelse, produktudvikling, markedsføring, investeringer i IT og andre tekniske løsninger. Virksomhederne vil udvikles på en forretningsmæssig måde og ønsker at blive på Bornholm.
- Tilfredsstillende tekniske infrastrukturer, serviceydelser og kapitalmuligheder findes. Derimod er man negativ mht. uddannelsesmulighederne. Manglen på uddannelsesudbud fremstår som det alvorligste problem for mange virksomheder. Muligheder for rekruttering af kvalificeret arbejdskraft betragtes også som et problem, især af de store virksomheder. Muligheder for at indhente ny viden på Bornholm synes ligeledes at være et problem, dog kun for store virksomheder i fremstillings- og servicesektorerne. Alle disse *bløde* faktorer hænger sammen og synes at angive et område, hvor væsentlige forbedringer ønskes.
- De kommende transportændringers rolle for de fremtidige udviklingsmuligheder betragtes, som beskrevet ovenfor, med stor usikkerhed. Visse forbedringer ønskes, men frem for alt må ingen forringelser risikeres. Prisniveauet er ifølge mange for højt og en vigtig del af det generelt høje omkostningsniveau, næsten alle virksomheder mener at have.
- Bornholm behøver, ifølge mange svar, særlige regionale støtteordninger for transportforsyning og for at fremme tilflytning og nyetablering. Samtidig er der brug for at tage nye initiativer og for at skabe visioner for en positiv udvikling. Mange mener, at det er noget, som virksomhederne selv kan og skal gøre. I den sammenhæng ønsker man et øget samarbejde med offentlige organer, men man stiller også krav om, at den offentlige part organiseres bedre, og at man i højere grad må betragte øen som en helhed.

5.2 Diskussion af centrale problemstillinger

Undersøgelsen har givet ophav til udpegelse af flere centrale problemstillinger for en diskussion af teoretisk og praktisk interessante rekommandationer. I den diskussion må man huske, at væsentlige institutionelle forhold kan tænkes at blive forandret gennem den udvikling i Øresundsregionen, som kan forventes i de kommende år. Denne udvikling må anses som en af de vigtigste forandringer, der sker i Bornholms umiddelbare omverden, og disse endnu blot prognosticerede forandringer kan medvirke til at give afgørende impulser til det bornholmske erhvervsliv. Men disse omverdensforandringer kan også gå Bornholm forbi, hvis ikke dens indbyggere og erhvervsliv aktivt planlægger og agerer efter at tilpasse sig den nye situation (jf. rapporten Bornholm - øen i midten, 1998).

I de hyppigt forekommende udredninger og publikationer om Øresundsregionen (f.eks. Øresundskonsortiets publikationsserie) findes Bornholm ikke nævnt i ret mange sammenhænge, bortset fra som turistdestination. Selvom turismen kan tænkes at udvikles i stor stil, så rækker det ikke som Bornholms eneste ben at støtte på. Den bornholmske økonomi burde have en chance for at bryde den stagnerende udviklingstrend, som er oplevet siden begyndelsen af 1990'erne, gennem en målrettet tilnærmelse til andre markeder, især inden for hele Øresundsregionen, og gennem, på længere sigt, at forberede sig på at spille en rolle også inden for en, forhåbentlig, ekspansiv Østersøregion. Det er påfaldende, hvor få kommentarer, der har været i besvarelserne af spørgeskemaet om disse udviklingstendenser. Ganske vist er sådanne spørgsmål ikke blevet specificeret i skemaet, men hvis de havde været med som reelle muligheder i virksomhedernes planlægning, så burde de have fremgået af besvarelserne.

En anden meget central forandring i Bornholms overordnede rammebetingelser er den globale udvikling mod en vidensbaseret informations- og serviceøkonomi. I denne økonomi ligger profit- og værditilvæksten ikke længere i produktion af fysiske standardvarer, men i videnstunge og kundetilpassede serviceydelser, knyttet til såvel produktion som distribution (se f.eks. Boye, 1999). I denne sammenhæng er det måske særligt væsentligt at fremhæve, at det er en udvikling, som vil føre til stadig vanskeligere konkurrence- og afsætningsvilkår for varer, der først og fremmest konkurrerer på pris, og hvor transportomkostninger derfor udgør et særligt problem. Denne udvikling kan det bornholmske erhvervsliv ikke stå udenfor. Det må være beredt til at imødegå de forandringer og udfordringer, som denne udvikling vil stille det overfor.

Problemstilling 1

De fleste bornholmske virksomheder har som hovedaktivitet at forsyne det lokale marked med varer og tjenesteydelser. Her spiller transportforholdene en begrænset rolle; andre faktorer er vigtigere. Det vigtigste udviklingsspørgsmål for disse virksomheder er at udvide deres marked, så det i betydeligt større udstrækning omfatter områder og virksomheder uden for øen. Bornholm har også virksomheder, hvor et nationalt og især internationalt marked er vigtigt. For disse virksomheder kan transportforholdene være af afgørende betydning for fortsat virksomhed på øen.

Med baggrund i den gennemførte kortlægning af markeder og transportforhold kan man se den bornholmske økonomi som todelt. Dels findes stærkt lokale virksomheder, især inden for de primære og tertiære sektorer, som forsyner andre bornholmske virksomheder, bornholmere og turister med varer og tjenesteydelser. Dels findes de større eksportrettede fremstillingsvirksomheder. For disse virksomheder tilbyder Bornholm råvarer og arbejdskraft, men i mindre grad udsigter for produktudvikling. Denne må ofte foregå nærmere det marked, som produkterne afsættes på. Afhængigt af, hvad der på sigt sker med hensyn til transportforudsætningerne (og råvaretilgangene), så er de store forædlingsvirksomheder, i hvert fald i den form de har i dag, mere usikre som langsigtede holdbare virksomheder på Bornholm. Markedstilpasning bliver en stadigt vigtigere faktor i den type virksomhed.

Der savnes i nogen grad en *mellemgruppe* af virksomheder på Bornholm: virksomheder med en produktion af mere specialiserede produkter eller tjenesteydelser, som afsættes på et større marked, enten som underleverancer eller direkte på et konsumentmarked. Med den (svagt) faldende befolkning på øen vil stadigt flere af de lokale virksomheder møde faldende efterspørgsel på sine varer. Udviklingen mod kædebutikker er hastig i alle lande, og de små specialbutikker får stadigt sværere ved at overleve, især når befolkningstallene og dermed markederne svigter. Den store servicesektor på øen er beroende på en voksende eller i hvert fald stabil befolkning, så længe den alene har Bornholm som marked. Derfor må konklusionen være, at man bør arbejde for at udvide markedet for de små og mellemstore virksomheder ved at forsøge at udvikle en større grad af specialproduktion af interesse for f.eks. Øresundsregionen og i det hele taget opmuntre til og virke for udvikling af specialiserede produkter/serviceydelser. Varemærket *Borntaste*, som en række virksomheder for øjeblikket arbejder på at udvikle ved at udnytte hver deres specialiteter, er et sådant eksempel. Der burde være plads til flere lignende aktiviteter.

Problemstilling 2

Bornholms økonomiske struktur har et markant islæt af mikrovirksomheder. Det indebærer, at samarbejde og netværker er en forudsætning for ekspansion, men også at ekspansion uden for det traditionelle marked ikke behøver at være en målsætning for det enkelte firma.

Denne påstand er koblet til det foregående på den måde, at mange af de undersøgte virksomheder mener at have et tilstrækkeligt marked på Bornholm, mens andre søger samarbejde for at kunne vokse. At forsyne det lokale marked er godt nok, så længe dette marked er tilstrækkeligt. Der findes to typer af lokale markeder. Den ene type lokale marked består i, at man i hovedsagen leverer produkter eller tjenesteydelser til andre virksomheder, som da bliver bestemmende for, hvordan den leverende virksomhed kan udvikles. Virksomheder med denne type marked findes på Bornholm inden for alle sektorer - i udtalt grad inden for bygge- og anlægsvirksomhed - og består især af små virksomheder, men også af mellemstore.

Den anden type lokale marked er private konsumenter, og det kan være mere usikkert beroende på efterspørgselsforandringer og udvikling af nye former for konkurrence (f.eks. får specialbutikker konkurrence fra storkøbsvirksomheder). Den risiko opleves ofte som en generel hindring for at udvide beskæftigelsen særlig i små virksomheder inden for servicesektoren. Dertil kommer problemet med vigende kundeunderlag gennem befolkningstilbagegang totalt eller i visse målgrupper.

En mulighed for overlevelse er at søge samarbejde med andre lignende virksomheder gennem frivillige indkøbs- eller salgs-/markedsføringskæder under et fælles navn. Det er en udvikling, som har foregået længe i de fleste europæiske lande, og disse samarbejdsformer kan forventes at blive mere og mere betydningsfulde også på Bornholm. I de svar, der er indkommet vedrørende samarbejde, er denne type repræsenteret, men der er stor grund til erhvervspolitisk at være opmærksom på støtte til sådanne netværksdannelser og samarbejdsformer.

Problemstilling 3

Offentlig og privat servicevirksomhed tilbyder vigtige støttefunktioner for det lokale erhvervsliv. Et problem på Bornholm er, at efterspørgslen efter disse støttefunktioner ikke giver tilstrækkeligt underlag for, at servicesektoren kan udvikles og dermed tilbyde mere specialiserede serviceydelser. Det bevirker igen, at virksomheder, som efterspørger specialiserede ydelser, må vende sig til producenter uden for øen.

Når man taler om specialisering og vidensudvikling inden for erhvervslivet, så underforstås det samtidigt, at der findes et tilstrækkeligt stort marked til at opretholde sådanne specialiserede aktiviteter og til at udvikle særlige spidskompetencer. Det gælder inden for såvel den private som den offentlige sektor. Bornholms grundlæggende problem er i det tilfælde ikke den perifere lokalisering, men markedets beskedne størrelse. Det er et faktum, som ikke kan påvirkes på anden måde end ved at udvide markedet for virksomheder lokaliseret på Bornholm - eller mere defensivt og resigneret: acceptere at visse typer af service ikke kan etableres på øen, med mindre de indgår i et offentligt finansieret serviceudbud.

En løsning er igen at specialisere sig på aktivitetsfelter, som kan få et større marked med basis i særlige behov og/eller kundskaber på Bornholm - evt. som beskrevet ovenfor gennem netværkssamarbejde mellem flere virksomheder. Fiskeriservice, bådebyggeri/-reparation og andre maritimt relaterede serviceydelser er naturlige eksempler. Sådanne nicheprodukter kan udvikles til at forsyne større markeder måske inden for Øresunds- eller Østersøregionen eller udkantsområder præget af samme virksomhedstyper og brancher som Bornholm.

Man kan naturligvis også forsøge at få etableret nye typer af virksomheder eller nye typer af aktiviteter særlig inden for den såkaldte *nye økonomi*, f.eks. IT-virksomheder. Også i den forbindelse kunne der dog være visse fordele ved at tage udgangspunkt i - og forsøge at videreudvikle - nogle af de særlige aktivitets- og kompetenceområder, der allerede findes på øen. IT-software og teknisk-organisatoriske løsninger til elektronisk handel målrettet nogle af de traditionelle virksomhedstyper og brancher, der findes på Bornholm, og som står over for krav om teknologisk omstilling (f.eks. mindre industri- og turismevirksomheder), kunne være eksempler på produkter, der gennem dialog med bornholmske kunder kunne udvikles på Bornholm med henblik på afsætning på større markeder. En sådan udvikling kunne således tjene to formål: dels medvirke til opbygning af nye typer af IT-servicevirksomheder og kompetencer, og dels medvirke til en vigtig teknologisk fornyelse i de traditionelle erhvervssektorer på Bornholm.

Problemstilling 4

Man adskiller i dag fragtstøtten mellem transportere til øen og transportere fra øen, således at kun transport fra Bornholm får støtte. De store fremstillingsvirksomheder har under alle omstændigheder omkostningsulemper ved at være lokaliserede på Bornholm, fordi transporterne fortsat er dyre og dermed påvirker konkurrencedygtigheden. De fleste virksomheder, selv de mindre, er afhængige af transportere til øen. Høje transportomkostninger påvirker derfor prisniveauet lokalt, men også prisniveauet på varer, der indgår i de store virksomheders eksportproduktion.

Meget af den offentlige debat om betingelserne for erhvervslivet på Bornholm fokuserer på de transportmæssige ulemper ved lokaliseringen på Bornholm og på behovene for fragtstøtteordninger. Som undersøgelsen har vist, findes der imidlertid andre faktorer, som synes at være endnu vigtigere for store dele af det bornholmske erhvervsliv - det gælder måske ikke mindst i et mere langsigtet strategisk perspektiv. Derfor skal støtteordninger også kort diskuteres her.

Fragtstøtte er uden tvivl et reelt behov hos mange af de eksportvirksomheder, der i praksis har glæde af den. Man må dog samtidig gøre sig klart, at fragtstøtten er en del af statens støtte til Bornholm, og at et krav om øget fragtstøtte til godseksporterende virksomheder derfor meget vel kan reducere mulighederne for andre typer af erhvervs- og regionalpolitiske initiativer på øen. Ud fra overordnede erhvervs- og beskæftigelsespolitiske hensyn, som jo er baggrunden for indførelsen af ordningen, kan den - i hvert fald i den diskriminerende form, som den aktuelt har - i dag diskuteres set i lyset af servicesektorens helt afgørende store betydning for beskæftigelse og indtjening og den generelle udvikling mod en videns- og innovationsbaseret økonomi. I takt med denne udvikling vil virksomheder og brancher på Bornholm i stigende grad blive mødt af nye udfordringer og krav, som ikke først og fremmest handler om produkternes pris, men f.eks. om produktkvaliteter, produktionsmetoder og leveringsbetingelser er rigtige. I dette overordnede perspektiv må støtte til initiativer, der er strategisk målrettet udvikling og innovation, f.eks. vedrørende produkter, teknologi, kompetencer, markeder og netværksrelationer, anses som mere afgørende for Bornholms fremtidige økonomiske udvikling end passiv økonomisk støtte givet uden krav om eller incitamenter til gennemførelse af udviklingstiltag.

Mange af de udviklingsproblemer, som Bornholm står overfor, gælder i stadig mindre grad transportsituationen og stadig oftere andre strukturelt betingede forhold. Det er derfor afhjælpningen af disse strukturelt betingede årsager til Bornholms vedvarende problemer, der bør stå i centrum for øens erhvervs- og regionalpolitik. I den sammenhæng er det måske især EU's strukturfonde, som skal træde til som støttekilde.

Problemstilling 5

Mange virksomheder har udviklingsideer, men både konkrete hindringer og usikkerhed om, hvilke muligheder de faktisk har for udvikling, gør at de tøver med at sætte noget i gang. Virksomhederne risikerer kun at fokusere på de daglige driftsproblemer og ikke se de strategiske udviklingsindsatser, som kan være nødvendige. De nye transportforudsætninger kan være potentielt fordelagtige, men deres faktiske betydning er svær at bedømme for den enkelte virksomhed, som da hellere afventer situationen.

Et tydeligt resultat af undersøgelsen er, at mange virksomheder har en meget realistisk opfattelse af deres situation, og hvad man må gøre for at forbedre forudsætningerne for den fremtidige udvikling. Især de små virksomheder kan dog have problemer med praktisk at iværksætte mere omfattende strategiske forandringer. Kapitaltilførsel synes ikke at være det primære problem, selv om det naturligvis altid er en vigtig faktor. Derimod synes problemerne snarere at være vanskeligheder ved at finde veje til at igangsætte en forandring. Mulighed for uddannelse, rådgivning og mere specialiseret vidensudvikling vedrørende produktudvikling, markedsføring, regnskab, IT mv. er, hvad mange virksomheder ønsker, men tid er den manglende faktor for de fleste.

Initiativet til indsatser, der kan sænke virksomhedernes barrierer for sådanne aktiviteter, kan komme fra den offentlige sektor, men ansvaret for indhold og gennemførelse må lægges på den enkelte virksomhed og på grupper af virksomheder med fælles interesser. Koordinerede, langsigtede og selektive indsatser for at fremme vidensudviklingen i især de små og mellemstore virksomheder bør være en prioritering hos de offentlige bornholmske myndigheder og organisationer.

Som allerede fremhævet flere gange, så befinder Bornholm sig i dag på et kritisk tidspunkt, hvor en vej skal vælges. Dagens servicedominerede erhvervsliv på øen er i alt for høj grad indrettet på det lokale marked til for alvor at kunne vokse og udvikle sine produkter og kompetencer. Der bør gøres seriøse strategiske overvejelser over, hvilke relationer det bornholmske erhvervsliv skal have og kan få til Øresundsregionen, og hvilke udviklingsindsatser, der skal gennemføres for, at erhvervsliv og indbyggere skal kunne drage så stor nytte som muligt af de forandringer, der vil ske i denne meget nære omverden.

6. Litteratur

Bornholms Erhvervsråd (1999). *Det bornholmske erhvervslivs fragsituation*. Notat. Oktober.

Bornholms Forskningscenter (1999). *De erhvervsøkonomiske konsekvenser og muligheder for Bornholm forbundet med de kommende transportforbedringer. Ansøgning om midler til forskningsprojekt for det Regionale Arbejdsmarkedsråd på Bornholm*, december 1999.

Boye, Petter (1999). *Developing transnational industrial platforms - The strategic conception of the Öresund region*. School of Economics and Management. Lund University.

Det Bornholmske Erhvervsknudpunkt m.fl. (1998). *Bornholm - Øen i midten. Uddannelser og udvikling på Bornholm*. Juli.

Manniche, Jesper (1995). *Informationsteknologi i bornholmske erhverv*. Bornholms Forskningscenter.

Maskell, Peter (1992). *Nyetableringer i industrien - og industristrukturens udvikling*. Handelshøjskolens forlag.

Storgaard, K., J. Manniche og C.H. Marcussen (1996). *Teknologianvendelse og -fornyelse i bornholmske erhverv. En undersøgelse af turisterhverv, jern- og metalindustri og telearbejde*. Bornholms Forskningscenter, AKF og SBI. Bornholms Teknologiske Udvikling 2:1996.

Storgaard, K., J. Hansen, S. Johansson, B. Jæger, J. Manniche og C.H. Marcussen (1997). *Bornholm på Nettet*. Bornholms Forskningscenter, AKF og SBI. Bornholms Teknologiske Udvikling 6:1997.

Øresundskonsortiet. *Trafik og udvikling i Øresundsregionen*.

Øresundskonsortiet. *Øresundsforbindelsens strategiske konsekvenser*.

Øresundskonsortiets analysavdeling (1999). *Øresundsbron i siffror*. Oktober.

7. Appendix 1. Følgegruppens medlemmer

Tom Asmussen
Bornholms Erhvervsråd

Erik Pedersen
Bornholms Passagerforening

Michael Blom
Arbejdsformidlingen Bornholm

Mikkel Toudal
Beskæftigelsespagt Bornholm

Elon Studsgaard
Bech-Hansen & Studsgaard A/S

HORESTA/Bornholm
v. Torben Jensen, afløst af Claus Bornemann Carlsen

Anders Hedetoft
Bornholms Landøkonomiske Forening

Ole H. Hansen, afløst af Kristian Kragh
Logiweb.dk

8. Appendix 2. Spørgeskema til virksomheder på Bornholm

Virksomhedens navn: _____

Kontaktperson: navn: _____ Telefon: _____

Virksomhedens ejerform:

- Enkeltmands ejet virksomhed
 Interessentskab
 Anpartsselskab
 Aktieselskab
 Filial. Hvor ligger ejervirksomheden? _____
 Anden ejerform. Hvilken? _____

Hvilke forretningsområder beskæftiger virksomheden sig med? (nævn både de centrale og de mindre vigtige produkter/serviceydelser, og angiv meget gerne omtrentlig andel af omsætningen forbundet dermed)

Forretningsområder/produkter/serviceydelser:	% af omsætning:
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Hvor mange personer (inkl. ejer) er beskæftiget i virksomheden?

Antal beskæftigede: _____

Har virksomheden nogle filialer udenfor øen?

- Ja. Antal beskæftigede? _____ Hvor? _____
 Nej.

Hvor stor var virksomhedens omtrentlige omsætning i 1999? _____ 000 kr.

Hvor er virksomhedens kunder lokaliseret?

- Bornholm _____% af afsætningen (ca.)
 Andre steder i Danmark _____% af afsætningen (ca.)
 Udlandet _____% af afsætningen (ca.) Hvilke lande? _____

Hvem konkurrerer virksomheden først og fremmest med på de vigtigste produktområder?

- Bornholmske virksomheder
 Danske virksomheder
 Udenlandske virksomheder
 Ingen væsentlig konkurrence

Har virksomheden nogle af følgende former for samarbejde med en eller flere eksterne parter (fx en vigtig kunde, leverandører, eller andre virksomheder i branchen)?

(sæt gerne flere krydser)

- Et tæt samarbejde struktureret af ejermæssige bindinger til anden virksomhed/filial.
- Et tæt samarbejde struktureret af en egentlig samarbejdskontrakt med eksterne parter.
- Et tæt samarbejde med eksterne parter, men uden formelle, nedskrevne kontrakter eller aftaler.
- Et ikke særligt tæt eller vigtigt samarbejde.
- Nej, virksomheden samarbejder ikke med nogen.

Hvis samarbejde: Hvor er de vigtigste samarbejdspartnere lokaliseret?

(sæt gerne flere krydser)

- På Bornholm
- I det øvrige Danmark. Hvor? _____
- I udlandet Hvor? _____

Hvis samarbejde: Hvad drejer samarbejdet sig især om? _____

Hvordan vurderes virksomhedens indtjening de sidste to år?

- Meget god
- God
- Både-og
- Dårlig
- Meget dårlig

Hvordan forventes virksomhedens indtjening at blive i de kommende to år?

- Bedre end de sidste to år
- Nogenlunde uforandret
- Dårligere end de sidste to år
- Ved ikke

Hvordan vurderes virksomhedens konkurrencedygtighed på følgende punkter?

	Mere konkur- rencedygtige	På niveau	Mindre konkur- rencedygtige	Ved ikke
Pris af produkter/ydelser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kvalitet af produkter/ydelser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teknologi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medarbejderes kvalifikationer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Evt. andet, hvad? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvilke faktorer har betydning for, at virksomheden i de kommende år kan udvikle sig positivt?

	Stor betydning	En vis betydning	Ingen/lille betydning
En lokalisering et andet sted end på Bornholm.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De kommende transportændringer (Øresundsbro, hurtigfærge mv.).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investeringer i IT-/telekommunikationsudstyr.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investeringer i andre typer teknologi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Udvikling af produkter/serviceydelser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Markedsføring/opdyrkning af nye markeder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kapitaltilførsel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medarbejderuddannelse/kompetenceudvikling.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En anden organisering af virksomheden/arbejdet..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tættere samarbejde på øen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tættere samarbejde med parter udenfor øen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andet, hvad? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Har virksomheden for øjeblikket konkrete strategier om at udvikle sig på følgende felter?

<input type="checkbox"/> Produkter/serviceydelser	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Markeder	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Medarbejderes kvalifikationer	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Kapitalgrundlag	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Teknologi	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Virksomheds-/arbejdsorganisering	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Samarbejde med eksterne parter	Hvilke planer? _____
<input type="checkbox"/> Andre forhold	Hvilke planer? _____

De følgende spørgsmål handler om virksomhedens nuværende transport- og rejseforhold.

Beskriv kort hvordan godstransporterne fra virksomheden sker i dag: Hvor mange transporter pr. år fra Bornholm (omtrentligt), hvilke transportmidler (færge, godsskib, lastbil), og hvilken rute transporteres de?

- Nej, vi har ingen/ubetydelige godstransporter fra virksomheden.
 Ja, vi har følgende transportforhold:

<u>Antal transporter/år fra Bornholm</u>	<u>Transportmidler</u>	<u>Transportrute</u>
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____

Beskriv kort hvordan godstransporterne til virksomheden sker i dag: Hvor mange transporter pr. år til Bornholm (omtrentligt), hvilke transportmidler (færge, godsskib, lastbil), og hvilken rute transporteres de?

- Nej, vi har ingen/ubetydelige godstransporter til virksomheden.
 Ja, vi har følgende transportforhold:

<u>Antal transporter/år til Bornholm</u>	<u>Transportmidler</u>	<u>Transportrute</u>
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____

Beskriv kort hvordan persontransporterne fra virksomheden sker i dag: Hvor mange rejser pr. år fra Bornholm (omtrentligt), hvilke transportmidler (fly, færge, bil, bus), og hvilken rute rejser personerne?

- Nej, vi har ingen/ubetydelige personrejser fra virksomheden.
 Ja, vi har følgende rejseforhold:

<u>Antal personrejser / år fra Bornholm</u>	<u>Transportmidler</u>	<u>Transportrute</u>
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____

Beskriv kort hvordan persontransporterne til virksomheden sker i dag: Hvor mange rejser pr. år til Bornholm (omtrentligt), hvilke transportmidler (fly, færge, bil, bus), og hvilken rute rejser personerne?

- Nej, vi har ingen/ubetydelige personrejser til virksomheden.
 Ja, vi har følgende rejseforhold:

<u>Antal personrejser / år til Bornholm</u>	<u>Transportmidler</u>	<u>Transportrute</u>
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____
_____ stk.	_____	_____

Hvordan vurderer virksomheden den *nuværende* transportforsyning til og fra øen?

	Stort problem	I nogen grad et problem	Intet/lille problem
<u>Godstransporter</u>			
Antallet af afgang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forsinkelser, usikkerhed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transporttidens længde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overbelægning, pladsmangel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Håndtering af transportfølsomme produkter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Høje omkostninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andet, hvad? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<u>Persontransporter</u>			
Antallet af afgang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forsinkelser, usikkerhed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rejsetidens længde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overbelægning, pladsmangel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Høje omkostninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andet, hvad? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor store er transportomkostningerne målt i procent af virksomhedens omsætning?

Godstransporter

- 0 - 4%
 5 - 9%
 10 - 14%
 15 - 19%
 20 - 24%
 Større andel, hvilken? ____%

Persontransporter

- 0 - 4%
 5 - 9%
 10 - 14%
 15 - 19%
 20 - 24%
 Større andel, hvilken? ____%

Hvor stor betydning har transportforholdene for virksomhedens konkurrencesituation?

Godstransporter

- stor/afgørende betydning
 vis betydning
 lille/ingen betydning

Persontransporter

- stor/afgørende betydning
 vis betydning
 lille/ingen betydning

Er der realistiske muligheder for at reducere virksomhedens fysiske rejsebehov ved hjælp af elektronisk kommunikation?

- Nej
 Ja. Hvilke muligheder? _____

De følgende spørgsmål handler om virksomhedens vurdering af den nye transportsituation fra år 2000, dvs. følgende ændringer:

- * Hurtigfærger til Ystad (start april)
- * Øresundsbroen (åbner juli)
- * Hurtigtog København - Ystad via Øresundsbroen (start juli)
- * Bus fra København til Ystad via Øresundsbroen (start juli)

Hvordan vil disse forandringer påvirke virksomhedens totale transport- og rejsesituation?

Godstransport

- Forbedring. På hvilken måde? _____
- Forværring. På hvilken måde? _____
- Ingen/lille betydning.
- Ved endnu ikke.

Persontransport

- Forbedring. På hvilken måde? _____
- Forværring. På hvilken måde? _____
- Ingen/lille betydning.
- Ved endnu ikke.

Har virksomheden nogle ønsker om andre forandringer i transport-/rejseforholdene? _____

Forventes de kommende transportændringer at få nogle af følgende konsekvenser for virksomheden?

(sæt gerne flere krydser)

- Nej, ingen nævneværdige konsekvenser
- Reduceret brug af flyrejser
- Tættere samarbejde med parter udenfor øen
- Større afsætning på markeder udenfor øen
- Skærpet konkurrence på bornholmske marked
- Lettere at tiltrække arbejdskraft udefra
- Øget beskæftigelse i virksomheden
- Reduceret beskæftigelse i virksomheden
- Øget brug af uddannelses tilbud udenfor øen
- Øget brug af serviceydere udenfor øen
- Andre konsekvenser, hvilke? _____

Hvordan vurderer virksomheden udviklingsbetingelserne på Bornholm på følgende områder?

	Meget gode	Gode	Mindre gode	Dårlige	Ved ikke
Muligheder for teknisk service.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muligheder for andre typer af service.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rekruttering af kvalificeret arbejdskraft..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muligheder for at indhente ny viden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muligheder for samarbejde, erfaringsud- veksling og inspiration fra andre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omkostningsniveau.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transportforhold.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kapitalmuligheder.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telenettet (kvalitet, kapacitet, pris osv.).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muligheder for efter-/videreuddannelse..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andet, hvad? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Har virksomheden nogle forslag til, hvordan man på Bornholm kan forbedre udviklingsbetin-
gelseserne for virksomheden og/eller mere generelt?**

Mange tak for hjælpen!

Tidligere udgivelser

- Szilvia Gyimothy: The Quality of Visitor Experience. A Case Study in Peripheral Areas of Europe. Ph.d.-afhandling. Maj 2000.
- Charlotte R. Rassing: Survey of Visitors to Bornholm. January 1999 - December 1999. April 2000.
- Anders Sørensen: Travellers in the periphery. December 1999.
- Svend Lundtorp: Statens engagement på Bornholm. November 1999.
- Jie Zhang og Charlotte R. Rassing: Dansk sammendrag af: Betydningen af turismen på Bornholm. Oktober 1999.
- Carl Henrik Marcussen: Internet Distribution of European Travel and Tourism Services. The Market, Transportation, Accommodation and Package Tours. August 1999.
- Edited by Frances Brown and Derek Hall: Case Studies of Tourism in Peripheral Areas. August 1999.
- Anders Hedetoft og Jesper Manniche: De bornholmske landdistrikter. Analyse af udviklingsrammer og muligheder. August 1999.
- Charlotte Rassing og Svend Lundtorp: Konkurrence mellem overnatningsformer. Juli 1999.
- Susanne Storm: Air Transport Policies and Frequent Flyer Programmes in the European Community - a Scandinavian Perspective. Maj 1999.
- Peter Saabye Simonsen, Birgitte Jørgensen, Derek Robbins: Cycling tourism. Marts 1999.
- Charlotte Rømer Rassing: Survey of Visitors to Bornholm. January 1998 - December 1998. Februar 1999.
- Edited by Jesper Manniche: Searching and Researching the Baltic Sea Region. Proceedings from an international research seminar on Bornholm, April 1998. December 1998.
- Petter Dybedal: Theme Parks as Flagship Attractions in Peripheral Areas. December 1998.
- Carl Henrik Marcussen, Mulighederne for forbedret udnyttelse af IT til markedsføring og slag/distribution af bornholmske turismeprodukter. Oktober 1998.
- Benedicte Bull: Encouraging Tourism Development Through the EU Structural Funds - the implementing of EU programmes on Bornholm and the tourism sector's use of them. September 1998.
- Per Åke Nilsson: Bo på Lantgård - en studie av bondgårdsturism som idé. Juli 1998.
- Ed. by Jesper Manniche: Baltic Social Science Research in Scandinavian countries and Germany. State of the Art. Juli 1998.
- Lars Lund og Ulrik Storm: Bornholms Teknologiske Udvikling - Vurdering af konkrete forslag til IT-investeringer. Maj 1998.
- Tomas Vedsmand: Fiskeriets regulering og erhvervsudvikling - i et institutionelt perspektiv. Ph.d.-afhandling. Maj 1998.
- Carl Henrik Marcussen: Distribution af danske turismeprodukter i Europa - status, trends og udviklingsmuligheder. Maj 1998.
- Charlotte R. Rassing: Survey of Visitors to Bornholm, January 1997 - December 1997.
- Kresten Storgaard, Birgit Jæger, Jesper Manniche, Carl Henrik Marcussen, Jimmi Hansen, Susanne Johansson: Bornholm på Nettet. December 1997.
- Kresten Storgaard, Jesper Manniche, Jimmi Hansen: IT-initiativer på Bornholm. BTU-projektets handlingsrettede arbejde. December 1997.

- Tage Petersen: Videregående uddannelsesinstitutioner og regional udvikling i perifere områder - et case-studie på Gotland. December 1997.
- Jie Zhang og Svend Lundtorp: Bornholms Trafikkens økonomiske og beskæftigelsesmæssige betydning for Bornholm. Oktober 1997.
- Charlotte R. Rassing: STEAM. Datainput og -bearbejdning. Oktober 1997.
- Charlotte R. Rassing: STEAM for Allinge-Gudhjem Kommune. 1995 sammenlignet med 1996. Oktober 1997.
- Charlotte R. Rassing: STEAM for Ebeltoft Kommune. 1995 sammenlignet med 1996. Oktober 1997.
- Charlotte R. Rassing: STEAM for Sydthy Kommune. 1995 sammenlignet med 1996. Oktober 1997.
- Charlotte R. Rassing og Ann. Hartl-Nielsen: Survey of Visitors to Bornholm, January 1996 - December 1996. August 1997.
- Elin Sundgaard: Hotel- og restauranterhvervet - med Bornholm som case. Juni 1997.
- Ann. Hartl-Nielsen, Charlotte Rømer Rassing and Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. October - December 1996. Juni 1997.
- Ann. Hartl-Nielsen, Charlotte Rømer Rassing and Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. July - September 1996. Juni 1997.
- Jie Zhang: The Economic Relations between the European Union and East Asia. Ph.D. thesis. Juni 1997.
- Birgit Jæger & Kresten Storgaard (eds.): Telematics and rural development. Proceedings from an International Workshop on the Danish Island of Bornholm. Juni 1997.
- Svend Lundtorp: Turisme - struktur, økonomi og problemstillinger. Maj 1997.
- Palle Mikkelsen: Status for Bornholm. April 1996.
- Ann. Hartl-Nielsen, Charlotte Rømer Rassing and Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. July 1995 - June 1996. April 1997.
- Anne-Mette Hjalager: Environmental regulation of tourism. Strategies and prospects on three European islands: Bornholm, Mallorca and the Isle of Wight. November 1996.
- Udkantsområder - Regional- og turismeforskning på Bornholms Forskningscenter. En antologi. November 1996.
- Louise Twining-Ward og Tom Twining-Ward: Tourist Destination Development. The Case of Bornholm and Gotland. November 1996.
- Peter Saabye Simonsen og Birgitte Jørgensen: Cykelturisme. En økonomisk og miljømæssig bæredygtig turismereform? Oktober 1996.
- Carl Henrik Marcussen: Turistinformations- og bookingsystemer. Oktober 1996.
- Steen Schønemann: Bornholm: Economic Structures and Development. Oktober 1996.
- Ann. Hartl-Nielsen, Charlotte Rassing Riis, Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. April - June 1996. Oktober 1996.
- Ann. Hartl-Nielsen, Charlotte Rassing Riis, Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. January - March 1996. Oktober 1996.
- Ann. Hartl-Nielsen, Charlotte Rassing Riis, Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. October - December 1995. Oktober 1996.
- Birgitte Nohr Jørgensen: Beskæftigelsesfremskrivninger i RIMO og EMIL. September 1996.
- Stephen Wanhill: Survey of Visitors to Bornholm. July - September 1995. September 1996.
- Kresten Storgaard, Jesper Manniche, Carl Henrik Marcussen: Teknologi-anvendelse og -fornyelse i bornholmske erhverv. September 1996.

- Anne-Mette Hjalager: Miljøinitiativer i turisme og fritid. August 1996.
- Keld Jensen og Tage Petersen: Uddannelsespolitik i et udkantsområde. Juni 1996.
- Keld Jensen og Tage Petersen: Analyse af uddannelsesstrukturen på det bornholmske arbejdsmarked. Juni 1996.
- Anders Fitje: Naturbasert oplevelsesturisme på Bornholm. April 1996.
- Thomas Rafn: Turismens økonomiske betydning for de danske amter. April 1996.
- Kirstin Blomgren Jørgensen: Kirkerne og turismen. Marts 1996.
- Stephen Wanhill: Principles of Tourist Destination Development. Januar 1996.
- Keld Jensen: Befolkningsudviklingen på Bornholm. December 1995.
- Tage Petersen: Interreg-Bornholm. December 1995.
- Birgit Jæger, Jesper Manniche, Carl Henrik Marcussen og Kresten Storgaard: Telematik. Nye veje for Bornholm? November 1995.
- Svend Lundtorp: Denmark og EU's Committee of Regions. Juni 1995.
- Jesper Manniche: Informationsteknologi i bornholmske erhverv. Juli 1995.
- Thomas Rafn: Turismens økonomiske betydning for Bornholm. Juni 1995.
- Susanne Jensen og Christian Hansen: Turisme og beskæftigelse. Marts 1995.
- Steen Schönemann: En ø uden tilskud. Januar 1995.
- Steen Schönemann: Bornholms befolkning, erhvervsstruktur og udvikling. Marts 1994.