

Sammendrag:

Luftfartens samfunnsnytte

Avinors overordnede formål er å legge forholdene til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv lufttransport i alle deler av landet. På denne bakgrunn har Avinor gitt Transportøkonomisk institutt i oppdrag å analysere samfunnsnyttene av norsk luftfart og norske flyplasser. Arbeidet består av en dokumentasjon av faktiske forhold og utarbeiding av et system for årlig rapportering av samfunnsmessig nytte til bruk for Avinor.

Markedet for flyreiser

I Norge er flytransport svært viktig fordi vi ligger avsides til i Europa, har store avstander og kraftig topografi. Kyst-Norge, spesielt i nord, er særlig avhengig av flytransport. I tillegg er mange eksportnæringer, turismen, oljeindustrien og helsesektoren avhengig av god flytransport.

Flyplassdekningen i Norge er svært god. 2/3 av befolkningen har tilgang til flyplass innenfor 1 times reiseveg. På Vestlandet og i Nord-Norge, hvor alternative transportmuligheter er dårlige, har hele 2/3 av befolkningen mindre enn en halvtimes reiseveg til flyplassen. Utbyggingen av kortbanenettet har bidratt til dette.

Reisefrekvensen med fly øker jo nærmere flyplassen man bor. Reisefrekvensen for innenlandsreiser med fly er høyest i Nord-Norge og lavest på Østlandet, mens det er omvendt når det gjelder utenlandsreiser. Nærhet til flyplass er også gunstig for befolkningsutvikling og flytting. Flyplassnære kommuner har hatt en sterkere befolkningsutvikling enn kommuner med større avstand til flyplass.

I 2005 ble det foretatt omlag 9,5 millioner flyreiser innenlands og 10,6 millioner flyreiser til/fra Norge. Dette er en økning på henholdsvis 1,7 % og 9,3 % fra 2004. På reiser fra 400 km og oppover, benytter halvparten av de reisende fly. Den største konkurrenten er biltransport. Utviklingen i antall flypassasjerer er også i stor grad avhengig av konkurransen flyselskapene i mellom. Stor konkurranse gir høy kapasitet og lave priser og dermed mer trafikk. Når omfanget av flytransport reduseres på grunn av økte priser og redusert kapasitet, øker bilens markedsandel på lange reiser.

Innenlands er halvparten av flyreisene forretningsreiser, halvparten fritidsreiser. På utenlandsreisene er omtrent 60 % av reisene fritidsreiser.

En nettverksflygning er en flyreise som består av minst to delreiser i luften. Behovet for nettverksflygninger er stort i Norge pga oljeindustriens behov, den langstrakte formen på landet, det store nettet av svakt trafikkerte flyplasser og det svake befolkningsunderlaget. 42 % av alle innenlandske delreiser er ledd i en nettverksflygning, enten denne er en ren innenlandsreise eller ender i utlandet. På

rene innenlandsflygninger er nettverksandelen 28 %. Det er særlig Nord-Norge og til dels Vestlandet som er avhengig av nettverksreiser.

Olje- og gassektoren er særlig avhengig av flytransport. Hele 21 % av forretningsreisene innenlands og 13 % av alle flyreisene innenlands var tilknyttet olje- og gassektoren. I Agder-fylkene og på Vestlandet var 30 % av forretningsreisene tilknyttet olje- og gassektoren. I tillegg var det i 2004 ca 440 000 enkeltreiser med helikopter til/fra oljeinstallasjoner på kontinentalsokkelen.

Innkommende flyturister til Norge fra utlandet tilbrakte nær 10 millioner gjestedøgn i Norge, og deres forbruk i Norge var på i alt 13 mrd kr. Samtidig reiser flere nordmenn ut, og deres forbruk i utlandet er ca 50 høyere enn utlendingers forbruk i Norge.

Helsesektoren, særlig i Nord-Norge, er i stor grad avhengig av flytransport. Pga lange avstander, tynt befolkningsunderlag og spesialisering innenfor helsetjenesten er det nødvendig å sende pasienter med fly til rett behandlingssted. Andelen medisinske reiser utgjorde 2,6 % av alle reiser for landet som helhet og 13 % på flyreiser innenfor Nord-Norge. På Widerøes ruter til og fra Bodø og Tromsø var hele 20 % av alle reiser medisinske reiser. I tillegg kommer ambulanseflygning.

I vårt langstrakte land er også idretts- og kulturlivet avhengig av flytransport. Anslagsvis 5 % av alle flyreiser er knyttet til dette formålet.

I 2003 kostet gjennomsnittsflybilletten i Norge 2700 kr (t/r). For forretningsreiser var gjennomsnittsprisen 3250 kr, mens den var 2130 for en privat reise. Prisutviklingen reflekterer flyselskapenes produktivitet og konkurransesituasjon, og flyreiser har stor betydning for folks velferd og som innsatsfaktor for næringslivet.

Ringvirkninger

Luftfarten kan betraktes som en produksjonsaktivitet i seg selv (med direkte, indirekte og induserte virkninger) og som en katalysator for næringsutvikling utover ovennevnte:

Virkning	Beskrivelse
1 Direkte	Drift av flyselskap og flyplasser (omfatter flygende personell, tekniske baser, bakketjeneste, Avinor, catering, drivstofforsyning, sikkerhetskontroll, politi/toll, renhold, varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet, parkering, bilutleie, tilbringertransport, flyfrakt mv)
2 Indirekte	Underleveranser (varer og tjenester) til direkte aktiviteter (dekket i regionen)
3 Induserte	Forbruket knyttet til inntekter generert av aktivitet 1 og 2
4 Katalytiske	a- Lokaliseringseffekter (bedrifter og arbeidskraft) b- Reiseliv og handel (etterspørselssideeffekter) c- Produktivitet og investeringer (tilbudssideeffekter)

TØI rapport 807/2005

En kartlegging på flyplassene viser at luftfartssektoren definert som aktivitet på flyplassene og i flyvirksomhet har i alt ca 20 000 årsverk i Norge. I tillegg kommer indirekte og induserte virkninger på 12 000 - 16 000 årsverk. Samlet sysselsetting er dermed 32 000 – 36 000 årsverk. Utenlandske studier antyder at

katalytiske virkninger knyttet til økt produktivitet og investeringer kan utgjøre et tillegg på 80 % av samlet direkte, indirekte og indusert sysselsetting. Med en viss sikkerhetsmargin betyr dette luftfartssektoren gir opphav til 50 000 – 70 000 årsverk i Norge og 30 000 – 40 000 årsverk for Oslo Lufthavns del. Fram mot 2040 kan disse tallene dobles eller firedobles (blant annet som følge av økt trafikk). Vi har da ikke forutsatt endringer i produktivitet eller i omfanget av kommersiell aktivitet på flyplassen. Luftfartssektoren legger beslag på arbeidskraftressurser som alternativt ville hatt en annen anvendelse. Det er derfor bruttotall for luftfartens sysselsettingsmessige betydning som presenteres under.

Sysselsetting og verdi av norsk luftfart, inklusive indirekte, induserte og katalytiske effekter.

	2005	2040, 2 % årlig vekst	2040, 4 % årlig vekst
Direkte sysselsetting (1000 årsverk)	20	40	80
Indirekte og indusert sysselsetting	12-16	24-32	48-64
Katalytisk sysselsetting	18-34	36-68	72-136
Sum sysselsetting (1000 årsverk)	50-70	100-140	200-280
Bearbeidingsverdi (mrd kr)*	35-50	70-100	140-200
Årlig samfunnsøkonomisk kostnad av at 10 % av trafikken må velge annen transport (mrd kr)	2,1	4,2	8,4

TØI rapport 807/2005

* Antatt 0,7 mill kr /årsverk i bearbeidingsverdi. Økonomiske beregninger i faste kostnader og antatt ingen endringer i enhetsverdier.

Beregninger for Oslo lufthavn, basert på flypassasjerenes oppholdstid og gjennomsnittlig døgnforbruk, viser at besøkende flypassasjerer legger igjen omtrent 14 mrd kr i Osloregionen. Nær 8 mrd kr av forbruket var knyttet til nordmenn, mens 6 mrd kr var knyttet til utlendingers forbruk. I alt kan dette tilsvare en sysselsetting på 9 000 personer.

Begrenset flyplasskapasitet kan innebære samfunnsmessige tap. For Bergen lufthavn er det beregnet en svært høy samfunnsnytte av økt flyplasskapasitet. Storparten av gevinsten bunner i verdien av tidsbesparelser for de reisende i forhold til alternativ transport eller av bortfall av reiser. Tilsvarende betraktninger gjelder for andre store flyplasser med kapasitetsbegrensninger.

For Molde lufthavn er det vist eksempler på næringer som er fullstendig avhengige av et godt flytilbud. Dette gjelder skipsutstyr og oljebransjen. For Leknes lufthavn er helse og turisme trukket fram som eksempler.

For Molde lufthavn ble det gjennomført en undersøkelse blant bedriftene i flyplassens influensområde. Resultatene er usikre, men de indikerer at en lufthavn kan ha svært stor betydning for et eksportrettet regionalt næringsliv.

Undersøkelsen viser også at det kan være betydelige variasjoner, avhengig av hvordan det stedlige næringsliv er sammensatt. Det er indikasjoner på at effektene kan overstige de multiplikatorene som er gjengitt i litteraturen, men grundigere undersøkelser bør gjennomføres før nivåene kan fastslås med en større grad av sikkerhet. Et distriktsbasert næringsliv kan være langt mer flyavhengig enn det vi observerer i mer tettbefolkede strøk. En av grunnene er at kontaktmulighetene i forhold til et marked er langt høyere med annen transport i sentrale strøk, enn i distriktene. Studien bør imidlertid betraktes som eksplorativ og som et objekt for mulig oppfølging.

Avinor

Vurderingen av samfunnsnytte inneholder også en vurdering av Avinors tjenester og omdømme. Prisene på Avinors ordinære tjenester har steget mindre enn konsumprisindeksen de siste ni årene. Tar vi med sikkerhetsavgiften som ble innført etter nye securitybestemmelser i kjølvannet av hendelsene i september 2001, har prisen steget mer enn konsumprisindeksen. Kostnadene ved security-tiltak utgjorde 400 mill kr i 2004.

Avinor er selvfinansierende og hadde inntekter på 5,4 mrd kr i 2004. Nær 40 % av inntektene var kommersielle inntekter. Intern kryssubsidiering mellom lønnsomme og ulønnsomme flyplasser utgjorde i alt 740 mill kr.

Regulariteten, som er den andel av planlagte avganger som faktisk blir gjennomført er høy i Norge (98%). Punktligheten, som er den andelen av gjennomførte avganger som skjer innen maksimalt 15 minutters forsinkelse, er også høy i Norge. OSL hadde 87 % punktlighet i 2004, noe som var den beste punktligheten blant de 27 største europeiske lufthavnene. Punktligheten gikk ned i 2004 og 2005.

Driftskostnader og antall sysselsatte per million passasjerer er benyttet som indikator for produktivitetsutviklingen. Det er tegn til stordriftsfordeler i flyplassdriften, men omfanget av flytekniske verksteder/baser og kommersiell virksomhet varierer mellom flyplassene og kan forstyrre sammenlikninger.

Det er foreslått å gjennomføre en omdømmeundersøkelse i de kommuner hvor Avinor har lufthavner. Formålet med denne er å få fram i hvilken grad kommunen og lokalt næringsliv er fornøyd med den lokale flyplassen, dens ledelse, Avinors lydhørhet overfor lokale krav, samarbeidsforholdene mv. I tillegg vil brukerundersøkelser på flyplassene og eventuell en undersøkelse av Avinors omdømme sammenliknet med andre bedrifter gi god informasjon. I kapittel 8 er det foreslått et sett av indikatorer som kan nyttes i Avinors rullerende rapportering av samfunnsnytte.

Framtida

Det er all grunn til å tro at luftfarten vil fortsette å vokse framover, selv om veksten kan bli lavere enn til nå. Fram mot 2040 vil trafikken kunne bli doblet eller firedoblet. Framtidig vekst vil stille Avinor overfor mange utfordringer:

- Sørge for tilstrekkelig kapasitet, særlig med hensyn til rullebaner, men også med hensyn til flygeledning og terminaler.
- Sikre langsiktige rammebetingelser som setter Avinor i stand til å løse sine oppgaver. Dette vil nok også måtte innebære at man tar på seg visse samfunnsforpliktelser.
- Fortsatt ha sterkt fokus på regularitet og punktlighet.
- Arbeide aktivt for å redusere luftfartens miljølemper og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå.
- En stor del av framtidig vekst vil bli såkalt lavpristrafikk. Dette innebærer at Avinor må få ned kostnadene på sine tjenester om denne trafikken skal bli realisert fullt ut. Dette kan også innebære nye driftskonsepter.

- Differensierte priser og tjenester for bedret kundetilpasning kan bli nødvendig. Samtidig bør prisingen ta hensyn til kapasitetssituasjonen og betalingsviljen ved at en øker prisene der/når man nærmer seg kapasitetsgrenser og holder dem lavere ellers. Dette vil bidra til å øke samfunnsnyttien.
- Usikkerhet knyttet til framtidige miljørestriksjoner eller –avgifter stiller store krav til rett kapasitetstilpasning og økonomisk robusthet.
- Økt innenlands turisme basert på en økning i korte ferier kan utgjøre et stort vekstpotensial, hvor flytrafikk vil spille en avgjørende rolle. Avinor må her spille på lag med flyselskap og reiselivsnæringer for å utløse dette potensialet.
- Flyplasser har stor betydning for de regioner de betjener. Avinor bør derfor utvide samarbeidet med lokale interesser med tanke på en langsiktig utvikling av luftfarten i regionen.

Framtidige forskning på ringvirkninger av luftfarten bør særlig fokusere på katalytiske virkninger som er lite belyst til nå.