

Sammendrag:

# Luftfartens betydning i en global verden

TØI rapport 1158/2011

Forfatter(e): Tom Erik Julsrud, Anne Gjerdåker, Harald Thune-Larsen  
Oslo 2011, 91 sider

---

**Norske virksomheter blir i stadig sterkere grad integrert i globale produksjonsnettverk. Dette gjelder spesielt for de større internasjonale selskapene, men også for de mange små- og mellomstore bedriftene (SMB) i Norge. Den fremvoksende globaliserte økonomien gjør at luftfart i kombinasjon med informasjon og kommunikasjonsteknologi har fått en ny og viktigere rolle. Selv om flymarkedet er konjunkturfølsomt, gjennomfører norske virksomheter stadig flere interkontinentale reiser, spesielt til USA og Asia. Motivene for flyreiser til utlandet er mangfoldige og i stor grad bransjerelatert. Et fellestrekk er imidlertid at uformell kontakt og personlige relasjoner spiller en sentral rolle, og at det finner sted en økende grad av kunnskapsbasert prosjektsamarbeid. Disse forholdene understøtter behovet for fysiske møter, og derigjennom også flyreiser. En økt orientering mot markedene i Asia, slik vi ser i dagens norske næringsliv, kan bidra til å forsterke denne utviklingen. Godstransport med fly spiller en stadig viktigere rolle de siste årene, spesielt knyttet til frakt av fersk laks til markeder i Asia og USA.**

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Avinor for å frembringe ny kunnskap om luftfartens rolle i de pågående globaliseringsprosessene innenfor norsk næringsliv. Resultatene bygger på en gjennomgang av eksisterende litteratur, analyser av reisevaneundersøkelsen for fly (Fly RVU) og informasjon vi har fått tilgang til gjennom samarbeid med et utvalg norske virksomheter. Vi vil her presentere hovedresultater fra de fem hovedkapitlene i rapporten.

## Transnasjonale selskaper blir stadig viktigere aktører i den globale økonomien

I økonomisk forstand innebærer globalisering en utvikling mot stadig sterkere sammenknyttede globale kretsløp av produksjon, distribusjon og konsum. En viktig drivkraft bak globaliseringen er en tiltagende *liberalisering* av verdenshandelen, spesielt i regi av Det Internasjonale Pengefondet (IMF), Verdens handelsorganisasjon (WTO) og Verdensbanken. Utviklingen av EUs indre marked har videre åpnet for en langt større grad av økonomisk samhandling enn tidligere. Sammenbruddet i Sovjetunionen og etter hvert hele det politiske og økonomiske systemet som dominerte det tidligere Øst-Europa har også bidratt til utbredelsen av en mer vidtrekkende global handel. I nyere tid har denne utviklingen blitt forsterket ved at tidligere lukkede markeder har åpnet seg og blitt integrert i den internasjonale markedsøkonomien, først og fremst Kina og India.

En annen sentral drivkraft bak globaliseringen er reduserte kostnader til *transport og kommunikasjon*. Reduserte transportkostnader har gitt stor vekst i vare- og materialflyt, og bidratt til økt grad av geografisk spesialisering. De siste tiår har denne prosessen blitt ytterligere akselerert gjennom utviklingen av kommersielle jetfly og containertrafikk. Den teknologien som mest av alt har bidratt til å endre relasjoner på en global skala er likevel informasjons- og kommunikasjonsteknologien (IKT). Det har de siste tiårene funnet sted en dramatisk spredning av internett, og kommunikasjon via internett har erstattet en rekke konvensjonelle kommunikasjonsmetoder og gjort informasjon tilgjengelig på helt nye måter.

En tredje grunnleggende drivkraft bak den økonomiske globaliseringen er *konkurransen*. IKT-utviklingen, liberalisering og deregulering av internasjonal handel og investeringer har endret den globale konkurransens dynamikk og bidratt til fremveksten av globale produksjonsnettverk. At konkurranse ikke lenger har nasjonale grenser har to implikasjoner: spredning og integrasjon. Det stilles større krav til foretak om å være tilstede i alle vekstmarkeder. Samtidig må foretaket integrere sine aktiviteter globalt for å utnytte og koordinere koblinger mellom ulike steder. Global konkurranse har dermed endret betingelsene for foretaksorganisering, vekst og lokalisering. Konsekvensen er at konkurranseevne i økende grad avhenger av evnen til selektivt å nyttiggjøre seg ressurser og spesialiserte ferdigheter på en global skala.

Økt globalisering betyr ikke at verdensøkonomien er blitt mer åpen, men at den i økende grad er sammenkoblet, noe som hovedsakelig skyldes fremveksten av integrerte globale produksjonsnettverk. De *transnasjonale selskapene* (TNS) spiller en nøkkelrolle i å koordinere globale disse produksjonsnettverkene. Antall TNS har vokst eksponentielt de siste tre tiårene, og står i dag for to tredjedeler av verdens eksport av varer og tjenester. Sammen med nasjonalstater fremstår disse selskapene som de viktigste aktørene innenfor den nye verdensøkonomien.

## Sterk vekst i interkontinentale reiser til Asia

Det norske flymarkedet er stort og økende, og reisene blir stadig lengre. Utenlandstrafikken har økt raskest de siste 20 åra, og det er særlig fritidstrafikken som øker. Yrkestrafikken utenlands har ikke økt like raskt selv om også den har doblet seg på de siste 20 åra.

Reiser til Europa hadde sterk vekst i perioden 2003-2009 som følge av framveksten av nye destinasjoner med lavkostselskap. I det lange løp er det likevel mest sannsynlig at interkontinentale reiser vil fortsette å vokse sterkt, ikke minst som følge av sterk økonomisk vekst i Asia. Videre vil nok lavkostselskap også etablere tilbud på interkontinentale ruter i fremtiden. Nord-Amerika er fremdeles viktigste reisemål utenfor Europa, men Asia haler innpå.

- I 2009 var det 600 000 enkeltreiser til Asia og 750 000 til Nord-Amerika
- Asia-trafikken ble firedoblet fra 1998 til 2009, mens trafikken til Nord-Amerika økte med 1/3.
- Fortsetter veksten fra perioden 2003-2009, vil det i 2015 være tre millioner interkontinentale reiser til/fra Norge, og Asia vil ha passert Nord-Amerika som viktigste reisemål.

- Fallende vekstrater preger de modne markedene som USA og deler av Europa, mens det forventes sterkere vekst i nye markeder.
- Internasjonale trafikkprognoser viser høyere passasjervekst til asiatiske destinasjoner enn til destinasjoner i Europa og USA.
- De virkelige mobile gruppene er hovedsakelig yrkesreisende.
- Omtrent all vekst i innkommende turisme de siste 10-12 år er flybasert.
- Det er vinterturismen som har økt mest.
- Flytrafikken er følsom for konjunktursvingninger, noe som ga seg uttrykk i en midlertidig reduksjon i flytrafikken under finanskrisen.
- Innenlands har den årlige veksten falt fra syv prosent på 1980-tallet til to prosent på 2000-tallet. Utenlandstrafikken har imidlertid fortsatt å vokse med seks prosent årlig de siste ti år.

## **Luftfarten er avgjørende for å knytte sammen norske selskapers globale operasjoner**

Flyreiser er en sentral forutsetning for måten disse virksomhetene drives på og grunnleggende for utvikling av nye globale markeder. Intervjuer med ledere og utvalgte ansatte i norske virksomheter med omfattende internasjonalt engasjement indikerer likevel en viss ambivalens i forhold til videre utviklingen av interkontinentale personreiser. Mens vel halvparten tror på en fremtidig økning, er en tredjedel usikre, og et mindretall trodde omfanget ville bli mindre. I tilfeller der markedene er nedadgående er personreiser noe som raskt blir gjenstand for reduksjoner.

Personreiser er likevel helt avgjørende for virksomhetene, og spesielt knyttet til samarbeid i prosjekter og rådgiving og konsulentvirksomhet. Høyt kunnskapsinnhold og kompleksitet innenfor oppgavene bidrar til å styrke behovet for umiddelbar kontakt. Betydningen av uformelle og spontane møter er vanskelig å overvurdere, og er spesielt viktig for de voksende markedene i Asia. Dette gjør at bruken av videokonferanser og annen kommunikasjonsteknologi kun i begrenset grad kan forventes å redusere behovet for utenlandsreiser med fly. Mange personreiser, spesielt innenfor maritim sektor og oljebransjen, fremkommer også som følge av behov for inspeksjoner av fysiske anlegg, og i tilknytning til forflytninger av mannskap til plattformer og tekniske anlegg.

Når det gjelder flyfrakt er dette av økende betydning spesielt for oppdrettsnæringen som transporterer fersk laks på fly til Asia og USA. For disse selskapene representerer selv korte sammenbrudd i luftfarten, forårsaket av vulkanutbrudd og lignende, betydelige økonomiske konsekvenser. For humanitære organisasjoner som Røde Kors er flyfrakt avgjørende for å kunne gjennomføre nødhjelpsaksjoner. For oljebransjen er flyfrakt viktig når det er noe som haster. Vanlige, planlagte transporter går imidlertid med bil eller skip. Om det derimot gjelder en kritisk del som må raskt på plass, er utgiften til flyfrakt liten sammenliknet med tapet en eventuell produksjonsstans ville medføre.

For alle virksomhetene har sikkerhet og risiko knyttet til utenlandsreiser blitt et viktigere tema de siste årene, og alle har utviklet nye systemer for å registrere bedriftens reiser. Likeledes har miljøaspekter, og mulighetene for å kartlegge miljømessige aspekter ved utenlandsreisene, blitt et viktigere tema de siste årene.

Et fellestrekk for de fleste virksomhetene beskrevet i dette prosjektet (Statoil, Seadrill, DNV, Røde Kors og Telenor) var at de hadde et mål om å etablerte sterke avdelinger i sine respektive utenlandsoperasjoner, med utstrakt bruk av lokal arbeidskraft, og med utstrakt samarbeid fra de nærliggende operasjoner. Dersom en slik utvikling videreføres vil dette trolig medføre at reisemønsteret blir mindre sentralisert rundt hovedkontorene i Norge, og i større grad involverer reiser mellom de ulike utenlandske operasjonene.

## Norsk luftfart i år 2040 – vekst eller stagnasjon?

Med utgangspunkt i scenariometodikk rendyrkes to ulike utviklingsstrekk innenfor global luftfart. I det første scenariet (*Stagnasjon*) forutsettes en moderat økonomisk vekst både i EU og i Norge. Den økonomiske veksten i Asia fortsetter og flytrafikken i og til/fra Asia vokser relativt sterkt. Oljeprisen stiger til 250 \$ per fat. Kostnadsøkninger og stagnasjon i luftfartsbransjen i Europa fører til konsolidering av bransjen og SAS innlemmes i et større nettverkselskap, mest sannsynlig Lufthansa. Det er ingen nettverkselskap som bruker Oslo som base for sine interkontinentale flygninger. Dette betyr at hele det norske markedet i hovedsak må søke seg til et utenlandsk knutepunkt når de skal reise interkontinentalt. Enkelte interkontinentale turistruter med lavkostselskap blir opprettet, men ingen nye ruter rettet mot næringslivets behov.

Videre reduseres konkurransen slik at prisene øker som følge av dette, i tillegg til prisveksten som skyldes økt oljepris. Dermed blir prisen på interkontinentale flygninger ca 50 prosent dyrere enn i 2010. Også europeiske flygninger blir dyrere, men prisøkningen antas å bli 30-40 prosent i dette markedet fordi lavkostselskapene forutsettes å være av stor betydning. Trafikkveksten på utlandsrutene blir relativt svak. Europa får noe trafikkvekst, både i yrkestrafikk og fritidstrafikk. De høye prisene gjør at det er de mest velstående som øker sin reisefrekvens til utlandet.

I det andre scenariet (*Vekst*) forutsettes en økonomisk vekst i EU på to prosent per år og tre prosent i Norge. Den økonomiske veksten i Asia fortsetter og flytrafikken i og til/fra Asia vokser sterkt. Oljeprisen ligger på 130 \$ per fat. Det antas at Oslo i 2040 får 15 nye direkte interkontinentale ruter. På rutene vestover kan Oslo få tilførselstrafikk fra resten av Norden fordi Oslo ligger geografisk riktig til. Dette skaper grunnlag for flere ruter og bedre frekvens. Videre blir det redusert lekkasje til København og Amsterdam. I alt gir dette ca 15 nye ruter som kan gi ny interkontinental trafikk på ca to millioner passasjerer til/fra OSL per år. Noen destinasjoner vil også bli mer aktuelle som følge av volumvekst. Ut fra en ren volumbetraktning er det spesielt ruter til verdens to mest folkerike nasjoner, Kina og India, som kan bli aktuelle destinasjoner, mens andre destinasjoner kan få aktualitet på grunn av popularitet som feriemål eller omfattende forretningsaktivitet.

## **Implikasjoner av scenariene**

For Avinor betyr et høyt vekstscenario høy inntektsvekst, men også økende investeringskostnader pga økende behov for kapasitet. Forskjellen mellom scenariene knytter seg mest til veksten i utenlandstrafikken der Avinor får høyest inntekter per passasjer pga høye kommersielle inntekter. Dermed får scenariene større relative konsekvenser for Avinors inntektsgrunnlag enn for Avinors trafikkutvikling.

Scenariene innebærer svært forskjellig utvikling i flytilbudet. Næringslivet vil alltid etterlyse best mulige flyforbindelser til viktige destinasjoner, og nærhet til en sentral lufthavn er vesentlig for mange bedrifter. I lokaliseringsevurderinger vil flytilbudet være en av flere faktorer som spiller inn. Lufthavner i Norge kan ikke konkurrere med flytilbudet i London og Paris, men i høyeste grad med lufthavner i nabolandene og med andre byer med mer begrenset flytilbud. Stagnasjonsscenariet gjelder internasjonalt, men mangelfullt rutetilbud vil ramme mindre og perifere steder med omfattende globalt nettverk hardest.

Utviklingen i flytilbudet har også betydning for utviklingen i flybasert turisme. Hvis dynamikken i tilbudsutviklingen reduseres vil også veksten i innkommende turisme bli lavere. Mye av turismen går til områder med begrenset næringsgrunnlag der turismen betyr mye for sysselsetting og verdiskaping.

Vekstscenarioet betyr mer direkte ruteføring enn stagnasjonsscenarioet. Det gir i utgangspunktet lavere utslipp per passasjer. Samtidig blir det flest passasjerer i vekstscenarioet. Nettoeffekten avhenger av flere faktorer som ikke er vurdert nærmere her.