

Sammendrag:

Økonomiske og geografiske virkninger av Gardermoen 2001

Denne rapporten dokumenterer en første etterstudie av geografiske og økonomiske langtidsvirkninger av den nye hovedflyplassen på Gardermoen.

Denne ettersituasjonen defineres som ca årsskiftet 2001/2002, dvs tre år etter åpningen. Det er et av målene å presentere denne kartleggingen av Gardermoen på en så ryddig og 'gjennomsiktig' måte at kartleggingen med jevne mellomrom kan gjentas på en sammenlignbar måte.

Virkninger kan kategoriseres på en rekke forskjellige måter. Én hensiktsmessig måte kan være å skille mellom direkte, indirekte, induserte og katalysator-virkninger.

Direkte virkninger er her definert som sysselsetting, inntekt/verdiskaping, produksjon og skatteinngang som i sin helhet eller i det vesentligste kan knyttes til driften av flyplassen og lokalisert enten på selve lufthavnområdet eller dets umiddelbare nærhet. *Indirekte virkninger* defineres som tilsvarende virkninger generert av de direkte virkningene og nedfelt i økonomien som underleverandører av varer og tjenester til disse, og uavhengig av lokalisering. *Induserte virkninger* defineres som tilsvarende virkninger generert av forbruket av inntektene i de direkte og indirekte virkningene, og omfatter m a o alle slags bedrifter og tjenester. *Katalytiske virkninger* defineres som tilsvarende konsekvenser av en økonomisk utvikling generert av flyplassbetinget tilgjengelighet til markedet.

Vi har etter hvert fått mange undersøkelser av flyplassens betydning for sin region, med basis i den virkningsstruktur som er beskrevet her. Men det er få eksempler på at man har gjennomført den datainnsamling som er nødvendig for å beregne troverdig noe annet enn de primære, direkte virkningene. Vi har her forsøkt å ta noen steg videre i forhold til dette.

Datainnsamlingen i et prosjekt som hviler på primærdata er risikofyllt, fordi man er avhengig av folk og bedrifters velvilje til å svare.

Med bakgrunn i litteraturstudier og undersøkelser fra andre flyplasser med mer eller mindre samme siktemål som denne undersøkelsen, har vi formulert noen i hvert fall i formen enkle spørsmål om sysselsetting og økonomi overfor virksomhetene som er direkte forbundet med driften av flyplassen, og medlemmene i Innovasjon Gardermoen, interesseorganisasjonen for flyplassregionens bedrifter. Rapporten drøfter i detalj spørreskjema, praktisk opplegg, databearbeiding og representativitet.

Resultatene av undersøkelsen kan kort oppsummeres slik:

- Direkte sysselsettingsmessige og økonomiske virkninger av virksomheter direkte knyttet til driften av flyplassen, dvs flyselskaper og tilknyttede tjenester, offentlige myndigheter og tjenester, handelsvirksomhet av forskjellige slag og andre tjenester, har i dag til sammen ca 12 200 ansatte og ca 10 500 årsverk. Dette er nesten 20% flere enn gamle Gardermoen og Fornebu hadde til sammen.
- I bostedssammenheng er det i dag to omtrent like store tyngdepunkter: Romerike og Oslo/Asker/Bærum, som hver har en andel av de ansatte på 35-40%. Øvre Romerikes andel alene, med stor konsentrasjon til Ullensaker, er ca 30%.

Gardermoen-bedriftene står samlet for en omsetning ca 18 milliarder kroner, og med en lønnsandel på ca 3,8 milliarder.

Når disse lønnsinntektene forbrukes til skatter, sparing og vanlig forbruk, kan de tilsvare ca 2 200 årsverk i salg- og tjenestevirksomheter. Forutsetter vi at forbruket skjer lokalt i samme forhold som hjemstedene fordeler seg geografisk, vil 6-700 av disse årsverk kunne være lokalisert til Øvre Romerike.

Leverandørstrukturen er en annen indikator på den geografiske fordelingen av virkninger. En kartlegging av den viser at Oslo, som for Fornebu, er adresse for over 40% av leverandørbedriftene. Ullensaker er det andre helt dominerende tyngdepunkt i så måte, med 25% av disse bedriftene.

- Betydningen av indirekte virkninger kan illustreres av medlemsbedriftene i Innovasjon Gardermoen (IG) og deres avhengighet av flyplassen, og om vi ser bort fra de medlemmene som er direkte flyplasstilknyttet.
- I gjennomsnitt er disse IG-bedriftenes avhengighetsgrad i dag ca 20%. Et bilde på hva dette betyr, er at de til sammen tilsvarer en 100% flyplassavhengig bedrift med en omsetning på ca 2,9 milliarder kroner fordelt på ca 1500 årsverk, hvorav ca 1 000 på Øvre Romerike, forutsatt en geografisk fordeling som for medlemsbedriftenes adresser.

Lønnsandelen skaper også her forbruksgenerert sysselsetting, kanskje 350 årsverk, hvorav så mange som ca 250 kan være lokalisert til Øvre Romerike.

Framtidsperspektivet belyses ved at over halvparten av bedriftene mener flyplassens betydning vil bli større enn i dag.

- En viktig indirekte virkning er de beløp flypassasjerene legger igjen under sine besøk til Oslo og Akershus. Dette beløp er beregnet til ca 9 milliarder kroner årlig. Det aller meste, kanskje 8 milliarder, legges igjen i Oslo. Romeriksregionen er nå som før mindre aktuelt som besøkssted, men befolknings- og næringslivsutviklingen her viser at potensialet også når det gjelder slike virkninger er betydelig.
- Samlet har vi gjennom våre undersøkelser tallfestet Gardermovirkninger tilsvarende ca 21 000 årsverk og ca 24 500 arbeidsplasser. Ca 5 200 årsverk og ca 6 100 arbeidsplasser kan ha bostedsadresse Øvre Romerike.

Disse virkningene representerer en samlet omsetning på ca 35 milliarder kroner, hvorav Øvre Romerike kan stå for ca 9 milliarder.

Store som disse tallene er, så representerer de allikevel ikke totaliteten. Det kan vi si med stor sikkerhet, selv om vi foreløpig ikke vet *hvor* stor andel av de totale virkningene vi har klart å identifisere i denne undersøkelsen, eller hvor de uidentifiserte virkningene i hovedsak har nedfelt seg.

Men om vi som en illustrasjon velger det vanlig anvendte gjennomsnittet for europeiske flyplasser for forholdstallet mellom totale virkninger og direkte virkninger, dvs ca 3,5, finner vi at Gardermoen 2001 representer ca 43 000 arbeidsplasser og ca 36 000 årsverk.

Det er til slutt nødvendig å understreke at noen av disse tallene er usikre, men at de til sammen skulle gi et troverdig bilde på størrelsesorden.

Den generelle hovedkonklusjonen i denne undersøkelsen er:

Vi har vist at de økonomiske virkningene av Gardermoen er reelle og målbare, at de er betydelige og at vi ser en utvikling der mange av dem allerede manifesterer seg i flyplassens nærregion, samtidig som vi kan si at potensialet for nærregionens andel av de totale virkningene ennå ikke er nådd.