

Full fart framåt! Flygets betydelse för jobb, innovationer och lokal utveckling

Nima Sanandaji

Föreningen Svenskt Flyg är en intresseorganisation som kommunicerar idéer, åsikter och kunskap om det kommersiella flyget och flygindustrin i Sverige. Syftet är att öka medvetenheten om flygnäringsens ekonomiska och sociala samhällsnytta så att flygnäringsen ges möjligheter att verka och utvecklas till i Sverige. Svensk flygnäring skapar över 80 000 jobb i Sverige plus ytterligare 100 000 jobb inom turistnäringen och bidrar årligen med 53 miljarder till svensk BNP.

Sammanfattning

Flygkommunikationer möjliggör smidiga och snabba resor mellan orter och länder som ligger långt från varandra. Därför spelar flyget också en avgörande roll för samhällsekonomin i en alltmer globaliserad värld. Flyget är dessutom det dominerande transportslaget för turister som söker sig till Sverige och som i sin tur bidrar till en turistnäring som omsätter nära 255 miljarder kronor och över 160 000 helårsanställningar. Studier visar att nya flyglinjer kraftigt ökar attraktionskraften för det stigande antalet globala turister. Som diskuteras i denna rapport medför även en rad andra långsiktiga samhällstrender att betydelsen av goda flygkommunikationer växer.

I takt med att vi får ett alltmer kunskapsbaserat samhälle ökar inte enbart utbytet med elektronisk kommunikation mellan olika städer och länder, utan också fysiska möten då personer med expertkunskaper behöver resa för att fördjupa kunskapsutbytet. Att tjänsteexporten ökat till 15 procent av den samlade ekonomiska produktionen i Sverige illustrerar det stigande behovet av personresor över gränserna. Hur pass globaliserad arbetsmarknaden upplevs av det lokala näringslivet beror inte främst på hur långa de fysiska avstånden är, utan snarare på hur smidigt och snabbt resor kan ske. Långa resor sker närmast uteslutande med flyg. Om de svenska företagens förutsättningar till internationellt utbyte ska vara goda - och bli bättre - är det centralt att infrastrukturen för flyget fungerar väl i alla delar av landet.

Forskningen visar att kunskapsintensiva företag tenderar att etablera sig i nära anslutning till flygplatser. Flygplatser spelar en avgörande roll för möjligheten att attrahera innovativa företag, men också för attraktionskraften gentemot internationella talanger. Högkvalificerade arbetskraftsinvandrare är mobila över landgränserna, och värdesätter att smidigt kunna resa till andra delar av världen. På samma sätt sker mycket av forskningen inom ramen för internationella samarbeten. Därför är goda flygkommunikationer närmast en förutsättning för att orter och regioner ska kunna ha välfungerade vetenskapliga institutioner. Flyget är också betydelsefullt för transporter av värdefulla varor som behöver skickas med korta ledtider över landgränserna. I en tid då internationellt utbyte ökar är det angeläget att inte endast människor, utan också exempelvis läkemedel, vetenskapliga prover eller industriella prototyper, snabbt kan färdas från en punkt till en annan.

Det finns goda skäl att med framförhållning planera för framtidens infrastruktur. Den förväntade ökningen av flygtrafiken, liksom de samhällstrender som innebär att flyget blir allt viktigare för samhällsekonomin, medför att det finns väl underbyggda skäl att investera i den transportinfrastruktur som främjar smidiga flygkommunikationer. Ju bättre möjligheterna blir att resa inom och utom Sverige, desto bättre förutsättningar skapas för innovationer, jobbtillväxt och regional utveckling.



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning.....	6
Transportkommunikationer och ekonomisk utveckling.....	6
Flyget och den globala mobiliteten.....	8
Flyget och den moderna tjänsteekonomin.....	10
Noder i ett globaliserat samhälle.....	11
Effektiva logistikkedjor för högvärdiga varor.....	14
Förseningar är kostnadsdrivande.....	15
Behov av framtidsinvesteringar.....	17
Diskussion.....	20
Referenser.....	22



Inledning

Historien visar att samhällsutvecklingen är nära länkad till transportinfrastrukturens utbyggnad. Städer har vuxit fram längs med handelsrutter, medan vägar och hamnar har byggts för att länka samman befolkningscentra. Den infrastruktur som möjliggör smidiga handelsflöden och personliga resor är än idag avgörande för att såväl enskilda orter som hela regioner ska vara attraktiva att bo i, jobba i och besöka. Inte minst gäller detta flyget – det senaste tillskottet bland de stora transportslagen.

Sedan mitten av 1900-talet har flygtransporter blivit alltmer viktiga och populära. Varje år sker nära 400 000 landningar på Sveriges 41 flygplatser. Det samlade antalet passagerare uppgår till nästan 30 miljoner. Medan vissa färdas enstaka gånger per år reser andra regelbundet i tjänsten.¹

Mobiliteten som flyget erbjuder oss har ett egenvärde.² I dag kan många människor under sin livstid se avlägsna delar av världen, tack vare flygets tillgänglighet för många människor. För bara några generationer sedan var detta en lyx som enbart ett fåtal rika och äventyrslystna individer kunde unna sig.

Som denna rapport lyfter fram är flygkommunikationer inte bara fördelaktiga eftersom de låter oss åka på spännande resor eller besöka vänner och bekanta i andra delar av världen. Forskningen pekar också på att goda flygkommunikationer är avgörande för en växande samhällsekonomi liksom för vetenskapligt utbyte i en globaliserad värld.³

Flygets roll för en livskraftig samhällsekonomi är mycket betydelsefull. En rapport bedömer

att luftfartssektorn skapar ca 83 000 jobb och bidrar till 53 miljarder kronor årligen till svensk samhällsekonomi. Genom att främja turismen ger luftfarten ytterligare drygt 100 000 arbetstillfällen och 68 miljarder kronor i ekonomisk aktivitet.⁴ Utöver detta spelar flygkommunikationer också en avgörande roll för det svenska näringslivet. Utan möjligheten till de snabba kommunikationer som flyget erbjuder skulle Sverige närmast bli isolerat i en globaliserad värld.

De framtidsreder som diskuteras i denna rapport leder till att städer och regioner inte bara har stora, utan dessutom växande, behov av välfungerande infrastruktur för flygkommunikationer.

Transportkommunikationer och ekonomisk utveckling

Det är välkänt att investeringar i olika former av transportinfrastruktur stimulerar ekonomisk tillväxt. När kommunikationerna förbättras brukar utvecklingen ta fart i städer, regioner och länder.⁵ Sambandet kan ha två möjliga förklaringar. Den första förklaringen är att investeringar i förbättrade kommunikationer sker där tillväxten redan är på väg. Den andra förklaringen är att förbättrade transportmöjligheter i sig främjar utvecklingen.

Det är inte alltid lätt att reda ut i vilken riktning orsakssambanden pekar. Lyckligtvis är det möjligt att studera så kallade "naturliga experiment". Med det menas situationer där man kan identifiera politiska motiv, annat än framtida tillväxtförmåga, som leder till att infrastrukturinvesteringar förändrats i specifika regioner.

1. SOU 2012:27.

2. En djupgående diskussion om frågan förs i Rankka, Ydstedt och Johansson (2010).

3. Se exempelvis Appold och Kasarda (2006).

4. Oxford Economics (2011).

5. Se exempelvis Berechman, Ozmen och Ozbay (2006).



När sådana situationer uppstår kan forskare utreda huruvida investeringar i transportinfrastruktur i sig främjar tillväxten eller inte. Studierna pekar på att jobbskapande och ett växande näringsliv mycket riktigt är resultatet av investeringar i transportinfrastruktur.⁶

Det är samtidigt viktigt att tolka resultaten i rätt kontext. Forskningsgenomgångar stödjer bilden att investeringar i infrastruktur inte kan ses som en garant för tillväxt, men däremot som en nödvändig förutsättning för att stimulera underliggande tillväxtpotential.⁷

En genomgång som utförts av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut sammanfattar forskningslitteraturen med "att investeringar i infrastruktur kan ha betydelse för nationell och regional tillväxt. Effekterna är dock beroende på de specifika förutsättningarna". Vidare noteras att förbättrad infrastruktur, genom att sänka kostnaderna för näringslivet, kan främja produktiviteten och tillväxten.⁸

En offentlig utredning i Storbritannien har dragit slutsatsen att investeringar i transportinfrastruktur stimulerar regional utveckling, genom att reducera transportkostnaderna för företag, arbetare och konsumenter. I takt med att transportpriserna faller ökar den effektiva storleken hos regionala marknader, vilket intensifierar konkurrensen och skapar tillväxtmöjligheter för framgångsrika företag. Därmed uppmuntras ökad effektivitet samt innovationer.⁹

Även andra studier har dragit slutsatsen att

investeringar i transportinfrastruktur främjar regional utveckling.¹⁰ Förbättrad infrastruktur främjar billigare, mer tillförlitliga och smidigare kommunikationer, vilket i sin tur skapar bättre möjligheter för effektivisering och utveckling av verksamheter.¹¹ Å andra sidan tenderar regioner med svag ekonomisk utveckling att präglas av outvecklad infrastruktur.¹²

Politikerna tycks inte genom infrastruktur-satsningar kunna centralplanera i vilka delar av landet tillväxten bör ske.¹³ Således är det rimligt att betrakta välfungerande transportinfrastruktur som en del av företagsklimatet, snarare än som substitut till en i övrigt tillväxtfrämjande näringspolitik.

Ett antal studier har analyserat den specifika frågan om kopplingen mellan tillväxt och investeringar i infrastruktur för flyget. Till att börja med går det att notera att flygplatser brukar utvecklas till viktiga ekonomiska centra. Anledningen är att en rad tjänster som exempelvis taxifärder, servering av mat samt försäljning av olika varor sker i anslutning till flygplatser. De resenärer som lockas till städer och regioner via flyget tenderar samtidigt att med sin köpkraft stimulera den lokala ekonomin.¹⁴

Flygplatser har även kommit att spela en viktig roll för orter som vill attrahera högkvalificerade individer och innovativa företag. Kunskapsintensiva näringar främjas av tillgång till flygplatser eftersom flyget gör det möjligt att konkurrera på en europeisk eller rentav internationell miljö. Talangfulla medarbetare som pendlar mellan

6. Rauch (1995); Kemmerling, och Stephan (2000).

7. Button och Reggiana (2011).

8. Isacson och Hultkrantz (2004).

9. HM Treasury och Department of Trade and Industry (2001).

10. Se exempelvis da Mata m.fl. (2005)

11. Kim, Koo och Lee (1999).

12. OECD och Leed (1999).

13. Ottaviano (2008) samt Philippe (1999).

14. Macário och Silva (2009).



olika orter eller länder har också tydligt behov av närhet till flygplatser. Många företag som är beroende av internationella kontakter samt säljer varor och tjänster med högt värdeinnehåll lockas därför att etablera sig i nära anslutning till flygplatser.¹⁵

En annan studie söker reda ut orsakssambanden mellan tillväxt och aktivitet i flygplatser. Det visar sig att passageraraktivitet i flygplatser i sig främjar tillväxten.¹⁶ Denna slutsats förvånar egentligen inte, eftersom flyget spelar en så pass avgörande roll för möjligheten till punktliga och långa resor.

Flyget och den globala mobiliteten

Flyget kan ses som en integrerad del av den globaliserade världen, framförallt när det gäller transporter av personer snarare än varor. Handeln är globaliserad eftersom det går att till rimliga kostnader transportera varor över världen, framförallt på fartyg, lastbil och tåg.

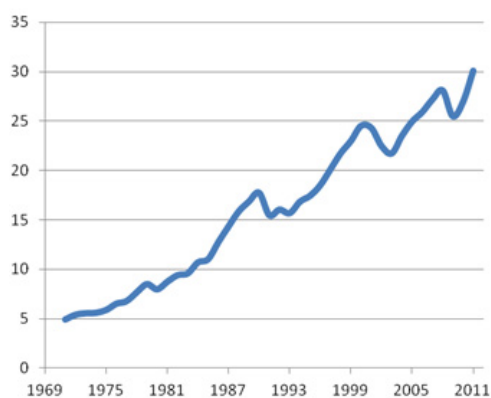
När varor skeppas mellan olika länder är det i regel för vissa typer av gods inget stort hinder att transporten kan ta någon vecka. Personer som reser har dock mycket större behov av att komma fram snabbt. Affärsresenärer och turister vill inte behöva spendera dagar och veckor för att komma fram till destinationer, förutom i undantagsfall då långa resor är en viktig del av upplevelsen. Flyget är det kommunikationsmedel som på bästa sätt möter behovet av snabba och smidiga långväga resor.

En ingående offentlig undersökning om framtidens resor och transporter noterar mycket riktigt att flyget "har en viktig roll när det gäller att tillgodose behovet av det långväga resandet,

såväl inrikes som utrikes". Anledningen är att tillgång till flyg ger möjlighet att med en rimlig restid nå andra delar av landet eller andra länder.¹⁷

Som visas i figur 1 så har flygtrafiken i Sverige ökat stadigt i takt med att internationella kontakter blivit allt vanligare. Antalet passagerare som årligen landar i Sverige har ökat från ca 5 miljoner år 1970 till ca 30 miljoner år 2011, vilket motsvarar en ökning på runt 500 procent.

Figur 1. Antal passagerare som årligen landar i Sverige (miljoner)



Källa: Trafikanalys (2011).

Den mobilitet som flyget erbjuder har inte bara ett egenvärde, utan också ett samhälls-ekonomiskt värde. Delar av detta värde ligger i den nära kopplingen mellan flyget och turistindustrin. Turismen, inklusive det associerade resandet, sysselsätter direkt drygt 3 procent av samtliga anställda runtom i världen och står för strax under 3 procent av den globala ekonomin.

Turismen skapar även indirekta arbetstillfällen, exempelvis genom att turister shoppar och besöker restauranger. Om de indirekta

15. Conventz och Thierstein (2011).

16. Green (2007). Däremot tycks inte aktivitet i fraktrafik leda till högre tillväxt.

17. Regeringen (2008).

18. World Travel & Tourism Council (2012).



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

effekterna räknas in visar det sig att turismen står för ca 9 procent av den globala sysselsättningen och lika många procent av den globala ekonomin.¹⁹

Turismen i Sverige omsätter nära 255 miljarder kronor och bidrar med motsvarande över 160 000 arbetstillfällen²⁰. Över 100 000 av dessa arbetstillfällen skapas inom hotell- och restaurangbranscherna samt inom varuhandeln. Turistnäringen ger 6 200 arbetstillfällen inom flyget, jämfört med 1 800 inom järnvägs-transporten och 1 200 inom sjöfarten.²¹ Ungefär 64 procent av de utländska besökarna i Sverige anländer med flyg. Totalt spenderar dessa besökare ca 60 miljarder kronor per år i Sverige.²²

Antalet arbetstillfällen som direkt beror på flyget tack vare inflödet av turister är stort, men samtidigt tämligen litet i relation till turismens totala sysselsättningseffekt. Samtidigt är flyget avgörande för att turistströmmarna söker sig till Sverige. Däremed kan flyget, liksom i mindre utsträckning järnvägen och sjöfarten, ses som en nödvändig katalysator för turistnäringen.

Självklart är det viktigt att flyget utvecklas i takt med ökad turisttillströmning till Sverige, samt att flygkommunikationer finns tillgängliga till de olika delar av landet som turister vill besöka. Intressant nog visar det sig att ett utvecklat flyg i sig ökar Sveriges attraktionskraft för turister.

En offentlig utredning har visat att fler turister attraheras till Sverige i samband med att flygkommunikationerna byggts ut. Där noteras: "Det förefaller även vara så att upprättandet av nya flyglinjer, främst lågkostnadsetableringar i större utsträckning driver turistströmmar än vad

de turistströmmar driver på ökat behov av nya linjer."²³

Turister är mycket mobila. Eftersom det trots allt rör sig om personer som kan välja att resa till många olika länder kan de lätt välja bort Sverige om flygtransporterna hit uppfattas som oregelbundna, orimligt dyra eller präglade av problem som förseningar. En forskningsgenomgång visar mycket riktigt att priset på flygresor till olika länder har en signifikant betydelse för efterfrågan till dessa länder.²⁴ Därmed kan höga skatter på flyg, liksom bristande infrastruktur-satsingar som fördyrar flyget och/eller ökar risken för förseningar, förväntas minska Sveriges förmåga att locka turister.

I takt med den starka ekonomiska utvecklingen i exempelvis Brasilien, Ryssland, Mexiko, Indien, Kina och ett flertal länder i Afrika, finns en tydlig potential för europeiska länder att attrahera fler turister från de växande medelklasserna i dessa länder.²⁵

En förutsättning för att Sverige ska vara attraktivt för turister från länder med växande ekonomier är att det finns direktflyg. En annan förutsättning är att flygkommunikationerna inte bara fungerar väl till den stora internationella flygplatsen Arlanda, utan också att resmöjligheterna med flyg och andra kommunikationsmedel är goda därifrån till de delar av Sverige som turister kan finna attraktiva.

När flygsektorn kan erbjuda snabba, smidiga och billiga flyg till Sverige lockas turister att resa hit. Inte bara storstäder som Stockholm, Göteborg och Malmö, utan också många medelstora och mindre svenska städer kan dra nytta av den aktivitet som turismen skapar.

19. Ibid.

20. Omräknat till helårsanställningar.

21. Svensk Handel (2011).

22. Oxford Economics (2011).

23. SOU 2007:32.

24. Witt, S.F. och C.A. Witt (1995).

25. Se exempelvis China Daily Europe (2011).



Samtidigt är det viktigt att hålla i minnet att flygets betydelse för den svenska samhälls-ekonomi inte begränsas till turism eller andra personresor. Flyget är också en kommunikationsform som spelar allt viktigare och kanske avgörande roll för näringslivet, framförallt för näringar med högt kunskapsinnehåll.

Flyget och den moderna tjänsteekonomin

Tjänstesektorn har under senare tid blivit allt viktigare för framväxten av nya arbetstillfällen.²⁶ Idag står den privata tjänstenäringen för två tredjedelar av näringslivets förädlingsvärde och för nästan hälften av den totala sysselsättningen i Sverige.²⁷

En rad samhällstrender förklarar övergången till ett tjänstebaserat samhälle. Exempelvis efterfrågar vi i ökad utsträckning personliga tjänster, snarare än fler produkter, i takt med att vi får bättre ekonomi. Stigande livslängd skapar samtidigt större behov av vårdtjänster för äldre. Dessutom ökar tjänsteinnehållet i tillverkningsindustrin, vilket beror på att allt fler produkter säljs med olika former av service.²⁸

Kvalificerade tjänster inom utredning, utveckling och projektarbete outsourcas i ökad utsträckning till specialiserade tjänsteföretag.²⁹ Tack vare informationsteknikens spridning kan dessa kunskapsintensiva tjänster dessutom exporteras över landgränserna. De samhällsförändringar vi kan se har lett till att tjänstemarknaderna kunnat växa och mogna. De har också resulterat i ökad

tjänsteexport. År 1995 utgjorde tjänsterna 20 procent av den totala svenska exporten. År 2005 hade andelen stigit till 30 procent.³⁰

Tjänsteexporten motsvarar mer än 15 procent av den samlade produktionen i Sverige. Tjänster som exporteras omfattar exempelvis systemutveckling, underhåll, konsulttjänster, telefonstöd och reparationer. Transporter och resor i sig är en viktig del av tjänsteexporten.³¹ Dessutom möjliggör personresor export av andra tjänster.

I sammanhanget är det viktigt att belysa sambandet mellan personresor, som möjliggör att möta affärspartners fysiskt, och kommunikationer som sker utan fysiska möten. Forskningen och erfarenheten visar att informationstekniken är ett komplement snarare än ett substitut till personliga möten.³² Affärsrelationer över gränserna kräver således att de samarbetande aktörerna kan hålla kontakten via telefon och internet, men också att de fysiskt kan träffas med jämna mellanrum.

Kunskapsintensiva tjänster tenderar att vara starkt fokuserade på storstäder. Eftersom tjänsterna har hög nivå av specialisering måste de nämligen marknadsföras till befolkningsmässigt stora och kvalificerade centra. Marknadernas storlek bestäms samtidigt inte huvudsakligen av det geografiska avståndet, utan av den tid som resor tar.

Tjänsteföretag kan i regel ha maximalt några timmars transportavstånd till sina kunder och samarbetspartners. Ju smidigare det går att resa inom en ort eller mellan närliggande orter,

26. Reneser (2006).

27. Almega (2011).

28. Gallouj och Djellal (2010).

29. Tillväxtanalys (2011).

30. Tillväxtanalys (2010).

31. Gozzo (2010).

32. Se exempelvis Gerald (1999) och Brita (2007).



ju större blir de regioner där kunskapsintensiva jobb kan växa fram.³³ Denna observation ligger som grund för myndigheten Nuteks slutsats att omställningen mot ett mer kunskapsintensivt näringsliv innebär att "sambandet mellan investeringar i transportsystemet och ekonomisk tillväxt kommer att förstärkas."³⁴

Som tidigare noterades etablerar sig många företag som exporterar tjänster med högt värdeinnehåll i närheten av flygplatser.³⁵ Detta är ingen slump, då flyget är den form av personlig kommunikation som dessa företag utnyttjar för att hålla kontakten med sina kunder.

De högspecialiserade konsulter som marknadsför tjänster över gränserna måste ha regelbunden kontakt med sina kunder, såväl genom modern IT som genom personliga möten. Dessa möten skulle inte vara möjliga utan tillgång till smidiga flygtransporter.³⁶

Forskningen visar att kunskapsintensiva företag i allt större utsträckning marknadsför högspecialiserade, och därmed starkt nischade, tjänster till marknader runtom världen.³⁷ Om flyget inte bidrog till att utvidga de effektiva marknader som företagen kunde nå skulle tjänsterna heller inte kunna mogna till efterfrågad, hög specialiseringsnivå.

Omvänt skulle konkurrensen och specialiseringen kunna skärpas ytterligare om möjligheterna till smidiga flygkommunikationer förbättrades jämfört med idag. Många affärsresenärer färdas regelbundet med flyget, och tjänar därmed mycket på kortade restider. Därför kan de i ännu större utsträckning än turister och andra privatresenärer känna behov av snabba och tillförlitliga flygresor.

Givet den viktiga roll som flyget spelar är det inte oväntat att flygförbindelser och flygplatser har kommit att spela en avgörande roll för utvecklingskraften inom näringsliv och akademi.

Noder i ett globaliserat samhälle

Historiskt har mycket av utvecklingen skett i hamnstäder som varit belägna längs med viktiga handelsrutter, eller i vissa fall städer som varit viktiga för landtransporter. Utan de karavaner som färdades genom sidenvägen skulle Samarkand inte ha utvecklats till ett viktigt centrum för konst, vetenskap och kulturellt utbyte mellan öst och väst. På samma sätt är det ingen slump att den ekonomiska utveckling och sociala interaktioner som möjliggjorde renässansen uppstod i handelsstäder som Venedig och Genua.

Forskningen pekar på att flygplatser idag alltmer fyller en liknande roll, som noder i ett globalt nätverk som länkar samman världen. Tillgången till flygplatser spelar därför en viktig roll för olika orters tillväxtförmåga, samt för de olika näringar som kan utvecklas där.³⁸

Som tidigare diskuterats spelar flyget en avgörande roll för turismen liksom för kunskapsintensiva tjänstenärings. De svenska städer som hoppas attrahera turister har tydliga behov av goda flygkommunikationer, liksom de orter som hoppas kunna utveckla avancerade tjänstenärings.

Det är inte bara viktigt att flyglinjer existerar, utan också att transporterna med flyg samt till och från flygplatser inte tar alltför lång tid. Tiden är nämligen alltmer en bristvara i

33. Se exempelvis Iimi (2005) och Stockholms Handelskammare (2008).

34. Nutek (2008).

35. Conventz och Thierstein (2011).

36. Undantag är resor till orter i andra länder som är mycket nära Sverige, som exempelvis pendling mellan Malmö och Köpenhamn som smidigt kan ske via bil, buss eller tåg.

37. Appold och Kasarda (2006).

38. Se exempelvis Appold och Kasarda (2006).



samhället. Därför pekar svensk liksom internationell forskning på att minskade restider inom och mellan städer är avgörande för välfungerande arbetsmarknader.³⁹

Ett illustrativt exempel är ett kunskapsintensivt tjänsteföretag som skulle växa fram i Umeå. Oavsett om företaget arbetar med IT, med att sälja managementtjänster eller andra kunskapsintensiva tjänster kan det förväntas röra sig om nischade tjänster, som gynnas av tillgång på stora marknader.

Ifall företagets medarbetare har goda möjligheter att över dagen färdas till städer som Stockholm, Göteborg och Malmö, men också till marknader utanför Sverige, kan företaget få en betydligt bättre tillväxt än om medarbetarna begränsas till marknaden i och omkring Umeå. Flyget är det enda transportslag som idag kan erbjuda en så god mobilitet att företagare kan marknadsföra sina tjänster både nationellt och globalt.

I en tidigare nämnd offentlig utredning om framtidens resor och transporter noteras att flyget har betydelse för att nå målsättningen om regional tillväxt. "Möjligheten att etablera och bedriva företagsamhet i geografiskt avlägsna delar av landet är i många fall beroende av att det går att ta sig till och från den aktuella orten över dagen", är en av slutsatserna i utredningen.⁴⁰

Flyget erbjuder inte bara den mobilitet som krävs för att kunskapsintensiva företag inom en stad eller region ska kunna frodas genom kontakter med andra orter i Sverige och utomlands, utan också för att attrahera talanger till staden eller regionen.

Den individuella talang och kunskap som finns bland medarbetarna blir allt viktigare

för näringslivets framsteg.⁴¹ Ett sätt att stärka humankapitalet är att attrahera kvalificerade personer från omvärlden. Då betydelsen av humankapital för samhällsekonomin växer har länder runtom i världen alltmer börjat konkurrera med de förutsättningar som attraherar högkvalificerade arbetskraftsinvandrare.⁴²

Högkvalificerade arbetskraftsinvandrare värdesätter mobilitet, eftersom deras vänner och släktingar bor i andra länder. Tillgången till goda flygkommunikationer är centralt om städer och regioner ska kunna attrahera talanger från omvärlden.⁴³ Den moderna arbetskraftsinvandringen av personer med expertkunskaper har utvecklats i takt med att världen blivit alltmer global; och den transportform som globaliserat personliga resor är framförallt flyget.

Det finns många exempel på företag i Sverige som själva har en global närvaro, samverkar nära med andra verksamheter i andra delar av världen och dessutom är beroende av att attrahera talanger från omvärlden. Dessa företag inkluderar stora aktörer som Ericsson, Ikea och IBM men också mindre företag som är inriktade på ny teknik och nyskapande tjänster.

Flyget spelar också en avgörande roll för forskningen. De kunskapsutvecklande processer som äger rum inom akademien är i högsta grad globala. Utbytet sker förstås genom att forskningsresultat publiceras i globala vetenskapliga journaler, men också genom att olika forskare regelbundet träffas för att utbyta erfarenheter eller dra nytta av kollegors expertkunskaper – eller för den delen vetenskaplig utrustning – i andra delar av världen.

Forskare inom olika fält reser regelbundet till vetenskapliga konferenser i andra delar av världen för att presentera sina rön, träffa sina samarbetskollegor och lyssna på andra experter

39. Se exempelvis Thulin och Vilhelmson (2007) samt Reggiani m.fl. (2011).

40. Regeringen (2008).

41. Se exempelvis Crook m.fl. (2011).

42. Bertoli m.fl. (2009).

43. Conventz och Thierstein (2011).



inom respektive fält. Att detta kunskapsutbyte är helt nödvändigt för forskningen blir uppenbart med tanke på hur pass specialiserad forskning tenderar att vara.

De som forskar om alltifrån plaster till mediciner eller arbetsmarknadsteori kan sällan, om någonsin, detaljer om alla delar av sitt fält. Snarare är de inriktade på att kunna mycket om en enskild plast, en viss sjukdom eller en specifik aspekt av arbetsmarknadsteori. Därför kan de ha betydligt större nytta av att träffa den expert på andra sidan jorden som har liknande fokus i sin forskning än en kollega i Sverige som har annan inriktning.

Ifall svenska forskare inte regelbundet kunde flyga till andra delar av världen för att delta i forskningskonferenser skulle deras bidrag till internationell forskning inte kunna hålla måttet, och inte heller uppmärksammas globalt. Sverige skulle då inte komma i fråga för vetenskapliga konferenser, eftersom få skulle resa till ett avlägset land med dåliga flygförbindelser.

Forskningen påverkas även på andra sätt av bristen på smidiga kommunikationer över gränserna. Vetenskapliga tidskrifters redaktioner är exempelvis ofta tillsatta av forskare som bor i olika länder. Om svenska forskare inte smidigt kan resa för att träffa sina kollegor några gånger om året blir det inte möjligt att arbeta på redaktionerna, eftersom personliga möten är nödvändiga komplement till olika former av fjärrkommunikation.

Det är även viktigt att inse att mycket av forskningen och dess finansiering sker internationellt. Mellan 2007-2013 satsar exempelvis EU ca 500 miljarder kronor på sitt sjunde ramprogram för forskning och innovation. Målsättningen är just att i stor utsträckning främja forskning som utförs i samarbete mellan olika länder i unionen.⁴⁴ År 2013 startar byggandet av European

Spallation Source i Lund. Anläggningen kommer enligt planerna, när den är i full drift år 2025, att vara världens främsta materialforskningsanläggning som använder neutroner för att undersöka olika typer av material.⁴⁵

Investeringskostnaden i anläggningen beräknas till knappt 15 miljarder kronor och driftkostnaden till 900 miljoner kronor årligen. Av dessa kostnader har Sverige garanterat enbart 35 respektive 10 procent. Investeringen i anläggningen sker nämligen genom ett europeiskt samarbete.⁴⁶

Att övriga europeiska länder medfinansierar detta stora forskningsprojekt är glädjande för Sverige som forskningsnation, men reflekterar också att anläggningen på regelbunden basis är tänkt att kunna utnyttas av forskare från övriga Europa. Målsättningen med European Spallation Source är att "kunna attrahera världens främsta forskare till Lund".⁴⁷

Ett flertal städer i Europa har tävlat om att få den massiva investering som European Spallation Source innebär, då anläggningen kommer att skapa många arbetstillfällen och högst sannolikt innebära ett enormt lyft för den lokala forskningen.

Anläggningen, som dagligen kommer att utnyttjas av forskare från olika länder, skulle aldrig ha placerats i en ort som hade undermåliga flygkommunikationerna. Lund gynnas av närheten till såväl Malmö Airport och Kastrups flygplats i Köpenhamn. Nyttan för Lund och Sverige som helhet av denna investering som främjar forskning på toppnivå och dessutom skapar många arbetstillfällen kan inte underskattas. Det kan dessutom noteras att det regelbundna inflödet av utländska forskare till Lund i sig skapar arbetsmöjligheter inom exempelvis hotell- och restaurangnäringen.

44. European Spallation Source (2011).

45. Europeiska unionens hemsida.

46. Ibid.

47. Ibid.



Inte bara den forskning som sker inom högskolevärlden, utan även mycket av den forskning och utveckling som sker inom näringslivet är beroende av interaktion med samarbetspartners på annan ort. En offentlig studie noterar att 63 procent av de svenska företag som samarbetar i sin innovationsverksamhet har utbyte med en partner som är baserad i Europa medan 30 procent samarbetar med en partner i USA.⁴⁸

Det är svårt att tänka sig hur denna form av samarbete skulle vara möjlig utan att företagen hade goda kommunikationer från Sverige till andra delar av Europa, eller för den delen över Atlanten till USA. Bortsett från samverkan mellan närliggande orter är det enbart flyget som erbjuder möjligheten till de snabba och tillförlitliga persontransporter som behövs för att främja internationellt utbyte mellan forskare. Flyget är, som diskuteras i nästa avsnitt, också det kommunikationsmedel som är avgörande för olika varuleveranser.

Effektiva logistikkedjor för högvärdiga varor

Som tidigare beskrivits kan många varor transporteras effektivt och billigt med fartyg, tåg och lastbil. Flygtransporter har samtidigt en viktig nisch inom den globala handeln.

En rad varor som medicin, post, högteknologi och organ som ska doneras transporteras med flyg. Dessa varor karaktäriseras av en eller flera av följande tre egenskaper: att de har högt värde givet sin vikt, att de behöver fraktas snabbt för att inte förstöras eller att de behöver fraktas snabbt eftersom de är centrala för andra processer.⁴⁹

Ta exemplet ett företag i Sverige som designar produkter vilka sedan tillverkas i stor skala i Kina,

en form av samarbete som blir allt vanligare i den globala ekonomin. Prototypen som utvecklas i Sverige kan vara viktig att transportera så snabbt som möjligt till Kina, eftersom tillverkningen inte kan komma igång förrän den har kommit fram. När produkten produceras i stor skala i Kina kan däremot frakten ske långsammare till exportmarknader, med andra transportslag än flyg.

Ett annat illustrativt exempel är ett pappersbruk i Sverige som slutar fungera på grund av mekaniska fel. De tekniker som ska åtgärda problemet kan behöva få tag på reservdelar från andra delar av världen. Varje dag som fabriken står stilla kan medföra förluster på hundratusentals kronor, vilket äventyrar jobb och ekonomi.

Tack vare flyget och de snabba leveranskedjor som företag som exempelvis DHL och UPS erbjuder kan reservdelarna levereras inom bara någon dag, snarare än någon vecka om inte flyget inkluderas i leveranskedjan. Återigen är det viktigt att flygkommunikationer fungerar väl och att transportinfrastrukturen med flygplatser är välutbyggda.

Snabba transporter kan även vara avgörande för kvaliteten och användbarheten. När exempelvis vetenskapliga prover, mediciner och organ för transplantationer skickas kan mervärdet i snabba transporter ligga i att dessa varor helt enkelt riskerar försämrats med tiden, och därför inte går att skickas med långsammare transporter.

Fraktflyget är också viktigt för postväsendet. Posten styrs av regelverk som kräver att minst 85 procent av de brev som skickas i Sverige ska delas ut i landet påföljande dag. För att dessa krav ska uppfyllas behöver posten delvis transporteras med flyg. Annars kommer brev och paket att färdas långsammare till mer avlägsna delar av Sverige än vad som idag är fallet.⁵⁰

48. SCB (2011).

49. Appold och Kasarda (2006).

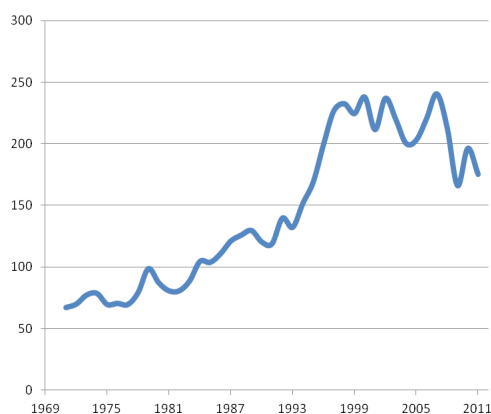
50. SOU 2007:70.



Självklart är flygfrakt av post ännu viktigare när brev skickas långväga över landgränsen.

Som visas i figur 2 har fraktflyget, mätt i antal ton som fraktas årligen, stagnerat och rentav minskat under senare år. Anledningen är att fraktflyget är känsligt och påverkats starkt av de globala kriser som under senare tid präglade världsekonomin.

Figur 2. Ankommande och avgående frakt och post på svenska flygplatser (tusentals ton årligen)



Regeringen noterar att fraktflyget är viktigt sett till varuvärdet, trots att det utgör en mindre del av de totala fraktt transportererna.⁵¹ Det gods som fraktas med flyg är dock så högvärdigt att det utgör ca en tiondel av Sveriges totala utrikeshandel av varor.⁵²

En svensk studie visar att godsvärdet för transporter med fartyg, tåg och lastbil är ca 5 400, 7 300 respektive 15 700 kronor per ton. För flyget är motsvarande siffra drygt 570 000 kronor per ton, alltså en faktor 100 högre än fartygtransporter.⁵³

51. Regeringen (2008).

52. SOU 2007:70.

53. Karlsson (2009).

54. SOU 2007:59.

55. Bowersox, Closs och Cooper (2002).

56. LFV (2011a).

57. Infrastrukturnyheter (2012).

58. LFV (2011b).

Flygfraktverksamheten är även intressant eftersom den till skillnad från passagerarfabriken huvudsakligen sker under natten under så kallad lågtrafiktid. Därför kan kapaciteten på flygplatser för passagerarflyg utnyttjas också för andra viktiga transporter utan krav på utbyggnad.⁵⁴

Forskningen stödjer bilden att transportflyget har möjliggjort framväxten av avancerad global logistik, där tillförlitliga och snabba leveranskedjor kan skapas runt om i världen. Därmed spelar fraktflyget en betydande roll i världsekonomin.⁵⁵

Fraktflyget har tillfälligt minskat något under senare år, men förblir viktig för svensk samhällsekonomi. Denna konjunkturkänsliga del av flygnärningen kan förväntas öka snabbt också i mängd transporterat material när nästa globala högkonjunktur inträffar.

Förseningar är kostnadsdrivande

Det svenska flyget präglas av relativt hög punktlighet.⁵⁶ Inte minst illustreras detta av att den största operatören i Sverige SAS i början av 2012 fick utmärkelsen Europas punktligaste flygbolag för tredje året i rad.⁵⁷ Samtidigt finns en risk för att förseningarna framöver ökar, om infrastrukturen för flygplatser inte kan möta framtidens ökade trafikströmmar.⁵⁸ Det finns också ett samspel mellan nya flygplan och nya krav på infrastruktur och anläggningar på flygplatser. Om inte flygplatserna moderniseras finns också en risk att ny teknik inom flyget inte fullt ut kan realiseras.



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

De som blir försenade eller rentav får sina flyg inställda upplever omfattande stress i vardagen, något som gäller för såväl de som reser på semester som affärsresenärer. Dessutom medför förseningar och inställda flyg omfattande samhällkostnader.

Inte bara tid för avkoppling, utan också tid som individen kan ägna åt arbete minskas av förseningar. Om en expert som flyger från Stockholm till Göteborg försenas en timme till ett viktigt möte går också övriga mötesdeltagares arbetstid förlorad. Ett inställt möte kan till och med resultera i att viktiga affärer inte realiseras.

Benägenheten att överhuvudtaget utnyttja flyget för att vända sig till en större marknad kan minska om förseningar och inställda resor upplevs som vanliga. Därmed försämras svenska företags förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden, liksom möjligheten att främja kunskapsintensiva näringar i mindre orter som via smidiga kommunikationer kopplas till större marknader.

Förseningar kan minska Sveriges attraktionskraft för turister, och kan därmed hota de jobb som skapas i den växande turistnäringen. Förseningar av högvärdiga varuleveranser som skickas via flyget kan också medföra höga kostnader.

Regeringen har själv framfört att "Trängsel, köer och kapacitetsbrister kan minska storleken på arbetsmarknadsregioner i stället för som hittills öka dem". Vidare noterar regeringen att nya vetenskapliga studier visar "att resenärer värderar tiden de förlorar i förseningar betydligt högre än man tidigare utgått ifrån."⁵⁹

I sammanhanget är det viktigt att ta i beaktande några frågor kopplade till hur infrastrukturinvesteringar kan påverka smidiga flygkommunikationer. Flygplan färdas med en viss hastighet. Denna hastighet påverkar tillsammans med väderförhållanden tiden för själva flygturen mellan två flygplatser.

Dessa faktorer är inte lätta att påverka genom förbättrad infrastruktur. Däremot kan förbättrad infrastruktur leda till att färre flygplan försenas på grund av köer för att starta, landa eller lastas. Flödet av passagerare till flygplatsen, och inom flygplatsen till flygsätet, är också viktigt att betrakta.

Alla som rest med flyg känner till att det tar tid att ta sig till och från flygplatser, att checka in, att gå igenom säkerhetskontrollen samt slutligen att borda planet. Resenärer brukar hålla god tidsmarginal, för att hinna med även om förseningar sker i något eller några av dessa steg.

För att undvika förseningar är det till och börja med viktigt att flygplatser har god infrastruktur som kan hantera passagerarflöden, även de dagar då ovanligt många passagerare flyger eller då störningar uppkommer på grund av exempelvis vädret eller andra oförutsedda händelser. Ju kortare tiden för incheckning, säkerhetskontroll och boarding är, desto mindre tidsmarginal behövs. På samma sätt är det med restiden till flygplatser.

Inte bara restiden, utan också osäkerheten i sammanhanget med restiden, är centralt. I ett exempel kan vi anta att restiden till en flygplats är ca 40 minuter i normalfallet, men kan bli så lång som 80 minuter när trafiken går långsamt. På samma sätt kan vi anta att passagerare i regel bara behöver komma till flygplatsen 40 minuter innan avgång, men brister i infrastrukturen eller bristande rutiner på flygplatsen leder till att de rekommenderas att vara på plats 80 minuter i förväg.

I detta exempel räcker således totalt ca 80 minuter för att i normalfallet ta sig till flygplatsen, checka in och borda planet. Passagerare som vill ha god framförhållning kan välja att resa 100 minuter före flygets avgång för att hinna i tid.

59. Regeringen (2008).



Detta gäller dock enbart om osäkerhet kring transporttider inte finns. I själva verket kan ju resan ta hela 160 minuter, om förseningar uppkommer under transporten till flygplatsen, incheckningen eller ombordstigningen.

Passagerare värdesätter i regel att minimera risken att missa flyget. Därför väljer många att räkna med den maximala restiden till flygplatsen liksom den maximala tiden för incheckning. Istället för att resa 100 minuter innan flygtiden i exemplet ovan kan de därför välja att resa 160 minuter, eller rentav längre, i förväg. Även om förseningar inte sker i normalfallet kan de därmed förväntas förlänga restiden i allmänhet, och inte bara när förseningarna faktiskt inträffar.

Som tidigare nämnts blir tid alltmer en bristvara. Inte minst gäller det för gruppen högkvalificerade personer med expertkunskaper. Därmed finns en särskild fördel med smidiga kommunikationer, som kan spara tid, för denna grupp resenärer. Även när kommunikationerna redan fungerar relativt väl finns därmed skäl att investera för att ytterligare förbättra dem, för att minska restiden något.⁶⁰

Trots att Sverige har relativt få förseningar kan det finnas skäl att, genom att exempelvis rusta upp infrastrukturen på flygplatserna, verka för att ytterligare minska antalet förseningar. Minst lika viktigt är att skapa smidiga och väl fungerande kommunikationsmöjligheter till och från flygplatserna samt smidiga flöden av passagerare inom flygplatser.

Ju mindre risk resenärer upplever att bli försenad på väg till flygplatser, eller i köer som uppstår på flygplatserna, desto kortare blir den effektiva restiden för den enskilde resenären. Dessa aspekter är särskilt viktiga att ta hänsyn till eftersom tid i sig blir en allt knappare resurs

i samhällsekonomin. För att främja mer väl fungerande flygkommunikationer finns därför skäl att rusta upp resvägarna dit samt satsa på utökad och punktkligrare kollektivtrafik till flygplatser.

Behov av framtidsinvesteringar

Erfarenheten visar att bristande transportinfrastruktur kan begränsa tillväxtpotentialen i länder och regioner. Det finns skäl att med god framförhållning planera för den framtida infrastrukturen, eftersom det tar tid att bygga ut denna när väl problemen med brister uppmärksammas.⁶¹

Såväl tidigare regeringar som den sittande har framfört att förbättrade kommunikationer kan främja jobbskapande och ekonomisk utveckling.⁶² Trots det har utbyggnaden av infrastrukturen i Sverige under lång tid varit eftersatt, vilket resulterat i omfattande samhällsekonomiska kostnader.⁶³

Den ekonomiska samarbetsorganisationen OECD har framfört att det faktum att Sverige investerat mindre i transportinfrastruktur än andra industriländer har resulterat i lokala tillväxthinder. Enligt organisationen kan Sverige maximera sin regionala tillväxtpotential genom att bättre länka samman olika orter med varandra.⁶⁴

Sverige har behov av breda satsningar för att utveckla transportinfrastrukturen, vilket inkluderar förbättrad infrastruktur för flyget. Den tidigare nämnda undersökningen om framtidens resor och transporter slår fast att "Med den ökade trafik som förevarit under senare år så har kapaciteten i flyg- och järnvägstrafiksystemen blivit allt mer ansträngd."⁶⁵ Således finns goda skäl att investera i förbättrad kapacitet för flyget.

60. Stenkula och Zenou (2010).

61. Porter och Ketels (2003).

62. Se exempelvis Regeringen (2001), Regeringen (2008) samt Dagens Nyheter (2008).

63. Se exempelvis Sveriges Byggindustrier (2004), Nutek (2007) samt Nutek (2008).

64. OECD (2006) samt OECD (2010).

65. Regeringen (2008).



Dessa framtidsinvesteringar är viktiga då utrikesflyget estimeras öka med i genomsnitt 4,6 procent per år fram till 2020. Utredningen om framtidens resor slår fast att "den internationella turismen förutses växa liksom behovet av snabba och effektiva internationella transporter för att motsvara kraven från ett allt mer dynamiskt och innovativt näringsliv. Behovet av flygfrakt kommer att öka i takt med en sådan utveckling."⁶⁶

Vidare slås fast att Sverige "med sitt förhållandevis perifera geografiska läge" har stort behov av effektiva internationella knutpunkter. Utredningen noterar att efterfrågan på internationella direktlinjer mellan regioner i Europa kan förväntas öka i framtiden, i takt med att kraven på tillförlitlighet och snabbhet ökar.⁶⁷

Nyligen publicerades en rapport inom ramen för projektet Samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen som fokuserar på betydelsen av förbättrade flygkommunikationer. Där beräknas effekten av att Stockholmsregionen genom satsningar på flyget kan skapa tio nya direktlinjer till omvärlden. Flyglinjerna skulle genom att öka Stockholms internationella tillgänglighet dels främja konkurrensen och dels minska restiden för passagerarna.⁶⁸

Därmed förväntas en direkt nytta på motsvarande mellan 420 och 820 miljoner kronor att skapas. Den ökade tillgängligheten av nya flyglinjer beräknas också öka Stockholmsregionens produktivitet, vilket beräknas bidra med motsvarande ungefär en halv miljard kronor i regionens tillväxt. Rapporten belyser hur Sverige som helhet kan gynnas av att Stockholm via bättre flygkommunikationer kopplas närmare till omvärlden: "Många av landets företag,

såväl svenska som utländska, har förlagt sina huvudkontor till Stockholmsregionen och flera finns lokaliserade i regionens klusterområden. Internationell tillgänglighet via flyg har stor betydelse för dessa företag då flygförbindelser ger tillgång till t.ex. dotterbolag, investerare och marknader i resten av världen. På sikt påverkar tillgängligheten till Stockholm dessa företags utveckling och därmed regionens potential till ekonomisk tillväxt."⁶⁹

Det är viktigt att goda förutsättningar för ekonomisk tillväxt skapas i hela Sverige och inte bara i anslutning till de största städerna. Om storstäderna knyts närmare till omvärlden via bättre flygkommunikationer kan detta i sig stärka möjligheten för aktörer i mindre orter att skapa samverkan med internationella experter, företag eller akademiska institutioner, eller locka till sig fler internationella besökare.

De centrala flygplatserna är trots allt Sveriges huvudsakliga länk till omvärlden för personliga resor. Trafikverket bedömer att regionala flygplatser också spelar en avgörande roll i sammanhanget: "För en växande besöksnäring och näringslivet är regionala flygplatser med rimligt utbud viktiga, särskilt i norra Sverige."⁷⁰

Vidare noteras att mellersta Sverige lider av avsaknaden av bra flygförbindelser. Samtidigt pekar Trafikverket på risken för framtida begränsningar i Arlandas flygtrafik. Med tanke på att Arlanda utgör det centrala navet i svenskt flyg är detta något som kan komma att påverka rese-möjligheterna till hela Sverige.⁷¹

66. Ibid.

67. Ibid.

68. Länsstyrelsen i Stockholms Län (2012).

69. Ibid.

70. Trafikverket (2012).

71. Ibid.



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

Även andra myndigheter har pekat på behovet av framtida utveckling. Luftfartsstyrelsen har inkommit med underlagsmaterial till dåvarande Banverket och Vägverket som visar att det finns behov av förstärkning av vägar och järnvägar till flygplatser.⁷²

Det bör också noteras att infrastrukturen för luftfart idag, till skillnad från infrastrukturen för väg och järnväg, i huvudsak finansieras med avgifter som betalas till flygplatser snarare än med skatter. De statliga flygplatserna, och flera av de icke statliga, tar ut avgifter för nyttjandet av flygplatsinfrastrukturen. Exempelvis tas avgifter ut för start och landning. Varje flygplatshållare fastställer i praktiken sina egna avgifter.⁷³

Givet de stora samhällsekonomiska fördelar med välfungerande flygförbindelser kan det finnas skäl att i större utsträckning investera skattemedel för att främja välfungerande flygkommunikationer.

72. Regeringen (2008).

73. Ibid.



Diskussion

Flyget är det enda transportmedel som erbjuder möjligheten att på några timmar eller högst något dygn, nå andra delar av världen. Därför spelar flygkommunikationer en avgörande roll för Sverige i ett internationellt perspektiv.

Om möjligheterna att flyga till Sverige var mindre, eller inte existerade, skulle vårt perifera läge medföra svårigheter att hävda oss i internationell forskning eller inom internationellt företagande. Sverige skulle, trots vår unika natur, historia och kultur, inte kännas tillgängligt för de växande internationella turistströmmarna. Vi skulle sakna rätt förmåga att attrahera internationella talanger och kunskapsintensiva företag. Omvänt kan bättre och mer effektiva förutsättningar för flygtrafiken stimulera svensk samhällsekonomi.

I framtiden kan tillväxtförutsättningarna i ännu större utsträckning än idag förväntas vara beroende av högkvalificerade tjänstenärings, av forskning och innovationer, av högvärdiga varutransporter, av möjligheten att attrahera internationella talanger samt av attraktionskraften för växande turistströmmar från länder som Kina, Indien, Brasilien och Mexiko. Givet att flyget spelar en avgörande roll för dessa samhällsfenomen finns skäl att beakta den ökade vikt som flyget kommer att få framöver.

Forskningen pekar på att det inte bara är viktigt att länder och regioner har tillgång till flygplatser, utan också att flygplatserna lokaliseras där behovet är som störst.⁷⁴ Därför kan det vara intressant att ha större fokus på flygplatser som lokaliseras i närhet av stads kärnor.

Personresor till andra kontinenter, eller länder som ligger långt från Sverige, sker nästan uteslutande med flyg. En offentlig studie noterar att flyget spelar en viktig roll för framförallt

resor som överstiger 400 km enkel väg. Kortare sträckor domineras av bilresor.⁷⁵

Anledningen till att flyget mer sällan utnyttjas för kortare resor är att flygplatser i regel är placerade långt från stads kärnor. Tågstationer ligger som jämförelse ofta i just stads kärnorna. Restiden och kostnaden att ta sig till och från en flygplats blir således ofta högre jämfört med en tågstation, och avsevärt mycket högre än till den egna bilen.

Att flygplatser inte lokaliseras mer centralt förklaras delvis av att de är arealkrävande. Dessutom finns historiskt restriktioner av bullerskäl.

Samtidigt är det fullt möjligt att ha flygplatser närmare stads kärnor. Bromma flygplats i Stockholm är ett bra exempel på detta. I takt med att bullret från flygplan minskar tack vare förbättrad teknik borde restriktionerna för stadsnära flygplatser bli allt mindre.

Ifall fler flygplatser hade ett lika centralt lägre som Bromma skulle flygets tillgänglighet öka. Om en sådan utveckling skedde skulle flyget minska den effektiva restiden ytterligare, både nationellt och internationellt. Eftersom tid är en allt viktigare faktor i samhället ökar fördelarna med fler stadsnära flygplatser.

Av samma skäl finns behov av åtgärder som kan minska den effektiva restiden till flygplatser. Dessa åtgärder handlar om att rusta upp infrastrukturen på flygplatserna, så att större flöden av passagerare och varor kan hanteras med minimal risk för förseningar, samt förbättra transportlederna med flygplatserna.

Eftersom flygplatser är kostnads- och tidskrävande att projektera finns goda skäl att med framförhållning planera för framtida behov. Även om Sverige har en välfungerande flygnäring,

74. Tapiador, Mateos och Martí-Henneberg (2008).

75. SOU 2005:4.



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

kan förbättringar göras såväl på Arlanda, som utgör navet för svensk flygtrafik, som på andra flygplatser. Genom att stärka flygkommunikationerna till framförallt norra och mellersta Sverige kan målsättningen att främja regional tillväxt lättare uppnås.

Flygplatser har alltmer kommit att utgöra noder i ett globalt nätverk som länkar samman världen. Svenska städer och regioner har mycket att vinna på att kunna delta i denna interaktion. Ju snabbare och smidigare vi kan resa från en ort till en annan, desto bättre är vi förberedda för att hävda oss på den globala scenen.



Referenser

- Almega (2011). "Ökat värdeskapande - För global konkurrenskraft i svenskt näringsliv".
- Appold, S.J. och J.D. Kasarda (2006). "Airports as new urban anchors", Frank Hawkins Kenan Institute of Private Enterprise.
- Berechman, J. D. Ozmen och K. Ozbay (2006). "Empirical analysis of transportation investment and economic development at state, country and municipality levels", *Transportation*, 33:537-551.
- Bertoli, S, H. Brücker, G. Facchini, A.M. Mayda, samt G. Peri (2009). "The battle for brains: how to attract talent", Presented at: Brain Drain and Brain Gain, XI European Conference, Pisa, 23 May 2009.
- Bowersox, D.J., D.J. Closs och M.B. Cooper (2002). "Supply chain logistics management", McGraw-Hill.
- Brita H. (2007). "The urbanization and suburbanization of the service economy: producer services and specialization in Stockholm", *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 89: 59-74.
- Button, K. och A. Reggiana (red.) (2011). "Transportation and Economic Development Challenges", Edward Elgar Publishing Limited.
- China Daily Europe (2011). "Changing the face of tourism in Europe to welcome new visitors", 2011-01-28.
- Conventz, S. och A. Thierstein (2011). "The knowledge economy, hub airports and accessibility. A location based perspective", ERSA conference paper.
- Crook T.R., S.Y. Todd, J.G. Combs, D.J. Woehr och D.J. Ketchen (2011). "Does human capital matter? A meta-analysis of the relationship between human capital and firm performance", *Journal of Applied Psychology*, 96; 3: 443-456.
- Dagens Nyheter (2008). "Vi skapar budgetutrymme för flera stora vägprojekt", 2008-01-09.
- da Mata, D., U. Deichmann, J.V. Henderson, S.V. Lall och H.G. Wang (2005). "Determinants of City Growth in Brazil", NBER Working Paper No. W11585.
- European Spallation Source (2011). "Årsredovisning 2011".
- Europeiska unionens hemsida. "Forskning och innovation".
http://europa.eu/pol/rd/index_sv.htm
- Gallouj, F. och F. Djellal (2010). "The handbook of innovation and services: a multi-disciplinary perspective", Edward Elgar Publishing.
- Gerald, S. (1999). "Urban Congregations of Capital and Communications: Redesigning Social and Spatial Boundaries", *Social Text* 17: 35-51.



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

- Gozzo, M. (2010). "Tjänsteexporten - Slutrapport från Exportrådet", Exportrådet.
- Green, R.K. (2007). "Airports and Economic Development", *Real Estate Economics*, 35, 1: 91-112.
- HM Treasury och Department of Trade and Industry (2001). "Productivity in the UK: 3 – The Regional Dimension".
- Iimi, A. (2005). "Urbanization and Development of Infrastructure in the East Asian Region", *JBICI Review*, 10:88-109.
- Infrastrukturnyheter (2012). "SAS punktligast i Europa", 2012-01-23.
- Isacsson, G. och L. Hultkrantz (2004). "Infrastruktur och tillväxt - En litteraturöversikt", Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Karlsson, E. (2009). "Transportköparnas värderingar, attityder och inköpsbeteende", Handels- högskolan vid Göteborgs universitet.
- Kemmerling, A. och A. Stephan (2000). "Political economy of infrastructure investment allocation: evidence from a panel of large German cities", *WZB discussion paper*.
- Kim, S., J. Koo och Y.H. Lee (1999). "Infrastructure and production efficiency: an analysis on the Korean manufacturing industry", *Contemporary Economic Policy*, 17:390-400.
- LFV (2011a). "Sanningen om förseningarna", 2011-02-17.
- LFV (2011b). "Årsredovisning 2010".
- Macário, R. och J. Silva (2009). "Regional Airports and Local Development: The Challenging Balance Between Sustainability and Economic Growth", *Research in Transport and Logistics 2009 Proceedings*.
- Nutek (2007). "Hur mycket kostar det att vänta - en kontrafaktisk analys".
- Nutek (2008). "Nuteks årsbok 2008".
- OECD och Leed (1999). "Best Practices in Local Development".
- OECD (2006). "OECD Territorial Reviews: Stockholm".
- OECD (2010). "OECD Territorial Reviews: Sweden".
- Ottaviano, G. (2008). "Infrastructure and economic geography: An overview of theory and evidence", *European Investment Bank Papers*, 13: 8-35.
- Oxford Economics (2011). "Flygets ekonomiska betydelse för Sverige".
- Porter, M. och C. Ketels (2003). "UK Competitiveness: Moving to the next stage", DTI



FULL FART FRAMÅT!
FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

Economics Paper 3, London: Department of Trade and Industry.

Rankka, M, A. Ydstedt och F. Johansson (2010). "Far och flyg!", Timbro.

Rauch, J.E. (1995). "Bureaucracy, Infrastructure, and Economic Growth: Evidence from U.S. Cities during the Progressive Era", *American Economic Review*, 85:968-979.

Philippe M. (1999). "Are European Regional Policies Delivering?", *European Investment Bank Papers*, 4:10-23.

Regeringen (2001). "Regeringens proposition 2001/02:20 - Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem".

Regeringen (2008). "Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt", proposition 2008/09:35.

Reggiani, A., P. Bucci, G. Russo, A. Haas och P. Nijkamp (2011). "Regional labour markets and job accessibility in City Network systems in Germany", *Journal of Transport Geography*, 19: 528-536.

Reneseer (2006). "Research and Development Needs of Business Related Service Firms".

SCB (2011). "Forskning och utveckling i Sverige 2009 - En översikt".

Stockholms Handelskammare (2008). "Satsa på storstäderna – en bra affär för hela Sverige".

Sveriges Byggindustrier (2004). "Infrastruktur – ekonomisk tillväxt –finansiering".

SOU 2005:4. "Liberalisering, regler och marknader", Näringsdepartementet, 2005.

SOU 2007:32. "Tillväxt genom turistnäringen", Näringsdepartementet.

SOU 2007:59. "Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - ett framtidsperspektiv", betänkande av Hamnstrategiutredningen.

SOU 2007:70. "Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet", Näringsdepartementet.

SOU 2012:27. "Färdplan för framtiden– en utvecklad flygtrafiktjänst", Flygtrafiktjänstutredningen, 2012.

Thulin, E. och B. Vilhelmson (2007). "Rörlighetens tid", Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.

Stenkula, M. och Y. Zenou (2010). "Städer och tillväxt - Vad säger forskningen?", Tillväxtanalys.

Svensk Handel (2011). "Den svenska shoppingturismen 2010".



FULL FART FRAMÅT!

FLYGETS BETYDELSE FÖR JOBB, INNOVATIONER OCH LOKAL UTVECKLINGSKRAFT

Tapiador, F.J., A. Mateos och J. Martí-Henneberg (2008). The geographical efficiency of Spain's airports: A quantitative analysis, *Journal of Air Transport Management*, 14, 4: 205-212.

Tillväxtanalys (2010). "Tjänsternas betydelse för tillväxt och omvandling i svensk ekonomi".

Tillväxtanalys (2011). "Tjänsteföretagens drivkrafter och dynamik".

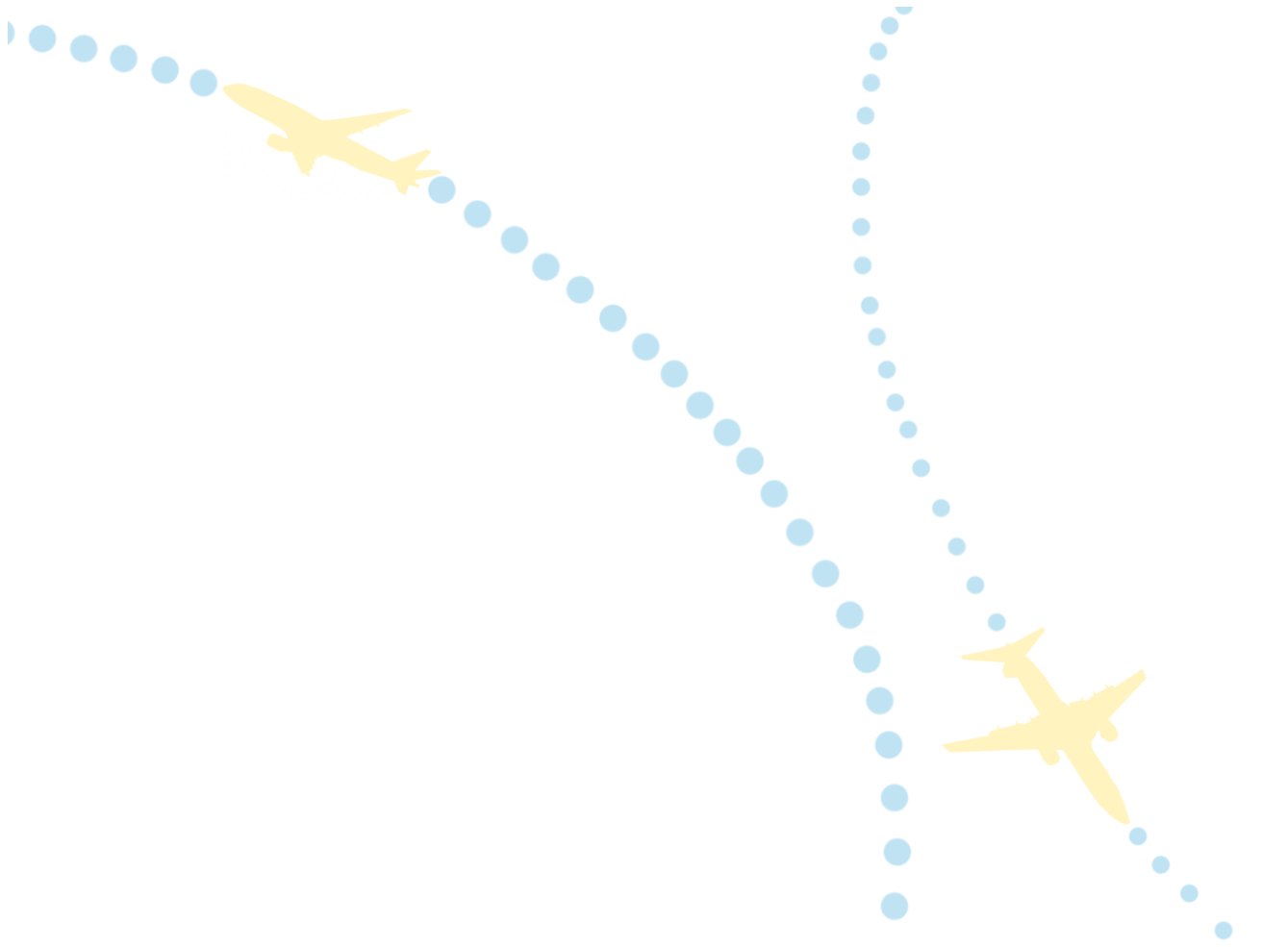
Trafikanalys (2011). "Luftfart 2011", Sveriges officiella statistik.

Trafikverket (2012). "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050".

Witt, S.F. och C.A. Witt (1995). "Forecasting tourism demand: A review of empirical research", *International Journal of Forecasting*, 11, 3: 447-475.

World Travel & Tourism Council (2012). "Travel & Tourism - Economic Impact 2012".





Flyget är ett kollektivt transportmedel i luften, ett fantastiskt sätt att skapa broar mellan människor, kulturer, forskning och utveckling. Sverige är världsledande inom hållbart flyg och våra ansträngningar sprider sig till andra länder, gränslös kunskap som kommer hela världens flygnäring till godo, även den går på export. Sverige behöver låta flygnäringen växa för att kunna satsa på att minska utsläppen. Sverige bör stödja vår ambition att utveckla luftens vägar, det är där i luften vi gör bäst nytta, inte nere på marken.