

RAPPORT

SEK®
– Samhällsekonomisk kalkyl
Norrköping Airport

Juni 2017

NORRKÖPING  FLYGPLATS

Sammanfattning

Rapporten har beräknat Norrköping Airport sett utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. SEK® beräkningarna (Samhälls Ekonomisk Kalkyl) omfattar dagens verksamhet och ett framtidsscenario för flygplatsens utveckling. Uppdraget har utförts under senare delen av våren 2017 med utgångspunkt i de underlag och den statistik som fanns tillgänglig för verksamhetsåret 2016. Framtidsscenarioet har beskrivits av ledningsgruppen och därefter bearbetats för att kunna beräknas.

Norrköping Airport drivs som en kommunal flygplats med närmaste konkurrenter/komplement i den kommunala flygplatsen i Linköping och den privata i Skavsta/Nyköping. Flest resenärer från regionen reser dock från Arlanda. Upptagningsområdet är relativt stort då charterverksamhet och specialtransporter sträcker sig utanför län och grannlän. De reguljära förbindelserna med flyg till München har ett primärt näringslivskopplat intresse och är en linje som verksamheten ser att man kan och önskar utveckla.

Flygplatsen hade under 2016 cirka 100 000 in- som utreseanden, relativt jämt fördelat.

Verksamheten

Norrköping Airport tillför **årligen** samhället (kommun, region, stat) ett direkt ekonomiskt värde och sysselsättningstillfällen motsvarande

45,1 Miljoner kronor*
och totalt **189 årsarbeten****

Från år 2020

Det **framtidsscenario** som utformats innebär från år 2020 ett **årligt** samhällsekonomiskt värde på:

62,6 Miljoner kronor*
och totalt **253 årsarbeten****

*beräkningarna inkl direkt arbete, indirekt arbete och konsumtion

**beräknat som helårsarbete för direkt och indirekt arbetskraft baserat på yrkesgrupperade multiplikatorer

Sammanfattning i punktform

- Norrköping Airport och annan direktkopplad verksamhet bidrar med samhällsekonomiska effekter i verksamheten på minst **45 Miljoner kronor årligen**. Då har offentliga bidrag till verksamheten (kommunalt bidrag och statlig nettomoms) som uppgår till 26,9 Mkr dragits av.
- **Flygplatsens** genererar ett totalt samhällsekonomiskt värde på **ca 72 Mkr** före avdrag av offentliga bidrag.
- Huvuddelen av intäkterna till samhället tillfaller Staten. Det motsvarar **62%** av det totala samhällsekonomiska värdet.
- De verksamheter som är **direktkopplade till flygplatsen**, dvs. är beroende i sin verksamhet av att flygplatsen finns och drivs, genererar årligen ett samlat samhällsekonomiskt värde av **42,6 Mkr**. I värdet ingår den dynamiska effekten av inresande.
- Till Statens intäkter **tillkommer** också de punktskatter och bolagsskatter som genereras i de direktkopplade självständiga verksamheterna i första hand.
- Verksamheten sysselsätter **94 direkta årsarbeten plus 95 indirekta årsarbeten**. Merparten av de indirekta arbetena är lokaliserade till flygplatsen.
- Med nuvarande verksamhet och skisserade framtidsscenario genereras från år 2020 **årligen 253 direkta och indirekta jobb med ett ekonomiskt samhällsvärde om 62,6 Mkr** efter avdrag av offentliga bidrag.
- I ett framtidsscenario med 4 års horisont har beräkningar gjort för:
 - **Banförlängning**
 - **Ökad incharterverksamhet**
 - **Fler reguljära avgångar**
 - **Ökad flygfraktverksamhet**
- Summerat över de 4 åren visar beräkningarna att den största långsiktiga samhällsekonomiska effekten skapas via en aktiv verksamhet för ökat inresande. Den ger **omfattande dynamiska effekter** i Norrköping och närregionen.

Inledning

ITA Utveckling AB* har på uppdrag av Norrköping Airport genomfört en Samhällsekonomisk kalkyl, SEK® för att kvantifiera de ekonomiska värden som genereras utifrån ett sammantaget samhällsperspektiv samt vilka sysselsättningseffekter som verksamheterna medför. I uppdraget har även ingått att utifrån ett beskrivet framtidsscenario värdera vilka andra värden som kopplas till verksamheter i anslutning till flygplatsen.

Beräkningsunderlagen bygger på tillgängliga indata, statistik och en framtidsbeskrivning över 4 års perspektiv för flygplatsen. Alla insamlade data har i sin tur jämförts med motsvarande verksamheter på annat håll i landet där liknande verksamhet bedrivs samt med offentlig statistik.

I arbetet med beräkningarna av den samhällsekonomiska kalkylen, SEK®, har den verksamhet som själva flygplatsen ger upphov till och de kringfunktioner som är direkt kopplade till flygplatsen granskats och beräknats var för sig.

Beräkningarna som redovisas i denna rapport omfattar:

- Verksamheten vid flygplatsen och den indirekta sysselsättning som skapas
- Verksamheter med en direkt koppling till flygplatsen och den indirekta sysselsättning som de skapar.
- Ett framtidsscenario om 4 år med fler reguljärresenärer, förlängd landningsbana, mera inresande och utvecklad flygfraktverksamhet

Den samhällsekonomiska kalkylen (SEK®) tar sin utgångspunkt i den existerande flygplatsen i Norrköping och det värde som den genererar till det lokala, regionala och nationella samhället. Alternativt nyttjande av andra flygplatser, om Norrköping Airport inte funnits, har inte ingått i detta uppdrag att beräkna.

Vi vill redan här påpeka att vi generellt valt en försiktighetsnivå i våra beräkningar, dvs. där osäkerhet i indata funnits har de lägre nivåerna eller ett 0-värde istället valts.



**utförs på licens från IUC Sverige AB*

Vår modell för SEK® - beräkningarna

För att kunna genomföra beräkningar har ett antal grunddata samlats in, värderats och sammanställts. Dessa utgår från underlag från flygplatsen, statistiska referensdata från likvärdiga verksamheter samt skattesatser, lönenivåer, multiplikatorer mm.

Underlagen för beräkningarna har specificerats av ITA Utveckling AB. Nödvändiga preciseringar och uppdelningar har skett på ITA Utveckling AB's begäran. Samtliga deluppgifter har inhämtats från personer med kunskaper inom sina respektive ansvarsområden i verksamheten eller vid myndigheter och organisationer.

Insamlande och värderade indata har i sin tur verifierats i jämförelse med andra verksamheter i samma eller likvärdiga branscher, för att så långt det varit möjligt säkerställa relevansen i de ingående data som nyttjats i beräkningarna. Huvuddelen av statistikdata avser 2016, i något fall 2017.

I beräkningsmodellen för SEK® görs även en fördelning på olika yrkeskategorier, deras påverkan på indirekt sysselsättning och vilket återstående konsumtionsutrymme som skapas och som tillför samhället mervärden. I modellen ingår även beräkningsunderlag för sk. dynamiska effekter, som genereras exempelvis genom transporter, övernattnings, utökad konsumtion som har en direkt koppling till den huvudverksamhet som beräkningarna tar sin utgångspunkt i. I våra beräkningar för Norrköpings Flygplats har vi i SEK® koncentrerat de dynamiska effekterna till dels nuvarande inresandevoly (3500 resenärer 2016) och dels den framtidsbeskrivna ökningen av inresande och dess effekter lokalt och regionalt.

Följande delområden har beräknats var för sig.

- Flygplatsen
 - Ledning
 - Personal i administration
 - Drift-, säkerhetspersonal

- Direktkopplade verksamheter vid flygplatsen, dvs. ingår ej i multiplikator för Norrköpings Airport
 - Taxi, Buss, Hyrbil
 - Restaurang/Café
 - Flygskola
 - Mätflyg
 - Taxiflyg
 - Cargo Center
 - Östgöta Kontrollcentral
 - Övernattning flygpersonal
 - Nuvarande (2016) volym av inresande, dynamisk effekt

- Framtidsscenario
 - Banförlängning
 - Dynamiska effekter av ökat inresande
 - Bättre och fler avgångar
 - Ökad flygfrakt

I beräkningarna inkluderas:

- Känd och beräknad anställd personal, uppdelad i kategorier och med yrkeskopplade genomsnittslöner för Norrköpingsregionen
- Personal i direkt anknnytning till flygplatsen såsom service och tjänster (ej anställda av flygplatsen)
- Personal inom byggverksamheten kopplat till framtidsinvestering
- Multiplikator uppdelat för respektive bransch/verksamhet
- Konsumtionseffekter som genereras utifrån direkt och indirekt sysselsättning
- Effekter av de statliga skatteskalorna vid olika brytpunkter där så varit möjligt.
- Effekter av gällande jobbskatteavdrag och grundavdrag beräknat på årsinkomst motsvarande heltidsarbete.
- Skatte- och avgiftssatser gällande år 2016 utifrån skattesats för Norrköpings kommun / Östergötlands län
- Besökares dynamik vid inresande
- Gällande arbetsgivaravgifter 2016
- SCB's statistik (2016) för antal årstjänster i relation till omsättning och bransch
- Nettomoms där sådan varit känd
- Avdrag har skett för kommunala bidrag

I beräkningarna exkluderas:

- Good-will värden som verksamheten innebär i regionen och för företag, resenärer m.fl.
- Skillnader i kommunal- och landstingsskatt beroende på vilken kommun den anställda är bosatt i.
- Nu gällande tillfälligt reducerade arbetsgivaravgifter för pensionärer.
- Nettomoms där dessa inte är kända
- Bolagsskatter där dessa inte varit kända
- Punktskatter där indata saknats
- Energiskatter där data saknats

RESULTAT Verksamheten

Beräkningarna har sammanställts i nedanstående totaltabell. I de gjorda beräkningarna inkluderas var för sig de olika verksamheternas multiplikatorer och de konsumtionseffekter som sysselsattas inkomster genererar. Det årliga samhällsekonomiska värdet omfattar den direkta verksamheten vid flygplatsen, de direktkopplade verksamheterna och dessa bådars indirekta sysselsättnings- och konsumtionseffekter.

SEK® beräkning Norrköping Airport för direkt verksamhet och direktkopplad verksamhet (exkl. framtidsscenario och tillhörande dynamiska effekter) - årligt värde (2016)

	SEK-värde	Avgår	Summa
Kommuner (skatt)*	18,6 Mkr	- 23,4 Mkr	- 4,8 Mkr**
Landsting/Region (skatt)*	9,2 Mkr	0	9,2 Mkr
Staten	44,2 Mkr	- 3,5 Mkr	40,7 Mkr***
SUMMA intäkter samhället-brutto	72 Mkr	- 26,9 Mkr	45,1 Mkr

* Skattesats för Norrköping/Östergötlands län 2017

**Kommunalt bidrag på 23,4 Mkr har dragits av

*** Nettomoms till staten på 3,5 Mkr har dragits av

Verksamheten vid flygplatsen och annan direkt kopplad verksamhet

Verksamhetsdata omfattande Norrköping Airport under verksamhetsår 2016 ligger till grund för beräkningarna. Alla vid flygplatsen kända verksamheter och entreprenörer är inkluderade. Ingångsdata har granskats och jämförts med motsvarande verksamheter vid andra flygplatser och företag i Sverige. Samtliga verksamheter har så långt det varit känt delats upp i olika yrkeskategorier för att kunna kostnadsberäknas och för att kunna fastställa den multiplikator som avser resp. yrkeskategori.

Kända löner eller snittlöner i Sverige enligt SCB och lönestatistik för de olika yrkeskategorierna 2016 har använts. Skatteuttag avseende Norrköpings kommun samt regionalt för Östergötlands län och statlig nivå har låsts till de som gäller 2016. I skatteberäkningarna har hänsyn tagit för de olika brytpunkterna vid statlig beskattning. Arbetsgivaravgiften för 2016 har varit utgångspunkt i beräkning av denna.

Avdrag har skett för den av Flygplatsen redovisade nettomoms för 2016 och det kommunala bidraget 2016.

För alla de berörda direktkopplade verksamheterna vid flygplatsen har detaljerade uppgifter på antal anställda, i vissa fall årsvolymer och i andra fall andra kvantitativa uppgifter samlats upp och analyserats. Dessa verksamheter har i sin tur beräknats var för sig kopplat till deras branschtillhörighet.

Underlagen visar även på de direkta och indirekta sysselsättningsmässiga effekterna vid flygplatsen. Sysselsättningen fördelas på direkta årsarbeten och indirekta årsarbeten, där de senare utgår från att yrkesfunktioner har delats upp i olika grupper som i sin tur genererar olika multiplikatorer i form av indirekt sysselsättning. För Norrköping Airport visar beräkningarna följande:

Område	Direkt sysselsättning	Indirekt sysselsättning	Årsarbeten*
Verksamheter vid flygplatsen	33	49	82
Verksamheter direktkopplad till flygplatsen	61	46	107
SUMMA	94	95	189

*samtliga arbeten är omräknade till helårsarbeten

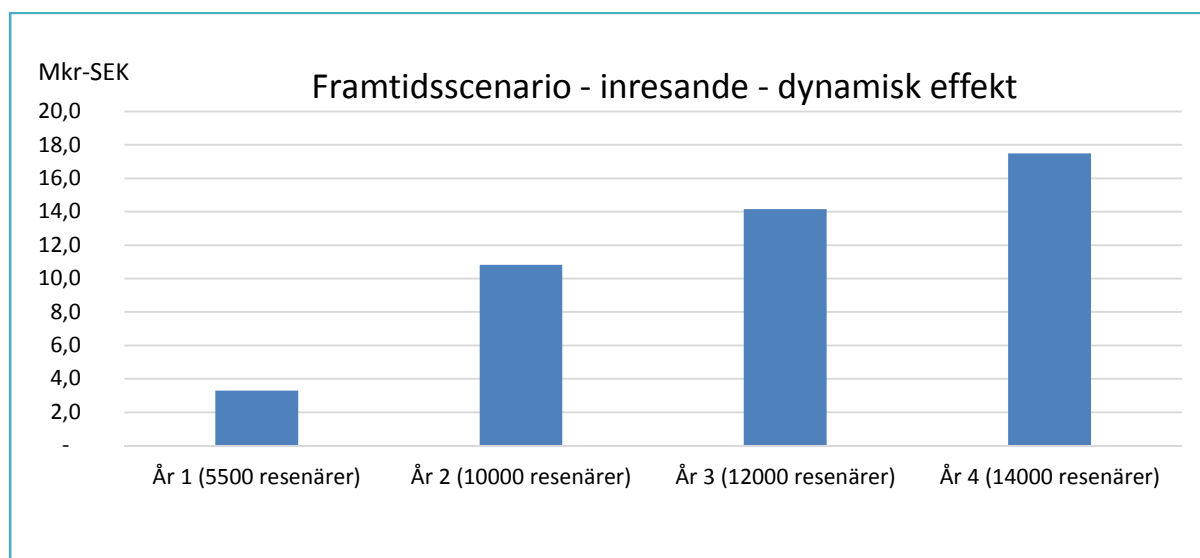
RESULTAT Framtidsscenario

Det framtidsscenario som utformats tar sin utgångspunkt i 4 huvudområden som man ser kan och bör utvecklas de närmaste 4 åren. Det är:

- En banförlängning som i våra beräkningar innebär ett tidsbegränsat projekt, dvs. något som momentant ger ett samhällsekonomisk värde men bara under en avgränsad tidsperiod.
- En årligen ökande inresandevolym som är helt kopplad till existensen av en fungerande flygplats, men som i huvudsak påverkar andra verksamheter i kommunen, regionen och närområdet. Vi har värderat denna dynamiska effekt i våra beräkningar.
- Fler reguljära avgångar kopplade till förbättrade tidtabeller. Det är något som sannolikt kan påverka affärsresande och till viss del privatresande med reguljärt resande. Effekterna förväntas innebära en ökning av resandeflödet men har inte kunnat kvantifieras och har därför i våra beräkningar inte medfört någon större samhällsekonomisk effekt.
- Ökad flygfrakt ser man som både möjlig och önskvärd. Utrymmen finns och även intresse, men volymer måste initialt arbetas upp för att nå en effektivitet inom fraktverksamhet. Vi har även här valt den försiktiga vägen då uppbyggnaden sannolikt ryms inom befintliga verksamhetsramar.

I beräkningarna av framtidsscenarioet uppnås kraftigt förändrade samhällsekonomiska effekter. Det är i första hand ökad inresande som i huvudsak medför dynamiska effekter i kommunen och regionen men inte påverkar den fasta personalen vid flygplatsen i någon större omfattning. Inresande leder primärt till boende på hotell, konsumtion på restauranger, handel samt tillkommande hyrbilsverksamhet.

Ser vi bara till dessa möjliga effekter, över en 4 års period, medför de samhällsekonomiska värden motsvaranden ett stigande årligt värde enligt:



Ingångsdata för diagrammet ovan är:

- Av ledningen skisserat framtidsscenario för ökat inresande
- Anger ökningen av inresande från nuvarande 3500 resenärer (2016)
- I beräkningarna för inresande har vi utgått från att varje affärsresenär eller turist stannar i snitt 3 dygn på samma sätt som vi beräknade den dynamiska effekten av nuvarande inresandevolym för 2016 (ingår i direktkopplade verksamheten).
- Vi har antagit att besökande har en dygnskostnad per person på 1600 kr inkluderande hotell, restaurang och handel
- I våra beräkningar har vi uppskattat att var 4:e inresande nyttjar en hyrbil under sitt besök i regionen.

Vi har inte räknat fram sysselsättningseffekten av nybilsförsäljningen.

Vi har heller inte tagit hänsyn till kostnader för extra försäkringar, olyckor mm i samband med nyttjade av hyrbil.

Sammanförs värdena för det beskrivna framtidsscenariots 4 områden ser vi att effekten av ökat inresande enligt beräkningarna omfattar 90% av det samhällsekonomiska värdet. Banförlängningen utgör huvuddelen av det resterande värdet. Sammantaget innebär scenariots summerade värden samlat över 4 år totalt,

SEK® beräkning framtidsscenario och tillhörande dynamiska effekter kopplade till verksamhet vid Norrköping Airport - omfattar summering över 4 år (2017-2020)

	Summa
Kommuner (skatt)*	11,9 Mkr
Landsting /Regioner (skatt)*	5,8 Mkr
Staten, varav:	27,8 Mkr
SUMMA intäkter samhället	45,5 Mkr

* Skattesats för Norrköping/Östergötlands län 2017

Beräkningar som har sammanförts visar också på de sysselsättningsmässiga effekterna som kopplas till framtidsscenariot. Huvuddelen av den sysselsättningen genereras i verksamheter som hotell, restauranger, aktiviteter, handel och transporter, dvs. utanför själva flygplatsen. Kopplat till Norrköping Airport skulle effekten enligt våra beräkningar för en 4års period innebära:

Framtidsscenario 2017-2020	Direkt sysselsättning	Indirekt sysselsättning	Årsarbeten*
- Banförlängning	31	12	242
- Inresande – hotell/restaurang, hyrbil	117	82	
- Fler avgångar	-	-	
- Ökad flygfrakt	-	-	

*Obs! I antalet årsarbeten ingår både direkta, indirekta och konsumtionseffekter summerade över 4 år

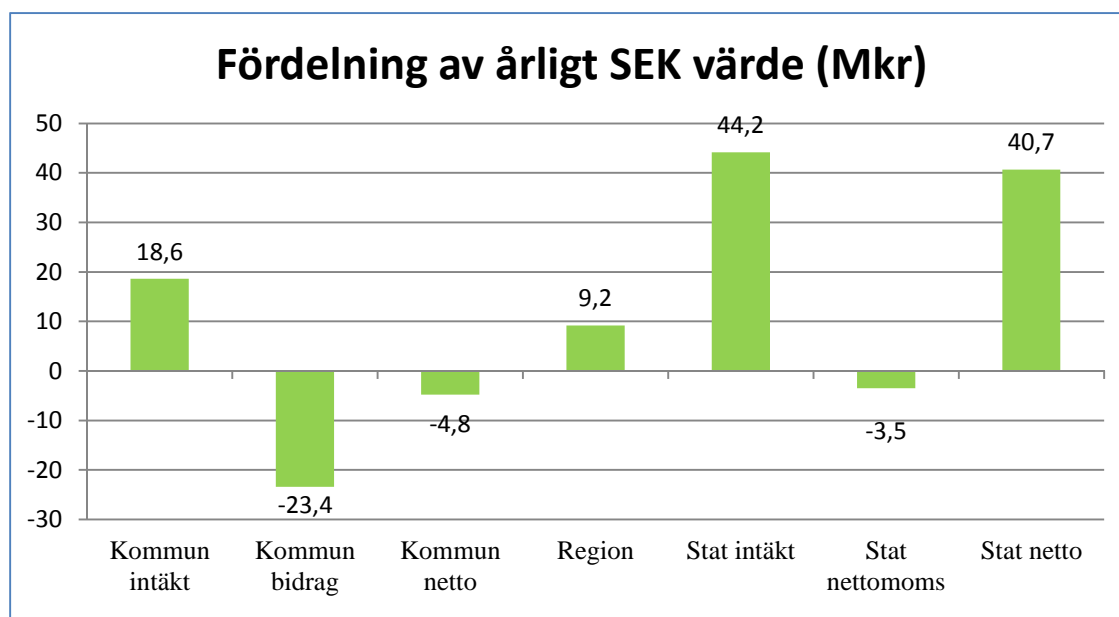


Analys

Som nämnts tidigare har samtliga delberäkningar skett utifrån *den försiktiga linjen*, dvs. där uppgifter inte har varit möjliga att få bekräftade har det samhällsekonomiskt mervärdet antingen inte alls inkluderats eller så har multiplikatorn valt till 1, dvs inga kända indirekt jobb genereras.

Direkt samhällsvärde – fördelning mellan kommun, region och stat

Som den inledande tabellen visar bidrar Norrköping Airport med ca 45 Mkr till samhället **varje år** varav merparten går till staten. Av det kommunala bidraget på 23,4 Mkr kan vi se att det verkliga tillskottet utgör 4,8 Mkr. Skulle flygplatsen inte längre få ett kommunalt bidrag skulle kommunens spara dessa 4,8 Mkr förutsatt att de som är anställda idag flyttar till andra orter eller går ut i arbetslöshet. Mer påtagligt är att regionen och staten idag genererar en samhälleekonomisk intäkt på ca 9,2 Mkr resp 40,7 Mkr utifrån våra beräkningar. Dessa bidrar (region och stat) idag inte med någon finansiering av den regionala flygplatsen.



Positivt totalnetto i basverksamheten

Ser vi till enbart flygplatsens permanenta verksamhet inkluderat de tjänster som köps för vardaglig skötsel, service mm visar våra beräkningar att ett positivt netto uppnås när det kommunala bidraget och den återbetalda nettomomsen har dragit av från intäktsvärdena. Ett sammantaget netto på ca 2,5Mkr genereras till samhället.

Direktkopplade verksamheters bidrag

Samtidigt innebär basverksamheten att de olika självständiga men direktkopplade verksamheterna i direkt beroendeförhållande till att flygplatsen finns och bedriver verksamhet gemensamt genererar 42,6 Mkr till samhället med en fördelning på:

- 10,9 Mkr till kommunen
- 5,4 Mkr till regionen
- 26,3 Mkr till staten

Framtidsscenariots bidrag

I det beskrivna 4 åriga framtidsscenariot som beräknats utifrån en samlad samhällsekonomisk effekt kan vi se att om det uppfylls såsom planerat skulle det generera ett positivt värde på ca 45,5 Mkr över de 4 åren och med en sysselsättningsökning omfattande 242 årsarbeten över perioden.

En separat analys av SEK värden för år 4 visar att det skulle kunna omfatta ett årligt återkommande värde på ca 17,4 Mkr och en sysselsättningseffekt på ca 64 tjänster – huvudsakligen inom turism, hotell, restaurang, handel och transporter.

Break-even på kommunal nivå

Vår bedömning är att en ökning av antalet inresande är det som mest ger tillskott till samhället. Med det beskrivna framtidsscenariot kommer det kommunala nettounderskottet att vändas till ett positivt resultat om ökningen av inresande blir drygt 11.000 personer per år. En ökning från nuvarande 3.500 till nästan 14.500 årliga inresande vänder de kommunala underskottet till positiva intäkter för kommunen. Samtidigt visar våra beräkningar att såväl region som stat genererar ett positivt värde redan idag. Det värdet ökar till stor del proportionellt med att nya verksamheter kopplas samman med Norrköpings Airport och dess basverksamhet.

I slutet av rapporten, bilaga A, följer en kortfattad beskrivning som förklarar de begrepp och värden som beräkningarna består av, samt hur de i ett antal beräkningssteg leder fram till den summerade samhällsekonomiska kalkylens slutsatser.

Utmaningar

Vårda direktkopplade verksamheter

Vi ser i beräkningarna att det är ett stort antal verksamheter som är direktkopplade till flygplatsen och som genererar ett stort mervärde till samhället. Beroendet av varandra är ömsesidigt och sannolikt lika viktigt för flygplatsen som för respektive verksamhet. Vi menar att det sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är strategiskt viktigt att medverka till att behålla nuvarande verksamheter. Att medverka till att även utveckla de redan befintliga verksamheterna samt att erbjuda möjligheter för nya flygplatsberoende verksamheter att etablera sig i närområdet innebär samtidigt en stärkt position för flygplatsen. Det finns idag en utbyggd grundverksamhet på flygplatsen som sannolikt även har kapacitet att möta ytterligare utveckling av befintliga eller nya direktkopplade verksamheter.

Utmaningen kan beskrivas som vikten att stärka banden till de redan befintliga externa direktkopplade verksamheterna och påvisa fördelarna för tänkbara nya etableringar i anslutning till flygplatsen.

Framtidsperspektiv

Ser vi enbart till de samhällsekonomiska effekterna av det beskrivna framtidsscenarioet visar våra beräkningar att en utvecklad verksamhet för ökat inresande har ett stort genomslag i dessa värden. Samtliga övriga framtidsinsatser är marginella i förhållande till en kvantitativ volym av fler inresande till Norrköping och regionen.

Ökat inresande innebär inte att flygplatsen i sig genererar dessa samlade värden utan endast marginella delar av värdena. Huvuddelen genereras i form av sk. dynamiska effekter kopplade till flygplatsen. Det handlar då om boende på hotell eller motsvarande, nyttjande av restauranger och serveringar, transporter under vistelse och generell handel. Allt detta skapar mervärden och sysselsättning.

Attraktionsvärdet

För att uppnå de uppsatta målen med ökat inresande ser vi det som en utmaning att tillsammans med andra aktörer i Norrköping, regionen och ev. närregioner utforma och paketera besök så att ett samlat attraktionsvärde kan tillföras besökarna. Ett tydligt och kommunicerbart värde kan möta konkurrens om besökarens val.

Utmaningen kan vara att hitta formerna för hur en samlad kommunicerbar paketering ska utformas och lanseras. Den kräver många intressenters samverkan och bidrag, men kan samtidigt medföra positiva effekter för samtliga inblandade verksamheter. Inte minst för de samhällsekonomiska effekterna inom kommun, region och stat.

Utmaningen kan vara att någon/några tar ett aktivt initiativ till bred och öppen samverkan med mål att tydliggöra attraktionsvärden för besökare och utforma paketslösningar som förenklar och underlättar kommunikationen till möjliga besökare.

Epilog

Avslutningsvis vill vi betona att de genomförda beräkningarna avseende samhällets ekonomiska effekter bygger på de underlag som varit tillgängliga och till de uppgifter som företrädare, ansvariga vid organisationen delat med sig av. Uppgifter är inhämtade under senvåren 2017.

I beräkningarna har vi inte inkluderat värdet av en förändring i arbetslöshetsnivån, något som direkt påverkar den statliga intäkten och i flera fall även den kommunala ekonomin. Beroende på det aktuella läget i kommunen/regionen kan de sysselsättningseffekter som SEKen visar på innebära att stora kostnader reduceras för samhället (minskad arbetslöshet) vid en ökning av sysselsättningen. På motsvarande sätt innebär fortsatt sysselsättning också fortsatta samhällsekonomiska intäkter.

Utfört juni 2017
ITA Utveckling AB
www.itautveckling.se

Martin Hedman
Datalinjen 1
583 30 Linköping
+46 708 281732
martin@itautveckling.se

Lasse Svensson
0706-571616
SEK - Uppdragsledare

Bilaga A: Begrepp och beräkningsmodellens grunder
Bilaga B: Definitioner och begreppsförklaringar

Begrepp och Beräkningsmodellens grunder

Input – Output

De samhällsekonomiska beräkningarna bygger på att använda sig av en sk. input-output-analys med vars hjälp man beräknar de totala effekterna i ekonomin vid en efterfrågeökning av produktion, import, direkta och indirekta skatter, sysselsättning, löner, och driftsöverskott (vinster). Följdeflekter som uppstår i olika branscher/verksamheter kan också följas upp. Vår beräkningsmodell bygger på denna grundprincip.

Sysselsättningseffekt

Med hjälp av input-output-data kan en övergripande bild byggas som visar i vilken utsträckning olika sektorer av näringslivet berörs av en ökad/minskad produktion i en viss bransch. Utöver den direkta effekten på t ex sysselsättningen i branschen ger produktionsökningen också en indirekt effekt på sysselsättningen inom övriga branscher genom att den ökade produktionen leder till en ökad efterfrågan på produkter från andra branscher som ibland används som insatsvaror. Den totala sysselsättningseffekten kan vara avsevärt större än den för verksamheten direkta effekten.

För att få grepp om hur den totala sysselsättningen påverkas av ökad produktion i en viss bransch bör de direkta och indirekta effekterna på sysselsättningen summeras för samtliga branscher som påverkas. Detta kan göras med hjälp av sk inverterade input-output-matriser som utgår från några relevanta antaganden. Exempelvis antas att en ökning av efterfrågan leder till en rent proportionell ökning av produktionen/tjänster utan att det föreligger några kapacitetsproblem i några branscher. Dessutom antas att samma teknologi i produktionen/tjänsten används och att proportionerna mellan det kapital och den arbetskraft som används inte förändras, s k linjära samband.

Produktionsökningen ger också upphov till en ökning av import, indirekta skatter, lönekostnader och driftsöverskott. Genom input-output analysen kan den totala ökningen av dessa poster beräknas. Observera att en del av effekten består av sk importläckage, vilket modellen tar hänsyn till.

Offentliga sektorns påverkan

Lönekostnaderna innefattar arbetsgivaravgifter och direkta skatter som tillsammans med ökade indirekta skatter kommer stat, region/landsting och kommun till del. Det gör det möjligt att beräkna de primära effekterna på offentliga sektorns finanser. I beräkningarna ingår hänsynstagande till det

gällande jobbskatteavdraget (jobbskattereduktionen) som medger ett ökat konsumtionsutrymme men som inte påverkar de kommunala skatteintäkterna (statligt finansierad skattereduktion). I beräkningarna baserade på lönekostnader inkluderas grundavdragen som påverkar den kommunala beskattningen samt medger ett ökat konsumtionsutrymme.

Därutöver har hänsyn också tagits till sk. sekundära effekter. De inkluderas i den resterande delen av lönesummeökningen och leder t ex till en ökning av den disponibla inkomsten, vilken i sin tur antas bidra till ökad privat konsumtion, sk. Konsumtions-effekter. Det leder i sin tur till att produktionen ökar ytterligare och bidrar till ökade inkomster för stat och kommun samt att ytterligare öka den disponibla inkomsten och därmed den privata konsumtionen osv. Även denna sekundära effekt har i beräkningen inkluderats med hjälp av input-output. Dessa effekter leder även till att ytterligare bolagsskatter och moms baserat på konsumtionen generas.

På samma sätt ökar ofta det totala driftsöverskottet (vinsten) i ekonomin till följd av en produktionsökning. En sådan ökning av driftsöverskottet antas bland annat användas för ökade investeringar, vilket i sin tur medför behov av ytterligare produktionsökning, vilket bidrar till att indirekta skatter, löner och driftsöverskott ökar ytterligare. Även dessa sekundära effekter har om de föreligger inkluderats i beräkningarna.

Ansvariga för modellen

Den beräkningsmodell som beskrivits ovan har utarbetats av Bengt Roström, makroekonom och senior analytiker, Martin Hedman, VD för IUC Sverige och Otto Rehbinder, analytiker vid IUC Sverige och Lars Svensson, beräkningsexpert vid IUC Sverige. Modellen överensstämmer med allmän praxis, dels när det gäller utnyttjande av input-output data och dels när det gäller själva beräkningen av nettoeffekterna på den offentliga sektorns finanser.

Definitioner och begreppsförklaringar

Direkt sysselsättning

Avser den sysselsättning som genereras direkt genom företagets verksamhet och investeringar. I vårt fall är den offentliga intäkten den kommunala beskattningen plus eventuell statlig skatt enligt gällande brytpunkter.

Indirekt sysselsättning

Varje direkt arbete genererar indirekta arbeten, det vill säga sysselsättning i olika leverantörsled eller andra kring- eller stödfunktioner. Omfattningen av detta indirekta arbete är unik för varje yrkesgrupp och bransch, kallas också för multiplikatorn. 1 jobb i industrin genererar X jobb indirekt.

Precis som vid direkt sysselsättning är den offentliga intäkten för indirekt arbete den kommunala beskattningen plus eventuell statlig skatt enligt brytpunkterna.

Konsumtionseffekt

Efter skatt har både direkta och indirekta jobb en så kallad disponibel inkomst. Denna disponibla inkomst används till sparande, kapitalkostnader, import och till konsumtion.

Den del som används till konsumtion genererar offentliga intäkter (bl a moms) **samt** skapar sysselsättning i konsumtionsledet. Summan av offentliga intäkter från konsumtion och offentliga skatteintäkter som skapas genom sysselsättning i konsumtionsledet är vad vi kallar konsumtionseffekten.

Nettomoms

Utgör skillnaden mellan inkommande och utgående moms för ett år och berör endast den statliga delen av de offentliga intäkterna. Nettomomsen ingår normalt ej i våra beräkningar.

Bolagsskatt

Statlig intäkt av bolagsskatt ingår normalt inte i beräkningarna då dessa sällan är kända eller delges (koncerner). Särskild utredning krävs och kan bara göras på befintlig verksamhet.