

Sveriges underinvestering i infrastruktur och dess effekter på ekonomin

Transportföretagen

Nima Sanandaji



Sammanfattning

Transportinfrastruktur spelar en betydande roll för den ekonomiska utvecklingen. Aktuell forskningslitteratur, som särskiljer mellan orsak och verkan, visar tydligt att infrastrukturinvesteringar kan stimulera ekonomisk utveckling överlag, genom att uppmuntra företagets aktivitet samt framväxten av mera effektiva arbetsmarknader med större nivå av specialisering. Högkvalitativ transportinfrastruktur har påvisats öka möjligheten att attrahera investeringar från omvärlden samt uppmuntra till ökat entreprenörskap.

Den kontext under vilken infrastrukturinvesteringar genomförs spelar roll, bland annat då investeringar i europeiska regioner med bristande offentlig styrning och korruption ger lägre effekt. Detta talar för att investeringar i Sverige, ett land med låg nivå av korruption och en lång tradition av effektiv och objektiv myndighetsvärld, kan förväntas leda till särskilt goda utfall.

Ett annat resultat från litteraturen är att investeringar i infrastruktur i synnerhet kan skapa ekonomiska möjligheter för marginaliserade ekonomiska grupper, och därmed öka den ekonomiska jämlikheten. Detta är relevant för Sverige, delvis då utbyggnad av infrastrukturen krävs för att förbättra utvecklingskraften också bortom storstadsregionerna.

Den svenska ekonomins kanske främsta konkurrenskraft är hög kunskapsnivå i näringslivet, samt att denna höga kunskapsnivå är relativt välspredd i landet och inte enbart finns koncentrerad till ett fåtal storstadsregioner. För att lokala kunskapscentra ska kunna växa och frodas i ett land med stora avstånd behöver dock transportinfrastrukturen vara välfungerande, med kostnadseffektiva och snabba personliga resor samt varutransporter. Policy för förbättrade kommunikationer behövs även för att stärka industrisektorns konkurrenskraft, något som behövs givet att Sverige sedan finanskrisen har haft den svagaste industriella utvecklingen i Västeuropa.

Turismen, en sektor som bidrar med många arbetstillfällen runtom i Sverige, är också starkt beroende av välfungerande och kostnadseffektiva transporter. Besöksnäringen i Sverige har vuxit under senare tid, men dess bidrag till ekonomin är ännu idag lägre än snittet för EU-länderna. En geografisk analys av utländska köpare av fritidshus i Sverige visar att geografiska avstånd spelar en viktig roll för vilka delar av landet som besökare lockas till.

I denna rapport genomförs en analys över investeringar i transportinfrastruktur i relation till övriga Europa. Det visar sig att Sverige under-investerar i infrastruktur, något som också påpekats i aktuell forskning. Ifall investeringsnivån i Sverige hade varit i nivå med övriga utvecklade europeiska länder så skulle den ha varit 3,6 miljarder kronor högre per år. Ifall nivån hade varit i linje med samtliga övriga europeiska länder i jämförelsen så skulle den ha varit 9,9 miljarder kronor högre per år.

En analys görs också över infrastrukturens kvalitet. Den svenska infrastrukturens kvalitet är på genomsnittlig nivå jämfört med de övriga utvecklade europeiska ekonomierna vad gäller hamnar och flygplatser, men lägre än snittet för vägar och järnvägar. Grannländerna Finland och Danmark har bättre kvalitet på alla fyra former av infrastruktur än Sverige. Förbättrad kvalitet av infrastrukturen kan stärka hela Sveriges förutsättning att fortsätta utvecklas som en modern kunskapsekonomi.

Inledning

Transportinfrastruktur har genom historien varit länkad till ekonomisk och social utveckling. Redan de första städerna växte fram längs med handels rutter. Vägar och hamnar har under tusentals år byggts för att länka samman olika delar av världen. Järnvägar hade en betydelsefull roll i industrialiseringsprocessen under tidig modern ålder. Sedan 1900-talet har flygplatser möjliggjort ökade internationella kontakter. Därför kommer det inte som en överraskning att infrastrukturen spelar en helt nödvändig roll i dagens Sverige. De varor som vi köper i den lokala matbutiken har fraktats i avancerade logistikkedjor från världens olika hörn. Arbetsmarknaden är beroende utav att människor kan dagspendla till arbete och utbildning. De exportorienterade företag som lägger grunden för Sveriges välstånd och välfärd behöver smidiga och kostnadseffektiva transporter för att nå ut med sina varor till globala marknadsplatser, samt för att genom affärsresor hålla kontakt med kunder och samarbetspartners.

Sverige har av flera skäl särskilt stora behov av välfungerande transporter. Landet utmärker sig som en framstående kunskapsekonomi, där kunskapscentra är utspridda över relativt stora geografiska avstånd. Det är avgörande att kunskapscentra i Sverige länkas till varandra och till omvärlden med infrastruktur som möjliggör smidiga resor och transporter. Välfungerande förbindelser som möjliggör utbyte är en förutsättning för specialisering och kunskapspridning på arbetsmarknaden. Om inte infrastrukturen rustas upp finns en risk att Sverige halkar efter som kunskapsekonomi. Ifall kunskapscentra i större utsträckning fokuseras till ett fåtal storstadsregioner undermineras dessutom visionen av tillväxt som kommer hela Sverige till del.

Den svenska ekonomin är starkt exportberoende samtidigt varor måste fraktas långt inom Sverige för att nå ut till exporthamnar och vidare till världen. En förutsättning för att svenska företag ska kunna klara sig väl i den konkurrensutsatta globala marknadsplatsen är att varor kan transporteras effektivt, utan alltför stora kostnader. På grund av avstånden till omvärlden liksom avstånden för inrikesresor behövs också goda kommunikationer för att främja turismsektorn. Turismen skapar många arbetstillfällen runtom i landet och är beroende av att utländska besökare smidigt kan resa till olika delar av Sverige.

”Om inte infrastrukturen rustas upp finns en risk att Sverige halkar efter som kunskapsekonomi. Ifall kunskapscentra i större utsträckning fokuseras till ett fåtal storstadsregioner undermineras dessutom visionen av tillväxt som kommer hela Sverige till del.”

Denna rapport sammanställer aktuell forskningslitteratur om transportinfrastrukturens roll för ekonomin. Det har länge varit känt att ett samband existerar mellan utveckling av infrastruktur och ekonomisk tillväxt. Frågan är vad som är hönan och vad som är ägget. Sker investeringar i infrastruktur i de delar av världen där ekonomisk utveckling redan är på gång, eller stimuleras utvecklingen av förbättrad infrastruktur? Den nya forskningslitteraturen, som utnyttjar avancerad metodik för att särskilja orsak från verkan, visar tydligt att investeringar i infrastruktur stimulerar till ekonomisk utveckling. Det gäller inte minst när besluten om infrastruktursatsningar tas i länder med låg nivå av korruption och effektiv myndighetsstyrning, som just Sverige.

Utveckling av transportinfrastruktur kan leda till att nya möjligheter skapas. Det finns stöd i forskningslitteraturen för att dessa möjligheter i synnerhet tenderar att gynna ekonomiskt marginaliserade grupper. I en tid då Sverige upplever ökad ekonomisk ojämlikhet kan infrastruktursatsningar vara särskilt motiverade, då de till skillnad mot flertal andra former av tillväxtreformer faktiskt kan förväntas öka jämlikheten.

I rapporten redovisas en genomgång av transportinfrastrukturinvesteringarna i Sverige i relation till övriga Europa. Aktuell europeisk forskning har pekat ut Sverige som ett land som under-investerar i transportinfrastruktur. Detta är i linje med tidigare analyser som visat att Sverige har en omfattande infrastruktuurskuld. Denna skuld har byggts upp i och med att investeringar i infrastruktur inte har hållit samma takt som den generella ekonomiska utvecklingen. Beräkningarna i denna rapport undersöker hur stora investeringar i infrastruktur är som andel av totala investeringar i ekonomin. Det visar sig att Sverige ligger efter övriga Europa sett till andelen av den totala investeringsvolymen som läggs på infrastruktur. Betydligt större belopp skulle enligt beräkningarna i denna rapport behöva investeras för att infrastrukturen i Sverige ska hålla jämna steg med den generella investeringstakten i ekonomin.

Förhoppningsvis kan rapporten stimulera till en faktabaserad diskussion om behovet av satsningar på transportinfrastruktur och en politik som bäddar för rimliga transportkostnader. Transporter påverkar Sveriges ställning som industrination, kunskapsnation och turistdestination – och är därför en avgörande pusselbit i näringspolitiken.

Transporters betydelse för innovationskraft i Sverige

Sveriges välstånd baseras i stor utsträckning på landets framsteg som en modern kunskapsekonomi. Något förenklat kan man säga att medan andra länder konkurrerar med lägre lönenivåer eller tillgång på oljeresurser så förlitar sig den svenska ekonomin på hög kunskapsnivå. Att Sverige har en unikt stark kunskapsekonomi framkommer bland annat i en aktuell studie som mäter hur stor andel av olika europeiska länders befolkningar i arbetsför ålder som är sysselsatta i företag med av hög kunskapsnivå. De företag som studeras är de som är verksamma inom teknologisektorn (högteknologisk tillverkning, ingenjör- och arkitektföretag, forskning samt utveckling), IKT (telekom, IT-tjänster samt dataprogrammering), avancerade tjänster (huvudkontorsaktivitet samt reklam och marknadsföring) och kreativa professioner (publishing, film/TV/musik samt design och övriga kreativa företag). Studien visar att Sverige har högst koncentration av dessa så kallade *brain business jobs* i jämförelse med 27 andra europeiska länder. I Sverige är nära nio procent av den vuxna befolkningen sysselsatt i dessa former av kvalificerade arbeten, betydligt högre än snittet för de europeiska länderna på fem procent. Sverige utmärks även av att hela landet, inte enbart huvudstadsregionen, har hög andel kunskapsintensiva jobb.¹

Att Sverige är det mest kunskapsintensiva landet i EU är ett resultat som också nås i en annan studie, *European Innovation Scoreboard 2017*. Denna studie baseras på en rad olika mått på regional och nationell innovationskraft. Även denna studie når slutsatsen att Sveriges styrka bygger på att innovationskraften inte enbart är centrerad till huvudstadsregionen.² Medan studien för *brain business jobs* mäter utfall av innovation, i termer av hur många som jobbar i företag med hög kunskapsnivå, så är den senare studien fokuserad framförallt på att mäta olika förutsättningar för en innovativ ekonomi – till exempel genom att mäta befolkningens utbildningsnivå, satsningar på forskning och utveckling och andra liknande mått. Sverige utmärks alltså som Europas ledande kunskapsnation såväl sett till förutsättningarna för kunskapsintensiva näringar som utfallet i termer av hög andel sysselsatta i dessa näringar.

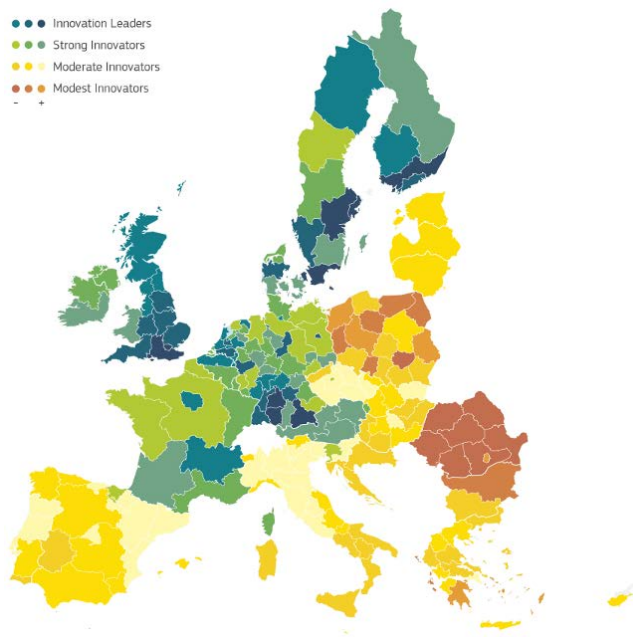
En nedbrytning av innovationskraften på regional nivå i Europa visas i figur 1. Som syns i bilden har Sverige relativt jämn spridning av innovationskraft i landet geografiskt, trots att regionerna i de norra delarna av landet har stora avstånd till storstadsregionerna i Sverige och ännu större avstånd till övriga Europa. Näringslivsdebatten har ofta en Stockholmsfokusering, men i själva verket så sker viktiga delar av det svenska näringslivets forskning och utveckling i andra delar av landet. Fordonsindustrin, en grundbult i svensk exportnäring, har som exempel säte i orter som Torslanda, där Volvo Personvagnars huvudkontor ligger. Geely, det kinesiska företaget som äger Volvo Personvagnar, satsar på ett utvecklingscenter för bilar i närliggande Hisingen. Scania bedriver sin forskning och utveckling i Södertälje. Northvolt ska bygga sin avancerade fabrik för tillverkning av litiumjonbatterier i Skellefteå samt en utvecklingsverksamhet i Västerås. Det ledande skogsföretaget SCA har sitt centra för forskning och utveckling i Sundsvall. Atlas Copcos tillverkning och utveckling ligger utspridd i orter som Ludvika, Västra Frölunda, Örebro, Tierp, Norsborg och Timrå.

Även i de fall där forskningen finns lokaliserad i Stockholmsregionen behövs nära kontakt med produktionsenheter och andra utvecklingscentra runt om i landet. Stora Enso har till exempel ett innovationscenter för biomaterial i Sickla i Nacka kommun, och verksamheter i alltifrån Grums till Borlänge, Falun, Fors, Jönköping, Linköping, Skutskär, Nymölla och Åtvidaberg.

¹ Sanandaji och Fölster (2017). De 28 länderna är EU-medlemsstaterna exklusive Irland, för vilket data saknas och inklusive Norge.

² Europeiska kommissionen (2017a).

Figur 1. Innovationskraft per region i EU. Källa: Europeiska kommissionen (2017b).



Spridningen av innovationscentra i Sverige är dock inte något som kan tas för given. Innovativa företag drar nytta av utbyte med varandra. För ett land som Sverige, med stora avstånd, är det en viktig utmaning att främja bättre kommunikationer mellan de orter där landets centra för forskning och utveckling ligger. Det vill säga, personliga resor liksom varuleveranser behöver ske smidigt och med rimliga kostnader. Brister i transportinfrastrukturen kan dock leda till att förutsättningen för att bibehålla en situation där innovationskraften i Sverige är utspridd runtom i landet hotas. Om inte infrastrukturen förbättras finns en påtaglig risk att innovationskraften istället centreras till Stockholmsregionen och ett fåtal andra storstadsregioner, alternativt att Sverige överlag faller efter i innovationskraft. En sådan utveckling vore förödande, givet att hög innovationskraft är Sveriges kanske främsta konkurrensfördel på den globala marknadsplatsen. Inte bara kvaliteten på infrastrukturen, utan även skatter och avgifter som ökar kostnaden för transporter, spelar en viktig roll i detta avseende.

”Om inte infrastrukturen förbättras finns en påtaglig risk att innovationskraften istället centreras till Stockholmsregionen och ett fåtal andra storstadsregioner, alternativt att Sverige överlag faller efter i innovationskraft. En sådan utveckling vore förödande, givet att hög innovationskraft är Sveriges kanske främsta konkurrensfördel på den globala marknadsplatsen.”

Att transportinfrastrukturen påverkar regional utveckling i Sverige har bland annat påpekats av Trafikverket i myndighetens publikation *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029*. Där noteras betydelsen av välfungerande transporter som möjliggör arbetspendling i Sveriges mer glesbefolkade delar:

”Omflyttning och ökade transportbehov i städer skapar samtidigt stora utmaningar för landsbygdens infrastruktur när trafiken glesas ut och infrastrukturen inom dessa områden riskerar att prioriteras ned. En försämring av landsbygdens infrastruktur innebär i sin tur att urbaniseringen ytterligare stärks när arbetspendling försvåras. Förutsättningar för välfungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Dessutom förbättras regioners förutsättningar för tillväxt och tillgängligheten ökar för inkommande

besökare vilket bidrar till att turismen kan utvecklas. God infrastruktur är en viktig del för ett Sverige som hålls samman.”³

Det är viktigt att förstå varför arbetspendling och arbetsresor spelar en synnerligen viktig roll för kunskapsintensiva näringar. Anledningen är att hög kunskapsnivå på arbetsmarknaden kräver hög nivå av specialisering, vilket i sin tur är beroende av att den effektiva arbetsmarknaden är stor. Arbetsmarknadens effektiva storlek påverkas av hur många som kan resa till en ort på daglig basis för att arbeta.

Specialisering skapas även av att regioner länkas samman. I praktiken handlar det om att företag i till exempel norra och södra Sverige kan ha smidigt utbyte, genom att personer enkelt kan färdas mellan dem över en arbetsdag samt genom att produkter utan större kostnader och förseningar kan skickas mellan dem. Specialisering är därmed kopplad till förutsättningen till transporter av människor och varor. Dessa samband diskuteras bland annat i regeringens Långtidsutredning 2015, det centrala dokument för analys över Sveriges framtida ekonomiska och sociala utveckling som regeringen baserar sin policy på. Där står:

”Genom investeringar i transportinfrastruktur står det offentliga direkt för ett viktigt bidrag till kapitalstocken i ekonomin. På aggregerad nivå finns ett samband mellan investeringar i transportinfrastruktur och produktivitet – infrastrukturen påverkar den fysiska tillgängligheten i ekonomin, dvs. hur lätt det är att nå olika typer av resurser eller målpunkter. Hög tillgänglighet i en stad eller region korrelerar ofta med ansamlingar av företag vilket möjliggör specialisering och bidrar till skalfördelar, matchning och lärande.”⁴

Dessa perspektiv är förstås relevanta för alla moderna ekonomier, men i synnerhet så för Sverige. Det faktum att Sverige är ett land med stora avstånd internt och till omvärlden leder nämligen, som diskuteras i nästa avsnitt, till att transporter utgör en särskilt viktig del av näringspolitiken.

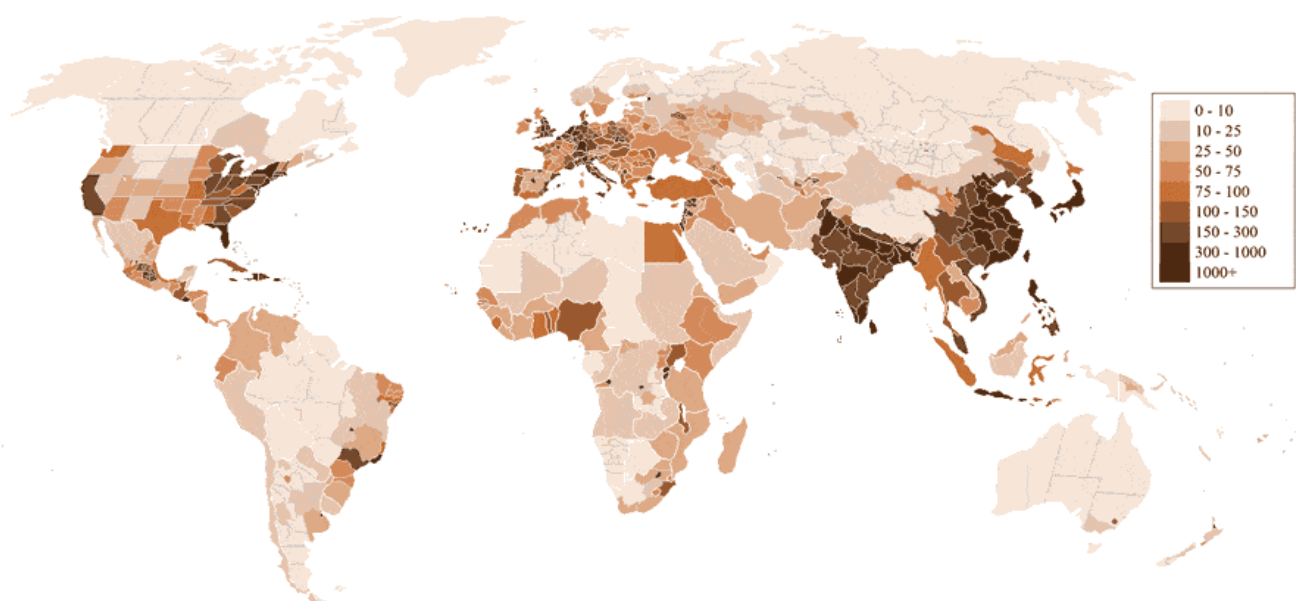
³ Trafikverket (2017), s. 59.

⁴ SOU 2015:104, s. 121.

Ett avlångt land med behov av smidiga kommunikationer

Sverige är ett befolkningsmässigt litet land som har stort handelsberoende. Exporten uppgår till drygt 44 procent av landets BNP, vilket är betydligt högre än genomsnittet för utvecklade ekonomier på knappt 29 procent.⁵ Dessutom har Sverige, som visas i figur 2, ett geografiskt läge med stora avstånd inom landet och ännu större avstånd till befolkningsmässigt stora exportmarknader. Möjligheten att frakta varor från olika delar av Sverige till exporthamnarna behöver vara goda för att exportföretagen ska frodas. Även personliga resor behöver kunna ske smidigt och till rimlig pris, så att svenska företag får goda förutsättningar att upprätthålla kontakter med företag i andra delar av landet och med internationella samarbetspartner samt så att besökare från omvärlden lockas till Sverige.

Figur 2. Sverige är ett land med stora interna avstånd och stora avstånd till exportmarknader



Källa: Worldometers.

Det har länge funnits en insikt inom politiken att Sverige på grund av sitt geografiska läge och exportberoende har ovanligt stor nytta av välfungerande kommunikationer. I propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* från 2001 står som exempel: ”Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontransporter är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö” samt att Sveriges geografiska läge, med ”långa inhemska avstånd och ett perifert läge i förhållande till den europeiska marknaden” stärker behoven av välfungerande transporter.⁶ En statlig offentlig utredning från 2006 upprepar: ”Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och personaltransporter är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö. Därmed ökar tillväxten och ger oss resurser till den gemensamma välfärden och möjlighet till ökad rättvisa.” Vidare noterar utredningen att ett välutbyggt transportsystem vidgar människors effektiva arbetsmarknad, vilket är betydelsefullt för att möjliggöra hög nivå av specialisering i ett land med stora avstånd som Sverige.⁷

⁵ Ekonomifakta (2017).

⁶ Regeringen (2001), s. 67.

⁷ SOU 2006:33, s. 27.

”Satsningarna på strategiska investeringar i infrastruktur förväntas förbättra tillgängligheten för kvinnor och män till bostäder, arbete, service och kultur samt möjligheten att leva och arbeta i hela landet, men också att pendla dit jobben finns. Satsningar på kapacitet stärker hela Sverige som industri- och exportland.”

Regeringen (2016)

Två år senare publicerades Exportrådets betänkande om förutsättningarna för svensk exportnäring. Där förklaras bland annat att regionala mönster i Sverige visar på att de delar av Sverige som har bäst tillgång till transportinfrastruktur till exportmarknader också lyckas bättre med export: ”Vilka variabler är det som förklarar de västsvenska (och sydsvenska) företagens exportframgångar?” frågade sig författarna av betänkandet, och fortsatte med att förklara att infrastruktur som möjliggjorde transporter till exportmarknader fanns tillgängliga i dessa delar av Sverige. ”En faktor som vi noterade inledningsvis är geografi och infrastruktur: avståndet till kontinenten och de stora utländska marknaderna är mindre i södra Sverige, och landets främsta utskeppningshamnar ligger också i västra och södra Sverige.”⁸

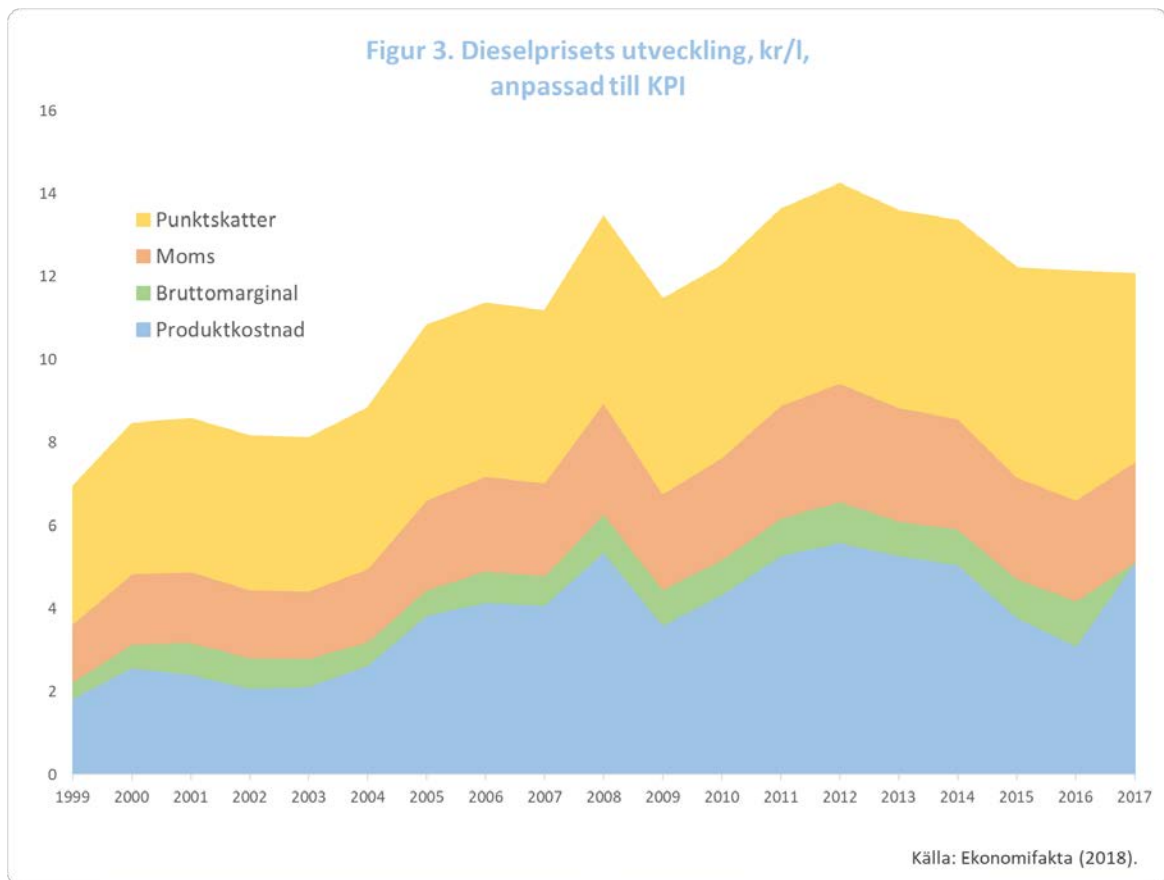
Under senare tid har politiskt fokus kommit att läggas på ökad beskattning av transporter, bland annat med avgifter som är kopplade till transportavståndets längd. Detta kan förklara varför offentliga utredningar från regeringen tonar ned den betydelse som transporter spelar för Sveriges internationella konkurrenskraft. Trots det framkommer dessa perspektiv i regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden* från slutet av 2016. Där noteras bland annat: ”En starkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för regeringens ambitioner att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader”. Vidare framför regeringen att ”Satsningarna på strategiska investeringar i infrastruktur förväntas förbättra tillgängligheten för kvinnor och män till bostäder, arbete, service och kultur samt möjligheten att leva och arbeta i hela landet, men också att pendla dit jobben finns. Satsningar på kapacitet stärker hela Sverige som industri- och exportland.”⁹ Regeringens bedömning är således att transportinfrastruktur påverkar såväl möjligheten till internationell export som människors möjligheter att finna attraktiva bostäder och arbetstillfällen.

Trots att insikten finns om att Sverige gynnas av goda villkor för transporter för Sverige, av miljöskäl, en politik som bygger på hög beskattning av drivmedel. I figur 3 visas som exempel hur priset av diesel har utvecklats i Sverige och hur stor del av detta som utgörs av punktskatter på energi, moms, produktionskostnad samt företagets marginaler. Som syns i figuren uppgår skatterna till majoriteten av kostnaden för drivmedlet. År 2017 utgjorde skatterna totalt 57 procent av kostnaden för diesel.¹⁰ Trots de redan höga kostnaderna verkar regeringen för att ytterligare höja skatten på drivmedel samt införa en så kallad kilometerskatt. Höga kostnader för transporter inom Sverige påverkar näringslivets utveckling, inte minst den tillverkningsindustri som är beroende av kostnadseffektiva transporter. En transportvänlig politik behövs för att vända den industriella stagnation som Sverige har upplevt under senare tid.

⁸ SOU 2008:90, s. 168.

⁹ Regeringen (2016), s. 22 respektive 75.

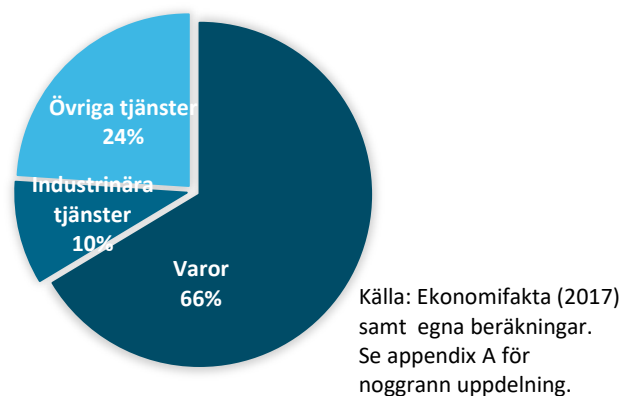
¹⁰ Ekonomifakta (2018) och egen beräkning.



Transporter och industriell konkurrenskraft

Industrisektorn har spelat en avgörande roll för Sveriges resa från ett fattigt land i slutet av 1800-talet till dagens moderna välfärdssamhälle. Kunskapsintensiva industriföretag som Atlas Copco, Ericsson, Electrolux och SKF förlitade sig på dåtidens avancerade kunskap i industriell tillverkning för att lyckas med internationell export. Intäkterna från denna export lade grunden för Sveriges historiska välfärdsutveckling.¹¹ Ännu idag spelar industrisektorn en viktig roll för samhällsekonomin. Som visas i figur 4 stod varor som tillverkas i olika industrier för 66 procent av exporten under 2016, medan industrinära tjänster stod för ytterligare 10 procent. Trots att Sverige har en utvecklad tjänstesektor så bidrar industriföretagen inklusive industrinära tjänster alltså med tre fjärdedelar av exporten. Med tanke på dess viktiga roll är det oroväckande att svensk industrisektor har stagnerat i relation till omvärlden under senare tid.

Figur 4. Sveriges export 2016



Industrisektorn i Sverige drabbades hårt av den globala ekonomiska nedgången 2007/2008 och har sedan dess mött på en stagnerande utveckling. Det tapp i industriell produktion som skedde under krisen har ännu inte återhämtats. Industriproduktionen 2016 var 18 procent lägre än den var 2007.¹² En central anledning till den industriella stagnationen är att den globala konkurrensen har tätat. Redan innan krisen var en stark industriell utveckling på väg i nya tillväxtekonomier som Kina, Vietnam, Indien, Polen, Tjeckien och Mexiko. De stora västerländska industriföretagen hade under flera årtionden flyttat över enkel produktion till dessa länder. I takt med att utvecklingen fick fart började allt mer avancerad tillverkning att förläggas dit. Gradvisa investeringar i utbildning, infrastruktur och energiförsörjning gjorde de nya tillväxtländerna allt mer attraktiva som industricentra. Det förbättrade näringsklimatet möjliggjorde för inhemska industriföretag i tillväxtländerna att vässa sin konkurrenskraft. De inhemska producenterna började ofta sin bana som underleverantörer till storföretag i väst, Japan och de asiatiska tigerekonomierna. Gradvis byggde de upp det kapital, den kunskap och den produktionsteknik som krävdes för att lansera egna produkter på världsmarknaden.¹³

Inträdet av Kina, Indien och andra nya marknadsekonomier på världsarenan omformade framgångsföretagandets geografi. Detta var något som uppmärksammades redan innan den globala

¹¹ Se Bergh (2011) för en vidare diskussion om Sveriges historiska välfärdsutveckling.

¹² Eurostat samt egna beräkningar.

¹³ Se fördjupad diskussion i Sanandaji och Rankka (2015).

finansskrisen.¹⁴ När finansskrisen slog till och global efterfrågan minskade blev den globala konkurrensen fullt kännbar. Många västerländska aktörer tappade sin marknadsposition och vissa köptes rentav upp av sina internationella konkurrenter. En illustration på det snabba globala maktskiftet inom tillverkning är hur kinesiska och indiska aktörer förvärvat ledande västerländska företag och varumärken, som till exempel Jaguar och Volvo.

Utvecklingen bör dock inte tolkas som att länder med höga lönenivåer saknar förmåga att möta den industriella konkurrensen. USA, Sydkorea och Tyskland är exempel på rika länder vars industrisektorer har förmått att växa under senare tid. Ett fenomen som framförallt uppmärksammats i USA är *reshoring*, det vill säga att vissa industriföretag investerar för att flytta tillbaka sin produktion från länder med lägre lönenivåer till rika industriländer med högre lönenivåer. Reshoring motiveras av att rika länder kan ha andra fördelar, som till exempel högre kunskapsnivå bland anställda, bättre näringsklimat samt kapitalinvesteringar som stärker industrins konkurrenskraft.¹⁵

Industrier i utvecklade ekonomier har klarat konkurrensen genom att förlita sig på så kallad *uppindustrialisering*, det vill säga att klättra i den globala värdekedjan. Uppindustrialisering sker genom att fokusera på tillverkning av mera kvalificerade produkter samt genom att koppla avancerad tjänsteleverans till produktionen.¹⁶ Nya tekniker som additiv tillverkning (3D-printing), robotisering och digitala fabriker utnyttjats för att vässa konkurrensförmågan. Som visas i nästa avsnitt utmärker sig Sverige genom att vara det land i Västeuropa som lyckats sämst med att klara den ökade industriella konkurrensen. Behovet av industriell renässans, genom uppindustrialisering, är därför ovanligt stort i Sverige.

Trots att den globala konkurrensen om industriproduktion har ökat, framförallt i takt med att Kina har vuxit som ledande industrination, har EU-länderna som helhet lyckats med industriell återhämtning sedan finansskrisen 2007/2008. I tabell 1 visas utvecklingen av industrisektorn i EU-länderna sedan finansskrisen. Merparten av medlemsländerna har återhämtat och ökat sin industriella produktion sedan krisen. Sverige utgör ett av undantagen. Vid sidan av fyra krisdrabbade sydeuropeiska medlemsländer (Cypern, Spanien, Grekland och Italien) har Sverige under perioden 2007-2016 upplevt det största fallet i industrisektorns produktion i EU.¹⁷

Skillnaden är stor jämfört med länder som Slovakien och Polen, vars industriella produktion har ökat med runt hälften under perioden. Skillnaden är även påtaglig med andra västeuropeiska länder, bland vilka Sverige har haft den svagaste utvecklingen. Som illustreras i figur 5 har länder som Belgien, Österrike och Tyskland till skillnad från Sverige lyckats återhämta sig sedan krisen och öka sin industriella produktion. Även Danmark och Nederländerna hade marginellt högre industriproduktion 2016 jämfört med 2007. Behovet av att främja industriell återhämtning är därmed ovanligt stort i Sverige.

¹⁴ Se till exempel Winters och Yusuf (2007).

¹⁵ MIT Forum (2012), Reshoring Initiative (2015, 2016).

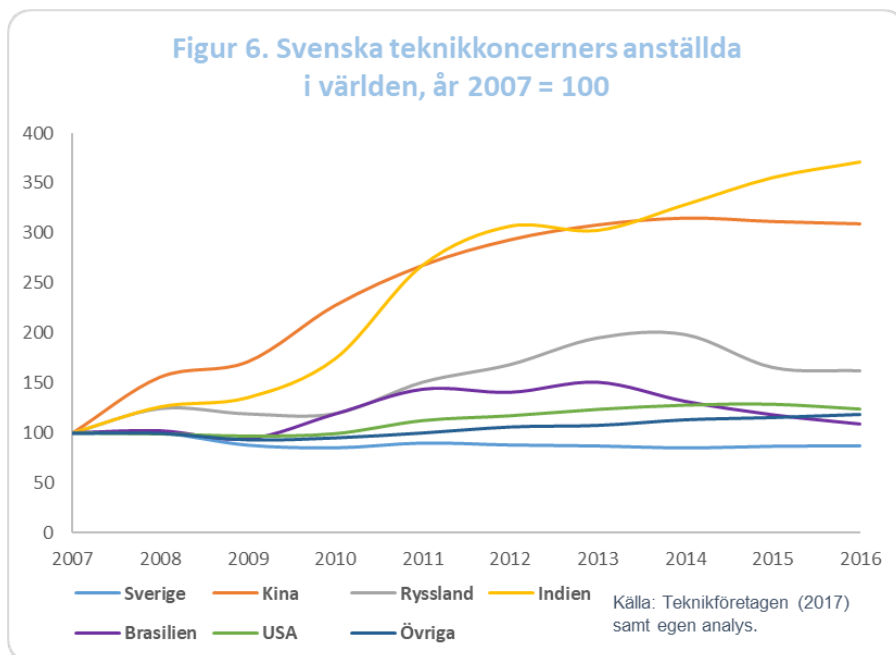
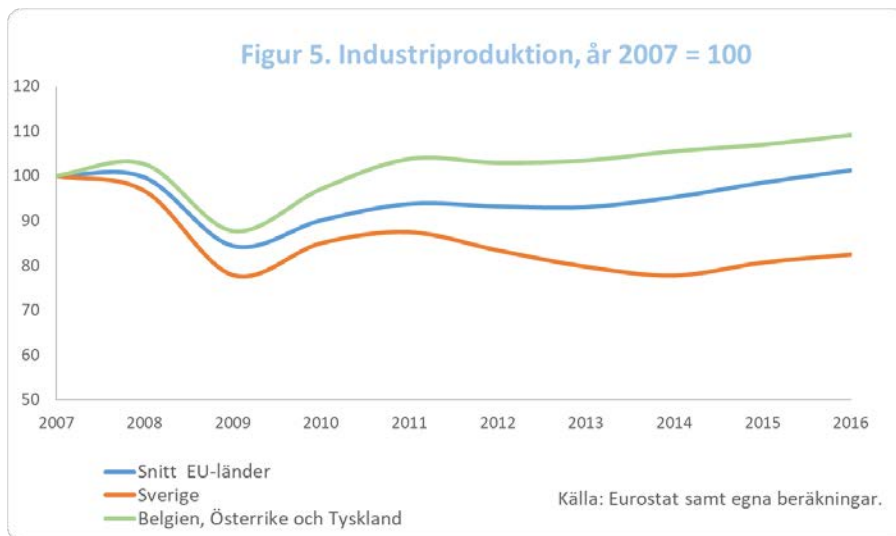
¹⁶ Ett exempel på ökat tjänsteinnehåll i industrin är att Rolls Royce säljer tjänsten där den som köper en motor av dem för till exempel ett flygplan inte på samma sätt som tidigare betalar för motorn i sig utan för den kraft som motorn genererar. Industriföretag som på detta sätt länkar samman tillverkning av avancerad utrustning med tjänsteerbjudande kan skapa mervärde för kunden och därmed klättra på värdekedjan. Se Barrett m.fl. (2015).

¹⁷ Eurostat samt egna beräkningar. Irland inkluderas inte i jämförelsen då Eurostat saknar data för landet.

Tabell I Industriproduktion 2016 som andel av 2007

Slovakien	155%
Polen	145%
Rumänien	141%
Litauen	129%
Estland	123%
Lettland	120%
Tjeckien	117%
Belgien	115%
Ungern	114%
Österrike	108%
Tyskland	105%
Slovenien	104%
Nederländerna	102%
Danmark	102%
Bulgarien	97%
Storbritannien	95%
Kroatien	91%
Frankrike	87%
Portugal	87%
Luxemburg	86%
Malta	85%
Finland	83%
Sverige	82%
Italien	79%
Grekland	75%
Spanien	75%
Cypern	70%

Sveriges industriella stagnation är även påtagligt när de svenska teknikkoncernernas utveckling analyseras. Dessa koncerner har nämligen alltmer migrerat bort sin verksamhet från Sverige. Istället har koncernerna förlagt en allt större del av sin produktion i större internationella marknader. År 2006 anställde svenska teknikkoncerner knappt 519 000 personer i världen, varav cirka 126 000 i Sverige. Tio år senare hade antalet anställda i världen ökat till 704 000 medan den i Sverige hade minskat till knappt 110 000. Andelen anställda som finns i Sverige har därmed minskat från 24,4 till 15,6 procent, en relativt dramatisk minskning under en tioårsperiod. I figur 6 visas den relativa förändringen av antal anställda i olika delar av världen. Antal anställda i Indien har under perioden ökat med 271 procent, i Kina med 209 procent, i Ryssland med 62 procent, i USA med 24 procent, i Brasilien med nio procent och i övriga världen med 19 procent. Sverige är den enda region där antalet anställda istället har minskat, med 13 procent.¹⁸



¹⁸ Teknikföretagen (2017) samt egna beräkningar.

”Även om transportkostnaderna bara utgör en liten del av priset för en vara så kan lägre transportkostnader ändå påverka företags val av lokalisering. Några enstaka procents kostnadsbesparingar kan nämligen ge företag påtagliga fördelar i den intensiva globala konkurrensen.”

Det finns självklart flera möjliga förklaringar till varför etableringen i omvärlden har dominerat, medan industrikoncernerna snarare har dragit ned sin verksamhet i Sverige. Till exempel kan Kina och Indien attrahera industrier tack vare lägre lönenivåer. Det ska dock i sammanhanget noteras att även USA, med hög lönenivå, har upplevt en expansion av anställda i svenska industrikoncerner under samma period. En del av förklaringen är att företagen genom expansion i Kina, Indien, USA, Brasilien och andra tillväxtregioner har närmat sin produktion till slutkunderna. På så sätt har företagen närmat sin produktion till tillväxtmarknaderna. Detta ligger i linje med Exportrådets tidigare betänkande, som menar att industrier i Sverige missgynnas av stora transportavstånd till växande marknader som Indien och Kina.¹⁹ Även om transportkostnaderna bara utgör en liten del av priset för en vara så kan lägre transportkostnader ändå påverka företags val av lokalisering. Några enstaka procents kostnadsbesparingar kan nämligen ge företag påtagliga fördelar i den intensiva globala konkurrensen. Investeringar i infrastruktur kombinerat med en politik som uppmuntrar kostnadseffektiva transporter behövs för att stärka drivkrafter för företag att behålla och expandera sin produktion i Sverige.

¹⁹ Exportrådet granskar hur framväxten av nya tillväxtländer som Kina, Indien och Brasilien påverkar Sveriges ställning på den globala exportmarknaden. Möjligheten för Sverige att lyckas med export till nya tillväxtländer begränsas enligt betänkandet av kostnaden för att handla över större avstånd. I betänkandet står: ”Avståndet påverkar handelsströmmar på ett avgörande sätt: det är i första hand länderna i tillväxtgeneratorernas grannskap som tenderar att dras med i tillväxten. Dessa faktorer kan förväntas leda till fortsatta minskningar i Sveriges exportmarknadsandelar i framtiden.” Källa: SOU 2008:90, s. 130.

Transporters betydelse för besöksnäringen

Besöksnäringen är en del av svensk ekonomi som under senare tid har upplevt en stark utveckling. Tidigare var Sverige ett land från vilket många åkte iväg på semester till omvärlden, ofta solsemester i varmare länder. Idag har Sverige blivit ett land som också aktivt attraherar många utländska besökare. År 2000 fanns 119 000 personer runtom i landet som var sysselsatta inom hotell och restaurang i Sverige. År 2016 hade antalet ökat till 189 000. Hotell och restaurang skapar framförallt många arbetstillfällen för unga och utrikesfödda. Hela 29 procent av personer under 25 år som arbetar och 38 procent av de utlandsfödda arbetar i denna sektor. En del av besökarna till hotell och restaurang är självklart inhemska, men utländska besökare är också en viktig drivkraft i landet. Utländska besökares utgifter för boende och restaurang i Sverige har ökat från 9 miljarder kronor år 2000 till 30 miljarder kronor år 2016.²⁰

Sverige utmärker sig också som en ledande destination för internationella möten och kongresser. Under 2016 arrangerades hela 260 internationella möten och kongresser i landet. Detta är en förhållandevis hög siffra givet Sveriges begränsade befolkning. I en internationell jämförelse utmärker sig Sverige som det 14:e landet vad gäller att ha attraherat flest möten och kongresser, vilket måste betraktas som en stark prestation givet landets geografiska läge och begränsade befolkning. I Stockholm arrangerades 101 av dessa möten, vilket är fler än metropoler som Hong Kong (99 möten) och Rom (96 möten).²¹

Transporter är självklart en nyckel för besöksnäringen. Personer som besöker Sverige måste kunna färdas till sina destinationer, via flyg, båt, bil, tåg och buss. När turisten är på plats behövs transporter för den mat, handel och annat som denne konsumerar.²² I betänkandet av Utredningen *Sveriges besöksnäring*, som publicerades 2017, beskrivs kopplingen mellan välfungerande transporter och turism. Där står följande:

”Transportsystemets betydelse betonas i en majoritet av de hearings, dialoger och inspel som utredningen tagit del av. Det handlar om en mängd perspektiv där den gemensamma nämnaren är antingen 1) att besöksnäringens företag och destinationer efterfrågar en god tillgänglighet oavsett var i landet de befinner sig, eller 2) att en viss bransch själv tillhandahåller en del av serviceutbudet i form av exempelvis passagerar- och kryssningstrafik, taxi, flygplatstjänster, beställningstrafik eller privat linjetrafik på väg och järnväg och därför har synpunkter på regelverk, samarbetsformer och offentliga insatser.

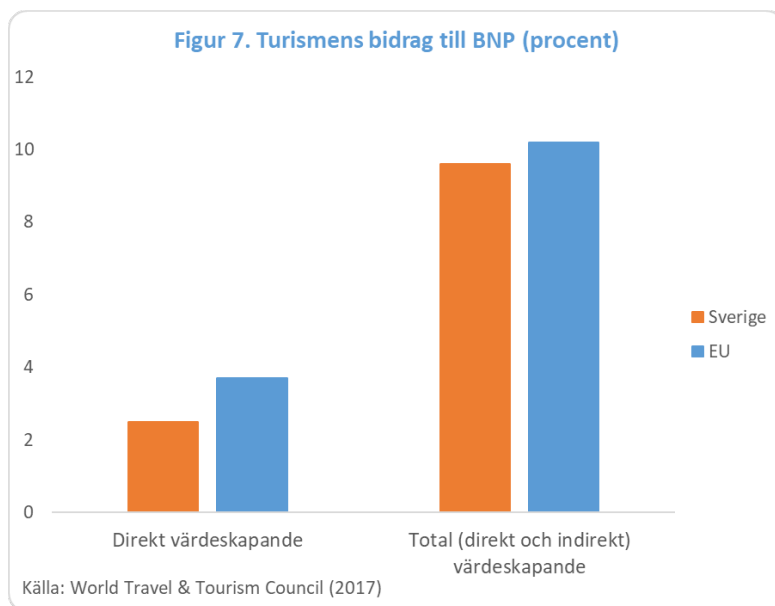
Även förutsättningarna för godstransporter har stor betydelse för besöksnäringens företag. Alla verksamheter i näringen inkluderar varustransporter. I vissa av branscherna handlar det om mycket stora godsvolymer, inte minst inom handeln. Detaljhandeln är den enskilt största branschen i besöksnäringen, och såväl butiker i tätorter och städer, som köpcentrum utanför städerna, har behov och utmaningar kopplat till varustransporter. Även arenor, hotell och restauranger är mottagare av stora mängder varor, och behöver också lämna ifrån sig stora mängder avfall, tvätt m.m.”²³

²⁰ Visitabarometern.

²¹ Tillväxtverket (2017).

²² Se fördjupande diskussion i Transportföretagen (2011).

²³ SOU 2017:95, s. 234.



Turismen är redan en viktig del av svensk ekonomi, men det finns goda förutsättningar för att den ska växa ytterligare – inte minst i landets mindre befolkningstäta delar där behovet av de arbetstillfällena och intäkter som besöksnäringen skapar är särskilt stort. Detta framkommer i en internationell analys av besöksnäringen som analyserar sektorns direkta och indirekta bidrag till samhällsekonomin. Det direkta värdet uppstår genom att utländska besökare betalar för resor, boende och restaurangbesök. Det indirekta värdet skapas genom att dessa besökare dessutom på annat sätt stimulerar ekonomisk aktivitet, till exempel genom att shoppa. Det indirekta värdet skapas även av att företag i besöksnäringen, till exempel hotell, köper tjänster och varor från andra företag. I studien framkommer att besöksnäringen direkt står för 2,5 procent av Sveriges BNP. När det indirekta värdeskapandet också tas i beaktande står besöksnäringen för 9,6 procent av BNP. Som visas i figur 7 så utgör besöksnäringens värdeskapande en högre andel av EU:s totala ekonomi, såväl sett till det direkta som det totala bidraget till BNP.²⁴

”Ifall Sverige skulle kunna lyckas med att uppnå lika stor besöksnäring som andel av den totala ekonomin som EU så skulle betydligt större ekonomiskt värde kunna skapas. För att lyckas nå dit krävs dock förbättrade transporter, som gör det enklare för utländska besökare att komma till Sverige och för inrikes resenärer att resa inom landet.”

Ifall Sverige skulle kunna lyckas med att uppnå lika stor besöksnäring som andel av den totala ekonomin som EU så skulle betydligt större ekonomiskt värde kunna skapas. Givet Sveriges förutsättningar, med en unik kultur och naturlandskap, så är det rentav möjligt att landet skulle kunna ha en ännu större besöksnäring som andel av den totala ekonomin, i likhet med övriga EU. Även den inhemska besöksnäringen skulle kunna växa och bli en ännu viktigare inkomstkälla, framförallt i de delar av landet där behovet av ökad sysselsättning är som störst. För att lyckas nå dit krävs dock förbättrade transporter

²⁴ World Travel & Tourism Council (2017).

som gör det enklare för utländska besökare att komma till Sverige och för inrikes resenärer att resa inom landet.

Ett sätt att studera besöksnäringens regionala fördelning är att titta på totala logiintäkter för hotell, stugbyar, vandrarhem, kommersiellt förmedlade privata stugor och lägenheter samt campingplatser. Det visar sig att strax över 36 procent av dessa intäkter skapas i Stockholmsregionen. Ytterligare 16 procent skapas i Västra Götalandsregionen och tio procent i region Skåne.²⁵ De tre storstadsregionerna har alltså en klart dominerande ställning. Detta kan delvis förklaras med att besökare har intresse av att färdas till storstäder, att det finns attraktiva miljöer i närhet av storstäderna – till exempel skärgårdar i närhet av Stockholm och Göteborg, samt vackra naturlandskap i Skåne. Även affärsresenärer och besökare av möten/kongresser attraheras till storstäderna. Transportmöjligheter spelar dock också en avgörande roll. Besökare färdas typiskt till de delar av landet som är enkelt att besöka. Tillgång till transportinfrastruktur, i form av framförallt flygplatser, samt även hamnar, järnvägar, och vägar ökar storstadsregionernas attraktionskraft. Övriga landet lyckas inte i samma utsträckning realisera sin potential att locka besökare på grund av stora avstånd, bristande infrastruktur, samt relativt höga kostnader för transporter.

En viktig del av besöksnäringen handlar om utländska besökare som köper fritidshus i Sverige. Denna del av besöksnäringen är intressant eftersom det rimligtvis är något som mindre befolkningstäta delar av landet har en fördel inom. Fritidshus är ju tänkta att ligga i naturnära miljöer och många besökare ser det som en fördel att husen ligger avskilt. Utländska besökare står för i princip hela ökningen av antalet fritidshus i landet. Mellan 2000 och 2016 ökade antalet utlandsägda fritidshus i Sverige med 107 procent, medan antalet fritidshus med inhemska ägare enbart ökade med tre procent.²⁶ Utvecklingen förklaras av att människor i ökad utsträckning intresserar sig för att ha fritidshus i annat land med annat klimat – eller i fallet med normmän, söker möjligheten att köpa billigare fritidshus i Sverige. Svenskar själva köper ofta fritidshus i varma länder som Spanien och Grekland för att semestra där. Å andra sidan investerar personer från till exempel Danmark, Norge, Tyskland och Nederländerna i semesterhus i Sverige. Motiveringen är att ta del av de attribut som gör svenska landskap attraktiva - som till exempel närhet till skog, sjöar och skidåkning.

Fritidshus är intressanta att studera då de uppenbart visar att besökare lockas till de delar av Sverige som de har enklast för att besöka, även när det gäller en form av besök där naturnära upplevelser premieras. De utländska ägarna investerar nämligen i de delar av Sverige som ligger på nära resväg från respektive land. Av de nära 12 000 fritidshus i Sverige som har norska ägare ligger en stor del i de västra och norra delarna av Sverige. Av de 11 000 fritidshus som har danska ägare ligger stor del i södra och Västra Sverige. Danskar köper gärna fritidshus i Kronoberg, Skåne och andra delar av Sverige med närhet till Danmark. De drygt 10 000 tyskar och nära 1 500 nederländare som investerar i Sverige söker sig också i synnerhet till södra och västra Sverige, samt till Värmland.²⁷

”En politik fokuserat på utbyggnad av transportinfrastrukturen samt kostnadseffektiva transporter krävs för att besöksnäringen ska kunna bidra med fler jobb runtom i Sverige.”

²⁵ SOU 2017:95 och egna beräkningar.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

De naturmiljöer i Sverige som lockar utländska besökare, såväl de som kommer som turister som de som investerar i fritidshus, finns utspridda runtom i landet. De mera glesbefolkade delarna i mellersta och norra Sverige har potential att attrahera betydligt fler besökare. I dessa delar av landet finns många unika naturmiljöer och orter att besöka, samt i regel billigare fritidshus att investera i. En politik fokuserat på utbyggnad av transportinfrastrukturen, samt kostnadseffektiva transporter, krävs för att besöksnäringen ska kunna bidra med fler jobb runtom i Sverige. Besöksnäringen är ett exempel på en del av näringslivet vars utveckling gynnas av välfungerande transporter. Som visas i nästa stycke finns överlag en stark länk mellan den infrastruktur som möjliggör transporter och ekonomisk utveckling.

Forskningslitteratur: investeringar i transport-infrastruktur kan främja tillväxt och jämlikhet

Utbyggnad och upprustning av infrastruktur tenderar att gå hand i hand med ekonomisk utveckling. De regioner och städer där infrastrukturen för transporter via land, vatten och luft utvecklas tenderar också att vara där tillväxten sker. En relevant fråga är ifall investeringar i infrastruktur faktiskt kan påvisas ha en tillväxtfrämjande effekt eller inte. Framförallt den nya forskningslitteratur som finns i fältet, som använder avancerad metodik för att skilja på orsak och verkan, visar på att infrastrukturinvesteringar mycket riktigt tenderar att ha en betydande tillväxteffekt. Självklart är denna effekt kontextuell, och beror på vilken form av investering som sker i vilken miljö. En analys av forskningsfältet är dock relevant att lyfta fram, för att stärka kunskapen om transporters betydelse för tillväxten.

Under 2014 publicerade Transportföretagen en analys av WSP, som via genomgång av 101 vetenskapliga artiklar drog slutsatsen att ett robust samband förelåg mellan investeringar i transportinfrastruktur och tillväxt. Av dessa studier baserades 55 på regional nivå. Dessa uppvisade en genomsnittlig output-elasticitet på 0,12, vilket innebär att en ökning av infrastrukturkapaciteten på regional nivå med tio procent ökar näringslivets produktion med 1,2 procent. För de 41 studier som gjordes på aggregerad nivå, det vill säga för ett land eller en grupp av länder, uppvisades en ännu tydligare effekt. På lands nivå var output-elasticiteten i genomsnitt 0,21, det vill säga att en ökning av infrastrukturkapaciteten med tio procent ökar näringslivets produktion med 2,1 procent. Att resultaten på lands nivå ligger på en högre nivå jämfört med resultaten på regionalnivå kan ha flera förklaringar, till exempel att studierna genomförts på olika sätt samt att infrastrukturinvesteringar har överspillningseffekter. Dessa överspillningseffekter innebär att investeringar i en region även främjar tillväxt i andra regioner i samma land. Denna faktor kan förklara varför effekten på lands nivå blir större än på regional nivå. Investeringar i infrastruktur kan hursomhelst enligt rapportens analys förväntas driva på ökad ekonomisk aktivitet och därmed även en höjning av sysselsättningen.²⁸

En tidigare publikation från Institutet för Tillväxtpolitiska Studier visar också, på basis av såväl teoretiska och empiriska studier, att utvecklad transportinfrastruktur stimulerar ekonomisk aktivitet. De mekanismer genom vilka infrastrukturen kan ha en långsiktig inverkan på tillväxten delas in i två spår, det första med fokus på personliga resor och det andra med fokus på varuleveranser. Det första spåret är att bättre infrastruktur förbättrar tillgänglighet mellan arbetskraft och företag, vilket i sin tur leder till bättre matchning och ett mera produktivt näringsliv. Det andra spåret är att bättre infrastruktur sänker transportkostnaderna samt höjer transporters kvalitet. Detta leder till ökat utbyte och via denna mekanism högre produktivitet i näringslivet. I publikationen noteras att studier under längre tid inte bara visat på ett samband mellan transportinfrastruktur och ekonomisk aktivitet, utan att studier också kunnat påvisa att det existerar ett orsakssamband där infrastrukturinvesteringar i sig driver fram ökad tillväxt.²⁹

”En forskningsgenomgång som César Calderón samt Luis Servén har skrivit för World Bank Group noterar att det finns stark konsensus i att infrastruktur stimulerar till ekonomisk tillväxt. [...] Intressant nog finns också stöd för att investeringar i infrastruktur i synnerhet gynnar personer med lägre inkomster och därmed stärker den ekonomiska jämlikheten.”

²⁸ Transportföretagen (2014).

²⁹ Institutet för Tillväxtpolitiska Studier (2007).

En forskningsgenomgång som César Calderón samt Luis Servén har skrivit för World Bank Group noterar att det finns stark konsensus i att infrastruktur stimulerar till ekonomisk tillväxt. Frågan är hur omfattande denna stimulerande effekt är. De studier som används för att studera effekten av infrastruktur skiljer sig i metodik, fokus, samt de regioner och länder som studeras. Därav varierar resultaten. Forskningsgenomgången når slutsatsen att infrastrukturinvesteringar har en markant påverkan på inkomstutveckling. Intressant nog finns också stöd för att investeringar i infrastruktur i synnerhet gynnar personer med lägre inkomster och därmed stärker den ekonomiska jämlikheten. Den jämlikhetskapande effekten kan bland annat förklaras med att förbättrad infrastruktur framförallt skapar möjligheter för ekonomiskt marginaliserade grupper. Dessa resultat är förstas kontextuella och beror bland annat på vilken typ av investering i transportinfrastruktur som genomförs samt var investeringen sker.³⁰

Det finns flertal mekanismer genom vilka transportinfrastrukturinvesteringar kan stimulera till tillväxt. En är att kvaliteten på infrastruktur kan påverka omvärldens intresse för att investera i ett land eller en region. Gheorghe Popescu finner i en studie av de central- och östeuropeiska nationerna att en god infrastruktur, tillsammans med sunda makroekonomiska villkor och en lönesättning som utvecklas i nivå med produktiviteten, stimulerar till framtida investeringar i forskning och utveckling.³¹ Infrastruktur, i synnerhet i form av bredband men även transportinfrastruktur, har även visat sig öka nivån av entreprenörskap. Mekanismen genom vilken denna påverkan sker är att god infrastruktur ökar möjligheten för entreprenörer att realisera sin affärspotential.³²

En tidigare uppmärksam studie av Calderón och Servén, som publicerades tio år innan, når samma resultat. Baserat på data för över hundra länder och med en analys som sträcker sig över perioden 1960 till 2000 studeras tillväxt samt olika mått på ekonomisk jämlikhet. Dessa mått relateras till olika mått på infrastrukturens kvalitet och kvantitet. I analysen, som inkluderar kontrollvariabler, visas två robusta samband. Det första är att tillväxt påverkas positivt utav utbyggnad av infrastrukturen. Det andra är att inkomstjämlikhet minskar i takt med att infrastrukturens kvalitet och kvantitet ökar.³³

Kopplingen mellan infrastruktur och ekonomisk jämlikhet tas även upp i FN:s 2030 agenda för hållbar utveckling. I ett av delmålen förklaras vikten av att infrastruktur av hög kvalitet byggs upp, med fokus på att den ska vara ekonomiskt överkomlig och tillgänglig för alla. Målsättningen som regeringar runt om i världen, inklusive den svenska, har skrivit under på lyder: ”Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.”³⁴

En metastudie noterar att forskningsmetodikerna med tiden har förbättrats, vilket gjort det möjligt att separera orsak från verkan samt att med större precision uppskatta effekten av förbättrad infrastruktur. I takt med att forskningslitteraturen utökats har också förståelsen för att infrastruktur spelar en viktig roll för tillväxten ökat.³⁵ Självklart spelar det stor roll vilken form av infrastruktur som byggs, samt i vilken institutionell miljö den byggs. Lili Song och Marina van Geenhuizen finner som exempel att den existerande infrastrukturen, regionens karaktär, koppling till internationella nätverk, samt spillover-

³⁰ Calderón och Servén (2014).

³¹ Popescu (2014).

³² Audretsch, Heger och Veith (2015).

³³ Calderón och Servén (2004).

³⁴ FN:s 2030 Globala mål för hållbar utveckling.

³⁵ Estache och Wodon (2014). Se även Ponce och Navarro (2016).

effekter från omkringliggande regioner alla påverkar hur omfattande tillväxteffekten av infrastruktursatsningar blir.³⁶

”En annan metastudie noterar att forskningsmetodikerna med tiden har förbättrats, vilket gjort det möjligt att i större möjligheter separera orsak från verkan samt att med större precision uppskatta effekten av förbättrad infrastruktur. I takt med att forskningslitteraturen utökats har också förståelsen för att infrastruktur spelar en viktig roll för tillväxten ökat.”

Den litteratur som visar på att transportinfrastruktur har en viktig roll i tillväxten kan kontrasteras mot studier som har en mera kritisk hållning. I svensk debatt har kritik bland annat framförts mot att investeringar i infrastruktur inte alltid görs på samhällsekonomiskt bästa sätt. Harry Flam, Maria Börjesson, Ulrika Mörth och Jan-Eric Nilsson skriver i Konjunkturrådets rapport 2016 att regeringen inte alltid sätter tilltro till Trafikverkets prioriteringsförslag samt ibland beslutar att genomföra projekt som inte har utretts. Utredningen framför att det hade varit möjligt att få ut större samhällsnytta av de medel som reserverats för infrastrukturbyggande genom bättre prioritering av projekt.³⁷ En utredning som Maria Börjesson och Jonas Eliasson skrev för Finanspolitiska rådet, och som utkom året innan, når samma slutsatser. Författarnas centrala budskap är att samhällsekonomiska analyser måste komma in tidigt i planeringsprocessen och kontinuerligt utföras, så att hela utredningsprocessen genomsyras av kostnadseffektivitet.³⁸ Det stämmer förstås att investeringar i Sverige skulle kunna utföras på ännu bättre sätt. Det finns därför goda skäl att sätta press på regeringar för att i större utsträckning utgå från de investeringar som är samhällsekonomiskt mest lönsamma. Det bästa får dock inte bli det godas fiende. Den offentliga sektorns beslutsprocesser är inte perfekta och kan inte heller förväntas vara det. Trots det kan de bidra till utveckling. Det är värt att komma ihåg att de internationella studier som visar på att uppbyggnad av infrastruktur leder till ekonomisk utveckling baseras på det imperfekt verkligheten, inte på ett teoretiskt scenario med optimala politiska beslut.

Ett annat perspektiv som Flam m.fl. framför är att transportslag inte betalar sina samhällsekonomiska kostnader, och att dagens skatt på bensin därför kan vara uppemot 50 procent högre än marginalkostnaden.³⁹ Denna form av samhällsekonomiska beräkningar kan dock bli missledande. De data som Flam m.fl. använder för att argumentera för att skatten på drivmedel bör höjas är framtagna av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Forskarna vid VTI är dock tydliga med att modellerna behöver utvecklas för att på korrekt sätt fånga transporters totala kostnader. Ett exempel är den working paper *Estimating the marginal costs for road infrastructure reinvestment* som Jan-Eric Nilsson vid VTI skrev tillsammans med Kristen Svensson år 2014. I sammanfattningen av studien, som hittills enbart tycks finnas i form av ett opublicerat första utkast, förklarar forskarna att de utgår från en avancerad metodik för att bedöma marginalkostnaden för väginvesteringar. Trots att modellen är tydlig så är det dock enligt

³⁶ Song och Van Geenhuizen (2014).

³⁷ Flam m.fl. (2016).

³⁸ Börjesson och Eliasson (2015).

³⁹ Flam m.fl. (2016).

forskarna svårt att faktiskt estimerade kostnaderna med acceptabel kvalitet, eftersom den information som läggs in i modellerna är bristfällig.⁴⁰ Modellerna behöver utvecklas innan policyanalyser baseras på dem.

Hela det svenska näringslivet är dessutom starkt beroende av transporter och de höga skatterna i Sverige motiveras i stor utsträckning med att de bekostar just det offentliga transportsystemet. Om de redan höga skatterna på transporter höjdes ytterligare skulle det svenska näringslivets konkurrenskraft påverkas på ett betydligt sätt. Den samhällsekonomiska förlust som skulle kunna uppstå behöver kartläggas i detalj innan förslag framförs på att höja de redan höga skatterna på transporter. Policy om transporter behöver utgå från detta helhetsperspektiv.

Det finns stöd också i internationell forskning för att den miljö i vilka besluten om investeringar i infrastruktur fattas spelar roll. Riccardo Crescenzi, Marco Di Cataldo och Andrés Rodríguez-Pose finner att i europeiska regioner med spridd korruption och brist på effektiv styrning av offentliga investeringar så tenderar investeringar i infrastruktur ge begränsade effekter.⁴¹ En sannolik tolkning är att besluten om offentliga infrastrukturinvesteringar i dessa miljöer inte fattas objektivt utifrån samhällsintresse, utan istället sker för att särgynna små grupper med koppling till beslutsfattarna. Omvänt kan investeringar i infrastruktur i länder som Sverige, med låg nivå av korruption och med en lång tradition av effektiv och objektiv myndighetsstyrning, förväntas vara större än i andra europeiska regioner.

Det är viktigt att vara medveten om att de mekanismer genom vilka infrastrukturinvesteringar främjar ekonomisk utveckling. I utvecklingsländer så kan uppbyggnad av vägar tillsammans med elektrifiering och utveckling av finansiella institutioner leda till direkt tillväxt, samt indirekt stimulera institutionella förändringar i form av övergång mot modern ekonomi och uppbyggnad av skolväsendet. Därmed kan infrastrukturinvesteringar tillsammans med övriga tillväxtmekanismer leda till höjda inkomster, minskad fattigdom, samt även ökad utbildningsnivå.⁴² I utvecklade länder är effekten framförallt på ökad effektivitet i arbetsmarknader och regional sammankoppling. Arbetsmarknaders effektiva storlek påverkas av transporttiden, vilken i sin tur minskar av välfungerande transporter. Infrastruktur som länkar samman orter och därmed skapar större arbetsmarknader breder väg för större effektiva arbetsmarknader, vilket i sin tur möjliggör större nivå av specialisering. Därmed kan infrastrukturutbyggnad ha en viktig roll för framväxten av moderna kunskapsekonomier. Såväl i utvecklingsländer som utvecklade länder främjar infrastrukturutveckling via samverkan mellan fysiskt och humant kapital.⁴³

Att transportinfrastrukturen kan påverka humankapitalet noteras också av Trafikverket. I publikationen *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029* förklarar myndigheten: ”Långsiktiga effekter på sysselsättning i samhället i stort kan uppstå i de fall där åtgärder bidrar till sänkta res- och transportkostnader och förbättrar tillgängligheten till jobb och arbetskraft i landet. Effekter kan även uppstå genom andra mekanismer, till exempel genom att redan sysselsatta individer ändrar hur många timmar de jobbar. Resonemang kring den här typen av effekter utgår ofta ifrån effekter för personresor och framförallt resor till och från arbetet. Förändrade transportkostnader och punktlighet för godstransporter kan förstås också ge sysselsättningseffekter, dels genom att sänkta transportkostnader och ökad punktlighet för godstransporter kan bidra till att stordriftsfördelar i produktionen kan utnyttjas bättre, dels genom att förändrad tillgänglighet till marknader kan påverka var företag väljer att lägga produktionen.”⁴⁴ I svensk liksom internationell kontext finns därmed starkt stöd för att välfungerande

⁴⁰ Nilsson och Svensson (2014).

⁴¹ Crescenzi, Di Cataldo och Rodríguez-Pose (2016).

⁴² Se till exempel Khandker och Samad (2018).

⁴³ Calderón, Moral-Benito och Servén (2015).

⁴⁴ Trafikverket (2017), s. 59-60.

transportinfrastruktur, genom olika mekanismer, kan främja ekonomisk utveckling. Det gäller inte minst om besluten av investeringar fattas på basis av objektiva samhällsekonomiska beräkningar.

Sammanfattningsvis kan investeringar i transportinfrastruktur ha påtaglig inverkan på ekonomisk utveckling samt även på ökad ekonomisk jämlikhet. Infrastrukturinvesteringar kan stimulera ekonomisk utveckling överlag, genom att uppmuntra företagens aktivitet samt framväxten av mera effektiva arbetsmarknader med större nivå av specialisering. Investeringarna kan, beroende av karaktär, ha särskild stor inkomsteffekt för personer med låga inkomster. Den kontext under vilken infrastrukturinvesteringar genomförs spelar roll, bland annat då investeringar i europeiska regioner med bristande offentlig styrning och korruption ger lägre effekt. Detta talar för att investeringar i Sverige, ett land med låg nivå av korruption och en lång tradition av en effektiv och objektiv myndighetsvärld, kan förväntas leda till särskilt goda utfall.

Sverige under-investerar i transportinfrastruktur i relation till övriga Europa

Investeringar i infrastruktur kan stimulera till ekonomisk och social utveckling, men dessa investeringar måste förstås balanseras i relation till alternativkostnader. Med det menas att pengarna skulle kunna göra nytta också i annat fall, till exempel genom att investeras i utbildningsinsatser, i förebyggande socialt arbete eller för att sänka skattebördan. En viktig policyfråga är huruvida olika länder investerar för lite, för mycket eller lagom mycket i transportinfrastruktur.

I en aktuell forskningsartikel studerar Chris Thoung, Peter Tyler samt Rachel Beaven denna frågeställning. Medan många andra studier undersöker huruvida investeringar i bättre infrastruktur stimulerar tillväxten eller inte, så går denna studie ett steg längre genom att undersöka huruvida tillväxteffekten är tillräcklig för att det ska vara rimligt att investera mera i infrastruktur snarare än att investera medlen i annan del av ekonomin. Studien omfattar 27 EU-medlemsländer samt Norge och Schweiz.⁴⁵ Överlag finner studien att det i dessa europeiska länder finns visst stöd för överinvestering i el-infrastruktur och underinvestering i vägar, järnvägar och telefoni-infrastruktur. Huruvida investeringar i järnvägsinfrastruktur ligger på för låg eller för hög nivå är svårt att avgöra. Sverige pekas ut som ett land som under-investerar i transportinfrastruktur.⁴⁶

”Det visas att kapitalstocken i infrastruktur som andel av BNP ökade snabbt under de första efterkrigsdecennierna och nådde en toppnivå i slutet av 1970-talet. Från 1980-talet och framåt var dock infrastrukturinvesteringarna låga, vilket ledde till en eftersläpning av infrastrukturen i relation till den samlade ekonomin.”

En tidigare refererad studie som publicerades av Transportföretagen har undersökt hur det samlade värdet av infrastrukturen i Sverige har utvecklats i jämförelse till ekonomin som helhet. Mera specifikt undersöks hur kapitalstocken som finns i form av infrastruktur har utvecklats som andel av BNP. Den undersökta perioden är 1950 till 2012. Det visas att kapitalstocken i infrastruktur som andel av BNP ökade snabbt under de första efterkrigsdecennierna och nådde en toppnivå i slutet av 1970-talet. Från 1980-talet och framåt var dock infrastrukturinvesteringarna låga, vilket ledde till en eftersläpning av infrastrukturen i relation till den samlade ekonomin. De svenska investeringarna släpade också efter i relation till omvärlden. Därmed har Sverige byggt upp en omfattande ”infrastrukturskuld”.⁴⁷

Inför denna rapport har nivån av totala investeringar i europeiska ekonomier, som andel av respektive ekonomis totala BNP, undersökts. Den undersökta perioden gäller åren 2010 till 2015. Undersökningen har omfattat EU-länderna samt Norge och Schweiz. Eftersom data av god kvalitet inte fanns för samtliga EU-länder har 26 länder inkluderats i beräkningarna. Dessa länder är: Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Island, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, samt Österrike. För varje land har nivån av totala investeringar i ekonomin som andel av BNP räknats ut. Resultaten visas i tabell 2. Sverige tillhör som visas i tabellen de länder som haft högst

⁴⁵ Kroatien, som blev medlem i EU år 2013, exkluderas på grund av databrist.

⁴⁶ Thoung, Tyler och Beaven (2015).

⁴⁷ Transportföretagen (2014).

investeringsvolym. Totalt har investeringarna i olika former av kapitalbildning varit 22,8 procent av Sveriges BNP under perioden, något högre än medel för de övriga länderna på 20,4 procent av BNP.⁴⁸

Dessa investeringar har satts i relation till investeringar i transportinfrastruktur, mera precis transportinfrastruktur i form av vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser, broar och kanaler. För samtliga länder har totala investeringar i transportinfrastruktur räknats ut som andel av BNP för samma undersökta period. Resultaten av dessa beräkningar visas i tabell 3. Som visas så utmärker sig Sverige som ett av de länder som har låga investeringar i transportinfrastruktur. Under perioden så har de svenska investeringarna i transportinfrastruktur i genomsnitt utgjort 0,77 procent av BNP, vilket är lägre än medel för de övriga länderna på 0,94 procent av BNP.⁴⁹

Investeringar i transportinfrastruktur behöver hålla jämna steg med andra investeringar. Därför är det relevant att sätta de två investeringsvolymerna i relation till varandra och räkna ut hur stor del av samtliga investeringar som har skett i transportinfrastruktur. Resultaten av dessa beräkningar visas i tabell 4. Eftersom Sverige utmärker sig som ett land med relativt låga investeringsvolym i transportinfrastruktur men dock omfattande investeringsvolym i ekonomin som helhet hamnar landet efter många övriga europeiska länder i detta avseende. I Sverige uppgår investeringarna i infrastruktur till enbart 3,40 procent av samtliga investeringar i ekonomin. Detta är klart lägre än medel för de andra europeiska länderna på 4,54 procent.

⁴⁸ Eurostats databas och egna beräkningar.

⁴⁹ OECD:s databas och egna beräkningar.

Tabell 2
Totala investeringar % BNP,
snitt 2010-15

Tjeckien	26,0
Rumänien	25,5
Schweiz	23,6
Sverige	22,8
Norge	22,6
Belgien	22,6
Österrike	22,5
Lettland	22,5
Slovakien	22,1
Frankrike	22,1
Finland	21,4
Bulgarien	21,3
Ungern	20,6
Spanien	20,4
Polen	19,9
Tyskland	19,9
Slovenien	19,8
Malta	19,8
Luxemburg	18,8
Danmark	18,8
Litauen	18,3
Italien	18,1
Portugal	16,7
Island	16,2
Storbritannien	16,1
Grekland	13,4

Källa: Eurostats databas och egna
beräkningar.

Tabell 3.
Infrastrukturinvesteringar %
BNP, snitt 2010-15

Rumänien	2,52
Schweiz	1,43
Polen	1,36
Litauen	1,36
Lettland	1,35
Ungern	1,15
Bulgarien	1,11
Norge	1,09
Slovakien	1,08
Tjeckien	0,98
Spanien	0,96
Frankrike	0,87
Grekland	0,84
Luxemburg	0,84
Slovenien	0,83
Finland	0,80
Danmark	0,79
Sverige	0,77
Storbritannien	0,71
Österrike	0,67
Tyskland	0,60
Italien	0,50
Belgien	0,48
Island	0,44
Portugal	0,36
Malta	0,28

Källa: OECD:s databas och egna
beräkningar.

Tabell 4.
Infrastrukturinvesteringar % av
totala investeringar, snitt 2010-15

Rumänien	9,86
Litauen	7,44
Polen	6,85
Grekland	6,24
Schweiz	6,09
Lettland	6,01
Ungern	5,59
Bulgarien	5,23
Slovakien	4,89
Norge	4,81
Spanien	4,73
Luxemburg	4,45
UK	4,40
Slovenien	4,22
Danmark	4,19
Frankrike	3,94
Tjeckien	3,78
Finland	3,73
Sverige	3,40
Tyskland	3,00
Österrike	2,99
Italien	2,75
Island	2,72
Portugal	2,17
Belgien	2,13
Malta	1,43

Källa: Eurostats och OECD:s
databaser och egna beräkningar.

Investeringar i transportinfrastruktur tenderar att vara högre i europeiska länder med lägre utvecklingsnivå. En förklaring är att dessa länder har större behov av upprustning av infrastrukturen, något som delvis finansieras av EU-medel som särskilt går till just dessa länder. Därför kan det vara relevant att jämföra Sverige enbart med de länder som har högre utvecklingsnivå. Dessa är Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Italien, Luxemburg, Norge, Portugal, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Tjeckien, Tyskland, Storbritannien och Österrike. I den genomsnittliga utvecklade europeiska ekonomin exklusive Sverige så gick 3,82 procent av investeringarna till transportinfrastruktur. När jämförelse görs med samtliga övriga europeiska ekonomier så ligger alltså investeringarna i transportinfrastruktur, i relation till samtliga investeringar, på 33,8 procent högre nivå jämfört med Sverige. När jämförelsen begränsas till mer utvecklade europeiska ekonomier så ligger fortfarande investeringsnivån 12,5 procent högre jämfört med i Sverige.

”Investeringarna i svensk infrastruktur skulle ha behövt vara 3,6 miljarder kronor mer per år för att vara i nivå med andra rika EU-medlemmar. För att hålla takt med hela övriga EU så skulle de ha behövt vara 9,9 miljarder kronor mer per år.”

Det är således tydligt att investeringarna i infrastruktur i Sverige är för låga i jämförelse till övriga Europa, och med hänsyn till den generella ekonomiska utvecklingen. Det bör noteras att dessa beräkningar inte inkluderar det faktum att Sverige på grund av sitt geografiska läge med stora avstånd inom landet och stora avstånd till exportmarknader kan förväntas ha större behov av investeringar i transportinfrastruktur än övriga europeiska länder. Stora delar av kontinentala Europa är relativt platta länder, med högre befolkningstäthet och smidiga kommunikationer till övriga kontinentala Europa. För att uppnå en funktionell infrastruktur behöver dessa länder generellt investera mindre än Sverige för att uppnå samma målsättning. Investeringarna i infrastruktur uppgick under perioden 2010 till 2015 i snitt till 3,22 miljarder euro per år. Detta motsvarar cirka 29,3 miljarder kronor per år med historiska euro-kurser.⁵⁰ Investeringarna i svensk infrastruktur skulle ha behövt vara 3,6 miljarder kronor mer per år för att vara i nivå med andra rika europeiska länder. För att hålla takt med hela övriga Europa så skulle de ha behövt vara 9,9 miljarder kronor mer per år.

Ifall investeringsnivån i Sverige hade varit i nivå med övriga utvecklade europeiska länder så skulle den ha varit 3,6 miljarder kronor högre per år. Ifall nivån hade varit i linje med samtliga övriga europeiska länder i jämförelsen så skulle den ha varit 9,9 miljarder kronor högre per år. Dessa beräkningar illustrerar behovet av att öka transportinfrastrukturinvesteringarna i Sverige. Det bör anmärkas att investeringsnivån i hela Europa skulle behöva vara på något högre nivå för att vara på optimal nivå. Även i relation till övriga Europa, som under-investerar något i transportinfrastruktur, ligger Sverige efter. Detta är problematiskt för ett land med ovanligt stort behov av välfungerande transporter.

⁵⁰ Genomsnittlig valutakurs har räknats ut för de sex åren, vid fyra tillfällen för varje år, från Euron.nu.



Sverige ligger efter i transportinfrastrukturens kvalitet

Sverige är ett land med en stark ingenjörstradition, något som märks i byggandet av svensk infrastruktur. Den transportinfrastruktur som har byggts upp i Sverige är överlag av god ingenjörsmässig kvalitet och har därför en lång livslängd. Trots detta så har den låga investeringsnivån i infrastrukturen påverkat dess kvalitet. Infrastruktur, i dess olika former, är inte en engångsinvestering. Slitage från trafikfordon och naturfenomen leder till att infrastrukturen tappar sin kvalitet och till slut förstörs om inte kontinuerliga investeringar i upprustning sker. Ny infrastruktur måste regelbundet byggas upp för att hålla jämn takt med befolkningsutveckling och förändringar i näringslivet som påverkar trafikströmmar. Europeiska unionens direktorat för mobilitet och transport sätter betyg på olika aspekter av länders infrastruktur, och bedömer därmed kvaliteten på den tillgängliga infrastrukturen. Nedan redovisas de resultat för Sveriges del som berör den fysiska transportinfrastrukturens kvalitet i de nordiska länderna. Betygen har räknats om som andel av betyget för det genomsnittliga utvecklade medlemslandet.

I tabell 5 visas resultaten för väginfrastrukturen. Som kan ses har Sverige något sämre kvalitet på väginfrastrukturen än de övriga utvecklade europeiska ekonomierna. Gapet är stort till Nederländerna, Frankrike och Österrike som har bäst infrastruktur. Även de två nordiska grannländer för vilka data redovisas, Danmark och Finland, har bättre infrastruktur. I tabell 6 visas motsvarande statistik för hamninfrastruktur. Sverige placerar sig i detta fall precis i snittet för de utvecklade medlemsländerna. Hamninfrastrukturen är klart sämre än Nederländerna, Belgien och Finland, samt marginellt sämre än Danmark. Sverige ligger i nivå med Tyskland och UK, samt något högre än de övriga länderna.

Tabell 5. Betyg för väginfrastrukturens kvalitet. Snitt för länderna=100

Nederländerna	112
Frankrike	110
Österrike	109
Portugal	108
Danmark	104
Finland	103
Luxemburg	101
Tyskland	101
Spanien	101
Sverige	96
UK	93
Irland	90
Belgien	89
Italien	83

Tabell 6. Betyg för hamninfrastrukturens kvalitet, EU-snitt=100

Nederländerna	121
Belgien	112
Finland	111
Danmark	102
Tyskland	100
Sverige	100
UK	100
Spanien	98
Frankrike	94
Irland	93
Portugal	92
Italien	78

Källa: EU:s Direktoratet för mobilitet och transport samt egna beräkningar. Grunddata för kvaliteten under perioden 2015-2016. Samtliga utvecklade europeiska ekonomier för vilka data redovisas har inkluderats

Tabell 7 visar järnvägsinfrastrukturens kvalitet. Sverige rankas i detta fall bland de länder som har sämst kvalitet på infrastrukturen bland de utvecklade europeiska ekonomierna. Enbart Irland har lägre kvalitet. Vid sidan av Italien, som har samma betyg som Sverige, och Portugal som klarar sig marginellt bättre, har samtliga övriga länder klart högre betyg än Sverige. Till sist visas i tabell 8 kvaliteten för flyginfrastrukturen. I likhet med hamninfrastrukturen rankas Sverige i detta avseende precis på snittet för de utvecklade medlemsländerna.

Tabell 7. Betyg för järnvägsinfrastrukturens kvalitet, EU-snitt=100

Frankrike	118
Finland	115
Nederländerna	114
Spanien	113
Tyskland	109
Österrike	108
Luxemburg	102
Belgien	99
UK	97
Danmark	95
Portugal	84
Italien	83
Sverige	83
Irland	81

Tabell 8. Betyg för flyginfrastrukturens kvalitet, EU-snitt = 100

Nederländerna	114
Finland	110
Tyskland	104
Frankrike	103
Spanien	103
Danmark	102
UK	101
Belgien	100
Sverige	100
Irland	98
Luxemburg	96
Portugal	96
Österrike	93
Italien	81

Källa: EU:s Direktoratet för mobilitet och transport samt egna beräkningar. Grunddata för kvaliteten under perioden 2015-2016. Samtliga utvecklade europeiska ekonomier för vilka data redovisas har inkluderats.

Sammanfattningsvis så är den svenska infrastrukturens kvalitet på samma nivå som snittet för de övriga utvecklade europeiska ekonomierna sett till hamnar och flygplatser. Väginfrastrukturen är något under och järnvägsinfrastrukturen långt under snittet. Detta är dåliga resultat för Sverige, ett land som har särskilt stora behov av välfungerande transportinfrastruktur på grund av höga interna avstånd samt avstånd till exportmarknader. Det bör dessutom noteras att Sverige har en högre utvecklingsnivå än de flesta länder i jämförelsen. En rimlig ambitionsnivå vore att Sverige i samtliga kvalitetsmått skulle placera sig bland de länder som har bäst infrastruktur, något som Sverige idag inte lyckas med sett till något av transportslagen. Danmark och Finland är de två nordiska grannländer som data redovisas för. Dessa två länder har genomgående bättre infrastrukturkvalitet än Sverige vad gäller vägar, järnvägar, hamnar och flyg.

Avslutande diskussion

Denna rapport har lyft fram den avgörande roll som transportinfrastruktur spelar för ekonomisk utveckling, för exportmöjligheter, för investeringar och entreprenörskap. Rapporten har även lyft fram att det länge har funnits en insikt om att Sverige har särskilt stor förlitan på en välfungerande transportinfrastruktur och en policy som möjliggör kostnadseffektiva transporter. Anledningen är att Sverige har stora avstånd inom landet och ännu större avstånd till internationella marknader.

Kopplingen mellan transporter och tillväxt lyftes bland annat fram av Exportrådets betänkande som utkom för tio år sedan. Där noterades att Sverige har en särskild nackdel i att avståndet till världens snabbast växande marknader. Till exempel är avståndet till Kina och Indien stort. Enligt Exportrådet var ett sannolikt utfall av avståndet att svensk industris marknadsandelar skulle minska. Under de åren sedan rapporten utkom har mycket riktigt en sådan utveckling skett. Sverige har upplevt den svagaste utvecklingen av industriell produktion i norra och västra Europa. Landets ekonomi har ändå klarat sig väl, genom att nya näringar som till exempel IT och fintech har vuxit fram. Den industriella stagnationen är dock oroväckande, sett till att tre fjärdedelar av exportintäkterna direkt och indirekt är kopplade till industrisektorn. Det är också oroväckande att svenska industrikoncerner sedan finanskrisen har vuxit i Indien, Kina, Ryssland, USA, Brasilien och övriga världen, men samtidigt minskat antalet anställda i Sverige.

I denna rapport har två centrala analyser genomförts. Den första analysen baseras på investeringar i transportinfrastruktur, i relation till samtliga investeringar, i olika delar av Europa. Det visar sig att Sverige under-investerar i infrastruktur, något som också påpekats i aktuell forskning. Ifall investeringsnivån i Sverige hade varit i nivå med övriga Europa så skulle den ha varit 9,9 miljarder kronor högre. En del av detta samband drivs av att de mindre utvecklade delarna av Europa investerar större summor på upprustning av sin bristfälliga infrastruktur. Även när jämförelsen begränsas till övriga utvecklade europeiska länder så visar det sig att Sverige skulle behöva investera 3,6 miljarder kronor mera i infrastrukturen för transporter varje år för att vara i linje med dessa länders utveckling. I nuvarande läge är infrastrukturinvesteringarna i Sverige låga sett till den totala investeringsvolymen i ekonomin.

En analys görs också över infrastrukturens kvalitet. Den svenska infrastrukturens kvalitet är på genomsnittlig nivå för de övriga utvecklade europeiska ekonomierna sett till hamnar och flygplatser, men lägre än snittet för vägar och järnvägar. Grannländerna Finland och Danmark har bättre kvalitet på alla fyra former av infrastruktur än Sverige. Detta är i grunden inte acceptabla utfall för Sverige, en modern kunskapsekonomi med stort behov av välfungerande transporter. Framförallt den regionala utvecklingen kan framöver förväntas hämmas av brister i infrastrukturens kvalitet.

Appendix A – Sveriges export 2016, miljarder kronor

Sveriges export 2016, miljarder kronor	
Livsmedel	80.51
Råvaror, mineraler och bränslen	143.93
Kemiska produkter	153.67
Bearbetade och färdiga varor	332.26
Maskiner, apparater och transportmedel	483.51
Varor	1193.88
Tillverknings tjänster, underhåll av varor samt transporter	93
Nyttjande av immateriella rättigheter	74.1
Byggtjänster	6.2
Industrinära tjänster	173.3
Resor	103.3
Finansiella tjänster inkl. försäkringar	46.9
Tele-, data, och informationstjänster	125.3
Affärstjänster och personliga tjänster	155.9
Övriga tjänster	431.4

Källa: Ekonomifakta (2017) samt egna beräkningar.

Referenser

- Audretsch, D.B., D. Heger och T. Veith (2015). "Infrastructure and entrepreneurship", *Small Business Economics* 44;2:219-230.
- Barrett, M., E. Davidson, J. Prabhu och S. Vargo (2015). "Service Innovation in the Digital Age: Key Contributions and Future Directions", *MIS Quarterly*, 39;1:135-154.
- Bergh, A. (2011). "The Rise, Fall and Revival of the Swedish Welfare State: What are the Policy Lessons from Sweden?", IFN Working Paper No. 873.
- Börjesson, M. och J. Eliasson (2015). "Kostnadseffektivitet i valet av infrastrukturinvesteringar", Rapport till Finanspolitiska rådet 2015/1.
- Calderón, C. och L. Servén (2004). "The effects of infrastructure development on growth and income distribution", World Bank Publications, Working Paper No. 270.
- Calderón, C. och L. Servén (2014). "Infrastructure, growth, and inequality: an overview", World Bank Policy Research Working Paper No. 7034.
- Calderón, C., Moral-Benito, E., & Servén, L. (2015). "Is infrastructure capital productive? A dynamic heterogeneous approach", *Journal of Applied Econometrics*, 30(2), 177-198.
- Crescenzi, R., M. Di Cataldo och A. Rodríguez-Pose (2016). "Government quality and the economic returns of transport infrastructure investment in European regions", *Journal of Regional Science* 56;4: 555-582.
- Estache, A. och Q. Wodon (2014). "Infrastructure, Growth, and Country Strategies", i boken "Infrastructure and Poverty in Sub-Saharan Africa" (s. 11-25), Palgrave Macmillan, New York.
- Ekonomifakta (2017). "Exportandelar – internationellt" samt "Sveriges export- och importprodukter", 2017-08-28.
- Ekonomifakta (2018). "Konsumtionsskatter på diesel", Senast uppdaterad: 2018-01-24.
- Euron.nu. Data över historiska valutakurser hämtades ned för fyra tillfällen för varje år: 1:a januari, 1:a april, 1:a juli samt 1:a oktober. Data hämtades senast 2018-03-03 från portalen: <http://euron.nu/historiska-eurokurser.php>
- Europeiska Kommissionen (2017a). "European Innovation Scoreboard 2017".
- Europeiska Kommissionen (2017b). "Regional Innovation Scoreboard".
- Eurostats databas. Industrial production index overview. Production in industry - annual data [sts_inpr_a]. Data hämtades senast från Eurostat 2018-02-20. Eurostat saknar data för Irland, varför landet exkluderas i jämförelsen.
- Eurostats databas. Investment by institutional sectors. Data hämtades senast 2018-02-28.
- EU:s Direktoratet för mobilitet och transport. Data hämtades 2018-03-11 från portalen: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/sweden/investments-infrastructure_en

Flam, H., M. Börjesson, U. Mörth och J.-E. Nilsson (2016). ”Vart är vi på väg? Systemfel i transportpolitiken”, Konjunkturrådets rapport 2016, SNS förlag: Stockholm.

FN:s 2030 Globala mål för hållbar utveckling. Svensk översättning av delmål 9.1 hämtades ned 2018-03-02 från: www.globalamalen.se

J.-E. Nilsson och K. Svensson (2014). ”Estimating the marginal costs for road infrastructure reinvestment”, working paper.

Khandker, S.R. och H.A. Samad (2018). ”Bangladesh’s Structural Transformation: The Role of Infrastructure”, i ”Economic and Social Development of Bangladesh”, s. 71-92, Palgrave Macmillan, Cham.

Institutet för Tillväxtpolitiska Studier (2007). ”Samband mellan infrastruktur och produktivitet”, Arbetsrapport R2007:002.

MIT Forum (2012). ”U.S. Re-Shoring: A Turning Point”.

OECD:s databas. ”Dataset: Transport infrastructure investment and maintenance spending”. Data hämtades senast 2018-02-28.

Ponce, L. och R. Navarro (2016). ”Effect of public-private infrastructure investment on economic growth”, *Network Industries Quarterly*, 13;3:10-12.

Popescu, G.H. (2014). ”FDI and economic growth in Central and Eastern Europe”, *Sustainability*, 6;11:8149-8163.

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

Regeringen (2016). ”Regeringens proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling”.

Reshoring Initiative (2015). ”Reshoring Initiative Data Report: Reshoring and FDI Boost US Manufacturing in 2014”.

Sanandaji, N. och S. Fölster (2017). ”The Geography of Europe’s Brain Business Jobs”, ECEPR.

Sanandaji, N. och M. Rankka (2015). ”Framgångsföretagandets nya geografi: Så kan Stockholm bli Nordens Samarkand”, Ekerlids, Stockholm.

Song, L. och M. Van Geenhuizen (2014). ”Port infrastructure investment and regional economic growth in China: Panel evidence in port regions and provinces”, *Transport Policy*, 36:173-183.

SOU 2006:33. ”Andra vägar att finansiera nya vägar - Betänkande av utredningen om vägavgifter på E6”.

SOU 2008:90. ”Svensk export och internationalisering: Utveckling, utmaningar, företagsklimat och främjande”, Betänkande av Exportutredningen.

SOU 2015:104. ”Långtidsutredningen 2015 Huvudbetänkande”, Regeringen 2015.

SOU 2017:95. ”Ett land att besöka: En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring”, Betänkande av Utredningen Sveriges besöksnäring, 2017.

Teknikföretagen (2017). ”Svenska teknikkoncerners anställda i världen”.

Tillväxtverket (2017). "Fakta om svensk turism 2016".

Thoung, C., P. Tyler och R. Beaven (2015). "Estimating the contribution of infrastructure to national productivity in Europe", *Infrastructure Complexity*, 2;1:5-27.

Trafikverket (2017). "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029", Remissversion 2017-08-31.

Transportföretagen (2011). "Transporter - en viktig del av turismen".

Transportföretagen (2014). "Tillväxteffekter av att minska infrastrukturens skulden", 2014-03-17.

Visitabarometern. Uppgifter hämtades senast 2018-03-10 från: <http://visitabarometern.se>

Winters, A.L. & Yusuf, S. (red.) (2007). "Dancing with Giants - China, India, and the Global Economy", Världsbanken & Institute of Policy Studies.

Worldometers. Karta över världens befolkningstäthet laddades ned 2018-03-02 från:

<http://www.worldometers.info/world-population/#density>

World Travel & Tourism Council (2017). "Travel & Tourism Economic Impact 2017 Sweden".