

Västsvenska Industri- och Handelskammaren  
Stefan Gustavsson  
Chef Affärsklimat  
[Stefan.gustavsson@handelskammaren.net](mailto:Stefan.gustavsson@handelskammaren.net)  
031-835923

Datum: 2007-12-14

Regeringen  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över betänkandet ”Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet” (SOU 2007:70)

## 1 SAMMANFATTNING

Västsvenska Industri- och Handelskammarens synpunkter begränsar sig till det som rör möjligheten att Göteborg- Landvetter Airport överförs till en annan huvudman än staten.

I vår tid, när handelsmönster blir allt mer globala, har en liten region goda möjligheter att skapa sig en position på världsmarknaden. Är regionens varor tillräckligt bra och kommunikationerna tillräckligt goda så är marknaden gigantisk.

Avseende flyg handlar goda kommunikationer om att erbjuda så hög frekvens som möjligt till så många destinationer som möjligt till rätt pris. Västsvenska Industri- och handelskammaren anser att en regional huvudman för Göteborg Landvetter Airport skulle öka flygplatsens förutsättningar att leva upp till dessa krav.

Tillväxten har en regional logik. Tillgänglighet via flyget är viktigt för regionens tillväxt och Göteborg-Landvetter Airport har därmed också en regional logik. De som anländer till flygplatsen eller reser från densamma skall så gott som uteslutande besöka Västsverige eller kommer från Västsverige. Det rimliga borde därför vara att den också styrs av regionen utifrån de regionala behoven.

Sund konkurrens är bra. Även flygplatser utvecklas om de utsätts för konkurrens. Konkurrens tvingar flygplatsen att vara lyhörd gentemot kunderna vilket ökar möjligheterna att utbud och priser anpassas till kundernas bästa. Om en flygplats får större möjlighet att konkurrera så kan den attrahera fler passagerare och därmed fler linjer.

Dagens ägarstruktur gör att flygplatsen sannolikt går miste om investeringar som skulle kunna stärka konkurrenskraften. Resurser i form av vinster som genereras på Landvetter flygplats används periodvis till att finansiera andra flygplatser i landet.

Under de senaste sju åren har Landvetter haft ungefär 14 procent av landets passagerare, men bara fått 9 procent av LFV:s investeringar. De gjorda investeringarna upprätthåller en säker flygtrafik, men offensiva investeringar som ökar flygplatsens attraktivitet och lönsamhet kunde ha varit större.

Näringslivet skall inte vara delägare i flygplatsen. Det är fel om enskilda företag går in i vad som delvis måste betraktas som ett naturligt monopol. En möjlig ägartrojka skulle kunna utgöras av Västra Götalansregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och Sjuhärads kommunalförbund. Driften av flygplatsen skall sedan upphandlas på entreprenad, vilket borgar för en effektiv förvaltning. Inom de områden det är kostnadseffektivt att samarbeta med andra aktörer för att fördela kostnaderna bör det självklart ske.

Priset på flygplatsen vid en överföring av huvudmannskapet från staten till en annan offentlig huvudman bör sättas till ett symboliskt belopp, av flera skäl.

- Dels bör den offentliga huvudman som bäst kan styra flygplatsen vara den som får uppdraget. Priset får inte vara ett hinder för en sådan måluppfyllelse.
- Dels har de Västsverige redan betalat flygplatsen. Höga avgifter och skatter på flygplatsen har genererat vinst som har finansierat såväl utveckling av Landvetter som andra flygplatser.

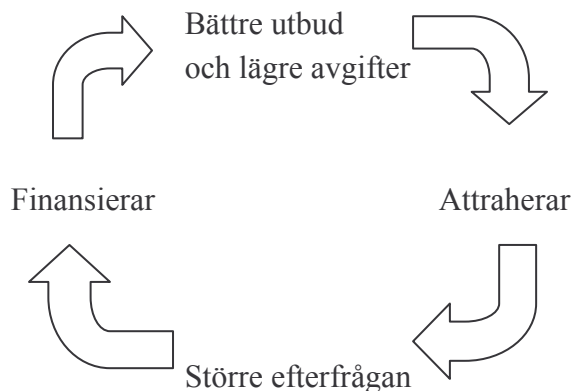
## **2 VÄSTSVENSKA INDUSTRI OCH HANDELSKAMMARENS SYNPUNKTER**

### **2.1 Goda kommunikationer**

De tjänster och den service som Göteborg-Landvetter Airport kan erbjuda är av absolut största vikt för att göra det möjligt för Västsverige att nå världen och världen att nå Västsverige. I slutändan handlar om att kunna erbjuda så många frekvenser som möjligt till maximalt antal destinationer med så god service som möjligt till lägsta möjliga kostnad.

Allting hänger ihop. Om flygplatsen kan erbjuda bättre service och lägre priser attraheras fler resenärer och därmed skapas utrymme för fler linjer och tätare avgångar som i sin tur finansierar

lägre avgifter och bättre service. Det handlar också om att kunna erbjuda bättre kringtjänster såsom konferens, hotell, restauranger och kanske nya tjänster såsom bilreparationer och kemptvätt.



Figur 1 En god cirkel kan skapas

Fler linjer och fler resenärer öppnar för fler möten samt fler och bättre affärer. Ökad tillgänglighet till och från Västsverige ökar också möjligheterna för den Västsvenska turismen. Det ger också möjligheter för fler evenemang och mässor.

Slutsatsen är att det är viktigt att vara kreativ och våga söka nya lösningar för att skapa den förbättrade tillgängligheten. En möjlighet som vi i näringslivet tycker att man, från myndigheternas sida, åtminstone borde undersöka är ett regionalt huvudmannaskap för Göteborg-Landvetter Airport.

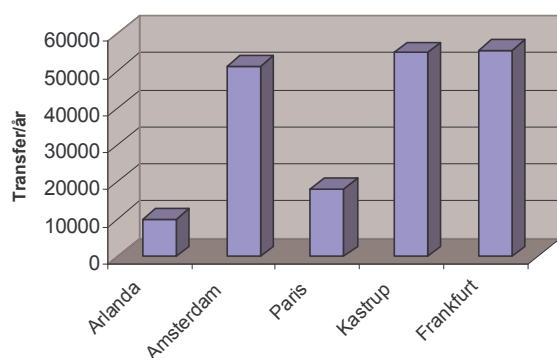
## 2.2 2. Regional logik – regionalt styre

Göteborg-Landvetter har en regional logik. De som anländer till flygplatsen eller reser från densamma ska besöka Västsverige eller kommer från Västsverige. Det rimliga borde därför att den också styrs av regionen utifrån de regionala behoven.

Till skillnad från merparten av övriga flygplaster i Sverige ingår Landvetter till mycket liten del i det nationella systemet.

Arlanda är nationell till sin karaktär därför att den fungerar som bytesflygplats (hub) för många passagerare till och från de övriga flygplatserna i Sverige. Arlanda är därmed delvis beroende av övriga flygplatser i Sverige som saknar eller har väldigt få direktlinjer ut i Europa. Hela 97 procent av utrikestrafiken från Sverige går via Arlanda, Landvetter eller Sturup.

Den andra typen är Göteborg-Landvetter Airport och till viss mån Sturup flygplats vars passagerare i huvudsak åker utomlands direkt utan att passera Arlanda eller någon annan flygplats i Sverige. För Göteborg-Landvetter är Stockholm en slutdestination och inte en hub. Om Göteborg-Landvetter Airport har en hub så heter den Kastrup, Sciphol, Charles de Gaulle eller Frankfurt, inte Arlanda. Endast 3-4 procent av de resenärer som ska utanför Sverige från Göteborg-Landvetter Airport passerar Arlanda. Två tredjedelar av trafiken på Göteborg-Landvetter Airport är utrikestrafik. Endast cirka 20 procent av inrikesresenärerna ska till andra destinationer än Stockholm.



Figur 2 Antal bytesresenärer från Landvetter på respektive flygplats 2004 Källa: LfV

De övriga svenska flygplatserna bortsett från de utpräglade lågprisflygplatserna har få direktlinjer och en överväldigande majoritet av passagerarna är beroende av Arlanda för att byta och åka vidare ut i världen. Det gör att dessa flygplatser är helt och hållet beroende av Arlanda och vice versa. Det finns därför viss logik i att dessa flygplatser ingår i ett gemensamt system.

Eftersom Göteborg-Landvetter Airport inte ingår i det nationella systemet på samma sätt vad gäller passagerarströmmar bör regeringen öppna för möjligheten att flygplatsen får en regional huvudman.

### 2.3 Konkurrens är bra för utvecklingen av flygplatsen

Vi i näringslivet i Västsverige är övertygande om att sund konkurrens är bra för de flesta verksamheter. Vi tror att även flygplatser utvecklas om de utsätts för konkurrens. Konkurrens tvingar flygplatsen att vara oerhört lyhörd gentemot kunderna och på så vis ökar möjligheterna för att utbudet och priserna anpassas till kundernas bästa. Om en flygplats får möjlighet att konkurrera med till exempel lägre avgifter så skulle man kunna attrahera fler passagerare och därmed fler linjer. Samma sak gäller om en flygplats kan förbättra servicen eller utbudet så att den blir mer attraktiv. Vi tror att om Göteborg-Landvetter Airport fick möjlighet att konkurrera skulle möjligheten finnas att locka till sig passagerare från till exempel Småland, Skaraborg och södra Norge.

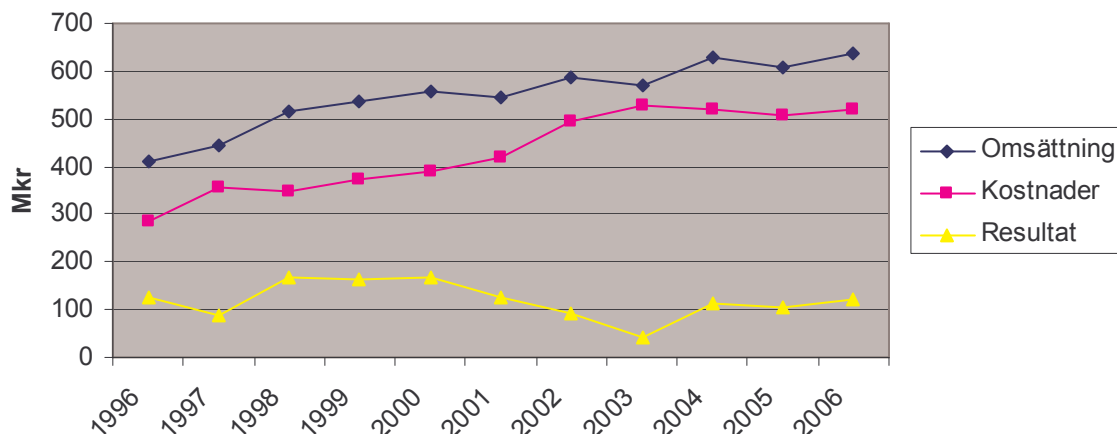
Flygplatsen i Billund är numera Danmarks näst största och ägs regionalt. Det gör att Billund kan konkurrera med låga flygavgifter: År 2005 var avgifterna för ett fullsatt charterplan från Billund med 148 passagerare 10 000 danska kronor lägre än vad det kostade att flyga från Kastrup. Västsvenska Industri- och Handelskammaren vill att Göteborg-Landvetter Airport ges samma möjlighet.

Konkurrens har kanske en ännu viktigare funktion nämligen att det som inte är efterfrågat i tillräcklig stor utsträckning för att motivera sina kostnader försvinner. Det kan handla om stora felriktade investeringar. Ofta säger man att kommunikationer för ett glesbefolkat land som Sverige är mycket viktigt. Det är sant men eftersom resurserna är begränsade är det oerhört viktigt att vi satsar på effektiva kommunikationsalternativ. När en felsatsning görs är det inte de förlorade investeringsmedlen i sig som är det stora problemet utan den förlust som uppstår från det faktum att effektiva investeringar uteblir någon annanstans på grund av resursbrist. Med effektiva investeringar menas de som skapar möjligheter för god tillväxt.

#### **2.4 Resurserna lämnar Göteborg-Landvetter Airport**

Göteborg-Landvetter Airport är en mycket lönsam flygplats. Den samlade vinsten mellan 1996-2005 är cirka 1,2 miljarder kronor efter avskrivningar och finansiella poster. Bruttomarginalen under dessa år är i genomsnitt 45 procent per år och nettomarginalen 23 procent, och detta trots 11 septembereffekten. De senaste åren är det endast ett fåtal av LFV:s flygplatser som har visat ett positivt rörelseresultat. Samtidigt skall LFV:s verksamhet som helhet visa ett positivt resultat. Det innebär att för att täcka de små flygplatsernas negativa resultat lämnar resurser Göteborg-Landvetter Airport.

De resurser som genereras på Göteborg-Landvetter Airport bör användas till att ge möjliga bästa service till lägsta tänkbara pris och inte till att täcka förluster på andra flygplatser som har väldigt liten koppling till Göteborg-Landvetter Airport.



Figur 3 Utvecklingen av omsättning, kostnader och resultat för Göteborg-Landvetter Airport 1996-2006 Källa LFV

## 2.5 Beslutsvägar

I dagsläget har inte Göteborg-Landvetter Airport några möjligheter att påverka sina trafikavgifter annat än att de kan ge viss rabatt för nya linjer. Landvetter flygplats är också beroende av att få en investering godkänd av LFV:s ledning. Det skapar problem då investeringens acceptans inte nödvändigtvis grundar sig på regionala förutsättningar utan nationella. Beslutsprocessen blir också längre, helt i onödan. Idag kan det ta år att få igenom större investeringar. Även för mindre investeringar kan det dra ut på tiden i flera månader. Billund flygplats som är en regionalt ägd flygplats i Danmark har betydligt kortare beslutsvägar. För mindre, men viktiga, investeringar kan beslut tas samma dag som man konstaterar behovet.

Systemet riskerar att leda till att flygplatsen delvis tvingas ansöka om investeringsmedel utifrån vad man tror blir accepterat från LFV centralt och inte enbart utifrån vad kunderna efterfrågar mest.

Systemet innebär att incitamentet för Göteborg-Landvetter Airport att förbättra sig och skapa ytterligare överskott är svagt eftersom de inte kommer flygplatsen tillgodo fullt ut utan riskerar hamna på en flygplats i andra änden av Sverige.

## 2.6 Möjliga ägandeformer

Exakt vilken ägandeform som är mest lämplig bör utredas vidare. Det viktiga är att flygplatsens verksamhet utgår från de regionala behoven, att det ger möjlighet för flygplatsen att fullt ut konkurrera gentemot andra transportslag och andra flygplatser, att de pengar som genereras på flygplatsen också stannar på flygplatsen samt att beslutsvägarna blir korta.

Näringslivet skall antagligen inte vara delägare i flygplatsen som sådan. Det ligger inte näringslivets intresse att enskilda företag går in i ett naturligt monopol. Däremot bör stora delar av verksamheten utföras av privata entreprenörer upphandlade i konkurrens med varandra.

En möjlig ägartrojka skulle kunna utgöras av Västra Götalansregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och Sjuhärads kommunalförbund. Driften av flygplatsen skulle sedan kunna upphandlas på entreprenad, vilket borgar för en effektiv förvaltning. Inom de områden det är kostnadseffektivt att samarbeta med andra aktörer utanför Göteborg-Landvetter Airport för att fördela kostnaderna bör det självklart ske.

Runt om i Europa är det ganska ovanligt att staten äger flygplatserna. Det är vanligare med någon form av regionalt ägande. Antingen är ägaren kommuner, regional administration, privat eller en blandning av flera intressenter.

Anders Källström  
VD, Västsvenska Industri- och Handelskammaren

---