



Gränslöst flyg

Handelskammaren är en privat näringslivsorganisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. De påverkar företagens villkor genom bland annat utveckling av infrastruktur och utbildningssystem. Handelskammaren har drygt 2 800 medlemsföretag och finns i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Hallands län. John Rosén, regionchef och Henrik Andersson, analyschef på Handelskammaren skriver i dag en debattartikel om flyget.

Askmoln och pilotstrejk är lök på laxen för flyget i sydöstra Sverige, som har haft en svag utveckling under hela det senaste decenniet. Det är allvarligt i ett land där exporten uppgår till 54 procent av BNP och extra allvarligt i ett så exportintensivt län som Kronoberg.

Kundbesök kräver längre restid, vilket ökar kostnaderna. Utlandsägda bolag får svårare att få koncernledningen att prioritera ett besök hos dem. Flyget har också stor betydelse för en regions attraktivitet och gör det lättare att rekrytera specialister och ledningskompetens. En sjunkande tillgänglighet hämmar alltså företagens möjligheter att sälja och rekrytera samt ökar risken för nedläggningar och utflyttningar.

Det är bakgrunden till förslaget från ett antal företag i framför allt Kalmar län att ersätta dagens flygplatser i Växjö, Kalmar och Ronneby med en ny flygplats i Emmaboda. Den stora förtjänsten med förslaget är att det utmanar bytänkande och gamla tankemönster. Det är dock tveksamt om det skulle leda till bättre flygförbindelser. Konkurrensen med tåg och bil till Kastrup från Kronoberg och västra Blekinge, kombinerat med erfarenheter från andra regioner, gör att det finns anledning att dämpa förväntningarna. Samtidigt försämras tillgängligheten till Stockholm när människor får längre till flyget.

Handelskammaren konstaterar i en ny analys att en flygplats i Emmaboda kräver en investering på drygt 400 miljoner kronor, vilket leder till årliga förluster om 23 till 36 miljoner kronor, beroende på trafikmängd. Dagens flygplatser går med ungefär 26 miljoner i förlust (2008). Siffrorna bör dock jämföras med den dryga halva miljard som subventionerar länstrafikbolagen. År 2008 betalade skattebetalarna 55 procent av varje tåg- eller bussbiljett, medan motsvarande bidrag till flyget var ungefär 24 procent. Varje invånare i de tre länen betalar årligen drygt 900 kronor till länstrafiken och ungefär 45 kronor till flyget. Det är inte anmärkningsvärt att samhället betalar för kollektivtrafik, men det är anmärkningsvärt att flyget sällan räknas dit. Flyget skapar möjligheter för människor och företag och de samhällsekonomiska vinsterna är stora, inte minst genom inkommande turism.

Det är viktigt att förutsättningslöst studera olika lösningar för att få flyget att lyfta.

Smaland Airport har bland annat två kommunala ägare, men är en tillgång för invånare och

företag i en region som är större än länet. Ska fler kommuner bli delägare? Att en del kommuner ser större behov av flygplatserna i till exempel Halmstad eller Ronneby blir snarast ett argument att se över äganstrukturen i en större region. Om ett par eller flera flygplatser hade samma ägare skulle de kunna specialiseras mot olika typer av trafik som lågkostnadsflyg och fraktflyg. Men oavsett ägare kan dagens flygplats stärkas. Ett gemensamt offentligt-privat marknadsbolag kan handla upp trafik till destinationer som Frankfurt eller London. Potentialen för att utveckla flygfrakt och logistiketableringar bör studeras närmare. Befintliga och nya linjer kan stöttas med marknadsföring av Småland. En sak är säker, möjligheterna är stora om gränserna inte sätts allt för snävt.

John Rosén

Henrik Andersson