



Sammanställning

FLYGPLATSOMRÅDET

PÅ UPPDRAG AV VÄSTERÅS STADSHUS AB, KENNET JULIN
(EVA SÖDERBERG)

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING	2
2. UPPDRAGET	2
2.1. INLEDNING.....	2
2.2. SYFTE	3
2.3. AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	4
3. FLYGPLATSVERKSAMHETENS AFFÄRSMODELL	5
3.1. INFRASTRUKTUR.....	5
4. OMVÄRLDSANALYS.....	6
4.1. TRENDER INOM FLYGMARKNADEN	6
4.2. JÄMFÖRELSE MED ANDRA REGIONALA FLYGPLATSER	7
5. INSTRUMENTELL FLYGPLATS	9
6. NYA VÄSTERÅS FLYGPLATS AB	10
6.1. UTAN KOMMERSIELLT FLYG	10
6.2. UTAN INSTRUMENTELL FLYGPLATS	10
7. VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB	11
7.1. INTÄKTERNAS FÖRDELNING	12
7.2. UTAN KOMMERSIELLT FLYG – ALTERNATIVA INTÄKTER	12
7.3. UTAN INSTRUMENTELL FLYGPLATS – ALTERNATIVA INTÄKTER	12
7.4. HYRESINTÄKTER FRÅN HÄSSLÖOMRÅDET	13
8. ÖKNING AV INTÄKTERNA	13
8.1. NYA FLYGOPERATÖRER	13
8.2. FLYGSKOLOR	14
8.3. ANDRA INTÄKTER FÖR NYA VÄSTERÅS FLYGPLATS AB.....	14
8.4. HYRESINTÄKTER FÖR VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB	14
9. FRAMTIDA INVESTERINGSBEHOV.....	15
9.1. INVESTERINGSBEHOV FÖR NYA VÄSTERÅS FLYGPLATS AB.....	15
9.2. INVESTERINGSBEHOV FÖR VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB.....	15
10. GEMENSAMMA AKTIVITETER.....	16
10.1. GEMENSAMT UPPDRAG FRÅN RESPEKTIVE STYRELSE	16
11. PÅVERKAN PÅ STADENS SKATTEINTÄKTER.....	17
11.1. SAMHÄLLSEKONOMISK KALKYL.....	17
12. MARKEN	19
13. MILJÖTILLSTÅNDETS PÅVERKAN FÖR VÄSTERÅS TILLVÄXT	19
14. FLYGPLATSEN ROLL UR KRIS- OCH BREDSKAPSSYNPUNKT	19

1. Sammanfattning

- På kort och lång sikt påverkas flygplatsen och Hässlömrådets framtida utveckling av vilken långsiktig strategi som ägarna beslutar om för bolagen Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB.
- Flygplatsområdets sammanlagda budgeterade resultat uppgår till – 22 mnkr de kommande åren. Med nuvarande förutsättningar kommer behovet av ägartillskott att bestå. Framtida investeringsbehov i infrastrukturen för flygplatsen och reinvesteringsbehov i befintliga byggnader behöver också beaktas.
- Intäkterna från det kommersiella flyget ger ett överskott för Nya Västerås Flygplats AB enligt budget 2020. Miljötillståndet ger utrymme för totalt 300 000 passagerare. 2018 var det drygt 114 000 passagerare.
- Västerås Flygfastigheter AB ökar sina hyresintäkter om nya flygoperatörer etablerar sin verksamhet med Hässlömrådet som destinationsort.
- En ökning av passagerarantalet och fler fysiska etableringar av flygoperatörer leder till framtida investeringsbehov och medföljande kapitalkostnader. Nuvarande fastighetsbestånd är i behov av reinvesteringar.
- De regionala flygplatserna finansieras via olika former av bidrag och ägartillskott. Det är främst kommunerna som äger driftbolagen för flygplatserna. Två regioner (Örebro och Dalarna) är delägare och en region planerar att gå in som delägare (Kalmar) i sin närmsta regionala flygplats.
- Om marken som ägs av Västerås Flygfastigheter AB ska nyttjas för andra ändamål än idag så behöver en förstudie genomföras för att fastställa värdet vid ändrad användning.

2. Uppdraget

2.1. Inledning

Västerås stad äger både flygplatsverksamheten och tillhörande mark och anläggningar. Nya Västerås Flygplats AB har under perioden 2014 – 2018 erhållit totalt 167,5 mnkr i driftbidrag, koncernbidrag och aktieägartillskott. Med avdrag för 2016 års engångskostnader för avvecklingen av Helsingforslinjen har flygplatsverksamheten erhållit 142 mnkr i bidrag de senaste fem åren.¹

¹ Källa: Årsredovisning för Västerås Flygplats AB (2015) samt årsredovisningar för Nya Västerås Flygplats AB (2018 - 2016)

Mark och byggnader på flygplatsområdet samt intilliggande fastigheter ägs av fastighetsbolaget Västerås Flygfastigheter AB. I bolaget återfinns mark både på Hässlö- och Hamreområdet. Bolaget har under perioden 2014 – 2018 redovisat ett resultat efter skatt om sammanlagt 6,7 mnkr och lämnat koncernbidrag till ett belopp om 10,1 mnkr under samma period.²

2.2. Syfte

Vid styrelsemöte i Västerås Stadshus AB, 2019-11-20, beslutades enligt bild 1 nedan.

Bild 1: Utdrag ur Västerås Stadshus AB:s sammanträdesprotokoll, 2019-11-20

§ 54	Dnr VSAB 2019/00043-3.14.1
Beslut – Sammanställning över flygplatsområdets framtid och användning	
Beslut	
1. Att ta fram en omvärldsanalys på andra flygplatser, t ex Eskilstuna, Nyköping, Jönköping, Kalmar, Norrköping, Karlstad, Örebro och Borlänge 2. Att se över möjligheter till att utöka intäkterna för Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB 3. Att ta reda på hur det ser ut idag för Nya Västerås Flygplats AB a. Utan kommersiellt flyg b. Utan instrumentell flygplats 4. Att ta reda på hur det ser ut idag för Västerås Flygfastigheter AB idag a. Utan kommersiellt flyg, finns alternativa intäkter b. Utan instrumentell flygplats, finns alternativa intäkter? 5. Att ta fram framtida investeringsbehov på flygplatsområdet i infrastruktur 6. Att se över vad de båda bolagen gemensamt gör för att förbättra situationen idag? (Finns uppdrag idag från respektive styrelse) 7. Att ta reda på vad staden förlorar i skatteintäkter på att skolflyget och annan flygverksamhet flyttar från staden i förhållande till verksamheter som kan växa fram i dess ställe. 8. Att ta reda på om det finns anledning att sälja mark till externa för att finansiera den instrumentella flygplatsen? a. För- och nackdelar 9. Att titta på effekter för hur miljötillstånd påverkar buller och flyghöjder för Västerås stads tillväxt, hot och möjligheter. 10. Att flygplatsens roll ur kris- och beredskapssynpunkt utreds	

² Källa: Årsredovisningar för Västerås Flygfastigheter AB (2018 – 2015)

2.3. Avgränsningar och förutsättningar

Sammanställningen grundar sig på tidigare gjorda studier, utredningar och ekonomisk rapportering samt på intervjuer med tjänstemän inom Västerås stads organisation och Nya Västerås Flygplats AB.

Sammanställningen har gjorts med följande avgränsningar och förutsättningar:

- Sammanställningen fokuserar främst på Västerås Flygfastigheter AB:s verksamhet kopplat till Hässlöområdet.
- Sammanställningen fokuserar på ökade intäkter för Västerås Flygfastigheter AB inte Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB.
- Den samhällsekonomiska studien grundar sig på data från 2016 och avser flygplatsområdet och flygplatsverksamheten. Ingen ny samhällsekonomisk studie har gjorts i syfte att ta reda på alternativa verksamheter som kan växa fram om skolflyg och annan flygverksamhet flyttar.
- Den ekonomiska redovisningen utgår från ekonomiska rapporter avseende både 2019 och budget 2020. I de fall budget 2020 inte innehållit detaljerade siffror har uppgifter från 2019 använts.
- Rapporter har erhållits från respektive bolags tjänstemän samt tagits fram av tjänstemän på stadsledningskontoret. Redovisningen omfattar uppgifter från budgetar, ekonomiskt utfall, prognoser och långtidsprognoser i form av tioårsprognoser.
- De år som Hässlöområdets investeringar inte kan särskiljas från Hamreområdets redovisning presenteras Västerås Strategiska fastigheters sammanlagda investeringar.
- Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB har i fått i uppdrag från sina respektive styrelser att avrapportera gemensamma aktiviteter för att förbättra dagens situation. Avrapporteringen sker utanför den här sammanställningen.
- Beslut om nytt miljötilstånd väntas under slutet av december 2019. Ingen fördjupad studie avseende miljötilståndets påverkan på buller och flyghöjder har gjorts.
- Sammanställningen innefattar ingen utredning avseende flygplatsens roll ur kris- och beredskapssynpunkt. Endast informella kontakter har tagits.

3. Flygplatsverksamhetens affärsmodell

3.1. Infrastruktur

Flygtrafik kännetecknas av att vara en typ av infrastruktur där flygoperatörerna köper infrastrukturtjänsten av flygplatsen och sedan för egen del säljer sin flygtjänst vidare till privatpersoner och företag. Flygverksamhetens affärsmodell i Västerås innefattar både verksamheten i Nya Flygfastigheter AB samt Hässlödelen i Västerås Flygfastigheter AB. De materiella tillgångarna består till största delen av mark, byggnader och tekniska installationer.

Kännetecknen för en infrastrukturbransch:

- Flerårig planeringshorisont för att bedöma framtida lönsamhet i planerade investeringar.
- Kapitalintensiv verksamhet. Fysiska tillgångar i form av byggnader, mark och tekniska installationer utgör den största delen av en flygverksamhets tillgångar.
- Investeringar i mark, markanläggningar, byggnader och tillhörande tekniska installationer har lång livslängd och avskrivningarna ligger på mellan 10 – 50 år.
- Kunderna, i form av olika typer av flygoperatörer, efterfrågar både tillgång till en instrumentell flygplats och en fungerande infrastruktur i form av lokaler och markytor med tillhörande service och funktionalitet.
- Flygoperatörerna har i sin tur kapital bundet för sin infrastruktur i form av egenägda luftfarkoster med en flerårig avskrivningstid alternativt fleråriga leasingkontrakt vid hyra. Det leder till att befintliga och presumtiva flygoperatörer efterfrågar garantier om att flygplatsverksamheten finns kvar inom den tänkta avtalade tidsperioden.

I syfte att få en ekonomisk överblick över Västerås stads samlade affär kring flygplatsverksamheten kan den ekonomiska uppföljningen slås samman och presenteras som en enhet i en pro forma redovisning. Resultaträkningarna för Nya Västerås Flygplats AB och Hässlödelen i Västerås Flygfastigheter AB presenteras tillsammans. Den interna försäljningen i form av hyran av terminalbyggnaden, 5,3 mnkr räknas bort.

På liknande sätt kan en förenklad balansenhet skapas, pro forma, där Nya Västerås Flygplats AB:s tillgångar redovisas tillsammans med de tillgångar, främst fastigheter, som utgör Hässlödelen i Västerås Flygfastigheter AB. En uppdelning av skuldsidan är inte lika relevant då Västerås stad är 100 % ägare genom Västerås Stadshus AB och all lånefinansiering sker via internbanken.

Redovisningen för stadens samlade flygverksamhet kan bidra som underlag för att ta fram en gemensam långsiktig strategi för området. Den sammanslagna redovisningen för flygplatsområdet visar ett resultat efter finansiella poster om ca – 21,5 mnkr per år. Extraordinära rivningskostnader är inte medtagna i det sammanslagna resultatet.

Tillgångarna i form av byggnader, mark, maskiner, tekniska anläggningar, installationer och inventarier beräknas uppgå till sammanlagt 128,5 mnkr i budget 2020.

Tabell 1 visar en sammanslagen resultaträkning. Nya Västerås Flygplats AB:s resultat har slagits samman med Västerås Flygfastigheter AB:s resultaträkning för Hässlöområdet.

Tabell 1: Resultaträkning pro forma för flygplatsområdet, mnkr

Resultaträkning, mnkr	Pro forma 2018	Pro forma Prognos 2019	Pro forma Budget 2020
Nettoomsättning	33,1	29,0	32,4
Övriga rörelseintäkter	1,8	2,0	2,2
<i>Summa rörelsens intäkter</i>	<i>34,9</i>	<i>31,0</i>	<i>34,6</i>
Handelsvaror	-1,9	-1,7	-1,8
Övriga externa kostnader	-28,0	-26,4	-29,1
Personalkostnader	-18,3	-15,3	-15,7
Avskrivningar	-6,0	-6,5	-7,0
Summa kostnader	-54,2	-49,9	-53,6
Resultat före finansiella poster (Rörelseresultat)	-19,3	-18,9	-19,0
Finansiella kostnader	-2,1	-2,5	-2,5
Resultat efter finansiella poster	-21,4	-21,4	-21,5

Källor: Budget långtidsprognos 2020-2029/Budget och ramar 2020-2022.xlsx och RR o BR koncernen Budget 2020/RR flygfastigheter Hässlö.xlsx

4. Omvärldsanalys

4.1. Trender inom flygmarknaden

Både den internationella och den nationella flygmarknaden påverkas av företeelser som återfinns inom samhället och som kännetecknas även för andra branscher inom infraservice.

Följande sex trender³ lyfts specifikt av Swedavia⁴.

- *Ökat antal resenärer kräver ökad kapacitet.* Det globala välståndet ökar vilket leder till ökat resande i världen. Likaså leder den ökade internationella handeln samt ändrade handelsmönster i form av e-handel till ökat behov av kapacitet på flygplatserna.
- *Initiativ och aktiviteter för att minska flygets negativa påverkan på klimatet.* Flygskatt har införts och en färdplan för fossilfritt flygande har tagits fram under 2018. Regeringens utredning om styrmedel för flyget föreslår reduktionsplikt samtidigt pågår utvecklingen av el- och hybridflygplan och omställningen till ökad andel biobränsle för konventionella flygplan.

³ Källa: Swedavia AB:s årsredovisning 2018

⁴ Källa: Statliga Swedavia AB äger och driver Sveriges tio största flygplatser.

- *Ökade kundförväntningar på upplevelser och service kopplat till digitalisering och automatisering.* Passagerarna förväntar sig digitala lösningar för att både kunna arbeta och koppla av på flygplatsen. Säkerhetskontroller och on-boarding processen ska ske snabbt och tillgången till ständigt aktuell flyginformation är en hygienfaktor.
- *Användningen av data för verifiering och säkerhetskontroller möter krav på ökad säkerhet* kring insamling av persondata, datalagring och informationens hantering.
- *Flygplatsens strategiska roll ur säkerhetssynpunkt.* Säkerhetsfrågan kring flygplatserna har ökat i betydelse. Säkerheten påverkas bland annat av geopolitiska aktiviteter, risk för extremväder samt risker för dataintrång.
- *Ökat behov av samverkan mellan flygplatsen och flygplatsernas olika operatörer.* Snabbt ändrade resmönster och fraktmönster skapar behov effektivisering i gemensamma processer.

4.2. Jämförelse med andra regionala flygplatser

Sverige har 34 regionala flygplatser. Flygplatserna är till övervägande del offentligägda och ägs av kommunen de fysiskt ligger i. Ett par av dem är delägda tillsammans med kringliggande kommuner eller tillsammans med regionen/landstinget. Stockholm Skavsta Airport ägs till 100 % av ett privatägt aktiebolag.

I en del kommuner ägs själva flygplatsens mark och byggnader av samma bolag som också bedriver flygplatsverksamheten som flygplatsoperatör. Andra regionala flygplatsbolag verkar som flygplatsoperatörer genom att hyra flygplatsens infrastruktur från annan juridisk person. Tabell 2, nedan presenterar ägarbilden för tio regionala flygplatser i Sverige

Nya Västerås Flygplats AB bedriver flygplatsverksamheten i Västerås. Västerås Flygfastigheter AB äger marken och byggnaderna där flygplatsen är belägen. Västerås Flygfastigheter AB är ägare till den instrumentella flygplatsen i Västerås.⁵

⁵ Intervju: Tezz Tordsson Åkerman

Tabell 2: Driftbolag och ägare av regionala flygplatser

Flygplats	Driftbolag och dess ägare	Notering
Dala-flyget	Driftbolag: AB Dala-flyget Ägare: Region Dalarna (32 %), Borlänge kommun (34 %), Falu kommun (11 %), Mora kommun (23 %)	AB Dala-flyget driver flygplatserna i Borlänge och Mora som ägs av Dala Airport AB
Eskilstuna Flygplats	Driftbolag: Eskilstuna Logistik och Etablering AB Ägare: Eskilstuna Kommunföretag AB (100 %)	Eskilstuna Logistik och Etablering AB driver även annan verksamhet.
Jönköping Airport	Driftbolag: Jönköping Airport AB Ägare: Jönköpings Rådhus AB (100 %)	Fastigheten ägs av Jönköpings kommun.
Kalmar Öland Airport	Driftbolag: Kalmar Öland Airport AB Ägare: Kalmar Kommunbolag AB (100 %) säljer 50 % av bolaget till Region Kalmar län	Regionen planerar att gå in som delägare.
Karlstad Airport	Driftbolag: Karlstad Airport AB Ägare: Karlstad Stadshus AB (100 %)	
Linköping City Airport	Driftbolag: Linköping City Airport AB Ägare: Linköping Stadshus AB (100 %)	Linköping City Airport AB handhar den civila driften. Saab AB äger landningsbanan.
Norrköping Airport	Driftbolag: Norrköping Airport AB Ägare: Norrköping Rådhus AB (100 %)	
Stockholm Västerås Flygplats	Driftbolag: Nya Västerås Flygplats AB Ägare: Västerås Stadshus AB (100 %)	Nya Västerås Flygplats AB driver flygplatsen som ägs av Västerås Flygfastigheter AB
Stockholm Skavsta Airport	Driftbolag: Stockholm Skavsta Flygplats AB Ägare: Airports Worldwide Sweden Holding AB (100 %, Nederländerna)	Airports ägs i sin tur av utländskt bolag (Frankrike)
Örebro Airport	Driftbolag: Örebro Läns Flygplats AB Ägare: Örebro Rådhus AB (44,95 %), Region Örebro län (44,95 %), Karlskoga kommun (5,05 %), Kumla kommun (5,05 %)	

Källor: Bolagens årsredovisningar 2018 samt svt.se nyhet om Kalmar Öland Airport AB 2019-11-18

I jämförelsen nedan presenteras data från olika regionala flygplatser. Flygplatserna i Eskilstuna, Bromma och Nyköping (Skavsta) är inte med i jämförelsen. Eskilstuna Flygplats ingår som en verksamhetsdel inom Eskilstuna Logistik och Etablering AB. Bromma Stockholm Airport ingår som en del i Swedavia AB:s verksamhetsgren för flygplatser tillsammans med bolagets övriga flygplatser (Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Stockholm Arlanda Airport, Visby Airport, Ronneby Airport, Malmö Airport samt Göteborg Landvetter Airport). Stockholm Skavsta Airport ägs av ett svenskt aktiebolag vars moderbolag återfinns utomlands. Eventuella bidrag till flygplatsverksamheterna har inte kunnat urskiljas i deras årsredovisningar.

Vid genomgång driftbolagens årsredovisningar framgår det att de har erhållit antingen driftsbidrag, koncernbidrag eller aktieägartillskott de senaste fem åren till ett samlat värde om totalt 1 038 mnkr.

Tabell 3: Åtta regionala flygplatsoperatörers bidrag 2018 – 2014, mnkr

Flygplatsoperatörer	2018	2017	2016	2015	2014	Summa bidrag 2018 - 2014
AB Dalaflugget	26	27	24	22	22	121
Jönköping Airport AB	20	14	13	15	13	75
Kalmar Öland Airport AB	4	3	2	4	1	14
Karlstad Airport AB	30	29	23	37	11	130
Linköping City Airport AB	1	0	40	49	49	139
Norrköping Airport AB	62	62	27	48	23	222
Nya Västerås Flygplats AB	26	31	54	40	16	167
Örebro Läns Flygplats AB	44	43	29	29	25	170
Summa	213	209	212	244	160	1 038

Källa: Bolagens årsredovisningar 2018 - 2015

Av de 1 038 mnkr som lämnats i bidrag de senaste fem åren utgick 213 mnkr under 2018 med nedanstående uppdelning. Direkta bidrag för att täcka den löpande driften utgjorde 45 % av den totala bidragssumman.

Tabell 4: Driftbidrag, aktieägartillskott och koncernbidrag 2018, mnkr

Flygplatsoperatörer	Drift- bidrag	Aktieägar- tillskott	Koncern- bidrag*	Summa bidrag 2018
AB Dalaflugget	26	0	0	26
Jönköping Airport AB	0	0	20	20
Kalmar Öland Airport AB	3	0	1	4
Karlstad Airport AB	0	0	30	30
Linköping City Airport AB	0	0	1	1
Norrköping Airport AB	24	25	13	62
Nya Västerås Flygplats AB	0	0	26	26
Örebro Läns Flygplats AB	44	0	0	44
Summa	96	25	91	213

Källa: Bolagens årsredovisningar 2018

* Nettot av erhållna och lämnade koncernbidrag och utdelningar

5. Instrumentell flygplats

En flygplats klassificeras som instrumentflygplats när en instrumentflygningsprocedur är etablerad och erforderlig utrustning är installerad och godkänd för operativt bruk till minst en banriktning. Detta möjliggör att flygplatsen kan drivas som en allmän flygplats eller militär flygplats som upplåtits för civil luftfart, och där flygtrafikledningen utövas av personal som är godkänd för sådan ledning.⁶

⁶ Källa: Swedavia: begrepp-och-forkortningar_20110420.pdf

Västerås flygplats är en instrumentell flygplats och är certifierad av EASA (European Union Aviation Safety Agency). Transportstyrelsen utgör tillsynsmyndighet. Västerås Flygfastigheter AB äger marken där flygplatsen är belägen. Nya Västerås Flygplats AB har som uppdrag att driva flygplatsverksamheten vid flygplatsen.

6. Nya Västerås Flygplats AB

Budgeten för 2020 med rambudget för åren 2021 och 2022 har tagits fram med utgångspunkt från att verksamheten pågår i samma omfattning som under 2019 och att bolaget driver den instrumentella flygplatsen åt ägaren Västerås Flygfastigheter AB. Rörelseresultat efter finansiella poster visar på budgeterade årliga förluster mellan 24,6 – 26,2 mnkr, se bilaga 1, Nya Västerås Flygplats AB budget 2020 med ram 2021 – 2022. Kostnaderna för att upprätthålla driften av den instrumentella flygplatsen budgeteras till ca 31 mnkr och bidraget från det kommersiella flyget beräknas uppgå till ca 7 mnkr årligen.⁷

För att en icke statlig flygplats ska få statligt driftsbidrag krävs att den kommun som äger, eller den kommun där flygplatsen är belägen, ansöker om att få driftbidrag till icke statlig flygplats. Villkoret för SGEI-bidraget är att flygplatsen tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, t.ex. flygkontrolltjänst.⁸ Bidrag utbetalas inte för stöd av kommersiell flygverksamhet. Nya Västerås Flygplats AB budgeterar att erhålla ca 1,4 mnkr i driftbidrag för den allmännyttiga delen av flygplatsverksamheten⁹.

6.1. Utan kommersiellt flyg

Om det kommersiella flyget skulle upphöra och flygplatsen skulle fortsätta att drivas som en instrumentell flygplats skulle resultatet försämrats med 7 mnkr och förlusten skulle uppgå till – 31 mnkr för Nya Västerås Flygplats AB allt annat lika. Detaljerad budget med kommersiellt flyg särredovisat, se bilaga 2 Budget 2020 för Nya Västerås Flygplats AB utan kommersiellt flyg.

6.2. Utan instrumentell flygplats

Om flygplatsen inte är en instrumentell flygplats skulle Nya Västerås Flygplats AB inte ha möjlighet att driva flygplatsverksamhet i samma omfattning som idag.

Ändamålet med bolaget enligt bolagsordningen skulle därmed inte uppfyllas. "Bolagets syfte är att genom att tillhandahålla flygplatsverksamhet bereda i första hand medlemmar och näringslivet i Västerås kommun möjlighet till flygtransporter. Bolaget skall genom att ta tillvara och utveckla flygtrafiken bidra till kommunens och regionens

⁷ Källa: Budget 2020 utan kommersiell flygplats/Kommersiell flygplats.xlsx

⁸ Källa: SKL: Handledning SGEI-förordnanden för kommunala ägare av flygplatser maj 2016.pdf

⁹ Källa: Budget långtidsprognos 2020-2029.xlsx

utveckling. Bolaget skall tillsammans med Västerås kommun och andra intressenter utveckla Västerås som gods- och logistikcentrum.”¹⁰

7. Västerås Flygfastigheter AB

Flygfastigheters uppdrag är att äga och förvalta mark och byggnader på och i närheten av Hässlö flygplats, Hässlöområdet, och Hamreområdet. Bolaget har de fem senaste åren haft ett positivt resultat efter finansiella poster inom spannet 6,8 – 1,4 mnkr. Bolaget förvaltar tillgångar med ett bokfört värde om 200 mnkr och hade intäkter om 28,3 mnkr 2018.¹¹

Budgeten för 2020 fördelas per område enligt tabell 5. Hamreområdets rörelsemarginal (rörelseresultat i relation till intäkterna) uppgår till 46,3 % och Hässlöområdets rörelseresultat uppgår till 24,3 % i budgeten.

Tabell 5: Budget 2020 för Hamre- respektive Hässlöområdet, mnkr

	Budget 2020 TOTALT	Budget 2020 Hamre	Budget 2020 Hässlö
Intäkter Hamreområdet	12,3	12,3	
Intäkter kopplad till flyg Hässlö	11,9		11,9
Intäkter verksamheter som inte är kopplade till Flygplats (privat flyg ingår) Hässlö	7,3		7,3
Ofördelad budgeterad hyresintäkt kopplat till indexuppräknung*	0,9		0,9
Summa intäkter	32,5	12,3	20,2
Fastighets- och underhållskostnader	-14,9	-2,5	-12,4
Avskrivningar	-7,0	-4,1	-2,9
Summa kostnader	-21,8	-6,6	-15,3
Resultat före finansiella poster (Rörelseresultat)	10,6	5,7	4,9
Finansiella kostnader	-2,6	-0,8	-1,8
Resultat efter finansiella poster	8,0	4,9	3,1

Källa: RR o BR koncernen Budget 2020/RR flygfastigheter Hamre och RR flygfastigheter Hässlö.xlsx

I budget 2020 för Hässlöområdet ingår hyresintäkter från Nya Västerås Flygplats AB med 5,3 mnkr. Hyresintäkterna täcker drift och avskrivningskostnader för de byggnader som Nya Västerås Flygplats AB hyr.¹² Underhållskostnader för flygplatsterminalen budgeteras till 700 tkr¹³.

¹⁰ Källa: BO Nya Västerås Flygplats AB.pdf

¹¹ Källa: Västerås Flygfastigheter AB:s årsredovisning 2018

¹² Källa: Kommentarer budget 2020 VSSF AB.docx

¹³ Källa: VSSF AB Sammanställning RR 2020_2022 efter möte/Pl.underhåll 2020_2022.xlsx

7.1. Intäkternas fördelning

Flygfastigheters intäkter 2019 fördelade sig till största delen från två områden, Hamre och Hässlö. Av Västerås Flygfastigheter AB:s hyresintäkter, om 31,6 mnkr, kommer 19,3 mnkr (61%) från Hässlöområdet. Hyresintäkter från flygrelaterad verksamhet på Hässlöområdet uppgår till 11,9 mnkr varav Nya Västerås Flygplats AB hyr terminalen för 5,3 mnkr. Nya Västerås Flygplats AB står för 44 % av hyresintäkterna från flygverksamheter. Detaljerad fördelning framgår av tabell 6 nedan.

7.2. Utan kommersiellt flyg – alternativa intäkter

Under förutsättning att flygplatsen inte skulle vara en kommersiell flygplats så skulle Nya Västerås Flygplats AB troligtvis inte vara i behov av terminalbyggnaden i nuvarande omfattning. Övriga hyresgäster bedöms inte vara direkt beroende av att det förekommer kommersiellt flyg. Hyresintäkterna kommer att minska med 5,3 mnkr och uppgå till 13,8 mnkr i 2019 års hyror.

Västerås Flygfastigheter AB kommer att ha kvar drifts- och underhållskostnaderna för flygplatsterminalen, även om det inte finns några hyresintäkter från Nya Västerås Flygplats AB. Bolaget skulle få ökade kostnader för el och uppvärmning som Nya Västerås Flygplats AB bekostar idag. Ett alternativ är att hitta andra hyresgäster som genererar nya hyresintäkter. Flygplatsterminalen torde enbart kunna hyras ut till annan verksamhet som inte begränsar eller förhindrar fortsatt drift av flygplatsen som instrumentell flygplats.

7.3. Utan instrumentell flygplats – alternativa intäkter

De hyresgäster vars verksamhet grundar sig på förutsättningen att det är möjligt att flyga via instrument behöver flytta sin verksamhet från Hässlöområdet. Tabell nr 6 visar en schematisk bild av vilka hyresintäkter som beräknas försvinna från Västerås Flygfastigheter AB.

Intäkterna från flygplatsbolaget, flygskolorna och flygverkstäderna bedöms försvinna om flygplatsen inte längre är en instrumentell flygplats. Det innebär en minskning av Västerås Flygfastigheter AB:s intäkter med 11,7 mnkr. Från 19,3 mnkr till 7,6 mnkr i 2019 års siffror. Driftkostnader och avskrivningar uppgår till 12,3 mnkr enligt budget 2019. Sammantaget innebär det att det budgeterade resultatet minskar från 4,3 mnkr, exklusive rivningskostnader, till en förlust om -6,4 mnkr.¹⁴ Under förutsättning att driftkostnaderna kvarstår under en övergångsperiod.

¹⁴ Källa: RR o BR koncernen 2019-08-31/RR flygfastigheter Hässlö.xlsx

7.4. Hyresintäkter från Hässlöområdet

Tabell 6 visar fördelningen av hyresintäkter med eller utan kommersiell flygplats och instrumentell flygplats för Västerås Flygfastigheter AB.

Tabell 6: Hyresintäkter från Hässlöområdet 2019, detaljerad fördelning, mnkr

Fördelning av intäkterna från Hässlöområdet	Totala intäkter 2019	Utan kommersiell flygplats 2019	Utan instrumentell flygplats 2019
Nya Västerås Flygplats	5,3	-	-
Flygskolor	2,9	2,9	-
Flygverkstäder	3,3	3,3	-
Övriga försvaret, bränslebolag mm	0,3	0,3	0,3
Summa kopplad till flyg	11,9	6,5	0,3
Edströmska + storkök	5,3	5,3	5,3
Halkbana trafikskolor	0,6	0,6	0,6
Verksamhet inte kopplade till flyg	0,3	0,3	0,3
Museum	0,7	0,7	0,7
Privat flyg	0,5	0,5	0,5
Summa verksamheter som inte är kopplade till Flygplats (privat flyg ingår)	7,3	7,3	7,3
Summa intäkter från Hässlöområdet	19,3	13,8	7,6

Källa: Sammanställning kontrakt Flygfastigheter 2019.xlsx

8. Ökning av intäkterna

Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB har olika intäktsströmmar från den samlade flygplatsverksamheten. Nya Västerås Flygplats AB:s intäkter kommer till största delen via passagerarna till flygoperatörerna som flyger från flygplatsen samt från flygavgifterna från flygplansoperatörerna. Den enskilt största intäktskällan, 6,8 mnkr, är från passagerare. Västerås Flygfastigheter AB får sina intäkter från hyrorna för de fastigheter de hyr ut inom Hässlöområdet till de flygoperatörer som är stationerade på området.

8.1. Nya flygoperatörer

För nuvarande och nya flygoperatörer är långsiktigheten för flygplatsens fortsatta verksamhet en av de tyngsta faktorerna som vägs in när de väljer destinationsort som bas för sin verksamhet. Flygoperatörerna efterfrågar fleråriga kontrakt (5 – 10 år) för sina etableringar och det möjliggör ökade hyresintäkter för Västerås Flygfastigheter AB. För Nya Västerås Flygplats AB uppstår ökade intäkter i form av flygavgifter för start- och landning. Flygavgifterna uppgår till drygt 4 mnkr enligt budget 2020.

2018, valde Lantmäteriet att förlägga sin flygfotoverksamhet till Dala Airport¹⁵. Västerås var en alternativ destination och diskussioner fördes. I diskussionerna lyftes frågan om långsiktigheten i flygplatsens verksamhet.

När nya flyglinjer etableras så styrs valet av etableringsort av hur marknadens ser ut, till exempel upptagningsområdet för privat resande samt näringslivets önskemål. Det gäller även möjligheten för att få fraktflyg att etablera sig.

8.2. Flygskolor

En ökning av flygskolornas verksamhet kan uppkomma i samband med elflygets inträde. Miljötillståndet styr verksamheten för Nya Västerås Flygplats AB. Sidoaktiviteter i form av utbildning av flygtekniker kan bli aktuellt. En ökad flygskoleverksamhet ger inga betydande intäkter för Nya Västerås flygplats AB. Flygskolorna har inga passagerare som genererar intäkter.¹⁶ För Västerås Flygfastigheter AB kan en ökad etablering av flygskolor leda till ökad uthyrning av befintliga byggnader under förutsättning att det finns vakanser, annars kan det finnas behov av nybyggnation.

8.3. Andra intäkter för Nya Västerås Flygplats AB

Försäljningen i form av bar, café och taxfree samt parkeringsavgifterna är direkt förknippade med passagerarantalet från det kommersiella flyget. Försäljningen bidrar till att minska flygplatsens underskott. För att nå ökade intäkter behöver antalet passagerare och avgångar öka. En ökning av passagerarna torde även på sikt öka behovet av investeringar i terminalbyggnaden. Nuvarande tillstånd finns för upp till 300 000 passagerare¹⁷. Under 2018 var det ca 115 000 passagerare. Om passagerarantalet fördubblas finns det möjlighet att öka lönsamheten i motsvarande grad. Dock med hänsyn tagen till eventuella behov av investeringar kopplade till ett ökat antal passagerare.

Flygplatsen säljer call-centertjänster till mindre flygoperatörer för motsvarande ca 1,3 mnkr. Potentiella kunder är svenska, skandinaviska och europeiska bolag som inte har en egen försäljningsorganisation.

8.4. Hyresintäkter för Västerås Flygfastigheter AB

Om flygplatsen inte längre är en instrumentell flygplats kan befintliga byggnader och marken användas för andra ändamål. Ändrad användning av mark och byggnader behöver ta hänsyn till eventuellt kvarvarande miljötillstånd och om regleringarna kring luftrumets hantering kvarstår.

¹⁵ Pressrelease 2019-01-18, Lantmäteriets hemsida, www.lantmateriet.se

¹⁶ Intervjuer: Tezz Tordsson Åkerman och Lars Lundström

¹⁷ Intervjuer: Tezz Tordsson Åkerman och Lars Lundström

Möjligheten att ta in nya hyresgäster kan begränsas av att vissa av byggnaderna är anpassade för flygrelaterad verksamhet. Marknadsvärdet för dessa byggnader sjunker om flygverksamheten inte finns kvar. Samtidigt kan marknadsvärdet öka om detaljplaner tas fram för Hässlöområdet och marken används för andra ändamål.

För närvarande förs inga aktiva samtal på statlig eller regional nivå i syfte att få finansiering för underhåll av infrastrukturen eller bidrag för investeringar.¹⁸

9. Framtida investeringsbehov

9.1. Investeringsbehov för Nya Västerås Flygplats AB

I samband med upprättandet av budget 2020 har en tioårig långtidsprognos tagits fram. Prognosen presenterar följande investeringsbudget, tabell 7.

Tabell 7: Investeringsram Nya Västerås Flygplats AB, mnkr

	Budget 2020	Budgetram 2021	Budgetram 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Nya Västerås Flygplats AB	2,5	3,6	3,1	6,0	7,0	4,3	6,0	1,7	3,0	4,3

Källa: Budget långtidsprognos 2020 - 2029/Mall för långtidsprognos.xls

Sammantaget uppgår investeringsramen till 41,5 mnkr för åren 2020 – 2029. De enskilt största posterna avser räddningsfordon, traktor, bagageband samt renovering av gater. Investeringsbudgeten upprättas med utgångspunkt att flygplatsens verksamhet pågår i liknande omfattning som idag. Om passagerarantalet kommer att öka eller andra typer av flygoperatörer tillkommer till flygplatsen kan de planerade investeringarna förändras. Flygplatsen har idag tillstånd för 300 000 passagerare¹⁹.

9.2. Investeringsbehov för Västerås Flygfastigheter AB

Tabell 8, presenterar tioårsplanen för investeringar för **koncernen** Västerås Strategiska Fastigheter. Planen är på en aggregerad nivå för alla bolag inom fastighetskoncernen. För de tre första åren finns detaljerad investeringsplan för Västerås Flygfastigheter AB och Hässlöområdet. De största investeringarna avser omläggning av tak, modernisering av installationer samt fönsterbyten och rivning av mindre byggnader.

Fastighetsbeståndet är i behov av reinvesteringar för att bibehålla byggnadernas funktioner och även deras värde.²⁰ I kommentarerna för budget 2020 noteras att

¹⁸ Intervjuer: Lars Kallsäby och Staffan Jansson

¹⁹ Intervjuer: Tezz Tordsdotter Åkerman och Lars Lundström

²⁰ Källa: Kommentarer budget 2020 VSSF AB.docx

Hässlöområdet är i behov av reinvesteringar motsvarande 8,9 mnkr för nästkommande år och för 2021 uppgår beloppet till 5,3 mnkr och för 2022 är det 4,5 mnkr.²¹

Tabell 8: Investeringsram för koncernen Västerås Strategiska Fastigheter inklusive Västerås Flygfastigheter AB, mnkr

	Budget 2020	Budgetram 2021	Budgetram 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Koncern Västerås Strategiska Fastigheter	10,4	11,9	8,9	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
varav Västerås Flygfastigheter AB, Hässlöområdet	8,9	5,3	4,5	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>

Källor: VSSF långsiktig plan 10 år NY utan 120 mkr.xlsx och VSSF AB Sammanställning RR 2020_2022 efter möte/Pl.underhåll 2020_2022.xlsx

Planen innehåller inte investeringar avseende upprustningen av landningsbanan. Inom 3 - 5 år bedöms det finnas ett behov av att rusta upp landningsbanan med en beräknad investeringsutgift om mellan 80 – 120 mnkr. En grov uppskattning har gjorts efter kontakter med Swedavia.²² Vid ett antagande om 20 års avskrivningstid och 2 % ränta ger det en ökade kostnader för avskrivningar och räntor mellan 5,6 – 8,4 mnkr årligen för Västerås Flygfastigheter AB. Detaljerad förstudie behövs för att kunna ta fram en mer exakt investeringsutgift samtidigt som möjligheterna att erhålla statligt investeringsbidrag behöver undersökas närmare.

10. Gemensamma aktiviteter

10.1. Gemensamt uppdrag från respektive styrelse

Den främsta samverkan sker i dag i samband med gemensamt arbete för att attrahera nya flygoperatörer till att välja Västerås som destinationsort för sin verksamhet. För Västerås Flygfastigheter AB handlar det om att ta fram investeringskalkyler för ombyggnationer och anpassningar av byggnader och mark för Hässlöområdets hyresgäster. För Nya Västerås Flygplats AB ger det ökade intäkter i form att flygavgifter. Om ytterligare kommersiell trafik skulle etableras skulle det öka intäkterna från fler passagerare.

VD:arna för Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB har i fått i uppdrag från sina respektive styrelser att avrapportera gemensamma aktiviteter för att förbättra dagens situation. Avrapporteringen sker utanför den här sammanställningens uppdrag.

²¹Källa: VSSF långsiktig plan 10 år NY utan 120 mkr.xlsx och VSSF AB Sammanställning RR 2020_2022 efter möte/Pl.underhåll 2020_2022.xlsx

²² Intervju: Kent Pergéus

11. Påverkan på stadens skatteintäkter

11.1. Samhällsekonomisk kalkyl

På uppdrag av Nya Västerås Flygplats AB gjordes 2017 en samhällsekonomisk analys av ITA Utveckling AB. Analysen grundar sig på data från 2016. Beräkningen har tagit hänsyn till och räknat bort 2016 års engångseffekt av bidrag i samband med upphörande av Helsingforstrafiken. I bilaga A till ITA Utveckling AB:s rapport finns grunderna angivna för den använd beräkningsmodell.

Rapportens slutsatser:

- Flygplatsen bidrar årligen med ett direkt ekonomiskt värde om 60,1 mnkr till kommunen, regionen och staten efter avdrag för bidrag som erhållits från kommunen och staten.
- Flygplatsen bidrar med motsvarande 216 årsarbeten i direkt och indirekt sysselsättning.
- Utan samhällsbidrag från kommunen och staten (Transportstyrelsens investeringsbidrag) skapas ett samhällsekonomiskt värde på 89,6 mnkr.
- Den största delen av de samhällsekonomiska intäkterna, 62 % (55,3 av 60,1 mnkr) genereras till staten i form av mervärdesskatt vid konsumtion, skatter och avgifter kopplade till arbete samt bolagsskatter.
- Regionens samhällsekonomiska värde uppgick till 11,5 mnkr, främst i form av landstingsskatter.
- För kommunen uppstår ett negativt samhällsekonomiskt värde, - 6,7 mnkr, på grund av lämnat koncernbidrag om 28,4 mnkr.

Tabell 9: Samhällsekonomiskt värde, SEK-värde, för direkt verksamhet och direkt kopplad verksamhet för flygplatsen

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för direkt verksamhet och direktkopplad verksamhet (exkl. framtidsscenario och till det tillhörande dynamiska effekterna) - årligt värde (2016)			
	SEK-värde	Avgår	Summa
Kommuner (skatt)*	21,7 Mkr	- 54,7 Mkr/ - 28,4 Mkr	- 33 Mkr**/ - 6,7 Mkr***
Landsting/Region (skatt)*	11,5 Mkr	0	11,5 Mkr
Staten	56,4 Mkr	- 1,1 Mkr	55,3 Mkr****
SUMMA intäkter samhället-brutto	89,6 Mkr	- 29,5 Mkr	60,1Mkr

* Skattesats för Västerås/Västmanlands län 2017

**Kommunalt bidrag på 54,7 Mkr har dragits av, varav 26,3 Mkr är extraordinära kopplad till upphandlad trafik (Helsingfors)

*** Borträknat de extraordinära bidraget, kvarstår ett koncernbidrag på 28,4 Mkr

****1,1 Mkr från Transportstyrelsen och statligt bidrag till personal har dragits av

Källa: ITA Utveckling AB: SEK® - Samhällsekonomisk kalkyl Stockholm Västerås Airport, september 2017

Rapporten visar en beräkning över antal årsarbeten som är kopplade direkt och indirekt till flygplatsens verksamhet, se tabell 10, nedan. Sysselsättningseffekterna utgör en delmängd det samhällsekonomiska värdet om 89,6 mnkr som presenteras i tabell 9 ovan.

Tabell 10: Sysselsättningseffekter – helårsarbeten

Område	Direkt sysselsättning	Indirekt sysselsättning	Årsarbeten*
Verksamheter vid flygplatsen	35	47	82
Verksamheter direktkopplad till flygplatsen	96	38	134
SUMMA	131	85	216

*samtliga arbeten är omräknade till helårsarbeten

Källa: ITA Utveckling AB: SEK® - Samhällsekonomisk kalkyl Stockholm Västerås Airport, september 2017

Flygskolor, flygunderhållsverksamhet och direkta transporter till/från flygplatsen som är beroende av flygplatsens verksamhet för sin egen verksamhet, kategoriseras som "direktkopplad" i analysen. Beräkningarna visar att drygt 44 %, 96 st., årsarbetare har en sysselsättning som är kopplad direkt till flygplatsen. Det årliga värdet beräknas uppgå till 14,1 mnkr för kommunen. Värdet består främst i skatteintäkter se tabell 11.

Tabell 11: SEK-värde för direkt kopplad verksamhet – delmängd av SEK-värdet för kommuner

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för den direktkopplade verksamheten - årligt värde (2016)SEK -	
	Summa
Kommuner (skatt)*	14,1 Mkr
Landsting/Region (skatt)*	7,5 Mkr
Staten	36,2 Mkr
Bolagsskatt – 6 AB verksamheter	0,8 Mkr
SUMMA intäkter samhället	58,6 Mkr

* Skattesats Västerås/ Västmanland 2016 har använts

Källa: ITA Utveckling AB: SEK® - Samhällsekonomisk kalkyl Stockholm Västerås Airport, september 2017

Rapportens slutsatser visar på en samhällsekonomisk nytta som överstiger de kommunala och statliga bidrag som lämnats. Den samhällsekonomiska nyttan uppstår främst för regionen och för staten samt för de individer som har sin anställning kopplad direkt eller indirekt till flygplatsen och flygplatsområdet. Enligt rapportens beräkningar skulle kommunen förlora skatteintäkter om 14,1 mnkr om skolflyget och annan flygverksamhet flyttar.

12. Marken

Fördelar respektive nackdelar med att avyttra delar av marken, alternativt behålla marken för att bibehålla Hässlöområdet som en helhet, behöver analyseras utifrån ett långsiktigt ägarperspektiv.

Genom avyttring av delar marken i flygplatsens närhet kan intäkterna öka för Västerås Flygfastigheter AB i närtid. Samtidigt kan eventuell detaljplanering av området visa på en alternativ markanvändning som ökar markens framtida värde.

13. Miljötillståndets påverkan för Västerås tillväxt

Beslut om nytt miljötillstånd kommer under december 2019. I ansökan är bullerkurvan densamma som i befintligt miljötillstånd. Det torde innebära att påverkan från det nya miljötillståndet blir i stort sett det samma som nuvarande tillstånd. Miljötillståndets påverkan i form av hot och möjligheter för stadens tillväxt kan analyseras i detalj när beslutet har kommit. Flyghöjderna regleras av andra regelverk än miljötillståndet.

14. Flygplatsen roll ur kris- och bredskapssynpunkt

Nya Västerås Flygplats AB – budget 2020 med ram 2021 – 2022

tkr	Prognos 2019	Budget 2019	Budget 2020	Ram- budget 2021	Ram- budget 2022
RÖRELSENS INTÄKTER					
Flygplatsavgifter	4 150	4 300	4 150	4 300	4 400
Försäljning Café & Bar	3 800	4 071	4 050	4 200	4 300
Parkeringsintäkter	2 150	2 319	2 175	2 200	2 250
Bränsleprovision	300	310	340	345	350
Försäljning taxfree	600	767	600	610	630
Övriga intäkter	2 000	1 900	2 200	2 200	2 200
Erhållna statliga bidrag	1 358	1 358	1 358	1 358	1 358
Utb GAS Säkerhetskontroll	4 600	5 450	4 800	4 600	4 600
Summa rör. Intäkter	18 958	20 475	19 673	19 813	20 088
RÖRELSENS KOSTNADER					
Inköp Café & Bar	-1 394	-1 494	-1 485	-1 495	-1 505
Inköp Taxfree	-339	-526	-339	-345	-350
Personalkostnader	-14 880	-14 880	-15 200	-15 580	-15 950
Styrelsekostnader	-450	-120	-460	-475	-487
Inhyrda Säkerhetskontroll.	-3 250	-3 600	-3 400	-3 500	-3 600
Flygtrafikledning	-1 300	-2 000	-1 900	-2 100	-2 500
Flygtrafikledning övrigt	-1 330	-1 330	-1 370	-1 425	-1 485
Lokaler	-7 100	-7 400	-7 150	-7 200	-7 250
Teknisk drift	-3 650	-3 500	-3 760	-3 780	-3 800
Främmande tjänster	-450	-800	-500	-550	-600
Marknadsföring	-1 650	-1 600	-1 650	-1 650	-1 650
Övriga rörelsekostnader	-2 200	-2 500	-2 266	-2 275	-2 290
Avskrivningar	-3 960	-3 900	-4 100	-4 200	-3 980
Summa rör. Kostnader	-41 953	-43 650	-43 580	-44 575	-45 447
RÖRELSERESULTAT	-22 995	-23 175	-23 907	-24 762	-25 359
Finansiell kostnad	-650	-600	-650	-740	-830
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	-23 645	-23 775	-24 557	-25 502	-26 189

Källa: Budget långtidsprognos 2020-2029/Budget och ramar 2020-2022.xlsx

Nya Västerås Flygplats AB – budget 2020 utan kommersiellt flyg

	Budget 2020	Utan kommersiellt flyg Budget 2020	Täckningsbidrag från kommersiellt flyg Budget 2020
Flygplatsavgifter	4,2	0,0	4,2
Försäljning Café & Bar	4,1	0,0	4,1
Parkeringsintäkter	2,2	0,0	2,2
Bränsleprovision	0,3	0,0	0,3
Försäljning taxfree	0,6	0,0	0,6
Övriga intäkter	2,2	0,0	2,2
Erhållna statliga bidrag	1,4	1,4	0,0
Utb GAS Säkerhetskontroll	4,8	0,0	4,8
Summa intäkter	19,7	1,4	18,3
Inköp Café & Bar	-1,5	0,0	-1,5
Inköp taxfree	-0,3	0,0	-0,3
Personalkostnader	-15,2	-12,0	-3,2
Styrelsekostnader	-0,5	-0,5	0,0
Inhyrda Säkerhetskontrollanter	-3,4	0,0	-3,4
Flygtrafikledning acr	-1,9	-1,9	0,0
Flygtrafikledning övrigt	-1,4	-1,3	0,0
Lokaler	-7,2	-6,5	-0,7
Teknisk drift	-3,8	-3,8	0,0
Främmande tjänster	-0,5	-0,5	0,0
Reklam & PR	-1,7	0,0	-1,7
Övriga rörelsekostnader	-2,3	-1,8	-0,5
Avskrivningar	-4,1	-3,8	-0,3
Summa kostnader	-43,6	-32,2	-11,4
Resultat före finansiella poster	-23,9	-30,8	6,9
Finansiella kostnader		-0,7	
Resultat efter finansiella poster		-31,4	

Källa: Budget 2020 utan kommersiell flygplats/Kommersiell flygplats.xlsx

RAPPORT

SEK®
– Samhällsekonomisk kalkyl

Stockholm Västerås Airport

September 2017

STOCKHOLM
VÄSTERÅS
F L Y G P L A T S

Sammanfattning

Rapporten omfattar beräkningar av det samhällsekonomiska värdet som genereras i och i anslutning till Stockholm Västerås Airport. SEK® beräkningarna (SEK = Samhälls Ekonomisk Kalkyl) omfattar dagens verksamhet. Uppdraget har utförts under sensommaren 2017 med utgångspunkt i de underlag och den statistik som funnits tillgänglig avseende verksamhetsåret 2016.

Stockholm Västerås Airport drivs som en kommunal flygplats med närmaste konkurrenter/komplement i den regionala flygplatsen i Örebro, den nationella flygplatsen Bromma och den nationella/internationella flygplatsen Arlanda. Geografiska närheten till den privata flygplatsverksamheten vid Skavsta/Nyköping påverkar också Stockholm Västerås. Den stora resandeströmmen i regionen sker till och från Arlanda. Upptagningsområdet för Stockholm Västerås Airport är relativt stort med Mälardalen och bergslagen som upptagningsområden. De reguljära förbindelserna med flyg sker idag med Ryanair till 3 olika destinationer samt med Nextjet under sommarperioden till Visby. Huvuddelen av resandeströmmarna utgörs av privatresenärer.

Flygplatsen hade under 2016 144 666 passagerare (in- och utresanden)

Verksamheten

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

60,1 Miljoner kronor*
och totalt **216 årsarbeten****

Utan samhällsbidrag

Generas ett **årligt** samhällsekonomiskt värde på:

89,6 Miljoner kronor

* Inkl direkt arbete, indirekt arbete och konsumtion samt avdrag för statliga och kommunala bidrag

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

Sammanfattning i punktform

- Stockholm Västerås Airport och annan direktkopplad verksamhet bidrar med samhällsekonomiska effekter i verksamheten på **60,1 Miljoner kronor årligen**. Det offentliga bidraget till verksamheten (kommunalt bidrag och myndighetsbidrag) har dragits av. De uppgår för närvarande till **29,5 Mkr**.
- Huvuddelen av intäkterna till samhället tillfaller Staten och motsvarar **62%** av det totala samhällsekonomiska värdet (exkl bidrag från kommun och staten).
- De verksamheter som är **direktkopplade till flygplatsen**, dvs. är beroende i sina verksamheter av att flygplatsen finns och drivs, genererar årligen ett samlat samhällsekonomiskt värde av **58,6 Mkr**. I värdet ingår **inte** den dynamiska effekten (boende och konsumtion) av inresande.
- Till Statens intäkter **tillkommer** också de punktskatter och bolagsskatter som genereras i de direktkopplade självständiga verksamheterna, men i beräkningarna ingår bolagsskatten för de 6 bolagen (självständiga aktiebolag) som bedriver någon form av flygutbildning.
- Verksamheten sysselsätter totalt **131 direkta årsarbeten** plus **85 indirekta årsarbeten**. Merparten av de indirekta arbetena bedöms vara lokaliserade till flygplatsens närhet.
- Fördelningen av de samhällsekonomiska värdena mellan kommuner, region och stat efter att bidrag har dragits av visar på följande:

Kommuner	- 6,7 Mkr
Landsting/Region	11,5 Mkr
Staten	55,3 Mkr
SUMMA SEK	60,1Mkr

Inledning

ITA Utveckling AB* har på uppdrag av Stockholm Västerås Airport genomfört en Samhällsekonomisk kalkyl, SEK® för att beräkna de ekonomiska värden som genereras via verksamheten i ett sammantaget samhällsperspektiv. Beräkningarna har även omfattat vilka sysselsättningseffekter som verksamheterna medför. I uppdraget har även ingått att beräkna vilka värden som skapas av verksamheter med direkt koppling till flygplatsens huvudverksamhet.

Alla insamlade data har jämförts med motsvarande verksamheter på annat håll i landet där liknande verksamhet bedrivs samt med offentlig statistik. Beräkningsunderlagen bygger på tillgängliga indata, statistik och jämförelser med likvärdig verksamhet.

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

Beräkningarna som redovisas i denna rapport omfattar:

- Verksamheten vid flygplatsen och den indirekta sysselsättning som skapas
- Verksamheter med en direkt koppling till flygplatsen och den indirekta sysselsättning som de skapar.

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

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



**utförs på licens från IUC Sverige AB*

Modellen för SEK® - beräkningarna

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

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

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

I beräkningsmodellen för SEK® görs även en fördelning på olika yrkeskategorier, deras påverkan på indirekt sysselsättning och vilket återstående konsumtionsutrymme som skapas och som tillför samhället mervärden. I modellen ingår även beräkningsunderlag för så kallade dynamiska effekter, som genereras exempelvis genom transporter, övernattningar, utökad konsumtion som har en direkt koppling till den huvudverksamhet som beräkningarna tar sin utgångspunkt i.

I våra beräkningar för har vi i SEK® inkluderat dynamiska effekter av flyggymnasieskolans elever, besättningsars övernattning och transporter via buss/hyrbil/ taxi i anslutning till flygplatsen. Dynamiska effekter av inresande ingår ej.

Följande delområden har beräknats var för sig:

- Huvudverksamheten vid flygplatsen Stockholm Västerås Airport
 - Ledning
 - Personal i administration
 - Drift-, säkerhetspersonal
 - Restaurang/café
 - Butik
 - Städning
- Direktkopplade verksamheter vid flygplatsen, dvs. ingår ej i multiplikatorn för själva verksamheten vid Stockholm Västerås Airport
 - Taxi, Buss, Hyrbil
 - Flygskolor
 - Ambulansflyg
 - Taxiflyg
 - Fotoflyg
 - Skolflyg
 - Privatflyg

- Övernattning flygpersonal
- Flyggymnasiet
- Dynamisk effekt av utbildningen vid flyggymnasiet

I beräkningarna inkluderas:

- Känd och beräknad anställd personal, uppdelad i kategorier och med yrkeskopplade genomsnittslöner för Västeråsregionen/Västmanland
- Personal i direkt anknytning till flygplatsen såsom trafikledning, service och tjänster kopplade till flygplatsen (ej anställda av flygplatsen) via multiplikatorn
- Multiplikatorn uppdelad för respektive yrkeskategori/bransch/verksamhet
- Konsumtionseffekter som genereras baserat på direkt och indirekt sysselsättning
- Effekter av de statliga skatteskalorna vid olika brytpunkter
- Effekter av gällande jobbskatteavdrag och grundavdrag beräknat på årsinkomst motsvarande heltidsarbete
- Skatte- och avgiftssatser gällande år 2016 utifrån skattesats för Västerås kommun / Västmanlands län
- Gällande arbetsgivaravgifter 2016
- SCB's statistik (2016) för antal årstjänster i relation till omsättning och bransch
- Nettomoms där sådan varit känd
- Bolagsskatt för de 6 bolagen som är kopplade till flygutbildningar
- Avdrag har skett för kommunala bidrag och statligt bidrag

I beräkningarna exkluderas:

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

RESULTAT Verksamheten

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

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för direkt verksamhet och direktkopplad verksamhet (exkl. framtidsscenario och till det tillhörande dynamiska effekterna) - årligt värde (2016)

	SEK-värde	Avgår	Summa
Kommuner (skatt)*	21,7 Mkr	- 54,7 Mkr/ - 28,4 Mkr	- 33 Mkr**/ -6,7 Mkr***
Landsting/Region (skatt)*	11,5 Mkr	0	11,5 Mkr
Staten	56,4 Mkr	- 1,1 Mkr	55,3 Mkr****
SUMMA intäkter samhället-brutto	89,6 Mkr	- 29,5 Mkr	60,1Mkr

* Skattesats för Västerås/Västmanlands län 2017

**Kommunalt bidrag på 54,7 Mkr har dragits av, varav 26,3 Mkr är extraordinära kopplad till upphandlad trafik (Helsingfors)

*** Borträknat de extraordinära bidraget, kvarstår ett koncernbidrag på 28,4 Mkr

****1,1 Mkr från Transportstyrelsen och statligt bidrag till personal har dragits av

Verksamheten vid flygplatsen och annan direkt kopplad verksamhet

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

Kända löner eller snittlöner i Sverige enligt SCB och lönestatistik för de olika yrkeskategorierna 2016 har använts. Skatteuttag avseende Västerås kommun samt regionalt för Västmanlands län och statlig nivå har låsts till de som gäller 2016. I

skatteberäkningarna har hänsyn tagit för de olika brytpunkterna vid statlig beskattning. Arbetsgivaravgiften för 2016 har varit utgångspunkt i beräkning av denna.

Avdrag har skett för det av Flygplatsen redovisade kommunala bidraget 2016. Det bör observeras att det kommunala bidraget under 2016 bestod av ett driftbidrag beräknat till 28,4 Mkr och ett extraordinärt bidrag för täckning av upphandlad trafik till Helsingfors under året. Beräkningarna är baserade på resultaten före Helsingforstrafiken. Denna trafik är inte längre aktuell. Vi har i beräkningarna valt att göra ett avdrag motsvarande det gällande driftbidraget. Ersättning från Transportstyrelsen motsvarande 1,084 Mkr för upprätthållande av infrastruktur har också dragits av i relation till statliga samhällsekonomiska värden. Kända bolagsskatter för direktkopplade verksamheter ingår i beräkningarna (0,8 Mkr).

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

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

Område	Direkt sysselsättning	Indirekt sysselsättning	Årsarbeten*
Verksamheter vid flygplatsen	35	47	82
Verksamheter direktkopplad till flygplatsen	96	38	134
SUMMA	131	85	216

*samtliga arbeten är omräknade till helårsarbeten

Huvudverksamheten vid flygplatsen

Våra beräkningar utgår från en relevant volym av huvudverksamheten som är för år upprätthåller drift och medverkar till att utveckla verksamheten. Den innehåller en mix av vilka yrken och funktioner som behövs för att driva och sköta anläggningen och de åtaganden som är kopplade till verksamheten.

I den uppdelning av olika yrken (*se inledande avsnitt*) som vi gjort finns flera som sannolikt kommer att vara deltidsarbeten och även över tiden kommer att förändras. Vi har som grund för de aktuella beräkningarna räknat om dessa till årsarbeten för att kunna skapa oss en bild av den totala volymen jobb och den utveckling som dessa genererar.

Sysselsättningen vid Stockholm Västerås Airport är direkt kopplad till volym resenärer, flygrörelser, utbildningsbehov och eventuella nytillkommande kunders önskemål. Våra beräkningar baseras på den verksamhet som finns idag utan att bedöma hur i vilken omfattning ökade eller minskade behov kan hanteras inom befintlig verksamhet. De samhällsekonomiska värdena för huvudverksamheten, själva driften, skötseln och servicen vid flygplatsen visar utan avdrag för bidrag:

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för den direkta verksamheten – exklusivt offentligt bidrag - årligt värde (2016)

	Summa
Kommuner (skatt)*	7,7 Mkr
Landsting/Region (skatt)*	4,1 Mkr
Staten	19,3 Mkr
SUMMA intäkter samhället	31,1 Mkr

* Skattesats Västerås/ Västmanland 2016 har använts

Direktkopplad verksamhet

Med direktkopplad verksamhet menar vi sådan som är helt beroende av flygplatsen för sin separata verksamhet. Vi avser här andra verksamheter som bedrivs i egna organisationer men med direkt koppling till flygplatsen. För Stockholm Västerås Airports del handlar det om flera olika flygutbildnings- och flygunderhållsverksamheter i dagsläget – totalt 7 olika verksamheter. I direktkopplad verksamhet ingår också transporter till/från flygplatsen, dynamiska effekter av besättningsars övernattning samt dynamiska effekter av "riksintag" till Edströmska gymnasiet.

Vi har i beräkningarna utgått från den sysselsättning som dessa verksamheter skapar, direkt och indirekt, samt den konsumtionseffekt som uppkommer. De direktkopplade verksamheterna verkar i form av självständiga juridiska personer och bidrar därför med ytterligare skatter till samhället i form av punktskatter, nettomoms och bolagsskatt. Av dessa har endast bolagsskatten varit tillgänglig medan övriga inte kunnat fastställas i våra beräkningar utan tillkommer till de redovisade värdena – i första hand som statliga intäkter. De 6 direktkopplade juridiska aktiebolagsdrivna verksamheterna med säte i Västerås omsatte under 2016 tillsammans 120,8 Mkr och levererade till staten en samlad bolagsskatt på 804 kkr.

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för den direktkopplade verksamheten - årligt värde (2016) SEK -	
	Summa
Kommuner (skatt)*	14,1 Mkr
Landsting/Region (skatt)*	7,5 Mkr
Staten	36,2 Mkr
Bolagsskatt – 6 AB verksamheter	0,8 Mkr
SUMMA intäkter samhället	58,6 Mkr

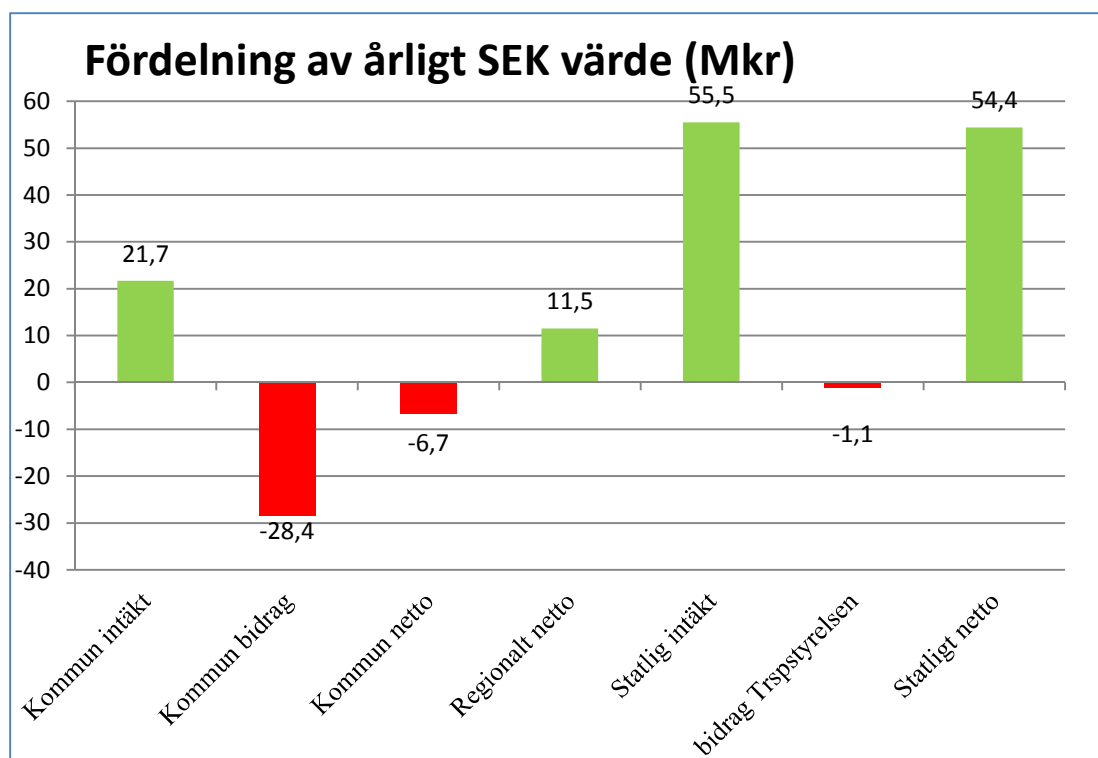
* Skattesats Västerås/ Västmanland 2016 har använts

Analys

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

Direkt samhällsvärde – fördelning mellan kommun, region och stat

Som den inledande tabellen visar bidrar Stockholm Västerås Airport totalt med ca 89 Mkr till samhället **varje år** varav merparten går till staten. 2/3 av det samlade samhällsekonomiska värdet utgörs av de verksamheter som kopplat till flygplatsens verksamhet, i första hand flygskolor och utbildningar. Av det kommunala bidraget på 28,4 Mkr visar beräkningarna att det utgör ett verkligt nettotillskottet på 6,7 Mkr. Detta beror på det samlade värdet av samhällsintäkter från huvudverksamheten och från de direktkopplade verksamheterna samt de dynamiska effekterna. Skulle flygplatsen inte längre få ett kommunalt bidrag skulle kommunen enligt beräkningarna spara dessa 6,7 Mkr. Detta förutsatt att de som är anställda idag flyttar till andra orter eller går ut i arbetslöshet samt att flygskoleverksamheterna då måste flytta till andra flygplatser för att kunna utföra sina uppgifter. Än mer påtagligt är att regionen och staten idag genererar en samhällsekonomisk intäkt på ca 11,5 Mkr resp 54,4 Mkr utifrån våra beräkningar. Dessa (region och stat) bidrar idag inte med någon finansiering av den regionala flygplatsen, förutom 1,1 Mkr från Transportstyrelsen. Man kan säga att kommunens bidrag delvis går till regionala och statliga samhällsekonomiska intäkter samt ger dessa en uppväxling i om med flygplatsen existens.



Positivt totalnetto i basverksamheten

Summerat visar beräkningarna att själva huvudverksamheten vid flygplatsen genererar ett årligt samhällsekonomiskt värde på totalt 31,1 Mkr. Om vi från detta drar av det kommunala bidraget som 2016 uppgick till 28,4 Mkr (exkl. de extraordinära bidraget för täckande av Helsingforsatsningen) och det bidrag på 1,1 Mkr från Transportstyrelsen ser vi att ett samhällsnetto på 1,6 Mkr genereras i huvudverksamheten.

Direktkopplade verksamheters bidrag

Samtidigt innebär basverksamheten att de olika självständiga men direktkopplade verksamheterna som befinner sig i ett direkt beroendeförhållande med tillgänglighet av flygplatsen och som bedriver kommersiell verksamhet samt utbildning tillsammans genererar 58,6 Mkr till samhället med en fördelning på:

- 14,1 Mkr till kommunen
- 7,5 Mkr till regionen
- 37 Mkr till staten

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



Utmaningar

Baserat på den nulägesberäknade samhällsekonomiska kalkylen för Stockholm Västerås Airport ser vi även att det finns såväl möjligheter som utmaningar för en framtida utveckling. Utan att i denna inledande beräkning ha genomfört någon djupare analys eller kalkyl av dessa möjligheter, vill vi passa på och lyfta fram några tankar som kan vara intressanta möjliga utvecklingsfrågor i och omkring flygplatsen.

Tillväxtregion

Västerås, Västmanland och egentligen hela Mälardalen är både ett upptagnings- och tillväxtområde. Visserligen finns det flera flygplatser i regionen men de har delvis olika förutsättningar och lokaliseringar som gör att de kan komplettera varandra samtidigt som de konkurrerar.

Västerås som stad växer kraftigt och är en inflyttningsregion både av boende och verksamheter. Dessutom görs satsningar på upplevelsenäringen med aktiviteter och lärande verksamheter som på sikt kan visa sig lockande för bla. inresande turism. Detta faktum kan visas sig vara en möjlighet till en ökning av turism i form av inresande strömmar där flygplatsen blir ett av flera nav. Strömmarna medför ett indirekt värde av att flygplatsen finns, medan de huvudsakliga samhällsekonomiska värdena återfinns i de sk. dynamiska värdena – konsumtion, boende, transporter – som kommer andra verksamheter i kommunen/regionen till del.

En utmaning kan vara att hitta de rätta formerna av samarbeten för att kunna paketera de upplevelser och logistiska lösningar som krävs för att kommunicera erbjudanden till de turister och besökare som man vill nå.

Utbildning och flygskolor

Redan idag är detta en omfattande verksamhet med flera etablerad bolag och en gymnasial utbildning. Då efterfrågan på yrkeskompetenser inom branschen bedöms som växande i framtiden kan man förvänta sig att dessa företag också kommer att växa och/eller att nya liknande verksamheter kommer att etablera sig i närområdet till flygplatsen. Kanske är det möjligt att utveckla ett Utbildningscenter för flyg- och teknikerutbildningar i syfte att stärka den samlade profilen.

Beroendet av varandra är redan idag ömsesidigt och lika viktigt för flygplatsen som för respektive verksamhet. Vi menar att det sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är strategiskt viktigt att medverka till att vårda nuvarande verksamheter. Att medverka till att även utveckla de redan befintliga verksamheterna samt att erbjuda möjligheter för nya flygplatsberoende verksamheter att etablera sig i närområdet innebär samtidigt en stärkt position för flygplatsen.

Frakt och företagande

På samma sätt som tillväxten i regionen sker finns utredningar gjorda i Västmanland som visar på den relativt stora företagstätheten i framförallt centralorterna. Många av dessa företag visar sig också vara verksamma på mer eller mindre omfattande

internationella marknader. Det i sin tur leder till handel av såväl varor som tjänster. Att kunna erbjuda ett enkelt och snabbt sätt att nå marknader med produkter eller insatsvaror eller på motsvarande sätt enkel, snabbt och säkert få tillgång till import av detsamma bör vara ett intressant område för flygplatsen. Sannolikt är det mest önskvärda att ett distributionsföretag etablerar sig i direkt anslutning till flygplatsen. Vår bedömning är att både utrymme och kapacitet redan finns för en sådan etablering.

Epilog

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

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

Utfört september 2017

ITA Utveckling AB

www.itautveckling.se

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

Lars Svensson
0706-571616
SEK - Uppdragsledare

Bilaga A: Begrepp och beräkningsmodellens grunder

Bilaga B: Definitioner och begreppsförklaringar

Begrepp och Beräkningsmodellens grunder

Input – Output

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

Sysselsättningseffekt

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

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

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

Offentliga sektorns påverkan

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

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

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

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

Ansvariga för modellen

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

Definitioner och begreppsförklaringar

Direkt sysselsättning

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

Indirekt sysselsättning

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

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

Konsumtionseffekt

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

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

Nettomoms

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

Bolagsskatt

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