

En dos realpolitik i trafikpolitiken

<http://maasing.wordpress.com/2009/02/04/en-dos-realpolitik-i-trafikpolitiken>

februari 4, 2009 av Ulo Maasing,

Alliansregeringens bredvillighet att skynda till flygbolaget SAS räddning är ett intressant exempel på vad man ibland kallar realpolitik. Ideologier och principer åker ut genom fönstret och in kliver helt andra bevekelsegrunder.

[Dagens Nyheter ställer idag på ledarplats](#) några frågor som det skulle vara intressant att höra regeringens svar på: "Varför ska svenska staten äga ett flygbolag? Varför ska skattebetalarna satsa pengar i flyg men inte i bilindustri? Och främst - varför ska pengar satsas i företag som inte gått bra under långa tider, goda såväl som dåliga? "

Staten ska inte flyga, är DN:s slutsats. Det borde vara regeringens också.

Ty genom sitt miljardstöd till SAS går allianspartierna emot en av sina grundläggande principer: nej till statligt ägda företag.

Man kan dra en parallell till den lokala och regionala kollektivtrafiken. Där har de flesta regioner och kommuner sedan länge förstått det minimala värdet i att äga egna bussföretag. I flertalet kommuner som alltjämt gör det är det en dyr övning för skattebetalarna. Man behöver bara nämna Borås Lokaltrafik eller Göteborgs Spårvägar.

För att inte nämna Uppsalas kommunal bussbolag Gamla Uppsalabuss som den borgerliga majoriteten i fjol gav upp försöken att sälja. Ingen ville betala mer än en struntsumma för bolaget. Så nu ligger det åter i Uppsalabornas knä.

Dessutom snedvrids konkurrensen när samhället pumpar in pengar i företag som arbetar på en marknad.

För att säkra Sveriges flygförbindelser behövs inte SAS. I alla fall inte om det ska ske på kommersiell grund, vilket ju SAS lovar ska ske. Det är en uppgift som andra aktörer kan ta över, utan att skattebetalarna får punga ut med stålar.

Men i breda politikerkringar tycks SAS ha en särskild sex appeal.

År 2003 stod SJ AB på konkursens rand. Då gick (s)-regeringen med stödtrupper från (v) och (mp) in med nästan två miljarder för att rädda företaget och dess monopol. Argumentet var att staten därmed tog sitt ansvar som aktieägare.

Det är precis samma argument som näringsminister Maud Olofsson (c) för fram när hon satsar skattebetalarnas pengar i SAS.

När SJ skulle räddas protesterade allianspartierna i högan sky. Det kan ha ett visst underhållningsvärde att se vad t ex nuvarande infrastrukturministern Åsa Torstensson då skrev:

“SJ AB har skötts på ett sådant sätt att dagens problem uppstått. I ljuset av att problemen fortgått under ett antal år finns det fog att fråga sig hur statens ägande egentligen utövats. Ett inte alltför elakt omdöme är att regeringen inte klarat av att utöva statens ägande på ett klokt och långsiktigt sätt. Detta till förfång för såväl SJ AB som resenärerna, skattebetalarna och de andra företag som konkurrerar på den svenska järnvägs- och transportmarknaden.”

Byt ut SJ mot SAS och ni har en träffande, dagsaktuell beskrivning av det skandinaviska flygbolaget.

Folkpartiet var inte heller nådigt i sin kritik av regeringens sätt att rädda SJ. I en riksdagsmotion, undertecknad av en rad folkpartister hette det så här: “Folkpartiets mening är därför att regeringens proposition bör avslås. SJ AB får löpa linan ut. SJ AB träder då i likvidation senast den 15 september 2003 och en likvidator förordnas med uppdrag att omstrukturera och sälja verksamheten under ordnade förhållanden.”

Frågan är varför det som man ansåg gällde SJ inte ska gälla SAS.

Svaret, min käre Watson, är enkelt och går att formulera i ett ord. Realpolitik. Och då åker både ideologi och logik ut.

Den som vill läsa kritik mot statsstödet till SAS ur ett annat perspektiv kan kolla [här](#).

Ny kurs för SAS, igen och igen

februari 3, 2009 in [Flyg](#),

När dansken Jørgen Lindegaard år 2001 blev chef för flygbolaget SAS fick han en mardrömsstart. Först terrorattackerna den 11 september som gjorde att hela flygbranschen störtök.

För SAS del späddes eländet på bara några veckor senare när en SAS-maskin kraschade på Milanos flygplats Linate. Men redan innan var flygbranschen på väg neråt. Lindegaard gick också ut offentligt och kritiserade företrädaren Jan Stenberg offentligt för hur denne hade rattat flygbolaget.

Stenberg i sin tur hade smart nog, när han var ny på jobbet, tagit sin företrädare i örat och deklarerat att man nu “skulle sluta fjäska för affärsmännen”. Visserligen var det de som såg till att SAS hade luft under vingarna, men...

Under Lindegaards tid flaxade flygbolaget fram som en skadeskjuten kråka. En rad serviceförsämringar genomfördes – och de största försämringarna drabbade de kunder som betalade mest för biljetterna, dvs affärsresenärerna. Nu skulle SAS satsa på lågprisflyg under

det omöjliga namnet Snowflake. Den SAS-blåa färgen på stjärtfenorna byttes ut med en ilsket grön. Men det dröjde inte länge förrän snöflingan föll till marken och smälte. Troligen hade SAS-ledningen haft stor tilltro till projektet eftersom man hade ett rejält lager pytsar med den illgröna färgen. Men man fann råd – i takt med att SAS langade över sina gamla Fokker 50-maskiner till airBaltic skickade man också över färgpytsarna, så att airBaltic kunde måla sina stjärtfenor...

För varje år kom nya koncept och nya strategier och nya krispaket. Det var tydligt att SAS-ledningen var desperat. Ena dagen skulle det skäras ner, nästa dag växa. Och ute i Europa hade man skaffat sig några rejäla svarta hål att pumpa ner pengar i. Djupast och mest svarta var de hål som heter Spanair och BMI.

För de egna passagerarna blev det omöjligt att förutse vad en SAS-biljett innebar i form av service. Ibland kunde man få frukost för en 600-kronorsbiljett inrikes, men vara tvungen att betala för ett glas vatten när man reste utomlands och betalade det tiodubbla för biljetten. Men nu är det dags att återigen satsa på affärsresenärerna, även om SAS-chefen Mats Jansson på presskonferensen på tisdagen deklarerade att ingen skulle få honom att ta uttrycket “the businessman’s airline” i sin mun (det myntades en gång av Jan Carlzon). Så nu ska det skäras i linjenätet. Bara de linjer som är viktiga för affärsresenärer ska finnas kvar. Linjer som bygger på fritidsresenärer ska bort från kartan.

Åtminstone 40 linjer ska läggas ner snabbt. En del av dem är annonserade satsningar till sommaren som aldrig kommer att starta. Alla drömmar om att bli stora interkontinentalt skrotas också, troligen för alltid. Eller åtminstone till nästa vd-byte eller nästa strategibyte. Den redan idag lilla interkontinentala flottan ska reduceras ytterligare, från elva till nio plan. Ska vi gissa att destinationer som Delhi, Dubai och Seattle försvinner. Liksom Beijing från Stockholm?

Samtidigt ska skattebetalarna i Norden få nöjet att pytsa in tre miljarder i SAS – resten ska komma från privata ägare. Vi svenskar får glädjen att hålla SAS under armarna med ytterligare 1,3 miljarder. Regeringen Reinfeldt väljer samma väg som regeringen Persson gjorde med SJ. Man kallar det att “ta sitt ansvar som aktieägare”.

I klartext är det statsstöd till ett företag som har framtiden bakom sig och som sedan många år har vanskötts av en ledning som verkar ha agerat i blindo och bytt kurs gång på gång.

Precis som det var med SJ. För även om Mats Jansson lyckas få ekonomi i rest-SAS kommer det att ta lång tid att fylla igen alla hål som bolaget har grävt åt sig själv under en lång tid. Om det någonsin går. Och om vi kommer dithän att flyget får börja betala för de miljökador det åstadkommer – då är det nog definitivt slut med SAS. SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, konstaterar nämligen i [en färsk rapport](#) att flygpriserna då skulle behöva höjas med 66 procent...