# SWOT Intervjumål:

## Lufthavnsoperasjoner:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nøkkel funksjoner til Lufthavn** | **Model: Lokaldrift** | **Model: Statligdrift** |
| Ruteutvikling |  |  |
| *Å ha lokale krefter som kun er dedikerte til å utvikle rutetilbudet ved HAU, vil gi det beste utfallet på sikt. Et slikt ensidig fokus på at Haugesund kan konkurrere om internasjonal trafikk, i samarbeid med andre lokale aktører som Visit Haugesund og goTO, vil gi gode muligheter for å oppnå positive resultater, og et slikt arbeid krever konstant og langsiktig engasjement. Uansett hvordan «suksess» defineres her, kan det kreve et langsiktig perspektiv for å lykkes.* |
| Bakkebaserte inntekter |  |  |
| *I likhet med ruteutvikling, vil lokalt engasjement og den fleksibiliteten og friheten lokalt eierskap medfører kunne føre til nye initiativer og gode resultater. Den funksjonen kan kombineres med ruteutviklingsfunksjonen, kanskje i en slags administrerende direktør-stilling ved flyplassen.* |
| Teknisk og operasjonelt |  |  |
| *Det bør være minst en leder for operasjonell effektivitet og integritet med base på HAU. Dersom Haugesund lufthavn blir selvstendig eiet og driftet vil denne lederen på sett og vis arbeide på egenhånd i stedet for å være en del av et større, svært kompetent og ressurssterkt nettverk som Avinor. Det er verdt å undersøke nøye hvordan denne funksjonen vil fungere under lokalt eierskap, og om de nødvendige ressursene vil være til stede for å løse disse arbeidsoppgavene på en tilfredsstillende måte med den samme standarden som finnes i dag.* |
| Juridisk |  |  |
| *Å ha noen som kan arbeide spesifikt med HAUs restriksjoner og muligheter innenfor det juridiske landskapet, særlig noen som kjenner flyplassen og regionens ønsker og behov, kan være svært fordelaktig. Ulempen med dette er at slikt arbeid er tidkrevende og kostbart, og at det dermed potensielt kan bli en relativt stor utgiftspost for den nye eieren. Avinor på sin side kan bake dette inn i et mye større budsjett. Et annet spørsmål er hvilken myndighet som vil ha reguleringsansvaret? Er det Avinor, som i praksis er en konkurrent?* |
| Økonomiske/kommersielle funksjoner |  |  |
| *Å ha full kontroll over budsjettering og finansiering vil være en stor fordel for den lokale eieren. Avinor offentliggjør ikke sine kostnader for mange sentrale funksjoner, og det er derfor vanskelig å undersøke i detalj hvordan kryssubsidieringen faktisk fungerer. Lokal kontroll vil være nyttig for å finne de nøyaktige økonomiske parameterne flyplassen trenger for sunn drift. En annen viktig ting å tenke på her er at regionen bør ta den økonomiske gevinsten flyplassen bringer til regionen med i betraktningen. Flyplassen bør ikke ses kun som en selvstendig enhet, men også i kraft av de ringvirkningene den bringer til regionen (sysselsetting, jobber, turisme). Dette bør være en del av vurderingen både i startfasen og etter hvert i driftsfasen.* |
| PR & lobbyvirksomhet/Bedriftens samfunnsansvar (corporate social responsibility/CSR) |  |  |
| *Det er viktig å skape et positivt bilde av flyplassen, og PR-arbeid er nyttig i så måte. Hvis dette kan styres fra lokalt hold av en lokal eier vil det være større muligheter for å skape en god strategi for dette arbeidet. De spesifikke områdene som PR-arbeidet bør fokusere på er lobbyvirksomhet mot norske og europeiske myndigheter angående tilskudd, subsidier og ny lovgivning, sørge for at bedriftens samfunnsansvar opprettholdes og gjøre flyplassen populær i nedslagsfeltet ved å engasjere lokalbefolkningen.* |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kritiske suksess faktorer for regionen** | **Model: Lokaldrift** | **Model: Statligdrift** |
| Fungerer modellen innenfor gjeldende (og mulige fremtidige) nasjonale og internasjonale regelverk? |  |  |
| *Svaret til dette er positivt, basert på at en eventuell salgsprosess blir utført på en åpen og transparent måte.* |  |  |
| Vil modellen opprettholde dagens trafikk/tilbuds nivå? |  |  |
| *Om regionen får friheten til å styre driften av flyplassen er dette fullt og helt mulig.* |  |  |
| Vil modellen stimulere til videre utvikling av HAU? |  |  |
| *Ja; med kontroll over flyplass avgifter og andre kommersielle aspekter, blir det mulig å utvikle HAU til en gunstig og aktiv regional hub.* |  |  |
| Vil modellen bidra til positive samfunnsmessige konsekvenser? (Dvs. vil den bevare arbeidsplasser i regionen og bidra til skapning av nye? |  |  |
| *Ja, i stor grad; Basert at denne modellen vil satse på videreutvikling av HAU er svaret til denne suksessfaktoren veldig positivt.* |  |  |
| Er modellen gjennomførbar og attraktiv fra et forretningsmessig perspektiv? (Dvs. for Avinor og/eller andre aktører) |  |  |
| *Denne løsning er positiv og gjennomførbar for Avinor fra et finansielt perspektiv. For regionen vurderes også muligheten for å drive en lønnsom og effektiv drift på flyplassen som svært positivt. Men som med alle forretningsmessige vurderinger er finansiell risikoen til stedet og dette må veies opp mot de fordelene modellen kan tilby regionen. HAU vil bli den første regional flyplass i Avinor systemet som bryter ut og dette i seg selv kan være et godt pilot prosjekt for Avinor og Samferdselsdepartementet.* |  |  |