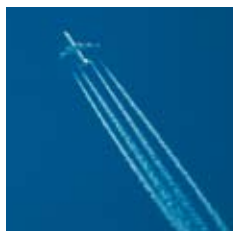


*sid 4*

Lågkostnadsbolag – en injektion på den svenska flygmarknaden?

*sid 6*

Liberalisering – ökad konkurrens på svenska inrikesmarknaden?

*sid 9*

Leasing på flygmarknaden

*sid 11*

Fly Me – uppgång och fall

*sid 15*

Aktuell statistik

*sid 13*

## Passagerarutvecklingen

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till sex miljoner under det första kvartalet 2007. Jämfört med föregående års förstakvartal är detta en ökning med 4,8 procent och motsvarar 270 000 fler passagerare.

Utrikestrafiken ökade med 7,6 procent och uppgick till närmare 4,25 miljoner passagerare, medan inrikestrafiken minskade med 1,4 procent och uppgick till närmare 1,78 miljoner passagerare.

- Konkurrensen på de största inrikeslinjerna i Sverige har ökat sedan liberaliseringen av marknaden.
- Skillnaderna mellan lågkostnadsbolag och traditionella bolag har minskat.
- Antalet passagerare ökade med nästan 5 procent. Utrikestrafiken ökade med 7,6 procent, medan inrikestrafiken minskade med 1,4 procent.
- Flygplatser med snabbast tillväxt under perioden är Göteborg-City, Vilhelmina och Gällivare.
- Snabbast växande inrikeslinjer var Stockholm-Kiruna och Stockholm-Mora.
- Tyskland var den största utrikesdestinationen och passerade därmed Storbritannien.
- Länder dit trafiken ökade mest under första kvartalet var Litauen, Irland och Thailand.
- Flygutbudet mätt i antalet landningar och antalet utbudna stolar minskade.
- Den s.k. kabinfaktorn ökade, vilket innebär fler passagerare i genomsnitt per flygning.





# Förord

Luftfartsstyrelsen har som huvuduppgift att främja en säker, kostnadseffektiv och miljösäker civil luftfart samt att övervaka att marknaden fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Behovet av adekvat information om marknadens utveckling blir därför alltmer påtaglig särskilt på en marknad som präglas av ökad konkurrens och snäva marginaler.

Luftfartsstyrelsens kvartalsrapport syftar till att skapa djupare förståelse för marknadens villkor och drivkraft. Rapporten redovisar trender och utvecklingstendenser samt ger en analys av passagerarutvecklingen på svenska flygplatser. Rapporten innehåller också ett antal fördjupningsartiklar där aktuella företeelser och händelser närmare beskrivs och analyseras.

I första numret av kvartalsrapporten tittar vi närmare på hur inträdet av lågkostnadsbolagen har påverkat marknaden och dess struktur. Flygbolaget Fly Mes utträde från marknaden ägnas särskild uppmärksamhet. Graden av konkurrens på ett antal inrikeslinjer samt flygmarknadens behov av flexibilitet genom inhyrning av luftfartyg med besättning s.k. wet lease undersöks närmare.

Passagerarutvecklingen för första kvartalet visar att flertalet av de kommunala flygplatserna ökar sin trafik. Det är främst de mindre Norrlandsflygplatserna i inlandet som står för den största ökningen. Att notera är att Åre-Östersunds flygplats redovisar en minskning av trafiken med 14 procent jämfört med förra året trots skidåknings VM i Åre. Avståndet till Stockholm-Arlanda påverkar alltmer utvecklingen, flygplatser i närheten till Stockholm visar med få undantag fortsatt nedgång av trafiken.

## Ingrid Cherfils

*Tf chef, avdelningen Utrednings- och omvärldsanalys, Luftfartsstyrelsen*  
ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se



Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luffartsstyrelsen.se Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@luffartsstyrelsen.se

# Lågkostnadsbolag – en injektion på den svenska flygmarknaden?

En av de mest intressanta trenderna inom den globala flygmarknaden under 2000-talet är framväxten av lågkostnadsbolagen (LCC).

I USA hade lågkostnadsbolag funnits sedan slutet av 1970-talet då Southwest inledde en ny trend genom att flyga på mindre flygplatser och erbjuda lägre priser än de traditionella bolagen. I Europa är framväxten av LCC-flygbolagen avhängigt två faktorer: dels avregleringen av flygmarknaden som fullbordades 1997, då flygbolagen gavs fritt tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, inte bara mellan stater utan även till respektive länders inrikesmarknad, dels revolutionen av Internet. Ökningen av Internetanvändare har inneburit att LCC-flygbolagen har reducerat kedjan mellan flygbolag och slutkunden. Fler och fler bokningar genomförs direkt av passageraren och därmed uppnår man en snabbare kommunikation till slutkund och åstadkommer samtidigt en kostnadsbesparing av agentkostnader på mellan 5-8 procent. Inom EU sker över 30 procent av bokningarna via Internet<sup>1</sup>.

Trots att genombrottet för LCC-flygbolagen sammanföll med den allmänna nedgången av trafikflyget och terrorattentaten den 11 september 2001, så uppvisade de större aktörerna som Ryanair och EasyJet en positiv utveckling i början av 2000-talet, medan de traditionella flygbolagen visade försämrade ekonomiska resultat.

Lågkostnadsbolagens genombrott har inneburit flera väsentliga förändringar. För konsumenterna och marknaden har det medfört lägre biljettpriser och ett ökat utbud av direktlinjer till framför allt mindre regionala flygplatser.

För de traditionella flygbolagen kom LCC-bolagens framväxt att bli startskottet för genomgripande strukturförändringar. Nödvändigheten av rationalisering och effektivisering blev akut. Traditionella affärsidéer och trafikupplägg omprövades. SAS genomförde med start 2001, kostnadsbesparingsprogrammet ”Turnaround”, som innebar den största förändringen i flygbolagets historia. En av de stora förändringar som genomfördes var att stycka upp flygbolaget i fyra självständiga affärsenheter, SAS Sverige, SAS Danmark, SAS Braathens och SAS Airlines International. Fram till 2006 hade SAS minskat sina kostnader med 14,2 miljarder och sänkt enhetskostnaden med 30 procent<sup>2</sup>. Liknande processer skedde hos andra traditionella flygbolag. För de anrika flygbolagen Swissair och Sabena kom konkurrensen och den ekonomiska turbulensen under början av 2000-talet att leda till ekonomiskt sammanbrott och konkurs. Flera flygbolag, som Alitalia och Aer Olympic, befinner sig fortfarande i en kritisk situation, medan British Airways, Finnair och Air France/KLM uppvisar, tack vare tidiga åtgärdsprogram, positiva resultat.

SAS uppvisade 2006 en blygsam vinst för första gången under 2000-talet. En ny prisstrategi som liknade LCC flygbolagens och som är både enklare och smidigare för kunderna implementerades. I ett led att förbättra kommunikation till slutkund förbättrades Internetbokningen och reglerna för bokning, och som ett resultat av detta har Internetbokningarna ökat kraftigt. Hos SAS Sverige skedde 2006 31 procent av bokningarna via Internet, en ökning med 4 procent jämfört med föregående år.

## Passagerarutvecklingen

Flygbolag	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Antalet passagerare 2006
Ryanair	+62%	+45 %	+52%	+53%	+38%	+26%	34,8 miljoner
EasyJet	+25%	+56%	+92%	+22%	+27%	+11%	32,9 miljoner

Källa: Rigas Doganis presentation vid svenskt flyg seminarium 2006, samt flygbolagens hemsidor.

<sup>1</sup> Consultation paper on the possible revision of Regulation 2299/89 on a Code of Conduct for computerised reservation systems.

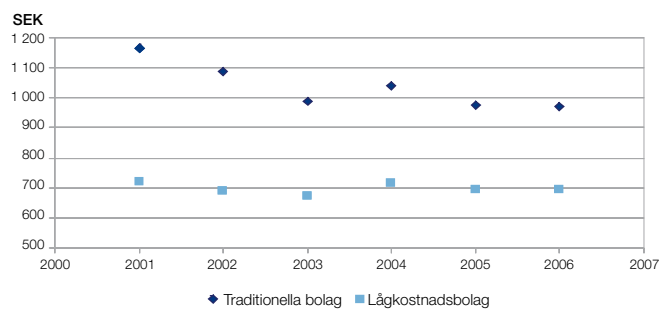
<sup>2</sup> Före 2002 hade flygbolaget en av de högsta enhetskostnaderna inom AEA (Association of European Airlines).





Att skillnaderna mellan lågkostnadsbolag och traditionella bolag har minskat illustreras i figur 1. Figuren visar simulerade driftkostnader för ett traditionellt bolag och ett lågprisbolag på sträckan Arlanda–Landvetter 2001 till 2006. Även om båda bolagstypernas kostnader har minskat, var de traditionella bolagens kostnadsminskningar betydligt större (17 procent) än lågkostnadsbolagens (4 procent) under perioden.

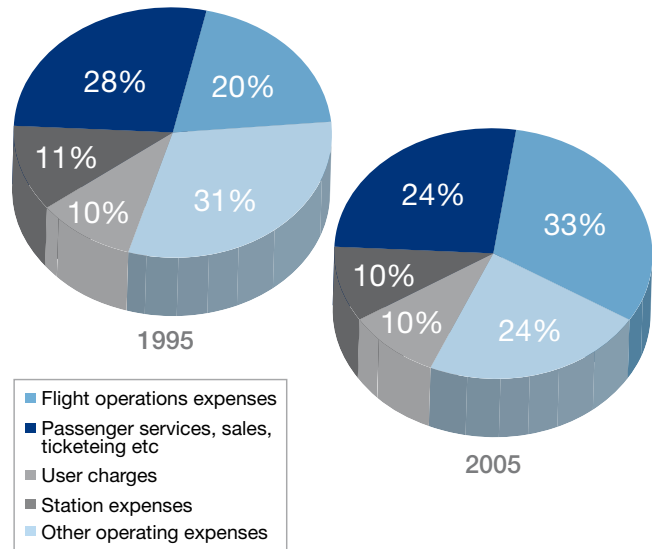
**Figur 1 Skattad kostnad per passagerare, Arlanda–Landvetter, Boeing 737-600**



Källa: Luftfartsstyrelsen modell för simulering av driftkostnader

Att de traditionella bolagen har minskat sina kostnader mer än lågkostnadsbolagen beror på att det hos dessa har funnits ett större utrymme för kostnadsbesparingar, särskilt när det gäller indirekta kostnader, som exempelvis administration. I figur 2 framgår att de kostnadsposter där lågkostnadsbolagen har en kostnadsfördel, dvs. kostnader för passagerarservice, biljettförsäljning och administration, har minskat som andel av de totala kostnaderna hos de traditionella bolagen. Istället utgör de flygoperativa kostnaderna en större andel av de traditionella bolagens kostnader.

**Figur 2 Förändringar i kostnadsandelar hos sex europeiska traditionella bolag\* år 1995 och 2005**



Källa: ICAO (International Civil Aviation Organization)

\* Statistiken avser bolagen Air France, British Airways, Iberia, KLM, Lufthansa och SAS.

Sammanfattningsvis har inträdet av lågkostnadsbolag på flygmarknaden inte bara inneburit att utbudet av resor har ökat för konsumenterna. Det har också påskyndat införandet av kostnadsbesparingsprogram hos de traditionella bolagen, vilket har fått deras kostnadsstrukturer att alltmer likna den hos lågkostnadsbolagen. Lågkostnadsbolagen har också förändrat de traditionella flygbolagen i andra avseenden. De traditionella flygbolagen har startat fler direktlinjer istället för att utöka sina nav- eller system. Passagerare är inte villiga att byta flyg om det erbjuds direktlinjer. SAS har de senaste åren öppnat ca 5–10 nya direktlinjer från Stockholm varje år. De traditionella flygbolagen har också tvingats att se över sin prissättning kopplat till säteskapacitet. Det har blivit enklare att boka, det har funnits fler bokatjänster och bolagen har börjat tillåta enkelresor i större omfattning och till lägre priser. Prissättningen är mer flexibel och följer snabbare marknadens behov i större omfattning än tidigare. Slutligen har de traditionella flygbolagen övergivit tanken på fullständig service när det exempelvis handlar om service ombord, ombokningsmöjligheter, tillgången till lounges m.m. Mycket av servicen är i stället idag prissatt. Påpekas bör emellertid också att vissa lågkostnadsbolag anammar de traditionella koncepten när det gäller t.ex. lojalitetsprogram och en utökad service.



Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se

# Har liberaliseringen inneburit ökad konkurrens på den svenska inrikesmarknaden?

I början av 1990-talet liberaliserades den svenska inrikesmarknaden och sedan dess bedrivs trafiken på flera sträckor i konkurrens mellan två eller flera bolag. De första åren efter liberaliseringen var framför allt SAS, Transwede och Malmö Aviation verksamma. Genom flera uppköp var i slutet av 1990-talet i princip endast två bolag kvar, vilket reste frågetecken över hur många bolag som det finns utrymme för på den svenska inrikesmarknaden. Sedan dess har emellertid flera flygbolag såväl kommit in på som trätt ut ur marknaden och påverkat konkurrenssituationen i olika hög grad. I denna artikel beskrivs vad som har skett med konkurrensen sedan liberaliseringen, på ett urval av linjer på den svenska inrikesmarknaden.



En väl fungerande konkurrens är viktig för att säkerställa att de mest effektiva företagen är verksamma på marknaden och att detta kommer konsumenterna till godo genom låga priser, hög produktkvalitet och utveckling av nya produkter. Nedan studeras Herfindahl-Hirschmans index (HHI) för att undersöka konkurrensens utveckling på ett antal inrikeslinjer. Koncentrationsberäkningarna ger en indikation på hur hård konkurrensen är på respektive linje, men det finns därutöver ett stort antal andra faktorer, t.ex. graden av potentiell konkurrens, som avgör hur hård konkurrensen är på marknaden.

## Beskrivning av beräkningarna

Herfindahl-Hirschmans index beräknas som summan av de kvadrerade marknadsandelarna för samtliga företag som är verksamma på marknaden<sup>1</sup>. Ju fler företag och ju mer jämnstora dessa är, desto lägre blir indexvärdet. Ett lågt HHI innebär således att koncentration är låg och indikerar därmed god konkurrens. I en monopolsituation antar HHI sitt maximala värde (10 000).

Indexet påverkas av definitionen av vad som ingår på den aktuella marknaden. Nedan beräknas koncentrationen på det totala antalet passagerare i linjetrafik, medan det skulle vara möjligt att argumentera även för andra definitioner av marknaden<sup>2</sup>. Nedan presenteras koncentrationen på fyra av de största inrikeslinjerna i Sverige mellan 1992 och 2006. Vid urvalet strävade vi efter att presentera utvecklingen på

de fem största linjerna. En av dessa, sträckan Stockholm–Luleå, har emellertid dominerats av två verksamma bolag under en lång period och sträckan har därför exkluderats ur urvalet för att inte de enskilda bolagens marknadsandelar ska kunna härledas. Koncentrationen har beräknats på totalt antal avresande passagerare i linjetrafik från Stockholm (Arlanda och Bromma) till respektive flygplats.

## Konkurrensen på den svenska inrikesmarknaden

I början av 1990-talet liberaliserades den svenska inrikesmarknaden och sedan dess bedrivs trafiken på flera sträckor i konkurrens mellan två eller flera bolag. I början och mitten av 1990-talet var framför allt SAS, Transwede och Malmö Aviation verksamma på inrikesmarknaden. År 1996–1997 köpte Braathens Transwede och 1998 köptes även Malmö Aviation. I slutet av 1990-talet var således i princip endast två bolag kvar, vilket reste frågetecken över hur många bolag som det finns utrymme för på den svenska inrikesmarknaden.

Hur många bolag som kan vara verksamma på marknaden beror bl.a. på hur verksamhetens styckkostnader påverkas av produktionsvolymen. Flygmarknaden präglas av stordriftsfördelar i flera avseenden. Dels minskar produktionskostnaderna per passagerare i takt med flygplanstorlek, dels finns nätverkseffekter i form av att passagerare kan föredra att flyga med bolag som kan erbjuda anslutningsresor till ett stort antal destinationer. Flygbolagen har också använt sig av olika

<sup>1</sup>  $HHI = \sum m_i^2$ , där  $m_i$  = marknadsandelen för företag  $i$  och det finns  $n$  verksamma bolag på marknaden.

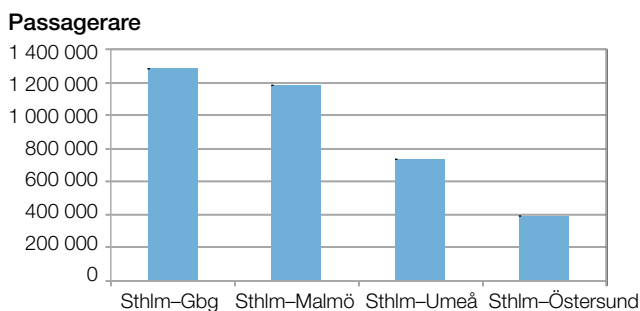
<sup>2</sup> Exempelvis avseende syfte med resan (affärsresor respektive privatresor) eller lågpristrafik, chartertrafik etc.



lojalitetsskapande program för att knyta sina kunder närmare till sig<sup>3</sup>. Dessa faktorer försvårar inträdet av nya aktörer.

År 2004 förändrades marknaden åter då två bolag trädde in i relativt stor skala på flera sträckor: Fly Me och Fly Nordic. I mars 2007 upphörde en av dessa, Fly Me, med sin verksamhet. Bolaget Sterling gick emellertid tidigt in på flera sträckor där Fly Me varit verksamt, vilket gör att antalet aktörer på bl.a. linjerna Stockholm–Göteborg/Landvetter och Malmö inte har minskat efter det att Fly Me upphörde med sin verksamhet. Nedan illustreras utvecklingen av koncentrationen genom en närmare beskrivning av koncentrationen på sträckorna Stockholm–Landvetter, Malmö, Umeå och Östersund.

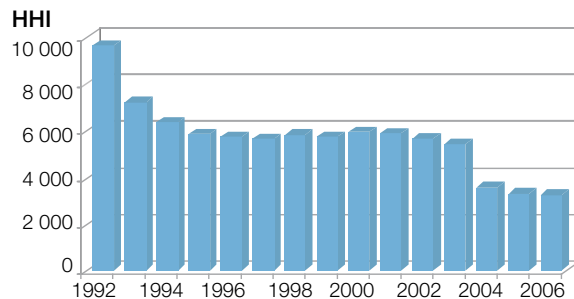
**Figur 1** Antal passagerare på de utvalda sträckorna, år 2006



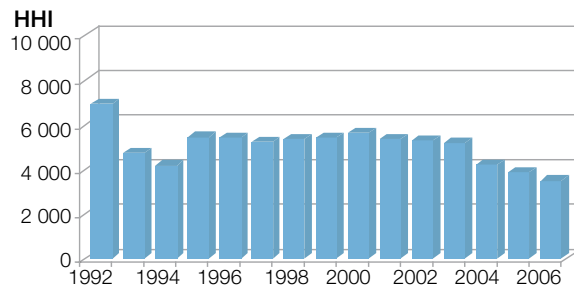
Sedan liberaliseringen har konkurrensen ökat på samtliga sträckor i urvalet. På sträckan Stockholm–Landvetter<sup>4</sup> (figur 2) minskade koncentrationen i takt med att Malmö Aviation ökade i storlek i relation till SAS verksamhet. Braathens fortsatte att bedriva trafik på sträckan när Malmö Aviation köptes och sträckan dominerades i princip av två bolag under hela 1990-talet. År 2004 sjönk emellertid koncentrationen märkbart då både Fly Nordic och Fly Me trädde in på marknaden. I takt med att framför allt Fly Me ökade sin trafik på sträckan fortsatte koncentrationen att minska.

Stockholm–Landvetter är den största inrikessträckan i Sverige och samtidigt den enda sträcka där fyra bolag har bedrivit verksamhet av betydande omfattning under en längre period. När Fly Mes verksamhet upphörde i början av 2007 gick Sterling in på sträckan, vilket innebär att det fortfarande finns fyra verksamma aktörer.

**Figur 2** Koncentrationen på sträckan Stockholm–Landvetter



**Figur 3** Koncentrationen på sträckan Stockholm–Malmö

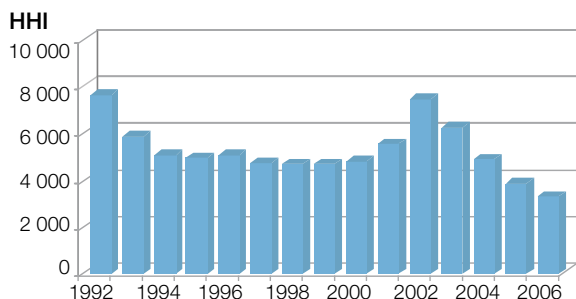
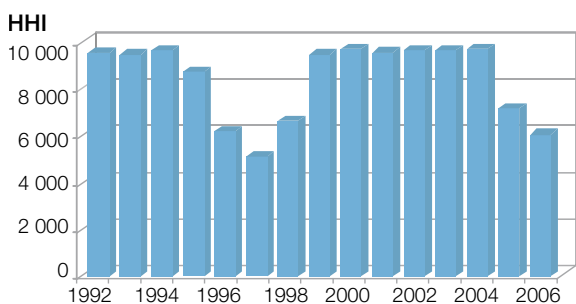


På sträckan Stockholm–Malmö (figur 3) bedrev tre bolag verksamhet i betydande omfattning redan år 1992: SAS, Malmö Aviation och Transwede. Bolagens storlekar var mycket olika, vilket avspeglas i det relativt höga indexvärdet. Transwede lämnade sträckan 1995, vilket gjorde att koncentrationen ökade. Först när Fly Me trädde in på marknaden 2004, sjönk koncentrationen åter. I takt med att Fly Me har tagit marknadsandelar på sträckan har koncentrationen fortsatt att minska. Även på den här sträckan gick Sterling in när Fly Mes verksamhet upphört.

På Stockholm–Umeå (figur 4) minskade koncentrationen i början av 1990-talet pga att Transwede ökade sin trafik i relation till SAS verksamhet. En tid efter Braathens köp av Transwede och Malmö Aviation ökade SAS marknadsandelar åter på sträckan, vilket gjorde att koncentrationen tillfälligt steg. Sedan 2004 bedriver tre bolag verksamhet av betydande omfattning (SAS, Malmö Aviation och Fly Nordic).

<sup>3</sup> Se t.ex. Bergman, M. "En utmanares uppgång och fall – åtta år med en avreglerad inrikes flygmarknad", Ekonomisk Debatt 2001:1 för en närmare diskussion av detta. Konkurrensverket ålade emellertid SAS att inte tillämpa sitt Eurobonusprogram på inrikes flygsträckor 1999.

<sup>4</sup> Under enstaka år har det bedrivits trafik i begränsad omfattning på sträckan Stockholm–Säve. Denna är emellertid inte inkluderad i beräkningarna.

**Figur 4 Koncentrationen på sträckan Stockholm–Umeå**

**Figur 5 Koncentrationen på sträckan Stockholm–Östersund**


På den minsta sträckan i urvalet, Stockholm–Östersund, har koncentrationen varit betydligt högre än på de övriga sträckorna i urvalet, även om koncentrationen minskade i mitten av 1990-talet efter det att SAS haft en tydlig särställning på marknaden. Nordic East<sup>5</sup> inledde sin verksamhet 1995, men bolaget drog sig ur marknaden redan efter ett par år. Transwede trädde in på marknaden men även dess närvaro på marknaden blev kortvarig och i början av 2000-talet hade SAS åter en särställning på marknaden med endast mindre kvarvarande konkurrenter. År 2005 minskade emellertid koncentrationen åter kraftigt när såväl Fly Nordic som Fly Me trädde in på marknaden. Sedan dess att Fly Me upphört med sin verksamhet är åter endast två bolag verksamma i en större omfattning på sträckan.

### Slutsatser

Genom att jämföra koncentrationsindexvärdena i början av 1990-talet och idag är det tydligt att liberaliseringen har inneburit en minskad koncentration och ökad konkurrens på sträckorna i urvalet. I början av 1990-talet ökade konkurrensen framför allt tack vare Transwede och Malmö Aviations

verksamheter. Då Braathens köpte såväl Malmö Aviation och Transwede ökade åter koncentrationen på flera av sträckorna.

När så två uttalade lågprisbolag, Fly Me och Fly Nordic, trädde in på marknaden 2004 minskade koncentrationen åter betydligt på sträckorna i urvalet och den är idag lägre än den varit tidigare. På den största sträckan Stockholm–Göteborg har fyra aktörer varit verksamma under en längre tid.

Trots att produktionen präglas av stordriftsfördelar förefaller det således finnas utrymme för ett flertal bolag på åtminstone de större svenska inrikessträckorna. Det återstår emellertid att se om koncentrationen har minskat varaktigt, eller om vi kommer att få se en utveckling liknande den i slutet av 1990-talet med uppköp och utträden och därmed åter ökande koncentration. Fly Mes verksamhet upphörde åtminstone tillfälligt i mars i år och även om Sterling har påbörjat verksamhet på Stockholm–Landvetter och Malmö, finns det anledning att studera hur Fly Mes utträde från marknaden kommer att påverka den framtida konkurrensen.

I den mån konsumenterna har vant sig vid andra aktörer än de största kan emellertid förutsättningarna för små bolag att bedriva verksamhet ha förändrats. Det skulle i sådana fall kunna tala för ett större utrymme för fler verksamma bolag på marknaden. Luftfartsstyrelsen kommer även fortsatt att använda sig av koncentrationsindex för att följa utvecklingen av konkurrens på flygmarknaden.



<sup>5</sup> Nordic East blev så småningom Nordic Airlink och köptes senare av Finnair och verksamheten drevs under namnet Fly Nordic





Henrik Sandén, henrik.sanden@luftfartsstyrelsen.se



# Leasing på flygmarknaden

I Sverige har antalet hanterade wet lease ärenden vid Luftfartsstyrelsen ökat mycket kraftigt under senare år. Det har också blivit vanligare med långa leasingperioder. Luftfartsstyrelsen har i en rapport granskat hur bl.a. wet lease har vidareutvecklats ur flygmarknadens behov av flexibilitet.

Liberaliseringen av luftfartsmarknaden har lett till en allt hårdare konkurrens mellan flygbolagen, vilket har tvingat dem att rikta uppmärksamheten mot sina kostnader i allmänhet och fasta kapitalkostnader i synnerhet. Som en följd härav väljer bolagen ofta att placera delar av produktionen utanför flygbolaget. Genom att reducera andelen fasta kostnader och lägga ut delar av produktionen utanför bolaget kan man vinna ekonomiska fördelar, även om produktionskostnaden per enhet blir högre. Flygbolagen har upptäckt att det ofta är lönsamt att låta serviceföretag ta hand om exempelvis incheckning eller utbildning av personal. Med produktionsuppdelning, outsourcing och inhyrning förbättras flexibiliteten.

Den produktionsfaktor som luftfartyget utgör är i allmänhet mycket kostsam både när det gäller inköp, drift och underhåll. Ett större flygplan av typen Boeing 747 kostar vid inköp omkring 225 miljoner dollar. Ett flygbolag som

planerar att köpa in ett flygplan står således inför en stor och dyr investering där finansieringsmöjligheterna är många och varierar beroende på bolagets finansiella ställning m.m. Bolag med lönsamhetsproblem kan även ha svårt att beviljas lån för köp av flygplan. Det är därför allt vanligare att flygbolag vänder sig till leasingmarknaden.

Luftfartsmarknaden präglas alltså av en strävan efter flexibilitet, där leasing är en strategi bland flera. På marknaden förekommer olika former av leasing. Ur Luftfartsstyrelsens perspektiv är det viktigt att skilja på tillståndspliktig respektive icke-tillståndspliktig leasing.

## Icke-tillståndspliktig leasing

Att äga flygplan innebär en stor kapitalkostnad. Ett alternativ till att själv äga ett eller flera flygplan är att förfoga över dem genom långsiktiga leasingkontrakt, s.k. finansiell leasing. Då är det istället en extern part, ofta ett finansieringsinstitut eller annan mellanhand, som står som ägare till flygplanet och i sin tur hyr ut det till flygbolaget. Ägaren benämns som leasegivare medan flygbolaget kallas leasetagare. Risken att förfoga över ett flygplan som inte är i produktion ligger hos leasegivaren, som naturligtvis kompenserar sig för densamma genom leaseavgiften.

Den andra leasingformen kallas operationell leasing och innebär i allmänhet kortare leasingavtal som inte är knutet till flygplanets beräknade livstid. Operationell leasing liknar ett traditionellt hyresavtal där leasetagaren inte har några förpliktelser gentemot leasegivaren när leasingkontraktet löpt ut. Den här uthyrningsformen används till exempel av leasetagare som vill ha tillgång till nya luftfartyg och inte avser att utnyttja dem under dess fulla livslängd. En annan anledning till att ett bolag väljer denna variant kan vara ett tillfälligt ökat kapacitetsbehov på ad hoc basis eller säsongvariationer som kräver extra kapacitet vid vissa tillfällen.

Leasing mellan leasegivare och flygbolag kräver inte tillstånd från Luftfartsstyrelsen.

### Tillståndspliktig leasing

Medan finansiell och operationell leasing företrädesvis är exempel på rena finansieringsformer, är andra former av leasing utformade för att lösa flygbolagens tillfälliga behov av utökad kapacitet i den kommersiella trafiken. In- och uthyrning av luftfartyg mellan flygbolag delas främst in i två kategorier: dry lease respektive wet lease.

Dry lease innebär att ett flygföretag hyr in luftfartyg utan besättning, vilket också innebär att inhyraren får stå för de operationella licenser som krävs. Ett luftfartyg som dry leasas inordnas i det inhyrande företagets organisation och står därmed normalt under tillsyn av luftfartsmyndigheten i det inhyrande bolagets hemmastat.

Wet lease innebär att ett flygföretag hyr in luftfartyg med besättning. Till skillnad från dry lease opereras luftfartyget inom ramen för det uthyrande flygföretagets drifttillstånd och står flygsäkerhetsmässigt under tillsyn av detta flygföretags flygsäkerhetsmyndighet.

Flygbolag som har för avsikt att hyra in luftfartyg från annat flygbolag skall ansöka om detta hos Luftfartsstyrelsen.

### Utvecklingen av wet lease

Wet lease är ingalunda en ny företeelse. Under många år har leasingformen utgjort ett sätt för flygföretag att lösa tillfälliga brister i kapacitet. Wet lease har då varit ett sätt att behålla, eller tillfälligt utöka, en schemalagd verksamhet. Traditionellt sett har flygföretag med tillfällig överkapacitet bjudit ut denna till andra bolag. Tidigare kunde flygbolagen även ha extra kapacitet stående på marken i det fall ett luftfartyg måste tas ur produktion. På dagens flygmarknad finns inte ekonomiskt utrymme för den här typen av stand by lösningar. Om ett luftfartyg oförutsett måste ersättas blir alternativet att vända sig till marknaden för tillståndspliktig leasing, med eller utan besättning. Wet lease är också attraktivt när ett flygbolag vill expandera.

Statistik gällande wet lease ärenden vid Luftfartsstyrelsen visar att leasingformen ökar kraftigt under senare år. Leasingen avser allt oftare längre perioder. Den här utvecklingen kan också konstateras i andra europeiska länder. Inhyrningen är inte enbart en tillfällig lösning på ett kapacitetsbehov, vilket var den ursprungliga tanken med wet lease. Det finns klara fördelar med att låta hyra in luftfartyg och besättning när behov föreligger. På detta sätt har flygbolaget kostnader endast under själva resursutnyttjandet. Därigenom reduceras flygbolagets fasta kostnader. Från flygbolagens sida innebär leasing att flygplansflottan snabbt kan anpassas i storlek efter rådande efterfrågan på marknaden. Ju större marknad desto större möjligheter att nisch utbudet och förbättra kapacitetsutnyttjandet. Utvecklingen stärks också av att produktionsheterna (luftfartygen) lätt kan flyttas dit efterfrågan är som störst.

På dagens konkurrensutsatta flygmarknad har det även uppstått ett antal flygföretag vars verksamhet i allt väsentligt går ut på att vara produktionsbolag åt andra flygföretag. Dessa företag har således liten eller ingen egen verksamhet utan agerar som leverantörer till flygbolag med behov av extra kapacitet. Produktionen av fullständig wet lease ut benämns ACMI, vilket står för Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance. Den här företagsformen var i princip okänd före 1990, men har sedan avregleringen inom EG haft en kraftig tillväxt.

Rapporten "Nya företagsformer. Nya aktörer och strategier på flygmarknaden" kommer inom kort att kunna laddas ner från [www.luftfartsstyrelsen.se](http://www.luftfartsstyrelsen.se)





Malin Edgren, malin.edgren@luftfartsstyrelsen.se

# Fly Me – uppgång och fall

Flygbolaget Fly Me Sweden startade sin flygverksamhet den 1 mars 2004. Med Göteborg som bas satsade man inledande på inrikes lågprisflyg för affärsresenärer i rusningstrafik. Bakom flygbolaget stod koncernen Fly Me Europe som garant för finansieringen. Kärnan i verksamheten var linjerna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Expansionsplanerna tog snabbt fart.

Under verksamhetsåren introducerades inrikeslinjer på sträckorna Stockholm–Östersund, Sundsvall och Helsingborg/Ångelholm, samt en linje mellan Stockholm–Helsingfors. Dessa linjer lades emellertid ned efter hand.

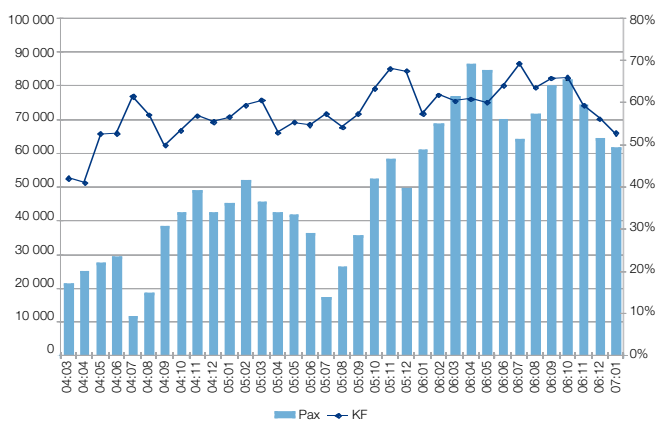
Som komplement till linjeverksamheten flög bolaget charter åt researrangörer de två första somrarna, eftersom beläggningen i linjefart traditionellt är lägre under dessa perioder. Bolaget slutade utföra charteruppdrag från och med 2006, med hänvisning till att affärskonceptet skulle renodlas.

Instället tänkte sig bolaget att vägen ut ur olönsamheten gick via organisk tillväxt (uppköp av bolag) och expansionsplaner för linjetrafiken, främst genom utrikkessatsningar. Från den 30 mars 2006 lanserade Fly Me sin europasatsning som innebar trafik till 11 europeiska storstäder och semesterdestinationer.

## Trafikutveckling

I början av verksamheten var antalet passagerare och bolagets kabinfaktor<sup>1</sup> (KF) i linjefart låg, se figur 1, vilket inte är ovanligt för nystartade bolag. De återkommande säsongsvariationerna med kraftiga nedgångar i linjetrafiken på sommaren komparerades under 2004 och 2005 med chartertrafik (ej med i figur 1).

**Figur 1** Antal passagerare (PAX) och kabinfaktor (KF) i linjefart, Fly Me

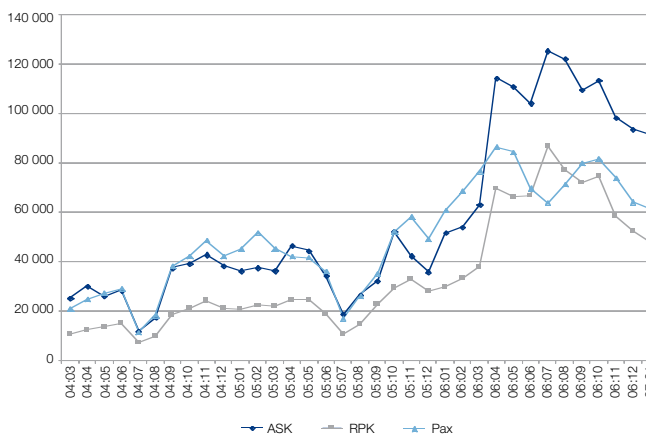


Källa: Fly Me:s månadsvisa trafikrapporter, Luftfartsstyrelsens bearbetning

Från och med januari 2006 ökade turtätheten på befintliga inrikeslinjer kraftigt, men inrikeslinjerna tappade dock stort vad gäller antalet passagerare under årets andra och tredje kvartal. En viss återhämtning skedde först under sista kvartalet 2006. Lagom till andra kvartalet 2006 genomförde Fly Me en omfattande utlandssatsning med ett större antal nya linjer till storstäder och semesterorter runt om i Europa. Antalet passagerare i utlandstrafik ökade därmed under perioden mars till september för att under senare delen av året vika. Att det totala antalet passagerare ändå minskade under sommaren 2006 beror på att ökningen i utrikestrafiken, som på årsbasis endast utgjorde 30 procent av bolagets samlade linjetrafik, inte förmådde kompensera minskningen i inrikestrafiken.

Mot slutet av 2006 reducerades bolagets totala trafik, mätt i utbudna passagerarkilometer (ASK) och antalet sålda passagerarkilometer (RPK) minskade, vilket fick till följd att även kabinfaktor<sup>2</sup> sjönk (se figur 2).

**Figur 2** Utveckling för ASK, RPK och antal passagerare i linjefart, Fly Me



Källa: Fly Me:s månadsvisa trafikrapporter, Luftfartsstyrelsens bearbetning

För helåret 2006 låg Fly Mes kabinfaktor på i snitt 62,6 procent, in- och utrikestrafik sammanräknat. För de två svenska inrikeslinjerna som utgjorde verksamhetens kärna var kabinfaktor betydligt lägre. Jämfört med andra utpräglade lågkostnadsbolag, som till exempel Ryanair och EasyJet vars kabinfaktor i snitt ligger på 83 respektive 86 procent<sup>3</sup>, låg Fly Me på betydligt lägre nivå. För konkurrenten SAS, som är ett traditionellt reguljärt bolag, är motsvarande siffror på koncernnivå drygt 71 procent<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Graden av beläggning på en flygning. <sup>2</sup> Kabinfaktor erhålls genom att dividera ASK med RPK.

<sup>3</sup> Årsgenomsnitt för 2006, hämtat från respektive bolags hemsida. <sup>4</sup> Uppgifter hämtade från koncernens trafikrapport, publicerad 2007-01-09.

Samma år som Fly Me trädde in på den svenska flygmarknaden satsade det av Finnair ägda lågkostnadsbolaget FlyNordic sin kapacitet på ungefär samma sätt. Samtliga etablerade storbolag upplevde ett tapp i marknadsandelar samma år som Fly Me och FlyNordic kom in på marknaden<sup>5</sup>, och den kanske största förändringen över tiden upplevde SAS som tappade marknadsandelar för varje år som gick. Under 2005 ökade antalet inrikespassagerare med nästan 10 procent, och de båda nykomlingarna tog ytterligare marknadsandelar samtidigt som de etablerade fortsatte att tappa. Sannolikt tog uppstickarna inte enbart passagerare från sina etablerade konkurrenter, utan lyckades även få nya resenärer att strömma till. Nykomlingarnas marknadsandelar var emellertid delvis relativt blygsamma. De fem största bolagen har sammanräknat mer än 90 procent av den svenska inrikesmarknaden, en dominans som trots allt har avtagit under de senaste fem åren.

Antalet passagerare på linjen mellan Stockholm och Göteborg minskade från 2005 till 2006 med 1,5 procent, medan linjen Stockholm–Malmö ökade med 6,2 procent. Fly Me lyckades stärka sina positioner på de två inrikeslinjer som utgjorde själva kärnan i operationerna.

### Ekonomisk utveckling

Fly Me var redan från verksamhetens början beroende av moderbolaget för sin överlevnad, eftersom rörelsens intäkter understeg rörelsens kostnader. Moderbolaget sköt till kapital genom upprepade emissioner.

**Tabell 1 Sammanställning av ekonomi och andra uppgifter, Fly Me**

Fly Me Sweden AB (mkr)	2004	2005	2006**
Intäkter	200	401	338
Kostnader	329	569	452
Resultat*	-129	-131	-114
Resultat per passagerare	-530 kr	-328 kr	-250 kr
Koncernbidrag	127	126	i u
Aktieägartillskott	3	40	i u
Antal anställda	87	142	220
Flygplan	4	4	5

\* Efter bokslutsdispositioner \*\* Endast halvårsuppgifter jan–jun 2006

Källa: Fly Me:s ekonomiska rapporter, Luftfartsstyrelsens bearbetning.

Intäkterna ökade allteftersom verksamheten utvecklades och expanderade, men kostnaderna fortsatt att öka. Om årsresultatet bryts ned på antalet passagerare framgår att Fly Me förlorade hundratals kronor per transporterad passagerare.

Nästan på dagen tre år efter verksamhetens igångsättande meddelade moderbolagets styrelse att man avsåg ansöka om att Fly Me Sweden skulle försättas i konkurs. Bolaget hade vid tidpunkten för konkursen omkring 220 anställda och en flygplansflotta på fem Boeing 737, samtliga leasade.

### Tänkbara orsaker

Fly Me hakade på trenden med lågprisflyg som 2004 var en expansiv marknadsnisch. Lågkostnadsbolagen fortsätter att växa och ta marknadsandelar och står idag för 20 procent av trafiken i Europa mätt i antalet passagerare. I Sverige fanns inget uttalat lågkostnadsbolag, och de befintliga aktörerna drogs med stora kostnadsmassor som var för omfattande för att kunna hålla nere biljettpriserna. Lönsamheten i branschen var dålig och Sverige befann sig mitt i den lågkonjunktur som började redan 2000. Med utgångspunkt från Göteborg startades vad som skulle marknadsföras som Sveriges Lågprisflyg och inriktningen var att konkurrera med de befintliga aktörerna på de största inrikessträckorna, i rusningstrafik och till låga priser.

Mycket talar för att Fly Me både tog passagerare från sina konkurrenter och faktiskt bidrog till att marknaden för inrikes- trafik växte. Att de väletablerade bolagen tappade passagerare redan innan Fly Me trädde in på marknaden berodde snarast på en kombination av lågkonjunktur, för höga biljettpriser och vikande passagerarsiffror. När sedan konjunkturen sakta vände och antalet passagerare började återvända, fortsatte bland andra SAS att tappa passagerare medan de nya aktörerna, där ibland Fly Me kunde stärka sina positioner. Under 2006, när passagerantalet faktiskt minskade, kunde Fly Me konstatera att antalet betjänade kunder var fler än någonsin.

Fly Me försökte expandera sig ur problemet och satsa på utrikeslinjer för att därigenom bättre utnyttja flygplanskapaciteten över dygnet. Så länge man hade fyra plan i inrikestrafik enbart morgon och kväll innebar det alltför lågt resursutnyttjande av både flygplan och personal. Bolagets kostnader fortsatte dock att växa i större utsträckning än vad intäkterna flöt in. Passagerarna fanns där och ville flyga, även om utbudet uppenbarligen var större än efterfrågan. Fly Me överlevde tack vare upprepade aktieägartillskott och såg sin marknadsandel stadigt växa. Låga biljettpriser i kombination med alldeles för låg kabinfaktor på en linje, Stockholm–Göteborg, som präglas av överkapacitet och stark prispress bidrog till bolagets negativa resultat och så småningom fall.

<sup>5</sup> Med *marknaden* avses här sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.





Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@luftfartsstyrelsen.se

# Passagerarutvecklingen första kvartalet 2007

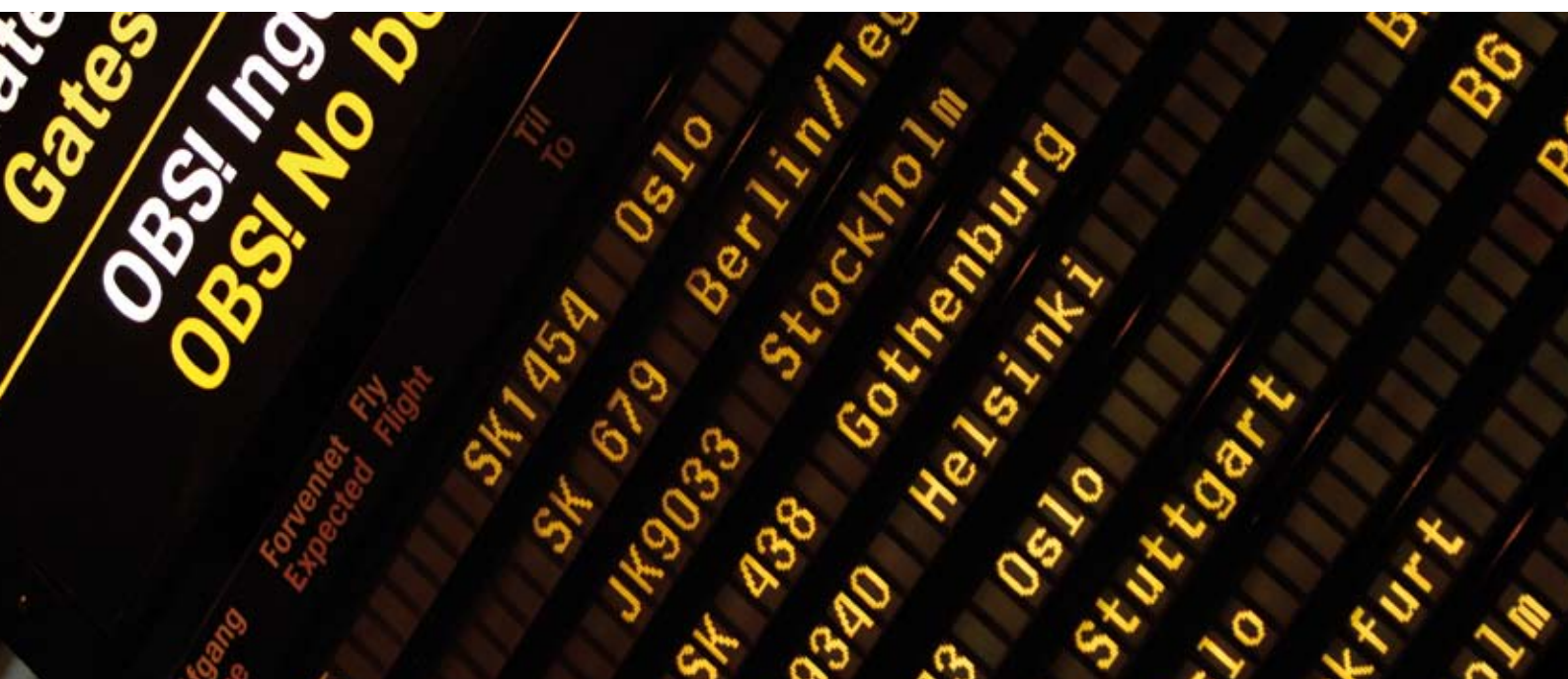
Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till sex miljoner under det första kvartalet 2007. Jämfört med föregående års förstakvartal är detta en ökning med 4,8 procent och motsvarar 270 000 fler passagerare. Utrikestrafiken ökade med 7,6 procent och uppgick till närmare 4,25 miljoner passagerare, medan inrikestrafiken minskade med 1,4 procent och uppgick till närmare 1,78 miljoner passagerare.

Bland de större flygplatserna som haft den största relativa ökningen kan nämnas Göteborg–City och Stockholm–Skavsta där trafiken ökade med 57 respektive 19 procent. Båda flygplatserna har under första kvartalet fått nya utrikeslinjer och charterdestinationer som bidrar till utvecklingen. Också Stockholm–Bromma har haft en positiv utveckling med en ökning på drygt 16 procent. Det är framförallt inrikes som står för ökningen, men även utrikestrafiken har ökat och då främst Bryssellinjen med SN Bryssels.

Bland de mindre flygplatserna var ökningen störst på Vilhelmina +43 procent, Gällivare +41 procent och Norrköping +31 procent. Ökningen i Vilhelmina kan förklaras med utökningen av antal turer på torsdagar och söndagar samt trafiken på lördagar, som tidigare inte existerade. Omläggningen av flygplanstyp från turbopropflygplan (SAAB 340) till jet (MD80) på Gällivare med mellanlandning i Kramfors är en bidragande orsak till den positiva trenden för Gällivare. Norrköpings Köpenhamnstrafik ökar stadigt sedan Cimber Air inledde jettrafik och konkurrerar med Skyways.

Intressant att notera är att 30 av 41 svenska flygplatser med linjetrafik uppvisade ökad trafik under första kvartalet 2007. Ett trendbrott är att 18 av de 22 kommunala flygplatserna uppvisar positiva siffror. Det är främst de mindre Norrlandsflygplatserna i inlandet som står för den största ökningen. Göteborg–City som är en delägd kommunal flygplats, är den flygplats som har den största ökningen, 25,6 procent. Bland LFV:s flygplatser uppvisar 10 av 16 flygplatser ökad passagerartillväxt. Jönköping och Åre–Östersund har den största minskningen följt av Karlstad. De två renodlade privata flygplatserna, Stockholm–Skavsta och Linköping, uppvisar båda positiva siffror. Stockholm–Västerås är den flygplats som har största nedgången, -59,6 procent, av samtliga flygplatser. Förklaringen till nedgången var Ryanairs beslut att upphöra med trafiken som en protest mot dåvarande regeringens intention om att införa en flygskatt på flygresor. Under mars 2007 återupptogs trafiken till London och den 12 februari startades en ny linje till Dublin. Troligen kommer trafikutvecklingen på flygplatsen framöver att tillta och kommer upp i samma nivå som innan trafikuppehållet.

När det gäller inrikeslinjer uppvisar sträckorna Stockholm–Kiruna och Stockholm–Mora den största ökningen i relativa tal, båda ökade med över 37 procent. Den sträcka som minskat relativt mest är Stockholm–Karlstad och Stockholm–Östersund med cirka -14 procent. Bland de större sträckorna (fler än 100 000 årspassagerare) så minskade trafiken på samtliga flygplatser, dock utmärker sig Stockholm–Östersund och Stockholm–Landvetter med -14 respektive -7 procent. I båda fallen har





säkerligen FlyMe:s konkurs bidragit till nedgången. Generellt kan man konstatera att flygplatser som befinner sig på 20–40 mils avstånd från Stockholm–Arlanda uppvisar fortsatt nedgång, undantaget är Linköping och Mora där trafiken däremot ökat.

### Destination

Bland de länder som Sverige trafikerar var Tyskland störst under det första kvartalet 2007, och passerade därmed Storbritannien. Antalet ankommande och avresande passagerare till/från Tyskland uppgick till 511 000, vilket innebär en ökning med drygt 8 procent jämfört med samma kvartal 2006. Bland de länder som ökat snabbast kan nämnas Litauen och Irland med ökning på över 200 procent. Till Thailand som klättrat upp på topp-tio-listan ökade antalet passagerare med 87 procent. Egypten är det land som tappat mest, -41 procent jämfört med 2006. Att Tyskland passerat Storbritannien kan förklaras dels med att nya operatörer har inlett trafik på Tyskland (Air Berlin), dels med en offensiv marknadsföring och slutligen att konkurrensen på Tyskland i dagsläget är hårdast.

### Landningar, flygstolar och kabinfaktorer

Antalet landningar uppgick under första kvartalet till knappt 56 300, jämfört med 2006 innebär detta en minskning med 3,4 procent. Inrikes landningar minskade med 5,4 procent medan utrikes minskade med 0,6 procent.

Antalet utbudna flygstolar uppgick till drygt 9,19 miljoner under första kvartalet 2007, vilket är cirka 53 000 färre än under samma period under 2006. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett mått på flygbolagets utbud. I utrikestrafiken ökade utbudet av stolar med cirka 2 procent medan det minskade med drygt 6 procent i inrikestrafiken.

Kabinfaktorn som mäter graden av beläggning på en flygning var i genomsnitt drygt 3 procentenheter högre under första kvartalet i år jämfört med förra året och uppgick till 65 procent. I utrikestrafiken 67 procent och inrikes- trafiken 62 procent.

### Flygpriser

Statistiska Centralbyrån, SCB, mäter månatligen priserna på flygresor i Sverige. Priserna ingår som en komponent i det större och mer allmänt kända konsumentprisindex (KPI) och avser därför endast ”privatresenärpriser”. Inrikespriserna, som under en följd av år ökat, tycks sedan något år tillbaka ha stabiliserats och priserna under första kvartalet i år är endast marginellt högre än under motsvarande period 2006. Prisnivån i utrikestrafiken är däremot högre under första kvartalet i år jämfört med förra året, särskilt mycket gäller det för den reguljära trafiken. Till skillnad från inrikespriserna så har utrikespriserna sjunkit trendmässigt under flera år innan.





# **Aktuell statistik**



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se Karin Hagman, karin.hagman@luftfartsstyrelsen.se  
Sissi Hamnström Cole, sissi.hamnstrom.cole@luftfartsstyrelsen.se

# Trafikutvecklingen första kvartalet 2007

Antal ankommande och avresande passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser under första kvartalen respektive år.

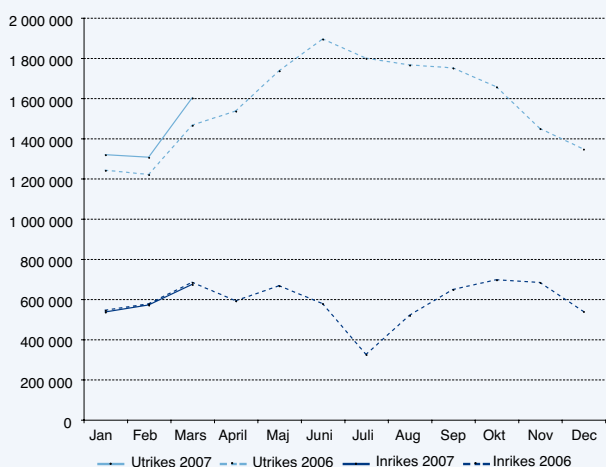
Number of arriving and departing passengers at Swedish airports with scheduled and non-scheduled traffic for the first quarter respectively years.

Flygplats	2007	2006	Förändring	Förändring, %
Arvidsjaur	28 200	24 723	3 477	14,1%
Borlänge	9 132	8 762	370	4,2%
Gällivare	13 675	9 723	3 952	40,6%
Göteborg-City	137 319	87 682	49 637	56,6%
Göteborg-Landvetter	968 771	935 248	33 523	3,6%
Hagfors	391	568	-177	-31,2%
Halmstad	31 280	27 487	3 793	13,8%
Hemavan	7 705	7 298	407	5,6%
Jönköping	30 699	34 732	-4 033	-11,6%
Kalmar	41 129	38 252	2 877	7,5%
Karlstad	30 863	32 501	-1 638	-5,0%
Kiruna	55 724	53 601	2 123	4,0%
Kramfors	8 108	6 683	1 425	21,3%
Kristianstad	18 686	19 243	-557	-2,9%
Linköping	19 475	17 318	2 157	12,5%
Luleå	219 767	220 095	-328	-0,1%
Lycksele	7 303	6 630	673	10,2%
Malmö-Sturup	430 275	424 821	5 454	1,3%
Mora	2 581	2 396	185	7,7%
Norrköping	21 973	16 809	5 164	30,7%
Oskarshamn	3 422	3 048	374	12,3%
Pajala	889	736	153	20,8%
Ronneby	55 705	53 350	2 355	4,4%
Skellefteå	55 656	52 766	2 890	5,5%
Stockholm/Skavsta	406 667	341 596	65 071	19,0%
Stockholm/Västerås	18 580	46 032	-27 452	-59,6%
Stockholm-Arlanda	4 055 747	4 007 721	48 026	1,2%
Stockholm-Bromma	430 184	370 060	60 124	16,2%
Storuman	3 925	3 396	529	15,6%
Sundsvall-Härnösand	84 280	86 022	-1 742	-2,0%
Sveg	1 585	1 260	325	25,8%
Torsby	808	800	8	1,0%
Trollhättan/Vänersborg	15 793	17 616	-1 823	-10,3%
Umeå	192 357	195 930	-3 573	-1,8%
Vilhelmina	5 156	3 602	1 554	43,1%
Visby	64 038	58 687	5 351	9,1%
Växjö/Kronoberg	41 243	44 206	-2 963	-6,7%
Åre-Östersund	118 940	134 252	-15 312	-11,4%
Ängelholm	90 816	86 015	4 801	5,6%
Örebro	20 967	19 246	1 721	8,9%
Örnsköldsvik	34 946	34 660	286	0,8%



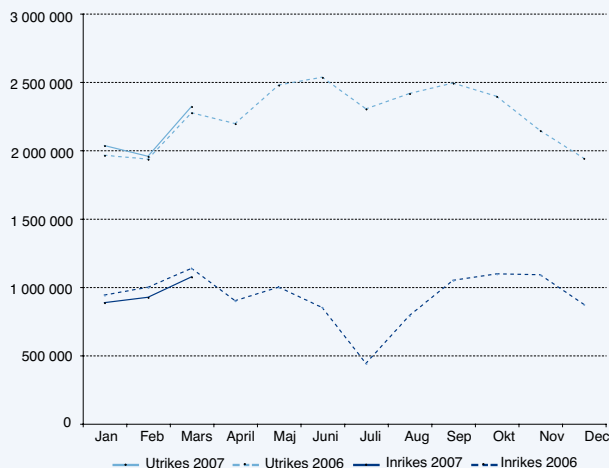
**Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports



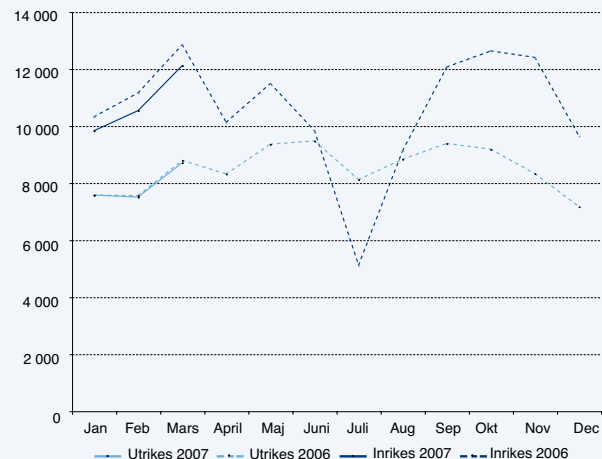
**Antalet utbudna flygplanstolar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

Number of available seats in scheduled and non-scheduled traffic at Swedish airports



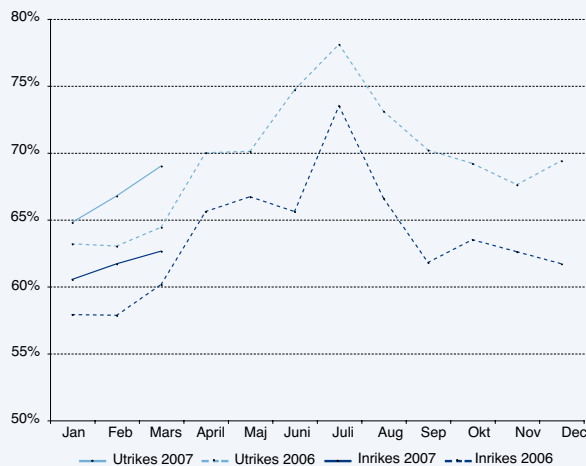
**Antalet landningar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

Number of scheduled and non-scheduled landings at Swedish airports



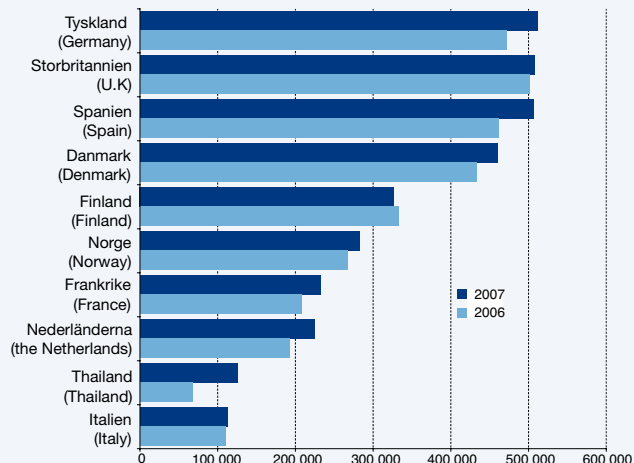
**Kabinfaktorns utveckling i linje- och chartertrafiken**

Development of passenger load factor in scheduled and non-scheduled traffic



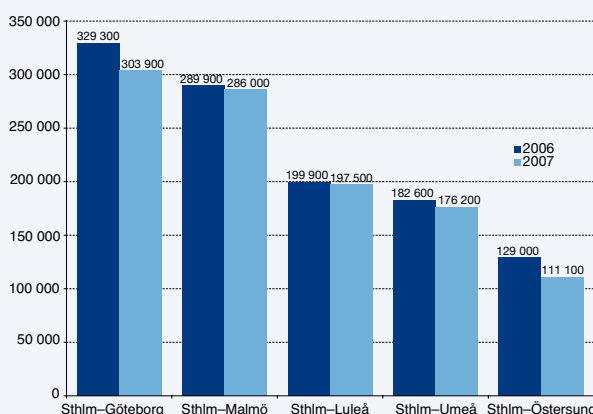
**Antalet ankommande och avresande passagerare till de tio största länderna (första destination) första kvartalet 2006 och 2007**

Number of arriving and departing passengers, top ten countries (first destination), first quarter 2006 and 2007



**Antal passagerare på de fem största inrikes destinationer under första kvartalet 2006 och 2007**

Number of passengers at the five major domestic destinations during the first quarter 2006 and 2007

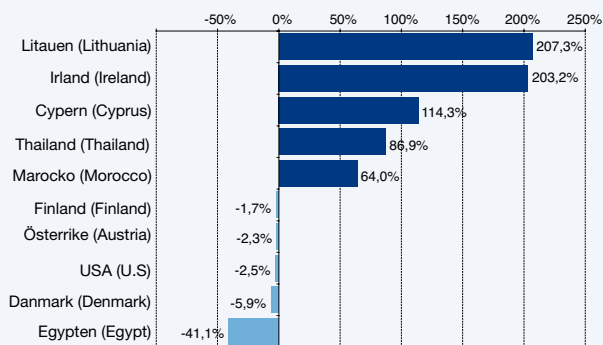






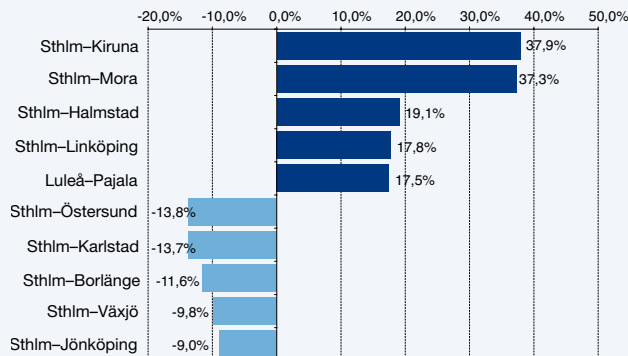
**Länder dit trafiken från Sverige ökat/minskat relativt mest under första kvartalet 2007**

Countries where traffic from Sweden has increased/decreased most during the first quarter 2007



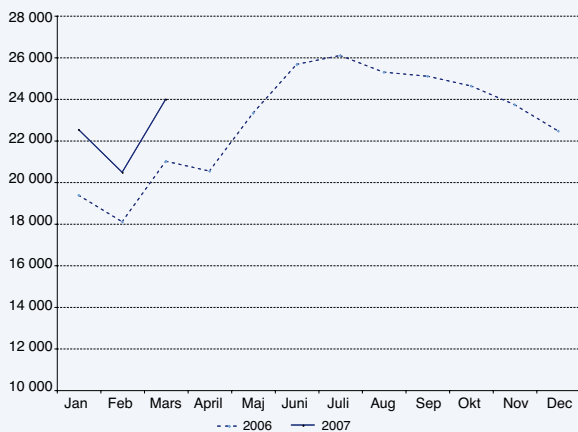
**Inrikeslinjer som ökat/minskat relativt mest under första kvartalet 2007**

Domestic routes where the passenger development has increased/decreased most during the first quarter 2007



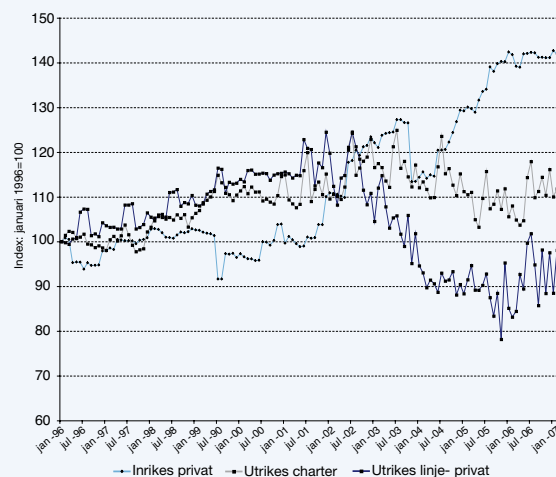
**Antalet överflygningar i kontrollerat luftrummet**

Number of overflights in controlled airspace



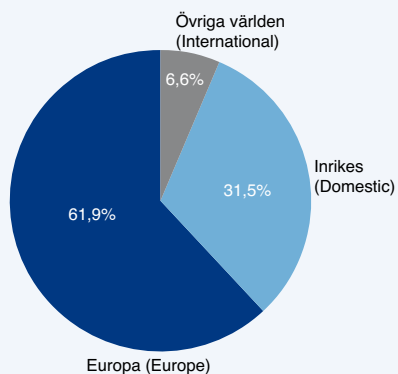
**Prisutveckling enligt SCB:s flygindex, fasta priser**

Passenger price index, according to Statistics Sweden, fixed price level



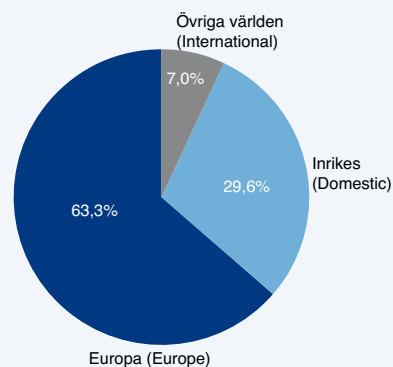
**Passagerarnas fördelning efter region under första kvartalet 2006 (första destination)**

Passengers divided by region during the first quarter 2006 (first destination)



**Passagerarnas fördelning efter region under första kvartalet 2007 (första destination)**

Passengers divided by region during the first quarter 2007 (first destination)









**LUFTFARTSSTYRELSEN**

Swedish Civil Aviation Authority

Luftfartsstyrelsen. 601 73 Norrköping

[www.luftfartsstyrelsen.se](http://www.luftfartsstyrelsen.se)