



Nya trender inom allmänflyget
sid 14



Svenska flygtrafikens
utveckling 2007–2012

sid 17



SAS strategi på en liberaliserad flygmarknad

sid 20



sid 25

Aktuell statistik



TEMA: LIBERALISERING OCH KONKURRENS

Flygets liberalisering

sid 4

Liberalisering genom tillträdesreglering

sid 8

LFV har idag en monopolställning på den svenska marknaden för flygtrafiktjänst i svenskt luftrum och kontrollerar stora delar av den infrastruktur som är nödvändig för att bedriva verksamheten. På senare tid har även andra aktörer visat intresse för marknaden och för att säkra tillgången till infrastruktur för dessa föreslår Luftfartsstyrelsen att villkoren för tillträde till infrastrukturen ska regleras genom ett tillägg i Luftfartslagen.

Utförsäljning av statliga flygplatser

sid 10



Förord

I Luftfartsstyrelsens andra kvartalsrapport fortsätter vi att bevaka marknaden med fokus på liberalisering och konkurrens. En väl fungerande konkurrens är en viktig förutsättning för att företag ska bli mer effektiva. Detta kommer konsumenterna till godo genom låga priser, hög produktkvalitet och utveckling av nya produkter.

I vissa fall krävs särskild reglering för att skapa förutsättningar för andra aktörer att komma in på marknaden särskilt när en aktör kontrollerar stora delar av den infrastruktur som är nödvändig för att bedriva verksamheten. I rapporten belyses särskilt marknaden för flygtrafiktjänst.

Liberalisering av luftfartens villkor och utvecklingen av en gemensam europeisk luftfartspolitik har skett i flera steg och har generellt inneburit ökat utbud, lägre priser och konkurrens på flera linjer. Lågkostnadsbolagens framgångar har också tvingat övriga bolag att anpassa sin prissättning och sitt utbud för att möta efterfrågan. SAS har presenterat en ny strategi som innebär en satsning på privatresandet och kärnverksamheten i norra Europa samt ett nytt omfattande sparpaket. Kommer SAS att lyckas locka tillbaka privatresenärerna?

Nya produkter utvecklas ständigt och inom allmänflyget spås s.k. Very Light Jet kunna ta sig in på marknaden för taxiflyg och affärsflyg.

Utförsäljning av statliga flygplatser har tagit ny fart i Europa och runt om i världen. Hur det svenska flygplats-systemet skall utformas i framtiden utreds för närvarande. Den tyska modellen och exemplet med Manchester flygplatsbolag med ägarförankring i delstaten eller i det lokala samhället visar på alternativ till såväl nationella som globalt styrda företag.

Ingrid Cherfils

Avdelningschef för avdelningen Utrednings- och omvärldsanalys, Luftfartsstyrelsen
ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se



TEMA: LIBERALISERING OCH KONKURRENS

Flygets liberalisering – en tillbakablick

Uppbyggnaden av såväl den svenska som andra nationella luftfartslagstiftningar har genomgående byggt på staternas anslutningar till konventioner, som exempelvis Pariskonventionen men framför allt Chicagokonventionen. Liberaliseringen av flygmarknaden i Europa har skett successivt och inneburit ett ökat utbud av linjer, konkurrens och sjunkande priser.

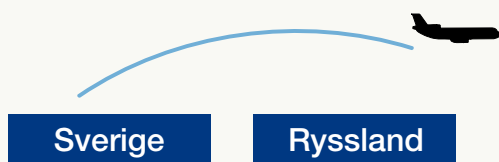
Den första internationella konventionen på trafikflygets område var Pariskonventionen från 1919. Ett av de viktigaste resultaten av Pariskonventionen var det som gick under beteckningen cabotagetrafiken. Cabotageregeln innebar att ett flygbolag inte fick flyga mellan två flygplatser (destinationer) i ett annat lands territorium utan tillstånd

från denna stat och att ett flygbolag som flög exempelvis Stockholm-Barcelona-Madrid inte fick ta med passagerare mellan Barcelona och Madrid. Pariskonventionen var en europeisk konstruktion och var regionalt begränsad till Europa¹.

I slutskedet av andra världskriget tog USA initiativet till en luftfartspolitisk konferens i Chicago, med sikte på att utveckla en ny luftfartspolitisk ordning. Man ansåg att detta var angeläget med anledning av att varken Pariskonventionen eller Havannakonventionen förmådde ligga till grund för den växande utvecklingen av trafikflyget. Chicagokonventionen från 1944 utgör fortfarande till stor del kärnan för det civila trafikflyget. Genom överenskommelsen om internationell lufttrafik definieras det som brukar benämnas "friheter".

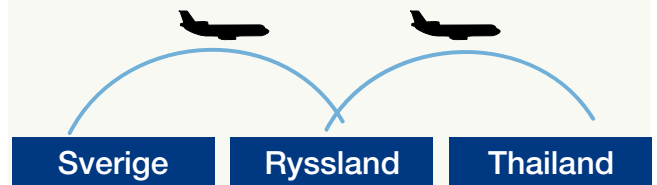
Chicagokonferensen resulterade inte i de "open-skies" som

1:a friheten



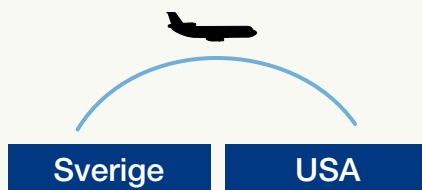
Luftens första "frihet" är rätten att flyga över ett annat lands territorium utan mellanlandning.
T.ex. rätten för SAS att flyga över Ryssland på vägen till Bangkok.

2:a friheten



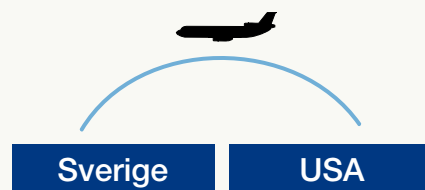
Luftens andra "frihet" är rätten att landa i ett annat land för att fylla på bränsle eller motsvarande.
T.ex. mellanlandade SAS tidigare i Tasjkent på vägen till Bangkok utan att vare sig ta upp eller lämna ifrån sig passagerare, gods och post.

3:e friheten



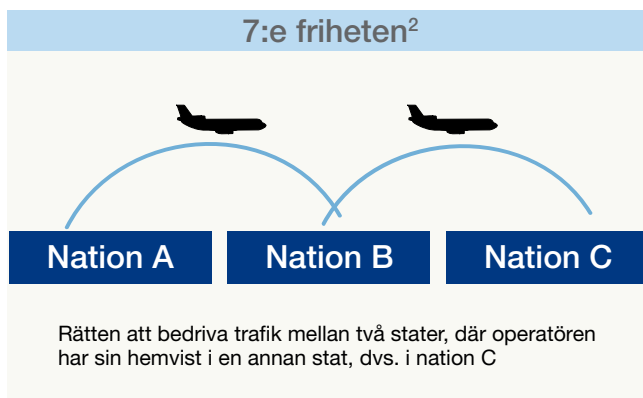
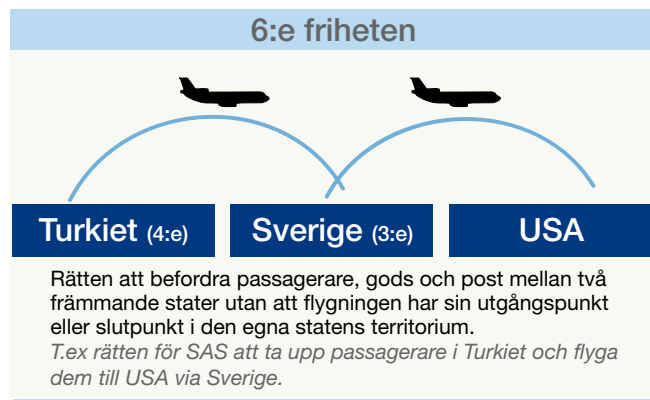
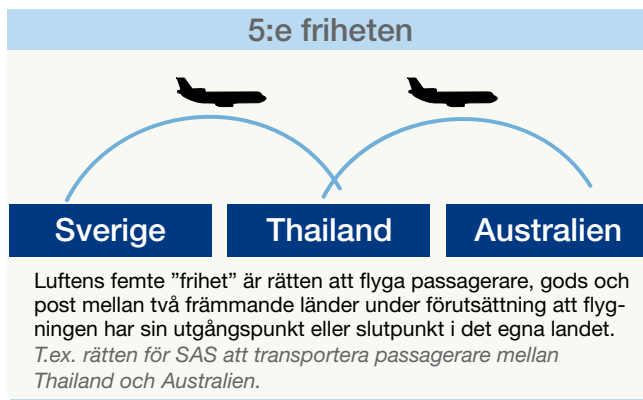
Luftens tredje "frihet" är rätten att flyga passagerare, gods och post från det egna landet till ett annat land.
T.ex. får SAS flyga från Sverige till USA.

4:e friheten



Luftens fjärde "frihet" är rätten att flyga passagerare, gods och post från ett annat land till det egna landet.
T.ex. får SAS flyga passagerare från USA till Sverige.

¹ En liknande uppgörelse upprättades för Nordamerika och gick under beteckningen Havannakonventionen 1928. I samband med Pariskonventionen bildades IATA av ett antal av europeiska flygbolag.



USA hade tänkt sig. Bland det femtiotal stater som deltog var det endast Holland och Sverige som stödde USA:s liberaliserade uppfattning. Utgångspunkten för USA var principen om fri tillgång till flygplatser i yrkesmässig trafik, något som sjöfarten redan tillämpade.

För internationell regelbunden luftfart krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som är berörd av trafiken. Detta är bakgrunden till det system med bilaterala luftfartsavtal som har utvecklats. Genom det bilaterala avtalet regleras bland annat marknadsstillträdet mellan de avtalsslutande staterna. Avtalen omfattar för det mesta utväxling av de första fyra friheterna. Vilka linjer som fick beflygas framgick av en särskild linjebilaga.

Vid sidan av de bilaterala avtalen slöt flygbolagen s.k. "poolavtal", där flygbolagen i respektive land gjorde upp om hur fördelningen av trafikintäkter skulle ske. SAS upprättade poolavtal med samtliga flygbolag där man flög, med undantag för USA-trafiken eftersom de amerikanska myndigheterna förbjöd poolavtalen.

Poolavtalen byggde på två faktorer: upprättandet av bilaterala avtal mellan staterna, som nämnts ovan, och IATA:s årliga "Tariff Coordination Conferences". Vid dessa konfe-

renser satte flygbolagen upp villkoren för hur flygtrafiken skulle utformas vad gällde biljettpreiser, fraktpriser etc.

Utvecklingen mot en gemensam europeisk luftfartspolitik

I slutet av 1970-talet gjorde EU försök att utforma en gemensam policy i luftfartspolitiska frågor utan större framgång. Medlemsstaterna var inte villiga att släppa in flyget i den gemensamma transportpolitiken och än mindre att införliva näringen med Romfördragets intentioner³ om fri konkurrens.

Fram till 1980-talet saknades en gemensam europeisk luftfartspolitik inom ramen för dåvarande EG. Anledningen var att trafikflyget fortfarande dominerades av statligt ägande och att det ansågs vara en del av statens suveränitet.

Tre avgörande faktorer banade väg för en gemensam transportpolitik på luftfartsområdet.

För det första stämde Europaparlamentet i början av år 1980-talet rådet inför EG-domstolen för dess underlåtenhet att förverkliga den fria rörligheten för internationella transporter. 1985 fastslog EG-domstolen att rådet genom bristande agerande hade förhalat införlivandet av trafikflyget i enlighet med Romfördraget⁴. Utarbetande av en handlingsplan med konkreta förslag på hur transportpolitiken skulle införlivas med Romfördraget blev konsekvensen av domen.

För det andra fattade EG-domstolen 1986 ett avgörande beslut i tvisten mellan den franska staten och den franska resebyrån Nouvelles Frontières, i det s.k. "Nouvelles Frontières-fallet"⁵. Resebyrån dömdes av den franska staten för att otillbörligt ha tillhandahållit marknadens lägsta flygpriser, priser som understigit de officiella tarifferna uppgjorda inom ramen för IATA:s priskonferenser. Domen överklagades sedan till EG-domstolen, som i sitt beslut från 1986 fastslog att EG-fördragets allmänna konkurrensregler var tillämpliga på luftfartsområdet och att den franska domen stred mot dessa bestämmelser.

² Sjätte friheten utvecklades i slutet av 1980-talet och finns inte i Chicagokonventionen. Sjätte och Sjunde friheten utvecklades efter Chicagokonferensen och är i huvudsak ett komplement till de övriga friheterna. ³ Art 61.1 Romfördraget föreskriver att fri rörlighet för tjänster på transportområdet skall regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter (art. 74 – 80). I art. 74 anges att medlemsstaterna skall uppnå fördragets mål inom ramen för en gemensam transportpolitik. ⁴ Mål 19/83 Parlamentet mot Rådet, REG 1985, sid. 1513. ⁵ Målen 209-213/84 Ministère Public mot Asjes, REG 1986, s. 1425.

För det tredje skedde en intensifiering av EU:s inre marknad. I början av 1980-talet inledde Tyskland och Frankrike samtal om en fördjupning av det europeiska samarbetet. Dessa samtal utmynnade 1985 i en s.k. vitbok, där kommissionen angivit förslag på åtgärder och tidsram för att fullborda den inre marknaden genom upprättandet av en gemensam marknad senast 1992. Utvecklingen mot en inre marknad innebar i stora drag bl.a. en avveckling av tullar, undanröjandet av hinder för fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital.

För trafikflyget kom processen med den inre marknaden tveklöst att vara den enskilt viktigaste faktorn för utvecklingen av trafikflyget i Europa under slutet av 1980-talet och början på 1990-talet. För EU-processen kom flyget att betraktas som ett medel och ett verktyg för att uppnå den inre marknaden. Omdaning av flyget mot liberalisering och harmonisering inleddes 1987, då Ministerrådet antog det första av tre i det som i luftfartspolitiska kretsar benämns ”paketet” och som för all framtid kom att förändra förutsättningarna för flygsektorn i Europa.

Flygets tre paket

Det första paketet

Det första steget mot en liberalisering av trafikflyget skedde då Ministerrådet i december 1987 antog det första luftfartspaketet. Det första paketet innehöll fyra luftfartspolitiska beslut varav två berörde frågan om tillämpningen av EG:s konkurrensregler på flygets område. De två övriga utgjordes av direktiv om prissättning och rådsbeslutet om kapacitet och marknadstillträde. I samtliga beslut antog Ministerrådet förslag som innebar lättnader av regelverket. Bl.a. förordades

genomförandet av en liberal prissättning, en uppluckring av kapacitetsfördelningen bland flygbolagen inom ramen för bilaterala avtal stater emellan och slutligen rätten för nya flygbolag att få tillträde till marknaden.

Det första steget mot en liberalisering av flyget ledde inte till några genomgripande förändringar. Enligt kommissionens utvärdering blev effekterna minimala. De intentioner som låg till grund hade inte tillämpats nämnvärt, bl.a. var biljettpriserna oförändrade⁶. På en punkt hade vissa framsteg gjorts, ca 117 nya flyglinjer hade tillkommit som ett resultat av beslutet. Dock bör tilläggas att majoriteten av de nya linjerna startades mellan länder som Storbritannien, Holland och Irland, där avregleringen på nationell nivå genomfördes i en snabbare takt än i Italien, Grekland, Danmark och Frankrike. I de sistnämnda länderna kom myndigheterna inte att tillämpa Ministerrådets beslut fullt ut.

Det andra paketet

Nästa steg i liberaliseringsprocessen genomfördes i juni 1990, då Ministerrådet framlade det andra luftfartspaketet. Paketet innehöll förslag på friare prissättningar, rätt till femte friheten för flygbolag inom EG och ett förbud mot all form av kartellbildningar mellan flygbolag angående prissättning. Förslaget möttes av en hel del kritik. Bland nationella flygbolag och deras branschorganisationer, IATA⁷ och AEA⁸, kom beslutet om en friare prissättning och kapacitet att ifrågasättas. För anhängare av en avreglering av flygmarknaden kom det andra paketet att bli en besvikelse. Man ansåg att Ministerrådets beslut inte gick tillräckligt långt för att uppnå en total avreglering. Storbritannien och Holland, som var pådrivare



⁶ "Konkurrens i inrikesflyget" SOU 1990:58, sid 113. ⁷ International Air Transport Association. ⁸ Association of European Airlines.



för en total avreglering, ansåg att EG borde genomföra en avreglering i enlighet med den amerikanska modellen. EG-kommissionen bedömde att en total avreglering inte var önskvärd med motiveringen att förutsättningarna i Europa var annorlunda än i USA. Avregleringen skulle därför ske successivt genom att nuvarande system gjordes flexibla och genom att inom ramen för systemet skapa förutsättningar för konkurrens.

Det tredje paketet

Det tredje paketet från 1992 utgjorde den slutliga fasen i den europeiska liberaliseringsprocessen och skulle tillämpas senast 1 januari 1993. I korthet består det tredje paketet av tre delar:

- **Licensiering av flygbolag.** Enligt förordningen måste samtliga flygbolag som bedriver trafik inom EU inneha en s.k. operativ licens. Det huvudsakliga syftet var att införa ett harmoniserat regelverk för ekonomisk licensiering av flygföretag samt att övervaka att bolagen drivs med god ekonomi och på en hög säkerhetsnivå.
- **Marknadstillträde.** Flygbolag som förvärvat en s.k. operativ licens har med något undantag rätt att fritt bedriva trafik inom EU. Femte och sjunde friheten tilläts. Cabotagetrafik medges från 1 april 1997.
- **Prissättningen blir fri.** Prissättningen inom EU blir fri. Myndigheterna kan ingripa mot överprissättning eller uppenbart osund priskonkurrens.

Sammanfattning

Harmoniseringen och utvecklingen av trafikflyget i Europa är en process som till skillnad från processer i andra sektorer har präglats av starka nationella strömningar. Under 1970- och 1980-talet fanns det motstånd mot att införliva trafikflyget med konkurrenslagarna inom ramen för både GATT-avtalen och Romfördraget. I samband med intensifieringen av EU-samarbetet under 1990-talet kom EU:s institutioner att anta en hårdare attityd gentemot flygsektorn och staternas förhållningssätt, framför allt beträffande stödet till de nationella flygbolagen och hur medlemsstaterna genom nationell lagstiftning skyddat de nationella flygbolagen i konkurrensen med privata flygbolag. De nya villkoren för trafikflyget har inneburit ett ökat utbud av linjer och priser på de sträckor där passagerarunderlaget är tillräckligt stort. Nya konstellationer av flygbolag och framväxten av lågprisflygbolagen har genom liberalisering i Europa ökat flygets attraktionsvärde. Flyget spås en fortsatt stark tillväxt, framför allt i utrikestrafiken, men står samtidigt inför stora utmaningar inte minst när det gäller att omhänderta flygets negativa miljöpåverkan men också för att säkerställa tillräcklig kapacitet på marken och i luften.

fakta

TRANSPORTPOLITISKA AVTAL

I mars i år togs betydande steg i riktningen mot en mer liberaliserad luftfartsmarknad mellan EU och USA.

Luftfartsavtalet mellan EU och USA innebär att flygbolag från EU och USA får flyga över Atlanten utan restriktioner på avgångar och priser. Bolag från USA får därtill vara verksamma på sträckor mellan unionens medlemmar, under vissa förutsättningar vad gäller deras prissättning, medan däremot bolag från EU inte tillåts att fritt flyga inrikes i USA. Avtalet stötte länge på motstånd från många medlemsstater pga. att USA inte har tagit bort sina begränsningar avseende utländskt ägande i amerikanska flygbolag. Förhandlingarna kommer att gå in i en andra fas i maj nästa år, två månader efter att avtalet trätt i kraft.

I den andra fasen kommer bl.a. möjligheterna för bolag från EU att flyga inrikes i USA och utländskt ägande i amerikanska flygbolag att behandlas. EU:s målsättning är att skapa en fri harmoniserad luftfartsmarknad mellan EU och USA. Avtalet väntas redan i sin första fas innebära att antalet bolag ökar på transatlantiska sträckor vilket kommer att leda till ökad konkurrens och därmed sannolikt till lägre priser.

I mars i år beslutades det även att de royaltyavgifter som flygbolag från EU betalar för flygningar över Sibirien ska upphöra senast år 2013. Den kortaste flygvägen mellan Europa och flera destinationer i Asien går över Sibirien och under 2006 uppgick överflygningsavgifterna för flygbolag från EU till 300 miljoner euro. Ryssland kommer dessutom att upplåta nya frekvenser royaltyfritt när avtalet trätt i kraft den 1 september i år, vilket betyder att flygbolag som startar ny trafik på rutter över Sibirien inte kommer att behöva betala avgiften. Inom EU kommer därför en utjämningsmekanism att etableras. Den kommer att utgöras av en fond till vilken de bolag som inte betalar avgiften till Ryssland betalar en kompensationsavgift. Influtna medel ska sedan balansera kostnaderna för alla överflygningar mellan de flygbolag som flyger över Sibirien.

Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se

TEMA: LIBERALISERING OCH KONKURRENS

Liberalisering genom tillträdesreglering på flygtrafiktjänstmarknaden

LFV har idag en monopolställning på den svenska marknaden för flygtrafiktjänst i svenskt luftrum och kontrollerar stora delar av den infrastruktur som är nödvändig för att bedriva verksamheten. På senare tid har även andra aktörer visat intresse för marknaden och för att säkra tillgången till infrastruktur för dessa föreslår Luftfartsstyrelsen att villkoren för tillträde till infrastrukturen ska regleras genom ett tillägg i Luftfartslagen.



En marknad på vilken det råder en väl fungerande konkurrens karakteriseras av effektiv produktion och priser som närmar sig kostnaderna för produktionen. Är i stället ett eller ett fåtal företag dominerande på marknaden präglas den av bl.a. alltför höga priser. Marknadsmakt hos ett fåtal företag är vanligt förekommande i infrastruktur tunga branscher, eftersom investeringskostnaderna kan utgöra inträdeshinder för aktörer som vill påbörja verksamhet.

När tillgång till infrastruktur är nödvändig för att bedriva verksamhet på en marknad och investeringskostnaderna är för höga för att nya aktörer ska kunna dubblera den, kan infrastrukturägaren kontrollera vilka aktörer som är verksamma genom att begränsa tillträde till sin infrastruktur. I de fall infrastrukturen har bekostats med offentliga medel kan det vara befogat att på något sätt begränsa infrastrukturhållarens marknadsmakt genom att t.ex. reglera tillträdesvillkoren.

Olönsamt att dubblera

LFV är idag ensam leverantör av flygtrafiktjänst vid sammanlagt 35 trafikflygplatser, såväl statliga som icke-statliga. För att andra aktörer än LFV ska kunna tillhandahålla flygtrafiktjänst vid flygplats, oavsett om det skulle vara flygplatsen själv eller en tredje part, behöver de ha tillgång till utrustning för kommunikation, navigation och övervakning som i stor utsträckning ägs av staten genom LFV. LFV kan således påverka vilka aktörer som är verksamma genom att begränsa tillträdet till infrastrukturen.

Infrastrukturen är av sådan karaktär och betydelse att det inte skulle vara samhällsekonomiskt effektivt att dubblera den. En aktör som tvingas dubblera den befintliga infrastrukturen skulle inte heller ha någon praktisk möjlighet att konkurrera med LFV. För att undvika en situation där LFV kan bestämma villkoren för sina konkurrenters tillträde till infrastrukturen, och därigenom påverka deras kostnader, föreslår Luftfartsstyrelsen att tillträdesvillkoren ska regleras genom ett tillägg i Luftfartslagen.

I Luftfartsstyrelsens förslag till tillträdesreglering ingår flera delar, däribland en grundläggande skyldighet för LFV att tillgodose varje begäran om tillträde till infrastrukturen. Villkoren för tillträde ska vidare vara oberoende av vilken aktör



erbjudandet gäller, dvs. att de ska vara icke-diskriminerande. Även för tillträdesprissättningen föreslås en reglering. En tillträdesprissättning kan vara utformad på olika sätt, t.ex. kan den vara baserad på kostnader eller utgöras av ett pristak som leverantören inte får överskrida. Luftfartsstyrelsen föreslår att priset för tillträde ska vara beräknat på LFV:s historiska kostnader.

Lättillgänglig och förutsägbar

Fördelarna med en kostnadsbaserad tillträdesprissättning är att den kräver relativt små resurser vid utformningen och att den är lättillgänglig och förutsägbar, något som enligt Luftfartsstyrelsens bedömning överväger de nackdelar som en kostnadsbaserad prissättning kan medföra. I gengäld kan en sådan prissättning, särskilt om den baseras på historiska kostnader, vara kostnadsdrivande, bl.a. genom att den inte tar hänsyn till att det kan finnas mer effektiv teknik än den som använts historiskt. Det är problem som en mer avancerad prissättningsmodell, baserad på simulering av kostnader vid användandet av den mest effektiva tekniken som finns tillgänglig, kan dämpa. Utvecklingen av sådana modeller tenderar emellertid att kräva omfattande resurser och modellberäkningarna kan dessutom upplevas som komplexa och icke-transparenta.

Slutligen föreslår Luftfartsstyrelsen att LFV åläggs att genomföra en funktionell vertikal separation när det gäller driften av flygtrafiktjänst och förvaltningen av infrastruktur. En funktionell separation skulle innebära krav på att de olika verksamheternas kostnader och intäkter redovisas separat, något som bl.a. medför ökad transparens och möjliggör tillsyn av regleringen.

Ett steg mot liberalisering

I någon mån innebär Luftfartsstyrelsens förslag en ökad reglering av marknaden, men syftet med den, dvs. att möjliggöra för alternativa aktörer att träda in på marknaden, gör att den ändå utgör ett första steg mot en liberalisering av marknaden.

Rapporten Tillträde till flygtrafiktjänst – en nödvändig förutsättning för konkurrens finns att läsa på Luftfartsstyrelsens hemsida, www.luftfartsstyrelsen.se.



Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@luftfartsstyrelsen.se

TEMA: LIBERALISERING OCH KONKURRENS

Utförsäljning av statliga flygplatser – en internationell utblick

Sedan ett tiotal år tillbaka pågår en privatiseringstrend bland de större flygplatserna i Europa. Processen inleddes när det brittiska flygplatsbolaget BAA privatiserades 1987 och har resulterat i olika typer av ägande av flygplatser. En tydlig tendens är att de större flygplatserna går mot delvis eller helt privat ägande. Ett alternativ till privatisering är regionalt och lokalt ägda flygplatser, något som förekommer i USA, Tyskland och till viss del Storbritannien.

Staten har traditionellt haft ansvaret för infrastrukturen inom flygsektorn. Flertalet av flygplatserna såväl i Sverige som i övriga Europa byggdes ursprungligen som militära flygplatser mellan 1930–1960-talet. I samband med slutet av det kalla kriget och Berlinmurens fall och kom flertalet militära flygplatser att övergå till civil drift i Europa. Dessa flygplatser övertogs av

regioner eller lokala intressen. Europas storflygplatser förblev däremot fram till 1990-talet en statlig angelägenhet.

Privatiseringssvågen inleddes i England under 1980-talet med privatisering av British Airways (BA) och British Airports Authority (BAA). Den brittiska privatiseringssvågen kom att spridas i övriga Europa och resulterade i nya förutsättningar för flygsektorn.

Ökad effektivitet och bättre styrning

De argument som lyfts fram för en privatisering är ökad effektivisering, bättre styrning, nya kommersiella intäkter och tillgång till riskkapital för stora investeringsobjekt. Flygbolagen och dess samarbetsorganisationer välkomnade en privatisering som en lösning för att komma till rätta med de höga avgifterna, den bristande kvaliteten på tjänsterna och ineffektiviteten som präglade de stora flygplatserna i Europa. Idag kan man urskilja ett antal olika ägandeformer, se tabellen nedan.

Tabell 1 Typer av ägandeformer av flygplatser

Statligt ägande	Statliga bolag	Regionalt/lokalt ägande	Joint Privat/statligt eller regionalt	Privat ägande
LFV (Sverige)	AENA (Spanien)	HILA Skottland	Köpenhamn – Kastrup	BAA (UK)
Finnavia (Finland)	ANA (Portugal ¹)	Fraport (Tyskland)	Zürich-Klote flygplats: 33 % delstaten, 5,38 % Zürich och 61,62 % Privat	TBI Airport Management (UK)
Avinor (Norge)	Dublin Airport Authority (DAA)	Manchester Airports Group	Wiens Flygplats	Macquarie Airports group (Australien) ²
Polish Airports State Enterprise (PPL)	The Airports of Thailand Public Company Limited, AOT	Danska flygplatser		Peel Holdings
Tjeckiens flygplats myndighet	Amsterdam–Schiphol Group	USA:s flygplatser		Belfast Internationella flygplats
		SRFF:s ³ Flygplatser		Hochthief Airport Capital (HTAC)

Inriktning mot privat ägande

¹ Regeringen planerar under 2007 att privatisera ANA

² Äger över 50 procent av Köpenhamn-Kastrup, samt flygplatserna i Sydney, Bryssel, Birmingham och Rom

³ Svenska Regionala Flygplatsförbundet är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser som inom ramen för Sveriges Kommuner och Landsting verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten till alla Sveriges regioner. Har för närvarande 33 flygplatser som medlemmar.



Första gruppen består av flygplatser som är statligt ägda. Dessa flygplatser styrs av andra krav än de rent företagsekonomiska, t.ex. regional- och samhällspolitiska krav. Samtidigt ställs det avkastningskrav från ägaren – staten. LFV och Finnavia representerar denna form av ägande. I Östeuropa och bland de nybildade staterna i Europa är denna typ av ägandeform vanlig.

Helägda statliga flygplatsbolag har en mer självständig ställning jämfört med flygplatserna i första gruppen ovan. Om inget annat anges är målet för verksamheten att få så hög avkastning som möjligt på insatt kapital. AENA och ANA är typexempel på sådana statliga bolag. Båda bolagen verkar också på den internationella arenan, där man äger eller är delägare i flygplatser runt om i världen. Amsterdam-Schiphol har under en längre tid varit föremål för privatisering, men starka politiska krafter har stoppat varje försök till en utförsäljning av bolaget. Liksom de övriga statliga bolagen verkar Schiphol aktivt på den internationella arenan genom förvärv av flygplatser och utvecklande av bolag för kommersiell verksamhet. Flygplatsbolaget ägs av holländska staten med 75,8 %, Amsterdam stad 21,8 % och slutligen Rotterdam stad med 2,4 %.

Regionala aktörer

Den tredje formen är de regionalt ägda flygplatsbolagen. Ägarna består av olika typer av representanter för lokala och regionala aktörer såsom kommuner, sammanslutningar av kommuner, delstatsmyndigheter m.m. Vissa flygplatsbolag har en blandning av både lokalt och regionalt ägande, somliga har renodlat lokalt eller regionalt ägande. Vi kan finna dessa flygplatsbolag i Tyskland, Danmark, Skottland, England, Frankrike och Sverige (SRFF-flygplatser). SRFF:s flygplatser är till största delen kommunalt ägda förutom Stockholm-Skavsta och Linköping som är privata samt Hemavan och Göteborg-City som ingår i kategorin privat/regionalt/lokalt ägande.

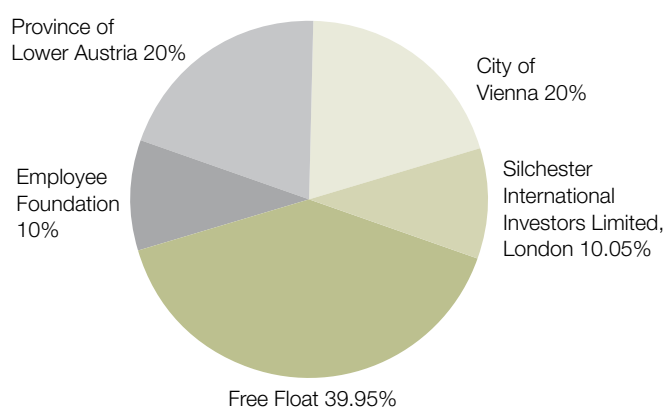
De flesta stora flygplatserna i Tyskland ägs av delstaterna med visst lokalt innehav. Som exempel kan nämnas Fraport som ägs av delstaten Hessen med 31,7 % och Frankfurt stad med 20,3 %. I denna kategori är det intressant att notera att de större flygplatserna i USA ägs av delstaterna eller städerna. Däremot är det vanligt att flygbolagen eller internationella flygplatsbolag äger terminaler vid flygplatserna. Som exempel kan nämnas att terminal 4 på John F Kennedy flygplats (JFK) som färdigställdes i maj 2001 ägs av ett konsortium bestående av Schiphol USA, LCOR Inc och Lehman Brothers. Från Terminal 4 opererar idag 56 flygbolag från 38 länder.

Kastrup först i Norden

Den fjärde kategorin är flygplatsbolag där ett delat statligt och privat ägande upprättas. Ofta har staten eller en region majoriteten av aktieinnehavet i flygplatsbolaget för att därmed tillförsäkra sig kontroll över flygplatsbolagen, se Wiens internationella flygplats som exempel.

Figur 1 Ägarstrukturen på Wiens internationella flygplats.

Shareholder structure as of 31.12.2005



Källa: Wiens flygplats hemsida.

Till denna kategori hör också Köpenhamn-Kastrup som blev först i Norden att privatiseras då danska staten hösten 1990 beslöt att börsnotera flygplatsen. Privatiseringen genomfördes i flera etapper där staten från 1993 till 2005 minskade sin ägarandel i flygplatsen. Vid utgången av 2005 blev investmentbolaget Macquarie Airports huvudägare i Kastrup. I tabellen nedan presenteras de största aktieinnehavarna till dags datum.

Tabell 2 Ägarfördelning, Köpenhamn Luffthavne A/S

Aktieinnehavarna	% av Köpenhamn Luffthavne A/S
Macquarie Airports Copenhagen ApS	53,4 %
Den danska staten	39,2 %
Utländska, privata och institutionella investerare	5,5 %
Danska, privata och institutionella investerare	1,9 %



Bakgrunden till utförsäljningen av Kastrup var den trend av utförsäljning av statlig verksamhet som pågick i Europa och Danmark men också behovet av kapital för att genomföra omfattande investeringar på flygplatsen i bland annat terminaler och bansystem. Det danska Transportministeriet uppskattade att investeringsbehovet på flygplatsen för perioden 1995 till 2006 uppgick till 6,4 miljarder danska kronor.

Europa ökar mest

Den sista kategorin består av flygplatsbolag som är helt privatägda. Sedan BAA privatiserades har fler flygplatsbolag följt efter. Privata aktörer har under hela 1990-talet blivit allt fler och investeringar i flygplatser har ökat markant. I samband med terrorattentaten den 11 september 2001 minskade såväl utförsäljning som flygplatsinvesteringar. Men under 2005 och 2006 har trenden vänt och bara under 2006 privatiserades 15 större flygplatser i världen. Det är främst Europa som står för den största ökningen. Men utvecklingen pågår även i Asien och Afrika.

Däremot kan man konstatera att flygplatserna i USA fortfarande till största delen ägs av delstaterna däribland de stora flygplatserna med linjetrafik. Under 2000 drev dåvarande borgmästare Rudolph Giuliani på för en total privatisering av New York flygplatserna (JFK och LGA) men planerna fick avbrytas som en följd av terrorattentaten. Säkerhetsaspekterna är en så viktig fråga i USA att man anser att en privatisering av de största flygplatserna med linjetrafik inte är förenlig med landets säkerhet. Medan delstater och lokala myndigheter står för driften av flygplatserna är däremot terminaler och andra faciliteter på flygplatserna privata, ofta ägda av flygbolag eller internationella flygplatsbolag.

Svag konkurrens i Latinamerika

Privatiseringssvågen har också fått fotfäste i Sydamerika. Samtliga stater, med undantag för Brasilien, har privatiserat sina nationella flygplatser. I Brasilien kontrollerar fortfarande staten 90 % av flygplatserna. Somliga bedömare anser att privatiseringen i Sydamerika inte resulterat i ökad konkurrens och effektivitet. Bidragande orsaker är att flygplatsavgifterna höjts med 50-70 % samt att de myndigheter som har till uppgift att reglera och utöva tillsyn över flygplatserna även är delägare i flertalet flygplatser. Konkurrensen med andra trafikslag är inte heller lika utvecklad som i Europa och i USA.

Det finns idag ett tjugotal börsnoterade flygplatsbolag och antalet nytillkomna flygplatsbolag på börsen ökar. Inom de närmaste tio åren kommer omkring 45 % av världens trafik att passera privata flygplatser och fram till 2012 beräknas europeiska flygplatser med mer än 2 miljoner årspassagerare att vara föremål för en utförsäljning.



Flygbolagen genom flygbolagens intresseorganisation (IATA) är oroliga för att utförsäljningen av statliga bolag till privata intressen leder till privata monopol med mindre möjlighet till insyn och påverkan.

Sammanfattning

Sörre flygplatser är idag attraktiva investeringsobjekt för investmentbolag, företag och banker. På kort tid har det växt fram globala börsnoterade flygplatsbolag som Macquarie Airports Group, Hoschtief AirPort och BAA som dominerar och innehar de största globala flygplatserna. Det tilltagande intresset för flygplatser kan förklaras med att flertalet av de större flygplatserna uppvisar en stabil verksamhet med ständigt goda resultat. För investerare är flygplatserna ett investeringsobjekt som erbjuder snabb avkastning på investerat kapital. Kastrups flygplats har på ganska kort tid utvecklats till en av de vinstrikaste flygplatserna i Europa och avkastningen har vida överstigit det investerade kapitalet.

Vissa flygplatser konkurrerar med varandra om trafiken medan andra flygplatser har karaktären av monopol. Monopolsituationen kan ha sitt ursprung i att kostnaden för ny infrastruktur är så hög att det i praktiken är omöjligt för nya företag att etablera sig i infrastrukturledet. Marknaden kan sägas vara präglad av ett naturligt monopol. Det kan också bero på nätverkseffekter, som, i exemplet med flygplatser, kan göra att konsumenterna föredrar en flygplats med ett stort utbud av avgångar och ankomster framför en liten flygplats. Flygbolagen har svårare att välja alternativa flygplatser till de stora flygplatserna, som London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Main, Köpenhamn Kastrup, Amsterdam Schiphol. I Norden har Kastrup, Arlanda, Gardemoen och Helsingfors-Vaanta en särställning, trots konkurrens från Skavsta, Sandefjord/Torp och Malmö-Sturup.

De flesta bedömer att flygtrafiken kommer att öka, se tabellen nedan. Luftfartsstyrelsen uppskattar att flygtrafiken i Sverige väntas öka med 2,5 % årligen fram till 2020. I volym skulle detta generera 23,3 miljoner avresande passagerare år 2020, detta kan jämföras med 16,5 miljoner under 2006. En hög trafikillväxt genererar ökade trafikintäkter för flygplatserna. Utöver trafikintäkterna ökar också de kommersiella intäkterna.

De flesta stora flygplatserna uppvisar vinster för verksam-



hetsåret 2006. Utvecklingen går mot att öka de kommersiella intäkterna ytterligare. De konstateras i olika sammanhang att privatisering till stor del har lett till ökade avgifter för flygbolagen, med undantag för t.ex. Londonflygplatserna och Wiens flygplats där avgifterna har sjunkit. Med ökade avgifter har flygplatsbolagens vinster ökat. Samtidigt skall man vara medveten om att flygplatser är en kapitalintensiv sektor och behovet av vinstmarginaler är nödvändiga för framtida investeringar och underhåll. Privatiseringen har medfört ett ökat fokus på att förbättra intäkterna från icke flygrelaterade tjänster såsom tax-free försäljning, hotell, parkering, konferens m.m.

När det gäller konkurrensen mellan flygplatserna har privatiseringen inte resulterat i någon märkbar konkurrens när det gäller de större flygplatserna. Däremot är konkurrensen från de regionala flygplatserna påfallande främst beroende på lågkostnadsbolagens etablering.

I Sverige pågår en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet. Erfarenheter från utförsäljning och privatisering i andra länder i Europa och i övriga världen utgör en bra grund vid utformningen av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatserna och LFV:s roll som statlig infrastrukturförvaltare. Valet av ägarmodell påverkar möjligheten till insyn och inflytande vad gäller till exempel transportpolitisk måluppfyllelse avseende tillgänglighet och regional utveckling.

Tabell 3 Passagerarprognoser

Organisation	Geografiskt område	Årlig tillväxttakt	Tidsperiod
ACI	Europa	3,6 %	2005-2025
Airbus	Västeuropa	4,1 %	2006-2025
Boeing	Europa	3,4 %	2005-2025

Källa: Prognosgruppen Flygplatsutredningen "Framtida utveckling för svensk luftfart" (2008-2020)

Henrik Sandén, henrik.sanden@luftfartsstyrelsen.se

Foto: Adam Aircraft



Nya trender inom allmänflyget

Nya produkter och företagsformer inom allmänflyget har medfört att verksamheten hamnat i fokus i det internationella arbetet. Allmänflyget behöver studeras, inte minst mot bakgrund av att allmänflyget skapar såväl sysselsättning som ekonomisk tillväxt.

Vad är allmänflyg?

Allmänflyget brukar i Sverige delas in i kategorierna aerial work, privatflyg samt skolflyg. Aerial work består huvudsakligen av jordbruksflyg, men även flygfotografering, reklamflyg, ambulansflyg m.m. Till privatflyg räknas dels flygning för privat räkning utan kommersiellt syfte, dels affärsflyg, dvs. befordran av passagerare eller frakt för företag eller myndighet i av dem ägda luftfartyg. Med skolflyg avses flygverksamhet där ändamålet är pilotutbildning och flygningen utförs under ledning av en instruktör. En lång rad olika flygoperationer ingår i kategorin privatflyg, såsom firmaflyg, skärmflyg och ballongflyg.

Den svenska definitionen av allmänflyget skiljer sig något från Chicagokonventionens formulering av begreppet. Enligt Chicagokonventionen definieras allmänflyg som "an aircraft

operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation."¹ Definitionen har en negativ utformning eftersom den ställs i kontrast till kommersiell luftfart och aerial work. Detta har föranlett ICAO att under 2007 arbeta med att fastställa en ny definition av begreppet.

Allmänflyget i Sverige

Allmänflyget i Sverige äger främst rum inom ramen för flygklubbarnas verksamheter. Det bedrivs även viss form av firmaflyg med mer eller mindre komplexa luftfartyg, dock inte i samma omfattning som i övriga EU eller USA.

I Sverige delas allmänflyget in i olika kategorier, såsom normalklassad och sportbetonad verksamhet. I den normalklassade verksamheten ingår det traditionella klubbflyget samt verksamhet med experimentklassade luftfartyg där tillsynsavtal med EAA (Experimental Aircraft Association) har ingåtts. Inom den sportbetonade verksamheten ingår segelflyg, ultralätt (UL), skärmflyg, hängflyg, ballong och fallskärm. Även här finns ingångna avtal med intresseorganisationerna² som ska bedriva tillsyn över sina respektive verksamheter. Luftfartsstyrelsens uppgift är att bedriva

¹ Chicagokonventionen Annex 6

² Här ingår förutom EAA Svenska Skärmflygförbundet (SSFF), Svenska Fallskärmsförbundet (SFF), och Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) och Svenska Segelflygförbundet.



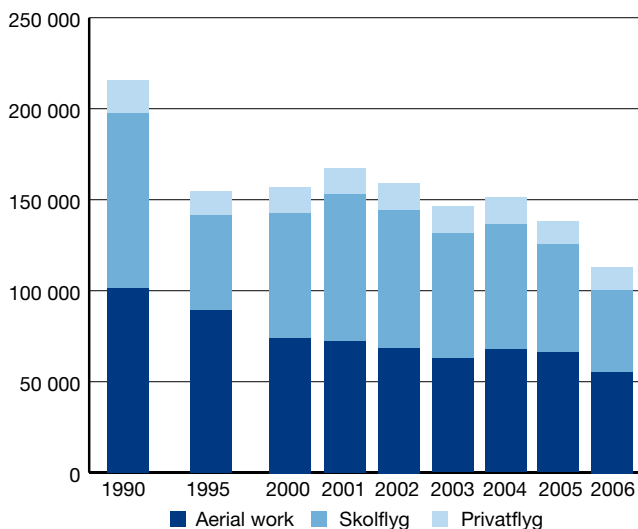
systemtillsyn över dessa verksamheter. Konkret innebär detta att myndigheten kontrollerar att organisationen har procedurer, metoder, manualer och checklistor för att själva kunna upprätthålla en tillfredsställande nivå på sitt tillsynsarbete.

Det har skett en successiv minskning av antal gällande certifikat inom privatflyget. Detta gäller främst antalet PPL (Private Pilot License). Flygtidsproduktionen inom detta segment minskar, medan antalet UL-certifikat ökar tillsammans med flygtidsproduktionen inom UL.

Antalet UL-flygplan har ökat avsevärt under den senaste 5-årsperioden. Den tekniska utvecklingen bland UL-flygplanen sker mycket snabbt. Inom en tioårsperiod väntas UL-verksamheten dominera svenskt privatflyg.

Traditionellt sett har privat- och skolflyg representerat merparten av allmänflyget i Sverige. Tillsammans svarade de för 89 % av alla landningar under 2006. Aerial work svarade således för 11 % av landningarna samma år. Sedan år 1990 har antalet landningar inom allmänflyget i det närmaste halverats, från 226 000 landningar till 121 000 under 2006 (se figur 1).

Figur 1 Allmänflygets utveckling. Antal landningar på svenska trafikflygplatser



Källa: LfV och Luftfartsstyrelsen

Bland flygplatserna är allmänflyget störst på Göteborg-City och Stockholm-Västerås. Vid sistnämnda flygplats har dessutom ökningen varit stor under perioden. Likaså har ökningen varit stor vid Arvidsjaur flygplats. Den största ökningen står skolflygsverksamheten för. Stockholm-Bromma har däremot tappat en hel del trafik inom såväl privat- som skolflyget, vilket kan förklaras av höjda landningsavgifter. Allmänflyget är också än så länge väl representerat på Barkarby flygplats där ca 150 flygplan är stationerade.

H50P

För att nå de flygsäkerhetsmål för allmänflyget som fastställdes för perioden 1998–2007 har mycket arbete lagts ned i Luftfartsstyrelsens flygsäkerhetsprojekt, H50P, i samverkan med allmänflygorganisationerna. H50P är en förkortning för "Haverier 50 % inom Privatflyget". Projektet syftar till att halvera antalet haverier inom privatflyget vid 2007 års utgång, i enlighet med regeringens mål. Huvudprincipen är att ändrade eller förbättrade attityder ger ökad flygsäkerhet. Tyngdpunkten i arbetet har lagts vid information direkt till utövarna, vilket har bidragit till att vända den negativa haveristatistiken. Om 2007 års utfall blir lika gynnsamt som föregående år kommer detta flygsäkerhetsmål för privatflyget att nås.

Allmänflyget i EU

Inom Europa är allmänflyget inte lika betydande som det är i USA och Australien. I Europa är det kollektiva transportsystemet relativt väl utbyggt och behovet av allmänflyget är därför begränsat. Det kan dock förmodas att verksamheten kommer att spela en mer betydande roll i framtiden då EU:s inre marknad utvidgas och nya koncept introduceras (exempelvis Very Light Jet, se nedan).

I mars 2007 inledde Europeiska Kommissionen ett gemenskapsarbete för att utreda allmänflygets situation inom EU. Arbetet syftar bl.a. till att utreda definitionen av själva begreppet samt att granska hur allmänflygets tillgång till luftrum och flygplatsinfrastruktur skall se ut framöver. Man konstaterar också att det saknas jämförbara data om allmänflyget i Europa, vilket gör det mycket svårt att närmare studera allmänflygets förekomst och utveckling. Arbetet pågår inom europeiska samrådsorganet ECAC (European Civil Aviation Conference) för att på ett systematiskt sätt förbättra datainsamlingen från olika länder för att möjliggöra en bättre överblick.

Det finns i Europa ca 22 000 segelflygplan och 90 000 utfärdade segelflygcertifikat, därtill också ett stort antal motorsegelflygplan (Touring Motor Glider, TMG). Antal gällande UL-certifikat är ca 40 000 och denna verksamhet växer kraftigast inom segmentet både vad gäller antal piloter och antal flygplan. Den klart dominerande delen är normalklassade kolvmotordrivna en- och tvåmotoriga flygplan med en startmassa under 2 250 kg. Dessa flygs av ca 90 000 piloter vilket genererar omkring 3–4 miljoner flygtimmar årligen.

Kartläggningar i Storbritannien och Frankrike visar att allmänflyget ger sysselsättning åt omkring 11 000 respektive 5 300 personer. Arbetsstillfällena återfinns i bl.a. klubbar, flygskolor och industri. Uppskattningar från Eurocontrol visar att antalet affärsflyg (firmaflyg) i Europa kommer att öka med

50 % inom de närmaste tio åren, från 2 000 till 3 000 luftfartyg. En betydande del av nyproduktionen kommer att vara Very Light Jets (VLJ).

Very Light Jet

En ny flygplanstyp som förväntas påverka marknaden för bl.a. taxifyg har nyligen börjat utvecklas av flera olika tillverkare. Very Light Jets är tillverkade i lättviktsmaterial och har en marschfart och flyghöjd som utklassar vanliga kolvmotorflygplan. De har också en räckvidd på 200–300 mil, vilket innebär att de med enkelhet kan flyga vart som helst inom Europa eller USA utan mellanlandning. Därmed kommer VLJ att bli mycket intressant inom marknaden för affärsflyg och ett verkligt alternativ till reguljärflyg.

De VLJ:s som bjuds ut till försäljning idag har en prislapp från ca 1 miljon dollar upp till omkring 3 miljoner dollar. De är således billiga i förhållande till prestanda och lär därför locka flygtaxiföretag, fractional ownership operatörer och andra ägare av flygplan som önskar en uppgradering.

Framtidsutsikter

Enligt tillverkningsorganisationen GAMA kommer tillväxten

inom allmänflyget fortsätta under 2007 och framåt. Utvecklingen förklaras bl.a. av en ökande ekonomisk tillväxt inom en rad regioner i världen. Allmänflyget erbjuder flexibla lösningar till ett mycket stort antal mindre flygplatser, vilket den kommersiella linjefarten inte kan erbjuda. Den framtida utvecklingen för produktion och försäljning av luftfartyg inom segmentet allmänflyg ser således ljus ut, vilket framstår som något paradoxalt eftersom antalet flygtimmar faller stadigt. Under 1980-talet var allmänflyget 30 % större än idag mätt i antal flygtimmar. På sikt beräknas dock såväl produktionen som antalet flygtimmar öka betydligt. I USA förutspås tillväxten att bli störst för turbojet och kolvmotorflygplan. Antalet flygplan inom dessa båda kategorier beräknas att öka med 6–7 % per år fram till 2017. Flygtidsproduktionen inom turbojet uppskattas få en årlig tillväxt på hela 10,2 % under samma period.

Vid sidan av VLJ kommer vi också att få se obemannade luftfartyg (Unmanned Aerial Vehicles, UAV) i civil användning. Inom en snar framtid kommer dessa att dela luftrum med det vanliga trafikflyget. Hur UAV skall kunna integreras med flygledningssystem för civila flygplan i Europa är en knäckfråga som måste lösas.





Karin Hagman, karin.hagman@luftfartsstyrelsen.se

Den svenska flygtrafikens utveckling 2007–2012

Enligt Luftfartsstyrelsens nyligen framtagna prognos förväntas antal avresande passagerare på de svenska flygplatserna att öka med i genomsnitt 3,1 % per år fram till år 2012. Utvecklingen av antal avresande utrikespassagerare förväntas vara i genomsnitt 5,5 % per år, medan inrikespassagerarna förväntas minska något under perioden. Totalt kommer antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna att uppgå till 19,8 miljoner under 2012 enligt huvudalternativet. Detta kan jämföras med 16,5 miljoner under 2006. Ökningen av antalet IFR-rörelser förväntas uppgå till i genomsnitt 1,4 % per år. Överflygningarna, som är en del av IFR-rörelserna, förväntas öka med 4,8 % per år och service units med 3,5 % per år.

Metod

Efterfrågan på flygresor hänger i hög grad ihop med den allmänna ekonomiska utvecklingen. I passagerarprognoserna utnyttjas därför det starka samband som finns mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP). Med passagerarprognoserna som grund tas prognoser fram för antalet IFR-rörelser¹, antalet överflygningar² och antalet service units³. En fördelningsmodell används för att dela upp trafiken i inrikes respektive utrikes trafik.

Varje utsaga om framtiden innehåller ett större eller mindre mått av osäkerhet. Dels finns den statistiska osäkerheten som är förknippad med själva modellskattningarna, det vill säga att prognosmodellerna i sig är förenklingar av verkligheten, dels att de ingående förklaringsvariablerna t.ex. den framtida BNP-utvecklingen också är en prognos. Dessutom finns det ett antal omvärldsfaktorer som kan tänkas påverka utvecklingen.

Omvärldsfaktorer

Utöver det ekonomiska samband som utnyttjas vid prognosframtagningen kan olika typer av omvärldshändelser komma att påverka utvecklingen. De som diskuterats vid framtagning av våra prognoser redovisas nedan.

Förändringar i bränslepriset är en viktig faktor. Bränslekostnaderna utgör en icke obetydlig del av flygbolagens operativa kostnader, därför får bränsleprisförändringar genomslag i bolagens kostnader och därmed vanligen även i biljettpri-serna. Under prognosperioden förväntas oljepriset inte att utgöra något större hot. Politisk instabilitet, särskilt i Mellan-östern, utgör dock ett ständigt hot mot en stabil utveckling av bränslepriserna.

Externa chocker som t.ex. terrorhandlingar, krig, eller andra typer av snabbt uppblossade kriser, är något som kan

ge snabbt utslag på flygets verksamhet. De senaste årens oroligheter har medfört att säkerhetskraven har ökat i luftfartssektorn och ytterligare förändringar kan bli aktuella under prognosperioden. Förändringar påverkar resenärerna på olika sätt. Effekten på efterfrågan är svårbedömd, men kan bli särskilt stor i inrikestrafiken eftersom passagerarnas generaliserade resekostnader ökar relativt mest där, samtidigt som det oftast finns substitut till att flyga. I utrikestrafiken saknas normalt andra transportalternativ.

Flygets påverkan på miljön har hamnat alltmer i fokus. Olika styrmedel och en ökad miljömedvetenhet i samhället kan komma att påverka efterfrågan på flygresor. Ett aktuellt styrmedel är att inkludera flyget i det globala systemet för handel med utsläppsrätter. Det är dock sannolikt att ett inkluderande ligger bortom år 2012 och påverkar således inte denna prognos.

Konkurrensen inom branschen har successivt ökat sedan 90-talet och den ökade konkurrensen förväntas fortsätta, framför allt i utrikestrafiken genom ytterligare lågprissättning. En ökad konkurrens leder normalt till sjunkande biljettpri-ser och bör därför stimulera efterfrågan på flygresor. I inrikestrafiken kan det inte uteslutas en något minskad konkurrens.

Den makroekonomiska utvecklingen

Svensk ekonomi är inne i en högkonjunktur och för de närmaste åren finns förutsättningar för en fortsatt stark tillväxt. Konjunkturen har hittills till stor del drivits av en kraftig internationell efterfrågan på svenska produkter, vilket har medfört en stark exportutveckling, och en bred investeringsuppgång. Investeringarna ökar vanligen i en konjunkturuppgång och har ytterligare stimulerats av det låga ränteläget. Ekonomin kommer nu att gå in i en konjunkturfas där investeringarna

¹ Flygning som sker enligt instrumentflygregler. ² Flygning som sker i svenskt luftrum utan att ha startat eller kommer att landa på svensk flygplats.

³ Service units (tjänstenheter) beräknas per flygning utifrån flugen distans och luftfartygets vikt.

vanligen avtar av cykliska skäl. Exporttillväxten och investerings tillväxten väntas sjunka, samtidigt som en starkare arbetsmarknad och ökade disponibla inkomster bedöms innebära en kraftig ökning av hushållens konsumtionsutgifter.

Nedan presenteras de beräkningsförutsättningar som använts i prognosframtagningen. Underlaget för BNP-utvecklingen hämtas i första hand från Konjunkturinstitutet och OECD men även andra prognosmakares utsagor beaktas. För BNP-utvecklingen i OECD-området har egna antaganden varit nödvändiga för slutet av prognosperioden. Vi antar därför att en gradvis anpassning sker mot en "normaltillväxt" runt två procent per år för OECD.

Tabell 1 Beräkningsförutsättningar för trafikprognoser

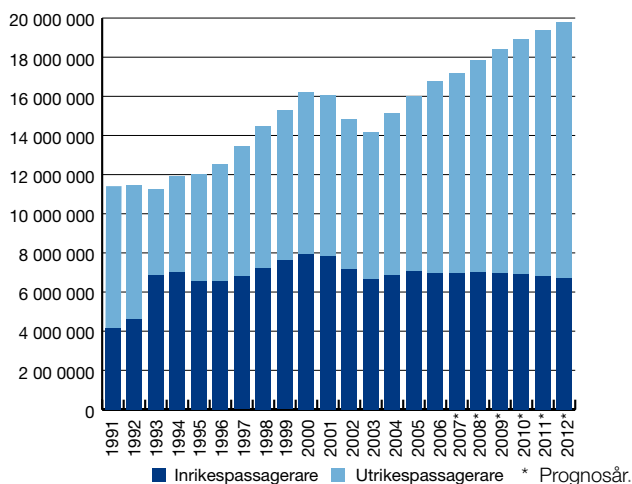
År	Sverige	OECD
2007	3,6	2,7
2008	3,2	2,7
2009	2,9	2,5
2010	2,2	2,3
2011	1,9	2,0
2012	2,0	2,0

Källa: Konjunkturinstitutet samt en bedömning av luftfartsstyrelsen för OECD 2009-2012

Prognos

Antalet avresande passagerare på svenska flygplatser har ökat med 45 % mellan 1991 och 2006. Det är passagerare i utrikes-trafiken som stått för ökningen medan inrikestrafiken minskat något. Enligt prognosen förväntas antal avresande passagerare öka med i genomsnitt 3,1 % per år för perioden mellan år 2007 och 2012. Utvecklingen av antalet utrikespassagerare förväntas uppgå till i genomsnitt 5,5 % per år, medan inrikespassagerarna förväntas minska något under perioden.

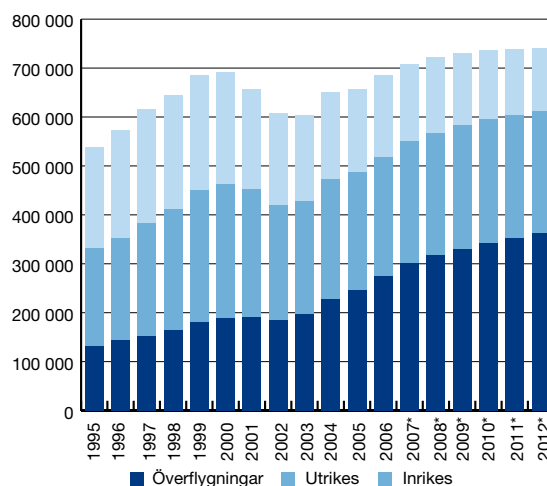
Figur 1 Antalet passagerare på svenska flygplatser, utvecklingen 1991–2006 samt prognos för perioden 2007–2012



⁴ Avgift för flygtrafikfjäms för luftfartyg över 2 ton inom svenskt luftrum.

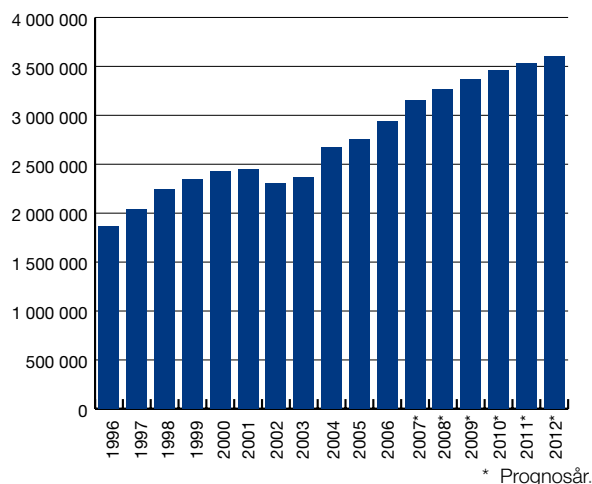
I diagrammet nedan visas utvecklingen av antal IFR-rörelser, vilka förväntas öka med i genomsnitt 1,4 % per år. Av IFR-rörelserna är det överflygningarna som ökat mest sedan 1991, och kommer enligt prognosen att öka med 4,8 % per år i snitt. Antal utrikes IFR-rörelser förväntas ligga kvar på ungefär samma nivå under prognosperioden medan inrikes IFR-rörelser förväntas minska.

Figur 2 Antal IFR-rörelser uppdelat på överflygningar, inrikes och utrikes



Service units är ett mått som används för beräkning av den så kallade undervägsavgiften⁴. Antal service units för en flygning beräknas utifrån en avstånds- och en viktfaktor. Antal service units förväntas öka under prognosperioden med 3,5 % i genomsnitt per år.

Figur 3 Antal service units



* Prognosår.



Tabellsammanställning

I nedanstående sammanställning visas de olika prognoserna tillsammans med de årliga relativa förändringarna.

År	Avresande pax	Årlig förändr	IFR	Årlig förändring	Överflygningar	Årlig förändr	Service Units	Årlig förändr
2006	16 475 000		681 500		275 200		2 936 000	
2007	17 177 000	4,3%	708 600	4,0%	302 200	9,8%	3 151 000	7,3%
2008	17 834 000	3,8%	721 600	1,8%	316 900	4,9%	3 268 000	3,7%
2009	18 416 000	3,3%	730 800	1,3%	330 200	4,2%	3 369 000	3,1%
2010	18 919 000	2,7%	736 200	0,7%	342 100	3,6%	3 456 000	2,6%
2011	19 357 000	2,3%	738 600	0,3%	352 800	3,1%	3 529 000	2,1%
2012	19 809 000	2,3%	741 000	0,3%	363 600	3,1%	3 603 000	2,1%
Delta 2006–2011	3 334 000	20,2%	59 400	8,7%	88 400	32,1%	667 000	22,7%
Genomsnitt per år	556 000	3,1%	9 900	1,4%	14 700	4,8%	111 000	3,5%

Rapporten Prognos 2007-2012 finns tillgänglig på Luftfartsstyrelsens hemsida, www.luftfartsstyrelsen.se.



Malin Edgren, malin.edgren@luffartsstyrelsen.se

Tre ledare, tre strategier – men omvärldsfaktorer avgör för SAS

Flygbranschens förutsättningar förändras ständigt. Sedan avregleringen på 1990-talet har nätverksbolagen¹ tvingats till en lång rad anpassningar. SAS har under de åren genomfört många strategiska förändringar i sin verksamhet för att säkra sin överlevnad. Nyligen har man presenterat ännu en strategi för tiden fram till 2012. Vilka utmaningar kommer man att möta i framtiden?

Åren 1994–2001 var en bra tid för SAS. I början av 90-talet, under Jan Carlzons ledning, hade koncernen införlivat Linjeflyg i sin verksamhet och hade nu kontroll över större delen av inrikesnätet i Sverige. Det var ett starkt verktyg när konkurrensen ökade i avregleringens kölvatten.

Med Jan Stenberg som koncernchef, fortsatte man sin regionala strategi som bland annat tog sig uttryck i köpen av Widerøe, airBaltic och delar av Skyways, samt samarbete med Cimber Air, Air Botnia (senare Blue1) och Maersk. SAS position i Östersjöregionen stärktes, trots att konkurrensen som konsekvens av avregleringen blev alltmer kännbar.

Samtidigt stärktes också bolagets ställning utanför regionen när man tillsammans med United Airlines, Air Canada, Lufthansa och Thai Airways bildade Star Alliance. Samarbetet innebar att bolagen förband sig att ta hand om varandras passagerare på vars och ens hemmamarknad. Den kundgrupp som stod i fokus var liksom tidigare affärsresenärerna, som

tack vare den goda konjunkturen hade både råd och vilja att betala för den högre servicenivån.

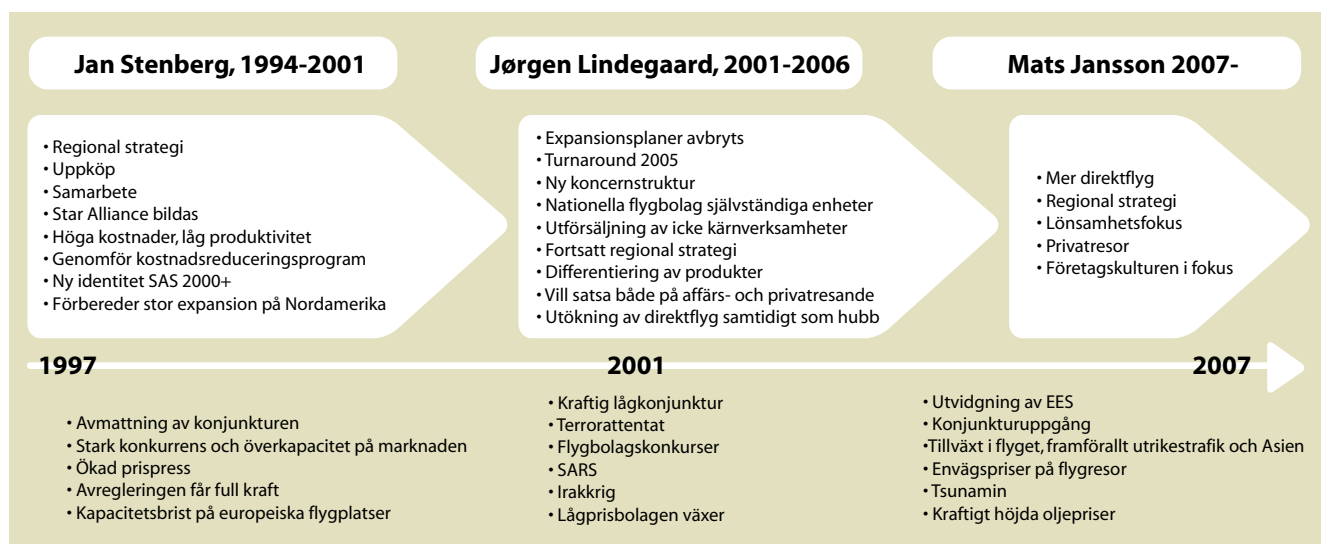
Mot slutet av 1990-talet började dock konjunkturen mattas av. Det avskräckte dock inte SAS-ledningen, som drog igång koncernens största investeringsprogram någonsin. Stora beställningar lades på nya, större flygplan som framförallt skulle gå i interkontinental trafik. Man såg bland annat goda expansionsmöjligheter i trafiken mot Nordamerika.

Nu var det 2001. Jan Stenberg avgick och ersattes av Jörgen Lindegaard. Han fick det snabbt hett om öronen. Först för att konjunkturen försämrades ytterligare, men den verkliga smällen kom den 11 september.

Kris i hela flygbranschen

Terrorattentaten i USA skapade krisstämning i så gott som hela världen och flygbranschen var en av dem som drabbades hårdast. SAS expansiva optimism fick ett abrupt slut. Investeringsplanerna lades snabbt på is och ersattes med sin motsats. Den nye koncernchefen blev snabbt tvungen att introducera ett omfattande besparingsprogram (Turnaround 2005) som kom att kosta drygt 1000 medarbetare jobbet. Målet var att skära bort minst 30 % i den snåriga och kostsamma verksamhetsstrukturen.

Samtidigt var det viktigt för SAS att behålla sitt grepp om Östersjöregionen, så sökandet efter lämpliga uppköpskandi-



¹ Med begreppet nätverksbolag avses flygbolag vars verksamhet är uppbyggd kring ett större antal linjer och som bedriver matartrafik till en eller flera hubbar och sedan vidare till slutdestination.



dater fortsatte; något som underlättades av att flygbolag i krisens spår hade blivit väsentligt billigare. SAS förvärvade bland andra Braathens samt en stor del av Estonian Air. Samtidigt tog man också kontroll över Spanair.

Parallellt satte man också tydligt fokus på kärnverksamheten. Alla verksamheter som inte direkt bidrog till mervärde för flygverksamheten granskades under lupp och i många fall ledde det till avyttring (Scandinavian IT Group, delar av SAS Trading, European Aeronautical Group och Jetpak Group till exempel).

Resenärrna alltmer priskänsliga

I spåren efter 11 september hände samtidigt ytterligare en sak som skulle komma att få stor betydelse för SAS. De för koncernen så viktiga affärsresenärrna blev alltmer prismedvetna. Deras lojalitet mot "sitt" bolag urholkades i samma takt som lågprisaktörer dök upp och ville ha sin beskärda del av företagets resebudget. SAS traditionella kundsegment infångades helt enkelt av billigare alternativ eller avstod helt och hållet från att resa.

SAS gjorde allt man kunde för att möta konkurrensen. Man satsade på direkttrafik, men höll fast vid Kastrup som skandinaviskt nav. Man gick till och med så långt som att starta ett eget lågpris-koncept – Snowflake.

Tvärtemot vad till exempel Star Alliance partnern Luft-hansa gjorde med sin motsvarighet – Germanwings – valde dock SAS att inte lansera Snowflake i ett separat bolag, utan bemannade det med ordinarie personal med därtill hörande löner och förmåner. Att man fick disponera sina plan kostnadsfritt från koncernen räddade inte satsningen från att bli ett fiasko. 2004 lades konceptet ned och Snowflake övergick i stället till att vara varumärke för de billigaste, ordinarie biljetterna.

Lindgaard tog också ett annat, mycket djärvt initiativ. Han delade upp det anrika SAS-bygget, som från starten varit ett samskandinaviskt projekt och i hög grad byggde sin identitet på detta faktum, i tre självständiga, nationella bolag (SAS Braathens², SAS Danmark, SAS International och SAS Sverige). De respektive bolagen fick eget ansvar för trafiken och flygplan och personal delades upp sinsemellan efter behov.

Den svåraste tid en SAS-chef upplevt

Lindgaards tid som koncernchef var minst sagt besvärlig och turbulent. Utan överdrift den svåraste en SAS-chef någonsin upplevt. Det var också vad styrelseordföranden Egil Myklebust sa när han kommenterade Lindgaards aviserade avgång våren 2006. Samtidigt sa han att det fundament som Lindgaard hade lagt för SAS var "precis det rätta för

det fortsatt nödvändiga förändringsarbetet". Och kanske kommer han att få rätt. I alla fall har tiden efter Lindgaard, åtminstone vad gäller Europatrafiken, inneburit ett uppsving för SAS.

Möjligheten att skapa lönsamhet genom höga priser tycks emellertid ha försvunnit för gott. Redan 2005 avskaffade SAS det gamla biljettsystemet och introducerade i stället envägspriser i Europa. Krångliga regler, bland annat att resenären måste vara borta lördag eller söndag, togs bort, samtidigt som man gjorde det lättare att hitta och boka lågprisbiljetter på Internet.

Starkare fokus på direktlinjer och privatresenärer

Hösten 2006 efterträddes Lindgaard av Mats Jansson. Strax därpå presenterade den nye chefen ytterligare en strategi för SAS under den kommande femårsperioden.

Fortfarande gäller koncentration på Skandinavien och norra Europa samt kostnadsjakt. Nu dock med ännu mer kritisk hållning när det gällde att bedöma vad som skulle anses tillhöra kärnverksamheten och vad som kunde avyttras. Även kompletta flygbolag hamnade på säljlistan. Hittills har det gällt Spanair samt aktieinnehaven i bmi och Air Greenland men även SAS Flight Academy. Därutöver har man gjort klart att även andra helägda dotterbolag som SAS Ground Services, SAS Technical Services och SAS Cargo ska utvärderas.

I syfte att ytterligare stärka konkurrenskraften vill man också skapa ännu fler direktlinjer. Därmed överges hubsystemet för Europatrafiken i allt större utsträckning.

Men den allra största förändringen är trots allt kulturell. Den nya ledningen har nämligen direkt uttalat att man nu satsar på privatresenärer vilket är inget mindre än ett paradigmskifte efter Jan Carlzons berömda tagline "the businessman's airline". Den nya ledningen lägger fokus vid att öka marknadens förtroende. Inte minst mot bakgrund av de upprepade personalkonflikterna.

Permanent förändring av hela branschen

Berättelsen om SAS utveckling de senaste femton åren är egentligen typisk för flygbranschen; omvälvande förändringar som startade med 1990-talets avregleringar och kulminerade i terrorattentaten den 11 september 2001. När branschen återhämtade sig, vilket tog flera år, stod det klart att en permanent förändring av hela branschen hade skett.

Lågkostnadsbolagen lyckades, till skillnad från SAS och andra nätverksbolag, ta sig igenom krisåren under fortsatt expansion och därmed bjuda de traditionella nätverksbolagen ordentligt motstånd även efter att marknaden återhämtat sig. Egenskaper som tidigare varit framgångsfaktorer, omfattande

² 2007 omvandlat till SAS Norge.

linjenät med matartrafik till hubbar, hög kvalitet och service, blev i stället kostnadsdrivande belastningar på en marknad där låga biljettpriser var viktigare konkurrensmedel.

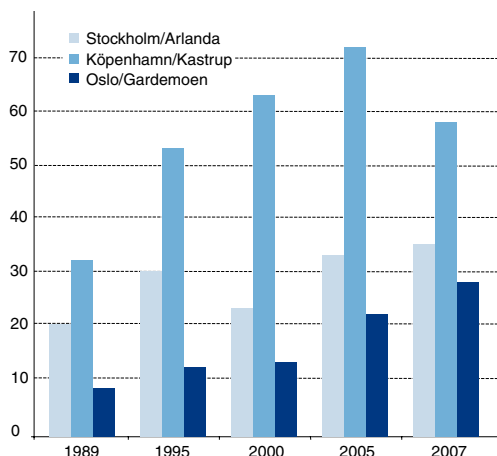
Större, och tack vare Internet också mer lättillgängligt, utbud gjorde det lättare för kunderna att finna direktförbindelser till sina destinationer utan tidskrävande transfer. Den lojalitet flygbolagen en gång kunnat räkna med från sina passagerare finns inte längre med i ekvationen.

För interkontinentala resor har dock än så länge bilden varit en annan. Eftersom denna trafik kräver såväl höga trafikvolymmer som stora flygplan och mycket kapital har nätverksbolagen haft ett försprång gentemot lågkostnadsbolagen. Men även den situationen håller på att ändras, vilket inte minst brittiska Virgin Atlantic är ett bevis för.

Ifrågasätter själva grundvalarna

För att anpassa sig till en förändrad omvärld och en marknad präglad av överetablering har nätverksbolagen tvingats att se över själva grundvalarna för sin existens – linjenät, pris-sättning, bokning, servicenivå och produkter. Så gott man kunnat har man sökt att efterlikna lågkostnadsbolagens strukturer, framförallt vad gäller kostnader och servicenivå. Vissa har inte klarat processen och i stället dukat under. Andra dras med svåra lönsamhetsproblem och kämpar bokstavligen för sina liv.

Figur 1 Antalet direkta flyglinjer från Arlanda, Kastrup och Gardemoen



Källa: SAS flygtidtabeller och årsredovisningar, Luftfartsstyrelsens bearbetning

I jämförelse med många andra har SAS varit relativt receptiv för omvärldens nya krav. Man har fokuserat på sin kärnverksamhet, istället för att sprida ut kapital och engagemang i perifera verksamheter. På grund av indelningen i affärsenheter är SAS också mer känsligt för förändringar i omvärlden

än andra nätverksbolag. Koncernledningen har därför gett de nationella bolagen stor självständighet, samtidigt som man avkrävt dem allt större resultatansvar. En av många effekter av det kan avläsas i figur 1 nedan som visar hur antalet direktlinjer från de tre ländernas huvudstäder har utvecklats över tiden. Jämfört med år 2000 har såväl Stockholm Arlanda som Oslo Gardemoen fler direktlinjer, medan Kastrup har färre.

SAS-ledningen har till och med tagit tjuren vid hornen och valt att möta lågkostnadsbolagen med direkttrafik och priskonkurrens på deras egen bakgård. För att förstå vilket genomgripande paradigmskifte detta är, bör man betänka att upplägget att mata passagerare till större uppsamlingsnav har ända sedan SAS tillkomst varit en av bolagets viktigaste strategier för att få lönsamhet och god beläggning trots relativt begränsade nationella hemmamarknader.

Skillnader mellan SAS och andra nätverksbolag

Redan när SAS grundades för drygt 60 år sedan var bolaget unikt. Ingen annanstans i världen hade tre självständiga staters regeringar (Sverige, Danmark och Norge) bildat ett gemensamt flygbolag, även om det som i SAS fall skedde i samarbete med privata intressen i de tre länderna.

Denna unika ägarstruktur medför än idag konsekvenser för koncernledningens manöverutrymme. Nationella sär-intressen får större betydelse för SAS än vad statligt ägande innebär för andra nationella flygbolag. Man kan rent av med viss rätt säga att bolagets hela organisation och företagskultur är en produkt av den unika koncernstrukturen. Till exempel finns spänningar mellan de olika nationella bolagen i synen på huvudflygplats, säte för huvudkontor och koncernchefens nationalitet.

Att verksamheten berör inte mindre än 38 olika fackföreningar är ett annat förhållande som givetvis gör relationen mellan ledning och medarbetare mer komplicerad än hos andra bolag. Inom bolaget finns till exempel avtal, med rötter i 1950-talet, som reglerar hur bolagets besättningar ska vara sammansatta med personal från de tre länderna. Under den senaste tioårsperioden har man också varit indraget i ett hundratal arbetsmarknadskonflikter med olika personalgrupper.

Till allt detta kan läggas att konkurrensen på SAS hemmamarknader, framförallt i Norge och Sverige, är utomordentligt stark, samtidigt som stödet och lojaliteten från staten inte på långa vägar är lika utpräglat som för andra statliga nätverksbolag. I till exempel Finland och Frankrike är situationen den omvända.

Förutom de som beror på marknaden står alltså SAS inför en rad andra svårigheter de närmaste åren. Utmaningar som kan komma att bli direkt avgörande för hur framgångsrikt bolaget blir.



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@luftfartsstyrelsen.se

Passagerarutvecklingen andra kvartalet 2007

Trots SAS-strejken ökade antalet passagerare på svenska flygplatser med 118 000 (1,7 %) till drygt 7,1 miljoner under andra kvartalet 2007 jämfört med samma period i fjol. Det var utrikestrafiken som ökade (plus 3,8% till 5,36 miljoner). Inrikestrafiken minskade under samma period med 4,3% till 1,76 miljoner passagerare.

Bland de större flygplatserna noterade Göteborg–City den procentuellt största ökningen med hela 37 %. Starkt bidragande orsak till det är att man sedan förra året fått betydligt ökad trafik. Bland annat startade Air Berlin trafik till Berlin och Ryanair en ny linje till Marseille. Även Wizzair har utökat sin trafik. Totalt 10 destinationer betjänas nu från Göteborg–City.

Också Karlstad, Kalmar, Visby och Stockholm–Bromma hade positiv utveckling. I Karlstad, Kalmar och Visby är det

främst chartertrafiken som har expanderat, medan utvecklingen på Stockholm–Bromma är en effekt av kraftigt ökad inrikestrafik, den största bland samtliga Luftfartsverkets flygplatser. Inrikestrafiken till och från Karlstad fortsätter dock att minska.

Bland de mindre flygplatserna ökade passagerarutvecklingen allra mest i Oskarshamn (plus 42 %), vilket man kan tacka betydligt bättre förbindelser med Arlanda för. Trafiken med Arlanda ökade med över 20 % under perioden, även Mora noterar kraftigt ökad trafik till och från Arlanda (drygt 20 %). Andra mindre flygplatser som uppvisade kraftigt ökad passagerartillströmning är Kramfors och Örebro som ökade med 16 respektive 15 %. Inrikes och charter är den största förklaringen till ökningen i Örebro, medan introduktionen av jettrafik fortfarande genererar starka siffror för Kramfors.

När det gäller trafiken till och från Stockholm minskade trafiken på flera flygplatser. Allra mest i Karlstad (minus 23 %), men även Östersund (minus 15 %) samt Landvetter och





Sundsvall (båda minus 9 %) visade minskningar. SAS-strejken gör sig däremot påmind när man granskar utvecklingen på enskilda flygplatser. 26 av totalt 41 svenska trafikflygplatser noterade ökad passagerartillströmning under perioden, vilket är fyra färre än under samma period förra året. Av de 26 flygplatser som ökade tillhör nio Luftfartsverket medan femton är kommunala och två privatägda.

Destinationer

Bland de länder som Sverige trafikerade under andra kvartalet 2007 var Tyskland störst med närmare 624 000 passagerare, en ökning med 4,6 %. En bidragande orsak är lågprisbolagens expansion på Tyskland, en annan är ökad matartrafik till Frankfurt flygplats.

Bland länder som ökat snabbast kan särskilt Marocko och Malta nämnas med ökning på drygt 113 respektive 80 %. Minskade gjorde däremot trafiken till Egypten (minus 39 %), men även Storbritannien, Finland och Norge noterade minskad trafik under andra kvartalet.

Landningar, flygstolar och kabinfaktorer¹

SAS-strejken gör sig också påmind i att antalet landningar i passagerartrafik under perioden minskade med 3,2 % till totalt 56 700. Inrikes landningar minskade med 3,5 %, utrikes med 3,0 %.

Som en följd av det minskade antalet landningar minskade också flygbolagens utbud mätt i antalet utbudna flygstolar med 52 000 till totalt 9,7 miljoner under perioden. Minskningen drabbade inrikestrafiken där utbudet minskade med drygt 3 %. Utbudet av flygstolar i utrikestrafik uppvisade i stället en blygsam ökning med 0,5 %.

Flygbolagen har till viss del kunnat kompensera minskningen med ökad effektivitet. Kabinfaktorn, som mäter graden av beläggning ökade nämligen med 1,5 procentenheter till genomsnittligt totalt 73,3 % (75,4 % i utrikes trafik, 67,7 % i inrikes).

Flygpriser

Av Statiska Centralbyråns prisstatistik framgår att biljettpriserna i såväl inrikes som utrikes flygtrafik ökade under perioden. Inrikespriserna, som varit relativt stabila sedan hösten 2005, var 6 % högre i juni 2007 jämfört med samma månad 2006. Utrikespriserna ökade under samma period med 9 %.

För chartertrafiken är prisökningar under andra kvartalet en säsongseffekt eftersom prisnivån normalt ökar under semester-månaderna. Prisnivån i chartertrafiken var generellt inte högre i år än i fjol. SCB:s mätning utgör en del av den mer omfattande konsumentprisindexmätningen (KPI). Den avser därför endast biljettpriser för "privatresenärer".

¹ Antalet utbudna flygstolar och kabinfaktorerna har reviderats för januari-mars i figurerna på nästa uppslag.



Aktuell statistik





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

Trafikutvecklingen andra kvartalet 2007

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

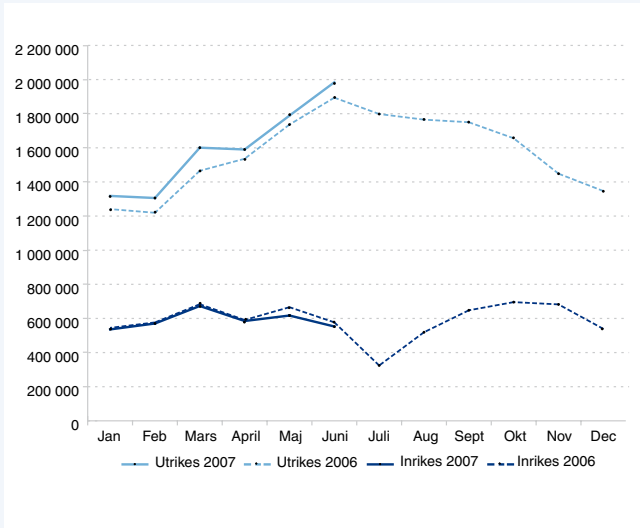
Number of arriving and departing passengers at Swedish airports with scheduled and non-scheduled traffic for the second quarter respectively years.

Flygplats	2007	2006	Förändring	Förändring, %
Arvidsjaur	7 392	6 604	788	11,9%
Borlänge	8 933	8 882	51	0,6%
Gällivare	13 486	11 390	2 096	18,4%
Göteborg-City	193 702	141 868	51 834	36,5%
Göteborg-Landvetter	1 147 924	1 147 224	700	0,1%
Hagfors	i.u	624	-	-
Halmstad	29 853	30 582	-729	-2,4%
Hemavan	5 010	5 114	-104	-2,0%
Jönköping	27 929	32 912	-4 983	-15,1%
Kalmar	43 863	38 613	5 250	13,6%
Karlstad	31 190	26 983	4207	15,6%
Kiruna	45 895	42 666	3 229	7,6%
Kramfors	6 995	6 017	978	16,3%
Kristianstad	16 401	16 597	-196	-1,2%
Linköping	19 461	17 666	1 795	10,2%
Luleå	240 564	239 867	697	0,3%
Lycksele	6 922	6 430	492	7,7%
Malmö-Sturup	487 844	509 033	-21 189	-4,2%
Mora	982	877	105	12,0%
Norrköping	17 868	17 466	402	2,3%
Oskarshamn	3 429	2 424	1005	41,5%
Pajala	736	770	-34	-4,4%
Ronneby	56 245	54 701	1 544	2,8%
Skellefteå	59 861	59 109	752	1,3%
Stockholm/Skavsta	490 949	485 567	5 382	1,1%
Stockholm/Västerås	50 551	58 914	-8363	-14,2%
Stockholm-Arlanda	4 693 825	4 708 736	-14 911	-0,3%
Stockholm-Bromma	475 757	430 462	45 295	10,5%
Storuman	3 668	3 338	330	9,9%
Sundsvall-Härnösand	89 965	92 028	-2 063	-2,2%
Sveg	1 198	1 133	65	5,7%
Torsby	559	654	-95	-14,5%
Trollhättan/Vänersborg	16 311	17 650	-1 339	-7,6%
Umeå	210 286	212 185	-1 899	-0,9%
Vilhelmina	4 027	3 555	472	13,3%
Visby	80 384	71 388	8 996	12,6%
Växjö/Kronoberg	41 213	40 146	1067	2,7%
Åre-Östersund	85 751	97 933	-12 182	-12,4%
Ängelholm	102 303	93 546	8 757	9,4%
Örebro	23 261	20 175	3 086	15,3%
Örnsköldsvik	33 209	34 820	-1 611	-4,6%



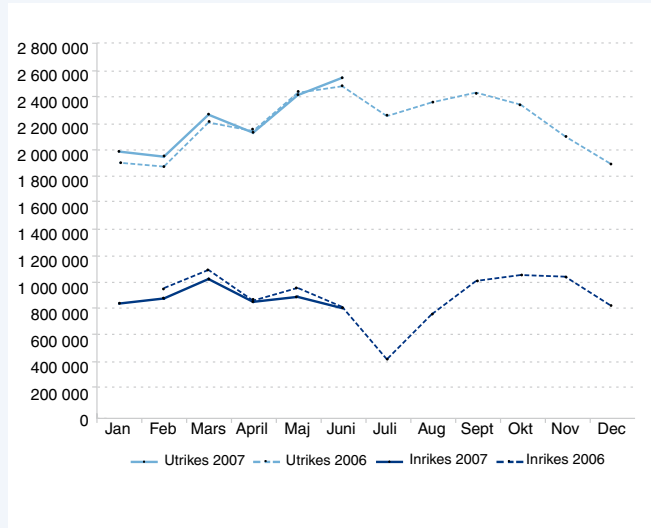
Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports



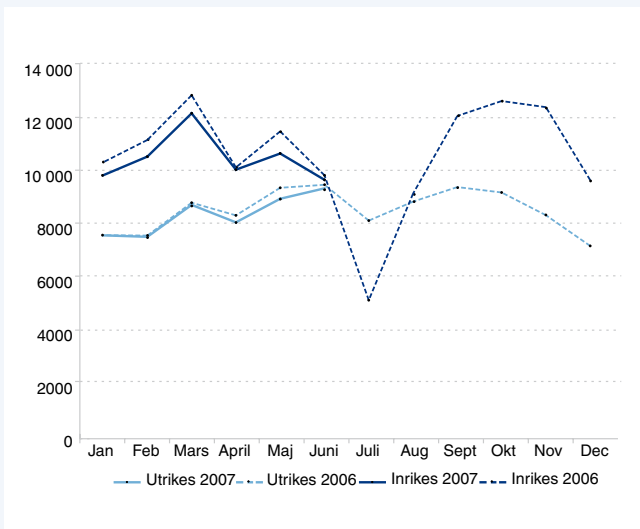
Antalet utbudna flygplanstolar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

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



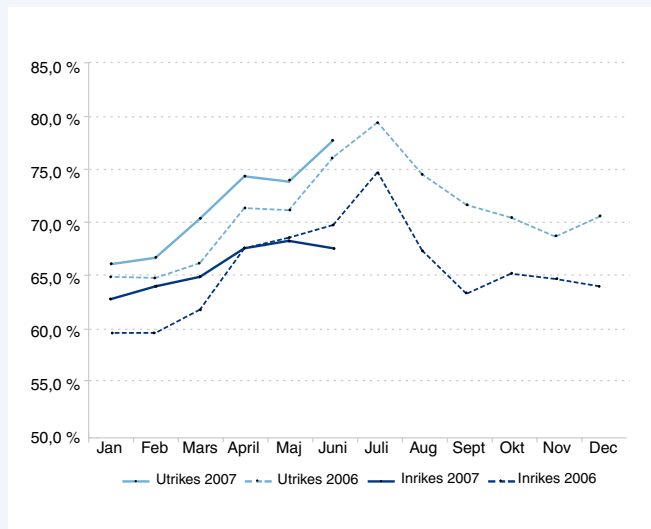
Antalet landningar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

Number of scheduled and non-scheduled landings at Swedish airports



Kabinfaktorns utveckling i linje- och chartertrafiken

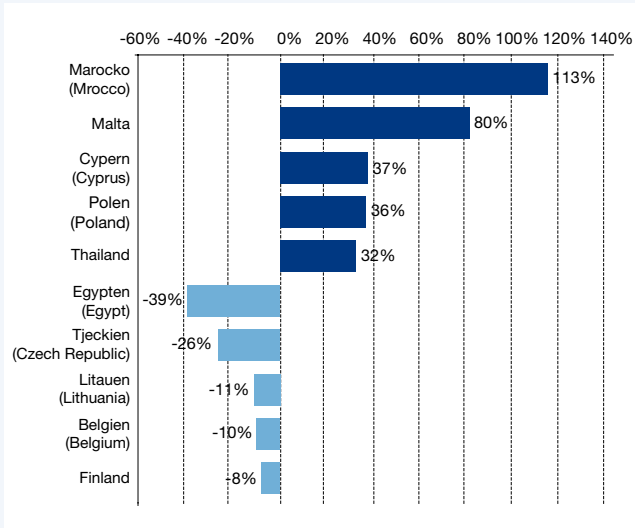
Development of passenger load factor in scheduled and non-scheduled traffic





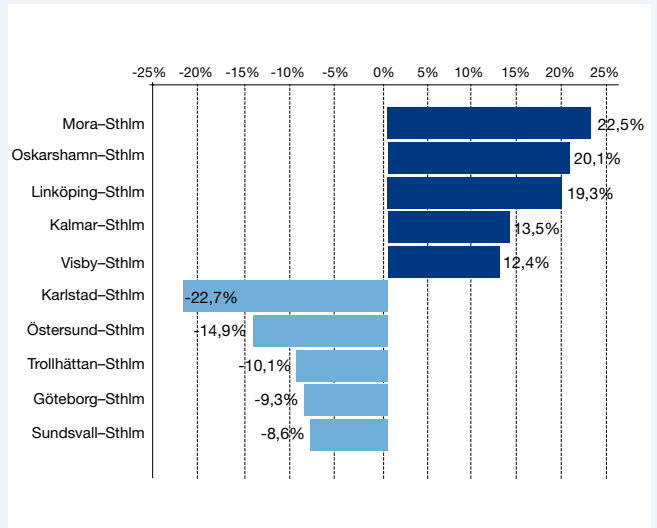
Länder dit trafiken från Sverige ökat/minskat relativt mest under andra kvartalet 2007

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



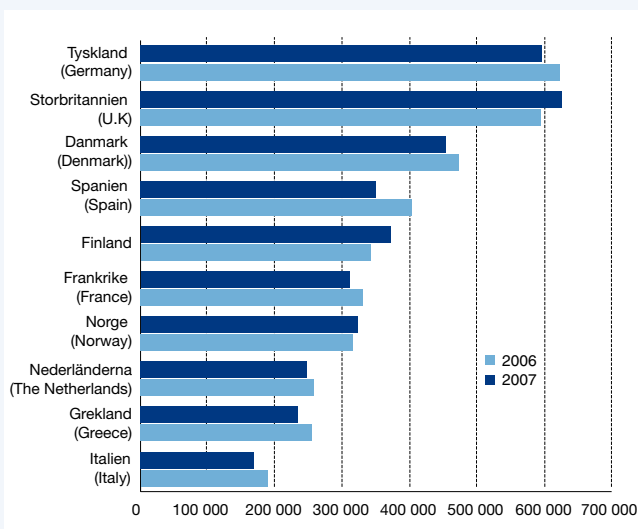
Inrikeslinjer som ökat/minskat relativt mest under andra kvartalet 2007

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



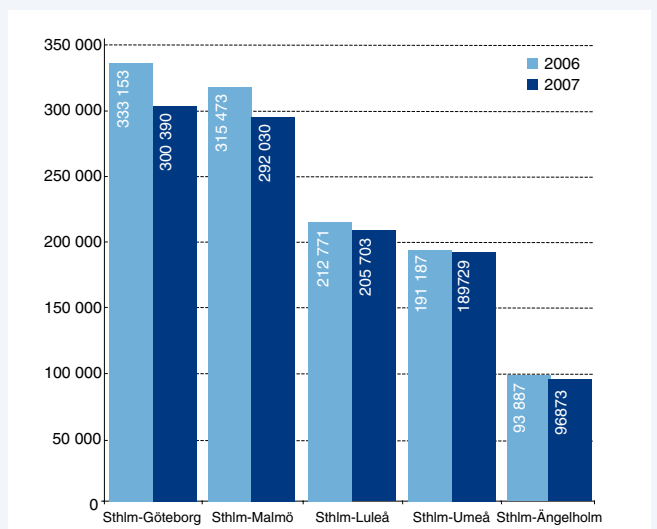
Antalet ankommande och avresande passagerare till de tio största länderna (första destination) andra kvartalet 2006 och 2007

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



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

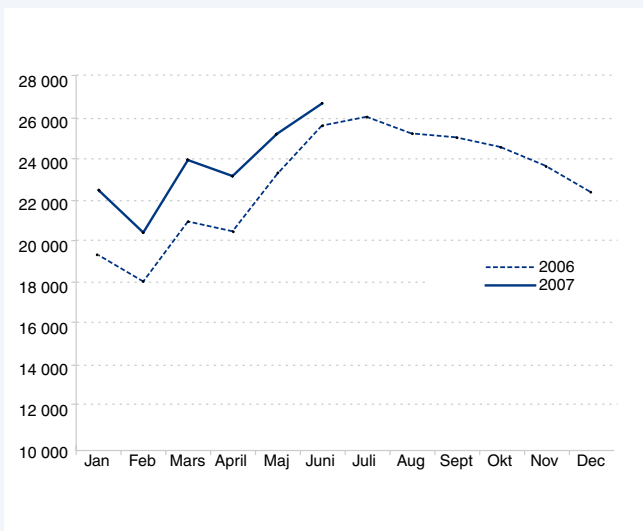
Number of passengers at the five major domestic destinations during the second quarter 2006 and 2007





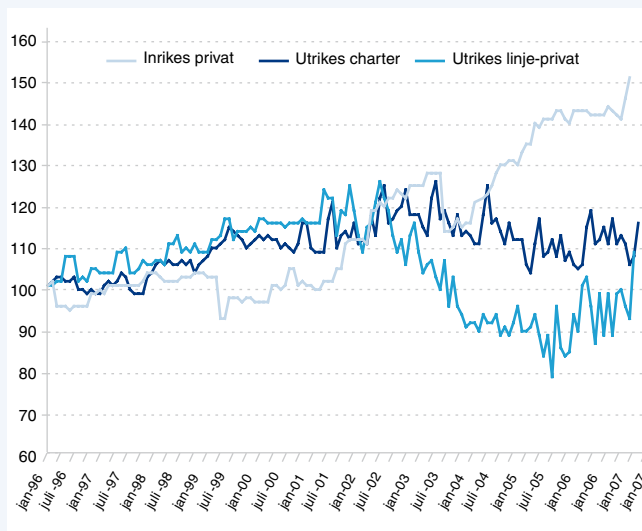
Antalet överflygningar i kontrollerat luftrummet

Number of overflights in controlled airspace



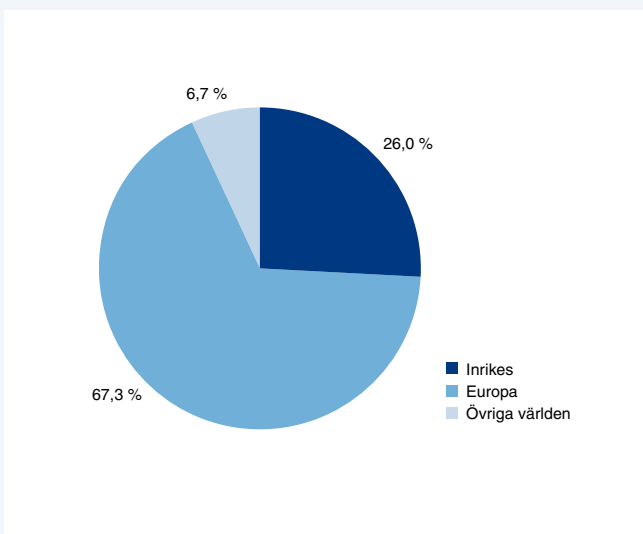
Prisutveckling enligt SCB:s flygindex, fasta priser

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



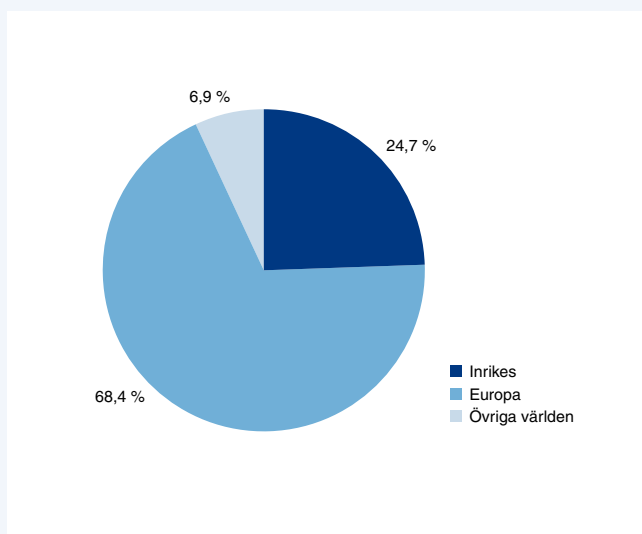
Passagerarnas fördelning efter region under andra kvartalet 2006 (första destination)

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



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

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





B

PORTO
BETALT



LUFTFARTSSTYRELSEN

Swedish Civil Aviation Authority

Luftfartsstyrelsen. 601 73 Norrköping

www.luftfartsstyrelsen.se