

# FLYGT TENDENSER

STATISTIK, ANALYS OCH INFORMATION FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

01/2009

## TEMANUMMER FINANSKRIS



Det som under 2007 började som en oro på de amerikanska bostadskreditmarknaderna visar idag tecken på att ha utvecklats till en av de svåraste, globala, finansiella kriserna någonsin. Läs mer på sidan 4.



**Redaktör och ansvarig utgivare:** Jean-Marie Skoglund, [jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se](mailto:jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se)

Telefon 011-415 21 82

Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping.

## FÖRORD

Årets första temanummer ägnas åt den rådande finanskrisen och dess påverkan på flygmarknaden. Efter terrorattentaten 2001, SARS-epidemin 2003 drabbas nu flygmarknaden hårt av den kraftiga konjunkturedgången och den minskade efterfrågan på flyg. Transportstyrelsens statistik visar att antalet passagerare på de svenska flygplatserna minskade med över 13 procent (865 000 färre passagerare) jämfört med samma period förra året. Flygbolagen tvingas dra ner kapaciteten och ställa flygplan på marken. Biljettpriserna har också ökat jämfört med förra året. Affärsresenärerna flyger alltmer i ekonomiklass vilket driver upp priset inom detta segment. Flygplatserna som finansierar sin verksamhet genom avgifter och kommersiella intäkter måste också anpassa sig genom att till exempel senarelägga investeringar. Vissa flygplatser, till exempel LfV, har också fryst sina avgifter som ett led i att bibehålla trafik.

Men det finns några ljusglimtar. Malmö Aviation redovisar för tredje året i rad ett positivt resultat och står i skarp kontrast till utvecklingen bland övriga bolag. Malmö Aviation har genom sin ställning på Stockholm-Bromma en unik position som de också lyckats förvalta väl. På flygplatsidan utmärker sig Norrköping som redovisar en trafikuppgång med 33 procent jämfört med föregående år. Den lokala satsningen från kommunen, näringslivet och flygplatsen har burit frukt och lyfts fram som en förebild för andra regionala flygplatser som behöver hitta alternativa finansieringslösningar.

Marknadsutvecklingen får också konsekvenser för Luftfartsavdelningens arbete. Avdelningen lägger särskilt fokus på den ekonomiska granskningen av marknadens aktörer för att tillse att säkerheten inte äventyras i den ansträngda ekonomiska situationen.

Först när finanskrisen är över kan vi fullt överblicka de samhälleliga och ekonomiska konsekvenserna av flygmarknadens nedgång sett i ett längre perspektiv. Behovet av investeringar och utvecklingsinsatser inom ramen för det europeiska SESAR-projektet står också för dörren. Effekter i form av lägre driftskostnader och ökad kapacitet förväntas komma flygbolagen tillgodo på längre sikt.

**Lena Byström Möller**  
**Chef Luftfartsavdelningen**



## INNEHÅLL

Finanskrisen och flygmarknaden	4
2000-talet – flygets svarta årtionde	8
Bränslepriser och flygbolagens hedging	19
Betydelsen av myndigheternas ekonomiska tillsyn	22
Samordnat luftrum – minskade kostnader?	26
Aktuell statistik	31

Helen Jakobsson, helen.jakobsson@transportstyrelsen.se

## FINANSKRISSEN OCH FLYGMARKNADEN

Det som under 2007 började som en oro på de amerikanska bostadskreditmarknaderna visar idag tecken på att ha utvecklats till en av de svåraste globala finansiella kriserna någonsin. Nedan beskrivs bakgrunden till dagens ekonomiska läge och hur flygbolagen påverkas av konjunkturen.

### STARTSKOTTET

Dagens globala lågkonjunktur uppstod på de amerikanska bostads- och kreditmarknaderna. Under 2007 visade det sig att de amerikanska huspriserna hade vänt nedåt och vissa husägare började få problem med sin belåning. Nedgången i huspriser följdes av kreditförluster hos banker och kreditinstitut, vilket uppdagade att de osäkra bostadslånen hade paketerats om och sålts vidare till banker världen över i en betydligt större omfattning än vad som hade varit känt. Svårigheterna att avgöra vilka banker och kreditinstitut som var drabbade skapade en osäkerhet i bedömningarna av samtliga aktörers kreditvärdighet.

### FINANSMARKNADEN I FÖRTROENDEKRIS

I september 2008 avslöjades att de stora amerikanska bolåneinstitutet Fannie May och Freddie Mac hade fått akuta problem med finansieringen av sina kreditförluster, vilket föranledde den amerikanska staten att i praktiken ta över de två institutens skulder.<sup>1</sup> Att de två stora instituten var så illa däran att staten var tvungen att gå in skakade aktörerna på de finansiella marknaderna, men det gav också en trygghet eftersom man såg det som ett tecken på att staten inte tänkte låta några kreditinstitut gå i konkurs. När den amerikanska investeringsbanken Lehman Brothers bara några veckor därefter gick i konkurs, utbröt en kraftig förtroendekris bland finansmarknadens aktörer över hela världen. Man insåg att staten inte med säkerhet skulle träda in som ägare om fler aktörer hamnade på obestånd.

Eftersom ingen visste vilket institut som skulle hamna i svårigheter härnäst vågade aktörerna inte längre låna ut pengar till varandra och tillgången till kapital sjönk kraftigt, samtidigt som räntorna ökade. Läget på de finansiella marknaderna var allvarligt även i Europa och Storbritanniens finansminister lord Myners har i efterhand konstaterat att exempelvis det brittiska banksystemet var nära en kollaps innan den brittiska regeringen presenterade sitt stödpaket i oktober förra året.<sup>2</sup>

### KONJUNKTURNEDGÅNG OCH MOTÅTGÄRDER

Samtidigt som utvecklingen av fastighetspriser dämpades även utanför USA fortsatte aktiekurserna att sjunka på i stort sett hela världens börser när lågkonjunkturen framstod som allt mer oundviklig. När företagen presenterade svaga resultat började också varslen komma. Hushållen, som redan pressats av sjunkande förmögenhetsvärden, upplevde en allt större osäkerhet om den framtida privatekonomiska utvecklingen, vilket ledde till en dämpad utveckling av hushållens konsumtion. Finanskrisen hade fått fäste även i den reala ekonomin och många beskriver idag situationen som den värsta sedan den stora depressionen under 1930-talet.

Regeringar världen över har använt sig av såväl traditionell finanspolitik som åtgärder riktade direkt till den finansiella sektorn för att försöka vända den ekonomiska utvecklingen. Flera bedömare, däribland den internationella monetära fonden, IMF, menar emellertid att det inte har gjorts tillräckligt för att återställa förtroendet i banksektorn. Eftersom roten till den nuvarande krisen återfinns i kopplingen mellan den finansiella och den reala ekonomin, anser IMF att medel som riktas mot finanssektorn är mer effektiva för att åstadkomma återhämtning än traditionell finanspolitik. Innan förtroendet är återställt kommer inte konjunkturen att vända.<sup>3</sup>

Finanskrisen har fått stora konsekvenser även för svensk ekonomi. BNP-tillväxten för det fjärde kvartalet 2008 jämfört med motsvarande kvartal 2007 var rekordlåg, -4,9 procent, och tillväxten det första kvartalet 2009 väntas bli ännu svagare. Eftersom svensk ekonomi i hög grad är exportberoende har den globala konjunkturen slagit hårt mot landet. Till skillnad mot krisen i början av 90-talet finns emellertid idag ett betydande utrymme för traditionell finanspolitik, som kan medverka till att hålla den inhemska efterfrågan uppe. Den inhemska efterfrågan skulle i viss mån kunna motverka exportminskningen. En förutsättning för detta är dock en stabil utveckling av sysselsättningen.

### OLJEPRISERNAS UPPGÅNG OCH FALL

Under sommaren 2008 steg priset på olja till den högsta noteringen någonsin. I juli kostade ett fat Brentolja över 140 dollar, vilket motsvarade en fördubbling av priset från motsvarande period ett år tidigare. Oljeprisuppgången drevs av en kraftig efterfrågan, framför allt från tillväxtekonomier som Kina och Indien.

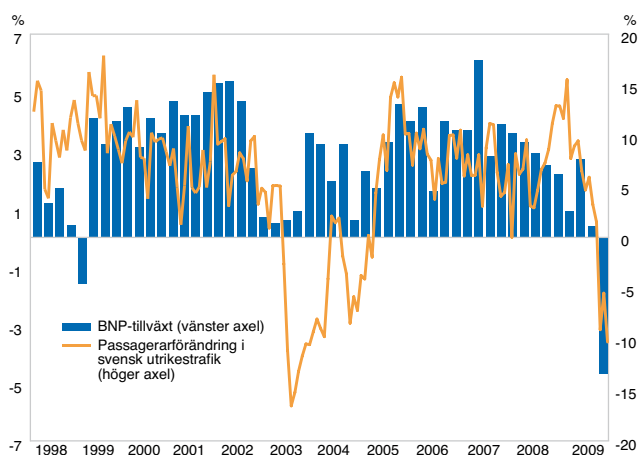
I takt med den ekonomiska försvagningen minskade efterfrågan på olja och priset på olja rasade under de sista månaderna förra året. Spotpriset på Brentolja uppgår idag till cirka 50 dollar per fat, och de

flesta bedömare beräknar att oljepriserna kommer att vara relativt stabila på den nivån tills konjunkturen med säkerhet har vänt uppåt igen.

### FLYGBOLAGEN OCH KONJUNKTURCYKELN

Den konjunkturkänsliga flygmarknaden påverkas i hög grad av konjunktursvängningar. I lågkonjunkturer minskar efterfrågan på såväl frakt- som persontransporter, vilket dämpar flygbolagens resultatutveckling. Figur 1 visar svensk BNP-tillväxt och passagerarförändring i svensk utrikestrafik under perioden 1998 till 2008. I figuren framgår att passagerarförändringen har ett samband med BNP-utvecklingen såtillvida att en svag BNP-utveckling följs av en svag passagerarförändring.<sup>4</sup>

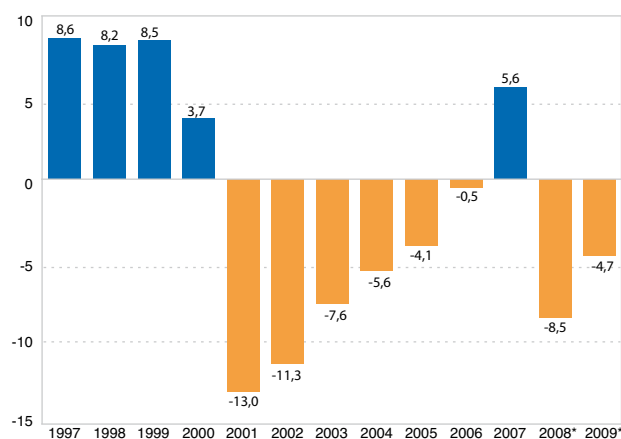
**FIGUR 1** Svensk BNP-utveckling och passagerarförändring, svenskt utrikesflyg



Källa: SCB och Transportstyrelsen

När efterfrågan minskar sjunker kapacitetsutnyttjandet, vilket medför att kostnaden per passagerare ökar innan bolagen hinner anpassa sin kapacitet. Initialt kan kostnadsökningarna orsakas av sjunkande kabinfaktorer, men när flygbolagen har hunnit anpassa antalet avgångar till efterfrågan orsakas kostnadsökningarna ofta av ökade fasta kostnader per passagerare. Anpassningen av de fasta kostnaderna sker med en viss fördröjning. Samtidigt som kostnaderna per säteskilometer ökar, gör den dämpade efterfrågan att intäkterna minskar. I figur 2 illustreras flygbolagens vinstutveckling mellan 1997 och 2009.<sup>5</sup> I samband med lågkonjunkturen och terrorattentaten i början av 2000-talet minskade flygbolagens resultat kraftigt.

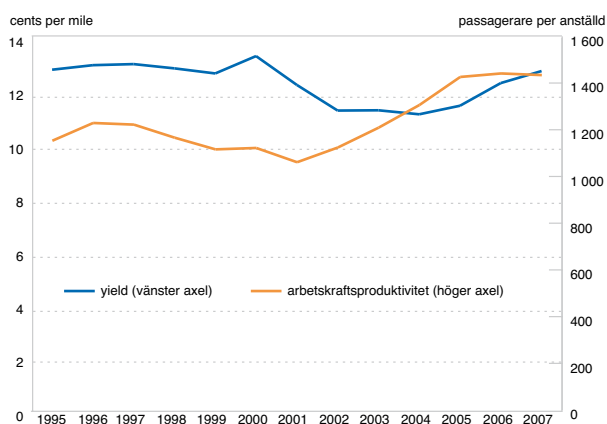


FIGUR 2 Flygbolagens vinstutveckling<sup>6</sup>

\* prognostiserat värde. Källa: IATA

Många flygbolag införde kraftfulla kostnadsbesparingsprogram under perioden som följde efter den 11 september 2001. I hög grad inriktade sig kostnadsbesparingarna på administrativa kostnader och kostnader förknippade med försäljning och marknadsföring, men även operativ personal har påverkats av besparingsprogrammen. I figur 3 illustreras hur besparingsprogrammen har ökat antal passagerare per anställd i flygbolagen och därmed ökat arbetskraftsproduktiviteten. Figuren visar även hur nettointäkten (s.k. yield) har förändrats under den aktuella perioden. Det dröjde runt fyra år innan efterfrågan på flygresor åter ökade och till år 2007 innan flygbolagen åter uppvisade positiva resultat.

FIGUR 3 Lönsamhet och produktivitet hos fem amerikanska flygbolag



Not: Statistiken inkluderar American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, Northwest Airlines samt US Airways

Källa: MIT Global Airline Industry Program

När nu efterfrågan på flygresor åter minskar, innebär det att ännu en period av finansiella utmaningar väntar flygbolagen. IATA beräknar att flygbolagen redovisade en förlust på cirka 8,5 miljarder dollar 2008, en förlust som väntas minska under innevarande år. Den svaga utvecklingen de senaste åren innebär att flygbolagens finansiella buffertar har urholkats och dagens lågkonjunktur kan därför utgöra en större utmaning än den senaste lågkonjunkturen. Kostnadsbesparingsprogrammen som många flygbolag har genomfört under den senaste tioårsperioden har därtill gjort att utrymmet för ytterligare kostnadsminskningar är begränsat. Som en konsekvens av den svaga utvecklingen under 2008 gick ett ovanligt stort antal flygbolag i konkurs under året.

## FRAMTIDEN

De senaste månaderna har de ekonomiska prognoserna blivit allt dystrare, och de flesta prognosinstitut har reviderat ned sina prognoser i takt med att ny statistik har kommit in. Fortfarande bedömer emellertid många att konjunkturen kommer att vända uppåt i början av 2010. Exempelvis räknar EU-kommissionen med att den ekonomiska utvecklingen hos medlemsstaterna kommer att vända under det andra halvåret i år, även om tillväxten beräknas bli positiv först det första kvartalet nästa år jämfört med motsvarande period i år. Sverige har goda möjligheter att klara den nuvarande krisen på ett bättre sätt än lågkonjunkturen i början av 1990-talet, förutsatt att de finans- och penningpolitiska stimulanserna får avsedd effekt och att inte arbetslösheten börjar stiga i alltför hög grad.

För flygbolagen innebär det att återhämtningen vad gäller efterfrågan på flygresor kommer att dröja. I väntan på återhämtningen kommer flygbolagen att arbeta med ytterligare kostnadsbesparingar och ett ökat samarbete med andra bolag, vare sig det tar sig formen av allianser eller regelrätta samgåenden för att utnyttja potentiella stordriftsfördelar. Utmaningarna kommer emellertid att bli för stora för vissa och antalet konkurser bland flygbolag kommer troligen även i år att bli ovanligt stort.

<sup>1</sup> Riksbanken, Den finansiella krisens utveckling under september och oktober, Penningpolitisk rapport 2008:3.

<sup>2</sup> Dagens Industri, Storbritannien var nära kollaps i höstas, 2009-01-26.

<sup>3</sup> IMF, Need to Fix Banking Sector for Stimulus to Work, 2009-01-26.

<sup>4</sup> Sambandet utnyttjas bl.a. i Transportstyrelsens statistiska prognosmodell över luftfartens passagerarutveckling.

<sup>5</sup> Avser nettovinsten bland IATA:s medlemsföretag.

<sup>6</sup> Vinstutveckling inkluderande IATA:s medlemsföretag.

## FAKTA

## KRISEN OCH FÖRDELNINGEN AV ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER

På flygplatser med ett högt kapacitetsutnyttjande kan det vara svårt för flygbolag att få tillgång till nya ankomst- och avgångstider, s.k. slots. För att avgöra vilka bolag som ska få tillgång till de mest populära tiderna, tog EU i samband med liberaliseringen av den inre luftfartsmarknaden fram en förordning som reglerar hur fördelningen ska ske.<sup>1</sup> På flygplatser där kapacitetsutnyttjandet är högt finns en samordnare som sammanställer flygföretagens önskemål och fördelar dem i förhållande till flygplatsens kapacitet. I Sverige är det enbart Arlanda och Bromma som berörs av slotförordningen.

Grundprincipen för slotfördelningen är att de bolag som är etablerade på flygplatsen och upprätthåller sin trafik får behålla sina slottider enligt de s.k. farfarsrättigheterna. Nya bolag som vill ha tillträde till flygplatsen får i princip dela på de slottider som blir över. Om bolagen inte använder minst 80 procent av en slottid, mister de den aktuella slottiden. I och med lågkonjunkturen har trafiken minskat drastiskt i hela världen, och många bolag har dragit ned på antalet avgångar. Neddragningen har inneburit en risk för bolagen att förlora sina slottider.

För att undvika att flygbolagen uppehåller trafik enbart för att behålla sina slottider, har Kommissionen lagt ett förslag som innebär att 80–20-regeln åsidosätts under perioden april–oktober 2009. Motsvarande åtgärder vidtogs 2001–2002 och 2003. Europaparlamentet ska besluta om förslaget ska genomföras.

Transportstyrelsen har ställt sig mycket tveksam till förslaget, även om det kan finnas viss förståelse för strävan att underlätta för en hårt utsatt flygbransch. Anledningen till myndighetens tveksamhet är att fördelningen av attraktiva ankomst- och avgångstider är en grundläggande förutsättning för konkurrensen på luftfartsmarknaden. Krisen har med största sannolikhet drabbat samtliga europeiska flygbolag på ett liknande sätt, medan förslaget gynnar de bolag som i dagsläget besitter de mest attraktiva slottiderna. Effekterna av detta faktum bör värderas och diskuteras ingående innan förslaget eventuellt genomförs.

Förslaget skulle emellertid inte få någon större effekt på svenska förhållanden, eftersom kapacitetsläget på Arlanda och Bromma i dagsläget inte är särskilt ansträngt.

<sup>1</sup> EEG, nr 95/93, den s.k. slotförordningen



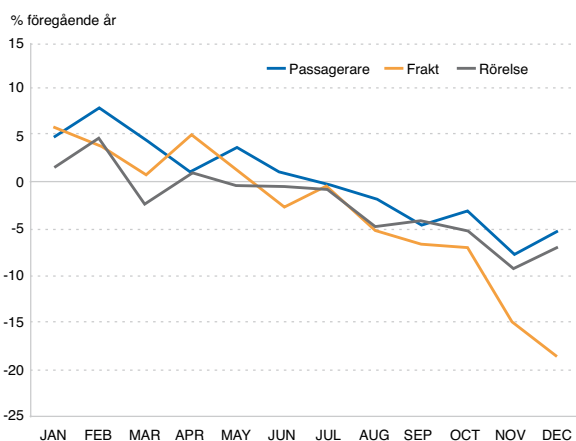
Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se

## 2000-TALET – FLYGETS SVARTA ÅRTIONDE

Aldrig förr har flygindustrin stått inför en sådan kris som idag och aldrig förut har den påverkat hela kedjan inom flygbranschen, såsom flygplatser, handling, catering, underhåll, etc. som nu är fallet. Flyget, som tidigare ansågs vara en dynamisk sektor, har omvandlats till en instabil och osäker sektor. Omkring 35 flygbolag gick under 2008 i konkurs och det samlade underskottet för flygbolagen uppgick till 8,5 miljarder dollar, dvs. 73 miljarder svenska kronor.

Den samlade förlusten 2008 för de IATA-anslutna flygbolagen uppgick till totalt 8,5 miljarder dollar, eller 73 miljarder svenska kronor, varav cirka hälften uppstod under fjärde kvartalet. Nedgången under senare delen av 2008 kom förvånande snabbt, även för IATA. Organisationen spådde så sent som i april 2008 att medlemsbolagen skulle åstadkomma ett överskott på 4,5 miljarder dollar, senare under hösten 2008 reviderade man prognosen och beräknade att förlusten för 2008 skulle uppgå till 5 miljarder dollar. Detta visar på det kraftiga raset för flygbolagen under senare delen av 2008. Samma utveckling kan skönjas för flygplatserna, se figuren nedan.

FIGUR 1 Passagerarutveckling under 2008 på världens flygplatser



Källa: ACI.

Trots den kraftiga nedgången under senare delen av 2008 ökade antalet passagerare med 0,8 procent till 2,29 miljarder. Flygfrakten uppvisar också en marginell tillväxt på 1,1 procent till 49,9 miljoner ton, vilket kan jämföras med 3,9 procent föregående år.

### ETT EKONOMISKT "SVART HÅL"?

2000-talet kommer att bli ihågkommet som flygbranschens svarta årtionde. Under större delen av decenniet har flygbolagen haft svårt att uppnå lönsamhet. Sedan 2000 har de endast lyckats redovisa nettovinst vid ett tillfälle, 2007, se figur 2, sid 6. I ett historiskt perspektiv är detta något som präglar flygbolagens verksamhet. Under de senaste 60 åren har IATA-anslutna flygbolag haft intäkter på totalt 11 500 miljarder dollar, men lämnat 32 miljarder dollar i vinst. Det motsvarar en genomsnittlig vinstmarginal på endast 0,3 procent.<sup>1</sup> I exempelvis USA har flygbolagens vinstmarginal för de senaste 20 åren legat på ca 0,4 procent, detta kan jämföras med drygt 5 procent i genomsnitt för USA:s olika sektorer som helhet.<sup>2</sup>

Vad är det som bidragit till att 2000-talet får ses som den värsta epoken i flygets historia? Redan i början av 2000 så fanns tydliga tecken på avmattning av resande. Affärsresandet minskade märkbart och bidrog till att skapa lägre genomsnittspriser för flygbolagen. Men det är främst händelser som terroristattackerna 11 september 2001, Gulfkriget, SARS, stigande bränslepriser och nu den globala finansiella krisen som särskilt påverkat den civila luftfarten och i synnerhet flygbolagens resultatutveckling under 2000-talet.

### TERRORISTATTACKERNA 11 SEPTEMBER 2001

Få händelser har så påfallande påverkat den globala flygmarknaden som attackerna mot USA 2001. På kort sikt innebar händelserna att stora delar av flygmarknaden reducerades. Flygtrafiken på USA sjönk mellan 11 september och 31 december 2001 med i genomsnitt 31 procent för AEA-flygbolagen. Antalet flygplan som fanns på uppställningsplatser bl.a. i Kalifornien och Arizona ökade från 1 100 i december 2001 till 2 100 i december 2002. I USA kom händelsen att få förödande ekonomiska konsekvenser. Under 2001–2005 uppvisade de amerikanska flygbolagen en nettoförlust på 40 miljarder dollar och nedskärningar på nästan 20 procent.<sup>3</sup> På längre sikt kom 11 september att innebära genomgående förändringar av säkerhetsskyddet inom flyget, förändringar som i sin tur inneburit att flygbolag och flygplatser fått ytterligare ökade kostnader. Även passagerare har påverkats genom den extra tid och besvär som numera förknippas med flygresor.

### PANDEMI – SARS

SARS-epidemin hade en svår, men relativt kort inverkan på den internationella flygmarknaden. Däremot kom epidemin att få särskilt negativa effekter för den asiatiska marknaden. Flygningar till bl.a. Kina sjönk mellan juni 2002 och 2003 med 45 procent, mellan Europa och Hongkong med 36 procent och mellan USA/Kanada och Hongkong med 69 procent. Globalt minskade trafiken med



3 procent. Enbart SAS ekonomi påverkades negativt av SARS-epidemin med ca en halv miljard kronor p.g.a. inställda flygningar.<sup>4</sup>

## 2:A GULFKRIGET

Effekterna av det 2:a Guldkriget påverkade, liksom SARS-epidemin, en specifik region och marknad. De flesta flygningar till och från Mellanöstern berördes mer eller mindre av kriget. Turisttrafiken föll mest av rädsla för potentiella terroristattacker – länder som Israel, Egypten och Golfstaterna drabbades värst av nedgången.

## STIGANDE BRÄNSLEPRISER UNDER STÖRRE DELEN AV 2000-TALET

Under sommaren 2008 nådde priset på flygbränsle (flygfotogen) en toppnivå som aldrig tidigare skådats. Priset på flygbränsle har stigit från 30,5 dollar per fat under 2001 till över 140 dollar per fat 2008. Enbart mellan juni 2007 och juni 2008 steg oljepriset med över 130 procent. Bränslekostnader som i början av 2000-talet utgjorde 13 procent av flygbolagens rörelsekostnader ökade till över 26 procent 2008. Men från den senare delen av 2008 har priset på flygbränslet rasat, från 140 dollar till under 44 dollar per fat i februari 2009, se figur 4, sid 21. För många flygbolag kom denna utveckling som en räddning samtidigt som efterfrågan på resande sjönk drastiskt tredje och fjärde kvartalen 2008. Trots fallande bränslepris har flertalet flygbolag säkrat sina bränslekostnader genom s.k. hedging med upp till 60–80 procent för 6 till 12 månader på en högre nivå än marknadsvärdet<sup>5</sup>, ett ämne som behandlas mer utförligt i artikeln *Bränslekostnader och flygbolagens hedging*. Effekterna av det fallande oljepriset kommer därför att ge ett ekonomiskt utslag för flygbolagen först under våren 2009, men kommer att hindra ännu större förluster under året. Ironiskt nog kommer det fallande bränslepriset under 2008/2009 att vara räddningen i det annars så mörka och dystra tillståndet för flygbolagen.

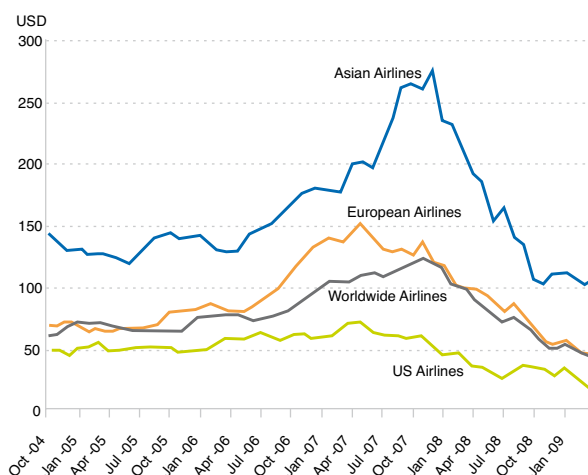
## DEN GLOBALA KRISEN 2008

Aldrig tidigare har ett enda år varit så förödande för den globala flygbranschen som 2008. De tydligaste händelserna är;

- ✦ **Konkurser bland mindre och medelstora flygbolag.** Flera mindre och medelstora flygbolag försattes under 2008 i konkurs; Sterling, Alpi Eagles, Alma, Aerocalifornia, Okej Airways, Aloha, ATA, Adam Air, Skybus, Oasis, Silverjet, Eos, Nationwide, EuroManx, Futura, XL Airways, Hansung, LTE, Far Eastern Luftfartskommitté, Mihin Lanka, Zoom, Avolar, Aerocondor, Magnicharters och FlyYeti. Om det inte hade varit för USA:s chapter 11 så hade även några amerikanska flygbolag försatts i konkurs.
- ✦ **Neddragning av kapaciteten och flygplansflottan.** Kombinationen av minskad efterfrågan och överkapacitet tvingade flygbolagen till drastiska förändringar av trafikprogram. De amerikanska

flygbolagen inledde kapacitetsneddragningen redan i slutet av 2007. American Airlines drog i början av 2008 ned inrikestrafiken med 11 procent och beslöt att ta 75–80 flygplan ur trafik. Samtliga amerikanska flygbolag genomgick, och går fortfarande igenom, en radikal omstrukturering där även planerade inköp av flygplan skjuts upp. Tack vare de kraftfullt genomförda neddragningarna spås de amerikanska flygbolagen en ljusare utveckling under 2009<sup>6</sup>, och de är bättre positionerade att möta framtiden än flygbolagen i Europa och Asien. Även i Europa sker en omstrukturering. Bland AEA-flygbolagen genomfördes under 2008 en 3-procentig minskning av kapaciteten, en rätt så blygsam nivå om man betänker att flygbolagen uppvisade ett ”passagerartapp” på 8 procent för helåret 2008.<sup>7</sup> I Asien påbörjades kapacitetsreduceringen på allvar under fjärde kvartalet av 2008, se mer under punkten ”Kina och Indien backar” nedan. Den globala flygplansflottan genomgick en minskning under 2008 då 2 300 flygplan togs ur trafik, vilket ska jämföras med 1 167 under 2007. För 2009 förväntas 400 flygplan fasa ut som ett resultat av krisen i branschen.<sup>8</sup>

FIGUR 2 Flygbolagens aktievärde 2004–2009



Källa: LATA februari–mars 2009.

- ✦ **Konsolidering och sammanslagning inom flygmarknaden.** En tydlig trend under 2000-talet är konsolidering och samarbete mellan flygbolag. Sedan 2004 då Air France och KLM slogs samman har antalet uppköp och hopslagningar intensifierats och nya konstellationer som Lufthansa/Swiss, Delta/Northwest, US Airways/America West och United/Continental har uppstått. En fortsatt konsolidering av flygmarknaden är att vänta, inte bara i Nordamerika och Europa utan även i Asien. I Europa befinner sig flera medelstora europeiska flygbolag i en sårbar ekonomisk situation, där det skenande oljepriset under slutet av 2007 och första



halvåret 2008 försvagat flygbolagens självständighet. Flera uppköp har genomförts, såsom Lufthansas förvärv av Austrian Airlines, Brussels Airlines och bmi samt Air France/KLM:s förvärv av VLM, Martinair och 25 procent av Alitalia<sup>9</sup>. För 54 miljoner pund förvärvade British Airways det franska flygbolaget L'Avion. Vueling och Clickair gick under 2008 samman. Virgin Atlantic köper bmi av Lufthansa. En annan intressant utveckling under 2008 är att även LCC-flygbolagen<sup>10</sup> inleder samarbeten och fusioner.<sup>11</sup> Flygbolagsallianser såsom Star Alliance, One World och Sky Team är också ett sätt för flygbolagen att i ett finansiellt trångt läge sänka kostnaderna för att åstadkomma samordnings- och stordriftsfördelar.<sup>12</sup> Trenden med flygbolag som införlivas i någon form av allianser kommer följaktligen att fortskrida. Till sist, konsolidering, fusioner och förvärv av flygbolag främjas av den värdeminskning som under de senaste åren kan skönjas. Flygbolag säljs och förvärvas ekonomiskt fördelaktigt.<sup>13</sup>

- ✘ **Kina och Indien backar.** Under större delen av 2000-talet uppvisar Kina och Indien en oavbruten BNP-tillväxt som främjat en påtaglig tillväxt på flygmarknaden. Men under 2008 bryts denna trend. I Kina har händelser som naturkatastroferna under 2008, upploppen i Tibet, utebliven besöksnäring i samband med OS, den minskade exporten m.m. bidragit till trafikminskning såväl inrikes som utrikes.<sup>14</sup> För att stimulera inrikesresandet och stödja flygbolagen har den kinesiska luftfartsmyndigheten beslutat att landningsavgifter inte tas ut på mindre och medelstora flygplatser. Man tvingar även flygbolagen att öka kapaciteten på inrikesflyget genom fler avgångar för att därmed återta marknadsandelar från tåget. Indien uppvisar på samma sätt en påfallande nedgång av flygtrafiken under 2008, efter år av tillväxt.<sup>15</sup> Kombinationen av en svag inhemsk ekonomi, överkapacitet på marknaden, de stigande bränslepriserna, höjning av biljettpriserna och passagerare som överger flyget till förmån för tågresande har inneburit en urvattning av flygbolagens ekonomiska bas. IATA förutspår en minskning av efterfrågan på 2 till 3 procent för 2009.<sup>16</sup> De indiska flygbolagen väntas göra en nettoförlust på cirka 2 miljarder dollar räkenskapsåret 2008/2009 (som slutar 31 mars 2009), jämfört med beräknade 1 miljard dollar i förlust 2007/2008 och 0,5 miljard 2006/2007.<sup>17</sup> Flygindustrin med Airbus och Boeing i spetsen anser att Kina och Indien är de enskilt viktigaste marknaderna för nya flygplan för perioden fram till 2025.
- ✘ **Asiens ekonomi och flygmarknad i "fritt fall".** Asien befinner sig i den värsta ekonomiska stagnationen i modern tid, en stagnation som får konsekvenser för flertalet asiatiska flygbolag. Det är främst under fjärde kvartalet 2008 som detta blir uppenbart för flygbolagen. I december 2008 minskade den internationella trafiken med 9,7 procent, vilket ska jämföras med 4,3 procent för Nordamerika

och 2,7 procent för Europa.<sup>18</sup> Det är utan tvekan så att de asiatiska flygbolagen befinner sig i en svårare situation än flygbolagen i USA och Europa. Det finns två huvudsakliga skäl till detta. Det första är att flygfrakten, som utgör omkring 20 procent av de asiatiska flygbolagens omsättning, sjönk dramatiskt. Bara under december föll den med 26 procent i jämförelse med december 2007. Även under januari sjönk den, med 23 procent. 45 procent av världens flygfrakt bedrivs av asiatiska flygbolag. För det andra har business class (premium class) traditionellt utgjort en stor andel av de asiatiska flygbolagens omsättning, tack vare den erkänt höga servicestandard. Andelen business class-passagerare har sjunkit med 20 procent under senare delen av 2008<sup>19</sup> och kommer under 2009 att fortsätta falla. Vid sidan av de två nämnda faktorerna ska även tilläggas att en svag inhemsk marknad i kombination med en stark exportorienterad industri visat sig drabba regionen hårdare än USA och Europa.<sup>20</sup>

- ✘ **Affärsresenärer flyr business class.** En tydlig trend är att affärsresandet i business class sjunker. På helåret 2008 sjönk affärsresandet med 2,8 procent. För flygbolagen är detta oroande, då affärssegmentet utgör grunden för flygbolagens yield och intäkter. Normalt utgör affärsresenärerna omkring 8 procent av det totala antalet passagerare, men står för ca 15–20 procent av intäkterna för flygbolagen. I december 2008 sjönk affärsresandet med 13,3 procent och i januari 2009 med 16 procent, jämfört med motsvarande period föregående år. Även biljettpriset på affärsresor sjunker, under december med 6 procent.<sup>21</sup> I Europa uppvisade AEA-flygbolagen 1,3 miljoner färre affärsresenärer i jämförelse med 2007, och då är det främst den intra-europeiska trafiken som minskar.<sup>22</sup> En nedgång med ca 3 procent på helåret 2008 innebär ett årligt intäktsbortfall på 15 miljarder dollar för världens flygbolag.<sup>23</sup>
- ✘ **Flygfrakten faller.** Efterfrågan på flygfrakt faller mer än passagerare volymen, i december 2008 med 22,6 procent och under januari 2009 med 23,3 procent.<sup>24</sup> Flygfrakten utgör 10 procent av flygbolagens intäkter och anses vara en mycket viktig barometer av det ekonomiska tillståndet i världen. Flygfraktens volym uppgick under 2008 till 49,9 miljoner ton, men det totala värdet på frakten uppgick till 35 procent. Enligt IATA kommer flygfrakten under 2009 att minska med 5 procent.
- ✘ **Bristen på kapital.** Finanskrisen har resulterat i att flygbolagen inte längre har samma möjlighet till lån för att finansiera förvärv av nya flygplan. Flera flygbolag kommer under 2009 att få leverans av nya flygplan, som det ännu inte är klart med finansiering av. Continental Airlines kommer under kommande år att ta emot 13 B737-900ER, 7 av dessa är ännu inte finansierade. Flera flygbolag kommer i den mån det är möjligt att skjuta upp eller dra tillbaka optioner på leverans av nya flygplan.

## LJUSA GLIMTAR BLAND MÖRKA MOLN

Även om 2000-talet hittills ses som flygindustrins svåraste årtionde så kan man identifiera ett antal positiva trender som banat väg för att skapa nya villkor för luftfarten. En av de viktigaste händelserna under 2000-talet är luftfartens liberalisering, som sveper över världen.

### Avregleringen i USA och Europa

I USA hade den amerikanska avregleringen på 1970-talet blivit en modell och förebild för en avregleringsväg runt om i världen. I Europa kom de s.k. europeiska luftfartspaketen under 1980-talet, som 1997 utmynnade i den tredje slutliga fasen som innebar fritt tillträde för EU-flygbolag att bedriva flygtrafik mellan och inom medlemsländerna. Detta fick en stark genomslagskraft under 2000-talet och banade vägen för framväxten och expansionen av lågkostnadsflyget i Europa. I mars 2008 slöts ett "open skies"-avtal mellan EU och USA som likaledes på sikt kommer att resultera i nya förutsättningar och utmaningar för flygbolagen i den transatlantiska trafiken, som är den största enskilda marknaden med en årlig volym på 50 miljoner passagerare.<sup>25</sup>

Under 2000-talet har antalet medlemsländer i den europeiska unionen ökat från 15 till 27. Detta vidgar avregleringen av den europeiska luftfarten och innebär färre nationalistiska och marknadsmässiga begränsningar på luftfartens områden i Europa.

### Regelverket lättas i Asien och Mellanöstern

Även i regioner som kännetecknas av en stark traditionell luftfartsreglering pågår en uppluckring av regelverket, såsom i Asien och Mellanöstern. Under 2008 antogs "Asean Single Aviation Market" (open skies) med målet att under perioden 2008–2015 öppna upp trafiken mellan medlemsländernas huvudstäder. I vissa länder som Malaysia, Singapore och Thailand har avregleringen påbörjats och medfört att lågkostnadsbolag utvecklats. Den tidigare så lukrativa och detaljstyrda trafiken mellan Singapore och Kuala Lumpur, som i 34 år gett Singapore Airlines och Malaysia Airlines en duopolitisk ensamrätt på trafiken, har öppnats upp även för lågkostnadsbolagen Air Asia och Tiger Airways. Det finns också andra exempel på bilaterala avregleringar under 2008, såsom Kina-Taiwan, kinesiska fastlandet-Hongkong, Hongkong-Indien, Saudiarabien-Storbritannien, USA-Australien m.fl.

I Mellanöstern, som traditionellt varit restriktivt i sin hantering av luftfartspolitik, tvingas man till förändring, av främst tre skäl. För det första har utveckling av nya lågkostnadsbolag skapat en ökning av den intra-arabiska marknaden, vilken påminner om den utveckling av efterfrågan på den intra-europeiska trafiken som Ryanair, easyJet m.fl. skapade i slutet av 1990-talet och i början av 2000-talet. För det andra, den demografiska utvecklingen är den snabbast växande i världen, över 100 miljoner människor är under 24 år, och genererar nya passagerare. Slutligen är den yngre generationen prismedveten och efterfrågar ett större utbud av intra-arabisk trafik som resultat av

arbetsmarknadsutvidgningen i regionen. Ett viktigt startskott och en avsiktsförklaring för liberalisering var Damaskuskonventionen om en multilateral avreglering av luftfarten mellan de arabiska länderna. Processen mot en full avreglering (som inom EU) kvarstår, men vägen dit har blivit rakare än tidigare.

### Många restriktioner kvarstår

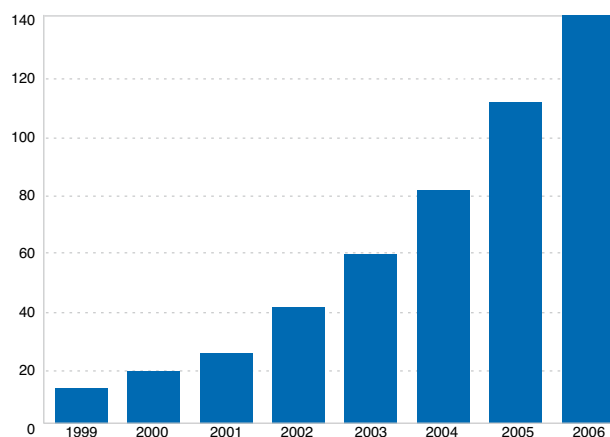
Trots liberaliseringstrenden är flygmarknaden än idag en genomreglerad och kontrollerad bransch präglad av nationalistiska intressen, intressen som ibland är viktigare än företagsekonomiska villkor. Fortfarande kvarstår restriktioner, och då gäller det främst cabotagetrafiken<sup>26</sup> och graden av utländskt ägande i nationella flygbolag. IATA beräknar att det alljämt finns ca 4 000 bilaterala avtal som hindrar flygbolagen att bedriva verksamhet på strikt företagsekonomiska villkor.

### Nya aktörer på marknaden

Framväxten av nya aktörer har varit tydlig under 2000-talet. Som ett resultat av avregleringen inom Europa har antalet passagerare här fördubblats, och en stor del av ökningen kan hänföras till lågkostnadsbolagens (LCC) utbredning, se figur 3. LCC-flygbolagen innehar ca 28 procent av utbudna säten på det intra-europeiska linje-nätet. Fram till 2011 beräknas andelen öka till 40 procent.<sup>27</sup> Även i regioner som Asien, Mellanöstern och Latinamerika ökar LCC-bolagens marknadsandelar. Också nya aktörer med en nischad verksamhet såsom regionala, lokala och virtuella flygbolag samt flygbolag som på uppdrag av andra flygbolag bedriver linjetrafik eller charterflyg, har utvecklats. Flygmarknaden har följaktligen fragmenterats i en mångfald av flygbolagstyper under 2000-talet.

En annan lika tydlig koppling till liberaliseringen och mångfalden av nya aktörer är de sjunkande biljettpriserna under de senaste 15 åren. De har, i reella termer, "real cost", fallit med 30 procent.<sup>28</sup>

FIGUR 3 Utvecklingen av antalet passagerare bland LCC-flygbolagen 1999–2006



Källa: ELFAA november 2007.

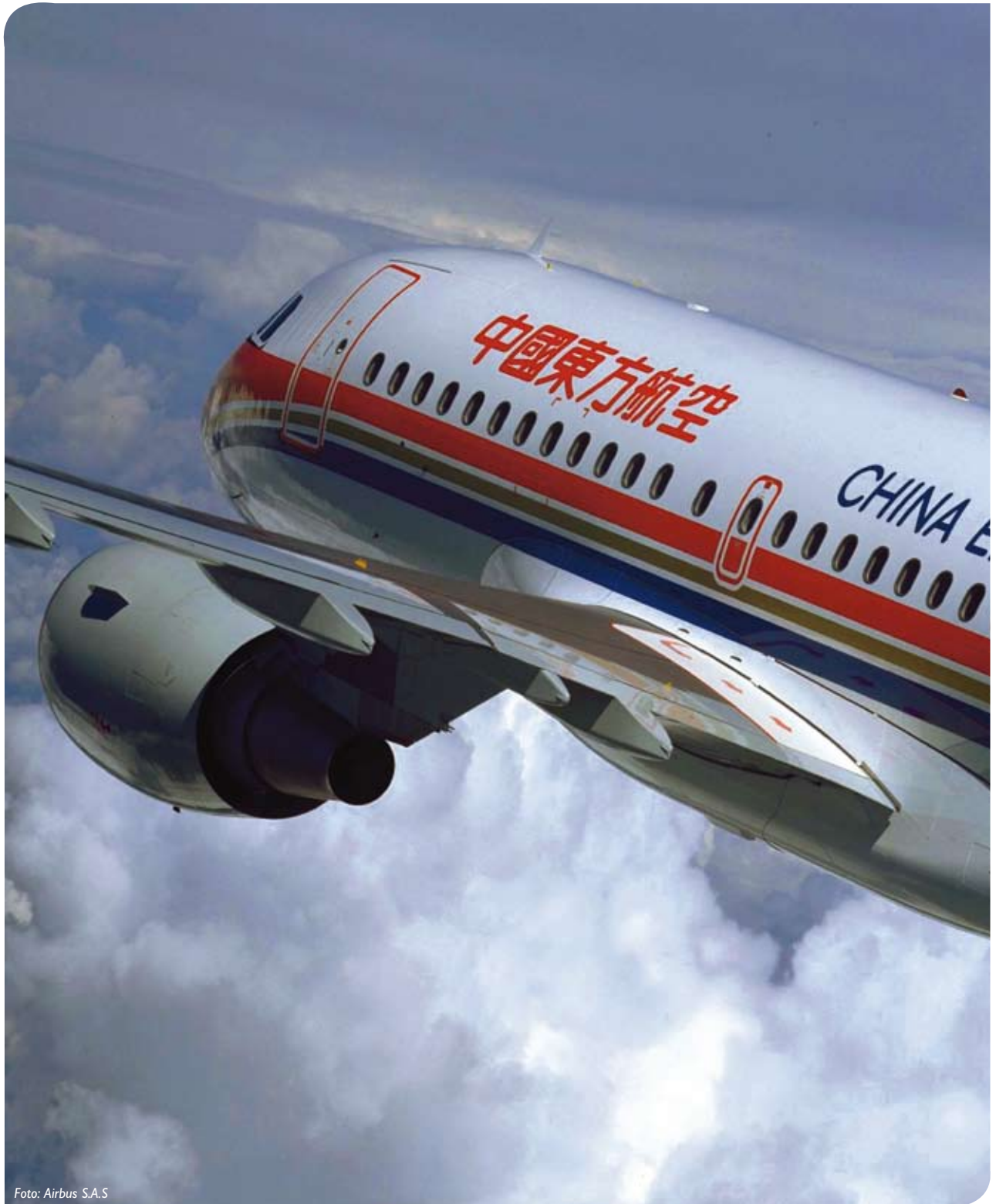


Foto: Airbus S.A.S

### Flygplatser som investeringsobjekt

Passagerartillväxten inom flyget har resulterat i att flygplatser blivit intressanta investeringsobjekt och en marknadsvara bland banker, finansiella investerare och investmentbolag. På kort tid har det utvecklats globala börsnoterade flygplatsbolag såsom Macquarie Airports Group, Hoschtief AirPort, BAA m.fl. vilka uppvisar nettovinsterna som under 2000-talet ständigt nått nya höjder. Flygplatserna är investeringsobjekt som erbjuder snabb avkastning på investerat kapital. Som exempel kan nämnas Köpenhamn-Kastrups flygplats där investmentbolaget Macquarie Airports betalade 30 procent mer än börsvärdet och samtidigt har utvecklat flygplatsen till en av de vinstrikaste i Europa och fått en avkastning som vida överstiger flygplatsens värde. Allt fler flygplatser fokuserar på de kommersiella intäkterna, som inom en snar framtid kommer att utgöra den viktigaste inkomstkällan för flygplatser och därmed överskrida flygrelaterade intäkter.

### Ökad miljömedvetenhet

Slutligen, under 2000-talet har flygets miljöpåverkan blivit en av de viktigaste frågorna för flygbranschen. Även om informationen och bilden av flygets faktiska miljökonsekvenser inte motsvarar bilden i medierna, så har miljöfrågorna tvingat fram ett miljömedvetande inom flygbranschen. Flygplanstillverkare, flygplatser och flygbolag har under 2000-talet tvingats finna teknologiska och effektiva metoder för att minska flygets miljöpåverkan. Miljöarbetet kommer vara en bärande del i det långsiktiga arbetet för alla i flygbranschen.

### Minskad orderingång för flygplanstillverkarna

Flygbolagen visar en uppenbar nedgång, vilket ger en minskning i de två största flygplanstillverkarnas orderböcker i jämförelse med perioderna 2005, 2006 och 2007, då antalet beställningar låg kring 1 000 flygplan per år. Under 2008 hade Boeing 657 och Airbus 756 beställ-

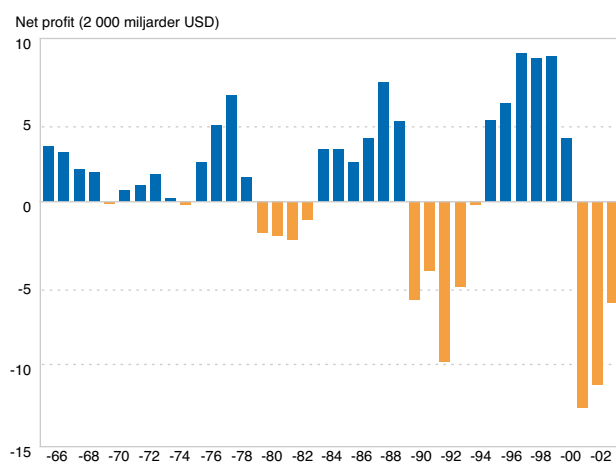


ningar av nya flygplan. Ett viktigt argument för flygbolagen att investera i nya flygplan är att kunna minska bränslekostnaderna.

## ÖVERLEVNAD FRAMFÖR UTVECKLING 2009

Det finns två faktorer som gör dagens flygkris till den allvarligaste i civilflygets historia. För det första har inte en liknande stagnation, som slår mot hela samhällen och branscher, uppvisats sedan 30-talets depression. För det andra, i ett historiskt perspektiv har tidigare flygkriser föregåtts av flera års nettovinster. Under 2000-talet har flygbolagen hittills endast genererat ett samlat ekonomiskt överskott vid ett tillfälle, nämligen 2007. Kontentan är att flygbolagen inte har de ekonomiska reserver som behövs för att kompensera dagens underskott, se figur 4.

FIGUR 4 Flygbolagens vinstutveckling



Källa: Helen Jiang and R. John Hansman, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA, *An Analysis of Profit Cycles in the Airline Industry*. American Institute of Aeronautics and Astronautics 2006.

## IATA spår en dystertid

Många anser att den dystra utvecklingen kommer att fortskrida under 2009 och att vi kommer att uppleva ytterligare konkurser och sammanslagningar av flygbolag. Enligt IATA:s<sup>29</sup> senaste prognos, från mars i, antas flygbolagens förluster under året uppgå till 4,7 miljarder dollar och intäkterna väntas minska med 12 procent vilket motsvarar 62 miljarder dollar.<sup>30</sup> Flygbolagens totala skulder kommer att uppgå till 170 miljarder dollar. När det gäller efterfrågan spår IATA att passagerarflyget minskar med 5,7 procent och fraktflyget med 13 procent under 2009.<sup>31</sup>

## Värst i Asien

Men det finns regionala skillnader i tillståndet på flygmarknaden. Värst drabbad är Asien där den negativa utvecklingen inom affärsresande och frakt tynger de asiatiska flygbolagen. Situationen förvärras ytterligare av att den asiatiska ekonomin i vissa fall kännetecknas av fritt fall. Nedgången i den omfattande exportindustrin i kombination med institutionella hinder för flygbolagen förutsägs resultera i en negativ tillväxt under 2009. Konsekvensen blir att de asiatiska flygbolagen väntas uppvisa en sammanlagd förlust på 1,7 miljarder dollar för 2009, något som är ett avsevärt sämre resultat än föregående prognos på minus 1,1 miljarder dollar. Sammanfattningsvis kommer efterfrågan i regionen enligt IATA att minska med 6,8 procent, men kapaciteten kommer endast att sjunka med 4 procent.

## Motsatt trend i Mellanöstern

En region som visar en annan trend är Mellanöstern, där de arabiska flygbolagen inte i samma omfattning drabbats av krisen. När flygbolagen i Europa, USA och Asien drar ned på sin kapacitet genomför flygbolag som Emirates, Qatar Airways, Etihad, Air Arabia m.fl. en kapacitetsökning med nya rutter på den intra-arabiska marknaden, och även på det interkontinentala linjenätet. IATA förutspår en ökning av efterfrågan med 1,2 procent under 2009, men samtidigt sker en kapacitetsökning med 3,8 procent som kommer att få konsekvenser för flygbolagens ekonomiska utfall, närmare bestämt en beräknad förlust på 900 miljoner dollar för 2009.

## USA väl rustat för kris

Många, inklusive IATA, bedömer att de amerikanska flygbolagen kommer att generera ett överskott på sammanlagt 100 miljoner dollar under 2009. Däremot kommer efterfrågan att sjunka med 7,5 procent, något som kompenseras av en kapacitetsreduktion på 7,5 procent. Det finns en viktig anledning till att den amerikanska flygmarknaden står bättre rustad inför 2009 än andra, nämligen balansen mellan efterfrågan och kapacitet. En effektiv och grundlig uppföljning av efterfrågan och utbud sedan slutet av 2007 har banat väg för en viss optimism inför 2009.

## Överkapacitet och förluster i Europa...

I Europa förväntas flygbolagen förlora 1 miljard dollar under 2009. En svag BNP-tillväxt på 2,9 procent och en minskning av efterfrågan på 6,5 procent, samtidigt som flygbolagens kapacitetsnedskärningar endast uppgår till 5,3 procent, bidrar till det negativa utfallet för Europa enligt IATA. Det kommer alltså att vara en överkapacitet, trots nedgången i efterfrågan i Europa.

## ...Latinamerika och Afrika

Slutligen kommer flygtrafiken i både Latinamerika och Afrika att sjunka med 7,8 procent. Oförmågan att genomföra kapacitetsneddragningar väntas resultera i förlust för såväl de latinamerikanska

som de afrikanska flygbolagen på 600 miljoner dollar i vardera regionen.

### EN VÄNDNING REDAN 2009?

På vilket sätt kommer dagens kris att sätta spår på flygmarknaden på längre sikt? Flygbolagen måste inse att trafiken behöver balanseras mellan efterfrågan och utbud och att verksamheten måste genomföras kostnadseffektivt. Krisen kommer även att kräva att stater och andra aktörer skapar kostnadseffektiva infrastrukturlösningar för flygtrafik-tjänst och flygplatser. Till slut måste flygbranschens företagsekonomiska förutsättningar sättas framför nationella intressen, och därför bör liberaliseringen och alla hinder på den globala arenan undanröjas.

Situationen på flygmarknaden är en tydlig spegling av tillståndet i den globala ekonomin. När andra sektorer påverkas fullt ut av förändring har flyget långt tidigare påverkats genom minskad efterfrågan på affärsresor och frakt. Men flygmarknaden är också en av de branscher som tidigast känner av återhämtning. Kanske märker flygbolagen en återhämtning redan under 2009?



Foto: Jean-Marie Skoglund

- 1 IATA.
- 2 Button Kenneth, "The impact of US-EU "Open Skies" agreement on airline market structures and airline networks" *Journal of Air Transport Management* 15 (2009) 59-71.
- 3 Airlines Industry Overview MIT, 2008.
- 4 SAS årsredovisning 2005.
- 5 Som exempel kan nämnas att Ryanair hedgade 80 procent av sitt bränslebehov på 124 dollar per fat under hösten 2008.
- 6 Många bedömare spår att de amerikanska flygbolagen kommer att generera vinst för 2009.
- 7 Aviation Week, februari 2009.
- 8 Ascend Online Fleets.
- 9 I januari 2009 genomfördes en sammanslagning av Alitalia och ärkerivalen Air One. Det nya privatägda bolaget domineras av Compagnia Aerea Italiana. Air France/KLM har 25 procent av det nya företaget.
- 10 LCC = Low Cost Carrier
- 11 För mer detaljerad information se Flygtendenser Nr 2 2008.
- 12 Exempel på samordningsfördelar är gemensamma flygplansköp och bränsleinköp (ex. Star Fuel Company), utnyttjande av kombinerat linjenät (code-sharing), utnyttjande av produkter, tjänster och flygplatsfaciliteter samt medarbetare. En del samordningsfördelar, såsom gemensamma flygplansinköp, har uteblivit.
- 13 Aktiemarknaden för flygbolag sjönk enbart i februari 2009 med 7 procent. Källa: IATA 2 mars 2008
- 14 Flera flygbolag, däribland Finnair, uppvisar en minskning av efterfrågan på resor till Asien och i synnerhet till Kina.
- 15 Den indiska flygmarknaden tredubblades i passagerarvolym mellan åren 2000 och 2008.
- 16 IATA, 23 mars 2009.
- 17 Aviation Strategy, december 2008.
- 18 Aviation Week, februari 2009.
- 19 Aviation Week, februari 2009.
- 20 Japan, med regionens största marknad, förväntas få en BNP-minskning på 5,5 procent under 2009.
- 21 IATA, mars 2009.
- 22 År 2000 utgjorde affärsresenärer 20 procent av AEA-flygbolagens passagerare. 2008 låg nivån på 7,8 procent. Källa: AEA
- 23 OAG, 18 februari 2009 och IATA, 19 februari 2009.
- 24 IATA, 3 mars 2009.
- 25 Se Flygtendenser 2 2008 för mer information om avtalets innehåll.
- 26 Cabotagetrafiken innebär att utländska flygbolag kan bedriva inrikestrafik i ett annat land.
- 27 Airneth Report 23 maj 2008.
- 28 ATI news 16 mars 2009.
- 29 I IATA (International Air Transport Association) ingår cirka 230 flygbolag som innehar 93 procent av flygtrafiken i världen.
- 30 Som jämförelse kan nämnas att efter 11 september 2001, minskade flygbolagens omsättning med 23 miljarder dollar under perioden 2000-2002, cirka 7 procent. IATA 23 mars 2009.
- 31 IATA 24 mars 2009.



## DE TIO STÖRSTA FLYGBOLAGENS OMSÄTTNING 2008

Flygbolag	Total omsättning i milj. USD	Nettoreultat i milj. USD	Nettovinstmarginal %	Antal anställda	Kommentar
Lufthansa Group	36 532	880	2,4	108 123	
FedEx	24 421	1 901	7,8	Na	Resultat gäller för 2007
Air France/KLM	34 434	1 068	3,1	Na	Resultat 070401–080331
AMR Corporation	23 766	-2 071	-8,7	Na	American Airlines och American Eagle)
Delta	22 697	-8 922	-39,3	84 306	
United Airlines	20 194	-5 348	-26,5	50 000	
Japan Airlines Corporation	19 641	149	0,8	53 000	Resultat gäller för 2007
British Airways	17 600	1 367	7,8	42 403	Resultat gäller för 2007
Continental Airlines	15 241	-585	-3,8	42 500	
ANA Group	13 109	565	4,3	29 000	Resultat gäller för 2007

Källa: ATI och flygbolagens hemsidor samt årsredovisningar

## DE TIO STÖRSTA FLYGBOLAGEN MÄTT I PASSAGERARE, KAPACITET OCH ANTAL FLYGPLAN 2008

Flygbolag	Antal passagerare i miljontal	Kabinfaktor %	RPK <sup>1)</sup> milj.	ASK <sup>2)</sup> milj.	Antal flygplan	Kommentar
Delta	106,1	81,7	198 036	243 073	443	
American Airlines	92,8	80,6	211 953	263 057	613	
Southwest Airlines	88,5	71,2	118 248	166 163	538	
Air France–KLM Group	74,8	80,8	207 227	256 314	607	
United Airlines	63,1	81,0	176 673	217 988	369	
China Southern Airlines	58,2	73,8	83 183	112 767	275	
Ryanair	57,6	82,2	61 983	75 403	169	
Lufthansa	57,1	78,6	126 014	160 398	253	
Japan Airlines	55,3	68,7	92 172	134 213	190	Resultat gäller för 2007
US Airways	54,8	81,7	97 456	119 309	351	
Continental Airlines	48,7	80,8	133 236	164 966	352	

Källa: ATI och flygbolagens hemsidor samt årsredovisningar

## DE STÖRSTA FLYGBOLAGEN I NORDEN, OMSÄTTNING, PASSAGERARE, KAPACITET OCH ANTAL FLYGPLAN 2008

Flygbolag	Omsättning i milj. USD	Nettoreultat i milj. USD	Antal passagerare i miljontal	Kabinfaktor %	Antal anställda	Antal destinationer 2008	Antal flygplan	Kommentar
SAS	6 394	-26,8	25,4	71,9	7 336	74	181	Nyckeltalen gäller endast SAS Norge, SAS Danmark, SAS Sverige och SAS International
Finnair	3 324	-61,4	8,3	75,2	9 595	72	66	
Icelandair	1 125	-82,9	Na	74,6	Na	16	19	
Norwegian	1 101	-1,3	7,5	78,7	1 400	62	43	
Widerö	530	Na	2,0	59,7	Na	44	30	
Blue1	303	Na	1,6	64,8	450	24	13	
Malmö Aviation	229 <sup>3)</sup>	19,4 <sup>3)</sup>	1,2	71,8	500 <sup>3)</sup>	4	9	
Cimber Sterling	Na	Na	1,0	58,7	650 <sup>3)</sup>	25	22	Cimber övertog 4 flygplan av typ B-737 av Sterling.
Skyways	Na	Na	0,7	54,7	Na	20	13	

Källa: ATI och flygbolagens hemsidor och årsredovisningar

<sup>1)</sup> RPK=betalda passagerarkilometer. Antalet betalade passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs.

<sup>2)</sup> ASK=offererade säteskilometer. Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs. <sup>3)</sup> 2007

## INTERVJU

## MALMÖ AVIATION OCH AIR CANADAS HANTERING AV KONJUNKTURNEDGÅNGEN

	<b>Malmö Aviation</b> <b>Bengt Roswall VD</b>	<b>Air Canada</b> <b>Anna Buchnea</b>
Vilka åtgärder har ni vidtagit till följd av konjunkturedgången?	Malmö Aviation har gjort en detaljerad planering för hur bolaget ska agera ifall det drabbas av ett substantiellt intäktsbortfall. Dock har man ännu inte haft anledning att iscensätta denna planering.	Kapaciteten har anpassats och dessa justeringar påbörjades under förra året. Några av linjerna trafikerats t.ex. bara under en del av året. Målsättningen enligt bolaget är att fortsätta tillgodose alla marknadens behov och behålla det utvecklade inrikes- och globala flyglinjenätet. Sen är det viktigt att ha en känslig prisstruktur, menar Anna Buchnea, och att hela tiden justera priser och bedöma vilka initiativ som ska användas i varje situation.
Hur påverkas investeringar i flygplansflottan av konjunkturedgången?	Inte alls, bolaget genomför planerade investeringar i befintlig flotta.	Enligt Air Canada är deras flygplansflotta yngre än flera andra bolags. Än så länge har bolaget inte genomfört några förändringar i fråga om investeringar på grund av det ekonomiska klimatet.
Hur påverkas destinationsutbud och kapacitet av konjunkturedgången?	Eftersom en hel del kapacitet har tagits ur marknaden (Sterling) planerar Malmö Aviation för minst oförändrad kapacitet i det korta perspektivet. Mycket stark efterfrågan på vissa linjer kan även leda till viss kapacitetsökning under första halvåret. Bolaget har vissa förhoppningar om att kunna utöka antalet destinationer ifall någon intressant dito blir "ledig".	Air Canada bedömer att de använder sig av ganska nya och bränslesnåla flygplan samt ser till att rätt flygplan används på rätt linje. Det handlar om att upprätthålla linjenätet och avgångarna genom att använda sig av mindre flygplansmodeller, menar Anna.
Hur har bemanningsituationen påverkas av den ekonomiska situationen?	Med avseende på antal anställda räknar Malmö Aviation med en svag minskning av antalet anställda under första halvåret, knuten till naturlig avgång.	Under förra året lades två baser för kabinpersonal ner (Halifax och Winnipeg), viss kabinpersonal varslades men har fått återgå till sin tjänst. Dessutom har antalet anställda inom ledning och administration minskat med 10 procent.
Hur bedömer ni utvecklingen på flygmarknaden de kommande tre åren?	Bengt Roswalls bedömning, eller gissning, är att inrikesmarknaden är fortsatt svag totalt sett, med risk för accelererande nedgång, under 2009 och början av 2010. Längre fram än så vill han inte sia om och menar att de lever snarare vecka för vecka just nu!	Air Canada tycker själva att de har en bra position för att möta framtida utmaningar genom sin stabila kassa, ett lägre oljepris och genom ett omfattande kostnadsbesparingsprogram. Den största utmaningen för bolaget är de kommande pensionsavgångarna, berättar Anna.

Helen Jakobsson, helen.jakobsson@transportstyrelsen.se

# BRÄNSLEPRISER OCH FLYGBOLAGENS HEDGING

Bränsle är vanligen flygbolagens största kostnad efter löner. Samtidigt är bränslepriserna lättrorliga, vilket gör att de flesta större flygbolag ägnar sig åt någon typ av bränslehedging.<sup>1</sup> Fram till mitten av 2008 ökade oljepriserna trendmässigt till nivåer över 140 dollar fatet, och många flygbolag som hade låst priserna på nivåer i vissa fall långt under spotpriset gjorde betydande vinster på sina kontrakt i olja.

I spåren av finanskriserna och lågkonjunkturen rasade oljepriset under det andra halvåret 2008 och uppgick i slutet av året till nivåer under 50 dollar fatet. Flygbolag, som tidigare gjort vinster på sin hedging, redovisade nu i stället lika stora förluster på kontrakten. Med anledning av bränsleprisutvecklingen har många flygbolag sett över sina hedgingstrategier och minskat sina positioner inför 2009 och 2010.<sup>2</sup> Vissa bolag förlorade också delar av sin hedging med anledning av konkursen i Lehman Brothers.<sup>3</sup> I den här artikeln diskuteras syftet med flygbolagens hedging och några möjliga sätt att hedga.

## FLYGBOLAGEN OM HEDGING

Översatt från engelska betyder hedge skydd eller gardering och betecknar vanligen möjligheten att säkra investeringar mot oväntade förändringar på en marknad. Det kan t.ex. röra sig om större företag som använder sig av hedging för att säkra framtida intäkter eller kostnader i en utländsk valuta gentemot sin hemmamarknadsvaluta.

De flesta flygbolag som använder sig av hedging säger sig framför allt göra detta i syfte att dämpa vinsternas eller bränslekostnadernas

svängningar och för att skapa en bättre förutsägbarhet när det gäller framtida kostnader. Exempelvis Finnair anger i sin årsredovisning att bolaget använder sig av olika metoder för hedging för att utjämna framtida prisfluktuationer vid inköp av jetbränsle<sup>4</sup>, medan Lufthansa skriver att syftet med hedgingen är att reducera intäktsvolatiliteten.<sup>5</sup> SAS uttrycker i stället syftet med hedgingen som att den ger bolaget tidsutrymme att anpassa verksamheten och priserna till oljeprisutvecklingen.<sup>6</sup>

Ett flygbolag, vars hedgingstrategi skiljer sig mot de flesta andra flygbolags, är Southwest. Bolaget anger att man använder sig av hedging för att skydda sig mot ökande bränslekostnader, dvs. för att öka vinsten snarare än att utjämna dess volatilitet.<sup>7</sup>

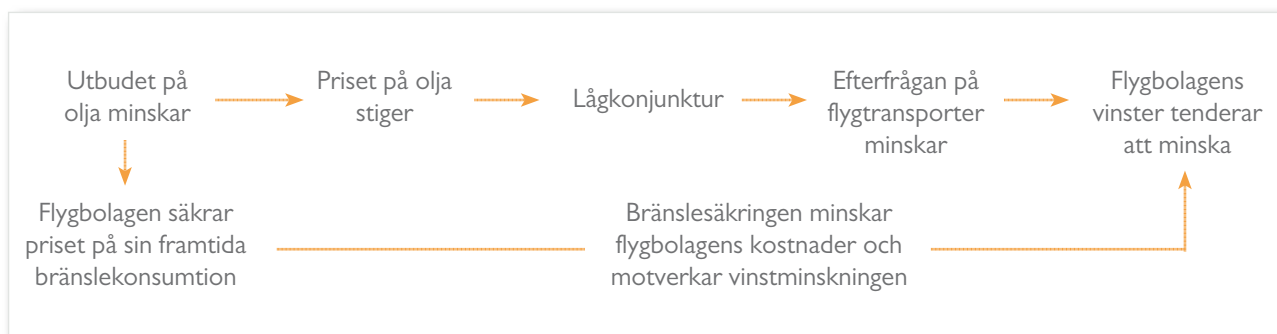
## HEDGING OCH UTJÄMNING AV VINSTER OCH KOSTNADER

Bränsleprisutvecklingen påverkas av ett stort antal faktorer på såväl utbuds- som efterfrågesidan. På kort sikt bestäms utbudet av olja av producentländerna, däribland OPEC som står för cirka 35 procent av världens oljeutbud.<sup>8</sup> En stor del av världens oljeproduktion sker i länder där det råder politisk instabilitet, och ökad risk för väpnad konflikt i dessa får stort genomslag i oljeprisutvecklingen.

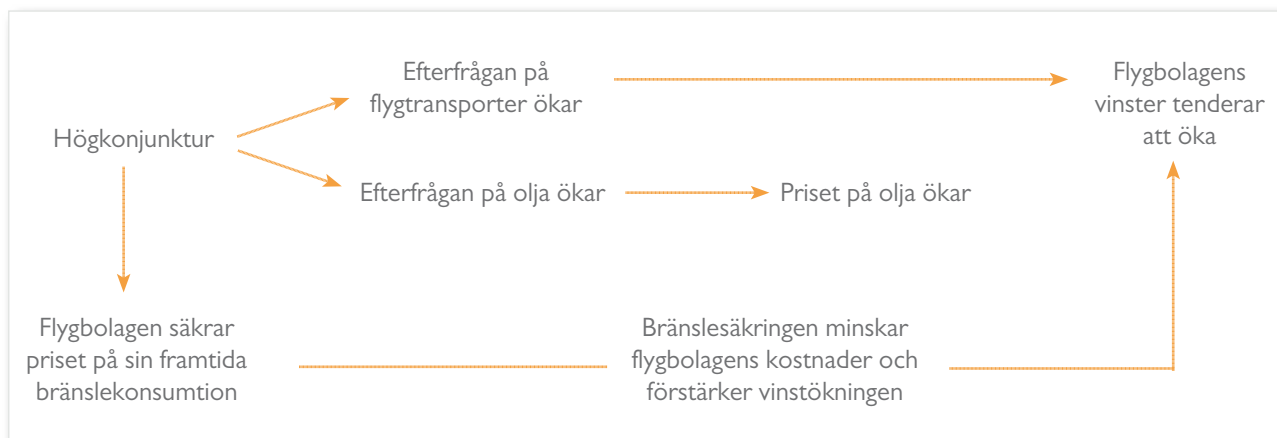
Under oljekriserna på 70- och 80-talen, och i samband med Gulfkriget, var det framför allt utbudet av olja som minskade och drev upp oljepriserna. Oljeprisökningarna dämpade i sin tur aktiviteten i den globala ekonomin.

I en situation där oljeprisförändringar är utbudsstyrda, medverkar en framgångsrik bränslesäkring till att dämpa flygbolagens vinstvolatilitet, se figur 1. Det beror på att bränsleprisökningarna sammanfaller med en dämpad efterfrågan på flygresor.

FIGUR 1 Utbudsstyrd bränsleprisökning



FIGUR 2 Efterfrågestyrd bränsleprisökning

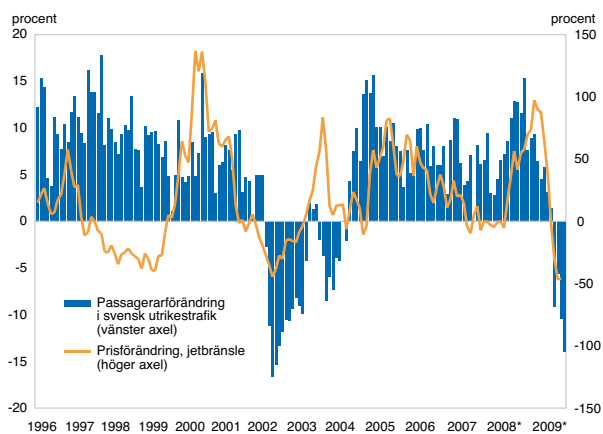


Bränslepriserna påverkas även av förändringar i efterfrågan på olja. Under våren och sommaren 2008 steg oljepriserna kraftigt och orsaken sades framför allt vara en ökad efterfrågan på energi från tillväxtländer i Asien.

I en situation där bränsleprisutvecklingen drivs av en ökad ekonomisk aktivitet, kan resultatet av en framgångsrik hedging bli ett annat än det ovan beskrivna, eftersom oljeprisökningar då sammanfaller med en ökad ekonomisk aktivitet (se figur 2). I stället för att dämpa volatiliteten, kan hedgingen medverka till att förstärka den.

Beroende på omständigheterna kan således hedging leda till såväl att dämpa vinstvolatiliteten som att förstärka den. Sedan slutet av 1990-talet har bränsleprisutvecklingen huvudsakligen samvarierat med efterfrågan på flygresor (se figur 3), och flygbolagens hedging riskerar därför att förstärka vinsternas svängningar om hänsyn inte tas till detta.

FIGUR 3 Svensk utrikestrafik- och jetbränsleprisutveckling



Källa: SCB och ELA

När det gäller utjämning av kostnader förknippade med bränsle, gör en framgångsrik hedgingstrategi att effekten av bränsleprisförändringar fördröjs, vilket kan skapa ett tidsutrymme för flygbolagen att anpassa sin verksamhet till nya förutsättningar.

### HEDGING OCH VINSTÖKNING

Ett fåtal flygbolag, varav det mest kända är Southwest, använder bränslesäkring i det uttalade syftet att skydda sig mot ökade bränslekostnader. Att använda hedging för att minska kostnader och därmed öka vinsterna kan jämföras med framgångsrik spekulation i olja från flygbolagets sida.<sup>9</sup> Southwest var under en längre tid framgångsrikt i sin hedgingstrategi. Mellan år 2000 och år 2007 sparade bolaget drygt tre miljarder dollar i bränslekostnader genom sitt hedgingprogram och bolaget fortsatte att säkra en stor andel av sin bränslekonsumtion under år 2008.<sup>10</sup> När bränslepriserna rasade under det andra halvåret 2008 vändes vinsterna emellertid till förlust. Det fjärde kvartalet 2008 redovisade Southwest nettokostnader på 117 miljoner dollar orsakade av bolagets bränslehedging.<sup>11</sup> Med anledning av bränsleprisfallet minskade Southwest sina bränslepositioner år 2009.

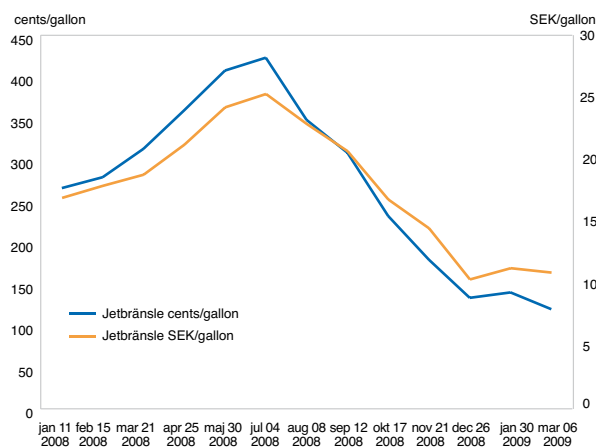
Southwests erfarenheter illustrerar svårigheterna med att använda sig av hedging i syfte att dämpa kostnadsutvecklingen. Råvarumarknaderna bevakas av professionella handlare, och för att sänka sina kostnader behöver flygbolaget vara mer framgångsrikt i att förutsäga bränsleprisutvecklingen än majoriteten av de handlare som agerar på råvarumarknaderna.

### BRÄNSLEPRISER OCH VALUTAFÖRÄNDRINGAR

Flygbränsle och olja handlas och kvoterar i dollar. Flygbolag med hemvist och huvudsaklig verksamhet utanför USA har därför ytterligare en osäkerhetsfaktor i den nationella valutans utveckling gentemot dollar.

Den kraftiga oljeprisuppgången första halvåret skedde samtidigt som dollarns valutakurs försvagades mot bl.a. euro och svenska kronor. När bränslepriserna sjönk det andra halvåret förra året stärktes dollarkursen mot en stor del av världens valutor. Effekten av detta har blivit att de bränslepriser som t.ex. svenska flygbolag möter i svenska kronor har utjämnats, se figur 4.

FIGUR 4 Pris på jetbränsle i USD och SEK



Källa: ELA och Riksbanken

## AVSLUTANDE KOMMENTARER

Fram till mitten av förra året sänkte många flygbolag sina bränsle-kostnader med hjälp av hedging. Det fick flera bolag att öka sina hedgingandelar, och även bolag som vanligtvis inte använder sig av detta följde majoriteten. När sedan bränslepriset rasade i slutet av förra året, såg många bolag över sina hedgingstrategier och flera bolag har därefter sänkt sina hedgingandelar inför 2009 och 2010. Huruvida det avspeglar en långsiktig strategiförändring kommer att visa sig när konjunkturen, och därmed bränslepriset, åter vänder uppåt.

## FAKTA

Flygbolagen använder sig av en rad olika instrument för att hedga sin bränslekonsumtion. Hedging sker i både flygbränsle och olja. Vid hedging i olja tillkommer risken att relationen mellan bränsleprisutvecklingen och oljeprisutvecklingen förändras. Några av flygbolagens alternativ till hedging beskrivs nedan. De flesta hedgingavtalen regleras finansiellt.

### SWAPPAR

Ett swapavtal innefattar egentligen två transaktioner: köp (försäljning) av t.ex. bränsle idag och försäljning (köp) av samma mängd bränsle vid en given tidpunkt i framtiden till ett givet pris.

### TERMINER

Vid köp av bränsle på termin, ingår ett bolag avtal om att köpa bränsle vid en framtida tidpunkt till ett givet pris.

### KÖP- OCH SÄLJOPTIONER

En köpoption (call option) ger bolaget rätten att köpa en given mängd bränsle till ett givet pris vid en framtida tidpunkt. Bolaget måste emellertid inte genomföra köpet. En säljoption (put option) ger bolaget rätten, men inte skyldigheten, att sälja bränsle vid en framtida tidpunkt till ett givet pris. Optioner är förknippade med premiekostnader och lägre risk än exempelvis terminskontrakt.

### COLLARS

Collars betecknar en kombination av köp- och säljoptioner som säkrar priset på bränsle inom ett intervall. Den praktiska hanteringen av collars kräver en relativt stor insats från flygbolaget.



<sup>1</sup> Hedgingen kan ske i såväl flygbränsle som olja, men utbudet på hedging-instrument är större när det gäller olja.

<sup>2</sup> Exempel på flygbolag som minskat sina positioner är Air France-KLM, Thai Airways, Singapore Airlines och Southwest.

<sup>3</sup> Exempelvis Lufthansa.

<sup>4</sup> Finnairs årsredovisning 2008.

<sup>5</sup> Lufthansas årsredovisning 2008.

<sup>6</sup> SAS årsredovisning 2008.

<sup>7</sup> Southwests årsredovisning 2007.

<sup>8</sup> OPEC, Monthly Oil Market Report, Oktober 2007.

<sup>9</sup> Morrell, P and Swan, W, Airline Jet Fuel Hedging: Theory and practice, Transport Reviews 2006:26.

<sup>10</sup> Southwest årsredovisning 2007.

<sup>11</sup> Southwest redovisning för det fjärde kvartalet 2008.

Christina Berlin, christina.berlin@transportstyrelsen.se

# BETYDELSEN AV MYNDIGHETERNAS EKONOMISKA TILLSYN

Hur viktig är finansiell stabilitet för flygsäkerheten? Påverkas säkerheten av den ekonomiska krisen? Hur arbetar luftfartsmyndigheter med ekonomisk tillsyn, och vad gör de om bolag uppvisar svaga resultat? Vilka aktörer är föremål för granskning? Och hur fungerar tillsynen i Sverige jämfört med den i andra länder? Dessa och liknande frågor ställer sig med stor sannolikhet såväl passagerare som anställda inom luftfartssektorn i och med att den finansiella krisen är ett faktum. I den här artikeln presenteras den svenska luftfartsmyndighetens arbete tillsammans med en genomgång av den brittiska myndighetens tillsyn av flygbolag i Storbritannien.

## DEN SVENSKA LUFTFARTSMYNDIGHETENS EKONOMISKA TILLSYN

### Vilka granskas, och när?

Alla flygbolag som mot betalning utför lufttransport av passagerare, post och/eller gods måste ha en operativ licens.<sup>1</sup> När flygbolaget första gången ansöker om en operativ licens måste ledningen eller ägarna visa att de kan uppfylla både faktiska och potentiella åtaganden under 24 månader från och med driftstarten. De ska också ha täckning för rörliga<sup>2</sup> och fasta<sup>3</sup> kostnader i enlighet med den upprättade verksamhetsplanen, utan att intäkter från driften de tre första månaderna räknas in.<sup>4</sup> Utöver det kontrolleras ägarförhållanden och att bolaget har nödvändiga försäkringar.

Den tillsyn som bedrivs syftar bland annat till att skydda passagerare och övriga verksamhetsutövare i branschen. Dessutom ska tillsynen beakta så att inte någon icke EU medborgare äger en majoritet av ett flygbolag inom EU, och att flygbolaget till största delen finansieras med medel som genererats inom gemenskapen.

När det gäller flygbolagen kan myndigheten när som helst utreda den ekonomiska situationen, speciellt om det finns ”tydliga tecken” på att ett luftfartsföretag med licens har ekonomiska problem. Utredningen kan leda till att licensen återkallas, antingen tillfälligt eller permanent. Vidare finns möjligheten att bevilja tillfälliga licenser i väntan på en ekonomisk omorganisation. I flygbolagen utförs den ekonomiska granskningen genom en årlig tillsyn, i samband med förnyelse av drifttillstånd, vid förändringar i verksamheten och vid

indikationer om ekonomiska problem. Myndigheten kan i dessa fall tidsbegränsa den operativa licensen, om en ekonomisk omorganisation är möjlig, eller i sista hand återkalla den.

Det är inte bara flygbolag som kontrolleras av myndigheten. Även flygplatser och flygtrafikledning ses över. Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll<sup>5</sup> och flygtrafikledningens<sup>6</sup> kostnader kontrolleras. Flygplatser och flygtrafikledning ska drivas i enlighet med kostnadstäckningsprincipen.<sup>7</sup>

### Tillsynen av flygbolagen i praktiken

Den ekonomiska tillsyn som den svenska luftfartsmyndigheten bedriver består av flera delar. En del av granskningen består i att upprätthålla en dialog med licensinnehavarna. Genom dialogen är det möjligt att fånga upp ekonomiska problem i ett tidigt skede inom bolaget. Ledningen eller ägarna kan även själva uppmärksamma myndigheten på att just nu kanske inte bolaget går riktigt så bra som planerat. Om bolaget på eget initiativ påtalat för myndigheten att bolaget inte går som förväntat, eller om myndigheten själv har noterat detta, ska företaget presentera en åtgärdsplan som beskriver vilka insatser som ska genomföras för att få ordning på den finansiella ställningen. Det är naturligtvis viktigt att insatserna är realistiska och är möjliga att genomföra. En annan del är den ekonomiska bedömningen. Till denna del hämtas material från t.ex. Bolagsverket och Upplysningscentralen (UC). Dessutom kan detta material kompletteras med uppgifter som inhämtats från möten med innehavarna av drifttillstånd. En del av den ekonomiska bedömningen är att studera företagets kassaflöden,<sup>8</sup> som ofta ger en bättre bild av dem än vad resultaträkningen gör. En resultaträkning ger inte alltid en korrekt bild av företaget. Det är dock alltid viktigt att väga in flera faktorer i en bedömning av ett företag. Om företaget har stora lånekostnader, vad händer då om räntorna stiger? Hur stora personalkostnader har företaget, och vad händer t.ex. om lönekostnaderna stiger? Hur har oljepriset utvecklats? Hur kommer valutakurser att påverka företaget? När företag ska bedömas måste en helhetssyn tillämpas.

Ett av de allra första tecknen på att ett flygbolag börjar gå sämre i ekonomiskt hänseende är försenade inbetalningar av skulder. Bolag som befinner sig i något slags finansiellt trångmål skjuter ofta på inbetalningar av t.ex. skatt eller arbetsgivaravgifter. Detta är en varningsklocka för myndigheten.

### Vad händer om flygbolaget går i konkurs?

Då en köpare betalar en vara eller tjänst i förskott finns alltid en viss risk att förlora pengarna utan att få det man har betalat för. Om



ett flygbolag går i konkurs blir den inbetalda biljetten en så kallad oprioriterad fordran, som hamnar ganska långt ner på den lista av företag, organisationer och personer som har fordringar på flygbolaget. Den ”huvudregeln” gäller i samband med köp av reguljära resor. För paketresor (ett upplägg med resa och andra arrangemang) gäller andra regler. Paketresor omfattas av resegarantilagen (SFS 1972:204) som innebär att researrangören ska ställa en ekonomisk säkerhet till Kammarkollegiet.<sup>9</sup> Läs gärna mer om passagerares rättigheter på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

## EKONOMISK TILLSYN AV FLYGBOLAG I STORBRITANNIEN

### Nya bolag

I Storbritannien arbetar man på liknande sätt som i Sverige med tillsyn över bolag som ansöker för operativ licens.<sup>10</sup> Den brittiska luftfartsmyndigheten, CAA UK,<sup>11</sup> är förebild för hur den svenska myndigheten arbetar med ekonomisk tillsyn idag. Myndigheten har ca 26 större flygbolag (med flygplan som har fler än 20 säten) att utöva tillsyn på.<sup>12</sup>

Precis som i Sverige måste nya flygbolag i Storbritannien visa dels att de kan fullfölja sina faktiska och potentiella åtaganden, dels att de kan klara av att betala sina fasta och rörliga kostnader under en tremånadersperiod, utan några intäkter från verksamheten.

I samband med att flygbolagen ansöker om ett driftstillstånd hos myndigheten måste de lämna en tvåårig affärsplan som visar kassaflöde och balansräkning (tillgångar och skulder) redovisat per månad. Dessutom ska de kunna visa att de har täckning för alla kostnader som kan uppkomma i samband med uppstart. Alla gjorda antaganden ska redovisas tydligt, och alla underlag för hur avkastningen har beräknats ska visas upp. Vidare måste t.ex. planerade marknadsföringsinsatser, ledningens erfarenhet och finansiering redovisas. Därtill ska passagerarutveckling och företagets tillväxtpotential presenteras.

I bedömningen av flygbolaget analyserar myndigheten bl.a. ledningen, affärsrisker (marknadsandel, valda kundsegment, produktstrategier, konkurrensförhållanden och distributionsstrategier) och finansiella risker (tillväxt och lönsamhetsutveckling). I den finansiella bedömningen studeras särskilt det som inkomsten från verksamheten baseras på, dvs. hur passagerarmixen ser ut, kabinfaktor<sup>13</sup> samt andra inkomster från tjänster som inte är direkt knutna till biljetten. Därtill bedöms rörliga kostnader; passagerarrelaterade kostnader såsom skatter, administration etc. och kostnader som är direkt knutna till driften såsom bränsle, landningsavgifter, underhåll etc. Alla gjorda antaganden ska vara realistiska. Förutom en noggrann genomgång av flygbolagen görs en bedömning av marknadens utveckling och passagerarnas efterfrågan.

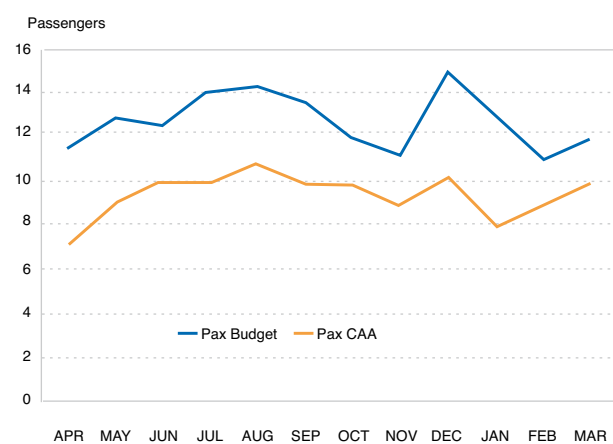
### Utmaningar för nya flygbolag

För flygbolag brukar uppstartsfasen ta längre tid än förväntat och kostnaderna brukar bli högre än beräknat. Dessutom brukar ibland

inlärningskurvan<sup>14</sup> för ett företag underskattas. För en del av flygbolagen brukar inte marknadsföringsbudgeten vara tillräcklig (ibland kan bolagen behöva sälja rabatterade resor för att attrahera nya passagerare och lyckas de inte med t.ex. detta blir avkastningen lägre än beräknat). Det är dessutom ganska vanligt att operativa kostnader blir högre än beräknat och att bolaget drabbas av oväntade kostnader som är kopplade till tredje part.

I flera sammanhang har den brittiska myndigheten korrigerat alltför optimistiska bedömningar av såväl företags räkenskaper som marknads utveckling, se figur 1.

**FIGUR 1** Passagerarutveckling för ett nyetablerat bolag, skillnader mellan flygbolagets bedömning och den brittiska myndighetens uppgifter om verklig utveckling



Källa: CAA UK, 2008

### Tillsyn av befintliga flygbolag

När tillstånd har beviljats fortsätter luftfartsmyndigheten att bevaka bolagens finansiella ställning. Flygbolagen måste t.ex. visa årliga budgetar och månadsvis redovisa verkliga respektive budgeterade siffror samt ställa dem i relation till föregående år. I budgetarna gör myndigheten en bedömning av hur realistiska alla antaganden är, både i relation till föregående år och i jämförelse med konkurrenter. Vidare bedöms planerad expansion av flygplansflottan och ev. företagsförvärv. Precis som den svenska myndigheten analyserar de svenska flygbolagen, studerar den brittiska myndigheten kassaflöden eftersom ett positivt kassaflöde ofta är nyckeln till överlevnad hos flygbolag.

### Varningssignaler

Myndigheten brukar speciellt studera flygbolagens avkastning i relation till trender med avseende på kabinfaktorn, att flygbolaget har kontroll över sina kostnader och sitt kassaflöde, samt om och hur de kan hantera ett sämre läge med t.ex. färre antal passagerare. Speciella varningssignaler kan handla om att avkastningen minskar, att antalet flygna timmar minskar, att bolaget går med förlust, att balansräkningen är svag, att skulderna ökar eller att transaktioner som inte verkar stämma har genomförts inom bolaget.

Om någon av dessa signaler identifieras kontakter myndigheten ofta bolaget och tillsammans går de igenom planerad strategi och bokföring. En viktig del är att kunna urskilja hur medveten ledningen är om bolagets finansiella ställning, dvs. om de blundar för problemen och tror att allt kommer "att ordna sig" eller om bolaget går så dåligt att ledningen inte längre kan kontrollera verksamheten.

### TILLSYNSARBETET AVSETT ATT SKYDDA

Den ekonomiska tillsynen är till för att skydda passagerare och andra bolag i branschen. Om ett flygbolag inte bedöms kunna fullfölja sina åtaganden, kan deras drifttillstånd dras in. Ett flygbolag som befinner sig i ekonomiska svårigheter kanske börjar missköta sitt flygplansunderhåll och ger personalen orimliga förutsättningar, vilket kan komma att påverka flygsäkerheten. Luftfartsmyndigheterna har här en viktig roll att spela, eftersom det är de som beviljar företagen en operativ licens, ett drifttillstånd; med andra ord en möjlighet att bedriva en verksamhet som påverkar många individer.

Genom att den ekonomiska krisen blev ett faktum torde tillsynen över flygbolagens ekonomi bli allt viktigare. I Storbritannien anger de att arbetssättet egentligen inte har förändrats på grund av krisen, de har under en lång tid genomfört noggranna analyser av flygbolagen och dess omvärld. Möjligtvis har de försökt att ha en tätare kontakt med bolagen och ställer fler frågor till dem. Ett problem för flera bolag inte bara i Storbritannien är de har bundit bränslekostnaderna genom hedging-avtal<sup>15</sup> i samband med att oljepriserna var höga, och nu när priserna på olja har sjunkit sitter bolagen kvar med det som idag kan anses vara ganska oförmånliga avtal, men dessa avtal ses nu över.

Avslutningsvis, tillsynen i Storbritannien är väl utvecklad och genom samarbetet mellan myndigheterna har den svenska myndigheten fått möjlighet att lära sig mer om ekonomisk riskbedömning av flygbolag, vilket innebär fördelar för såväl passagerare som andra bolag i branschen.



- <sup>1</sup> Rådets förordning (2407/92) om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag. Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning).
- <sup>2</sup> Rörliga kostnader är kostnader som varierar i relation till den volym som tillverkas eller de tjänster som produceras.
- <sup>3</sup> Fasta kostnader varierar inte i relation till producerad volym. Exempel på dessa kan vara lokalhyra och personal. Men fasta kostnader är ofta bara fasta så länge företaget ökar sin producerade volym till en viss gräns.
- <sup>4</sup> Rådets förordning (2407/92) om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.
- <sup>5</sup> Luftfartsstyrelsens föreskrifter (2007:77) om gemensamt avgiftutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, Förordning (2004:110) om luftfartsskydd.
- <sup>6</sup> Förordning (EG) 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för tillhandahållande av flygtrafikledning samt vägledande ICAO doc 9082.
- <sup>7</sup> Full kostnadstäckning innebär att myndigheten ska beräkna avgifterna så att intäkterna täcker samtliga kostnader förenade med verksamheten – både de direkta kostnaderna och en andel av de indirekta kostnaderna. För att uppnå full kostnadstäckning i verksamheten bör myndigheten beräkna avgiftsnivån så att den långsiktiga självkostnaden täcks, dvs. kravet på full kostnadstäckning bör gälla på några års sikt. Full kostnadstäckning gäller som huvudregel som ekonomiskt mål för avgiftsbelagd verksamhet om inget annat har beslutats. Detta framgår av 5 § avgiftsförordningen (1992:191). Ekonomistyrningsverket (2008) [www.esv.se](http://www.esv.se).
- <sup>8</sup> Visar företagens in- och utbetalningar. En kassaflödesanalys visar kassaflöde från rörelseverksamheten, kassaflöde från investeringsverksamheten och kassaflöde från finansieringsverksamheten. Kassaflödesanalysen speglar bland annat hur mycket kontanta medel företaget har, hur anläggningstillgångar har finansierats, varifrån de kontanta medlen kommer. Dessutom speglar kassaflödet självfinansieringsgraden och internt tillförda medel.
- <sup>9</sup> Kolla att researrangören har ställt tillräcklig säkerhet hos Kammarkollegiet.
- <sup>10</sup> Rådets förordning (2407/92) om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag. Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning).
- <sup>11</sup> Civil Aviation Authority UK.
- <sup>12</sup> David Jewell, CAA UK, 2009-03-25.
- <sup>13</sup> Kabinfaktor motsvaras av kvoten mellan antalet betalande passagerare i ett passagerarflygplan under en flygning och maximalt tillåtet antal passagerare i flygplanet.
- <sup>14</sup> Eller Experience curve – lägre kostnad per enhet ju större volym som produceras. Baseras på tre delar; lärande (ju fler gånger en anställd utför ett arbete desto mer effektivt kommer han/hon att arbeta) stordriftsfördelar (minskning av kostnader per enhet ju fler enheter som produceras) och hur arbetskraft/kapital kan ersätta varandra (när produktionsvolymen ökar kan en organisation ersätta arbetskraft med kapital, eg. avancerad produktionsmetod – färre anställda eller mindre avancerad produktion – fler anställda).
- <sup>15</sup> En strategi där bolaget genom en bedömning av den framtida användningen av t.ex. råvara säkrar möjligheten att köpa in råvara till ett visst förutbestämt pris.



Christina Berlin, christina.berlin@transportstyrelsen.se

## SAMORDNAT LUFTRUM – MINSKADE KOSTNADER?

Brist på effektivitet inom luftrummet kostar tid, drivmedel och pengar för flygpassagerare och andra luftrumsanvändare.<sup>1</sup> Ett sätt att minska dessa onödiga kostnader kan vara att upprätta ett gemensamt europeiskt luftrum. Luftfartens hållbarhet kan förbättras genom kortare flygvägar och bättre samordning av ankomst- och avgångstider. Den hårda konkurrensen inom luftfarten har kommit att innebära minskade kostnader och lägre biljettpriser, men för flygtrafikledningen har istället kostnaderna ökat.



### FLYGLEDDNINGEN, FLYGKONTROLLTJÄNSTEN OCH DET FRAGMENTERADE LUFTRUMMET

Luftfarten är en internationell, gränsöverskridande verksamhet även om flygkontrolltjänsten är nationellt organiserad. När ett luftfartyg passerar ett nytt nationellt luftrum möter piloterna olika leverantörer av flygtrafiktjänster. Flygkontrolltjänsten tillhandahåller infrastruktur åt drygt 25 000 flygningar som görs varje dag via någon av Europas 100 största flygplatser. Kostnaderna för tjänsten uppgår till ungefär 7 miljoner euro och motsvaras av ungefär 6 procent av den totala kostnaden för en genomsnittlig flygning.

### KORT OM FUNKTIONELLA LUFTRUMS- BLOCK – FAB

Med begreppet funktionellt luftrumsblock avses en metod för att organisera det övre luftrummet. Den baseras på ekonomisk och operationell effektivitet samt säkerhet och rättvisa, och inte på nationella gränser.<sup>2</sup>

Arbetet med det europeiska, gemensamma luftrummet inleddes för ungefär 10 år sen och idag omfattar den europeiska luftfartsmarknaden 37 länder och fler än 500 miljoner invånare.<sup>3</sup> Etableringen av funktionella luftrumsblock (FAB – Functional Airspace Block) är en del av arbetet med det europeiska, gemensamma luftrummet (Single European Sky – SES<sup>4</sup>) och det är genom de funktionella luftrumsblocken som det gemensamma, europeiska luftrummet ska upprättas.

Avsikten med att samordna länders luftrum är att minska det fragmenterade övre luftrummet som finns ovanför länderna inom EU,<sup>5</sup> och samarbetena kring luftrumsblocken syftar till att öka kostnadseffektiviteten och kapaciteten i flygledningen. Tanken är också att åstadkomma en lägre undervägsavgift samt en förbättrad flygsäkerhet.<sup>6</sup>

I förordning EG nr 549/2004 återfinns följande definition ”Ett luftrumsblock grundas på operationella krav som avspeglar behovet av en mer integrerad luftrumsförvaltning oavsett nuvarande gränser”.<sup>7</sup>

Ett FAB kan med andra ord inkludera hela eller delar av en stats luftrum och för de multinationella luftrumsblocken måste alla länder vara överens. Detta innebär att det inte bara finns ett sätt att arrangera ett samordnat luftrum, utan flera, och vad som inkluderas i ett FAB beror på medlemsstaten/medlemsstaterna som ingår.

Enligt regelverket för det europeiska, gemensamma luftrummet<sup>8</sup> måste medlemsstaterna utveckla luftrumsblock som grundar sig på kriterierna:


- bevisat hög flygsäkerhet
- optimerad användning av luftrum och trafikflöden
- optimerad användning av tekniska och mänskliga resurser
- smidig överföring av ansvar vad gäller flygkontrolltjänst mellan flygtrafikledningsenheter
- försäkran om att konfigurationer av det övre och undre luftrummet är förenliga
- att regionala överenskommelser som ingåtts inom ICAO är uppfyllda
- att regionala avtal respekteras (speciellt de som involverar tredje länder i Europa)

### SVERIGES SAMARBETEN MED FUNKTIONELLA LUFTRUMSBLOCK

Sveriges arbete med de funktionella luftrumsblocken består av nordiska samarbeten. Svenska Luftfartsverket bildar tillsammans med danska Naviair ett bolag som genom programmet NUAC hanterar ett luftrumsblock som omfattar de båda ländernas luftrum. Nästa steg blir en utvidgning till ett större block som inkluderar inte bara Sverige och Danmark utan fler nordeuropeiska länder, och detta hanteras av NEAP (North European ANS<sup>9</sup> Providers).

### NUAC

Arbetet med NUAC-programmet inleddes officiellt under 2006. För att sköta det funktionella luftrumsblocket inom Sverige och Danmark planerar Luftfartsverket och dess danska motsvarighet, Naviair, att bilda ett gemensamt bolag som går under arbetsnamnet NUAC HB. Luftfartsverkets styrelse har nyligen lämnat in en ansökan till regeringen som avser bildandet av NUAC HB.<sup>10</sup> Planen är att totalt ca 700 personer (från såväl Luftfartsverket som Naviair) ska arbeta för bolaget, men bara ca 50 anställda i bolaget. Bolaget ska hantera all en-route trafik samt approach till Arlanda, Bromma, Sturup och Kastrup.<sup>11</sup> Enligt planen ska NUAC HB etableras 2009, då även de funktionella luftrumsblocken ska deklarerars. Bolaget övertar driften som leverantör av flygtrafiktjänst under 2011 och kommer att ha sitt säte i Sverige. Det slutgiltiga beslutet tas dock under vecka 19, 2009. NUAC-programmet finansieras av Luftfartsverket, Navi-



”  
*Luftfartens hållbarhet kan  
förbättras genom kortare  
flygvägar och bättre  
samordning av ankomst-  
och avgångstider.*

air samt TEN-T<sup>12</sup> medel När NUAC HB sen blir leverantör ersätter Luftfartsverket och Naviair verksamheten i vanlig ordning. Inom NUAC arbetar de just nu dels med att etablera bolaget, dels med att tillsammans med luftfartsmyndigheterna möjliggöra en deklarerat av Sveriges och Danmarks FAB.<sup>15</sup>

### NEAP

Den svenska flygtrafiktjänstorganisationen LFV/ANS ingår även som en del i North European ANS Providers (NEAP). En förbättrad flygsäkerhet var den främsta anledningen till att etablera NEAP. Men NEAP-ländernas luftrumsblock upprättas även för att bidra till ett förbättrat klimat genom en minskning av utsläpp och med tanke på kunderna, dvs. luftrummet nyttjare.<sup>14</sup>

INEAP ingår förutom den svenska flygtrafiktjänstorganisationen ytterligare sju länder: Island, Irland, Norge, Finland, Estland, Lettland och Danmark genom sina respektive flygtrafikorganisationer: ISAVIA, IAA, Avinor, Finavia, Estonian ANS, Latvijas Gaisa Satiksmes

LGS och Naviair. De organisationer som ingår har tillsammans tagit fram en projektplan inklusive en vision för hur flygledningen ska utvecklas under de kommande 20 åren.<sup>15</sup> De flygtrafiktjänstorganisationer som ingår i NEAP länkas samman av ett "memorandum of co-operation". Luftfartsverket är resursmässigt den största organisationen och har varit med i alla olika skeden i planeringen, därför har NEAP Programme Office placerats i Sverige på Arlanda.<sup>16</sup>

Flera flygbolag är verksamma på en marknad där hård konkurrens råder och naturligtvis har den finansiella krisen kommit att påverka bolagens ekonomi ytterligare. Den ökande konkurrensen bland dem som levererar flygtrafiktjänster kommer att leda till att samarbete blir nödvändigt. Fler leverantörer kommer att etableras eftersom den tekniska utvecklingen går framåt och p.g.a. att de nationella gränserna inom luftrummen kommer att suddas ut. NEAP-länderna kontrollerar idag drygt 10 procent av flygtrafiken över Europa, vilket motsvarar ungefär 1,3 miljoner flygtimmar per år.<sup>17</sup>

Matts-Anders Nyberg, ansvarig för NEAP Programme Office,



hoppas att nuvarande lufrum med statsgränser som sektorgränser ska försvinna och att alla sektorer och gränser ska basera sig på flygtrafikens naturliga flöden och militära övningsområden.<sup>18</sup> Arbetet inom NEAP finansieras av leverantörer för flygtrafiktjänster, men delvis också av kommissionen med hjälp av TEN-T utvecklingsmedel. I allra sista hand är det kunderna (flygkapnen, flygbolag och passagerare) som står för finansieringen genom serviceavgifter.

Inom NEAP finns det fler samarbetsområden mellan länderna. Bland annat flygledarskolan, Entry Point North, utanför Malmö som Avinor, Luftfartsverket och Naviair har etablerat gemensamt. Dessutom samarbetar Luftfartsverket, Naviair och irländska IAA med en teknisk plattform för flygkontrollsystem.

NEAP inkluderar som tidigare nämnts åtta leverantörer av flygledningstjänster. Av dessa ingår alla utom IAA (Irland) i NEFAB (det vill säga NEAP:s lufrumsblock). NUAC förväntas som tidigare nämnts att bli en leverantör av tjänster inom NEFAB.

### VAD VÄNTAR HÄRNÄST FÖR NEAP?

Inom NEAP pågår just nu arbete med att fastställa den geografiska omfattningen, och där måste de inblandade ställa sig frågan om man har kapacitet att ta hand om alla leverantörer av flygtrafiktjänster som vill ingå. Nästa steg är att planera det funktionella lufrumsblock som bestämts. Dessutom är det viktigt för organisationen att inleda diskussionerna med luftfartsmyndigheterna, militärerna, personalorganisationerna, flygbolagen etc.<sup>19</sup>

Inom NEAP vill de lyfta fram att samarbetet bör ses som verksamhet på lång sikt. ”Quick wins”<sup>20</sup> är ganska svåra att få till även om de vet att flygbolagen är otåliga och vill ha en optimerad lösning och bra service så fort som möjligt, men när många organisationer arbetar tillsammans måste det få ta lite tid.



## VAD KAN DETTA INNEBÄRA FÖR FLYGBOLAGEN, FLYGLEDNINGEN OCH PASSAGERARNA?

En samordnad planering av flygtrafik får förmodligen konsekvenser, såväl positiva som negativa. Troligtvis borde behovet av flygledare minska på sikt,<sup>21</sup> men då flera pensionsavgångar väntas inom yrkeskåren är det möjligt att detta kan hanteras på ett enkelt sätt. Kostnaden för flygledningen behöver minska, vilket blir möjligt om trafiken går i korridorer i rätta linjer, till skillnad från idag när flyget följer nationella gränser.<sup>22</sup>

Flygbolagen borde få ta del av lägre kostnader, men kanske sett på lite sikt. Om flygbolagen får lägre kostnader kanske även passagerarna får ta del av ett lägre biljettpreis, eller så blir det tvärtom, passagerarna får betala ett högre biljettpreis om en del av finansieringen

kommer att läggas på flygbolagen. Det finns även en förhoppning om att fler ”gröna inflygningar”<sup>23</sup> ska kunna genomföras, vilket ska ge mindre utsläpp och spara flygbränsle för flygbolagen.

Den främsta anledningen till att etablera funktionella luftrumsblock är att flygsäkerheten och effektiviteten ska bli ännu bättre. De skillnader som piloten kan ställas inför i fråga om fraseologi, luft-rumsklassningar, språk, tillämpning av regelverk, tillgänglighet för flygvägar eller hänsyn till militär trafik när han/hon flyger över olika länder och möter av de olika ländernas flygledare ska minska. Att minska dessa skillnader kan förbättra såväl arbetsmiljön för piloterna som flygsäkerheten för passagerarna.

<sup>1</sup> Kommissionen (2008) Meddelande från kommissionen till rådet, europaparlamentet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén. Det gemensamma europeiska luftrummet II: mot en hållbarare och effektivare luftfart. SEK (2008) 2082.

<sup>2</sup> Wilmer, Cutler och Pickering (2001).

<sup>3</sup> Kommissionens förordning (EG) 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster; Kommissionen (2008) Meddelande från kommissionen till rådet, europaparlamentet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén. Det gemensamma europeiska luftrummet II: mot en hållbarare och effektivare luftfart. SEK (2008) 2082.

<sup>4</sup> Läs mer på bland annat <http://europa.eu>, [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)

<sup>5</sup> Report of the high level group for the future european Aviation Regulatory Framework (2007) European Aviation – A framework for driving performance improvement.

<sup>6</sup> LfV (2009) Insikt nr 2.

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 549/2004 om ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

<sup>8</sup> Kommissionen Energi och Transport (2004) Functional Airspace Blocks – Information campaign on the Single European Sky, juni 2004; Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet.

<sup>9</sup> ANS – Air Navigation Service, dvs. Flygtrafiktjänst.

<sup>10</sup> Genom att LfV är i sin instruktion Förordning (2007:1156) med instruktion för Luftfartsverket är utpekad att ansvara för drift och utveckling av flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart, men har möjlighet att överlåta åt någon annan att ombesörja den verksamheten. Om verksamheten rör militära förhållanden får detta emellertid enbart ske i samråd med Försvarsmakten. Utnämningen gäller tills vidare.

<sup>11</sup> Norrköpings Tidningar 2009-02-16; ST press 2009-02-12.

<sup>12</sup> Kommissionens program med avseende på det transeuropeiska transportnätet.

<sup>13</sup> Stefan Hansson, programansvarig NUAC, 2009-03-25.

<sup>14</sup> AVINOR PULS (2008) s. 20–21.

<sup>15</sup> LfV (2009) Insikt nr 2. läs vidare på <http://www.ansproviders.eu/>

<sup>16</sup> Matts-Anders Nyberg, Programansvarig, NEAP, 2009-03-10.

<sup>17</sup> AVINOR PULS (2008) s. 20 – 21.

<sup>18</sup> Matts-Anders Nyberg, 2009-03-10.

<sup>19</sup> Matts-Anders Nyberg, 2009-03-10.

<sup>20</sup> Matts-Anders Nyberg, 2009-03-10.

<sup>21</sup> Se även STpress om arbetet med NUAC. 2004-05-12.

<sup>22</sup> AVINOR PULS (2008) s.20.

<sup>23</sup> Läs mer om gröna inflygningar på t.ex. [www.sesar-consortium.aero/](http://www.sesar-consortium.aero/) och [www.lfv.se/sv/LFV/Miljo/LFVs-miljoarbete/Grona-flygningar/](http://www.lfv.se/sv/LFV/Miljo/LFVs-miljoarbete/Grona-flygningar/). En grön inflygning innebär i korthet att flygplanet glidflyger in från marschhöjd ända ner till landningsbanan, vilket i sin tur innebär mindre bränsleåtgång och buller och framför allt mindre koldioxidutsläpp.

# AKTUELL STATISTIK



Replogle® 4.2 inch  
POLITICAL GLOBE

**LEGEND**  
● National Capitals  
○ Other Cities  
0 500 1000  
Statute Miles  
0 500 1000

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

## PASSAGERARUTVECKLINGEN FÖRSTA KVARTALET 2009

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till drygt 5,63 miljoner under det första kvartalet 2009. Jämfört med samma period föregående år är detta en minskning med 13,3 procent, vilket motsvarar 865 000 färre passagerare. Utrikestrafiken minskade med 12,2 procent och uppgick till 4,18 miljoner passagerare, inrikestrafiken minskade med 16,4 procent och uppgick till 1,45 miljoner passagerare.

Endast sju av trafikflygplatserna uppvisade ökad trafik under första kvartalet 2009. Den i särklass största uppgången har skett på Norrköping flygplats som ökat med 33 procent. Därefter följer Linköping med närmare 7 procent fler passagerare under första kvartalet. Utbudet av utrikesdestinationer har skapat en gynnsam passagerartillväxt, trots en generell nedgång i efterfrågan på resor och konkurrensen från närbelägna Stockholm-Skavsta.

Den största minskningen uppvisar Storuman med minus 54,2 procent och Trollhättan med minus 36,4 procent. Trollhättans minskning ligger dels i att Skyways lämnat linjen Trollhättan–Arlanda, dels i den rådande konjunkturedgången som drabbat bilindustrin i Västsverige särskilt hårt. I Örnsköldsvik, som minskade med 34,8 procent, lämnade SAS i december 2008 linjen Örnsköldsvik–Arlanda, något som påverkat passagerarutvecklingen negativt under det första kvartalet i år.

Samtliga flygplatser i Norrland uppvisar en minskning under första kvartalet. Att just Norrlandsflygplatserna tappas passagerare kan tyda på att långväga resor generellt har minskat, fastän flyget i många fall är det enda alternativa trafikslaget.

Bland Stockholmflygplatserna är det endast Bromma som visar en positiv passagerarutveckling. Brommas uppgång hänger samman med ökningen av flera nya inrikesdestinationer och att Malmö Aviation ökat kapaciteten på sina linjer. De övriga Stockholmsflygplatserna tappade under första kvartalet sammanlagt nästan 706 000 passagerare. Arlandas minskning med 15 procent är den näst största nedgången bland huvudflygplatserna i Norden. Kastrup toppar med minus 16,2 procent. Arlanda följs av Oslo Lufthavn med minus 10,2 procent och Helsingfors med minus 7,2 procent.

När det gäller inrikeslinjer till och från Stockholm så är det ingen av de mest passagerartunga sträckorna som haft någon tillväxt. Minst dåligt har det varit på sträckorna Umeå–Stockholm och Visby–Stockholm. Den sträcka som minskade relativt mest var Östersund–Stockholm, där antalet passagerare minskade med 27,2 procent.

Bland de länder som Sverige trafikerar var Tyskland störst under det första kvartalet 2009 med drygt 560 000 passagerare. Därefter följer Storbritannien och Spanien (inklusive Kanarieöarna) med 458 000





passagerare vardera. Två av de mer passagerartunga länderna uppvisar ökade passagerarvolym. Största ökningen, plus 16 procent, visar Schweiz följt av Thailand med plus 5 procent. Frankrike var det land av de tio (passagerarmässigt) största där trafiken minskade mest, minus 30 procent.

#### **LANDNINGAR, FLYGSTOLAR OCH KABINFAKTORER**

Antalet landningar i passagerartrafik uppgick under första kvartalet till 53 310. Jämfört med 2008 är det en minskning med drygt 6 procent. Antalet inrikes landningar minskade med 5 procent, medan antalet landningar utrikes minskade med närmare 8 procent.

Antalet utbudna flygstolar uppgick till närmare 9 miljoner, vilket var drygt en miljon färre än under samma period 2008. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett mått på flygbolagens sammanlagda utbud. I utrikestrafiken minskade utbudet av stolar med drygt 8 procent och i inrikestrafiken med 16 procent.

Kabinfaktorn, som mäter graden av beläggning på en flygning, var i genomsnitt 1,9 procentenheter lägre under första kvartalet i år jämfört med förra året och uppgick till 63,3 procent. I utrikestrafi-

ken var den genomsnittliga kabinfaktorn 63,5 procent och i trafiken inrikes 62,5 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". Enligt SCB har priserna i utrikestrafiken för samtliga månader under första kvartalet legat högre än under 2008. Detta gäller för såväl linjefarten som chartertrafiken. Dock har priserna i linjefarten ökat betydligt mer än för chartertrafiken.

När det gäller biljettprisutvecklingen inrikes så gör Transportstyrelsen egna beräkningar baserade på uppgifter som lämnas av flygbolagen. Beräkningarna visar att det genomsnittliga priset för en inrikes flygresa har ökat under såväl januari som februari i år jämfört med 2008. I januari var priserna 2,3 procent högre och i februari 6,2 procent högre än motsvarande månaden året innan.



*Endast sju av trafikflygplatserna uppvisade ökad trafik under första kvartalet 2009.*

Håkan Brobeck, hakan.brobeck@transportstyrelsen.se

# Trafikutvecklingen första kvartalet 2009

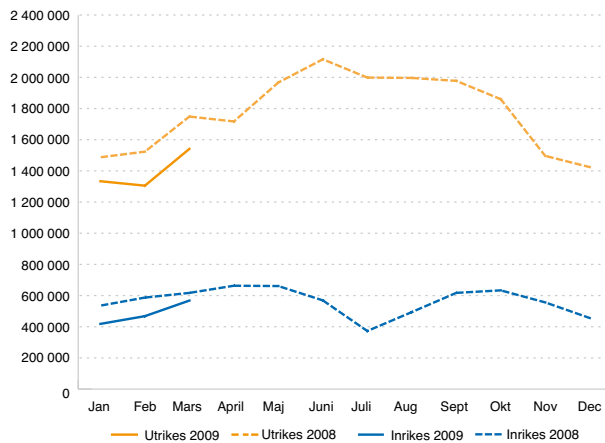
Antal ankommande och avresande passagerare i linje-och chartertrafik på svenska flygplatser under första kvartalen respektive år

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

Flygplats	2009	2008	Förändring	Förändring, %
Arvidsjaur	22 984	31 806	-8 822	-27,7%
Borlänge	6 575	6 825	-253	-3,7%
Gällivare	9 027	10 209	-1 182	-11,6%
Göteborg-City	152 232	187 370	-35 138	-18,8%
Göteborg-Landvetter	825 712	1 001 795	-176 083	-17,6%
Hagfors	724	692	32	4,6%
Halmstad	21 491	31 901	-10 410	-32,6%
Hemavan	4 959	6 545	-1 586	-24,2%
Jönköping	16 591	20 086	-3 495	-17,4%
Kalmar	38 494	45 869	-7 375	-16,1%
Karlstad	24 744	31 062	-6 318	-20,3%
Kiruna	52 851	71 465	-18 614	-26,0%
Kramfors	4 329	5 310	-981	-18,5%
Kristianstad	11 536	14 516	-2 980	-20,5%
Linköping	18 671	17 501	1 170	6,7%
Luleå	217 196	240 381	-23 185	-9,6%
Lycksele	6 038	6 025	13	0,2%
Malmö Airport	341 649	391 973	-50 324	-12,8%
Mora	4 565	4 383	182	4,2%
Norrköping	26 027	19 570	6 457	33,0%
Oskarshamn	3 717	3 552	165	4,6%
Pajala	600	657	-57	-8,7%
Ronneby	47 222	54 420	-7 198	-13,2%
Skellefteå	48 614	59 359	-10 745	-18,1%
Stockholm-Skavsta	491 119	546 615	-55 496	-10,2%
Stockholm-Västerås	29 760	40 869	-11 109	-27,2%
Stockholm-Arlanda	3 615 285	4 254 665	-639 380	-15,0%
Stockholm-Bromma	460 316	442 228	18 088	4,1%
Storuman	1 949	4 253	-2 304	-54,2%
Sundsvall-Härnösand	62 581	77 124	-14 543	-18,9%
Sveg	1 724	1 905	-181	-9,5%
Torsby	678	741	-63	-8,5%
Trollhättan-Vänersborg	9 445	14 845	-5 400	-36,4%
Umeå	185 786	197 561	-11 775	-6,0%
Vilhelmina	4 786	4 801	-15	-0,3%
Visby	60 443	63 768	-3 325	-5,2%
Växjö-Kronoberg	34 891	47 112	-12 221	-25,9%
Åre-Östersund	97 240	133 219	-35 979	-27,0%
Ängelholm	84 612	93 047	-8 435	-9,1%
Örebro	14 361	15 757	-1 396	-8,9%
Örnsköldsvik	24 310	37 265	-12 955	-34,8%

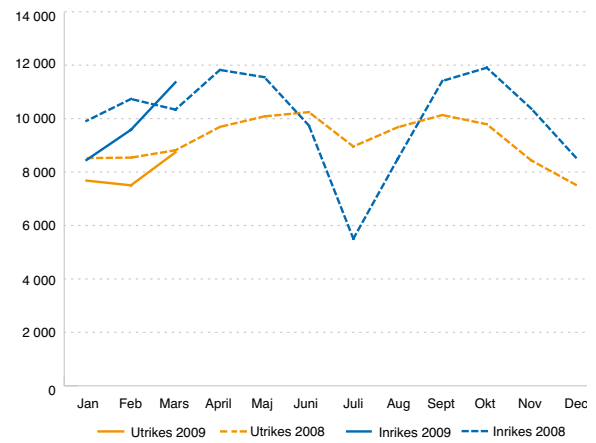
**Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports



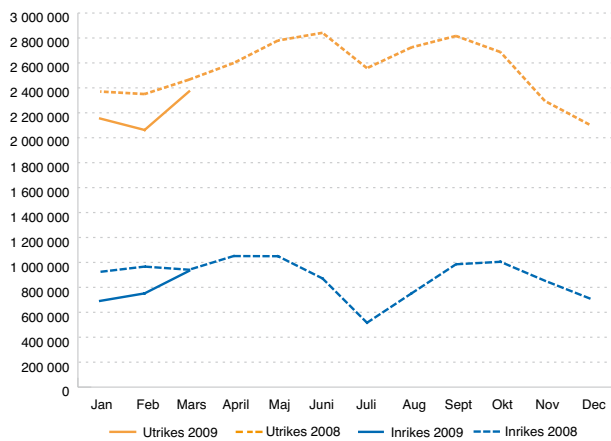
**Antalet landningar (endast passagerarflygningar) i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

Number of scheduled and non-scheduled landings (only passenger flights) at Swedish airports



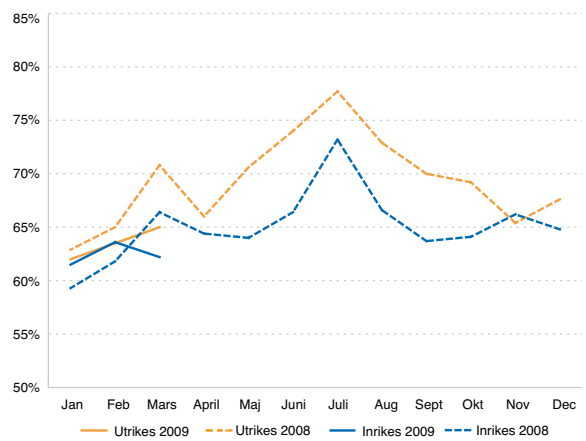
**Antalet utbudna flygplanstolar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

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



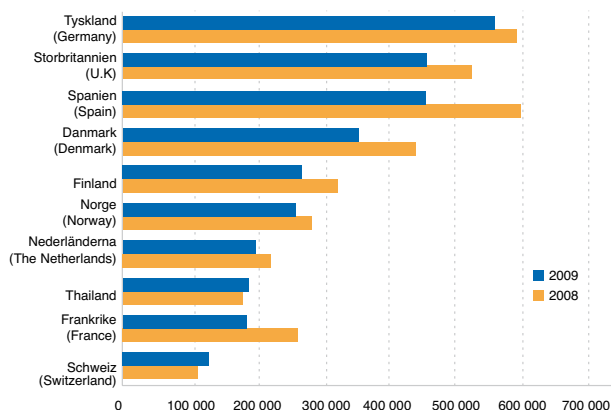
**Kabinfaktorernas utveckling i linje- och chartertrafiken**

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



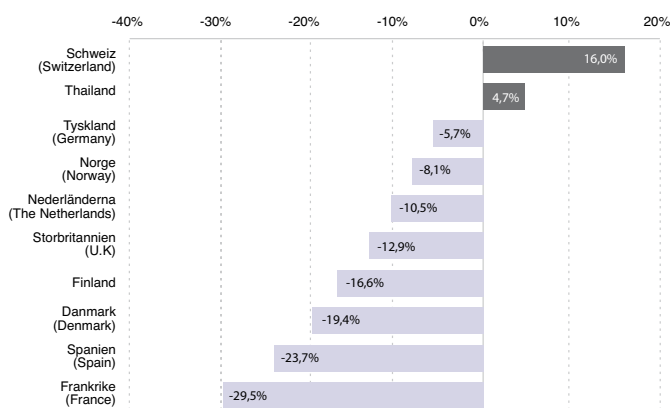
### Antalet ankommande och avresande passagerare till/från de tio största länderna (första destination) första kvartalet 2008 och 2009

Number of arriving and departing passengers, to/from the top ten countries (first destination), first quarter 2008 and 2009



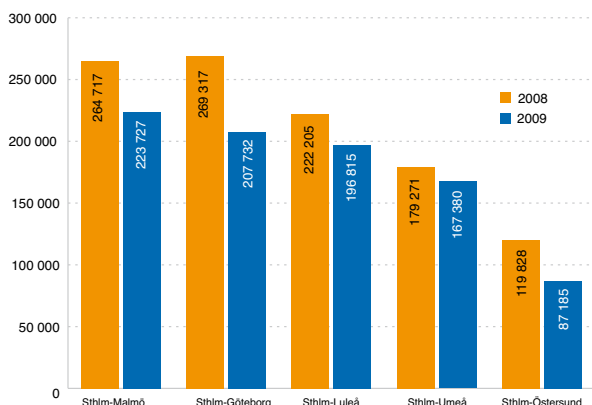
### Relativ förändring för de passagerarmässigt tio största länderna under första kvartalet 2009

Relative change in the number of passengers travelling to/from the top ten countries, first quarter 2009



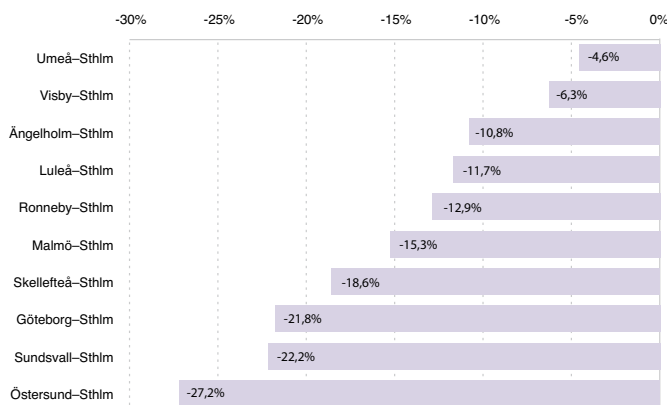
### Antal passagerare på de fem största inrikes sträckorna under första kvartalet 2008 och 2009

Number of passengers on the five major domestic routes during the first quarter 2008 and 2009



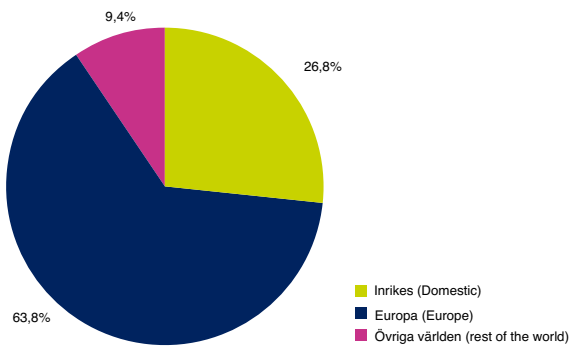
### Relativ förändring på de tio passagerarmässigt största inrikes sträckorna under första kvartalet 2009

Relative change in the number of passengers at the ten largest domestic city-pairs, first quarter 2009



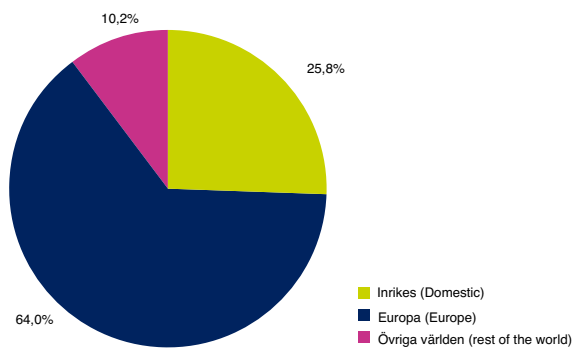
**Passagerarnas fördelning efter region under första kvartalet 2008 (första destination)**

Passengers divided by region during the first quarter 2008 (first destination)



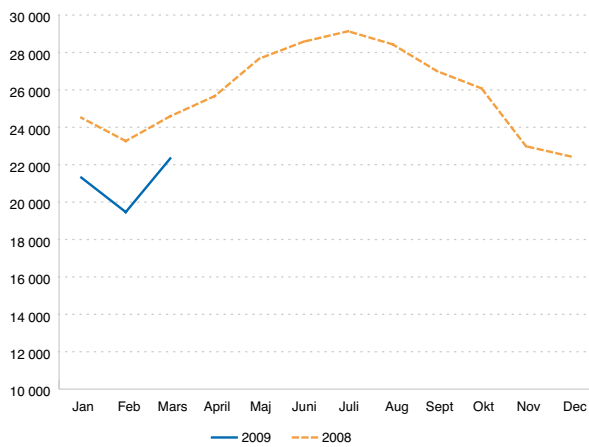
**Passagerarnas fördelning efter region under första kvartalet 2009 (första destination)**

Passengers divided by region during the first quarter 2009 (first destination)



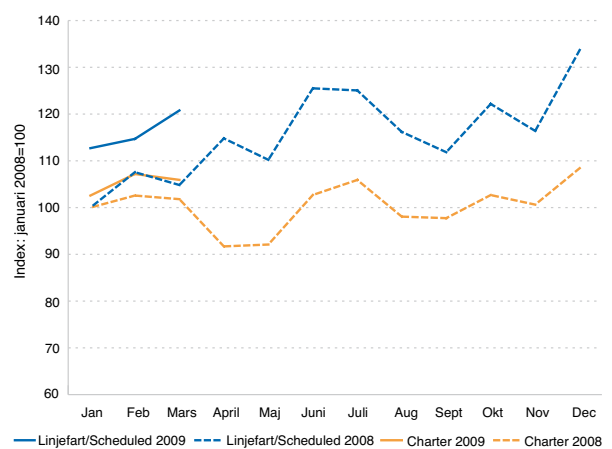
**Antalet överflygningar i kontrollerat luftrum**

Number of overflights in controlled airspace



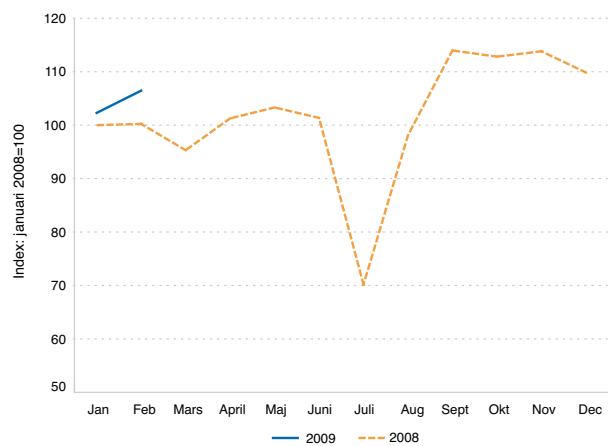
**Prisutvecklingen för utrikestrafik enligt SCB:s flygindex, fasta priser**

Passenger price index for international flights according to Statistic Sweden, fixed price level



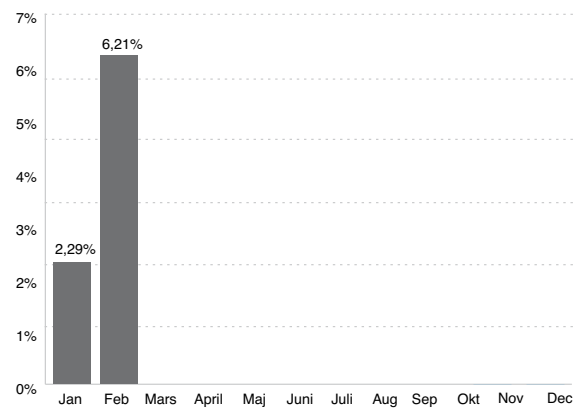
### Den reala biljettprisutvecklingen i inrikes passagerartrafik

The actual development of ticket prices for domestic passenger traffic, fixed price level



### Biljettprisförändring realt i inrikestrafik per månad 2009 (jämförelse med samma månad föregående år)

Actual ticket price changes per month in 2009 (compared with the same month in the previous year), fixed price level





**A**

PORTO  
BETALT