

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 29.10.2014
Deres dato
Vår referanse TL
Deres referanse

HØRING – RAPPORT OM FORSLAG TIL ANBUDSOPPLEGG FOR REGIONALE FLYRUTER I SØR-NORGE

Det viser til høringsbrev av 26. juni 2014 vedlagt rapport fra TØI/Møreforskning vedrørende forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Sør-Norge. NHO Luftfart ønsker å kommentere noen forhold i rapporten.

1. NHO Luftfart har ikke gått grundig inn i forutsetningene for tilstands/situasjonsrapporten og anslått trafikkutvikling til 2020. Vi legger til grunn at disse i det alt vesentlige er riktige og gir et noenlunde korrekt grunnlag for å vurdere behovet for et fremtidig flyrutetilbud.
2. I kap. 4 blir det angitt et støttebeløp per passasjer for de ulike flyplassene. Disse støttebeløpene er eksklusive den interne kryss-subsidieringen i Avinor for disse flyplassene. I rapporten vurderes flyruteopplegget uavhengig av lufthavnens økonomi, selv om endringer og ev nedlegginger av flyruter åpenbart vil påvirke lufthavnens økonomi. I tilfellet Fagernes anbefales all flyrutevirksomhet nedlagt, noe som åpenbart reiser spørsmål om lufthavnen som sådan bør nedlegges, eventuelt at eierskapet overføres til lokale eiere. Også for andre lufthavner, spesielt Førde, foreslås det endringer i flyrutebetjeningen som påvirker lufthavnens økonomi vesentlig, og derved det samfunnsøkonomiske grunnlaget for videre drift. Etter vår vurdering blir derfor rapportens forslag til anbudsopplegg noe mangelfullt, og berettiger en oppfølging og vurdering av fremtidig lufthavnstruktur. Vi oppfatter at departementet ønsker å komme tilbake til dette i den kommende NTP.
3. I kap 4 blir det også gjort vurderinger av pris- og kostnadsnivå på de aktuelle rutene. Det bemerkes spesielt at anslaget for kostnadsnivå per strekning er omtvistet med Widerøe, og at beregningene er gjort for flere år siden. Vi vil også bemerke at etterspørselen etter flyreiser i disse områdene er tilbudssensitivt, spesielt siden små endringer i tilbudet kan oppleves som en stor svekkelse i transportstandarden. Dette gjør at endringer i frekvens og kapasitet kan slå ut i større etterspørselsendringer enn de konkrete endringene i setekapasitet skulle tilsi. I tillegg vil vi bemerke at det synes ikke å være tatt

hensyn til hvordan man kan optimalisere disponering av fly- og bemanning i et samlet driftsopplegg, noe som er helt avgjørende for å oppnå god driftsøkonomi. Etter vår vurdering har derfor trafikk- og kostnadskalkylene i rapporten begrenset verdi som grunnlag for å vurdere den enkeltes rute økonomi, og derved også hvilke ruter som eventuelt kan drives kommersielt.

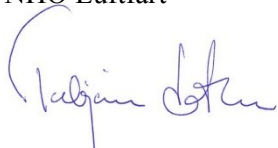
4. I kap. 5 gjennomgås kriterier for kjøp av transporttjenester. I prinsippet er vi enig i metoden med å sammenligne generaliserte reisekostnader mellom fly og rimeligste alternative transportmiddel. Det synes imidlertid å være en feil i 2. avsnitt i kap 5.3.1 hvor det for GB sies at den generaliserte reisekostnaden vil bestå av betalbare transportkostnader og "*økte tidskostnader for alternativ reise*". Her må det vel være samlede tidskostnader for alternativ reise som må legges til grunn. Nøkkeltall for netto generaliserte reisekostnader kan brukes for å rangere FOT ruter, men må som det sies i rapporten ses i sammenheng med en tilgjengelighetsmatrise. NHO Luftfart mener at det uansett regneøvelser som dette må utøves et skjønn mht. ønsket transportstandard, og hvilke tilgjengelighetshensyn som skal ivaretas. Ideelt sett ville en modell hvor man beregner reduksjon i passasjerenes transportkostnader og sammenholder disse med FOT tilskuddet på en god måte kunne sikre et riktig nivå på flyproduksjonen på tilskudds ruter. Med de utfordringer som ligger i beregningene bør slike overslag etter vår vurdering kun utgjøre en veiledning til de mer skjønnsmessige vurderingene av hvilken transportstandard de ulike områdene har behov for.
5. I kap. 6 foreslås rutestruktur og transportstandard for FOT rutene. Vi er enig i prinsippmodellen som skisseres, jf fig 6.1, men viser til at det må foretas et individuelt skjønn for tilgjengelighetskriteriene for den enkelte flyplass. Beregningene som er foretatt i rapporten er etter vår vurdering svært usikre - ikke minst fordi det er vanskelig å forutsi hvordan et samordnet ruteopplegg for de aktuelle flyplassene kan realisere stordriftsfordeler og generere økt trafikk/inntekter til relativt lave ekstra kostnader. Marginalbetraktninger kan derfor legges til grunn for eksempelvis ruter fra Førde til Bergen (som foreslås nedlagt). Ekstra anløp på Førde vil i tillegg øke inntjeningen for lufthavnen, og redusere kryss-subsidieringen til Avinor.
6. NHO Luftfart er enig i forslaget om å legge ned flyruten Fagernes – Oslo. Selv om det er stor usikkerhet i kalkylene synes det likevel ganske klart at nøkkeltalene er svært svake, og ikke rettfærdiggjør bruk av offentlige midler. I denne sammenheng er det naturlig også å vurdere videre drift av lufthavnen, som selv med dagens rutevirksomhet krever store overføringer internt i Avinor. Disse midlene hentes inn gjennom høyere avgifter på andre lufthavner, i det alt vesentlige finansiert av de større norske flyselskapene, som heller ikke betjener den aktuelle lufthavnen på Fagernes. Vi forstår at regjeringen vil komme tilbake til dette i NTP, noe vi støtter.
7. Når det gjelder de øvrige rutestrekningene har vi ikke forutsetninger for å ha konkrete oppfatninger om detaljert utforming av kapasitet og frekvens. Vi vil

imidlertid bemerke at ruten Førde – Bergen muligens kan gis et minste- tilbud i form av to frekvenser daglig gjennom en tilknytting til øvrige flyruter i regionen. I hvilken grad dette kan oppnås med en marginal kostnadsøkning kan bare avklares gjennom å legge inn et ekstra anbudskrav som en variant til hovedkravene.

8. I kap. 8 drøftes noen tiltak for å bedre konkurransen. Forslaget om å forlenge noen rullebaner og å legge ned noen andre lufthavner synes ideelt sett fornuftig. NHO Luftfart vil imidlertid bemerke at mulighetene for å forlenge mange av kortbaneplassene er dårlige, samt at kostnadene ved dette ofte er svært høye. I tilfelle der dette kan være aktuelt bør det gjøres grundige og uhildede analyser som sikrer et beslutningsgrunnlag som klart viser at den totale økonomien blir bedre. Det er lite ønskelig at det gjennomføres strukturendringer som gir marginalt lavere kostnader "i luften", men mer enn tilsvarende høyere kostnader for drift av lufthavnene.

NHO Luftfart står gjerne til tjeneste ved behov for eventuelle ytterligere innspill i saken.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Administrerende direktør