

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Fornebu, 7.11.2014

## **Høringskommentarer TØI –rapport ang forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Sør-Norge**

### **Bakgrunnsmateriale**

Trafikktallene som brukes er fremdeles misvisende med de forutsetninger som er lagt til grunn. Tallene er sjablongmessig nedjustert for å kompensere for ikke betalende passasjerer som er med i tallgrunnlaget. Dette gjør at passasjertallene er generelt for høye. Kapasiteten i anbudet skal ikke dimensjoneres i forhold til ikke betalende passasjerer. For ruteområder der hvor det benyttes både DH1 og DH3 i trafikk er kabinfaktortallene misvisende pga at det ikke er tatt tilstrekkelig høyde for variasjon i bruk av flytype.

Det er direkte feil i oppgitt rutestruktur for Ørsta-Volda. Her refereres det i rapporten at Ørsta-Volda sin trafikk til Bergen går via Sogndal. Dette er feil da Ørsta-Volda i dag har hovedsakelig direkte ruter til Bergen. Forslaget om å legge ned ruten mellom Ørsta-Volda og Sogndal som ikke er en del av anbudsutlysningen fremstår derfor noe uforståelig.

### **Endringer i anbudsforutsetningene**

Strukturendringer i anbudsforutsetningene bør vurderes utsatt da dette åpenbart bør sees i sammenheng med fremtidige vei utbygginger.

Valg av nye veitraseer vil påvirke trafikkgrunnlaget ulikt ved de forskjellige lufthavnene ut i fra hvilke trase som blir valgt og hvor denne vil bli lagt. Hvis endring i struktur overhode skal vurderes må det utredes hvordan de ulike veitrase alternativene vil påvirke fremtidige trafikkprognosene ved de enkelte lufthavnene. I rapporten er det for eksempel lagt til grunn en høyere trafikkvekst for Ørsta-Volda uten at trasevalg av E39 er tatt med i vurderingen. Strukturendringer som vurderes bør derfor avvendes til usikkerhetene rundt endelig veistruktur er besluttet, for å unngå at strukturen i anbudet på nytt må forandres som en konsekvens av de kommende endrede veiforbindelser.

Hvis enkeltstrekninger blir tatt ut av et samlebud vil sannsynligvis tilskuddsbehovet gå opp. Årsaken til dette er at synergieffekter vil bli redusert, noe som vil gi en økt enhetskostnad. Dette kan dermed drive tilskuddsbehovet opp. Vi oppfordrer til at konsekvensene av dette utredes nærmere.

I rapporten sammenlignes forskjellige ruteområder uten at det omtales hva driverne bak de forskjellige trafikkstrømmene er. Det er ulike faktorer som påvirker ulike strekninger.

Dette vil gi differanse og mismatch mellom de forskjellige strekningene, både i forholdene mellom kabinfaktorer og i forhold til høy pris. Enkelte områder er i stor grad påvirket av oljebasert aktivitet, mens andre er påvirket av høy aktivitet tilknyttet aktive studentmiljøer. Dette vil gi forskjellige utslag.

Florø har i dag høy aktivitet tilknyttet oljebasert næringsvirksomhet. Dette er en kundegruppe som har høyere betalingsvillighet enn andre. Ørsta Volda har et aktivt høyskolemiljø som genererer reisevirksomhet i form av studenter som reiser til/fra høyskolesenteret. Denne kundegruppen har hyppig reisefrekvens, men reiser på studentbilletter som gir lavere inntekter.

Konsekvensene av kommersialisering av de forskjellige strekningene med så forskjellig type trafikkgrunnlag er ikke beskrevet i rapporten. Bortfall av oljebasert næringsvirksomhet vil umiddelbart få konsekvenser for rutetilbudet ved en kommersiell betjening noe som da vil påvirke hele regionens tilbud.

Eventuell kommersialisering må skje i kombinasjon med at FOT-kravene fjernes fra de aktuelle strekningene, slik at kapasitet mv kan tilpasses endringer i etterspørselen som i alle andre kommersielle markeder. Særlig i markeder med stor olje- og prosjektrelatert trafikk er det viktig at flyselskapene har friheten til så vel å øke som nedjustere produksjonen ved etterspørselsendringer. I motsatt fall må departementet regne med økt risiko for at kommersielt rutetilbud vil opphøre, og at strekningen(e) må tilbakeføres til FOT-ordningen.

### **Kapasitet**

Widerø støtter anbefalingen om endring til total kapasitet pr år. Med dette tiltaket vil man oppnå en vesentlig bedre markedstilpasning siden etterspørselen varierer over sesonger. Dette vil igjen medføre at en bedre kan ivareta trafikktopper og redusere i perioder med lavere etterspørsel for å sikre bedre utnyttelse av offentlige midler.

I dag legger anbudet opp til at man skal ha samme kapasitet gjennom hele året, noe som gir stor overkapasitet i juli/august og desember/januar. Det er vanlig i bransjen å kutte på ruter i januar og i skoleferien som følge av redusert etterspørsel. Derfor mener vi at kutt til 80% på flere områder og i lenger tidsperioder vil gi et mer markedstilpasset produkt og dermed redusert behov for tilskudd.

I anbudskontrakten står det at operatørene kan redusere kapasiteten på en håndfull dager tilsvarende helgeproduksjon. Widerøe mener formuleringen legger opp til et for strengt regime. For eksempel må operatører legge opp til full lørdagsproduksjon når 17.mai faller på en lørdag, hvilket gav 15% kabinfaktor på denne datoen i år. Enkelte strekninger hadde en kabinfaktor på 3% denne aktuelle dagen. I tillegg må man fly fullt program på fredagen etter Kristi Himmelfarts dag.

Det er ikke behov for denne overkapasiteten. Widerøe foreslår at SD definerer totalkapasitet på årsnivå, og at selskapet fordeler kapasiteten ut i fra markedsbehov.

### **Gjennomsnittspriser**

Widerøe merker seg at TØI har laget en rapport som anbefaler at man går bort fra ordning med maksimaltakst til en ordning med maksimal gjennomsnittstakst. Widerøe anbefaler at dagens prismodell videreføres da alternativ modell med maksimal gjennomsnittspris kan ha en rekke svakheter:

- Den er næringsfiendtlig da den legger opp til prisøkninger for alle som reiser i peak.
- SD salderer beløp i oppgangstider når både volumer og enhetsinntekter øker, men er ikke med på å ta risikoen i nedgangstider når volumer og enhetsinntekter faller. Det kan føre til forventning om lavere inntekter for operatørene og dermed høyere tilskudd.
- Widerøe har i dag mange off-peak avganger hvor vi selger alle plassene på flyet til 395 kr frem til avgang. Selv da er det ofte svært mange tomme flyseter. Vi er av den mening at det er noe begrenset hvor mye man kan stimulere trafikken off-peak med.
- Widerøe og alle andre operatører styrer i dag tilgangen på rabatterte billetter for å få mest mulig inntekter. Dersom målet med modellen er at selskapene skal øke sin kabinfaktor mener vi dette allerede er i selskapenes interesse å gjøre. Dersom modellen derimot har til hensikt å

øke prisene i peak er vi av den formening at det kan gjøres gjennom eventuell heving av dagens maksimalpriser.

- Ny prismodell kan være tilskuddsdrivende da ny modell skaper økt usikkerhet om fremtidig inntektsanslag.
- Fulle fly i peak er ikke unikt for FOT-ruter. Det er derimot vanlig også for kommersielle ruter. Det betyr ikke at selskaper som betjener kommersielle ruter skrur opp prisene på disse avgangene så mye at de akkurat begynner å miste kabinfaktor. Pris på ruter må sees i sammenheng med produktet som helhet, blant annet antall frekvenser, produkt på bakken og i luften, langsiktige kundeforhold etc.
- Innføring av gjennomsnittspris vil gi økt kompleksitet og være krevende for mindre aktører å håndtere. Gjennomsnittspris vil være en utfordring å kunne følge opp både mht bemanning, kompetanse og systemmessig og vil være til særlig ulempe for mindre selskaper å skulle håndtere. Dette vil også kunne drive kostnadene opp som følge av kjøp av komplekse systemer og økt bemanning noe som vil gi utslag i økt tilskuddsbehov.

### **Sammenligning mot kommersielle tilbud**

Det finnes relevante kommersielle strekninger på stamrutenettet med sammenlignbare distanser i samme nærområde som gir et bedre sammenligningsgrunnlag enn å sammenligne med WF-strekninger i andre markedsområder. Strekningen Stavanger-Bergen er også relevant å ta med som sammenligningsgrunnlag for strekningen Bergen-Florø. Denne kommersielle strekningen har i dag en full flex billettpris til NOK 1969. Tilsvarende er strekningen Ålesund-Oslo, også på stamrutenettet, sammenlignbar i relevans til strekningen Hovden-Oslo. Strekningen Ålesund-Oslo har en full-flex billettpris som beløper seg til NOK 2249.

Det er i denne og senere sammenligninger også brukt strekningen Tromsø-Evenes som referansegrunnlag i den tro at dette er en kommersiell rute. Men dette er en anbudsroute. Det er viktig i alle disse sammenhengene at en også ser at høy enhetsinntekt på kommersielle ruter skyldes at disse nisjerutene har høy andel forretningstrafikk. Eksempelvis har Hammerfest mye oljerelatert virksomhet, mens Skagen har mye forretningstrafikk da prissensitive passasjerer velger å reise via Evenes istedenfor Skagen.

På FOT-rutene vil det ikke være mulig å oppnå tilsvarende eller sammenlignbare gjennomsnittspriser da det er et helt annet kundegrunnlag på disse områdene. FOT-rutene kan derfor ikke sammenlignes med kommersielle ruter med høy andel oljerelatert trafikk med høy betalingsvillighet.

### **Økonomisk grunnlag for kommersiell drift**

Vi registrer at det i disse sammenligningene er tatt utgangspunkt i TØI sin rapport fra 2010 til tross for at vi gav innspill underveis om at rapporten inneholder mange feil. Analysene er dermed basert på en rekke forutsetninger som i sum gir kostnadsanslag for DH8 som kan være misvisende. Bakgrunnen for dette er bl.a flg:

- Kostnadsnivå er beregnet via opplysninger om trafikkinntekter og tilskuddsbeløp fra anbudsutlysningen. Begge disse variablene er usikre. Trafikkinntektene oppgitt i anbudet er historiske, og flyselskapene skal gi anbud 3 år frem i tid. Usikkerhet i disse inntektsanslagene så langt frem i tid vil variere mellom operatør og mellom ruteområder. Dernest er kostnadene estimert ut i fra tilskuddsbehov. Også tilskuddsbehovet vil variere mellom ruteområder og operatører og analysen fanger ikke opp variasjon i avkastningskrav og ulike måter å prise anbudene på. Et eksempel som illustrerer hvor feil dette kan bli er anbudet til Netxtjet.
- Det er også anslått kostnadstall for diett, hotell, kapitalkostnader på fly osv. Dette er tall som vi på ingen måte kjenner igjen som gjeldende for den operasjon vi driver.

- Vi tolker det slik at modellen legger til grunn erfaringstall for hele anbudsnett. I så fall er det fare for at kostnader for ulike flytyper (DH1 og DH3) blandes sammen til en gjennomsnittspris som i så fall blir misvisende for DH1.
- I rapporten er det forutsatt 10% kostnadsvekst for ATR og 0% for DH8. Det er uklart hvordan dette fremkommer. Resonnementet om at større fly gir lavere kostnader er ikke en korrekt slutning da større fly har økte kostnader på fuel, avgifter, teknisk, kapital osv

Vi ønsker å understreke at vi ikke kjenner oss igjen i disse tallene og vil avvise konklusjoner som er basert på sviktende forutsetninger i kostnadsanalysene. Dette eksemplet refererer seg til avsnittet om Florø, men tilsvarende resonnement på øvrige ruteområder bærer også preg av å være fattet på samme misvisende grunnlag.

Vedr. resonnement om hva effekten av å øke antall frekvenser er, så viser vår erfaring noe annet enn det TØI her konkluderer med at er den sannsynlige effekten av tiltaket.

Det medfører ikke riktighet at rutetilbudet ved Ørsta-Volda vil bli upåvirket mht frekvens ved en kommersialisering. Forutsetningen om at flyene også blir benyttet andre steder er grunnleggende for anbudsprisingen, derfor bør flyutnyttelse utredes ytterligere da det kan påvirke tilskuddsbehovet i en anbudssitasjon og i tillegg ha betydning for grunnlaget for eventuell kommersialisering.

Resonnementene baserer seg på frekvens i peak på de aktuelle områdene og at flyet kan benyttes andre steder offpeak. Dette forutsetter med andre ord at det finnes en annen produksjon som er lønnsom offpeak som ikke omfatter strekningene mellom Oslo og Vestlandet. Dette er ikke realistiske forutsetninger i forhold til den totale utnyttelsen av flyflåten. Kommentarene knyttet til forutsetninger om flyutnyttelse er gjeldende for alle omtalte flyplasser.

Forutsetninger om gjennomsnittlig kabinfaktor for et område på 75% er urealistisk høyt.

Widerøe støtter ikke anbefaling om kommersialisering av Ørsta Volda da området ikke kan sammenlignes med Florø som har oljedrevet trafikk med lavere prispåslagsomhet. Andel forretningsreisende er lavere på Ørsta Volda. Strekingen bør fortsatt lyses ut på anbud.

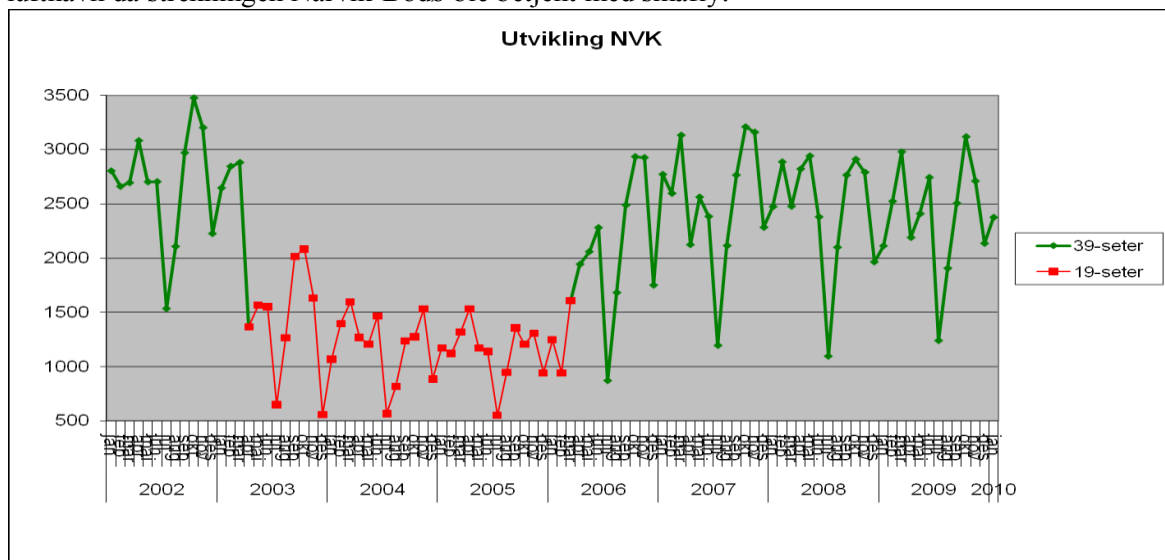
Kommersialisering av Ørsta Volda kan medføre bortfall av synergieffekter på resterende VESTNO og drive tilskuddsbehovet opp på øvrige strekninger samtidig som rutetilbudet på Hovden svekkes.

Tilsvarende er i enda større grad gjeldende for Førde, Sogndal og Sandane.

Strekningen Bergen – Ørsta Volda bør vurderes økt. Økningen bør komme som økt antall seter totalt på året slik at rutetilbudet kan tilpasses sesong og ukedagsvariasjoner.

### Rutestruktur og transportstandard

Det finnes klare eksempler på at transportstandard påvirker etterspørselen. Se utviklingen ved Narvik lufthavn da strekingen Narvik-Bodø ble betjent med småfly:



Det er flere utfordringer knyttet til 15 seters fly.

Det er ikke krav om:

- Trykkabin – noe som fører til at flyging må gjennomføres i lavere høyde som igjen gir igjen dårligere regularitet samt dårlig komfort.
- Anti kollisjon, terrengvarsling, SCAT 1
- Ikke kabinansatt som kan ivareta sikkerheten ombord (gjelder alle 19 seter og under)
- Ikke tilrettelagt for funksjonshemmede

Andre utfordringer er:

- Gir liten kapasitet i peak
- Høyere minima og dermed svekket regularitet
- Minimal lastekapasitet
- Posten har krav om fremføring satt av SD

### **Øvrige kommentarer og innspill**

Anbud med detaljerte krav gir låsninger som kan være kostnadsdrivende og dermed øke tilskuddsbehovet uten at dette nødvendigvis gir et bedre markedstilpasset tilbud til regionen.

Muligheten til å kombinere flere anbud gir synergier som vil redusere tilskuddsbehovet.

Tidligere erfaringer med tilskuddstrekk innebærer at dette må tas med som et moment i prisingen av anbudene, noe som driver tilskuddet opp. I anbudsår med god drift betaler mao staten for tilskuddstrekk som ikke blir realisert. Krav om regularitet kan gjerne beholdes, men nivået bør nedjusteres for å redusere risiko for tilskuddstrekk. Vi foreslår at departementet beholder 98,5% egenregularitet som grense for tilskuddstrekk, men at trekket gjøres gjeldende først for den andel kanselleringer som er under 98,5% egenregularitet, og ikke som nå å trekke tilskudd fra et nivå på 100% dersom egenregulariteten underskrider 98,5%. Operatøren vil uansett bestrebe å opprettholde best mulig regularitet da dette gir reduserte kostnader og økte inntekter. Det er for øvrig allerede betydelige kostnader knyttet til de nye regulativer som omhandler passasjerers rettigheter.

Med vennlig hilsen

WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS

Sverre Sletten

Rutesjef regionale ruter