

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 09.03.2016  
Deres dato 26.10.2016  
Vår referanse TL  
Deres referanse 15/3622

## **Høring - rapport om regionale konsekvenser av en endring av lufthavnstrukturen på Helgeland**

### *Innledning*

Det vises til høringsbrev vedlagt utredning av 26.10.2015 av Urbanet vedrørende regionale konsekvenser av en endring av lufthavnstrukturen på Helgeland. NHO Luftfart ønsker å kommentere utredningen.

### *Generelt*

NHO Luftfart vil innledningsvis bemerke at luftfartsbransjen har blitt godt involvert av Urbanet i arbeidet med utredningen, og at de vurderinger og analyser som er gjort i stor grad synes å bygge på et godt faglig grunnlag. Vi har derfor ikke vesentlige innvendinger til de forutsetninger mht trafikkanalyser og transportopplegg som blir skissert i rapporten, jf ellers kommentarer nedfor på de enkelte temaområder.

NHO Luftfart vil ellers påpeke at grunnlaget for å investere i store, nye lufthavnprosjekter i Norge er begrenset. Det er kun en håndfull flyplasser i Norge som kan drives med bedriftsøkonomisk lønnsomhet, og trafikk- og inntektsgrunnlaget er for øvrige lufthavner ganske begrenset. Konkret når det gjelder Mo i Rana (MQN) ligger trafikkvolumet omtrent på nivå med flere større regionale "kortbaneflyplasser". Trafikken ligger litt i underkant av antall reisende fra for eksempelvis Hammerfest, Florø og Ørsta/Volda, og litt i overkant av eksempelvis Brønnøysund og Sandnessjøen. I 2015 var den samlede flytrafikken i MQN ifølge statistikk fra Avinor 102 000 terminalpassasjerer. Til sammenligning har f.eks Alta 357 000 passasjerer og Molde 448 000, og selv om dette er flyplasser med 3- 4 ganger det faktiske trafikkgrunnlaget i MQN, er likevel flytilbudet forholdsvis begrenset. Samtidig er det en kjensgjerning at disse mindre stamruteflyplassene går med svært store driftsøkonomiske underskudd – gjerne i størrelsesordenen 35 – 40 millioner kroner. I tillegg kommer kapitalkostnader, som kan variere fra lufthavn til lufthavn. Generelt sett er det nødvendig med et trafikkgrunnlag i størrelsesorden 700 000 – 800 000 passasjerer i året for at en lufthavn driftsmessig skal kunne komme i pluss. Det er således i utgangspunktet behov for en særdeles høy vekst i flytrafikken i

Mo regionen for at driftsøkonomien skal nærme seg et forsvarlig nivå. NHO Luftfart ønsker å understreke dette, siden lufthavnnettet finansieres gjennom brukerbetaling fra flyselskapene, og at de ulønnsomme flyplassene dekkes opp gjennom kryss-subsidiering.

Samtidig vil NHO Luftfart påpeke at våre medlemsbedrifter er opptatt av å gi et godt flyrutetilbud til hele landet. Således er det ikke uvesentlig at en ny lufthavn på Helgeland dekker så mye som mulig av transportbehovet i hele regionen, og ikke bidrar til å forringe flytilbudet i øvrige områder. Vi oppfatter at prosjektet med ny lufthavn i Mo i Rana ikke på en god måte ivaretar dette, siden det synes klart at en eventuell nedleggelse av Mosjøen lufthavn som følge av en ny lufthavn i Mo i Rana, vil medføre en redusert flytransportstandard for de som sogner til Mosjøen.

### *Urbanet utredningen*

NHO Luftfart mener at Urbanet har gjort en grundig utredning av regionale konsekvenser mv. av en endring av lufthavnstrukturen på Helgeland. Rapporten kan imidlertid være noe vanskelig tilgjengelig, og det er en svakhet at den ikke er oppdatert med nyeste anslag for investeringskostnader for Polarsirkelen lufthavn (Hauan). Vi har følgende kommentarer til noen av temaene i rapporten.

#### i) Passasjerprognoser mv.

NHO Luftfart har ikke vesentlig innvendinger mot analysene for passasjerprognoser. Det vil alltid være store usikkerhet omkring slike prognoser, og spesielt vurderinger omkring potensialet for nygenerert trafikk som følge av investeringstiltaket. Etter vår vurdering synes Urbanets analyser rimelige, selv om det alltid vil være stor usikkerhet omkring mulig ny trafikk innenfor spesielt ferie- og fritidssegmentet. Dette vil ikke minst avhengige av hvordan flyselskapene vil tilpasse sitt rute- og prisopplegg.

Urbanet antyder at passasjergrunnlaget på en direkte rute til Oslo kan/bør betjenes av fly i størrelsesordenen 80 seter (Q400), antakeligvis helt til 2055. De vurderinger Urbanet har foretatt her synes rimelige. Anslag for trafikk til/fra Oslo uten/med nedlegging av Mosjøen er for 2025 på henholdsvis 85 000 og 100 000 passasjer. Dette fremstår som realistiske anslag – også sett hen til befolknings- og næringsstruktur i regionen.

Fortsatt vil det imidlertid være behov for FOT-ruter til Bodø og Trondheim fra Hauan, dersom dagens transportstandard skal kunne opprettholdes.

Samtidig illustrerer vurderingen fra Urbanet at det er urealistisk å forvente et trafikk (og inntektsnivå) på en slik flyplass som er i nærheten av mindre stamruteplasser for øvrig - som eksempelvis Alta og Molde. Dvs. at man må legge til grunn at inntjeningen blir liten, jf også at det forventes driftsinntekter i 2025 med videreføring av Mosjøen på ca 20 millioner kroner for en slik ny lufthavn. Dette gjør at en slik

lufthavn i all overskuelig fremtid vil gå med store økonomiske underskudd – selv med betydelig vekst i flytrafikken.

ii) Trafikantnytte og fordelings effekter

NHO Luftfart har ikke grunnlag for å komme med vesentlige innvendinger til Urbanets analyser for regionale konsekvenser. Det virker åpenbart at det vil skje en forskyvning av det næringsmessige tyngdepunktet mot Mo i Rana, noe som vil bli forsterket ved en eventuell nedlegging av Mosjøen lufthavn. Grunnlaget for videre drift av Mosjøen lufthavn vil selv med opprettholdelse etter utbyggingen, på lengre sikt bli svekket.

iii) Konsekvenser for Avinor

NHO Luftfart har merket seg at Hauan vil få et driftsunderskudd på ca 50 millioner kroner årlig. Dette er etter våre opplysninger det høyest driftsunderskuddet på noen norsk lufthavn. I tillegg vil det tilkomme betydelig kapitalkostnader i et slikt prosjekt. Anslåtte investeringskostnader er ca 2,3 – 2,4 milliarder kroner, men finansieringen er ikke avklart. Det vil påløpe kapitalkostnader i form av krav til forrentning av investert kapital, samt gjennom kapitalslit uttrykt i årlige avskrivninger. I tillegg kommer finansieringskostnader, men disse vil avhenge av hvordan staten/Avinor vil skaffe nødvendige investeringsmidler til prosjektet. Etter eventuelt fullført prosjekt vil det således påløpe svært høye kapitalkostnader for prosjektet, og disse vil av Avinor også legges inn i beregningsgrunnlaget for lufthavnavgiftene for hele landet. Finansdepartementet krever for tiden en avkastning på totalkapitalen i selskapet på 8,36% før skatt (basert på 27 % selskapsskatt), noe som betyr at et slikt prosjekt de første årene vil få kapitalkostnader på bortimot 200 millioner kroner årlig.

Urbanet har ikke hatt kjennskap til faktiske investeringskostnader for Hauan. Dersom Mosjøen opprettholdes vil netto driftsunderskudd forverres med ca 34 millioner kroner årlig. Med nedlegging også av Mosjøen vil netto driftsresultat bli ca minus 5 millioner kroner. Dette illustrerer at en strukturendring ikke vil styrke den samlede driftsøkonomien, og selv med nedlegging av flyplassene både Mo i Rana og Mosjøen vil den samlede økonomien bli svekket. Hensyntatt investeringskostnadene blir prosjektet svært ulønnsomt.

NHO Luftfart vil i denne sammenheng understreke at hele lufthavnettet i Norge er selvfinansiert av brukerne. I det alt vesentlige er det de norske flyselskapene som betaler for hele lufthavnettet, også der hvor lønnsomheten er dårlig. Dette betyr at norske flyselskaper "må ta med seg" denne kostnaden når de skal konkurrere nasjonalt og internasjonalt. Dette betyr at investering i ulønnsom infrastruktur, gjerne for å ivareta gode samfunnsmessige hensyn, vil belaste de kommersielle flyselskapene i Norge. Dagens finansieringssystem av lufthavnettet er således særdeles uegnet til å ivareta de samfunnsøkonomiske perspektivene ved utviklingen av lufthavnettet i Norge, jf neste punkt.

#### iv) Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Urbanet har beregnet at bygging av en ny lufthavn vil gi en negativ samfunnsøkonomisk nytte på 463 millioner kroner over analyseperioden dersom man samtidig legger ned Mosjøen. Denne kalkylen er basert på en investering på 1 274 millioner kroner for den nye lufthavnen. Den samfunnsøkonomiske kalkylen bør oppjusteres med de riktige investeringsanslagene. Dette gjør prosjektet enda mer samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Dersom Mosjøen ikke legges ned, blir prosjektet mindre samfunnsøkonomisk ulønnsomt, men fremdeles med en negativ samfunnsøkonomisk nytte over analyseperioden på hele 128 millioner kroner. Dette skyldes at reisetidstapet for flyreisende fra Mosjøen blir betydelig redusert. Samfunnsøkonomisk er det derfor minst dårlig å opprettholde Mosjøen lufthavn. Dette er imidlertid bedriftsøkonomisk, for Avinor, men også for flyselskapene, den dårligste løsningen. Samtidig – kalkylene bør oppdateres med nye investeringsanslag for Hauan, som vil gi et riktigere beslutningsgrunnlag for prosjektet.

#### *NHO Luftfarts anbefaling*

Urbanett har etter vår vurdering gjort en grundig jobb med å analysere konsekvensene av å bygge en ny flyplass på Hauan. Utredningen bør imidlertid oppdateres med de siste anslagene for investeringsbehovet i anlegget. Dette vil klart vise at prosjektet både bedrifts- og samfunnsøkonomisk er klart dårligere enn å videreutvikle dagens lufthavnstruktur. Dette tilsier etter vår vurdering at prosjektet på Hauan må legges til side i denne omgang, ikke minst også fordi det foreligger en rekke andre større lufthavnprosjekter i Nordland som må hensyntas i en langsiktig prioritering, jf blant annet mulig ny flyplass i Bodø og i Lofoten/Vesterålen.

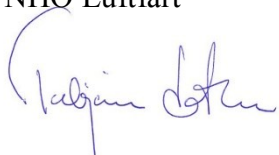
Prinsipielt sett støtter NHO Luftfart en forenkling og effektivisering av lufthavnstrukturen i Norge. Viktige kriterier for en slik forenkling av strukturen er at omleggingen er klart samfunnsøkonomisk lønnsom og bedriftsøkonomisk positiv for Avinor. Dette gjør at hele nettverket blir mer bærekraftig, noe som vil styrke luftfartsbransjens konkurransekraft og i det lange løp er mest tjenlig for samfunnet som helhet.

#### *Avslutning*

NHO Luftfart anmoder Samferdselsdepartementet om å ta luftfartsbransjens synspunkter med i den videre behandling av saken. Det er i det alt vesentlige de norske flyselskapene som gjennom sin virksomhet finansierer det norske lufthavnnettet. Vi mener derfor at bransjens synspunkter må tillegges stor vekt, og vi ønsker å bli involvert i den videre beslutningsprosessen.

Vi stiller gjerne ved behov med utdypende informasjon i saken.

Med hilsen  
NHQ Luftfart

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Torbjørn Lothe', written in a cursive style.

Torbjørn Lothe  
Administrerende direktør