Widerøe's Flyveselskap ASA

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
AVD./SEK.: LS S.BEH.: BR
23 AUG. 2004
S.NR.: 04/271-17
ARKIV: 741.22 AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

widerøe

Sandvika, 16.8.2004

Flyanbud fra 2006

Widerøe's Flyveselskap ASA viser til departementets brev av 14.5.2004. Vi har følgende innspill til utformingen av anbudet som skal gjelde fra 1.4.2006:

Generelt

Vi tar utgangspunkt i uttalelsen fra flertallet i Stortingets samferdselskomité ved behanldingen av Nasjonal transportplan 2006-2015:

"Fleirtalet viser til at departementet ved fleire høve har splitta opp anbodsområde og opna for fly ned til 15 seter, til dels mot fylkeskommunane sine ynskje. Dette har m.a. i Narvik ført til redusert trafikk.

Fleirtalet vil og nemna at større fly har strengare krav til tryggleiksutstyr. Ut frå dette vil fleirtalet be departementet vurdera å kombinera større fly med meir samanhengande ruteområde i samband med neste anbudsrunde.

Fleirtalet ser det òg som eit alternativ å lysa ut eit slik system parallelt med det systemet som gjeld for denne perioden, for deretter å vurdera kva system som gjev mest og best mogleg lufttransport for pengane."

Widerøe deler de syn flertallet her fremfører, og vi vil i det følgende komme nærmere inn på bl.a. de ulike elementene som flertallet tar opp. Vi ønsker at departementet legger særlig vekt på å benytte anbudsutlysningen som redskap til å videreutvikle kortbanenettet som et attraktivt tilbud til det reisende publikum. Dette bør gjenspeiles i de kravene som stilles til flymateriell, kvalitet og billettpriser. Vi skisserer også en rekke forslag til tiltak som bør kunne bidra til redusert tilskuddsbehov, og dermed frigjøre offentlige midler som så kan innrettes mot kvalitetsheving i form av for eksempel flere avganger og lavere maksimaltakster.

Flymateriell

I tråd med flertallsmerknaden fra Samferdselskomiteen foreslår vi at det som standard legges opp til å benytte større regionale flytyper, dvs. fly med minst 30 seter, med mindre lokale myndigheter spesifikt ønsker mindre flytyper. Så vidt vi kjenner til fra tidligere, er det bare i tilfellet med Fagernes at lokale myndigheter har hatt en slik prioritering.

Flystørrelse og sikkerhetsutstyr

Vi skal for det første fremheve at de større flyene normalt har bedre sikkerhetsutstyr enn de mindre flyene. Dette gjelder ikke minst antikollisjonssystemer mot terreng eller andre fly, noe som er pålagt utstyr i de større flyene. Slike sikkerhetssystemer fremstår som ekstra viktige på det norske anbudsnettet, ikke minst fordi presisjonsinnflygingsutstyr og kontrollert luftrom som oftest er mangelvare på kortbanenettet.

Bodø
Langstranda 6
P.O.Box 247
N-8001 Bodø
Norway
Tel. (+47) 75 51 35 00
Fax (+47) 75 51 35 81

Sandvika
Eyvind Lyches vei 10
P.O.Box 312
N-1301 Sandvika
Norway
Tel. (+47) 67 11 60 00
Fax (+47) 67 11 61 95

Vi mener også at departementet må besørge at fly som skal betjene kortbaneplassene, må kunne gjøre bruk av det satellittbaserte presisjonsinnflygingssystemet Avinor er i ferd med å etablere. Dette vil sikre effekt av dette sikkerhetstiltaket uansett hvem som vinner anbud. I den grad krav om bruk av satellittbasert innflygingsutstyr bør hjemles i generelt regelverk snarere enn i anbudsinvitasjonen, oppfordrer vi departementet til å be Luftfartstilsynet besørge de nødvendige regelverkstilpasninger.

Vi regner presisjonsinnflygingsutstyr som det aller viktigste sikkerhetstiltaket som kan gjøres på kortbanenettet. Internasjonal havaristatistikk viser at

- 75% av ulykkene oppstår der presisjonsinnflygingsutstyr mangler
- 60% av ulykkene forekom i dårlig sikt
- 67% av ulykker med kollisjon mot terreng forekom i fjellterreng

Vår vurdering er at ulykkene ved Brønnøysund 1988 og Namsos 1993 kunne ha vært unngått med presisjonsinnflygingsutstyr tilgjengelig.

Flystørrelse og trafikale forhold
I tillegg til sikkerhetsutstyret, er det en rekke trafikale forhold som tilsier at det bør brukes større fly:

- Kortbanenettet kjennetegnes av høy forretningstrafikk med derav følgende sterkt press på morgen- og ettermiddagsavgangene. Etterspørselen er i tillegg ofte retningsskjev, dvs. med mest trafikk inn til de større byene om morgenen og ut igjen om ettermiddagen. Tilsvarende er det utpregede trafikktopper mandag morgen/fredag ettermiddag. For å dekke den etterspørselen som faktisk finnes i markedene, må det derfor tilbys tilstrekkelig kapasitet på de riktige tidspunkter. Vi ser selv flere tilfeller i vår kommersielle rutedrift hvor en gjennomsnittsbetraktning tilsynelatende skulle tilsi at 39-seters fly er tilstrekkelig, men hvor 50-setere likevel gir bedre lønnsomhet fordi den dekker trafikktoppene bedre.

  En vridning av tilbudt setekapasitet i favør av mindre fly og økt frekvens vil føre til at setekapasitet vris fra peak til off-peak. Resultatet av dette vil normalt bli at trafikkinntektene vil synke. Dels faller forretningstrafikken fordi kapasiteten i peak reduseres, og dels faller rabattrafikken fordi flystørrelsen blir for liten for å kunne håndtere gruppereiser som kurs/konferanse/idrettsreiser etc. Vi er neppe alene om å mene at dette vil bli en uholdbar situasjon for markedet, og trafikkbortfallet som oppstår kan etter våre vurderinger på ingen måte oppveies av den effekten som isolert sett følger av den frekvensøkning som mindre fly kan gi.

- Nasjonal transportplan kap 7.3.2 indikerer at anbudsrutene har en "melkerutestruktur". Det er imidlertid bare i Finnmark at strekningene staten kjøper tjenester på, har mer enn én mellomlanding. Fra Tromsø og sørover drives majoriteten av ruter som rene nonstopruter til/fra stamruteplass, og den resterende del med høyst én mellomlanding. Våre kunders tilbakemeldinger viser at den ene mellomlandingen som av og til inntrer, klart foretrekkes fremfor redusert flystørrelse. Det er derfor neppe grunnlag for å rette rutestrukturen særlig mer ut ved å gå over til mindre fly. Og i Finnmark bygger de reelle lokale transportbehov opp om en struktur med flere mellomlandinger, jf. også vurderinger fra lokale myndigheter der.

Inndeling av anbudspakkene
I tråd med flertallsmerknaden fra Samferdselskomiteen, ber vi departementet legge opp anbudsutlysningen slik at det blir gitt adgang til å legge inn forskjellige former for samleanbud som alternativ til de oppsplittede anbudene. Vi poengterer at samdriftsfordelene ikke minst henger sammen med muligheten for å kunne benytte fly og besetninger over størst mulig områder. Dette øker fly- og crewutnyttelsen, og bidrar til å senke enhetskostnadene i rutedriften.

For å øke antall reisemuligheter for publikum og slik sett styrke det totale rutetilbudet, foreslår vi at det også utformes FOT-krav som direkte eller indirekte knytter strekningene i dagens adskilte ruteområder bedre sammen.

Eksempler kan være

- Stokmarknes-Tromsø som bindeledd nordover og kombinasjon med Andenes,
- kobling av Ørsta/Volda og Sandane mot Florø slik at det oppstår et alternativt knutepunkt til Sogndal hvor vi i dag opplever dårlig værregularitet vinterstid og dermed mange følgevirkninger,
- kobling av ytre og indre Helgeland for å kunne videreføre dagens løsning ift FUA og dermed beholde attraktive avgangstider på samtlige destinasjoner.

Vi utdyper gjerne ovenstående i møte med departementet.

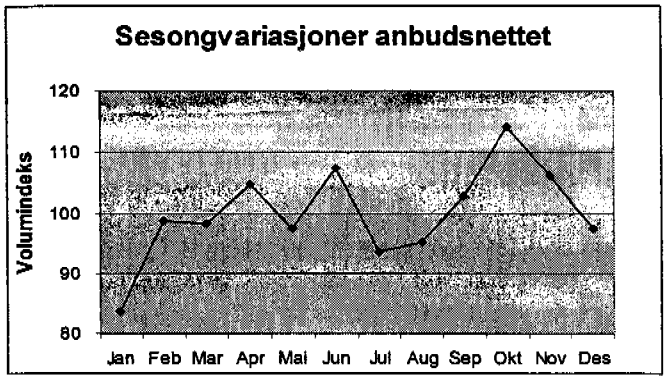
Billettpriser
Vi tar igjen til orde for at maksimaltakstene senkes, slik at prisnivået for forretningstrafikken bedre kan harmoniseres med det nivået som er etablert på det kommersielle rutenettet innenlands. Vi ser nå en varig trend i retning av et lavere prisnivå stamrutenettet, og merker oss at prisreduksjonene i 2004 ikke er fanget opp av indeksen for utviklingen av flypriser som departementet viser til i omtalen i NTP s. 116 der det argumenteres for at anbudsrutene siden 1997 har en gunstig prisutvikling sammenlignet med øvrige flyruter.

Vi viser også til at vi i den kommersielle rutedriften har kunnet effektivisere driften ved å legge om tidtabellen slik at flyutnyttelsen har økt kraftig. Dermed senkes enhetskostnadene våre, og vi har kunnet senke billettprisene med 10-30%. På anbudsnettet ligger produksjonen og rutestrukturen så fast at det ikke har vært rom for å følge dette uten statlige bidrag. Vi foreslår nå at staten følger opp med en senking av maksimaltakstene på inntil 35 % i anbudet som skal gjelde fra 2006. Vi erkjenner at dette utløser økt tilskuddsbehov, og for å lettere å kunne realisere dette, fremmer vi også flere forslag som bør bidra til senket tilskuddsbehov.

Sesongvariasjoner
Det bør i langt større utstrekning åpnes for sesongtilpasninger gjennom produksjonsjusteringer i midtsommerperioden (dvs. hele skolenes sommerferie) og midtvinters.

Tidtabellen for anbudsnettet er i utgangspunktet best tilrettelagt for forretningstrafikken, og forretningstrafikken utgjør også betydelig større andel av de reisende på anbudsnettet enn i norsk luftfart generelt. I skolenes sommerferie er imidlertid forretningsandelen minimal, i tillegg til at den totale etterspørselen faller betydelig. Da er det tjenlig å justere tidtabellen i retning av fritidsmarkedets ønsker, samtidig som enkelte avganger tynnes ut. Konkret ber vi derfor om at modellen som brukes i juli på deler av Vestlandet og Helgeland, utvides til hele rutenettet og hele skoleferien.

Midtvinterperioden (spesielt januar, samt deler av desember og februar) har også en forholdsvis lav etterspørsel, samtidig som vinterforholdene gjør driften langt mer sårbar enn ellers i året. Vi foreslår derfor en viss oppslakking i kapasitetskravene i denne perioden. Dette vil samtidig bidra til å øke robustheten i programmet som skal drives. Figuren til høyre viser våre sesongvariasjoner i trafikken på anbudsnettet (volumindeks basert på passasjerer per avgang, 100=gjennomsnittsmåned)



Produksjonsjusteringer
Så lenge juli og desember holdes utenom, bør produksjonsjusteringsgrensene på 70 respektive 35% heves til 75 respektive 45%. På destinasjoner som omfattes av flere FOT-strekninger, bør kapasitetsfordelingen mellom strekningene gjøres mer åpen, etter modell av det som praktiseres på Andenes, Stokmarknes og Vardø. Vi opplever at dette gir entydig positiv respons fra publikum. På Andenes er en slik løsning allerede innarbeidet i FOT-kravene, og vi foreslår følgelig at tilsvarende gjøres også for de mange andre destinasjonene som har FOT-krav i flere retninger. En slik åpning vil gjøre operatøren bedre i stand til å markedstilpasse rutetilbudet, uten at en risikerer å komme i konflikt med anbudskrav og dermed muligens formalia.

widerøe

Regularitetskrav
Vi ber departementet gå tilbake til regularitetsformuleringen som gjaldt frem til 2003, da en målte leverte avganger ift kontraktsfestet produksjon. Når dette kravet nå måles ift godkjente/faktiske ruteprogram, reduserer det insentivet til å sette opp flere avganger. Helt konkret kan vi bekrefte at dette medvirker til at ekstrarutene som ble startet på Svolvær, Sandane og Ørsta/Volda 1.3.2004, ikke vil bli fløyet i vintermånedene kommende sesong.

Kontraktskrav mv.
Vi ser at departementet gjennom de seneste anbudene har lagt inn flere nye klausuler som overvelter en større risiko på operatøren. Vi ser at dette kan redusere behovet for reforhandlinger, men vi mener det nå bør foretas en fornyet gjennomgang av en del av disse kravene i den hensikts å redusere anbyders risiko og dermed statens forventede utlegg til risikopremie. Dette gjelder forhold hvor vi mener en kan unngå kompliserte reforhandlinger eller forhold som kan gi usikkerhet om berettigelsen av tilskuddsendringer.

- Departementet bør for det første påse at takstregulativet til Avinor sikrer lik avgift for alle, regnet per passasjer/tonn etc. Dernest foreslår vi at det tydeliggjøres hvilket takstregulativ som skal legges til grunn for innleverte anbud, og at årlige justeringer av Avinor-avgiftene følger de faktiske endringene som operatøren blir gjenstand for. Det oppfattes i dag å kunne utgjøre et problem at SD både fastsetter Avinors avgifter og samtidig er part i anbudskontraktene hvor reforhandlingsspørsmål om slike avgifter stadig dukker opp. Vårt forslag "nullstiller" dette problemet.

- Tilskuddsomregningen bør ikke skje på grunnlag av KPI alene. Vi viser til at i Hurtigrute-anbudet benyttes vektede omregninger der også flere andre forhold teller med. For luftfarten er både drivstoff, dollarkurs og prisutvikling i andre land av betydning. Vi kommer gjerne tilbake med nærmere spesifisering av innflytelsen slike forhold har. Gjennomføring av dette tiltaket vil bidra til å redusere anbyders risiko for bl.a. svingninger i drivstoffpris eller dollarkurs.

- SD har fra og med anbud Finnmark 2004-07 gått over til etterskuddsbetaling av tilskudd. Vi ber om at forskuddsbetaling gjenopprettes i fremtidige anbud, eventuelt betaling den 15. (hvilket i det minste vil representere et gjennomsnitt ift operatørens leveranse). Departementet besitter uansett kontraktshjemler til å gå over til etterskuddsbetaling ved manglende leveranse, manglende rapportering etc. – vi finner det da urimelig med generell etterskuddsbetaling.

- Vi ber departementet fjerne vilkåret om at anbyder skal bære risikoen ved endringer av lufthavngodkjenningen som Luftfartstilsynet måtte gjøre. Vilkåret fremstår som urimelig og dette forsterkes av at det ikke synes utenkelig at fremtidige godkjenninger vil kunne ha sammenheng med omfanget av tilskudd fra departementet til Avinor.

Vi stiller gjerne til en nærmere drøfting av fremtidige anbudskrav, dersom departementet skulle ønske det.

Med vennlig hilsen
WIDERØE'S FLYVESELSKAP ASA

for Terje Skram
Direktør Network & Pricing