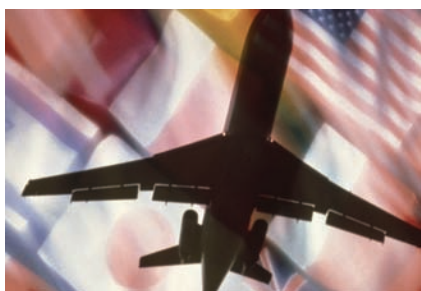


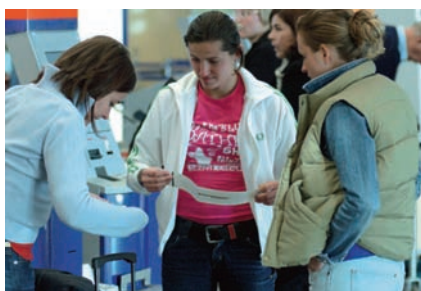
→ TEMANUMMER: UTRIKESFLYG



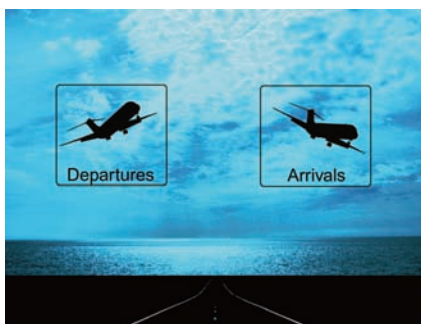
Flygbolagsallianser
– till nytta för vem? *sid 10*



Svenska folkets resvanor
kartlagda i stor
undersökning *sid 20*



Attitydundersökning *sid 23*



Aktuell statistik *sid 37*



Stark utveckling i internationell flygtrafik

– men nu väntar bistrare tider

När bröderna Wright för första gången lyckades med bedriften att flyga blev detta startskottet för ett tekniskt framåtskridande som 100 år senare skulle visa sig vara ett av de viktigaste redskapen för globaliseringen. Att det internationella trafikflyget är en viktig förutsättning för den pågående globaliseringen är helt obestridligt. Idag är trafikflygets utveckling i hög grad en måttstock på det ekonomiska och politiska tillståndet i världen. Det visas inte minst av att regioner som Asien och Mellanöstern i framtiden kommer att stå för en allt större andel av trafikflyget i form passagerare och frakt. Just nu befinner sig flygindustrin i kris med ett oljepris som stigit kraftigt. De höga bränslepriserna kommer sannolikt innebära en ökning av konkursdrabbade flygbolag.

sid 4

Innehåll

Stark utveckling i internationell flygtrafik – men nu väntar bistrare tider	4
Allianser – till nytta för vem?	10
2007 var ett rekordår för lågkostnadsbolagen – men nu väntar nya utmaningar	13
Från Mallorca till Ho Chi Minh City	18
Den nationella resvaneundersökningen – utrikes resor längre än 30 mil	20
Svenskarnas attityder till flyget	23
Flygfrakten följer konjunkturen	25
Open Skies-avtal – en utveckling med nya utmaningar	28
Slot – luckor i tiden	30
Flygsäkerheten i Afrika – ett europeiskt problem?	34
Statistik	37



Förord

Flyget spelar en viktig roll som förutsättning för globaliseringen. Att kunna förflytta sig snabbt och säkert över hela jordklotet är en nödvändighet i många sammanhang och kan inte alltid ersättas med videokonferenser och andra IT-lösningar. Flyget har upplevt en enastående utveckling, inte minst som en följd av olika avregleringar och genom lågkostnadsbolagens inträde på olika marknader under 1990-talet.

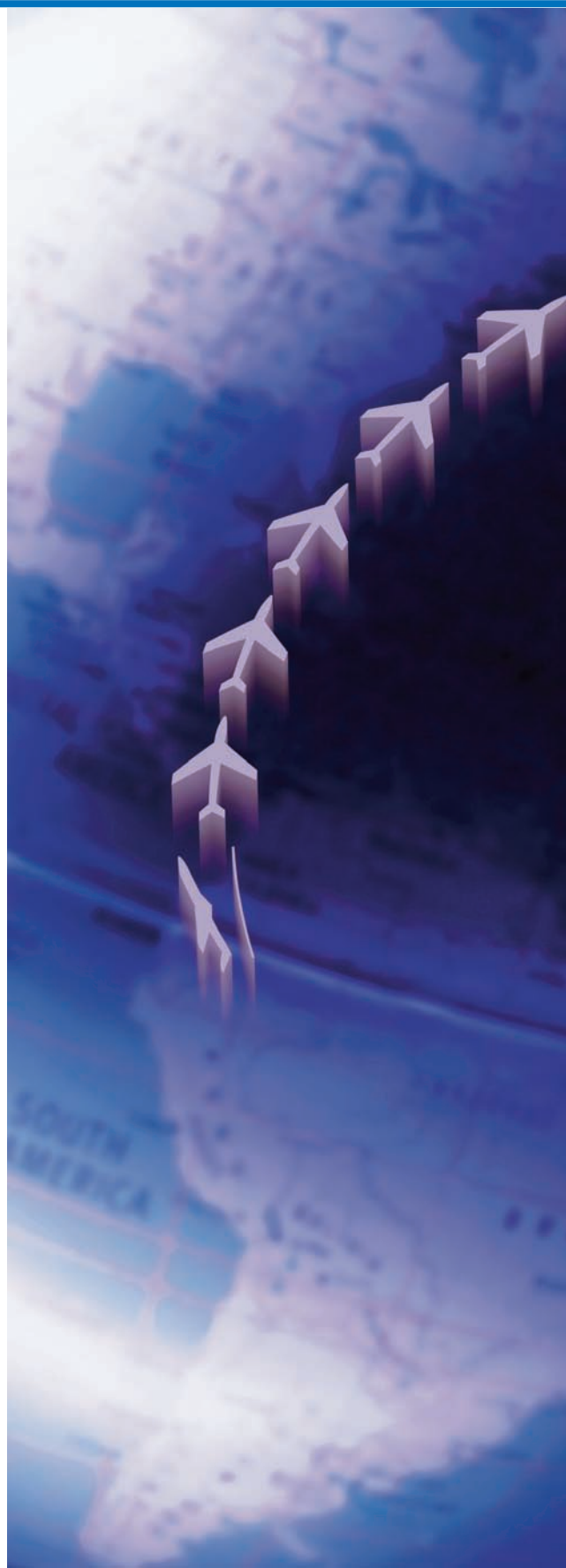
Huvudtemat i detta nummer av Flygtendenser är utrikesflyget. I ett antal artiklar belyser vi bl.a. trafikflygets utveckling globalt, trender inom olika marknadssegment (nätverksbolag, lågkostnadsbolag, frakt och charter) och luftfartspolitiska förutsättningar. Svenskarnas attityder till flyget undersöks också närmare. En särskild artikel ägnas åt flygsäkerheten i Afrika som har haft en negativ utveckling.

Passagerarutvecklingen på de svenska flygplatserna visar på fortsatt positiv trend vad gäller antalet passagerare och antalet landningar både utrikes och inrikes. Samtidigt visar Luftfartsstyrelsens uppföljning att utbudet av flygstolar har ökat markant medan kabinfaktorn och priserna har sjunkit. Den kraftiga utbudsökningen, som beror på ökad konkurrens mellan flygbolagen, har resulterat i överkapacitet på marknaden vilket har gynnat konsumenterna men varit en belastning för flygbolagen. Denna situation är inte hållbar i längden och vissa justeringar i form av neddragen kapacitet är därför att vänta framöver. Till skillnad från tidigare perioder med avmattning drabbas nu även lågkostnadsbolagen som också börjar dra ner sin verksamhet på t.ex. Västerås och Växjö.

Anmärkningsvärd är chartertrafikens fortsatta expansion från mindre regionala flygplatser. Vissa enskilda flygplatser uppvisar i övrigt stora variationer procentuellt sett mellan olika perioder vilket beror på att nya destinationer tillkommer eller att olönsamma destinationer läggs ned.

Ingrid Cherfils

Avdelningschef för avdelningen Utredning- och omvärldsanalys, Luftfartsstyrelsen
ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se



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

Stark utveckling i internationell flygtrafik – men nu väntar bistrare tider

När bröderna Wright för första gången lyckades med bedriften att flyga blev detta startskottet för ett tekniskt framåtskridande som 100 år senare skulle visa sig vara ett av de viktigaste redskapen för globaliseringen. Att det internationella trafikflyget är en viktig förutsättning för den pågående globaliseringen är helt obestridligt. Idag är trafikflygets utveckling i hög grad en måttstock på det ekonomiska och politiska tillståndet i världen. Det visas inte minst av att regioner som Asien och Melanöstern i framtiden kommer att stå för en allt större andel av trafikflyget i form passagerare och frakt. Just nu befinner sig flygindustrin i kris med ett oljepris som stigit kraftigt. De höga bränslepriserna kommer sannolikt innebära en ökning av konkursdrabbade flygbolag.

Under efterkrigstiden har det internationella passagerarflyget visat en makalös uppgång, med en genomsnittlig tillväxttakt på 12 procent årligen¹. Knapptast någon annan global, ekonomisk aktivitet har haft en motsvarande utveckling. Fraktflyget ligger inte långt efter, från 1960 till millennieskiftet var den genomsnittliga tillväxten för flyg med inriktning mot gods-transporter 11 procent om året.

Men flyget är samtidigt en känslig bransch, det märks tydligt när man studerar de senaste 30 årens utveckling. Det finns tre markanta stagnationer sedan 1970-talet. Den första i samband med oljekrisen 1979, då den ekonomiska aktiviteten i världen sjönk markant, den andra i början på 1990-talet i samband med gulfkriget och den tredje i början av 2000-talet i samband med terroristattentatet i USA. Vid samtliga tillfällen har dock effekterna på trafikflygets utveckling varit om än starka så också kortvariga. Till viss del visar detta naturligtvis på flygets betydelse för världsekonomin, men kanske tyder det också på att branschen, trots sin många gånger konservativa hållning, också har en förmåga att anpassa sig efter nya förutsättningar.

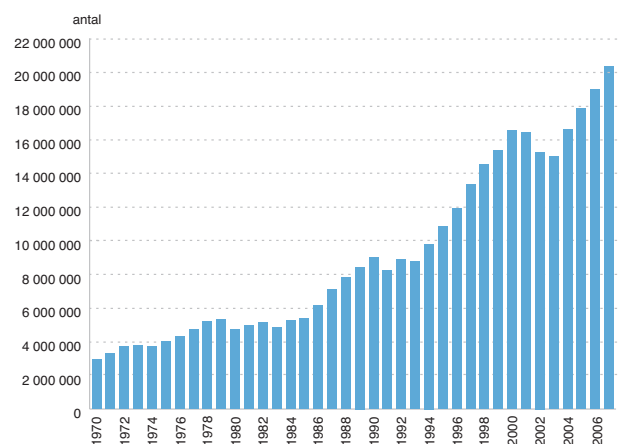
De juridiska och politiska ramarna skapades tidigt

Den som söker efter grundläggande faktorer som kan förklara det moderna trafikflygets utveckling behöver inte sträcka sig särskilt långt tillbaka i tiden. Det räcker med ett 40-årigt perspektiv, där man kan identifiera ett antal faktorer som direkt eller indirekt påverkat trafikflygets utveckling.

Den första faktorn är de tekniska landvinningarna inom flygindustrin. Alltsedan starten har det civila flyget varit avhängigt det militära. Tekniska innovationer har ofta triggats av militära behov. Jetmotorn kom t.ex. till militär användning långt innan den introducerades i civilflyget och i ett slag revolutionerade det kommersiella trafikflyget. Med jetflyg kom flyget att bli kosmopolitiskt; människor och gods kunde snabbt och bekvämt färdas mellan stater och kontinenter utan särskilt betydande hinder av avstånd och tid.

Den andra faktorn tillhör juridikens och politikens områden, nämligen tillkomsten av internationella överenskommelser som skapat den internationella lufträtten, vilken i stor utsträckning kommit att harmonisera luftfartens regelverk globalt genom att reglerna införlivats i de enskilda staternas lagstiftning. Man kan tycka att det är anmärkningsvärt att världens fria stater, så snart efter erfarenheterna av världskrigen, var så vidsynta och beredvilliga att i praktiken överlåta stora delar av luftfartsregleringen till det internationella samfundet². Men, som Lars-Göran Malmberg framhåller i sin bok *Rätten till luftfart*, var motivet att civilflyget tidigt kom att betraktas som ett internationellt fenomen och att nationella regelverk kunde utgöra frön till stagnation och kaos.

Figur 1 Passagerarutveckling i svenskt utrikesflyg



Källa: Luftfartsstyrelsen

¹ Doganis, Rigas "The Airlines Business" Mellan 1940–2000 uppvisar trafikflyget en passagerartillväxt på 12 procent årligen.

² Internationaliseringen och standardiseringen av flyget genomdrevs politiskt med ambitionen att förmå de suveräna staterna att anpassa och harmonisera de nationella regelverken med internationella arrangemang. Internationella avtal och konventioner som Pariskonferensen 1919, Warszawakonventionen 1929 och Chicago-konventionen 1944 är exempel på internationella försök att skapa enighet kring utformningen av civilflyget genom diplomatiska och politiska avväganden, avväganden som ofta avspeglade staternas nationella intressen.



Avreglering innebar nya förutsättningar

Den tredje faktorn är avregleringen (omregleringen) av civilflygets politiska miljö och regelverk. På ett tidigt stadium blev civilflyget föremål för en omfattande reglering. Denna reglering kom inte bara att omfatta tekniska och operativa frågor utan även frågor om marknadstillträde och därmed förknippade villkor kom att regleras, t.ex. beviljande och fördelning av trafikrättigheter, prissättning, tidtabeller m.m.

Först att avregleras var den amerikanska marknaden 1978. Reformerna spred sig sedan i mitten av 1980-talet till Europa, i samband med att Storbritannien och Holland kom överens om att avreglera trafiken mellan de båda länderna och öppna för konkurrens. EU kom senare att vidareutveckla detta genom de s.k. första, andra och tredje luftfartspaketen som skapade en fri luftfartsmarknad inom EU för EU:s flygbolag.

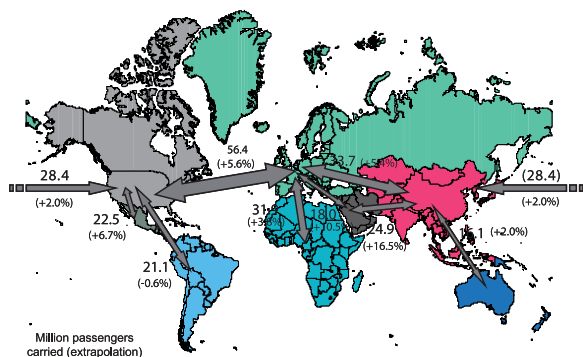
Slutligen kom också EU och USA, efter långdragna förhandlingar, överens om ett Open Skies-avtal som ger flygbolagen i EU och USA full frihet att trafikera destinationer på båda sidor om Atlanten med såväl frakt- som passagerarflyg.

Avreglering och liberalisering, eller rättare sagt de ökningarna av antal flyglinjer, flygbolag och passagerare som det har fört med sig, har naturligtvis också bidragit till de kapacitetsproblem som vi idag upplever på de större flygplatserna. Mellan flygplatser råder som bekant inte samma konkurrensförhållande som mellan flygbolag, vilket kan ha påverkat flygplatsbybolagens avgiftssättning.

Mellanöstern ett allt viktigare nav i världen

Trafiken mellan Europa och Nordamerika är den i särklass största enskilda marknaden i det internationella trafikflyget. 2007 reste 56,4 miljoner passagerare mellan regionerna, en ökning med 5,6 procent jämfört med föregående år. Den ökningstakten väntas stiga ytterligare när det s.k. andra steget i Open Skies-avtalet träder i kraft (se not sid 28).

Figur 2 De största passagerarflödena mellan världsregioner (2007)



Källa: IATA, 2007

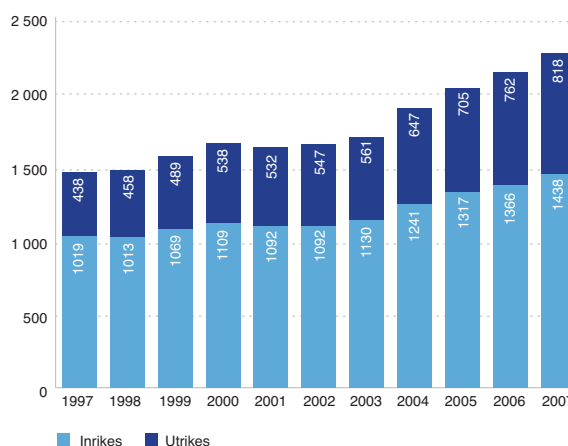
Världens näst största flygmarknad är trafiken mellan Europa och Asien, men Europa-Afrika och Nordamerika-Asien ligger inte långt efter. Räknat i tillväxttakt är dock trafiken Asien-Mellanöstern störst med 16,5 procent ökning under 2007, tätt följd av Europa-Mellanöstern med 10,5 procent.

På grund av sin växande betydelse i världsekonomin spelar Mellanöstern i själva verket en starkt växande roll som hubb för såväl passagerare som frakt mellan Asien, Europa och Nordamerika.

Inrikestrafiken betydligt större än utrikes

Under perioden 1997–2007 fördubblades i stort sett den globala utrikestrafiken (figur 3), från 438 till 818 miljoner passagerare. Ändå är den samlade inrikestrafiken i världen betydligt större med drygt 1,4 miljarder passagerare. Det beror framför allt på den stora inrikestrafiken i USA.

Figur 3 Det globala trafikflygets utveckling 1997–2007, fördelad mellan inrikes och utrikes trafik



Källa: ICAO 2007

Även inom Europa har trafikflyget haft en påtaglig passagerarökning de senaste tio åren, vilket till stor del kan tillskrivas LCC-bolagens (lägkostnadsbolagens) expansion med direktlinjer inom Europa.

Den enskilt största marknaden inom Europa är trafiken mellan Storbritannien och Spanien (närmare 16 miljoner passagerare). Därefter kommer Tyskland-Spanien med cirka 10 miljoner och Storbritannien-Irland med 5,8 miljoner passagerare årligen. Den enskilt största linjen är dock London-Amsterdam och den enskilt största inrikeslinjen Madrid-Barcelona. Starkast ökning uppvisar trafiken mellan Polen och Storbritannien (+32 procent) och Spanien-Irland (+19,5 procent).

Svårt att tjäna pengar i Europa

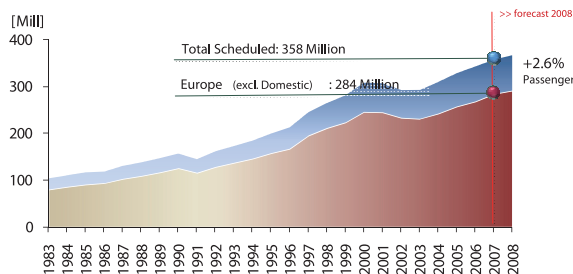
Trots passagerarökningen i Europa är den intrauropeiska trafiken behäftad med en begränsad vinstmarginal för främst nätverksflygbolagen. Europatrafiken är ändå en viktig komponent för flygbolag som Finnair, Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines m.fl. för att mata in passagerare till de mer vinstbringande interkontinentala rutterna. På senare tid har även höghastighetståg tillkommit som en viktig konkurrent till det europeiska flyget, speciellt på rutter som Bryssel–Paris, London–Paris och Amsterdam–Paris. Tåget har också blivit en allt viktigare konkurrent till inrikesflyget i särskilt Frankrike och Spanien.

Ökad konkurrens ger fler direktlinjer

När man detaljstuderar utvecklingen på den europeiska flygmarknaden under 2000-talet är det tämligen lätt att identifiera fyra speciellt viktiga trender.

Den första är att konkurrensen i den intrauropeiska trafiken har ökat kraftigt med lägre priser och fler direktlinjer mellan regioner i Europa som följd. Denna utveckling hänger i stor utsträckning samman med framväxten av nya LCC-bolag, som utmanar de traditionella flygbolagen med sin lågprisstrategi. LCC-bolagen bedriver ofta sina flygningar via regionala och lokala flygplatser, vilket har inneburit att trafikflödet i den intrauropeiska trafiken genom det s.k. hubb-and-spoke-systemet³ har reducerats till förmån för direktlinjer från regionala flygplatser. I figur 4 presenteras passagerarutvecklingen inom Europa från 1983 till 2007 tillsammans med prognosen för 2008.

Figur 4 Passagerarutvecklingen inom EU 1983–2007 samt prognos för 2008



Källa: AEA (Association of European Airlines), 2008

Den andra trenden är att LCC-bolagen numera dominerar den intrauropeiska marknaden. Ryanair är idag Europas största flygbolag när det gäller trafik inom Europa. Denna alltjämt ökande dominans för LCC-bolag har påverkat den europeiska flygmarknaden på flera sätt:

- Ett nytt resemonster som präglas av fler korta weekendresor på bekostnad av längre vistelser på semestern.
- En påfallande ökning av internetbokningar av flygresor (även för nätverksbolagen).
- Ett genomgripande besparingsprogram och kostnadsreducering för hela flygbranschen, i synnerhet för nätverksflygbolagen. Numera visar även de traditionella flygbolagen en kostnadsutveckling som ligger nära den som länge gällt för LCC-bolagen.
- Ökat antal direktlinjer.
- Förlorade marknadsandelar för nätverksbolagen till förmån för LCC-bolag (gäller i stigande omfattning även affärsresenärer).
- Viss överflyttning av flygtrafik från större till regionala och lokala flygplatser (främst i Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Spanien). Dessa flygplatser uppvisar större procentuell tillväxt än huvudflygplatserna.

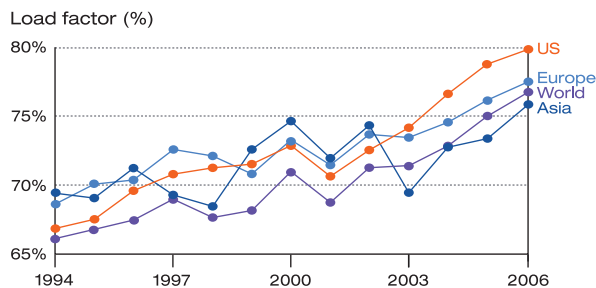
Affärsresandet minskar privatresandet ökar

Den tredje trenden är att intäkten per säte (yield) generellt sett minskar för flygbolagen, trots att passagerarvolym och kabinfaktor ökar (figur 5). Sedan 1986 har yelden sjunkit med 3,4 procent per år och befaras fortsätta att minska med 1,4 procent årligen under de kommande tjugo åren⁴.

Föga förvånande har yelden minskat mest sedan LCC-bolagens inträde på marknaden i mitten av 1990-talet (figur 6). Det beror dock inte enbart på ökad lågpriskonkurrens (även om andelen affärsresenärer hos LCC-bolagen har ökat från 28 procent 1998/99 till 71 procent 2004/05), under samma period har nämligen också affärsresandet minskat och privatresandet ökat.

Affärsresandet har traditionellt varit den viktigaste inkomstkällan för flygbolagen. Trots att affärsresenärerna endast utgör 15 procent av flygbolagens passagerare svarar gruppen för 28 procent av intäkterna. Att affärsresenärerna i ökande utsträckning prioriterar ned service mot lägre pris och väljer att flyga med LCC-bolag är med andra ord en besvärlig trend för nätverksbolagen.

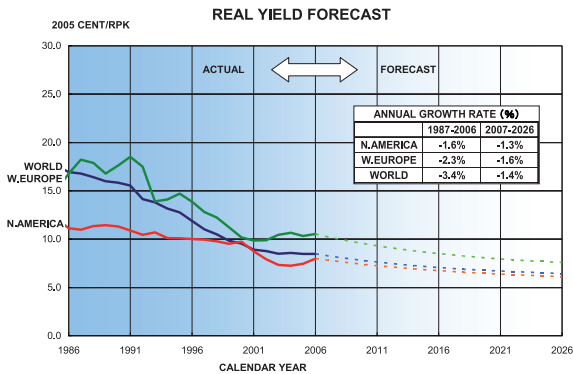
Figur 5 Utvecklingen av kabinfaktorn åren 1994–2006



Källa: Airbus Global Market Forecast 2007–2026

³ Hubb-and-spoke innebär att man arrangerar flyglinjer kring ett centralt nav, ungefär som ekrarna i ett hjul.

⁴ Passagerarintäkter per RPK (antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs).


Figur 6 Utvecklingen av yield 1986–2006


Källa: Airbus Global Market Forecast 2007–2026

Privatiseringar skapar mångfald

Den fjärde trenden är förändringen av den europeiska flygbolagsstrukturen. Fram till mitten av 1980-talet var flertalet av de europeiska bolagen helt eller delvis statligt dominerade. Den europeiska flygmarknaden bestod av nationella ”flag carriers”, med staten som garant för verksamheten, vid sidan av charterflygbolag och ”fristående” flygbolag, som dock ofta befann sig i beroendeställning till de nationella flygbolagen.

Parallellt med liberaliseringen inleddes också en ”denationalisering” av flygbolagen som startade med privatiseringen av British Airways. Bland de 25 största flygbolagen i Europa minskade andelen statligt ägda från 28 till 16 procent under tioårsperioden 1996–2005.

Idag kännetecknas den europeiska flygmarknaden, med sina omkring 500 olika flygbolag, av en mångfald operatörer av skiftande slag, i olika konstellationer och företagsformer. Tidigare nationella ”flag carriers” har sålts ut helt eller delvis (tabell 1) och antalet nya privata flygbolag som opererar i olika segment – främst LCC- och enskilda flygbolag men även regionala bolag, charterbolag och flygseorganisatörer – har ökat lavinartat.



Foto: Airbus S.A.S.

Med stigande bränslepris och andra kostnader för flygbolagen är konsolidering, samarbete, fusioner och liknande en ofrånkomlig utveckling. Trenden att skapa större enheter, endera genom förvärf typ Lufthansas köp av Swiss (2005) eller sammanslagning av typen Air France/KLM (2004), kan med andra ord förväntas växa i framtiden. Även bland LCC-bolagen kommer med stor sannolikhet den pågående konsolideringen att intensifieras ytterligare.

Tabell 1 Ägarstruktur bland europeiska AEA-bolag, tidigare nationella ”flag carriers”

Europeiska AEA-flygbolag, nationella ”flag carriers”			
Helt statliga	Delvis statligt ägda (>50 procent)	Delvis statligt ägda (≤ 50 procent)	Helt privata
Jat Airways	Air Malta (97,7)	Aer Lingus (25,3)	British Airways
Olympic Airways	Croatia Airlines (94,7)	Air France/KLM (18,6)	Austrian Airlines
TAP Portugal	CSA (56,2)	Alitalia (49,9)	Iberia
	Cyprus Airways (69,6)	Luxair (36,5)	Icelandair
	Finnair (55,78)	SAS (50)	Lufthansa
	LOT (67,9)	Turkish Airlines (49,2)	Swiss
	TAROM (95)		

Källa: Flygbolagens hemsidor och årsredovisningar



Svensk utrikestrafik starkt förändrad

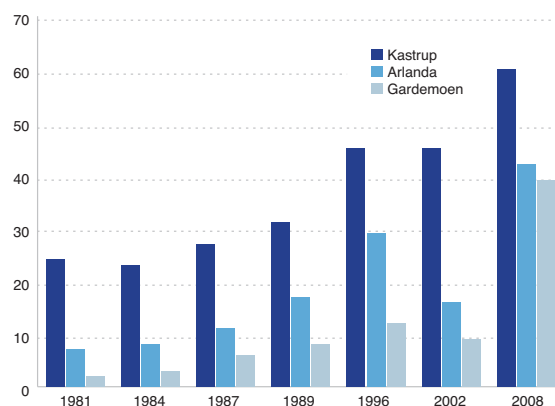
Utvecklingen av den svenska utrikestrafiken är nära sammansvetsad med utvecklingen av SAS. Utgångspunkten för den skandinaviska luftfartspolitikerna var fram till avregleringen att SAS skulle ha monopol på den skandinaviska flygmarknaden. Argumentet var de skandinaviska ländernas perifera position och att varje enskilt land skulle ha begränsat marknadsunderlag för utrikestrafik.

När avregleringen av inrikesflyget i USA genomfördes förändrades villkoren radikalt för SAS och de övriga europeiska flygbolagen. De USA-bolag som konsoliderades och blev starkare på inrikesmarknaden kunde utnyttja denna marknadsposition i konkurrens med europeiska flygbolag som var begränsade till ett fåtal punkter i USA och därmed inte hade samma tillgång till hela USA-marknaden.

En annan avgörande faktor var sammanbrottet för de s.k. poolavtalen, vilka tidigare haft till uppgift att reglera kapacitet, priser, service m.m. mellan flygbolagen. När systemet bröt samman inleddes en period av strukturförändringar i stora delar av Europa som så småningom resulterade i dagens stora allianser. Till detta kom avregleringen av såväl inrikesmarknaden som trafiken inom EU under 1990-talet.

För SAS innebar förändringarna att konkurrenterna fick tillgång till bolagets hemmamarknad eftersom de skandinaviska länderna inte längre kunde garantera SAS en särställning. SAS metod att handskas med den nya konkurrenssituationen blev omfattande kostnadsreduceringar och en ny affärsstrategi med lägre flygpriser och fler direktlinjer, särskilt från Arlanda (figur 7). SAS marknadsandelar har sedan avregleringen reducerats, men under de senaste åren stabiliserats (figur 8). För den tydligaste förändringen under perioden 2005–2007 står flygbolaget Sterling, som gick från sjätte plats till fjärde plats i den svenska utrikestrafiken.

Figur 7 Antalet utrikes direktlinjer med SAS från Kastrup, Arlanda och Gardemoen 1981–2008

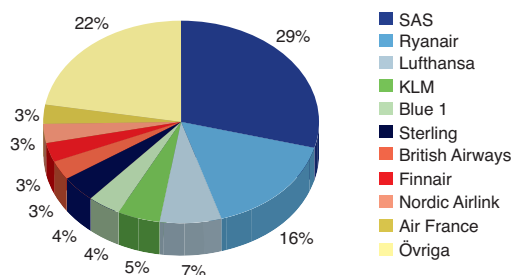


Källa: Luffartsstyrelsen

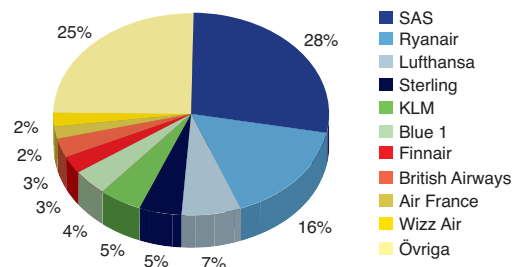


Figur 8 Marknadsandelar 2005–2007 i utrikes linjefart

2005



2007



Källa: Luftfartsstyrelsen

Regional utrikestrafik även i Sverige

En annan intressant trend inom svensk utrikestrafik är tillväxten av utrikeslinjer, såväl charter som reguljärtrafik, från regionala flygplatser. 2007 utgjorde trafiken från regionala flygplatser 15 procent av den totala chartermarknaden och researrangörer visar allt större intresse för regionflygplatserna.

När det gäller reguljärflyget var trafiken från andra flygplatser än Stockholm och Göteborg länge enbart inriktad på trafik mot Köpenhamn-Kastrup. Den situationen synes dock numera vara över. T.ex. bedriver Cimber Air trafik på Helsingfors och München från Norrköping, KLM flyger till Amsterdam från Linköping, Skyways till Helsingfors från Sundsvall⁵ och Ryanair till Düsseldorf från Växjö. Denna internationalisering av de regionala flygplatserna förväntas öka ytterligare i framtiden, såsom redan har skett i övriga Europa. Ytterligare en nisch som ökar är inkommande charter till Sverige, där destinationer som Visby, Östersund, Arvidsjaur och Kiruna visat sig vara intressanta för europeiska tour-operatörer.

Nuvarande flygkris är svårare än de tidigare

Att det höga oljepriset har försatt flygbranschen i en kris är uppenbart. Enligt tidskriften *Airline Weekly* har enbart un-

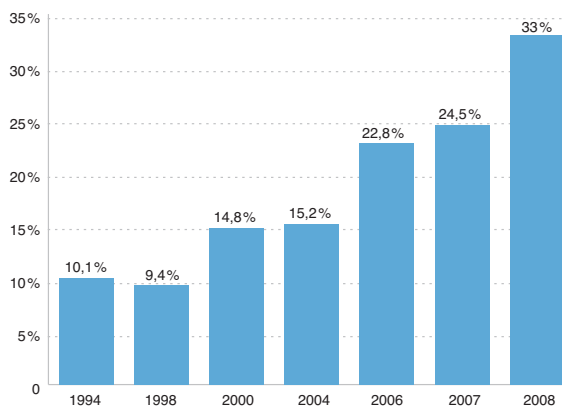
der juni och juli månad de största flygbolagen i Nordamerika meddelat att man planerar att säga upp över 22 000 anställda⁶. Och enligt siffror från IATA har ett 20-tal flygbolag gått i konkurs hittills under 2008.

Om det höga oljepriset består beräknas det samlade underskottet för flygbolagen att uppgå till 40 miljarder dollar under 2009, vilket kan jämföras med kostnaderna som orsakades av terrorattentaten i september 2001 som uppgick till 12 miljarder dollar.

Men det höga oljepriset är inte den enda förklaringen till den pågående flygkrisen. Andra viktiga faktorer är den ostadiga amerikanska ekonomin, den svaga dollarkursen samt att allt färre affärsresenärer reser i business class. Dagens kris är också i jämförelse med krisen i början av 2000-talet djupare av två andra anledningar. För det första hade branschen 2001 balanserade vinster från tidigare år att använda som buffert. I dagens situation finns inte samma buffertresurser. För det andra har den andel av flygbolagens kostnader som man inte kan påverka själv ökat. Som framgår av figur 9 har bränslets andel av totalkostnaden stigit från 14,8 procent 2000 till 33 procent 2008. Denna effekt kan självfallet inte heller LCC-bolagen, som gick lättare ur 2001-krisen än nätverksflygbolagen, undgå.

Frågan är om inte de höga bränslepriserna kommer att skörda fler offer bland flygbolagen än de redan gjort. Inget flygbolag går säkert i den situation som idag råder. Den bittra erfarenheten har redan gjorts av ägarna till PanAm, Swissair och Sabena – flygbolag som under decennier gestaltade trafikflyget och i synnerhet utrikestrafiken, men som inte finns längre.

Figur 9 Bränslekostnadens andel av nätverksflygbolagens totalkostnad 1994–2008



Källa: AEA

⁵ Skyways kommer under hösten 2008 att lägga ner linjen.

⁶ *Airline Weekly* July 14 Issue No. 198 2008

Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se

Allianser – till nytta för vem?

Nedgången i världsekonomin i kombination med höga oljepriser slår hårt mot flygbolagen, som aviserar vikande vinster och kapacitetsneddragningar. I en allt tuffare marknadssituation tvingas bolagen söka nya vägar för att nå lönsamhet – en av dessa utgörs av samverkan i form av allianser.

Efter två år med ett starkt globalt konjunkturläge, försvagades konjunkturen under hösten 2007 i framför allt USA. Det som började som en kraftig oro på de finansiella marknaderna smittade av sig på hushållens förväntningar om framtiden och därmed deras konsumtionsbenägenhet. Samtidigt steg oljepriset, och med det bränslepriset, till rekordhöga nivåer. Under försommaren 2008 var priset på Brentolja tidvis över 140 dollar per fat, vilket är en fördubbling från motsvarande period 2007.

Sammantaget har detta inneburit att den gynnsamma resultatutveckling som flygbolagen har sett den senaste tiden har kommit av sig och flera bolag aviserar nu om vikande vinster och kapacitetsneddragningar. Vissa flygbolag, däribland SAS, har uppgett att man redan första kvartalet 2008 har upplevt en dämpning av efterfrågan på framför allt affärsresor. Andra bolag, som British Airways, Finnair, American Airlines och Ryanair, har meddelat att man väntar sig en minskad efterfrågan på flygresor under hösten och vintern 2008.

Hårdnande marknadsförhållanden gör att flygbolagen förnyar sina ansträngningar att hitta vägar att nå lönsamhet, bl.a. genom kostnadsbesparingsprogram och jakt på nya produkter och marknader. De innebär också att bolagen intensifierar sökandet efter olika typer av samarbetsformer för att minska konkurrenstrycket på marknaden. Nedan beskrivs bolagens allianser och deras effekter. Frågor som lyfts fram är bl.a. vilka flygbolagens drivkrafter är när det gäller att bilda allianser och hur konsumenterna påverkas av dessa.

Alliansernas födelse

SAS är ett av de flygbolag som tidigt insåg värdet av samarbete i alliansform. SAS samarbetade länge med Swissair och var så småningom en av initiativtagarna till EQA (the European Quality Alliance) där även Austrian Airlines, och under en kort period Finnair, deltog. I projektet Alcazar försökte man skapa ett bolag av KLM, Swissair, Austrian Airlines och SAS. Under 1993 havererade samarbetet och planerna på ett samgående lades åt sidan bland annat p.g.a. oenighet över vilket amerikanskt bolag som skulle ingå.

I maj 1997 bildade så fem nätverksbolag – Air Canada, Lufthansa, SAS, Thai Airways och United Airlines – Star Alliance, den äldsta nuvarande flygbolagsalliansen. Flera bolag som inte ingick i Star Alliance insåg att det var nödvändigt att skapa en motvikt till alliansen och 1998 aviserade American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific och Qantas att man avsåg sjösätta alliansen oneworld följande år. År 2000 skapades den sista av de nu verksamma globala allianserna, SkyTeam, av Aeromexico, Air France, Delta och Korean Air. Allianserna har sedan grundandet vuxit snabbt (se tabell 1) och flyger idag tillsammans runt 60 procent av världens flygpassagerare.

Tabell 1 Alliansernas medlemmar

Star Alliance ¹	SkyTeam	oneworld
Air Canada	Aeroflot	American Airlines
Air China	Aeromexico	British Airways
Air New Zealand	Air France	Cathay Pacific
ANA	KLM	Finnair
Asiana Airlines	Alitalia	Iberia
Austrian	China Southern	Japan Airlines
bmi	Continental Airlines	LAN
Egyptair	Czech Airlines	Malév
LOT Polish Airlines	Delta	Qantas
Lufthansa	Korean Air	Royal Jordanian
Scandinavian Airlines	Northwest Airlines	
Shanghai Airlines		
Singapore Airlines		
South African Airlines		
Spanair		
Swiss		
TAP Portugal		
Thai		
Turkish Airlines		
United Airlines		
US Airways		

Källa: Star Alliance, SkyTeam och oneworld

Alliansernas styrka varierar mellan sträckor

Genom att bilda allianser kan flygbolagen utöka sitt nätverk och därigenom stärka sina positioner på marknaden. Eftersom nätverksbolag vanligen koncentrerar sin verksamhet kring sina hubbar², beror alliansernas styrkeförhållanden i hög grad på om sträckorna som studeras innehåller någon av medlemsbolagens hubbar. I svensk utrikestrafik blir detta tydligt vid en

¹ Regionala medlemmar: Adria Airways, Blue1, Croatia Airlines.

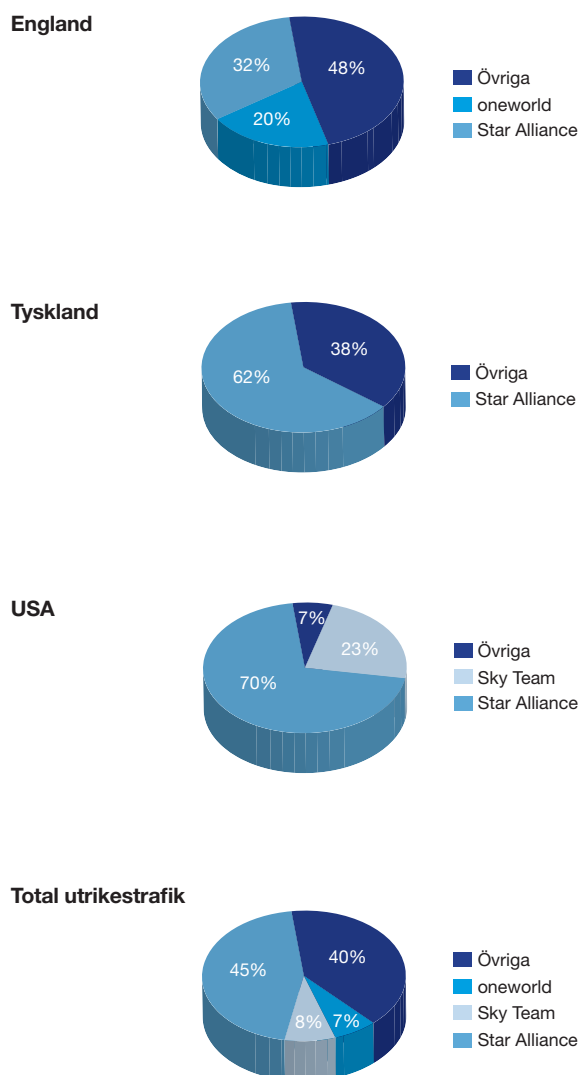
² En "hubb" utgör en knutpunkt i bolagets nätverk.



jämförelse av alliansernas marknadsandelar på trafik till England, Tyskland och USA (se figur 1–3).

Star Alliances marknadsandelar i svensk utrikestrafik till Tyskland och USA är betydligt större än på trafiken till England, vilket beror på att Star Alliance-medlemmarna Lufthansa, US Airways och SAS är starka på dessa länder. I trafiken till England är fristående bolag, som exempelvis Ryanair, samt British Airways (och därmed oneworld) större. Att fristående bolag inte har en större andel på trafiken till USA beror på att de fristående bolagen ofta utgörs av lågkostnadsbolag som inte är verksamma på längre sträckor.

Figur 1-4 Alliansernas marknadsandelar i svensk utrikestrafik i linjefart, januari-maj 2008



Källa: Luftfartsstyrelsen

Sammantaget har Star Alliance cirka 45 procent av den svenska utrikestrafiken i linjefart, medan oneworld och SkyTeam har knappt tio procent vardera. Oberoende bolag, däribland lågkostnadsbolagen, står för cirka 40 procent av den svenska utrikestrafiken i linjefart.

Positiva effekter för passagerarna

Historiskt sett har allianser utgjort en möjlighet för bolagen att erbjuda sina kunder inrikestrafik i regioner där inrikesmarknaderna inte har varit öppna för utländska bolag och utländskt ägande har begränsats. I dag är flygmarknaderna mindre reglerade, men behovet av samarbete mellan flygbolag har vuxit, inte minst beroende på den hårdnande marknadssituationen och bolagens strävan efter att stärka sina positioner på marknaden.

Inom en allians är samarbetet mellan bolagen vanligen långtgående. Bolagen kan exempelvis samordna sina tidtabeller och destinationsutbud, erbjuda passagerare gemensamma lounges och gemensamma bonus- och bokningssystem. När kapaciteten är bestämd, ska bolagen emellertid konkurrera om passagerarna sinsemellan.

Samarbetena gynnar passagerarna genom att de får tillgång till ett betydligt större nätverk än vad ett enskilt bolag har möjlighet att tillhandahålla. Eftersom dessa s.k. nätverkseffekter ofta värderas positivt av passagerarna, ger allianstillhörigheten medlemmarna en konkurrensfördel gentemot flygbolag som inte är medlemmar i någon allians.

Genom allianserna blir övergången från ett bolag till ett annat inom samma allians förenklad för passagerarna, samtidigt som restiderna minskar och överföringen av bagage mellan bolagen förenklas.

Bolagen pekar också ofta på att de, genom allianserna, kan dra nytta av skalfördelar och därmed sänka sina kostnader, utan en stor del av de kostnader som ett fullskaligt samgående innebär. Lågkostnadsbolagen gör emellertid vanligen en annan bedömning och majoriteten av dessa är idag inte medlemmar i någon av de tre allianserna som beskrivs ovan. För lågkostnadsbolag, där flexibilitet och möjlighet att flyga direkttrafik utan att gå via någon hubb är avgörande, är kostnaderna förknippade med alliansmedlemskap vanligen större än vinsterna med sådan samverkan³.

Konkurrensen kan minska på vissa sträckor

Även EU-kommissionen, som är den instans som vanligen bedömer konkurrensärenden där bolag från flera länder är inblandade, säger sig vara generellt positivt inställd till flygbolagsallianser tack vare de positiva effekter de ger konsumenterna. Man säger dock samtidigt att det finns fall där allianserna minskar konkurrensen så mycket att de negativa effekterna överväger. Det sker framför allt på trafik mellan alliansmedlemmarnas

³ Vissa lågkostnadsbolag, som AerLingus och JetBlue, har emellertid initierat samarbete under alliansliknande former.

hubbar. En av de största fördelarna för flygbolagen med alliansmedlemskap, och samtidigt en av de främsta orsakerna till att konkurrensen dämpas, är att allianserna samarbetar om sina start- och avgångstider. För nya aktörer på flygplatser med kapacitetsbrist där någon av allianserna är stark, försvåras därför inträdet.

I fall som berör allianser gör kommissionen en bedömning av hur en potentiell allians påverkar konkurrensen på enskilda sträckor för de berörda bolagen. I de fall där konkurrensen bedöms minska på ett otillbörligt sätt, kan kommissionen begära att bolagen vidtar åtgärder för att dämpa dessa effekter. Det kan t.ex. röra sig om att ge upp start- och avgångstider på flygplatser med kapacitetsbrist, införa restriktioner vad gäller bonusprogram eller olika typer av prisregleringar.

Ett fall där kommissionen har bedömt det nödvändigt med åtgärder för att dämpa de konkurrensskadliga effekterna rör Sky-Team⁴ och en rad sträckor mellan framför allt alliansmedlemmarnas hubbar. Kommissionen ansåg att det bl.a. var nödvändigt att de berörda flygbolagen gav upp start- och landningstider för nya aktörer på de flygplatser där det råder kapacitetsbrist samt accepterade att andra bolag medverkade i alliansens bonusprogram. Kommissionen publicerade åtgärdslistan i oktober 2007 och åtgärderna ska gälla under fem till sex år.

I en marknadssituation där det blir allt viktigare för bolagen att öka sin styrka gentemot andra bolag, kommer allt fler samarbetsavtal att slutas mellan flygbolagen. Kommissionen och de amerikanska myndigheterna har uppmärksammat allianserna och har nyligen beslutat om att göra en gemensam utredning

om alliansernas påverkan på konkurrensen på framför allt den transatlantiska flygmarknaden. Studien beräknas vara färdigställd i mitten av 2009.

Slutsatser

Allt fler flygbolag ingår som medlemmar i de tre stora globala allianserna och idag flygs ca 60 procent av världens passagerare med någon av alliansmedlemmarna. Allianser agerar som fristående bolag, men samarbetar på en rad områden, såsom tidtabeller, bonusprogram och destinationsutbud. Det underlättar resandet för passagerarna genom kortare restider och större nätverk. Samarbetet kan emellertid få negativa effekter på konkurrensen, särskilt på sträckor mellan medlemmarnas hubbar. Den europeiska kommissionen bedömer därför varje enskild sträcka som berörs av en förändring i en allians och kan besluta om åtgärder som bolagen måste vidta för att dämpa de negativa effekterna.

Många flygbolag ser stora fördelar med samarbete i alliansform, men det finns också bolag som har valt att ställa sig utanför dem. Det rör sig bl.a. om flertalet lågkostnadsbolag, som diskuteras kort ovan, men det finns även nätverksbolag som inte har visat intresse av alliansmedlemskap. Framför allt har bolag från länder i Mellanöstern ställt sig kallsinniga till den typen av samarbeten. I början av 2000-talet fördes diskussioner mellan Emirates och Star Alliance om ett samarbete, men Emirates valde att stå utanför alliansen. Sedan dess har bolaget blivit allt tydligare i sin önskan att behålla sin självständighet och det ser en gynnsammare framtid utanför allianserna.



⁴ COMP/37984



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

2007 var ett rekordår för lågkostnadsbolagen – men nu väntar nya utmaningar

2007 var ett rekordår för lågkostnadsbolagen, LCC (Low Cost Carrier), med över en halv miljard passagerare totalt. I Europa har LCC-bolagen tillsammans närmare 40 procent av marknaden. Utan tvekan är de här bolagens expansion den viktigaste omdaning som skett inom det civila trafikflyget under de senaste 10–15 åren. Inte minst i Sverige har Ryanairs framgång blivit en pådrivande faktor för nytt tänkande och beteende. Frågan är bara hur branschen ska lyckas handskas med sina lönsamhetsproblem när bränslekostnaderna stiger.

I Europa introducerades LCC-begreppet i början av 1990-talet, men i USA har det en längre historia. Tillkomsten brukar associeras med den legendariske företagsledaren Herb Kellerhers skapelse Southwest Airlines i början av 1970-talet. Bolaget lanserade en affärsstrategi som byggde på två vitala komponenter: lågpris och relationen till de anställda. Det sistnämnda visade sig vara ett mycket viktigt redskap för implementeringen av affärsmodellen.

Southwest var t.ex. först med att introducera vinstdelnings-system för sina anställda. Bonusen kunde endera tas ut som lön eller som andel i flygbolaget. Idag ägs mer än 10 procent av aktierna av de anställda och tack vare den motiverade, flexibla och lojala personalen har flygbolaget vid flera tillfällen utsetts till den bästa arbetsplatsen i USA. Det har också resulterat i att man har lyckats att undvika de återkommande problemen med fackliga konflikter som drabbat många andra amerikanska flygbolag.

Idag är Southwest världens största LCC-flygbolag med över 88 miljoner passagerare, vilket samtidigt gör bolaget till det tredje största i världen räknat i antal passagerare.

Över 20 procent av världsmarknaden

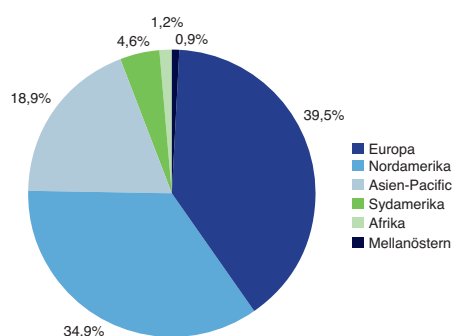
Internationellt svarar LCC-bolagen för mer än 20 procent av det totala utbudet av flygstolar i den kommersiella flygtrafiken. Det beror främst på att antalet nya LCC-bolag har ökat kraftigt under 2000-talet. Den allra största ökningen har skett i Asien. Sedan 2004 har totalt 28 nya LCC-bolag startats i regionen, vilket kan jämföras med 18 i Europa, 11 i Nordamerika, fem i Afrika och tre i Mellanöstern. Under perioden 2005–2007 fördubblades den asiatiska LCC-trafiken och många bedömare anser att utvecklingen i regionen ännu bara

befinner sig i sin linda. Inom en snar framtid bedöms Asien, och inte minst Indien, vara den klart dominerande LCC-marknaden.

Även i Europa uppvisar LCC-bolagen en signifikant tillväxt. 1994 flög de europeiska LCC-bolagen 4 miljoner passagerare. Sju år senare hade siffran stigit till 17,5 miljoner och 2007 var antalet uppe i närmare 220 miljoner, vilket motsvarar en marknadsandel om 39,5 procent. De senaste prognoserna pekar mot att LCC-bolagens marknadsandel i Europa kommer att nå 45 procent år 2009.

Redan 2005, 14 år efter ombildningen till LCC-bolag, gick Ryanair om Lufthansa som Europas största flygbolag i den intraeuropeiska trafiken. Ryanair var också först i Europa med att introducera LCC-konceptet 1991 efter förebild från Southwest. Utvecklingen följdes av easyJet 1995 och därefter spreds fenomenet till övriga Europa.

Figur 1 Marknadsandelar uppdelat i regioner för LCC-flygbolagen



Källa: Airline Business, maj 2008

Vad är LCC?

De flesta har en ganska god spontan känsla för vad som är ett lågkostnadsbolag respektive ett nätverksbolag. Med tiden har det dock blivit allt svårare att dra gränsen, bl.a. därför att även nätverksbolag har tvingats att förändra sin service för att kunna sänka sina priser och hävda sig i konkurrensen.

Den renordlade LCC-strategin utgår från att såväl service- som kostnadsnivå skiljer sig från de traditionella nätverksbolagen. Tabell 1 listar de viktigaste skillnaderna.

Tabell 1 Skillnader mellan LCC och nätverksflygbolag

Product features	Low cost carrier (LCC)	Full service carrier (Nätverksbolag)
Brand	One brand: low fare	Brand extensions: fare+service
Fares	Simplified: fare structure	Complex fare: structure+yield mgt
Distribution	Online and direct booking	Online, direct, travel agent
Check-in	Ticketless	Ticketless, IATA ticket contract
Airports	Secondary (mostly)	Primary
Connections	Point-to-point	Interlining, code share, global alliances
Class segmentation	One class (high density)	Two class (dilution of seating capacity)
Inflight	Pay for amenities	Complementary extras
Aircraft utilisation	Very high	Medium to high: union contracts
Turnaround time	25 min turnarounds	Short turnaround: congestion/labour
Product	One product: low fare	Multiple integrated products
Ancillary revenue	Advertising, on-board sales	Focus on the primary product
Aircraft	Single type: commonality	Multiple types: scheduling complexities
Seating	Small pitch, no assignment	Generous pitch, offers seat assignment
Customer service	Generally under performs	Full service, offers reliability
Operational activities	Focus on core (flying)	Extensions: e.g., maintenance, cargo

Källa: John F. O'Connell and George Williams. "Passengers' perception of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines". *Journal of Air Transport Management*, 11:2005, sid 259–272

Det är också rimligt att påstå att mycket av den modell som karaktäriserar LCC-bolagen redan i mitten av 1990-talet existerade hos charterbolagen. När chartermarknaden avreglerades öppnades nämligen möjligheten att även sälja enbart flygresan. Resan bokades ofta på internet och den service som erbjöds liknade i mångt och mycket det som idag präglar servicen på LCC-flygbolagen. Man skulle kunna säga att LCC-bolagen egentligen fick idén från charterbolagen. Man applicerade helt enkelt charterflygbolagens flexibilitet och lågkostnadsservice på den reguljära marknaden.

Tre kategorier

Idag finns mer än hundra flygbolag världen över som karaktäriseras som LCC. De kan lätt indelas i tre kategorier:

1. Bolag som kopierat Southwests lågkostnadsmodell, t.ex. Ryanair, easyJet och Click Air.
2. Dotterbolag som bildats av traditionella nätverksbolag i syfte att möta konkurrensen från kategori 1, t.ex. GO (grundat av British Airways 1998, sålt till easyJet 2002), Air UK (grundat av KLM, sålt efter namnbyte till Buzz till Ryanair 2003), Centralwings (LOT), Clickair (Iberia), Lauda (Austrian Airlines), Germanwings (Lufthansa) och Snowflake (SAS). Till skillnad från de övriga etablerades dock inte Snowflake som ett dotterbolag, utan personal och flygplan

lånades ut från SAS. Snowflake upphörde 2004 och blev ett varumärke för billigare resor inom SAS. Till kategorin kan man givetvis också räkna existerande LCC-bolag som förvärvats av nätverksbolag, till exempel Air France förvärv av Cityjet.

3. Flygbolag som ändrat inriktning till LCC. Här finns såväl charterbolag som ändrat inriktning (till exempel Sterling och Air Berlin) som tidigare nätverksbolag, t.ex. Aer Lingus (2006), Flybe och Meridiana (2003).

Idag fullt etablerat i Europa och Nordamerika

Att LCC blivit en så stor framgång i Europa kan i hög grad tillskrivas avregleringen och liberaliseringen av trafikflyget inom EU (tredje luftfartspaketet) och framväxten av en gemensam EU-marknad.

En annan viktig framgångsfaktor, som inte bara har haft betydelse i Europa, är IT-utvecklingen och framför allt webben. Genom internet har flygbolagen hittat nya distributionskanaler, samtidigt som resenärerna har fått betydligt bättre överblick över marknadens olika prisalternativ.

I USA är LCC-marknaden inte längre ens något nytt fenomen, utan snarare en del av den reguljära flygmarknaden som betjänar affärsresenärer lika naturligt som de traditionella nätverksbolagen. Samma utveckling kan även skönjas i Europa. I såväl Nordamerika som Europa kan man också



börja se att marknaden gått in i ett mer konsoliderande skede präglad av fusioner, samarbete och utveckling av större linjenät, något som enligt många bedömare kommer fortsätta att prägla LCC-marknaden på båda dessa kontinenter i ytterligare ett antal år.

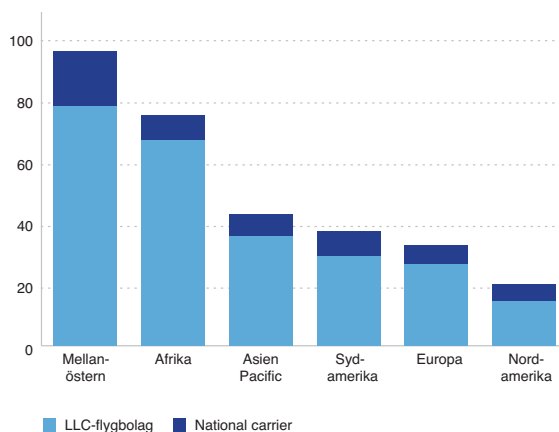
Kraftig tillväxt i Asien och Mellanöstern

Enligt många bedömare kommer den framtida tillväxten för LCC-marknaden att ligga i Asien och Mellanöstern. I Asien är det speciellt inrikesmarknaderna i Kina och Indien som tilldrar sig intresse. Procentuellt står dock LCC-bolagen i Mellanöstern och Afrika för den största ökningen. Jämfört med året innan ökade t.ex. LCC-bolagen i Mellanöstern sin totala marknadsandel med hela 77,5 procent under 2007, medan nätverksbolagen i regionen fick nöja sig med drygt 18 procents tillväxt. Som framgår av figur 2 var utvecklingsrelationen mellan LCC- och nätverksbolagen i andra delar av världen ungefär densamma, dock med väsentligt lägre tal. Att det samtidigt rör sig om ökningarna från helt olika utgångslägen i absoluta tal framgår tydligt av figur 3.

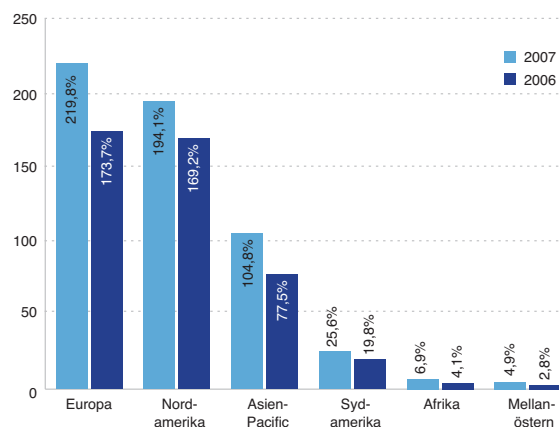
Totalt 45 bolag i Europa men få tjänar pengar

Man kan lätt tro att LCC-bolagen i Europa, med sin totala marknadsandel om knappt 40 procent, är en veritabel succé. Sanningen är dock den att det är relativt få av de cirka 45 bolagen på den europeiska LCC-marknaden som är lönsamma. Dessutom belägger tre av dem (Ryanair, easyJet och Air Berlin) ensamma halva marknaden. Oavsett om man jämför omsättning, antal passagerare eller antalet destinationer är Ryanair störst av de tre stora. Om man dessutom jämför lönsamhet blir det, som framgår av tabell 2, en avsevärd skillnad.

Figur 2 Passagerarökning i procent för LCC- respektive nationella nätverksbolag i olika regioner



Figur 3 LCC-bolagens passagerarökning i absoluta tal (miljoner) 2006–2007 i olika regioner



Källa figur 2 och 3: Airline Business, maj 2008

Tabell 2 De största LCC-bolagen i Europa. Källa: ATI och flygbolagens hemsidor

Bolag	Omsättning 2007 (milj. USD)	Nettovinst 2007 (milj. USD)	Passagerare 2007 (milj.)	Destinationer 2008	Flygplansflotta 2008	Antal anställda	Etablerat
Ryanair	3 875,0	686,8	50,9	135	166	5 920	1985
easyJet	3 551,0	301,0	30,1	96	153	5 674	1995
Air Berlin	3 490,0	28,9	28,2	87	83	8 369	1978
Aer Lingus	1 767,0	144,9	9,3	66	42	3 617	1936
Transavia	1 026,0	16,7	5,4	52	31	1 779	1966
Germanwings	866,8	Uppgift saknas	7,9	69	29	1 008	2002
Norwegian	726,7	14,5	6,4	75	40	1 417	1993
Sterling	719,5	-6,2	4,3	39	25	1 100	1994 ²
Flybe	675,1	9,0	6,1	49	72	1 689	1979
Vueling Airlines	499,0	-97,5	6,2	26	20	1 112	2004

Källa: ATI och flygbolagens hemsidor

¹ Airline Business May 2008.

² Sterling bildades 1962 under namnet Sterling Airways. 1994 avser det år då bolaget ombildades till LCC.

Trots att både marknadsandelar och antal bolag på LCC-marknaden ökat dramatiskt kvarstår alltså lönsamhetsproblemen och i spåren därav – konkurserna.

Tabell 3 Konkurser och sammanslagningar bland europeiska LCC-bolag 1999–2007

Year	Airline	Country	Event
1999	AB Airlines	UK	Bankruptcy
	Color Air	Norway	Bankruptcy
	Debonair	UK	Bankruptcy
2002	GO	UK	Bankruptcy
2003	Air Lib	France	Bankruptcy
	Buzz	UK	Merger with Ryanair
	Goodjet	Sweden	Bankruptcy
2004	Air Polinia	Poland	Bankruptcy
	Basic Air	Netherlands	Merged with Transavia
	Duo Airways	UK	Bankruptcy
	Flying Finn	Finland	Bankruptcy
	Germania Express	Germany	Merged with dba
	GetJet	Poland	Bankruptcy
	Jetgreen	Ireland	Bankruptcy
	Skynet Airlines	UK	Bankruptcy
	V-Bird	Netherlands	Bankruptcy
	VolareWeb	Italy	Bankruptcy
2005	Air Andaluçia	Spain	Bankruptcy
	Eujet	Ireland	Bankruptcy
	Intersky	Austria	Bankruptcy
	Maersk Air	Denmark	Merged with Sterling
2006	Air Tourquoise	France	Bankruptcy
	Air Wales	UK	Bankruptcy
	Budget Air	Ireland	Bankruptcy
	dba	Germany	Merged with Air Berlin
	Flywest	France	Bankruptcy
	HiFly/Air Luxor	Portugal	Bankruptcy
	MyTravelite	UK	Reintegrated into MyTravel Airways
	Snålskjutsen	Sweden	Bankruptcy
2007	LTU	Germany	Merged with Air Berlin

Källa: "Low-cost Airlines" International, Mintel International Group

Lågkostnadsbolagen i Sverige

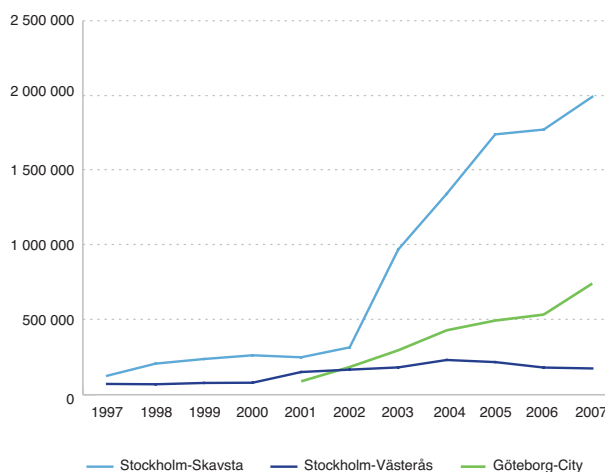
I Sverige sammanfaller starten för lågkostnadsflyg med Ryanairs etablering 1998 på Stockholm-Skavsta. Sedan dess har också några helsvenska bolag provat på marknaden för utrikesflyg med LCC. Först ut var göteborgsbaserade Goodjet, som 2002 startade trafik till Paris, Nice och Alicante. Det blev dock ett kortvarigt äventyr, året därpå gick bolaget i konkurs. Andra svenska LCC-bolag som varit verksamma under korta perioder är Swefly och FlyMe, båda fick dock lämna marknaden med stora finansiella skulder.

LCC-trafiken i Sverige bedrivs på flera olika flygplatser. För tre av dem, Stockholm-Västerås, Stockholm-Skavsta och

Göteborg-City har LCC-trafiken också medfört en markant pasagerarökning (figur 4). Idag dominerar LCC-flygbolagen så gott som totalt trafiken på dessa tre flygplatser.

Utöver de ovan nämnda flygplatserna bedrivs också en betydande LCC-trafik på Stockholm-Arlanda, Malmö-Airport och Göteborg-Landvetter. På Arlanda är t.ex. Norwegian, Sterling samt ett antal tyska LCC-bolag verksamma och nyligen har easyJet beslutat att under hösten 2008 starta trafik från Arlanda till Genève och Milano. Sedan hösten 2007 flyger Ryanair också till Düsseldorf från Växjö.

Figur 4 Utvecklingen av LCC-trafik på Stockholm Skavsta, Stockholm Västerås och Göteborg City 1997–2007



Källa: Luftfartsstyrelsen

Påverkar även SAS

För SAS och övriga nätverksbolag har Ryanairs inträde på den svenska marknaden framför allt fått två signifikanta effekter. För det första har de tvingats att förändra sin prisstrategi och sänka priserna på främst Europatrafiken. Såväl SAS som Malmö Aviation utvecklade också egna lågkostnadsbolag, *Snowflake* respektive *Snålskjutsen*. Båda inlemrades dock i respektive bolags ordinarie verksamhet efter några år. För det andra tvingade LCC-bolagens ökade marknadsandelar SAS att ändra sitt utbud från Stockholm-Arlanda. I slutet av 1980-talet hade man cirka 20 direktlinjer från Arlanda, 2008 har den siffran stigit till över 60. En liknande utveckling har skett i Oslo. Däremot har SAS och övriga nätverksflygbolag minskat antalet direktlinjer från Göteborg Landvetter, trots konkurrensen från LCC-trafikens direktflyg från Göteborg City flygplats.

I framtiden kan man vänta sig att konkurrensen om att attrahera LCC-bolagen kommer att skärpas mellan de svenska flygplatserna. Ett tänkbart scenario är dessutom att även huvudflygplatserna i Sverige blir mer tillgängliga för LCC-bolagen. En intressant joker i sammanhanget är också Uppsala Airs planer på att bygga om den gamla flygflottiljen F16 i Uppsala till lågkostnadsflygplats.



Nya förändringar kan väntas – ett paradigmskifte för LCC-flygbolagen?

Sedan Southwest introducerade lågkostnadsmodellen och Ryanair vidareutvecklade den på den europeiska marknaden har mycket förändrats. I det ursprungliga konceptet fanns en skarp åtskillnad mellan LCC- och nätverksmodellen, något som tydliggjordes i bl.a. prisstrategi, bokningssystem, service, linjeutbud, val av flygplatser och enhetlig flygplansflotta.

I LCC-marknadens inledningsfas var fokus nämligen inriktat på konkurrens med de traditionella nätverksflygbolagen. Sedan dess har konkurrensen ändrat karaktär. LCC-bolagen konkurrerar inte längre enbart med nätverksbolagen, det råder också knivskarp konkurrens mellan de enskilda LCC-bolagen och fokus ligger sedan en tid på att även locka affärsresenärer. I jakten på dessa måste LCC-bolagen dessutom urskilja sig mot varandra för att skapa en unik identitet och ett varumärke. Det innebär att den ursprungliga affärsmodellen delvis luckras upp och flera bolag börjar nu kombinera LCC-modellen med nätverksmodellen (tabell 4).

Man kan vidare konstatera att det är de asiatiska LCC-flygbolagen som går i bräschen för vidareutveckling av LCC-modellen. De har redan erövrat cirka 20 procent av affärsresandet i Asien³, och det finns det två skäl till. För det första präglas den asiatiska flygmarknaden fortfarande av institutionella restriktioner som försvårar förutsättningarna att bedriva trafik på den intra-asiatiska marknaden (en viss liberalisering har dock genomförts vad gäller inrikesmarknaderna i Indien och Kina). Därmed tvingas LCC-flygbolagen till samarbete

över nationsgränserna i joint ventures med andra LCC-flygbolag. För det andra kräver konkurrensen med de asiatiska nätverksbolagen, som traditionellt håller en hög servicegrad, att LCC-bolagen i Asien också tvingas hålla en nästintill lika hög servicenivå för att attrahera passagerare.

Nya möjligheter för LCC?

För LCC-bolagen i Nordamerika och Europa väntar en intressant utveckling p.g.a. liberaliseringen av atlanttrafiken tack vare det nyligen träffade Open Skies-avtalet mellan USA och EU. Avtalet kommer att bana väg för LCC-bolagen att finna nya marknader över Atlanten.

Internationellt sett är atlanttrafiken med över 50 miljoner passagerare om året den största enskilda marknaden. För svenskt vidkommande är det inte otänkbart att någon LCC-operatör skulle inleda trafik från Stockholm till Nordamerika. Även Göteborg, som fram till mitten av 1990-talet hade trafik på New York, kan på sikt vara en intressant marknad. Man kan också tänka sig att LCC-bolagens intresse för Malmö, med dess närhet till Köpenhamn, kan öka framöver.

Den största utmaningen för LCC-flygbolagen är dock att omvandla den ökande passagerartillströmningen till finansiell vinst i en tid då bränslepriset skenar iväg. När kostnaderna för flygningen stiger räcker det inte att enbart ha en hög kabinfaktor. Mycket tyder alltså på att de ökande bränslekostnaderna kan påskynda en konsolidering inom LCC-marknaden. Under de närmaste två-tre åren kommer det sannolikt att hända en hel del inom den här sektorn.

Tabell 4 Förändringar av den traditionella LCC-modellen

Traditionell LCC-modell	Vidareutvecklad LCC-modell
Enhetligt varumärke Inga lojalitetsprogram (bonusprogram)	Fragmentering av LCC-konceptet. Olika bolag marknadsför sig olika. Flera LCC-bolag utvecklar egna bonusprogram, däribland Clickair, Norwegian, Germanwings, Air Berlin, Wizzair, Mango, Virgin Blue, JetBlue m.fl. Även Ryanair lanserar fria flygresor om man betalar med bolagets eget kreditssystem.
Inget samarbete med andra flygbolag och medverkar inte i allianser	JetBlue samverkar med Aer Lingus kring bokningssystem. WestJet samarbetar med Air France. Jetstar och Virgin Blue. Clickair är det enda LCC-bolag som samarbetar med oneworld och har interlineavtal med Germanwings. Southwest och WestJet inleder under 2009 bokning och code-share samarbete.
Enhetlig bokningsklass och service	Flera LCC-bolag öppnar businessklass. AirTran har en business class på alla sina flygningar i USA.
Sekundära flygplatser	På ett tidigt stadium valde ett antal LCC-bolag i Europa, däribland EasyJet, Air Berlin, Germanwings, att flyga på större hubb-flygplatser. I USA går utvecklingen mot att LCC-bolagen även trafikerar hubb-flygplatserna. Flertalet asiatiska, latinamerikanska och arabiska LCC flyger på huvudflygplatser. Norwegian och Sterling flyger i huvudsak till stora hubbflygplatser.
Enhetlig flygplansflotta (ofta med B737 eller A320)	För att bli mer flexibla har flera LCC-bolag valt att komplettera sin flygplansflotta med ytterligare modeller. AirTran i USA har en flygplansflotta bestående av 87 st B717-200 och 54 st B-737-700. Air Berlin har nyligen beställt 10 st Q400 turboprop för att bedriva trafik på destinationer där Jet (B737) är för stor. JetBlue har idag en flygplansflotta bestående av 105 st A320 och 35 st Embraer E-190.
Endast internetbokning eller via callcenter (inga distributionsagenter av biljettförsäljning)	I syfte att attrahera främst affärsresenärer har flera LCC-bolag gått med i de större bokningssystemen. Detta är mer förekommande i USA än i Europa.
Point to Point-trafik	Clickair och Germanwings inleder samarbete där passagerarna kan boka hela resan på respektive flygbolags destinationer.

³ Airlines Business, maj 2008

Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se Henrik Sandén, henrik.sanden@luftfartsstyrelsen.se

Från Mallorca till Ho Chi Minh City

När lågkostnadstrafiken på allvar etablerades på flygmarknaden, väcktes farhågor om att detta skulle bli charterbolagens fall. Men även om konkurrensen mellan charterbolag och lågkostnadsbolag verkar vara hård på i synnerhet medellånga sträckor, har förutsägelseerna om chartertrafikens död inte besannats. I själva verket upplever chartertrafiken i Sverige sedan några år tillbaka åter en stabil positiv trend. Nedan beskrivs den svenska chartern och några av orsakerna till att chartertrafiken åter har vuxit trots den hårdnande konkurrensen på den svenska flygmarknaden och den livliga miljödebatten.

Efter en period med vikande passagerarsiffror upplever chartertrafiken i Sverige sedan några år tillbaka en stabil positiv trend. Under 2007 ökade antalet charterresenärer till 3 204 000, vilket innebär en uppgång med drygt fem procent jämfört med föregående år. Vid jämförelse under en längre tidsperiod är det emellertid tydligt att den hårda marknadssituationen efter terrorattentaten har påverkat chartern. Rekordåret 2001 reste runt 4,3 miljoner passagerare i svensk chartertrafik, en miljon passagerare mer än förra året. Sedan dess tycks emellertid chartern ha återtagit en del av sina passagerare och nedan beskrivs den svenska chartertrafiken och några av orsakerna till att den har kommit tillbaka trots en hård konkurrens från framför allt lågkostnadsbolag samt en livlig miljödebatt.

Utbudet av destinationer breddas

Det vi idag kallar charter, den svenska flygchartern, föddes på 1950-talet, men fenomenet går tillbaka ända till 1840-talet då Thomas Cook arrangerade en tågresa för ett nykterhets-sällskap. Genom att hyra ett helt tåg lyckades han sänka priset till en nivå under den reguljära och detta blev början till en mycket framgångsrik affärsidé. Långt senare, under 1950- och 1960-talen, lades grunden till några av de charterbolag som är verksamma i Sverige idag: Vingresor och Fritidsresor.

De första stora svenska resmålen blev framför allt Mallorca och Teneriffa, resmål som har behållit en stark ställning på den svenska chartermarknaden. Förra året reste drygt 140 000 svenskar med charter till Mallorca och knappt 100 000 till Teneriffa. Andra tidiga resmål, som franska Rivieran, har däremot nästan försvunnit ur charterbolagens utbud p.g.a. att de idag anses som dyra. Här har i stället reguljärflyget tagit över flygtransporterna.

Ända sedan sin etablering har charterbolagen successivt introducerat nya destinationer bl.a. för att locka fler och

andra typer av resenärer¹. Redan i slutet av 1960-talet/början av 1970-talet började mer exotiska resmål, som Gambia och nuvarande Sri Lanka, erbjudas charterturisterna. När sedan Thailand etablerades som charterdestination blev det snart det mest populära långväga resmålet för chartersvenskarna. Efter tsunamin 2004 minskade Thailand drastiskt som charterdestination, bara för att lika snabbt öka igen. Förra året reste över 70 000 svenska charterresenärer till Thailand, vilket kan jämföras med knappt 15 000 charterresenärer år 2005.

Bland de mer avlägsna destinationerna märks också nyare resmål i Förenade Arabemiraten, som exempelvis Sharjah, som har vuxit i popularitet mellan 2005 och 2007 (se tabell 1). De senaste åren har också länder som Vietnam, Indonesien och Kina tagit plats i resekatalogerna, även om det än så länge endast är ett fåtal svenska charterturister som reser till dessa länder. Därtill har ett stort antal resmål i de östra delarna av Europa – som Turkiet, Bulgarien och Kroatien – introducerats och vunnit i popularitet under 2000-talet. Det är exempelvis idag fler svenska charterresenärer som åker till Antalya i Turkiet än till Palma-Mallorca.

Nedan visas förändringen av antal passagerare på de tio största ankomstflygplatserna i den svenska chartertrafiken 2007².

Tabell 1 De tio största destinationerna i svensk chartertrafik 2007

Destinationsflygplatser i storleksordning	Procentuell förändring (antal passagerare) 2005 – 2007
Las Palmas	-5,6
Antalya	-22,5
Palma - Mallorca	16,0
Khania	35,5
Larnaca	34,7
Teneriffa	-12,8
Burgas	9,8
Rhodos - Paradisi	-0,9
Phuket	916,2
Hurghada	-20,6
Sharjah	186,7

Källa: Luftfartsstyrelsen

Det bredare utbudet av resmål, har gjort att charterbolagen har lyckats fånga upp andra resenärer än de traditionella solturisterna. På motsvarande sätt har resornas innehåll förändrats för att anpassas även till mer äventyrsbenägna och resvana turister.

¹ Att etablera sig på långdistanssträckor är också ett sätt för charterbolagen att undvika konkurrens från lågkostnadsbolag, som framför allt är verksamma på medellånga sträckor.

² På vissa resmål finns fler flygplatser.



Charterresan förändras

Traditionellt har charterresan stått för den enkla resan till sol och bad, en paketresa med ordnat boende, transfer och svenska reseledare på plats. Men med tiden har charterbolagen börjat erbjuda en allt högre grad av flexibilitet och möjligheter för resenären att själv sätta samman sin resa. Det breddade utbudet av resmål avspeglar denna differentiering, men produkterna har breddats även ur andra aspekter. Vid sidan av de stora charterbolagen som erbjuder ett brett utbud av resmål och typer av resor har mer specialinriktade bolag etablerats, ofta inriktade på något eller några resmål eller typer av resa.

Många av de bredare svenska charterbolagen erbjuder även rundresor eller temaresor med ett mer aktivt innehåll än de traditionella charterresorna. Resorna går ofta till mindre kända resmål, som exempelvis Laos och Kambodja eller Albanien, eller har en tydlig temanriktning. Bland temanriktningarna återfinns exempelvis gastronomiska resor, vinresor och rundresor med historisk prägel. Många bolag erbjuder också olika typer av aktiva resor (som golf-, yoga- eller ridresor), storstadsresor, kombinationer av flygresor och hyrbil, egenkomponerade resor med reguljärflyg m.m.

Nya typer av avreseflygplatser

För att differentiera sin produkt gentemot nätverksbolagens och lågkostnadsbolagens produkter har charterbolagen i allt högre grad börjat erbjuda resor från små flygplatser där möjligheten att resa reguljärt är liten. Strategin är att resenärer ute i landet ska slippa den tid och kostnad det innebär att ta sig till exempelvis Arlanda eller Landvetter, vilket annars varit en förutsättning för charterresande till vissa resmål. I stället har charterresor från de stora flygplatserna minskat.

Passagerarökningarna i chartertrafiken har varit störst vid flygplatser som normalt inte har någon betydande chartertrafik (<20 000 charterpassagerare/år), såsom Skellefteå, Kiruna och

Borlänge. Utvecklingen är uppseendeväckande; från 2005 har antalet charterpassagerare i denna flygplatsgruppering ökat med 87 procent. Trenden med ett ökande antal charterresenärer kan i princip härledas till den ökning som uppvisas av flygplatser som tidigare haft ingen eller mycket liten andel chartertrafik.

Flera researrangörer satsar medvetet på att erbjuda direktcharter från nya avreseorter till de mest populära destinationerna för att därigenom attrahera nya kunder. Researrangörerna satsar på säkra kort i valet av destinationer från dessa flygplatser, såsom Las Palmas, Antalya och Palma-Mallorca. En nyhet är att charterbolagen även erbjuder någon eller några avgångar per säsong till mer avlägsna destinationer från de regionala flygplatserna. Därigenom har det blivit möjligt att flyga direkt från flygplatser som Norrköping och Luleå till exempelvis Thailand.

Det finns tecken som tyder på att regionaliseringen av chartertrafiken kommer att fortsätta. Charterresor erbjuds från allt fler flygplatser och under året har researrangörer bland annat annonserat att man för 2009 planerar direktcharter från Visby och Linköping.

Charterns framtid

Trots den ökade konkurrensen från framför allt lågkostnadsbolagen har charterbolagen attraherat fler resenärer de senaste åren, bl.a. genom ett allt större utbud av destinationer och resor samt en större spridning av avreseorter i Sverige. På samma sätt som den övriga flygindustrin, kommer charterbolagen de närmaste åren att påverkas av det ökade oljepriset, en vikande konjunktur och en intensiv miljödebatt. Hittills har charterbolagen överlevt genom att introducera nya produkter och kanske kommer den aktuella situationen att skynda på den utvecklingen. Flera charterbolag erbjuder t.ex. redan idag ett litet utbud av tågcharter – något som skulle kunna vara en väg framåt för charterbolagen om svårigheterna för flyget fortsätter.



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

Den nationella resvaneundersökningen – utrikes resor längre än 30 mil

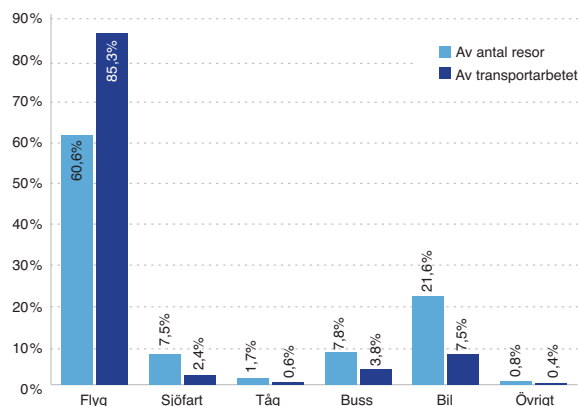
Statistiska centralbyrån har på uppdrag av trafikverken och SIKA genomfört en nationell resvaneundersökning (Res0506), vars syfte har varit att undersöka svenska folkets resvanor. Undersökningen pågick dagligen från hösten 2005 till hösten 2006. Sammanlagt genomfördes 27 000 telefonintervjuer. Resvaneundersökningen täcker alla förflyttningar i trafikmiljön. För flygets del är det framförallt de långväga resorna som är intressanta och då i synnerhet resor som är 30 mil eller längre, enkel resa. De resultat som redovisas här avser, om inget annat anges, utrikes resor över just 30 mil.

Mellan hösten 2005 och hösten 2006 gjordes 15,9 miljoner utrikes enkelresor över 30 mil. Av dessa svarade flyget för 9,6 miljoner vilket motsvarar närmare 61 procent av resorna. Persontransportarbetet¹ uppgick till 33,2 miljarder personkilometer varav flyget svarade för 85 procent. I det följande redovisas vad som karakteriserar en utrikes flygresa/resenär jämfört med andra färdmedel.

Färdmedelsfördelning

Som nämnts, och som framgår av figur 1, så dominerar flyget som färdmedel vid svenskarnas utlandsresor. Bilen är det näst vanligaste färdmedlet, medan tåget utgör ett tämligen ovanligt alternativ vid dessa resor.

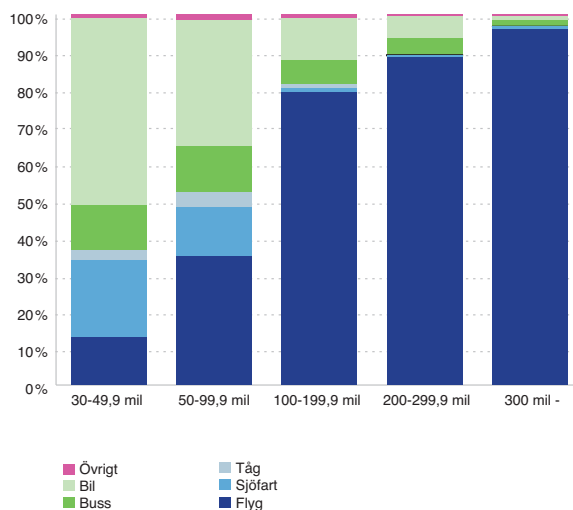
Figur 1 Andel av antalet resor respektive transportarbete per färdmedel



Färdlängd

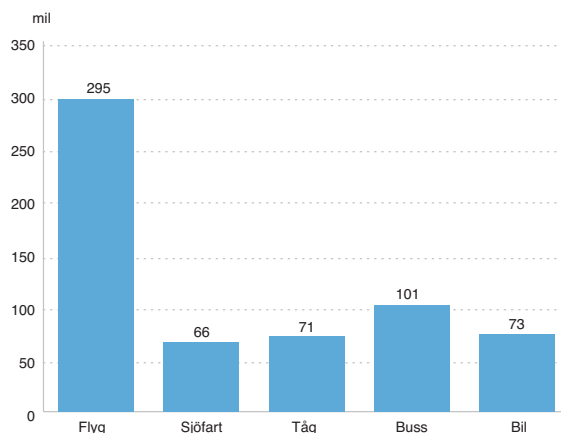
För resor upp till 100 mil svarar biltrafiken för en relativt stor andel av resorna. Men vid resor som är längre än 100 mil är flyget starkt dominerande, en dominans som naturligtvis ökar ju längre resan är.

Figur 2 Antal resor fördelat på färdmedel och färdlängd



Den genomsnittliga färdlängden framgår av figur 3 nedan.

Figur 3 Genomsnittlig färdlängd (mil)



¹ Persontransportarbete mäts i personkilometer, dvs. antalet personer som färdats i t.ex. ett fordon multiplicerat med antalet resta kilometer för var och en.

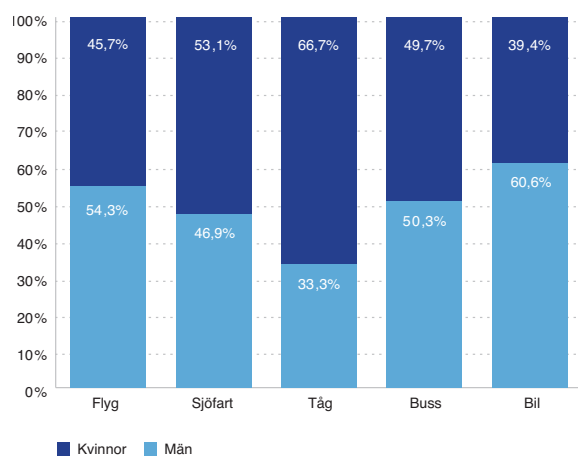


Flyget används som sagt i huvudsak vid riktigt långa resor. Ändå svarade flyget för knappt 25 procent av resorna till våra nordiska grannländer. Motsvarande siffra för tåget är ca 5 procent. Bortsett från Finland, där sjöfarten är störst, är det bilen som dominerar.

Könsfördelning

Av samtliga utlandsresor som gjordes svarade männen för 55 procent. Delar man upp resorna per färdmedel ser man att det är ganska stora skillnader i könsfördelningen dem emellan.

Figur 4 Färdmedelsval och kön



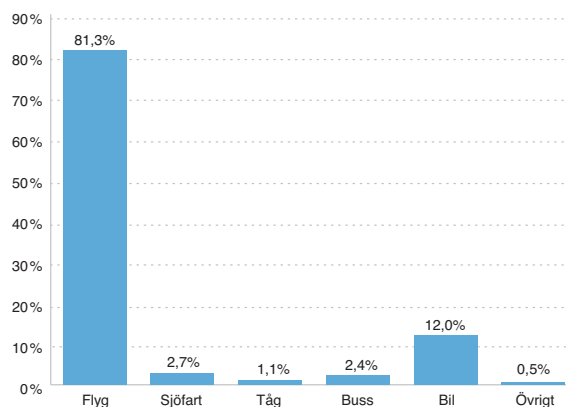
Av bilresorna svarar männen för cirka 60 procent, medan det vid tågresor är kvinnorna som dominerar med 67 procent av resorna. Likaså inom sjöfarten är kvinnorna flest, medan det inom flyget är en manlig dominans. Bussen har en helt jämn fördelning.

Reseärende

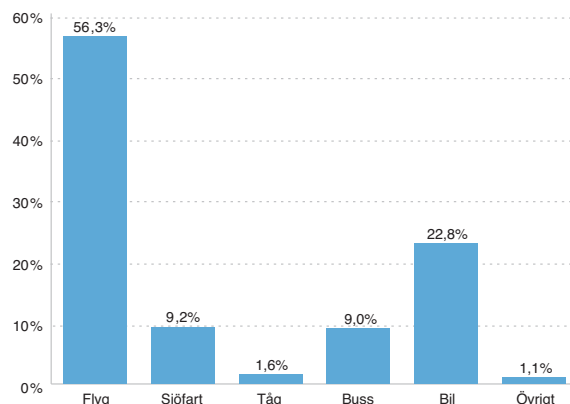
Av utrikesresorna står tjänsteresorna för 19 procent. För 60 procent av resorna är syftet annan fritidsaktivitet (t.ex. semesterresa), och 12 procent av dem görs för att hälsa på släkt och vänner. Flyget är det klart dominerande färdmedlet vid tjänsteresor utomlands, men också det vanligaste alternativet vid övriga typer av ärenden, vilket framgår av figur 5 och 6 nedan.



Figur 5 Färdmedelsfördelning vid tjänsteresa



Figur 6 Färdmedelsfördelning vid släkt- och vänbesök/ annan fritidsaktivitet

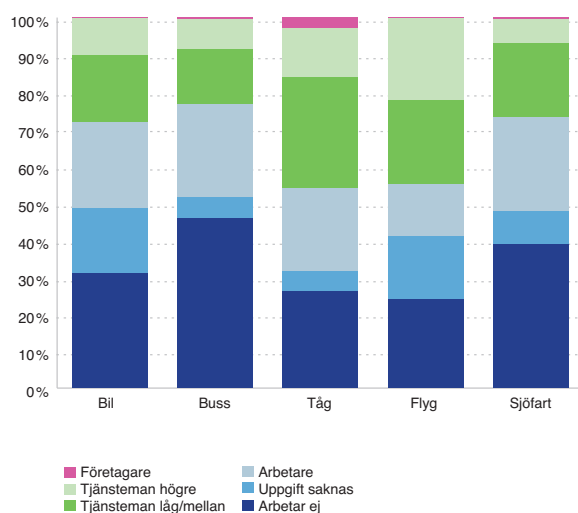




Socioekonomisk grupp och genomsnittsinkomst

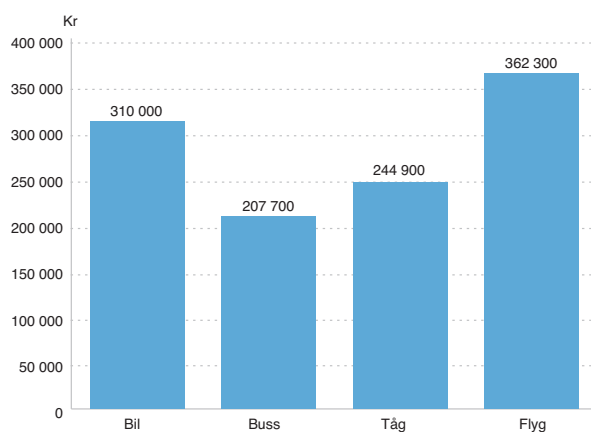
Jämfört med de andra färdmedlen har flyget den största andelen högre tjänstemän. Andelen "ej arbetande" och andelen "arbetare" är lägst inom flyget. Buss och sjöfart har relativt stora andelar "ej arbetande" bland sina resenärer.

Figur 7 Färdmedel och socioekonomisk grupp



I figur 8 nedan visas den genomsnittliga inkomsten för dem som väljer de olika färdmedlen. Där framgår inte helt oväntat att flygresenären har den högsta genomsnittliga inkomsten.

Figur 8 Genomsnittsinkomst





Per Wickenberg, per.wickenberg@luftfartsstyrelsen.se

Svenskarnas attityder till flyget

Luftfartsstyrelsen är i stort behov av marknadsinformation, det uppmärksammade den förstudie som genomfördes under 2007. Studien visar att det visserligen finns gott om information kring s.k. hårda data, dvs. frågor om olika bolags marknadsandelar, statistik kring mängden flygningar och typ av flygningar etc. Däremot saknas kunskap om medborgarnas attityder kring och behov av flyget. Konjunkturen, miljödebatten, lågprisflygen m.m. har gjort att människors värderingar kring flyget förändras. För att Luftfartsstyrelsen ska kunna främja en kostnadseffektiv och välfungerande marknad krävs god kännedom om vilka behov och attityder som cirkulerar i samhället, både bland privatresenärerna och bland dem som reser i tjänsten. Därför kommer Luftfartsstyrelsen under 2008 att genomföra fyra av varandra oberoende undersökningar för få kunskap om vilka attityder som svenska folket har till flyget. Två av undersökningarna har slutförts under våren. I det följande presenteras en sammanfattning av resultaten.

Sifo Research International har tillsammans med Gullers Grupp på uppdrag av bland annat Luftfartsstyrelsen genomfört en opinionsundersökning riktad till allmänheten i syfte att ta reda på inställningen till flyget och miljön. De frågor som ställts har bland annat handlat om effektiva sätt att minska flygets miljöpåverkan, vem som kan göra mest för att minska miljöpåverkan, om man tänker på miljön när man väljer färdstätt, hur ofta man reser med flyg, huruvida man gör detta i tjänst eller privat m.m. Respondenterna ombads också ta ställning till ett antal påståenden om flyget och miljön. Dessutom ställdes jämförande frågor om olika transportslags klimatpåverkan och framtidsutsikter.

Viktig kunskap om flyget och miljön

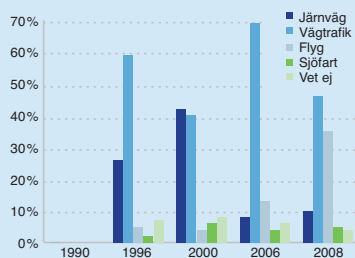
Opinionsundersökningen är en uppföljande mätning av tidigare undersökningar. Här nedan presenteras ett sammandrag i punktform.

- Järnvägen är det transportslag som respondenterna anser vara viktigast (54 procent) för den svenska ekonomin, följt av vägtrafiken (28 procent). Järnvägen (78 procent) är också det transportslag de tillfrågade tycker att man främst ska satsa på för framtiden. Järnvägen har stärkt sin ställning både när det gäller hur viktig den är och vad man ska satsa på.
- Allmänheten är enig om vilket transportslag som påverkar miljön mest: 53 procent svarar att det är flyget. Det innebär att flyget nu gått om vägtrafiken i den här frågan. Järnvägen (2 procent) och sjöfarten (3 procent) anses påverka miljön minst.
- Vägtrafiken (46 procent) är det transportslag där det anses vara mest väsentligt att minska miljöpåverkan för att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem. Men flyget kommer inte långt efter med 35 procent.
- Utsläpp av växthusgaser ses som den allvarligaste miljöpåverkan från flyget, 72 procent anger detta. De som uppges kunna göra mest för att minska flygets miljöpåverkan är i första hand flygplanstillverkarna (36 procent) och politikererna (24 procent). Att satsa på teknisk utveckling är utan jämförelse (43 procent) det som man anser vara effektivast.
- 61 procent tycker att det mest realistiska sättet att minska flygets globala klimatpåverkan är att satsa på ny flygplans- och motorteknik samt nya bränslen.
- 54 procent menar att flyget varit sämre än andra transportslag när det gäller att minska sin miljöpåverkan. 16 procent anser att flyget varit bättre.
- 71 procent tycker att flyget är ett miljöproblem.
- 69 procent instämmer helt och hållet/ganska bra i påståendet att det är nödvändigt med bra flygförbindelser även om det påverkar miljön negativt. 81 procent instämmer helt och hållet/ganska bra i påståendet att vi av miljöskäl endast ska använda flyget på långa sträckor.
- 50 procent instämmer helt och hållet/ganska bra i påståendet att flygets miljöpåverkan är acceptabel i förhållande till samhällsnyttan.
- Den allmänna inställningen till flyget är fortsatt positiv (74 procent).
- 19 procent har rest med flyg i tjänsten under det senaste året.
- 55 procent säger att flygets klimatpåverkan i praktiken inte påverkat deras beteende. 52 procent uppger att de framöver kommer att resa lika mycket med flyg. 26 procent svarar att de tar tåget oftare än tidigare och 32 procent att de kommer att resa mindre än de tidigare har gjort.
- 53 procent tycker det är mycket eller ganska viktigt att kunna flyga utomlands på semestern.

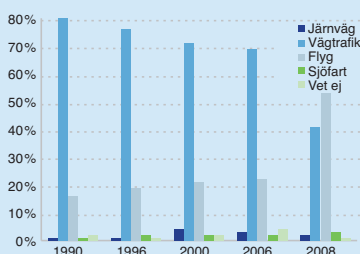
SVENSKARNA VILL FORTSÄTTA ATT FLYGA – MEN MER MILJÖANPASSAT

Svenskarna vill gärna fortsätta att flyga, men upplever flygets påverkan på miljön som negativ. Efter att under en lång tid (sedan attitydmätningarna påbörjades 1990) haft en tämligen stabil attityd till flygets miljöpåverkan har svenskarna under de senaste åren snabbt intagit en alltmer negativ hållning till flygets miljöpåverkan, vilket illustreras i nedanstående diagram.

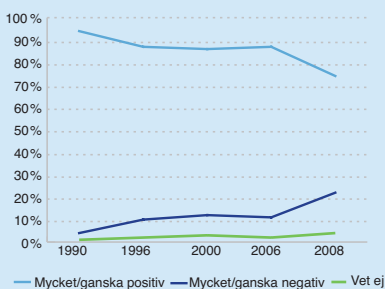
Mest väsentligt minska miljö-påverkan



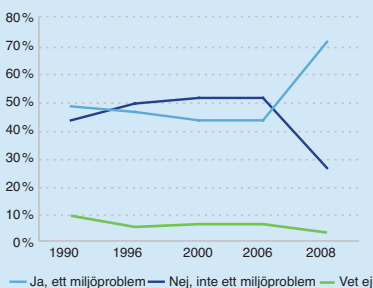
Vilket transportslag påverkar miljön mest?



Allmän inställning till flyget



Är flyget ett miljöproblem?



- 84 procent skulle vara beredda att betala 50 kr extra vid en flygresor inom Europa för att kompensera för koldioxidutsläppen. En lika stor andel av respondenterna tycker att denna extra kostnad borde ingå i flygbiljetten.
- Det finns inget enskilt ekonomiskt styrmedel som allmänheten tycker är bäst när det gäller att minska flygets miljöpåverkan. 11 procent är positivt inställda till en allmän flygskatt, 18 procent till en skatt på flygbränsle, 20 procent tycker att flyget ska köpa utsläppsrätter, och 32 procent svarar att flygresenärerna själva ska klimatkompensera.

Fördjupad information genom intervjuer

För att förbättra Luftfartsstyrelsens informationsunderlag om resenärernas attityder har Oxford Research på myndighetens uppdrag utfört drygt hundra semistrukturerade intervjuer på Sturup och Arlanda, med spridning bland respondenterna med avseende på resans syfte (privat- eller affärsresa), samt respondenternas kön, ålder och resvanor.

Undersökningens syfte har framförallt varit att försöka reda ut vilka attityder som påverkar valet av flyg som transportmedel. Tid dominerar bland de faktorer som anges i det här avseendet. För affärsresenärerna är det särskilt viktigt att kunna resa över dagen till ett möte. Allting som gör att resan tar längre tid eller blir mer omständlig, däribland speciellt köer till säkerhetskontrollerna, upplevs därför som mycket störande. Den totala tiden för resan är för affärsresenärer mycket viktigare än att priset är lågt.

Även privatresenärerna uppger att frågan om tid är viktigare än priset, men känsligheten för förändringar i priset är mycket större i den här gruppen. Våra intervjuer antyder att även små förändringar i priset, både stigande och fallande, får stor effekt på privatresenären. Affärsresenären påverkas i mycket mindre utsträckning av sådana prisförändringar.

Intervjuerna visar också att bonusprogrammen faktiskt har ganska stor effekt på affärsresenärers val. Några menar att det är den viktigaste förklaringen till valet av ett flygbolag.

Alla resenärer förutsätter att säkerheten fungerar tillfredsställande, och säkerhetsaspekten verkar inte påverka valet av färdmedel särskilt mycket.

Slutligen visar intervjuerna att miljödebatten har gjort ett stort avtryck i resenärernas attityder. De flesta känner att de i någon mån måste legitimera sitt flygande, genom att till exempel uppge att det inte fanns något alternativ till flyget. Ett fåtal personer antyder att det är viktigt ur ett image-perspektiv att flyga, och några avfärdar klimatdebatten helt. Men många fler efterfrågar miljöansvar inom flyget och är positiva till att klimatkompensera på det sätt som erbjuds.



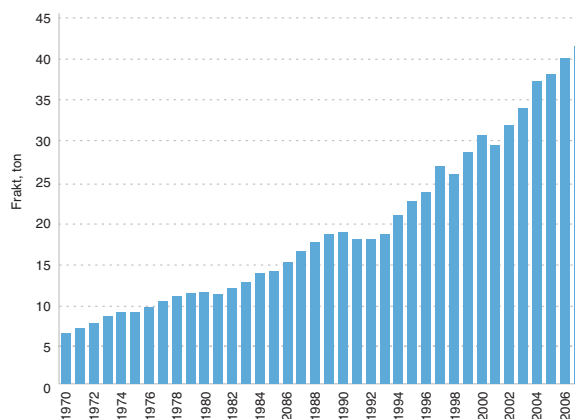
Henrik Sandén, henrik.sanden@luftfartsstyrelsen.se

Flygfrakten följer konjunkturen

Under de senaste trettio åren har det skett en tredubbling av de fraktvolymerna som hanteras på svenska flygplatser, vilket motsvarar en ökning med 4,5 procent per år. Flygfrakten beräknas över tid öka fortare än den personbefordrade, såväl i Sverige som internationellt. Under första halvåret 2008 har emellertid en vikande internationell konjunktur medfört att fraktvolymerna i Sverige och Europa minskat något i jämförelse med samma period föregående år. Den övervägande delen av den svenska flygfrakten hanteras på Arlanda, Landvetter och Malmö Airport.

Mellan 1997 och 2007 ökade den globala flygfrakten med 55,3 procent. Förra året uppgick frakten till 41 miljoner ton enligt statistik från ICAO. Huvuddelen, omkring 24,6 miljoner ton utgjordes av internationell frakt. Resterande utgjordes av inrikesfrakt, där USA har den största marknaden. Liksom för passagerarflyget minskade fraktflyget i början av 2000-talet. År 2001 sjönk flygfrakten globalt med 5,9 procent som ett resultat av nedgången i världsekonomin (se figur 1).

Figur 1 Utveckling av den internationella flygfrakten mellan 1970 och 2007



Källa: Luftfartsstyrelsen

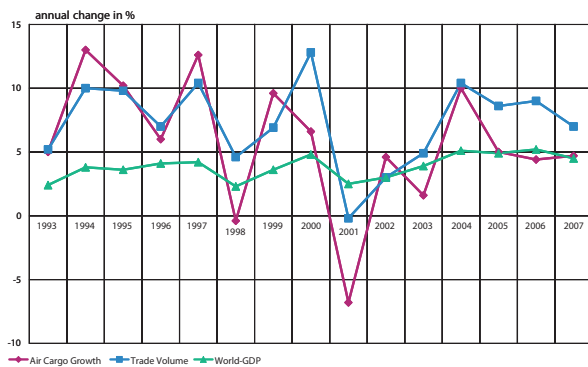
Fraktflyget är i jämförelse med passagerarflyget mer känsligt för ekonomiska förändringar och helt avhängigt handelsutveckling. I figur 2 illustreras relationen mellan BNP och handelsutveckling i förhållande till fraktflygets utveckling från



Foto: Airbus S.A.S.

1993 till 2007. WTO (World Trade Organization) uppskattar att den globala handeln kommer att uppvisa en årlig tillväxt med omkring 7 procent under en längre period, något som kommer att följas av en tillväxt för fraktflyget.

Figur 2 Utvecklingen av fraktflyget från 1993 till 2007 i relation till BNP och handels utveckling



Källa: EU:s årsredovisning för flyg 2007

I motsats till passagerarflyget är fraktflyget koncentrerat till ett fåtal flöden mellan tre olika regioner: Nordamerika–Asien, Europa–Asien samt Nordamerika–Europa. Många bedömare anser att Asien (i synnerhet Kinas inrikesmarknad) kommer

att vara den dominerande fraktmarknaden fram till 2025. Redan nu intar Asien en viktig roll för flygfrakt. Bland de 20 största flygplatserna för frakt återfinns nio i Asien, sju i USA och fyra i Europa, se tabell 1.

Varuproduktionen i Kina och övriga Asien har tagit rejäl fart under det sista decenniet och exporten till bl.a. Europa har vuxit kraftigt. Det finns därför en stor efterfrågan på flygfrakt från framför allt Kina till Europa. Eftersom exporten från Europa inte kan mätas med den från Kina (viktrelationen är 1:3,4), blir konsekvensen en överkapacitet i transporter från Europa. Denna obalans mellan marknaderna pressar priserna och fraktbolagen får svårt att göra någon vinst på returresan. De goda förutsättningarna för flygfraktextension i Sverige anses bero på att den svenska marknaden kan utnyttjas för att minska dessa problem med obalans i de globala fraktflödena. Genom att göra en mellanlandning i Sverige och ta upp svenskt exportgodis till Asien kan beläggingsgraden öka och ekonomin för operatörerna förbättras.

Olika typer av flygfrakt

Flygfrakt kan transporteras på olika sätt. Ett alternativ är i flygplan enbart avsedda för godstransporter (freighters). Freighters erbjuder flygfrakt med reguljära avgångar. Dess specialitet är transporter av gods med särskilda krav, exempelvis vad gäller storlek och ömtålighet. Ett annat är i passagerarflygplanens buk (pax-belly). Kapaciteten vid pax-belly är begränsad men trans-



Foto: Airbus S.A.S.



portlösningen erbjuder frekventa avgångar till åtskilliga destinationer med reguljär- och charterflyg. Flygfrakt kan också transportas i lastbil till eller från ett nav för vidare befordran med flyg (trucking). För Sveriges del innebär det att godset fraktas med lastbil till flygplatser utanför Sverige, vanligen till Köpenhamn, Bryssel, Frankfurt eller Amsterdam, för att därifrån fraktas vidare med flyg till slutdestinationen. Förekomsten av trucking förklaras av att det ofta är ekonomiskt fördelaktigt att frakta godset till en större flygplats för att där samordna transporten med andra transporter som har samma slutmål.

Flygfrakt används för transporter där snabbhet är vitalt och för transport av gods av högt värde. Flygfraktens starka sida ligger också i geografisk räckvidd, flexibilitet, låg stöld- och transportskadestyrskad risk samt hög leveranssäkerhet. Exempel på gods som ofta transporteras med flyg är maskinkomponenter (t.ex. reservdelar), elektronik, läkemedel och varor som har stort nyhetsvärde, såsom tidningar och konfektion. Flygfrakt har också avgörande betydelse för transport av transplantationsorgan och levande djur.

Vikt- och volymmässigt är flygfrakten försumbar i jämförelse med frakt utförd av andra trafikslag. Sett till värdet överstiger den emellertid det som transporteras med järnväg. I Sverige står flygfrakten för omkring 20 procent av landets exportvärde. Flygfrakten är huvudsakligen internationell till sin karaktär och en mycket liten andel går inom Sverige. Under 2007 uppgick frakten på de svenska flygplatserna totalt till

214 100 ton. Utrikesfrakten stod för den största delen med 209 700 ton, en ökning med 14 procent jämfört med föregående år. Arlanda stod för nästan hälften, 100 897 ton. I ett nordiskt perspektiv är Arlanda tredje största fraktflygplats efter Kastrup (395 506 ton) och Helsingfors (136 513 ton).

Trängsel och nattrestriktioner vid de stora europeiska haven har medfört att fraktbolagen alltmer börjat söka sig till alternativa fraktflygplatser. På senare år har flera asiatiska fraktbolag etablerat verksamhet på Arlanda. De förbättrade fraktmöjligheterna mellan Sverige och Asien gör också att frakt som tidigare skulle ha truckats till Centraleuropa nu flygs direkt från Arlanda.

Fraktflyg och allianser

Precis som inom det traditionella passagerarflyget har allianser utvecklats inom flygfrakt. De ledande allianserna är SkyTeam Cargo och WOW. Störst är SkyTeam Cargo som bildades 2000. Alliansen består av åtta flygbolag, inkluderande bl.a. Air France Cargo, Korean Air Cargo, Delta Airlines och KLM Cargo. Den har ett nätverk med 728 destinationer och kontrollerar 13,7 procent av marknaden. WOW är en strategisk allians mellan Lufthansa Cargo, SAS Cargo, Singapore Airlines och Japan Airlines. Alliansen har ett nätverk med 532 destinationer och 12 procent av den totala marknaden. Vid sidan av allianserna finns även ett antal enskilda aktörer på flygmarknaden. Till de största med egen flygplansflotta räknas DHL, FedEx och UPS.

Tabell 1 De 20 största fraktflygplatser i världen 2007

Flygplats	Totalt Ton flygfrakt	Förändring i procent med 2006
Memphis International	3 840 574	+ 4,0
Hong Kong International	3 772 673	+ 4,5
Anchorage International	2 826 499	+ 0,6
Seoul Incheon International	2 555 582	+ 9,4
Shanghai Pudong International	2 494 808	+ 18,0
Frankfurt	2 169 025	+ 8,4
Louisville International	2 078 290	+ 4,8
Paris Charles de Gaulle	2 005 160	+ 7,9
Miami International	1 922 982	+ 5,1
Singapore Changi	1 918 159	- 0,7
Los Angeles International	1 877 876	- 1,2
Dubai International	1 668 506	+ 11,0
Amsterdam Schiphol	1 651 385	+ 5,4
New York John F. Kennedy International	1 595 577	- 1,9
Chicago O'Hare International	1 524 419	- 1,6
London Heathrow	1 395 909	+ 3,9
Bangkok Suvarnabhumi International	1 220 001	+ 3,2
Beijing Capital International	1 191 048	+ 15,9
Indianapolis International	1 056 517	+ 1,1
New York Newark Liberty International	943 174	- 0,6



Ingrid Cherfils, ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se

Open Skies-avtal – en utveckling med nya utmaningar

Systemet med bilaterala luftfartsavtal, med ömsesidigt utbyte av trafikrättigheter, utgör en viktig del av den internationella luftfartsregleringen. Många länder har bedrivit en luftfartspolitik som har präglats av protektionism som ett led i att skydda de egna flygbolagen. Framför allt USA har drivit på utvecklingen mot en mer liberal inriktning. Genom det Open Skies-avtal som nyligen har slutits mellan EU och USA har världens två största luftfartsregioner banat vägen för en ökad liberalisering även i andra delar av världen. För konsumenterna förväntas avtalet på sikt leda till ett större utbud och lägre priser förutsatt att sunda konkurrensförhållanden kan garanteras, vilket i sin tur blir en viktig uppgift för konkurrensmyndigheterna på båda sidor av Atlanten.

Det traditionella avtalssystemet

Enligt konventionen angående internationell civil luftfart från 1944, den s.k. Chicagokonventionen, krävs för internationell regelbunden luftfart ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den stat som berörs av trafiken. Detta är bakgrunden till det system med bilaterala luftfartsavtal som har varit grundläggande för luftfartens utveckling sedan slutet av andra världskriget.

Genom de bilaterala avtalen regleras bl.a. marknadsstillträdet mellan de avtalsslutande staterna. En av de viktigaste beståndsdelarna i avtalen är kravet för den ena staten att utpeka (designera) vilket eller vilka flygbolag som får trafikera de linjer som är tillåtna enligt avtalet. Den andra staten har rätt att vägra tillträde till det utpekade flygbolaget om inte bolaget ägs och kontrolleras av designeringsstaten eller dess medborgare¹. Det bilaterala avtalssystemet bygger på principen om reciprocitet, ett ömsesidigt utbyte av rättigheter och skyldigheter.

P.g.a. att luftfarten är så starkt internationellt präglad såg man tidigt ett behov av internationellt samarbete för att harmonisera regler, villkor och förutsättningar för verksamheten inom området. Samtidigt har det varit en nationell angelägenhet för många länder att äga ett eget flygbolag, en "flag carrier". För att skydda sitt eget bolag från konkurrens från andra länder har många länder haft, och har fortfarande, en protektionistisk inställning till luftfarten vilket kan komma till uttryck exempelvis i begränsning av andra staters mark-

nadstillträde och trafikutbud men även krav på samarbetsavtal mellan flygföretagen som ett villkor för att bevilja önskade trafikrättigheter. Sverige har en liberal luftfartspolitik och strävar efter att uppnå liberala luftfartsavtal som innebär i princip fritt marknadsstillträde och fri prissättning.

Den internationella luftfartsmarknaden liberaliseras

För nästan trettio år sedan skedde ett regimskifte när USA, världens största flygnation, drev på utvecklingen mot Open Skies-avtal med i princip fritt marknadsstillträde och fri prissättning². USA har fram tills nu slutit drygt 90 Open Skies-avtal runt om i världen. Dessa avtal är också en viktig förutsättning för alliansernas existens. De amerikanska myndigheterna godkänner i princip inte allianser om inte det finns ett Open Skies-avtal i botten.

1992 slöt USA ett Open Skies-avtal med Nederländerna vilket åtföljdes av avtal med andra europeiska länder, däribland Sverige. EG-domstolens dom den 5 november 2002³ om legaliteten i avtalen blev startskottet för ett mer samordnat europeiskt agerande i relationerna med tredje länder. EU och USA har slutit ett Open Skies-avtal som provisoriskt trädde i kraft den 30 mars 2008.

AVTALET MELLAN EU OCH USA

- Obegränsade tredje, fjärde och femte frihetsrättigheter för europeiska och amerikanska flygbolag när det gäller trafik mellan EU och USA.
- Sjunde frihetsrättigheter för fraktrafik för europeiska flygbolag. Inga ytterligare rättigheter för amerikanska flygbolag.
- Verka för harmonisering av regelverket vad gäller luftfartsskydd, säkerhet, konkurrens och miljö.
- Ingen cabotage (inrikestrafik) i USA.

En beskrivning av friheterna återfinns i *Flygtendenser 2/2007*, www.luftfartsstyrelsen.se

¹ Enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag skall företag ägas och fortsatt komma att ägas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater, antingen direkt eller genom majoritetsägande. ² Open Skies is a term used to refer to the most liberal type of air transportation agreement between two countries. The U.S. Model Open Skies agreement includes provisions for open entry on all routes, and unlimited capacity and frequency. Källa: US Department of Transport. ³ Mål C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98.



Den amerikanska marknaden är den enskilt största marknaden för Europa jämfört med andra regioner, och man räknar med att avtalet kommer att generera 26 miljoner fler passagerare med ökad konsumtion och fler arbetstillfällen som följd. Avtalet med USA är ett viktigt steg som banar vägen för motsvarande avtal med likasinnade länder i andra regioner.

Den andra förhandlingsomgången mellan EU och USA påbörjades i maj månad 2008. En av knäckfrågorna i förhandlingarna är att åstadkomma lättnader vad gäller just ägarskapskravet. Av tabell 1 framgår vilka begränsningar av utländskt ägande som råder idag i ett urval länder och i Europa. USA tillåter endast 25 procent utländskt ägande medan Europa tillåter 49 procent.

Tabell 1 Begränsning av utländskt ägarskap i ett urval länder

Länder	Inrikestrafik (%)	Utrikestrafik (%)
Australien	100*	49
Brasilien	20	20
Canada	25	25
Europa	49	49
Indien	----	40
Japan	33	33
Kina	35	35
Nya Zeeland	100*	49
Sydkorea	50	50
USA	25	25

* right of establishment Källa: www.ic.gc.ca

Ny spelplan innebär nya förutsättningar

Till skillnad från andra marknader som öppnats för konkurrens har flygbolagsmarknaden ännu inte genomgått någon omfattande konsolidering. Förutom Lufthansas uppköp av Swiss Air och fusionen mellan Air France och KLM har några större företagsammanslagningar inte ägt rum på senare år. Systemet med "flag carriers", som har präglat luftfarten sedan andra världskriget, har varit en förutsättning för att bevara det nationella monopolet både på hemmaplan och på flyglinjer till och från det egna landet. Så länge vissa länder håller fast vid en restriktiv tolkning av ägarskapsreglerna kommer flygbolagens möjligheter att hitta utländska investerare att vara begränsat. Möjligheten för staten att genom olika stödåtgärder hjälpa ett flygbolag ur krisen är samtidigt begränsat enligt EU:s statsstödsregler. I kölvattnet av höga bränslepriser och kräftgång hos många flygbolag har incitamenten att konsolidera därför ökat betydligt. British Airways och American Airlines har planer på att inleda ett fördjupat samarbete, British Airways är i färd med att köpa upp det spanska flygbolaget Iberia, Delta

och Northwest planerar för ett samgående och den österrikiska staten planerar att minska sitt ägarskap i Austrian Airlines.

Världskartan håller på att ritas om och nationsgränserna håller sakta på att suddas ut. Trenden går mot en fortsatt gradvis liberalisering av den internationella luftfarten genom multilaterala liberala avtal med så många länder som möjligt. Avgörande blir att få med sig en kritisk massa av länder. Tidigare genomförda liberaliseringar inom EU och USA har generellt sett inneburit ökat utbud, lägre priser och ökad konkurrens på flera linjer – till nytta för konsumenterna. En motsvarande utveckling är att vänta när Open Skies-avtalet med USA uppnår full effekt. En utmaning för konkurrensmyndigheterna på båda sidor Atlanten är att säkerställa att just konkurrensen inte äventyras genom ökat flygbolagssamarbete och samgående. Detta gäller inte minst vid tilldelningen av attraktiva start- och landningstider på de mest trafikerade flygplatserna, t.ex. London-Heathrow. Risken är annars stor att fördelarna för konsumenterna i form av bättre service, lägre priser och större utbud går förlorade och att skadliga monopolbeteenden istället förstärks.

Samtidigt som man sluter avtal som möjliggör utökad trafik och vidtar åtgärder för att rent fysiskt klara av den förväntade trafikökningen ställs flyget inför ökade krav på att minska sina utsläpp. Den pågående oljekrisen har slagit hårt på marknaden och drivit upp kostnaderna för flygbolagen som tvingas göra neddragningar för att överleva. Inget land vill idag offra sitt nationella flygbolag och alltfler röster höjs för att skydda den egna industrin från konkurs.



Zachri Forsberg, zachri.forsberg@luftfartsstyrelsen.se

Slot – luckor i tiden

Den som färdats på E4 förbi Arlanda flygplats har kanske observerat att det ibland syns ett pärlband av flygplan som strax ska landa. Någon har kanske också hört sägas att det finns en flygtrafikledning som övervakar och separerar planen så att inga olyckor inträffar. Det är riktigt, men det finns även andra planeringsverktyg för att en flygplats och trafikerande flygbolag ska kunna utnyttja tillgänglig kapacitet så effektivt som möjligt. Ett sådant är den så kallade slotfördelningen. Slot är det engelska ordet för smal öppning och avser inom luftfarten en tidslucka som är unikt tilldelad ett visst flygplan och en viss flygplats.

För ett antal decennier sedan hade bara ett fåtal flygplatser kapacitetsbrist för avgående och ankommande flyg. I Sverige började Arlanda få problem i mitten på 80-talet. Efterhand som flygresandet ökade fick fler och fler flygplatser svårigheter att effektivt hantera sin flygtrafik. Vidare så ökade resenärens krav på en snabb och effektiv transport, och kraven växte på flygföretagen att genomföra flygningar på de tider som resenären efterfrågade.

Det kan synas enkelt att avhjälpa bristen genom att göra en utbyggnad av befintliga flygplatser och rullbanesystem eller genom att bygga en helt ny flygplats. Att bygga ut kapacitet

eller anlägga en ny flygplats är dock komplicerat, dyrt och tar lång tid samt är omgärdat av många restriktioner, medialt intresse och en inte alltid positiv opinion.

Vad hände?

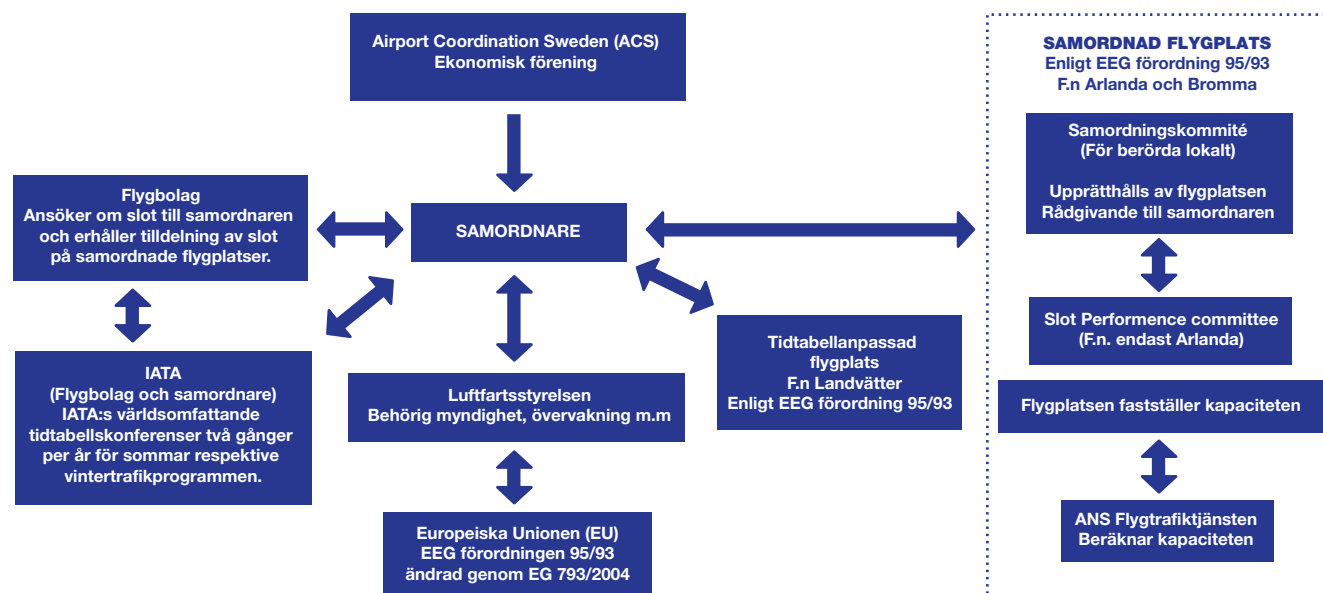
En konsekvens av flygtrafikens tillväxt var att det uppstod perioder under dygnet då flygplatsen inte kunde erbjuda starter och landningar till alla operatörer på önskade tider eftersom flygplatsens totala kapacitet inte klarade av den ökade efterfrågan. Med andra ord blev det konkurrens mellan flygföretagen om flygplatsens tillgängliga kapacitet. Dessutom uppstod också andra problem som *vem skulle ha förtur?* och *vilka regler skulle gälla?*

Flygföretagen angrep uppgiften genom att själva ta fram riktlinjer för hur detta problem skulle lösas. Man arbetade fram ett system som bygger på en fördelning av tidsluckor (slot) för flygplanens ankomster och avgångar på flygplatsen, och fördelningen sköttes av branschen själv.

Reglering inom Europeiska gemenskapen

Inom EU har problemet med obalansen reglerats genom en förordning som togs fram i samband med att den inre luftfartsmarknaden öppnades för konkurrens – en åtgärd som i sig lett fram till ett i princip fritt marknadstillträde och en fri prissättning. Viktigt är också att tillämpningen av förordning-

Figur 1 Systemet för slotsamordning i Sverige





en säkerställer ett effektivt utnyttjande av tillgänglig kapacitet och att konkurrensen främjas.

Regelverket finns i rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Populärt kallad ”slotförordningen”. Förordningen är ändrad genom ändringsförordningen (EG) nr 793/2004. Reglerna bygger i stort på branschens egna riktlinjer, Worldwide Scheduling Guidelines (WSG), som publiceras av International Air Transport Association (IATA).

Hur gör man i Sverige?

Tillämpningen av slotfördelningen ska enligt EU-förordningen vara oberoende, opartisk, icke diskriminerande och genomblickbar. Detta har i Sverige lösts genom tillkomsten av en ekonomisk förening, Airport Coordination Sweden (ACS) som har i uppdrag att sköta hantverket med fördelningen av slot. Föreningen har två medarbetare som utför slotsamordningen för Arlanda och Bromma samt tidtabellsanpassning för Landvetter. I figur 1 kallas de samordnare.

I Sverige är Arlanda och Bromma samordnade, Landvetter tidtabellsanpassad. Orsaken till att en flygplats utses att vara samordnad eller tidtabellsanpassad är att det finns kapacitetsbrist. Att det finns brist påtalas av flygoperatörerna eller EU-kommissionen. Luftfartsstyrelsen är behörig myndighet i dessa frågor.

Med samordnad menas en flygplats där lufttrafikföretag och andra luftfartygsoperatörer måste tilldelas en ankomst- eller avgångstid för att få starta eller landa. Undantag gäller för vissa flygningar som statsluftfart, nödländningar och humanitära flygningar.

Med tidtabellsanpassad avses en flygplats där kapacitetsbrist kan uppstå vid vissa tidpunkter på dagen, under veckan eller året, men där överbelastningen oftast kan åtgärdas genom ett frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretagen och där en tidtabellsanpassare utsetts för att underlätta verksamheten för de lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen.

Samordnaren

Samordnarens uppgift är att samla in och sammanställa flygföretagens önskemål om slottider för kommande perioder samt fördela dessa i förhållande till den samordnade flygplatsens kapacitet. Arbetet sker löpande men har ett antal fasta tidpunkter att beakta. Planeringsåret är uppdelat i två trafikperioder, sommaren (s) som startar i slutet av mars respektive vintern (v) som startar i slutet av oktober.

Planeringen börjar med att flygföretagen anmäler sina önskemål om slottider till samordnaren, och slutdatum för detta är mitten av oktober (s) respektive mitten av maj (v). Därefter gör samordnaren ett utskick till flygföretagen med de sammanställda behoven, vilket sker i början av november (s) respektive början av juni (v).

Nästa hållpunkt är den internationella slotkonferens som hålls i mitten av november (s) respektive mitten av juni (v). Där koordineras slottiderna för alla länders samordnade flygplatser och flygföretagens behov av slottider.

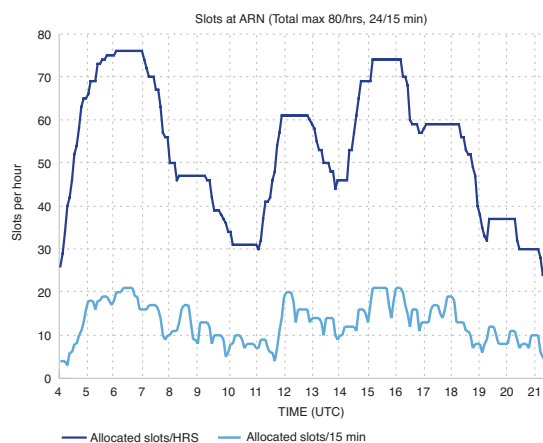
I slutet av januari (s) och i slutet av augusti (v) alltså två månader innan start av respektive trafikperiod ska flygföretagen lämna tillbaka de slottider som tilldelats men som man inte avser att använda. Dessa frigjorda slottider kommer därefter att fördelas till de flygföretag som inte fått sina tidigare önskemål tillgodosedda.

Samordningskommitté

Varje flygplats som är samordnad ska ha en samordningskommitté där frågor om slottider, m.m., diskuteras mellan flygplatsen och flygföretagen, m.fl. Vid dessa möten presenterar samordnaren resultatet av genomförd planering. Arlandas samordningskommitté träffas i mars respektive oktober.

Bilden visar planeringen för sommarperioden 2008 för Arlanda. Notera att tiden i figuren är angiven i UTC som är två timmar före lokal tid.

Figur 2 Planering för sommaren 2008

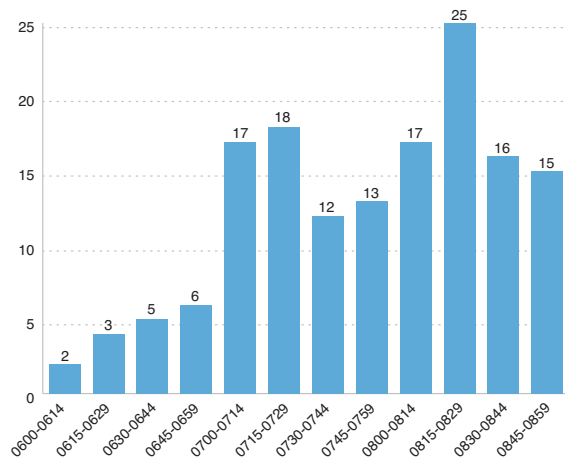


Situationen på Arlanda...

Antalet flygföretag som flyger på Arlanda är i stort rätt stabilt och består huvudsakligen av kommersiell flygtrafik för person- och godstransporter. Principerna för slotfördelning innebär att de företag som redan är etablerade på flygplatsen och fortsätter sin trafik får behålla sina slottider, den så kallade ”farfars rättigheten”. Nya flygföretag som vill komma in och konkurrera och nya flyglinjer som öppnas får dela på de slottider som blir över. Förändringar sker över hela året, men de är inte särskilt omfattande eller drastiska. Arlanda har möjlighet att öka sin kapacitet och utifrån flygföretagens behov arbetar de långsiktigt med detta.

Arlandas kapacitet för att hantera flygtrafik är i dag bestämd till 80 rörelser per timme. Begränsande faktorer för denna kapacitet är för närvarande flygtrafikledning men betydelse har även antalet rullbanor, terminalernas kapacitet, antalet uppställningsplatser och tillgången på marktjänst. Ett exempel på den verkliga trafiken under högsta belastning på Arlanda visas i figur 3 genom antalet ankommande och avgående luftfartyg (rörelser) en viss dag år 2007. Mönstret med en koncentration under några timmar på morgonen har varit liknande under många år.

Figur 3 Antalet rörelser per 15 minuter mellan 06:00 och 08:59 den 18 oktober 2007



...och på Bromma

Brommas situation är något annorlunda. Möjligheterna för flygtrafik på Bromma är kringskurna av särskilda föreskrifter, avtal och villkor som begränsar kapaciteten. Dessutom ska den reguljära passagerartrafiken även samsas med behoven från statsluftfarten och allmänflyget.

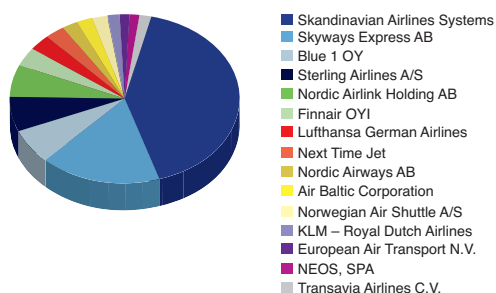
I dag har Bromma ett nytt markavtal med Stockholms stad som ger flygplatsen nya långsiktiga förutsättningar. Terminaler och uppställningsplatser är dock en bristvara, behoven från allmänflyget ökar och ny statsluftfart tillkommer. Samtidigt är flygplatsens fysiska förutsättningar för utbyggnad begränsade. Sammantaget kan det bli svårt för flygplatsen att tillgodose alla intressen.

Förändringar på Arlanda

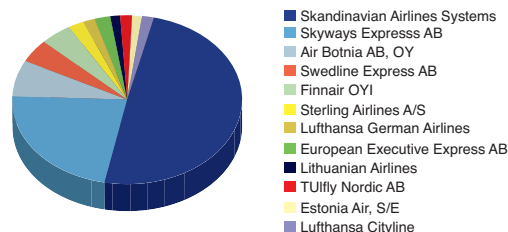
Genom att jämföra flygföretagens rörelser vid hög belastning på Arlanda för två olika år kan man i figur 4 och 5 se att det är något fler flygoperatörer aktiva år 2007 än det var år

2003. Vidare kan man se att de dominerande flygföretagen har minskat sin totala andel av slottider som då har övertagits av andra flygföretag. I den rapport som omnämns nedan finns även mellanliggande år redovisade.

Figur 4 Flygföretag som den 18 oktober 2007 nyttjar mer än en slot i tidsintervallet 06:00–08:59. Ytterligare 15 operatörer har gjort en rörelse



Figur 5 Flygföretag som den 17 oktober 2003 nyttjar mer än en slot i tidsintervallet 06:00–08:59. Ytterligare 19 operatörer har gjort en rörelse



Framtiden

Flygföretagen ger olika bilder av det framtida behovet av kapacitet på Arlanda. En del menar att det kan vara svårt att få nya slottider och önskar en ökning av flygplatsens kapacitet men säger också att en kommande lågkonjunktur, ökade bränslepriser, större flygplan, ökade miljökrav, etc. kan minska behovet av nya slottider. Andra menar att deras trafik är så etablerad att de klarar sig med de slottider de redan har. Chartertrafiken anser att tilldelningen av slottider inte är något stort problem då deras behov oftast ligger utanför de mest belastade tidsperioderna, såsom morgon och eftermiddag.

Luftfartsstyrelsens rapport

I en nyligen framtagen rapport har Luftfartsstyrelsen utrett tillämpningen av slotfördelningen i Sverige. Rapporten är inom kort åtkomlig på Luftfartsstyrelsens hemsida under uppslag *rapporter*.

Rapporten visar att Arlanda och Bromma har ett behov av



att fortsätta med slotsamordning. För Landvetter, som är tidtabellsanpassad, finns för närvarande ingen uppenbar kapacitetsbrist och någon slotsamordning är i nuläget inte nödvändig.

Hur gör våra nordiska grannländer?

Norge, Finland och Danmark har i stort konstruktioner för slotfördelning som motsvarar det svenska upplägget. Norge har två samordnade och två tidtabellsanpassade flygplatser. Finland har en samordnad flygplats. Danmark har två samordnade och Island en samordnad flygplats. Danmark sköter Islands behov.

EU:s pågående arbete med "slotförordningen"

Enligt den reviderade förordningen ska kommissionen inom tre år lämna ett meddelande till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av förordningen. Ett sådant meddelande har lämnats och visar på vissa problemställningar som har lyfts

fram från branschen. De är:

- Samordnarens oberoende
- Genomblickbar fördelning av slottider
- Reglerna för nyttillträdande lufttrafikföretag
- Lokala regler och riktlinjer på flygplatserna
- Andrahandshandel med slot
- Överensstämmelse mellan slottider och färdplaner.

Kommissionen är för närvarande avvaktande till en revidering av förordningen och har aviserat att man ska koncentrera sig på att säkerställa ett fullgott genomförande av de problemområden som lyfts fram. Men man kan även tänka sig en partiell revidering av regelverket om detta skulle visa sig nödvändigt. En övergång till ett handelssystem med slottider på de europeiska flygplatserna är för närvarande en öppen fråga.



Foto: Tommy Säfström

Christina Berlin, christina.berlin@luffartsstyrelsen.se Henrik Lundberg, henrik.lundberg@luffartsstyrelsen.se

Flygsäkerheten i Afrika – ett europeiskt problem?



På senare år har turistströmmarna till Afrika från Europa ökat. Den afrikanska kontinenten erbjuder ett brett utbud av rekreations- och upplevelsebetonade möjligheter till semesterande och efterfrågan på resor dit blir allt större. Mot bakgrund av att allt fler européer väljer att resa till Afrika och att det finns en negativ trend när det gäller flygsäkerhetsstatistik för kontinenten, blir den afrikanska flygsäkerheten ett europeiskt problem.

Afrika röner ett allt större intresse som semesterdestination för europeiska turister, dels p.g.a. att kontinenten har en fördelaktig geografisk placering i förhållande till Europa, dels för att regionen erbjuder ett stort utbud av rekreations- och upplevelsebetonade möjligheter till semesterande. Totalt flög 3,3 miljoner passagerare mellan Europa och Afrika under 2007¹. Närmare 60 procent av Afrikas turister reser från något europeiskt land².

Fortsatt tillväxt väntas

Mellan åren 1995 och 2004 har Afrika i genomsnitt haft en årlig tillväxt på 5,7 procent med avseende på besökande turister, se figur 1. Dessutom förväntas passagerartrafiken mellan Afrika och Europa öka med i genomsnitt 5 procent per år fram till och med år 2026 enligt Airbus, 2007.

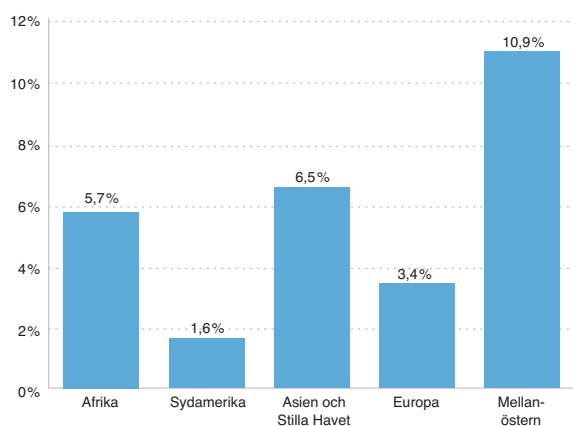
De mellersta delarna av Afrika står för den största tillväxten av antalet turister. I Kenya t.ex. ökade turisttrafiken med 25 procent under 2005. Sydafrika, Kenya och Namibia har fokuserat på ekoturism, vilket efterfrågas i allt större omfattning. År 2010 arrangeras FIFA World Cup i Sydafrika, vilket väntas innebära en ökad efterfrågan på flygresor³.

Den afrikanska kontinenten är vidsträckt, vilket innebär att flyg ofta är det mest lämpliga och ibland det enda tillgängliga transportsättet för längre resor inom kontinenten⁴.

Stora skillnader mellan Afrikas länder

Det är viktigt att inte se Afrika som en homogen kontinent. Det finns stora skillnader mellan länderna vad gäller politiska och ekonomiska förutsättningar samt utvecklingsnivå. I norr och i söder finns moderna stater med välutbildad befolkning och fungerande politiska och ekonomiska system⁵. Västra Afrika karaktäriseras av kontraster, men länderna här har i

¹ IATA, 2007. ² World Tourism Organization, 2008a. ³ Airbus, 2006. ⁴ Airbus, 2007. ⁵ Exportrådet, 2008.

**Figur 1 Turistdestinationer**

Källa: World Tourism Organization, 2006

huvudsak en positiv utveckling inom flera områden. Centrala Afrika lider fortfarande av instabilitet och kriser, medan t.ex. Kenya, Tanzania och Uganda i östra Afrika har uppnått viss politisk stabilitet. Afrikas horn – med länder med svår fattigdom som Sudan, Etiopien, Eritrea, Djibouti och Somalia – karaktäriseras av religiösa motsättningar med konflikter mellan och inom länderna. De rådande politiska och ekonomiska förutsättningarna är avgörande för den tekniska utvecklingen och avspeglar sig också i flygtransportsystemen.

Flygsäkerheten

Det råder stora skillnader i flygsäkerhetsstatistiken mellan världens stater. Europa och Nordamerika hade en positiv flygsäkerhetsutveckling under 2007 och ett minskat antal olyckor, medan flygsäkerheten i flera länder i Afrika, Asien och Sydamerika har haft motsatt utveckling, se även tabell 1⁶.

De afrikanska staternas andel av det totala antalet kommersiella flygningar i världen under åren 2000–2005 motsvarade i genomsnitt 2 procent⁹, och 2006 utgjordes Afrikas andel 3 procent av alla världens flygningar¹⁰.

Även om regionen representerar en förhållandevis liten andel av det totala antalet flygningar har det, i jämförelse med övriga världen, skett fler olyckor med dödlig utgång på den afrikanska kontinenten¹¹. Under 2006 ansågs Afrika vara den minst säkra regionen att företa en flygresa i, 18,5 procent av alla olyckor med dödlig utgång skedde där¹². De flesta flygolyckorna inträffade i de mellersta delarna av Afrika, se även figur 2¹³.

I de afrikanska staterna saknas ofta resurser för att utreda flygolyckor. Det innebär att kunskapen om olycksorsakerna är begränsad. Några olyckor i regionen har orsakats av bristfälligt underhåll av flygplatser. Underhåll av luftfartygen och tillsyn över regelverkens efterlevnad är dessutom ofta begränsat p.g.a. att ekonomiska resurser saknas. Dessutom har flera afrikanska bolag i jämförelse med de europeiska ländernas bolag en åldrad flygplansflotta. Det är också vanligt med brister i regelver-

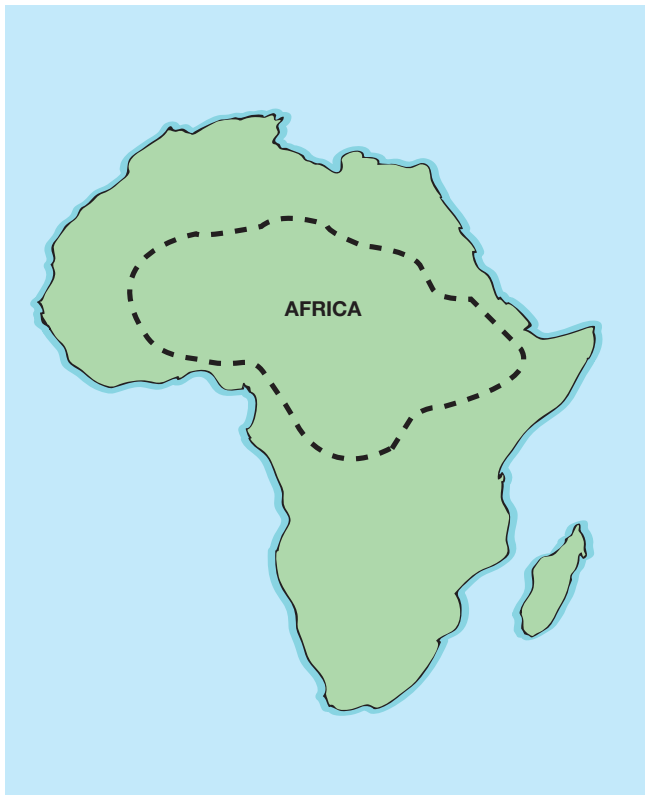
Tabell 1 Antalet flygolyckor med dödlig utgång med flermotoriga luftfartyg >19 passagerare; per region

Region	2006	2005	2004	2003	2002	5-års medelvärde	10-års medelvärde
Afrika	5	13	7	7	10	8	7,4
Asien	5	6	7	2	10	5,8	8,3
Australasien ⁷	0	3	1	1	0	1	1,2
Centralamerika	0	0	0	1	0	0,6	1,2
Europa ⁸	6	7	2	5	7	5,8	6,5
Nordamerika	7	3	5	4	4	4,2	5,9
Sydamerika	4	3	5	5	5	4,6	5
Internationellt vatten	0	0	1	0	1	0,6	0,8
Totalt	27	35	28	25	37	30,6	36,3

Källa: Flight Safety Foundation (2008b)

⁶ Europeiska Kommissionen, 2007. ⁷ Australien, Nya Zeeland och Papua Nya Guinea. ⁸ Europa och Ryssland. ⁹ EASA, 2006. ¹⁰ Flight Safety Foundation, 2006. ¹¹ EASA, 2006. ¹² Flight Safety Foundation, 2006. ¹³ Flight Safety Foundation, 2006; Flight Safety Foundation 2008a.

Figur 2 Afrika med det område markerat där de flesta flygolyckor med dödlig utgång (år 2001 till och med 2007) inträffade



Källa för karta över Afrika: <http://sv.wikipedia.org/wiki/Afrika>; för flygolycksstatistik: Flight Safety Foundation, 2006-2008a

ken som gör att de inte uppfyller internationell standard enligt ICAO:s genomförda audits.

Hur skyddas europeiska resenärer?

En av de mer uppmärksammade olyckorna på senare tid var olyckan i Sharm-el-Sheik, Egypten, i januari 2004 i vilken 148 personer, varav 135 franska charterturister, förolyckades. Olyckan fick stor massmedial och politisk uppmärksamhet i Europa, och röster höjdes för att förbättra passagerarnas tillgång till information om flygsäkerhetsstandarden hos flygbolag som flyger på Europa. Europeiska kommissionen svarade med att lämna förslag till lagstiftning för att garantera att den som säljer en flygresa i Europa är skyldig att informera om vilket flygbolag som utför flygningen. Förslaget utökades till att även etablera den s.k. svarta listan över flygbolag som är förbjudna att flyga inom EU. Reglerna har varit i kraft sedan 2006 och listan över förbjudna flygbolag uppdateras regelbundet genom ett lagstiftningsförfarande. Svarta listan innehåller förbud såväl för enskilda flygbolag att trafikera unionen som för flygbolag

som är hemmahörande i vissa stater. Flera afrikanska stater och flygbolag är representerade på listan, som finns på <http://airban.europa.eu>. I detta sammanhang är det även av betydelse att fundera över vilken hjälp bolag som noterats på listan kan få för att ta sig därifrån? Det finns än så länge inget fastlagt för hur detta ska hanteras.

Vad gör resten av världen?

Såväl FN (ICAO m.fl.) som enskilda stater har sedan årtionden bidragit med personal och materiel för att utveckla luftfarten i Afrika. Man har etablerat skolor för utbildning av inhemsk personal inom olika luftfartsyrken: mekaniker, meteorologer, radioingenjörer, flygtrafikledare, piloter, räddningspersonal m.fl. Man har bidragit med expertis för uppbyggnad av luftfartsmyndigheter och flygoperatörer. Även om en del av dessa projekt tyvärr inte nått den förväntade framgången, finns det några som fungerat väl och fortfarande gör det.

ICAO och EU har startat projekt som syftar till att höja flygsäkerheten i Afrika. ICAO har antagit en plan för att stödja de afrikanska staterna i deras arbete med att skapa fungerande regelverk, som uppnår internationell standard med adekvat tillsyn av verksamhetsutövarna, förbättra utbildningsnivån och förbättra infrastrukturen. EU:s projekt är också direkt avsedda att öka flygsäkerheten. Svenska Swedavia har med biståndsmedel från SIDA bedrivit projekt i bl.a. Ghana. SIDA bidrog också verksamt till att skapa ett västafrikanskt aviation training centre på 1960- och 1970-talet, en skola som fortfarande är igång.

Idag finns inte alla förutsättningar för många afrikanska länder att självständigt uppnå den flygsäkerhetsnivå som skulle vara önskvärd. En fungerande infrastruktur med ett utbyggt flygtransportsystem bidrar till en ekonomisk tillväxt, vilket i sin tur ger utökade möjligheter att förbättra systemet. Därför är det även angeläget att bistå de stater som själva har svårigheter att nå en acceptabel standard.

Flygsäkerheten är ett gemensamt problem. EU är t.ex. införstådda med att föråldrade flygplan som av olika skäl inte längre används i trafik inom Europa säljs till afrikanska länder och används till bland annat passagerartrafik där. Vidare är i-länder överrepresenterade bland de länder som är drivande i arbetet med flygsäkerhetsstandarder inom ICAO. På vilket sätt kan ledande organisationer påverka dessa områden?

Alla ansträngningar som görs, tillsammans med en ökad medvetenhet hos flygpassagerarna, kommer utan tvekan att sätta nytt tryck bakom kraven på förbättrad infrastruktur, regelverk m.m.

En förutsättning för att uppnå en god flygsäkerhetsnivå i hela Afrika är att de välutvecklade staterna tar ett ansvar för att bistå i arbetet. Fungerande flygtransporter ger fördelar i form av ökad tillväxt och ger de afrikanska staterna del i den ökade globaliseringen.



Departures



Arrivals

Aktuell statistik





Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

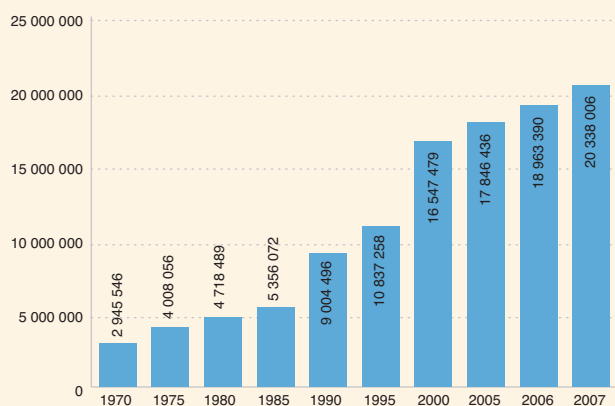
Antalet utrikes passagerare i linjefart och chartertrafik på svenska flygplatser

Flygplats	1980	1985	1990	1995	2000	2007
Arvidsjaur	-	-	-	762	833	17 342
Borlänge	4 778	1 323	-	4 517	9 416	4 400
Gunnarn	-	-	-	-	-	-
Gällivare	-	-	64	38	-	4
Gävle	548	29	485	115	123	-
Göteborg-Landvetter	987 798	1 108 487	1 648 405	2 002 294	2 841 619	3 110 093
Göteborg-City	-	-	17 346	6 948	1 406	743 473
Hagfors	-	-	-	-	57	16
Helsingborg/Heliport	-	-	-	-	15 983	-
Halmstad	-	97	50	34	5 657	3 418
Hemavan	-	-	-	495	96	38
Hudiksvall	-	-	-	-	-	-
Hultsfred	52	56	106	146	186	-
Idre	-	-	-	24	-	-
Jönköping	87 757	32 490	61 511	87 895	126 613	39 066
Kalmar	255	9 159	23 115	40 041	47 598	25 446
Karlstad	365	6 237	2 373	422	115 981	57 896
Karlskoga	-	4 948	-	-	-	-
Kiruna	1 946	3 964	633	294	3 613	2 833
Kramfors	-	88	159	80	-	9
Kristianstad	9	111	1 913	14 068	92 115	432
Lidköping	-	-	3 156	-	-	-
Linköping	-	231	25 202	26 112	54 794	54 250
Luleå	5 692	187	16 710	38 717	58 189	59 206
Lycksele	-	-	-	-	-	152
Malmö/Heliport	339 126	278 738	398 309	488 589	785 550	737 480
Malmö Airport	-	-	-	-	9 316	-
Mora	-	138	3 236	330	38	273
Norrköping	47 940	53 845	103 544	153 202	176 825	84 906
Oskarshamn	-	-	-	-	-	23
Pajala	-	-	-	-	-	-
Ronneby	95	3 650	6 261	11 374	23 480	1 718
Skellefteå	-	-	377	17	8 927	11 888
Skövde	-	-	-	-	227	-
Stockholm-Arlanda	3 147 584	3 786 460	6 555 110	7 712 223	11 503 799	12 842 113
Stockholm-Bromma	21 808	622	1240	9 901	16 048	138 820
Stockholm-Skavsta	-	-	30	11 453	263 915	1 991 781
Stockholm-Västerås	35 400	25 474	58646	72 530	80 518	175 864
Storuman	-	-	-	-	342	-
Sundsvall	6 238	5 214	7 993	686	18 740	20 764
Sveg	-	2	-	-	-	8
Söderhamn	-	33	-	38	109	-
Torsby	-	-	-	-	-	144
Trollhättan	-	-	247	740	348	8 558
Umeå	14 034	4 655	11 299	32 426	45 697	42 425
Vilhelmina	-	-	-	-	-	-
Visby	-	523	975	2 701	6 419	13 438
Västervik	-	-	-	-	-	-
Växjö-Kronoberg	15 659	15 914	29 288	39 823	95 923	39 132
Åre-Östersund	1 302	4 237	1 923	4 184	5 929	22 285
Ängelholm	-	180	-	547	1 016	8 889
Örebro	-	8 822	24 337	73 442	130 084	76 104
Örnsköldsvik	54	7	453	50	-	3 319



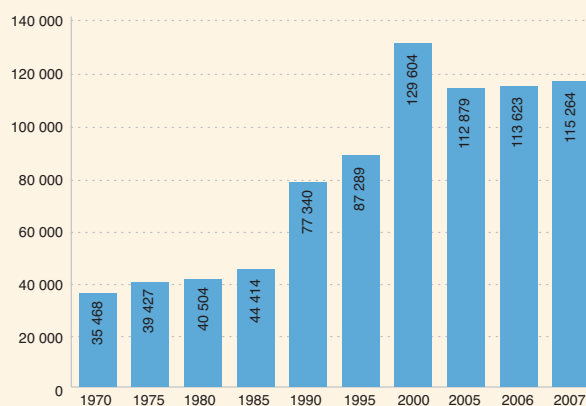
Antalet ankommande och avresande utrikes passagerare på svenska flygplatser

Number of arriving and departing international passengers from Swedish airports



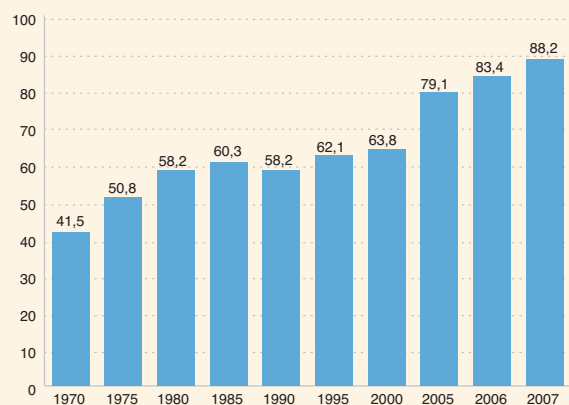
Antalet landningar i utrikestrafik på svenska flygplatser

Number of international flight landings at Swedish airports



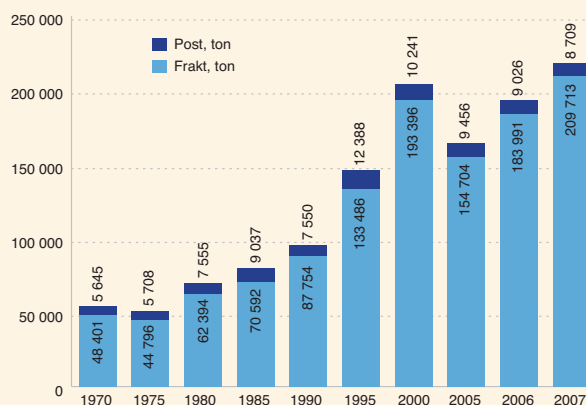
Antalet passagerare per landning i utrikestrafik

Number of passengers per landing in international flights



Ankommande och avgående utrikes post och frakt på svenska flygplatser

International postal and freight to/from Swedish airports



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

Passagerarutvecklingen andra kvartalet 2008

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till närmare 7,7 miljoner under det andra kvartalet 2008. Jämfört med föregående års andra kvartal är detta en ökning med åtta procent, vilket motsvarar drygt 575 000 fler passagerare. Utrikestrafiken ökade med 8,2 procent och uppgick till 5,8 miljoner passagerare, medan inrikestrafiken ökade med 7,8 procent och uppgick till drygt 1,89 miljoner passagerare.

Bland de större flygplatserna med stora relativa ökningar kan nämnas Stockholm-Skavsta där trafiken ökade med 30 procent. En fortsatt satsning från Ryanair, med fler destinationer, och en gynnsam chartersäsong är bidragande faktorer till den starka utvecklingen där. Mycket tyder på att Skavsta i år kommer att passera tvåmiljonerstrecket med god marginal, trots att Ryanair vinstvarnar och hela flygbranschen är på väg in i en ekonomisk svacka. Också Åre-Östersund hade en mycket god utveckling under andra kvartalet, plus 28,4 procent, vilket ska jämföras med minus 12,4 procent för samma period 2007. Det är främst inrikestrafiken som ökar under 2008 efter två års nedgång i resandet från Åre-Östersund.

Bland flygplatser med stora ökningar kan nämnas Norrköping med en uppgång på 73 procent, Linköping 46 procent,

Växjö 28 procent och Örnsköldsvik 23 procent. Ökningen i Norrköping är dels en följd av att de två nya utrikesdestinationerna Helsingfors och München tillkommit vid sidan av Köpenhamnstrafiken under våren, dels ett resultat av fler charterdestinationer. Linköping uppvisar också en tydlig ökning i jämförelse med föregående period, något som kan förklaras med KLM:s trafik till Amsterdam. Samtidigt har Skyways aviserat att man lägger ner trafiken på Köpenhamn från Linköping. Kampen om resenärerna är knivskarp mellan flygplatserna i Östergötland, som också känner av konkurrensen från Skavsta.

Även Växjö uppvisar en påfallande ökning i jämförelse med samma period 2007. Ryanairs satsning på trafik till Düsseldorf har medverkat till denna ökning. Samtidigt har antalet passagerare inte motsvarat de förväntningar som flygbolaget har haft på trafiken, och sedan juni har man gått ner från 4 till 2 avgångar i veckan. Stockholmstrafiken har inte hängt med i den generella uppgången i flygplatsens trafik utan tvärtom minskat, SAS har därför valt att lämna Växjö. Den trafiken övertas nu istället av Skyways, som tillsammans med Flysmåland kommer att erbjuda Växjö det största trafikutbudet någonsin.

För den största minskningen står Jönköping med minus 27 procent, därefter Örebro minus 26,6 procent och Kramfors minus 26 procent. Jönköping drabbades hårt av nedläggningen av SAS Köpenhamnstrafik. För Kramfors ligger minskningen endast på inrikesresande, medan den för Örebro ligger på såväl inrikes som utrikes.

Bland de mindre flygplatserna var ökningen störst på Torsby och Mora flygplatser, med ökningar på 66 respektive 48 procent.

Stockholm-Arlanda uppvisar en ökning med 7,2 procent. En stor del av denna kan förklaras med expansionen inom chartern och ökningen av antalet lågkostnadslinjer. Men även satsningen på nya interkontinentala destinationer har gett resultat. Trafiken till Kina och USA har uppvisat en hög kabinfaktor under hela våren. På halvårsbasis noterar Arlanda en ökning med 6,2 procent. Vid jämförelse med övriga nordiska huvudflygplatser är det endast Oslo som med 7,2 procent har en högre tillväxt än Arlanda. Siffrorna för Kastrup och Helsingfors ökade med 2,8 respektive 3 procent.

32 av 41 svenska trafikflygplatser redovisar en ökad trafik under andra kvartalet 2008. Samma period 2007 hade 26 flygplatser en positiv utveckling. Av LFV-flygplatserna hade endast Jönköping en negativ passagerarutveckling för andra kvartalet. Under samma period 2007 uppgick antalet till 7. Bland de kommunala flygplat-





serna uppvisar 6 av 23 flygplatser en negativ passagerarutveckling, detta kan jämföras med 7 för andra kvartalet 2007¹.

En stor del av den ökning som noteras för de mindre, regionala flygplatserna står chartertrafiken för. Man skulle kunna tala om en renässans för chartern från regionala flygplatser. När det gäller inrikestrafiken står Norrlandslinjerna för den största ökningen.

Beträffande inrikeslinjer till och från Stockholm så redovisas de största ökningarna i relativa tal av de mest passagerartunga sträckorna: Östersund–Stockholm, Luleå–Stockholm och Skellefteå–Stockholm. På den förstnämnda ökade antalet passagerare med 31,8 procent, medan ökningen på de båda andra uppgick till 18,8 respektive 12,5 procent.

Bland de länder som Sverige trafikerar var Tyskland störst under det andra kvartalet 2008 med 693 000 passagerare, vilket är en ökning med drygt 11 procent jämfört med samma kvartal 2007. Italien var det av de mer passagerartunga länderna som uppvisade den största relativa ökningen, plus 22,6 procent. Grekland var det enda landet bland de tio passagerarmässigt största där trafiken minskade under andra kvartalet, minus 1,9 procent.

Landningar, flygstolar och kabinfaktorer

Antalet landningar i passagerartrafik uppgick under första kvartalet till drygt 63 100. Jämfört med 2007 är det en ökning med drygt 11 procent. Antalet inrikes landningar ökade med 8,6 procent och utrikes med närmare 14 procent.

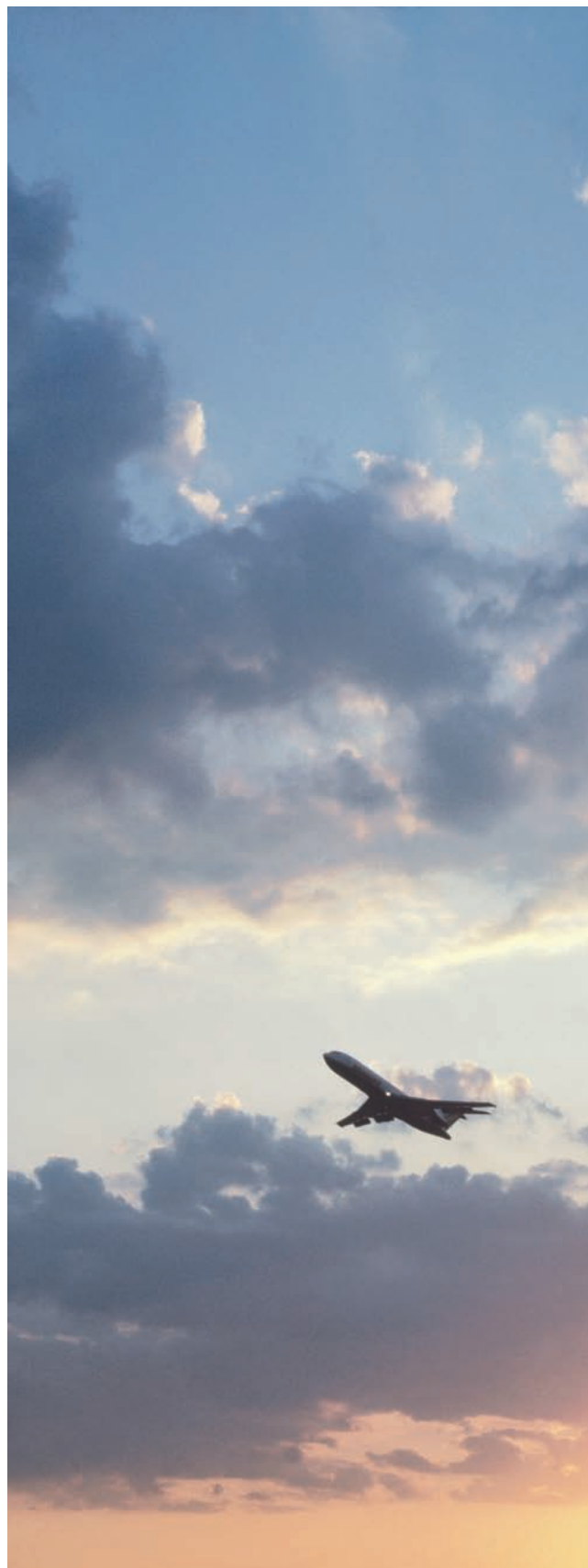
Antalet utbudna flygstolar uppgick till närmare 11,2 miljoner under andra kvartalet 2008, vilket var drygt 1,48 miljoner fler än under samma period 2007. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett mått på flygbolagens sammanlagda utbud. I utrikestrafiken ökade utbudet av stolar med 15,5 procent och i inrikestrafiken med 14,6 procent.

Kabinfaktorn som mäter graden av beläggning på en flygning var i genomsnitt 4,6 procentenheter lägre under andra kvartalet i år jämfört med förra året och uppgick till 68,7 procent. I utrikestrafiken var den genomsnittliga kabinfaktorn 70,6 procent och i inrikes 63,7 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 prisnivån i utrikestrafiken under i princip samtliga månader legat lägre första halvåret i år jämfört med 2007. Detta gäller för såväl linjefarten som chartertrafiken.

När det gäller biljettprisutvecklingen inrikes så gör Luftfartsstyrelsen egna beräkningar baserade på uppgifter som lämnas av flygbolagen. Även i inrikestrafiken har prisnivån varit lägre under samtliga månader hittills i år jämfört med året innan.



¹ De privata flygplatserna i Stockholm-Skavsta och Linköping uppvisar för andra kvartalet såväl 2008 som 2007 en positiv passagerarökning.



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

Trafikutvecklingen andra kvartalet 2008

Antal ankommande och avresande passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser under andra kvartalet respektive år.

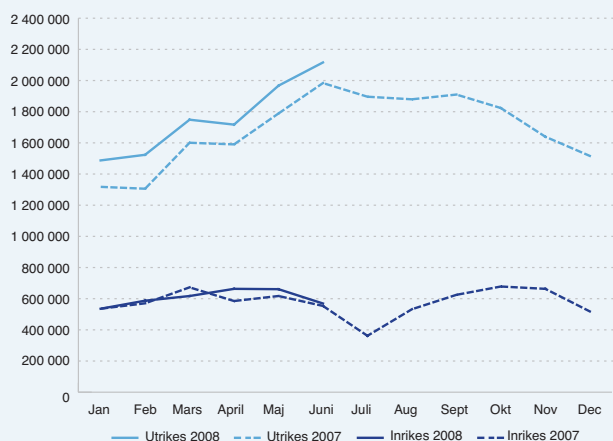
Number of arriving and departing passengers at Swedish airports with scheduled and non-scheduled traffic for the second quarter respectively years.

Flygplats	2008	2007	Förändring	Förändring, %
Arvidsjaur	8 355	7 392	963	13,0%
Borlänge	10 946	8 933	2 013	22,5%
Gällivare	10 549	13 486	-2 937	-21,8%
Göteborg-City	220 988	193 702	27 286	14,1%
Göteborg-Landvetter	1 179 811	1 147 963	31 848	2,8%
Hagfors	761	688	73	10,6%
Halmstad	30 678	29 853	825	2,8%
Hemavan	4 859	5 010	-151	-3,0%
Jönköping	20 129	27 919	-7 790	-27,9%
Kalmar	45 813	43 863	1 950	4,4%
Karlstad	32 417	31 190	1 227	3,9%
Kiruna	52 501	45 881	6 620	14,4%
Kramfors	5 130	6 995	-1 865	-26,7%
Kristianstad	17 348	16 453	895	5,4%
Linköping	28 390	19 461	8 929	45,9%
Luleå	280 017	240 769	39 248	16,3%
Lycksele	6 656	6 922	-266	-3,8%
Malmö Airport	491 586	488 372	3 214	0,7%
Mora	1 449	982	467	47,6%
Norrköping	30 946	17 868	13 078	73,2%
Oskarshamn	4 010	3 429	581	16,9%
Pajala	812	736	76	10,3%
Ronneby	59 141	56 245	2 896	5,1%
Skellefteå	69 277	59 850	9 427	15,8%
Stockholm/Skavsta	638 525	490 949	147 576	30,1%
Stockholm/Västerås	46 829	50 733	-3 904	-7,7%
Stockholm-Arlanda	5 032 001	4 693 257	338 744	7,2%
Stockholm-Bromma	503 734	475 866	27 868	5,9%
Storuman	3 186	3 668	-482	-13,1%
Sundsvall-Härnösand	91 860	89 916	1 944	2,2%
Sveg	1 256	1 198	58	4,8%
Torsby	926	559	367	65,7%
Trollhättan/Vänersborg	17 609	16 311	1 298	8,0%
Umeå	226 600	210 170	16 430	7,8%
Vilhelmina	3 552	4 027	-475	-11,8%
Visby	83 605	80 506	3 099	3,8%
Växjö/Kronoberg	52 927	41 213	11 714	28,4%
Åre-Östersund	106 394	85 751	20 643	24,1%
Ängelholm	108 592	102 510	6 082	5,9%
Örebro	17 069	23 261	-6 192	-26,6%
Örnsköldsvik	40 767	33 209	7 558	22,8%



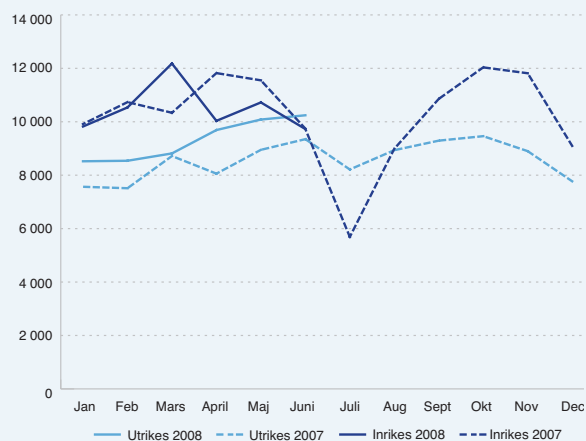
Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports



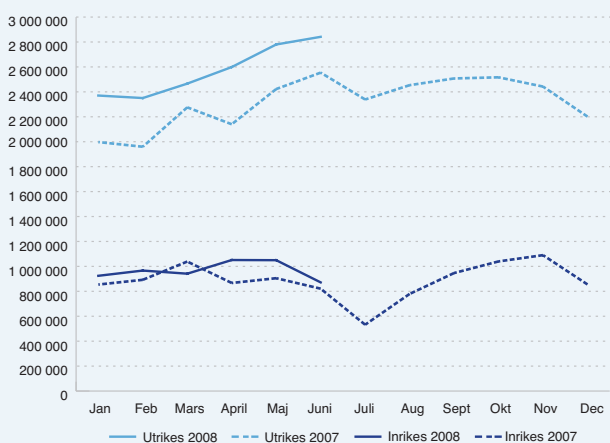
Antalet landningar (endast passagerarflygningar) i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

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



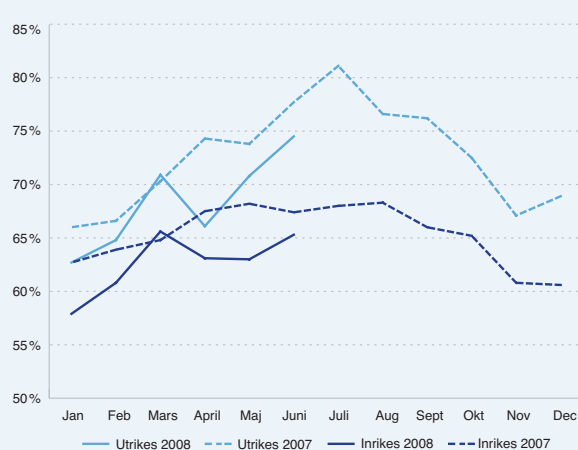
Antalet utbudna flygplanstolar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

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



Kabinfaktorns utveckling i linje- och chartertrafiken

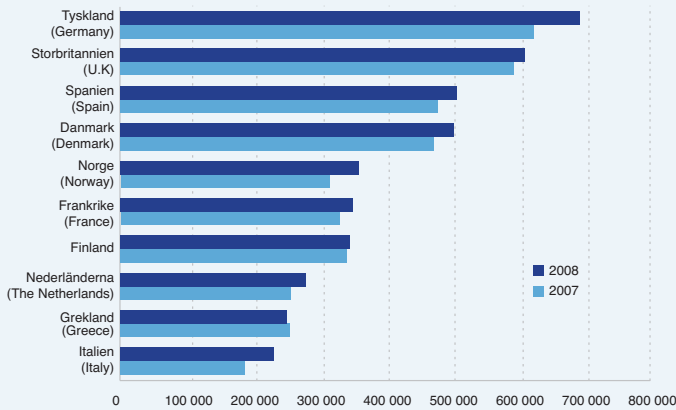
Development of passenger load factor in scheduled and non-scheduled traffic





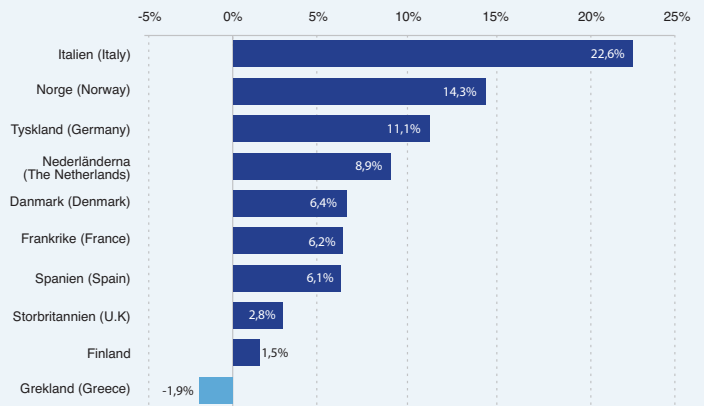
Antalet ankommande och avresande passagerare till de tio största länderna (första destination) andra kvartalet 2007 och 2008

Number of arriving and departing passengers, top ten countries (first destination), second quarter 2007 and 2008



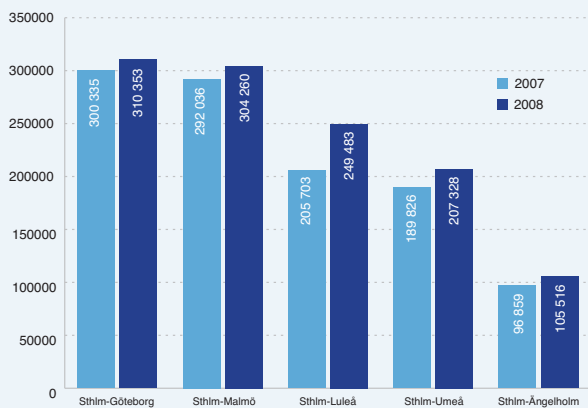
Relativ förändring för de passagerarmässigt tio största länderna under andra kvartalet 2008

Relative change in the number of passengers travelling to/from the top ten countries, second quarter 2008



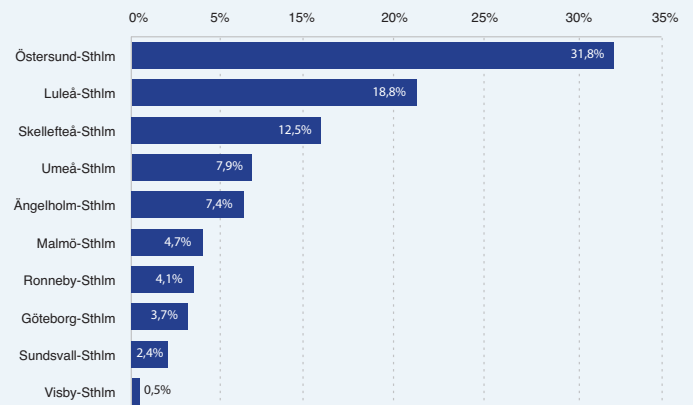
Antal passagerare på de fem största inrikes sträckorna under andra kvartalet 2007 och 2008

Number of passengers at the five major domestic routes during the second quarter 2007 and 2008



Relativ förändring på de tio passagerarmässigt största inrikes sträckorna under andra kvartalet 2008

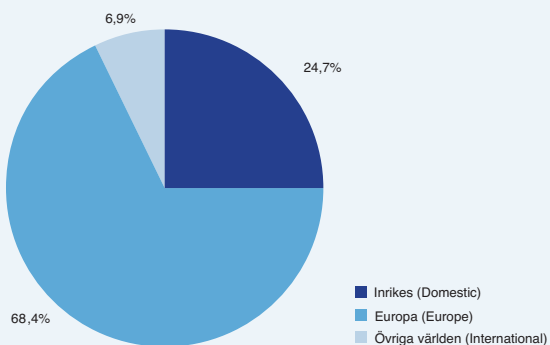
Relative change in the number of passengers at the ten largest domestic city-pairs, second quarter 2008





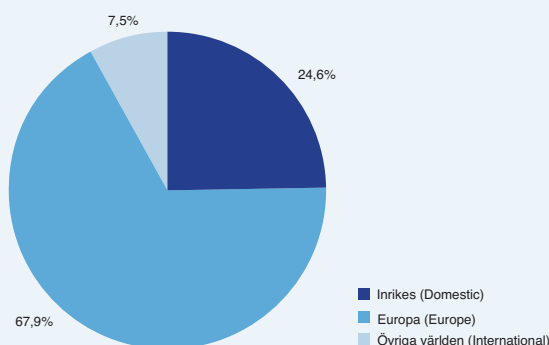
Passagerarnas fördelning efter region under andra kvartalet 2007 (första destination)

Passengers divided by region during the second quarter 2007 (first destination)



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

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



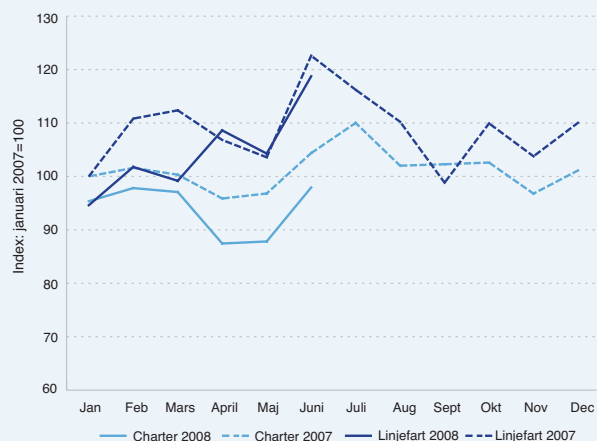
Antalet överflygningar i kontrollerat luftrum

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.





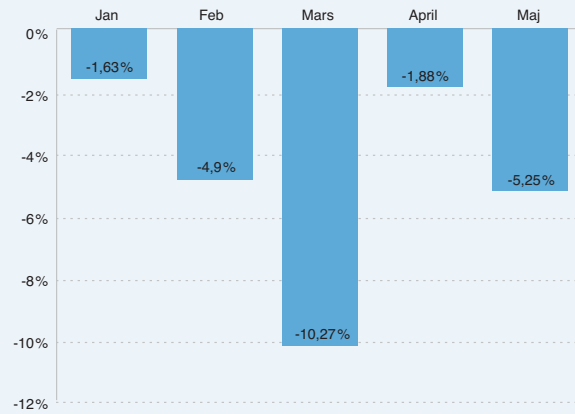
Den reala biljettprisutvecklingen i inrikes passagerartrafik

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



Biljettprisförändring realt i inrikestrafik per månad 2008 (jämförelse med samma månad föregående år)

Actual ticket price changes per month in 2008 (compared with the same month in the previous year), fixed price level



A

PORTO
BETALT

08-0362 www.luftfartsstyrelsen.se LFV Tryck 2008



LUFTFARTSSTYRELSEN

Swedish Civil Aviation Authority

Luftfartsstyrelsen. 601 73 Norrköping

www.luftfartsstyrelsen.se