

Regional luftfart i nord

Konsekvenser av konkurranse og
nye aktører



av

**Thor-Erik Sandberg Hanssen
Gisle Solvoll**



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-rapport nr. 5/2007

Regional luftfart i nord

Konsekvenser av konkurranse og
nye aktører

av

Thor-Erik Sandberg Hanssen

Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

thh@hibo.no

gso@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 32

Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2007

ISSN 1890-3576

FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag. Rapporten er skrevet av forsker Thor-Erik S. Hanssen, forskningsleder Gisle Solvoll har vært prosjektleder og har kvalitetssikret arbeidet. Arbeidet er gjennomført i perioden august 2006 - mai 2007.

Bodø, mai 2007

INNHold

FORORD	1
INNHold	2
1. INNLEDNING	4
1.1 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING	4
1.2 DE REGIONALE LUFTHAVNENE.....	5
1.3 ANBUdSSYSTEMET	6
2. HVILKE FAKTORER PÅVIRKER FLYRUTETILBUDET?	8
2.1 FAKTORER SOM HAR INNVIRKNING PÅ FLYRUTETILBUDET	8
2.2 OPPSUMMERING	10
3. PRESENTASJON AV CASENE	11
3.1 LUFTHAVNENE SOM ANALYSERES	11
3.1.1 Førde og Florø.....	11
3.1.2 Hammerfest.....	11
3.1.3 Bornholm.....	12
3.1.4 Oppsummering	12
3.2 INFLUENSOMRÅDER	13
3.3 KONKURRANSEFLATER	14
3.3.1 Konkurransen i luften.....	14
3.3.2 Konkurransen fra ekspressbussene	14
3.3.3 Konkurransen fra tog	15
3.3.4 Konkurransen fra sjøtransport.....	15
3.3.5 Konkurransen fra personbil	15
3.3.6 Oppsummering av konkurranseflater.....	16
3.4 FLYRUTER OG ANTALL TILBUDETE SETER	16
3.4.1 Antall avganger.....	16
3.4.2 Antall tilbudte seter.....	17
3.4.3 Tilbudte seter i forhold til konkurransesituasjonen.....	18
3.4.4 Oppsummering	19
3.5 PASSASJERUTVIKLING	20
3.5.1 Utvikling i antall passasjerer	20
3.5.2 Sammenligning av trafikkutvikling.....	21
3.5.3 Antall reiser per innbygger i influensområdet	21
3.5.4 Oppsummering	22
3.6 BILLETTPRISER.....	22
3.6.1 Ruter til/fra Førde og Florø.....	23
3.6.2 Ruter til/fra Hammerfest med fleksible og ikke-fleksible billetter	24
3.6.3 Ruter til/fra Bornholm.....	25
3.6.4 Sammenligning av priser på de forskjellige flyrutene	27
3.6.5 Oppsummering	29
3.7 REALISERTE PRISER.....	29
3.7.1 Gjennomsnittlig billettpris.....	29
3.7.2 Realisert pris og anbudsbedingungen	31
3.7.3 Oppsummering	33
3.8 UTVIKLING I BILLETTPRIS OVER TID	33
3.8.1 Fullprisen	33
3.8.2 Rabatterte billetter	35
3.8.3 Oppsummering	36
3.9 REGULARITET.....	37
3.9.1 Førde og Florø.....	37
3.9.2 Hammerfest og Alta.....	38
3.9.3 Cimber Air og DAT på Bornholm	39
3.9.4 Verdien av bedre regularitet	39
3.9.5 Oppsummering	41

3.10	SPESIelt OM BORNHOLM	41
3.10.1	<i>Utvikling i antall flybevegelser</i>	41
3.10.2	<i>Utvikling i antall reisende</i>	43
3.10.3	<i>Prisutvikling</i>	44
3.10.4	<i>Oppsummering</i>	45
4.	KONKLUSJON OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER	46
4.1	FLORØ/FØRDE	48
4.2	HAMMERFEST.....	49
4.3	BORNHOLM	50
4.4	SENTRALE BETINGELSER FOR ØKT KONKURRANSE OM FOT-RUTENE	51
	REFERANSER	53

1. INNLEDNING

Nedenfor er det gitt en kort redegjørelse for bakgrunnen for utarbeidelsen av denne rapporten, og en presentasjon av den problemstilling rapporten ønsker å besvare. Til slutt gis en omtale av dagens anbudssystem og hvordan utviklingen her har vært.

1.1 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING

Etter luftfartskonferansen ”kampen for et godt regionalt flytilbud” som ble gjennomført i Bodø i januar 2006, startet en debatt omkring betydningen av det regionale flyrutenettet i Norge. Sentralt i debatten stod muligheter for endring av det generelle tilbudet med et spesielt fokus på takster, frekvenser og regularitet. Lufthavnstruktur og konsekvenser av nye sikkerhetskrav, deriblant lengde på rullebanene, har også vært framme i debatten.

I denne rapporten er fokus rettet mot hvordan konkurranse, eller mangel på sådan, påvirker utviklingen av flyrutetilbudet på kortbanenettet, og rapporten sin problemstilling er:

- *Hvilken betydning har konkurranse i regional luftfart for flyrutetilbudet på dette flyrutenettet?*

I rapporten er utvikling i flyrutetilbudet knyttet til takster, frekvenser og kapasitet på noen utvalgte lufthavner.

For å besvare problemstillingen har vi studert utviklingen i tre markeder, som hver representerer ulike konkurransesituasjoner. De tre markedssituasjonene vi studerer kan omtales som monopol, anbudskonkurranse (konkurranse *for* markedet) og markeds-konkurranse (konkurranse *i* markedet). Studien relateres til lufthavnene i og flyrutetilbudet fra Hammerfest, Florø, Førde og Bornholm.

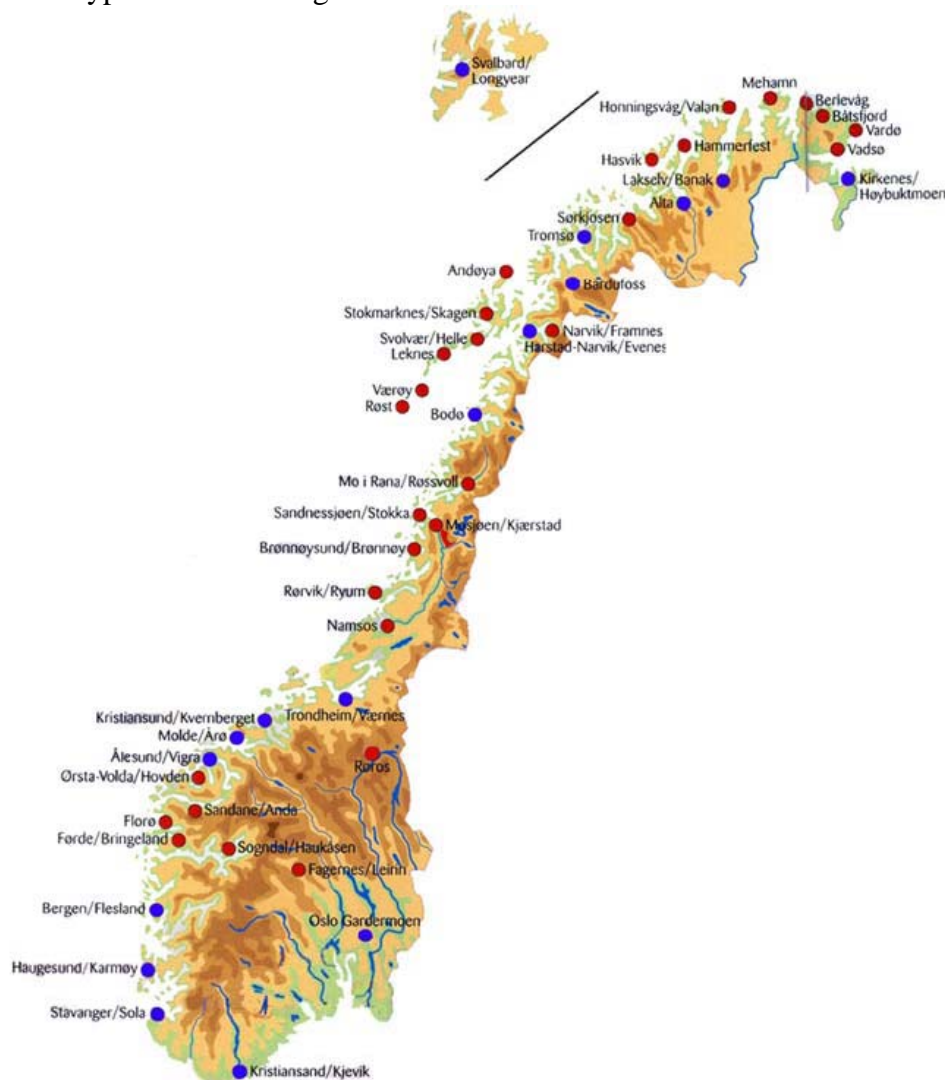
- *Monopol.* Hammerfest lufthavn og flyruten Hammerfest-Tromsø, er ikke en del av statens FOT- rutesystem, og opereres kun av Widerøes flyveselskap. I praksis står vi her overfor en klassisk monopolsituasjon, der ruteopplegg, kapasitet og prissetting fastsettes av operatøren etter rent kommersielle vurderinger.
- *Anbudskonkurranse.* Lufthavnene i Florø og Førde med flyruter til både Bergen og Oslo er en del av FOT-rutesystemet, og således ruter der operatører hvert tredje år må konkurrere om å få enerett til å betjene rutene. Vi står altså overfor en situasjon med konkurranse *for* markedet. Flyrutene til/fra Florø betjenes av Danish Air Transport (DAT), mens flyrutene til/fra Førde betjenes av Widerøes flyveselskap.
- *Markedskonkurranse.* Lufthavnen på Bornholm med flyruten til/fra København (Kastrup) er en flyrute som i 2007 betjenes av 2 operatører, Cimber Air og DAT. Selskapene konkurrerer om passasjerene, og vi står altså overfor en situasjon med konkurranse *i* markedet.

De tre casene vil forhåpentligvis gi nyttig kunnskap om hvilken betydning konkurranse eller fravær av konkurranse har for ulike forhold knyttet til flyrutetilbudet til/fra en lufthavn.

1.2 DE REGIONALE LUFTHAVNENE

De første regionale lufthavnene i Norge ble anlagt på slutten av 1960-tallet. Flyplassene ble i begynnelsen trafikkert av STOL-fly ("short take-off and landing") som Twin-Otter og senere av de større Dash-7 og Dash-8 flyene fra De Havilland. Infrastrukturen på det regionale rutenettet ble spesielt tilrettelagt for STOL-fly som kunne trafikkere lufthavner med forholdsvis korte rullebaner. Lokaliseringen av de nye lufthavnene, ofte i nærheten av kommunesentre bar preg av dette, og tok i liten grad hensyn til framtidige flytyper og flyoperative krav. Hovedformålet med lufthavnene var å dekke behovet for rask og effektiv kommunikasjon til fylkessentra, fylkessykehus samt å knytte Norges regioner tettere sammen. Flertallet av de regionale flyplassene ble som en konsekvens av dette anlagt i terreng som i betydelig grad har vist seg å sette begrensninger for senere utvidelser. På slutten av 1980-tallet skapte dette problemer da hovedtyngden av STOL-flyproduksjonen opphørte og tvang fram en innføring av andre flytyper. Erfaringer som er gjort de senere år har vist at det kun er et fåtall flytyper, og dermed også et fåtall flyselskaper, er i stand til å utføre helårsoperasjoner på de regionale flyplassene slik disse ligger i dag. I sin tur er dette med på å svekke konkurransen om anbudene om å operere rutene på det regionale rutenettet i forhold til i en situasjon der flere flytyper kunne betjent flyplassene.

Figur 1-1 viser flyplassnettet i Norge.



Figur 1-1: Avinors regionale flyplasser (rødt) og stamruteflyplasser.

1.3 ANBUDSSYSTEMET

Samferdselsdepartementet kjøper, ut fra en regionalpolitisk begrunnelse, bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester fra flyselskaper. Kontrakt om kjøp av flyrutetjenester blir inngått, mellom samferdselsdepartementet og aktuelle flyselskap, hvert tredje år etter forutgående anbudskonkurranse.

I anbudsdokumentene stiller Samferdselsdepartementet krav til kapasitet, rutetider, ruteføring, frekvens, kategori luftfartøy og maksimaltakster for anbudsrutene. Departementet krever også at selskapene tar del i de til enhver tid gjeldende ordningene for gjennomgangspriser og sosiale rabatter. For øvrig kan selskapene tilby rabatter ut fra egne kommersielle vurderinger. Maksimaltakstene selskapene kan ta betalt på rutene justeres årlig i forhold til konsumprisindeksen (KPI) sin utvikling. Dette innebærer at maksimalprisene reelt sett ligger fast i anbudsperioden.

De første regionale lufthavnene i Norge ble utbygd på slutten av 1960-tallet, og var i hovedsak rene kortbaneflyplasser med en rullebanelengde på omkring 800 meter. De korte rullebanene begrenset antall flytyper som kunne fly på det regionale rutenettet, noe som i sin tur også begrenset antall flyselskap som kunne operere rutene på nettet, og Widerøe ble i 1974 tildelt konsesjon til å trafikere hele det norske kortbanenettet.

Konsesjonsavtalen, mellom Widerøe og staten, ble i årene som fulgte fornyet med jevne mellomrom og innebar at Widerøe fikk dekket det underskudd de ble påført ved å drifte flyrutene (saldering). Dette konsesjonssystemet ble i 1990 byttet ut med en ordning der Widerøe og staten, gjennom forhandlinger, kom frem til hvor omfattende flyselskapets rutetilbud skulle være og hvor stor kompensasjon Widerøe skulle motta fra staten for å drifte rutene (rammetilskudd).

EØS-avtalen mellom EU og EFTA, som trådte i kraft den 1. januar 1994 fikk også konsekvenser for organiseringen av flytrafikken på det regionale rutenettet i Norge. EØS-avtalen likestiller personer og bedrifter i EØS-landene når det gjelder handel med varer, investeringer, bank- og forsikring, kjøp og salg av tjenester og retten til å ta arbeid, studere og bo i andre land i området. Innen EØS-området er dermed EU og EFTA å anse som et felles marked. Ved å signere EØS avtalen forpliktet Norge seg også til å følge "Rådsforordning av 23. juli 1992 om EF-luftselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet" (Rådsforordning 2408/92). Rådsforordningen regulerer flyselskapers adgang til å fly i EØS-området og innebærer at alle flyselskap som oppfyller fastsatte lisenskrav har rett til å opprette ruter der de måtte ønske innen EØS-området. Forordningen innebar også at myndighetene kunne gjennomføre anbudsprosesser og på grunnlag av disse kjøpe flyrutetjenester på strekninger der det ikke var grunnlag bedriftsøkonomisk lønnsom drift.

EØS-landene ble gjennom Rådsforordningen gitt mulighet til å utsette implementeringen av anbudssystemet til 1. april 1997. Dette var en mulighet Norge benyttet seg av, og oppstart av den første anbudsperioden i Norge var 1. april 1997.

Hvordan har anbudssystemet fungert?¹

Den første anbudsinnbydelsen ble foretatt den 20. juni 1996 og gjaldt i perioden 1. april 1997 til 1. april 2000. Dette anbudet var delt inn i 10 ruteområder og det var satt krav om at flyene

¹ Dette avsnittet er basert på Lian m.fl. (2005).

(på alle rutene med unntak av tre) skulle ha kapasitet til å frakte minimum 30 passasjerer og ha trykkabin. Resultatet av anbudsrunder ble at Widerøe fikk operere alle de utlyste rutene og at statens kostnader, knyttet til drift av rutene, ble redusert med 30 % i forhold til siste år før anbudssystemet ble innført.

Andre anbudsrunder gjaldt for perioden 1. april 2000 til 1. april 2003. Forut for denne anbudsrunder ble antall ruteområder økt til 12, og omfattet totalt 20 ruter. Utfallet av anbudsrunder ble at 5 selskaper fikk operatøransvar på ulikt antall ruteområder. I denne anbudsprosessen ble det registrert at det kun var på rutene som ikke hadde krav om at flyene skulle ha minimum 30 seter og være utstyrt med trykkabin, og på rutene med rullebaner som var lengre enn 1200 meter, at mer enn ett flyselskap sendte inn tilbud. I etterkant av anbudsrunder gikk flyruteproduksjonen opp med 15 prosent og statens kostnader økte med 30 % i forhold til kostnadene etter den første anbudsrunder.

Tredje anbudsrunder gjaldt fra 1. april 2003 til 1. april 2006 og omfattet 15 ruteområder. Ved denne anbudsinnbydelsen foretok myndighetene enkelte endringer fra de forutgående i et forsøk på å øke konkurransen om å operere flyrutene. Et tiltak som ble gjennomført var at det på enkelte ruter ble gjort unntak fra regelen om at flyene som skulle brukes måtte ha kapasitet til å frakte 30 passasjerer, men ønsket et selskap å operere en rute med "små" fly måtte selskapet kompensere dette gjennom høyere frekvens på ruten. Fem selskaper ble etter denne runden tildelt operatøransvar, inkludert DAT på rutene til og fra Florø.

Resultatene fra fjerde anbudsrunder ble annonsert av Samferdselsdepartementet den 2. november 2005. Denne anbudsrunder gjelder for perioden 1. april 2006 til 1. april 2009. Fjerde anbudsrunder omfattet 16 ruteområder og departementet mottok tilbud fra 6 flyselskaper. Av disse ble 4 tildelt ruter (Widerøe, Coast Air, Kato Airline og DAT) på bakgrunn av hvilket selskap som hadde lavest krav om tilskudd fra staten og som samtidig oppfylte kravene som var satt for den enkelte flyrute.

Samferdselsdepartementets tilskudd til operatørene av FOT-ruter i Norge, var i 2006 på ca. 417 mill. kr. Departementet gikk i 2006 over fra forskudds- til etterskuddsbetaling av tilskuddene, uten denne endringen ville tilskuddet for 2006 vært på ca. 460 mill. kr.

Gjennomgangen av anbudsprosessene viser at myndighetene for hver anbudsutlysning har økt antallet ruteområder. Konkurransen om rutene har også vært størst i de tilfeller der det er gjort unntak fra regelen om at flyene må ha kapasitet til å frakte 30 passasjerer og på flyplasser med rullebane lenger enn 1200 meter. Ved å øke antall ruteområder blir hvert ruteområde mindre omfattende noe som gjør det mulig for flere selskaper å legge inn tilbud. En negativ konsekvens ved oppdelingen er at det blir vanskeligere for flyselskapene å hente ut stordriftsfordeler, hvis de ikke får tilslag på flere ruteområder.

2. HVILKE FAKTORER PÅVIRKER FLYRUTETILBUDET?

Dette kapittelet vil gi en kort presentasjon av noen faktorer som påvirker flyrutetilbudet i et marked.

2.1 FAKTORER SOM HAR INNVIRKNING PÅ FLYRUTETILBUDET

Amundsveen (2004) trekker frem 6 faktorer som påvirker flyrutetilbudet i et marked:

- Konkurransesituasjonen i det aktuelle flyrutemarked.
- Kapasitet, billettpriser, rabattstruktur og yield-management.
- Nettverkseffekter.
- Politiske, juridiske, internasjonale og regionale forhold.
- Flyselskapenes tilbud av flyrutetjenester.
- Etterspørsel etter flyrutetjenester.

Konkurransesituasjon

Konkurranse påvirker flyrutetilbudet på ulike måter, noen effekter synliggjøres kort tid etter at konkurranse er etablert, andre effekter bruker lenger tid på å tre frem.

En tidlig effekt er reduserte billettpriser. Årsaken til dette er at i en konkurransesituasjon der tilbyderne har små muligheter for å differensiere eget produkt fra produktene til andre tilbydere, vil prisen bli den utslagsgivende faktoren for hvilket flyselskap kundene velger å bruke. I ytterste konsekvens, i en situasjon der flere aktører tilbyr et "identisk produkt", fører dette til at selskapene tvinges til å holde lik pris (for lik vare). Et eksempel på dette har vi fra bensinmarkedet. Produktdifferensiering av bensin er vanskelig og den eneste faktoren kundene behøver å ta hensyn til ved kjøp av bensin er literprisen. En konsekvens av dette er at oljeselskapene overvåker hverandres prissetting nøye og at det kun er marginale prisforskjeller på drivstoff i et geografisk avgrenset marked.

Når konkurransen øker og billettprisene går ned vil det bli foretatt flere flyreiser. Sammenhengen mellom endring i pris og utvikling i antall reiser kan illustreres gjennom priselastisiteter som uttrykker hvordan antall reiser endrer seg ved en gitt prosentvis endring i billettprisen. Eksempelvis innebærer en priselastisitet på -0,4 at en økning i billettprisen på 1 % vil føre til en reduksjon i antall passasjerer på 0,4 %. Undersøkelser foretatt av priselastisiteten på rutene Oslo-Kristiansund og Oslo-Molde (Helgheim, 2002) viste at priselastisiteten på disse rutene som lå mellom -1,43 og -0,57 (Tabell 2-1).

Tabell 2-1: Priselastisitet for flyrutene Oslo-Kristiansund og Oslo-Molde.

Fra-til	Fullpris billetter		Minipris billetter	
	Oslo-Kr.sund	Oslo-Molde	Oslo-Kr.sund	Oslo-Molde
Samlet etterspørsel	-0,713	-0,884	-0,674	-0,867
Forretningsreiser	-0,570	-0,877	-0,573	-0,850
Fritidsreiser	-1,430	-0,943	-1,046	-0,932

Det fremkommer av Tabell 2-1 at det er til dels store forskjeller i passasjergruppens følsomhet for prisendringer. Øker prisen på fullprisbilletter med 10 % på strekningen mellom Oslo og Kristiansund vil antall fritidsreiser, gjennomført med fullprisbilletter, reduseres med 14,3 %, og antall forretningsreiser, med samme billettype, reduseres med kun 5,7 %. Det fremkommer dermed av tabellen at de fritidsreisende er mer følsomme for prisøkninger enn de forretningsreisende på strekningen Oslo-Kristiansund, noe som også gjelder generelt på alle rutestrekninger.

Kapasitet, billettpriser, prisdiskriminering og yield-management

Disse fire faktorene benyttes av flyselskapene for å utnytte flyparken mest mulig effektivt. Ved å redusere kapasiteten på en rute vil et flyselskap med monopol på en strekning kunne øke kabinfaktoren og få en høyere enhetspris gjennom å redusere antall rabatterte billetter. De fleste flyselskap tilbyr sine kunder forskjellige billettkategorier. Den vanligste forskjellen mellom billettkategoriene er knyttet til i hvilken grad billettkjøper kan endre/kansellere billetten etter at den er kjøpt. Yield-management innebærer at flyselskapene anvender informasjonssystemer og prisstrategier for å fordele rett kapasitet til rett kunde til rett tid. Formålet med yield-management er å maksimere flyselskapets billettinntekter på den enkelte avgang. I praksis betyr dette at gjennomsnittsprisen på den enkelte avgang blir satt slik at lite prissensitive kunder som ønsker å reise på populære avganger får plass, mens prissensitive kunder får muligheten til å reise på avganger som er mindre populære (odde avganger).

Nettverkseffekter

Luftfarten består av et system med flyruter som går mellom ulike flyplasser. I tilknytning til nettverket vil flyselskapene kunne ta ut nettverkseffekter i form av stordriftsfordeler, samdriftsfordeler og tetthetsfordeler.

Tre stordriftsfordeler innenfor luftfarten er (Tretheway og Oum, 1992):

- Kostnaden per sete reduseres jo større flyet er.
- Kostnaden per km reduseres jo lenger flyreisen er (dette skyldes stort drivstofforbruk knyttet til å bringe flyet opp i marsjhøyde).
- Kostnaden per passasjer reduseres ved å øke kabinfaktoren.

Stordriftsfordelene innebærer at flyselskap som opererer med store fly, trafikkerer lange flyruter og har en høy kabinfaktor vil ha lavere kostnader enn et selskap med små fly og som trafikkerer korte flyruter med lav kabinfaktor, alt annet likt.

Samdriftsfordelene til et flyselskap kan illustreres ved at selskapets kostnader blir lavere når ett selskap produserer to tjenester i forhold til når tjenestene blir tilbudt av to selskaper. To tjenester kan eksempelvis være passasjer- og godstransport eller "vanlig" rutetrafikk og chartertrafikk.

Tetthetsfordeler oppstår når enhetskostnaden på den enkelte rute reduseres ved at selskapet oppretter nye ruter eller øker kapasiteten på eksisterende ruter.

Politiske, juridiske, internasjonale og regionale forhold

Et eksempel på hvordan politiske forhold påvirker flyrutetilbudet er det faktum at det i Norge er politisk flertall for at staten skal kjøpe bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester fra flyselskaper. Juridisk påvirkning kan skje gjennom ulike samarbeidsavtaler som Norge har inngått med andre parter, for eksempel EØS avtalen.

Flyselskapenes tilbud av flyrutetjenester

Flyselskapene sitt tilbud av flyrutetjenester har naturlig nok en sterk påvirkning på det samlede flyrutetilbudet. Noen selskaper velger eksempelvis å fokusere på lave priser, lav fleksibilitet og minimale nettverkseffekter (eksempelvis Norwegian og Ryan Air). Andre flyselskap tilbyr gjennomgående billetter og bagasjehåndtering sammen med en høy avgangsfrekvens i egne nettverk, noe reduserer ventetiden for de reisende ved flybytte. Disse selskapene har på sin side en høyere kostnadsstruktur.

Etterspørsel etter flyrutetjenester

Transport er en avledet virksomhet som har nær sammenheng med det generelle aktivitetsnivået i næringsliv og husholdninger. Dette innebærer at økt aktivitet i samfunnet fører til vekst i etterspørselen etter flyrutetjenester. Eksempler på faktorer som påvirker etterspørselen etter flyrutetjenester er: takstnivå, inntektsnivå, pris på alternative transporttilbud, flyrutenes frekvens, avgangstider og reisetid. Den økonomiske utviklingen både nasjonalt, regionalt og internasjonalt påvirker også utviklingen i flyrutetilbudet.

2.2 OPPSUMMERING

Det er 6 faktorer som er spesielt viktige i forhold til utviklingen av flyrutetilbudet i et område. Dette er:

- Konkurransesituasjonen i det aktuelle flyrutemarked.
- Kapasitet, billettpriser, rabattstruktur og yield-management.
- Nettverkseffekter.
- Politiske, juridiske, internasjonale og regionale forhold.
- Flyselskapenes tilbud av flyrutetjenester.
- Etterspørsel etter flyrutetjenester.

Av disse faktorene er det konkurransefaktoren som er mest sentral i denne rapporten.

3. PRESENTASJON AV CASENE

I dette kapittelet vil vi beskrive og analysere sentrale forhold ved lufthavnene og flyrutetilbudet på tre lufthavner i Norge én i Danmark. Beskrivelsen og analysen knyttes til 3 cases;

- Førde-Florø
- Hammerfest
- Bornholm

3.1 LUFTHAVNENE SOM ANALYSERES

I denne rapporten studeres utviklingen på fire lufthavner for å avdekke hvilken innvirkning konkurranse innen regional luftfart har på flyrutetilbudet. Vi vil i dette avsnittet presentere lokaliseringen til de fire lufthavnene.

3.1.1 Førde og Florø

Førde lufthavn

Førde lufthavn, Bringeland, ligger i Gaular kommune i Sogn og Fjordane, og har en rullebane på 893 meter. Avstanden til Førde, som er nærmeste by med 11 000 innbyggere, er 16 km. Lufthavnens vertskommune har landbruk som en av sine viktigste næringer, et landbruk som i de senere år i har satset sterkt på ”grønn omsorg” og husflid. Ut fra sin hovedbase på Førde lufthavn har helikopterselskapet Airlift, med en flåte på 18 helikoptre, utviklet seg til å bli det største helikopterselskapet i Norden som flyr ”på innlandet” (www.airlift.no). Nabokommunen Førde er også preget av tradisjonelt landbruk, men har tillegg sterke innslag av handel, reiseliv samt offentlig og privat tjenesteyting. Den største arbeidsplassen i Førde er Sentralsjukehuset i Sogn og Fjordane. Nærmeste storby, Bergen, ligger 170 km med bil fra Førde lufthavn.

Florø lufthavn

Florø lufthavn ligger i Flora kommune i Sogn og Fjordane fylke. Kommunen har over 11 000 innbyggere og kommunesenteret Florø, med 8 000 innbyggere, er Norges vestligste by og ligger kun 2 km fra lufthavnen. Næringslivet i kommunen er preget av nærheten til havet med fiskeindustri, skipsbygging, forsyningsbase for oljeindustrien og servicenæringen som de viktigste næringene (www.flora.kommune.no). Avstanden fra Florø er 230 km til Bergen og 620 km til Oslo (ved bruk av bil). Rullebanelengden på Florø lufthavn er ca. 1 200 meter.

3.1.2 Hammerfest

Hammerfest lufthavn ligger i Hammerfest kommune i Finnmark og har en rullebanelengde på 831 meter. Kommunen har et areal som er fordelt utover tre øyer og har omkring 9 000 innbyggere. Fiske og fiskeindustri har i alle år vært sentrale for kommunens befolkningsgrunnlag, men etter vedtak i Stortinget i 2002 om at det skal tillates gassutvinning fra Snøhvitfeltet utenfor Hammerfest, har det vært store endringer i kommunens næringsliv, økte inntekter for kommunen og vekst i befolkningstallet.

3.1.3 Bornholm

Bornholm lufthavn ligger på øya Bornholm i den sydlige del av Østersjøen og har en rullebane som er 2 000 meter lang. Bornholm tilhører Danmark og ligger 140 km fra København, 40 km fra Sverige, 90 km fra Tyskland og 90 km fra Polen. Bornholm har en kyststrekning på 160 km og har form som en firkant, noe som har bidratt til å gjøre øya populær blant sykkelturister. Turisme og landbruk er de største næringene på øya, men også jern- og metallindustri, kunsthåndverk og transportindustrien er sentrale. Bornholm har 47 000 innbyggere, hvorav 15 000 er bosatt i Rønne der lufthavnen har sin beliggenhet.



Figur 3-1: Bornholm, og byen Rønne, sin posisjon øst for København og sør for Sverige (www.slv.dk).

3.1.4 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett at lufthavnene i Førde og Hammerfest er typiske kortbaneflyplasser med rullebanelengder på henholdsvis 893 og 831 meter. Rullebanen i Florø har en lengde på ca. 1 200 meter og rullebanen på Bornholm lufthavn er 2 000 meter lang. Rullebanelengden påvirker de operative begrensningene som pålegges en lufthavn og hvor mange flytyper, og derigjennom også flyselskaper, som kan trafikkere lufthavnene.

3.2 INFLUENSOMRÅDER

Influensområdet til en lufthavn uttrykker hvilket geografisk område den hovedsakelig trekker sitt passasjergrunnlag fra² og vi vil her presentere influensområdet til de fire lufthavnene som er sentrale i denne rapporten.

Førde lufthavn

Lufthavnen i Førde trekker hovedsakelig passasjerer fra syv kommuner. Av disse kommunene har Førde, med 11 327 innbyggere, det største innbyggertallet. Deretter følger Høyanger med 4 448 innbyggere, Jølster med 2 918, Fjaler med 2 881, Gaular med 2 771, Naustdal med 2 699 og Hyllestad kommune med 1 502 innbyggere. Askvoll kommune ligger i en gråson mellom flyplassene i Førde, Florø og Bergen og regner vi 1/3 av Askvoll sine innbyggere inn under influensområdet til Førde lufthavn bidrar kommunen med 1 060 personer. Antall innbyggere i influensområdet til Førde lufthavn blir med dette på 29 606 personer³.

Florø Lufthavn

Influensområdet til Florø lufthavn utgjøres i hovedsak av vertskommunen Flora med 11 410 innbyggere. I tillegg kommer satellittkommunene Bremanger med 3 968 innbyggere og Solund med 877 innbyggere. Totalt var innbyggertallet i lufthavnen sitt influensområde den 1. januar 2006 på 16 255 personer.

Hammerfest lufthavn

Influensområdet til Hammerfest lufthavn består av alle innbyggerne i Hammerfest kommune, 80 % av innbyggerne i Kvalsund og 25 % av innbyggerne i Måsøy. Med et innbyggertall i de respektive kommuner på 9 361 i Hammerfest, 1 070 i Kvalsund og 1 376 i Måsøy blir antall innbyggere i influensområdet til Hammerfest lufthavn på 10 561 personer.

Bornholm lufthavn

På Bornholm er det kun én lufthavn, og denne ligger ved øyas største by Rønne. På bakgrunn av dette regner vi alle de 47 000 innbyggerne på Bornholm inn under lufthavnen sitt influensområde.

Tabell 3-1 viser at det er stor variasjon i størrelsen på lufthavnenes influensområder. Med i overkant av 10 000 personer er færrest bosatt i influensområdet til Hammerfest lufthavn. Etter at Stortinget fattet vedtak om utbygging av Melkøya, i 2002, har det vært stor anleggsvirksomhet i Hammerfest kommune. Dette har ført til at det på Hammerfest lufthavn, i årene etter vedtaket, har vært en relativt sett større andel attrahert trafikk enn tilfellet er på de fleste andre lufthavner⁴. Influensområdet til Florø lufthavn har med i overkant av 16 000 innbyggere 60 % flere innbyggere enn influensområdet til Hammerfest lufthavn. Innbyggertallet i influensområdet til Førde og Bornholm lufthavner er på sin side henholdsvis nesten 3 og 5 ganger større enn for lufthavnen i Hammerfest.

² For Førde, Florø og Hammerfest er avsnittet basert på Strand (1995).

³ Innbyggertallene for de enkelte kommuner er per 1. januar 2006. Tallene er hentet fra Statistisk sentralbyrå sin kommunestatistikk som er tilgjengelig på Internettadressen: www.ssb.no/kommuner.

⁴ Det skilles mellom generert og attrahert trafikk på en lufthavn. Den genererte trafikken kommer fra innbyggerne i influensområdet og den attraherte trafikken genereres av personer bosatt utenfor influensområdet.

Tabell 3-1: Lufthavnenes influensområde.

Lufthavn	Influensområde	Antall innbyggere
Førde	Førde, Høyanger, Jølster, Fjaler, Gaular, Naustdal, Hyllestad og 1/3 av Askvoll	29 606
Florø	Flora, Bremanger og Solund	16 255
Hammerfest	Hammerfest, 80 % av Kvalsund og 25 % av Måsøy	10 561
Bornholm	Hele Bornholm	47 000

3.3 KONKURRANSEFLATER

Vi vil i dette avsnittet studere graden av konkurranse lufthavnene møter fra andre transportmidler på aktuelle strekninger. Transportmidlene vi vil se på som konkurrenter er; andre flyselskap/lufthavner, ekspressbusser, sjøtransport, tog og personbil.

3.3.1 Konkurranse i luften

Avstanden mellom lufthavnene i Førde og Florø er 70 km, en strekning det tar i overkant av 1 time å tilbakelegge med bil. Ettersom begge lufthavnene har ruter til/fra Oslo og Bergen innebærer den forholdsvis korte avstanden mellom lufthavnene at de reisende ikke nødvendigvis velger å benytte nærmeste lufthavn på sine reiser. Sommeren 2005 ble en strekning på 24 km mellom de to byene åpnet for biltrafikk, en hendelse som kan antas å ha bidratt til ytterligere konkurranse mellom de to lufthavnene. Styrkingen av konkurransen kommer som følge av reisetiden mellom lufthavnene reduseres, som følge av reduserte kjøproblemer, men gevinsten for de reisende på veien ville vært større om det ikke var for at utbedringen delfinansieres gjennom bompenger.

Kun Widerøes Flyveselskap opererer en direkterute mellom Hammerfest-Tromsø, men det faktum at Alta, 140 km fra Hammerfest (1 time og 50 minutter med bil), har stamflyplass med direkterute til Tromsø, fører til at det er konkurranse mellom de to lufthavnene⁵.

På Bornholm er det bare én lufthavn, men fra denne lufthavnen har to flyselskap direkteruter til København. De to selskapene er Cimber Air og DAT. Cimber Air er et typisk nettverksselskap som gjør det enklere med overgang til andre ruter når en ankommer Kastrup, mens DAT, som driver punkt til punkt flygninger, i større grad må benytte pris som konkurransemiddel. Det er rimelig å anta at de to selskapene fører en hard konkurranse om passasjerene på strekningen.

3.3.2 Konkurranse fra ekspressbusser

Fra Førde går det ekspressbuss til Bergen fire ganger i døgnet (www.ruteinfo.net), og reisetiden er på 3 timer og 35 minutter. Til Oslo går det på hverdager buss tre ganger i døgnet, med en reisetid på ca. 9 timer.

⁵ Det går også en hurtigbåt mellom Hammerfest og Alta som tilbakelegger strekningen på 1 time og 30 minutter. Buss på samme strekning tar 2 timer og 10 minutter.

Fra Florø til Bergen er det tre daglige bussavganger. Bussruten har overgang i Førde og tar fra 4 timer og 40 minutter til 6 timer og 5 minutter avhengig av hvilken avgang en tar. Fra Florø til Oslo går det buss 3 ganger daglig (www.nbe.no). Reisetiden er på i overkant av 10 timer.

Fra Hammerfest går det én daglig bussrute til Tromsø (www.177troms.no). Bussen har avgang klokken 08.10 i Hammerfest, har overgang i Alta, og ankommer Tromsø lufthavn klokken 17.40. Reisetiden med buss mellom de to byene er dermed på 9 timer og 30 minutter.

Bornholmerbussen kjører direkte fra København, via Øresundsbroen, til ferjeterminalen i Ystad. Der er det overgang til "hurtigferjen" som bringer de reisende over til Rønne på Bornholm. Bussen har 2 daglige avganger om vinteren og 4 om sommeren. Samlet reisetid, inkludert overfarten med ferje (som tar 75 min), er på 2 timer og 30 minutter.

3.3.3 Konkurransen fra tog

Verken Florø eller Førde har jernbanelinjer i sitt nærområde. Tog er heller ikke et alternativ for reisende på strekningen Hammerfest-Tromsø da Bodø er det nordlige endepunkt for passasjertrafikk på Nordlandsbanen. På Bornholm er jernbanen nedlagt, men ved å ta ferje til Ystad, og der gå om bord på tog, kan en komme seg til København på ca. 2 timer og 45 minutter, hvorav togstrekningen Ystad-København utgjør ca. 1 time og 15 minutter (www.dsb.dk).

3.3.4 Konkurransen fra sjøtransport

Fra Førde er det ikke mulig å reise med båt direkte til verken Bergen eller Oslo. Et alternativ er å ta seg fra Førde, for eksempel med bil, til Florø der Hurtigruta har avgang kl. 08:15 om morgenen med ankomst i Bergen kl. 14:30 (www.hurtigruten.no). Mellom Florø og Bergen går det også to daglige avganger med hurtigbåt som bruker i overkant av 3 timer på strekningen. Hurtigruta anløper også både Hammerfest og Tromsø, og reiser en med Hurtigruta mellom de to byene tar reisen ca. 11 timer. Det er ingen hurtigbåtforbindelse mellom Hammerfest og Tromsø. Fra Rønne på Bornholm går det ferje til Køge, 46 km utenfor København (www.bornholmstrafikken.dk). Fergeturen tar 6 timer og 30 minutter, og inkluderes kjøreturen mellom Køge og København (ca. 50 minutter) blir samlet reisetid ved bruk av ferjen på 7 timer og 20 minutter.

3.3.5 Konkurransen fra personbil

Personbil kan benyttes på alle strekningene som studeres i denne rapporten. Veistrekningen mellom Førde og Bergen er på 184 km og tar ca. 2 timer og 15 minutter å tilbakelegge. Til Oslo vil en bilist bruke i overkant av 7 timer og 30 minutter på å tilbakelegge de 580 km fra Førde. Fra Florø til Bergen er det 250 km en strekning det tar vel 3 timer å kjøre. Til Oslo tar det nesten 8 timer å kjøre strekningen på 610 km fra Florø. Mellom Hammerfest og Tromsø er det nesten 550 km, som det tar nesten 7 timer å tilbakelegge med personbil. Ettersom Bornholm er en øy, uten tunnelforbindelse med fastlandet, er en avhengig av ferje for å komme seg med bil fra Bornholm til København. Strekningen Rønne-Ystad trafikkeres av en av Europas største hurtigferger, og ved å kjøre over Øresundsbroen kan en komme til København på ca. 2,5 timer (strekningen Ystad-København er på i overkant av 90 km).

3.3.6 Oppsummering av konkurranseflater

Gjennomgangen av konkurrentene til flyselskapene på strekningene som studeres i denne rapporten, viser at det er til dels store forskjeller i konkurransesituasjonen på strekningene. I Tabell 3-2 er konkurransen gradert på en skala fra 0 til 5, der 0 indikerer en situasjon hvor transportmiddelet ikke er noen konkurrent til flyrutetilbudet, og 5 en situasjon der transportmiddelet er en sterk konkurrent på strekningen. Verdiene er satt på grunnlag av en skjønnsmessig vurdering basert på gjennomgangen av konkurranseflatene.

Tabell 3-2: Konkurranse mellom ulike transporttilbud.

Strekning	Luftfart	Ekspress-buss	Tog	Sjø-transport	Person-bil	Sum
Førde-Bergen	3	4	0	1	4	12
Førde-Oslo	3	2	0	0	2	7
Florø-Bergen	3	3	0	3	3	12
Florø-Oslo	3	2	0	0	2	7
Hammerfest-Tromsø	2	1	0	1	2	6
Bornholm-København	5	4	4	2	4	19

Det fremkommer av Tabell 3-2 at det er sterkest konkurranse om passasjerene på strekningen Bornholm-København. På denne strekningen er det spesielt sterk konkurranse mellom flyselskapene Cimber Air og DAT som begge daglig flyr mellom Bornholm og København, men de to flyselskapene møter også sterk konkurranse fra ekspressbusser, tog og personbiler. Svakest konkurranse om de reisende er det på ruten mellom Hammerfest og Tromsø, der lange avstander og få alternative transportmidler fører til at de reisende har få reelle alternativ til Widerøes flygninger.

3.4 FLYRUTER OG ANTALL TILBUDTE SETER

Dette avsnittet vil presentere antall daglige, og ukentlige, avganger på de aktuelle flyrutene. Basert på antall avganger på strekningene og passasjerkapasiteten på flyene som trafikkerer disse finner vi hvor mange flyseter som tilbys hver uke.

3.4.1 Antall avganger

I Tabell 3-3 presenteres en oversikt over hvor mange daglige, og ukentlige, avganger det er på de aktuelle rutestrekningene.

Det fremkommer av Tabell 3-3 at strekningen Hammerfest-Tromsø har flest ukentlige avganger. Hver uke er det 56 direkteavganger fra Hammerfest til Tromsø, og 51 direkteavganger som går andre veien. Mellom Førde og Bergen er det til sammenligning 12 ukentlige avganger i hver retning.

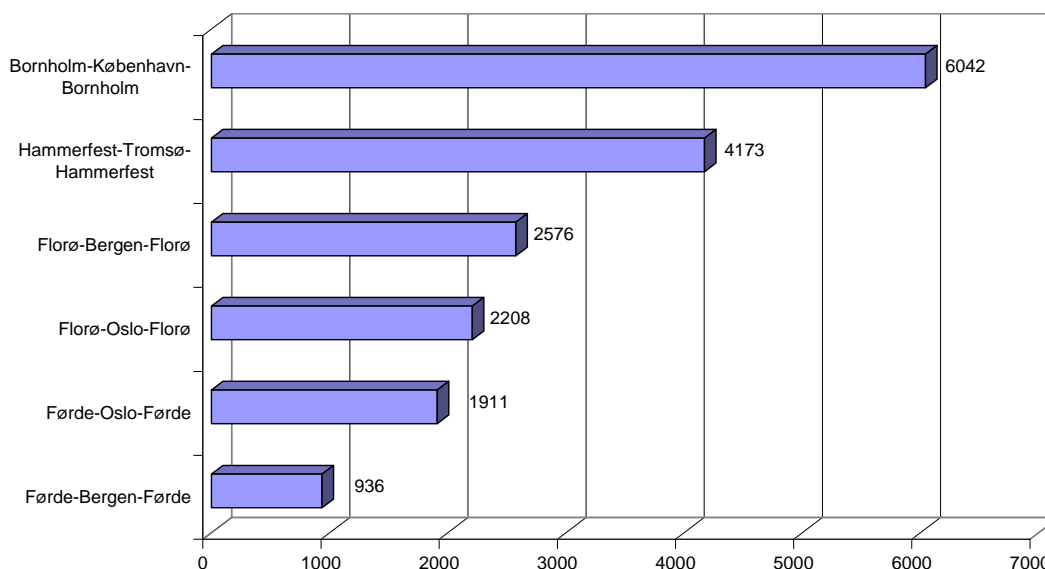
Tabell 3-3: Antall avganger per dag/uke på utvalgte strekninger⁶ høsten 2006.

Rute	Operatør	Man	Tirs	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
Førde-Bergen	Widerøe	2	2	2	2	2	1	1	12
Bergen -Førde	Widerøe	2	2	2	2	2	1	1	12
Førde-Oslo	Widerøe	4	4	4	4	4	2	3	25
Oslo-Førde	Widerøe	4	4	4	4	4	1	3	24
Florø-Bergen	DAT	5	5	5	5	5	1	2	28
Bergen-Florø	DAT	5	5	5	5	5	2	2	29
Florø-Oslo	DAT	4	4	4	4	4	2	2	24
Oslo-Florø	DAT	4	4	4	4	4	2	2	24
Hammerfest-Tromsø	Widerøe	10	9	10	10	9	3	5	56
Tromsø-Hammerfest	Widerøe	9	8	9	9	8	2	6	51
Bornholm-København	DAT	1	1	1	1	2	1	2	9
København-Bornholm	DAT	1	1	1	1	2	0	2	8
Bornholm-København	Cimber	6	6	6	6	7	4	6	41
København-Bornholm	Cimber	6	6	6	6	7	3	7	41

3.4.2 Antall tilbudte seter

Ved å multiplisere antall avganger per uke, slik disse fremkommer i Tabell 3-3, med kapasiteten på flytypene som trafikkerer strekningene finner vi at antall tilbudte seter per uke er som illustrert i Figur 3-2.

Når en tar hensyn til kapasiteten på flyene viser det seg at strekningen Bornholm-København, den eneste strekningen som trafikkeres av to flyselskap, er strekningen med høyest antall tilbudte seter per uke. Færrest seter er tilgjengelig for reisende mellom Førde og Bergen, en strekning der Widerøe tilbyr 936 seter per uke noe som er 36 % av de 2 576 setene DAT hver uke tilbyr på strekningen mellom Florø og Bergen.

**Figur 3-2: Antall tilbudte seter per uke på utvalgte rutestrekninger⁷. Høsten 2006.**

⁶ For rutene til Widerøe er antall avganger hentet fra: "Tidtabell, Innenlandsruter i Norge, Gyldig 26. mars-28. oktober 2006". Rutene til DAT er hentet fra selskapets hjemmeside "www.dat.dk" gjeldende for perioden 24. juli-30. juli 2006. Rutene til Cimber Air er hentet fra selskapets hjemmeside "www.cimber.no" gjeldende for perioden 24. juli-30. juli 2006.

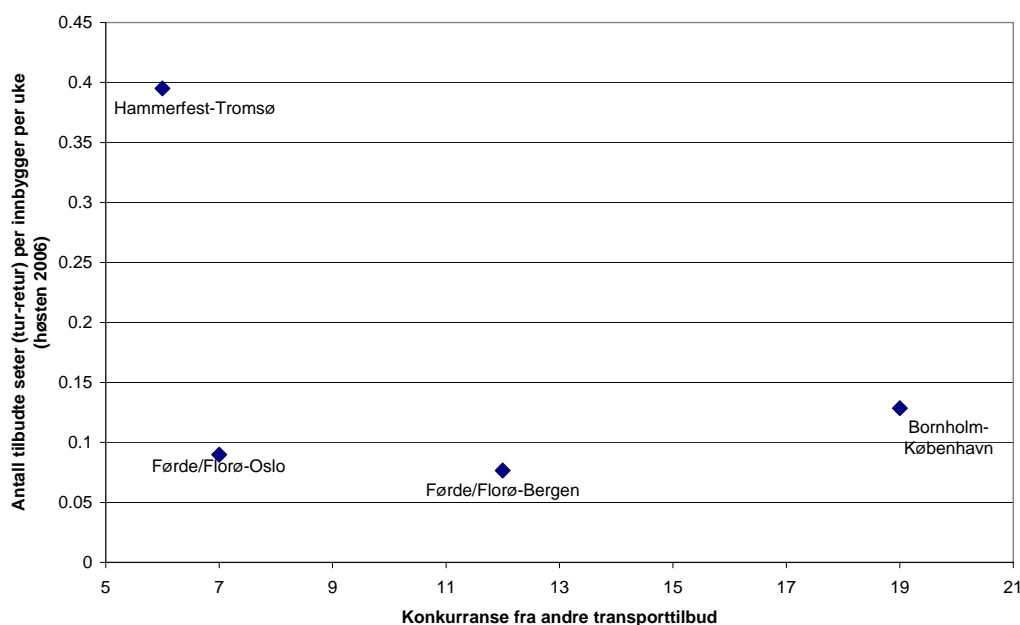
3.4.3 Tilbudte seter i forhold til konkurransesituasjonen

I avsnitt 3.3 ble det vist at det er store forskjeller i graden av konkurranse flyselskapene møter fra andre transportmidler på strekningene som studeres i denne rapporten. Ved å finne hvor mange tilbudte seter det er i forhold til antall innbyggere i influensområdet til den enkelte lufthavn får vi et forholdstall som kan benyttes til å vurdere hvordan konkurranse påvirker antall tilbudte seter per innbygger. Tallene som er benyttet til å finne sammenhengen mellom konkurransesituasjon og antall tilbudte seter er presentert i Tabell 3-4.

Tabell 3-4: Tilbudte seter og konkurransesituasjon.

Strekning	Tilbudte seter	Innbyggere	Tilbudte seter per innbygger	Konkurransenintensitet
Bornholm-København	6 042	47 000	0,129	19
Hammerfest-Tromsø	4 173	10 561	0,395	6
Florø-Oslo	2 208	16 255	0,136	7
Florø-Bergen	2 576	16 255	0,159	12
Førde-Oslo	1 911	29 606	0,065	7
Førde-Bergen	936	29 606	0,032	12

Til Bergen og Oslo er ”konkurransenintensiteten” identisk fra flyplassene i Florø og Førde. Vi har derfor beregnet ”antall tilbudte seter per innbygger” for de to lufthavnene samlet til Bergen og Oslo. I Figur 3-3 er de ulike relasjonene plasserte i et punktdiagram etter hvor sterk konkurransen er fra andre transporttilbud, og antall tilbudte seter per uke.



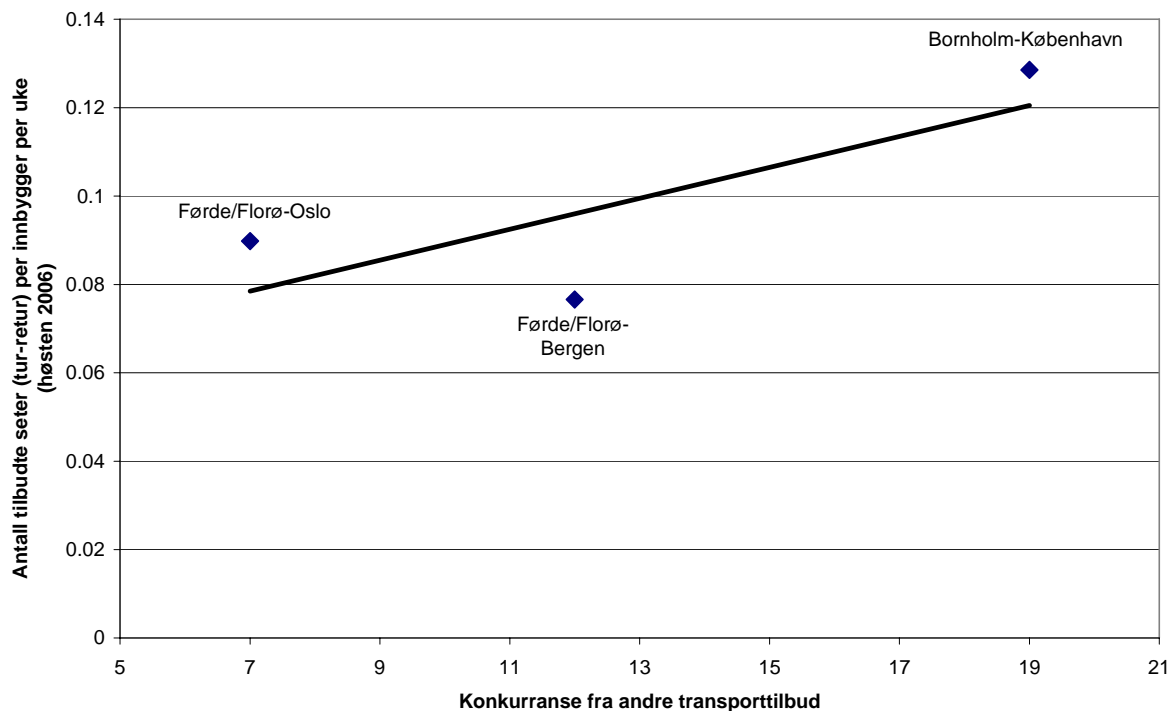
Figur 3-3: Sammenheng mellom antall tilbudte seter per innbygger og konkurranse fra andre transporttilbud.

⁷ Widerøe sine ruter på Hammerfest og Førde trafikkeres med Dash-8 100 serien som har kapasitet til å frakte 39 passasjerer. Flyene DAT benytter på Florø lufthavn har kapasitet til å frakte 46 passasjerer, og flyene selskapet benytter på strekningen Bornholm-København, ATR 72, kan frakte 66 passasjerer. Cimber opererer ruten Bornholm-København med ulike flytyper deriblant ATR 72, ATR 42 og CRJ 200LR. I beregningen av antall tilbudte seter per uke benytter vi en gjennomsnittskapasitet per rute på 60 passasjerer.

Det kan ut fra Figur 3-3 synes som at antall tilbudte seter per innbygger i influensområdet reduseres ved økt konkurranse fra andre transporttilbud. Resultatet kan forklares med at når de reisende har flere alternative transportmidler vil behovet for flyseter i markedet reduseres.

Det ble i kapittel 2 vist at flere faktorer påvirker flyrutetilbudet i et marked. Dette innebærer at sammenhengen vi ser i Figur 3-3 ikke nødvendigvis bare skyldes konkurransesituasjonen. Etterspørselen etter flyrutetjenester er også en viktig faktor, en faktor som blant annet er knyttet til hvor stor attrahert trafikk det er ved den enkelte lufthavn. Vi har tidligere i rapporten pekt på at utbyggingen av Melkøya utenfor Hammerfest har medført at Hammerfest lufthavn har fått en kraftig vekst i andelen attrahert trafikk, noe som påvirker antall tilbudte seter per innbygger i influensområdet til Hammerfest lufthavn.

I Figur 3-4 viser det seg at når vi utelater Hammerfest lufthavn, fremkommer en positiv sammenheng mellom konkurransen fra andre transporttilbud og antall tilbudte seter per innbygger. Dette innebærer at for disse rutene sitt vedkommende så er det en tendens til at antall tilbudte seter per innbygger i influensområdet øker, etter hvert som konkurransen fra andre transporttilbud tiltar.



Figur 3-4: Sammenhengen mellom antall tilbudte seter per innbygger og konkurranse fra andre transporttilbud når Hammerfest lufthavn utelates.

3.4.4 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett at det er ruten mellom Hammerfest og Tromsø som, med over 50 avganger i hver retning, har flest ukentlige avganger. Færrest ukentlige direkteflygninger er det mellom Førde og Bergen. Når vi ser på antall seter som tilbys blir rangeringen noe annerledes, og det fremkommer at det er mellom Bornholm og København at det, med 6 042 seter, legges ut flest seter for salg per uke. Antall tilbudte seter per innbygger i influensområdet er høyest for ruten Hammerfest-Tromsø. Sammenhengen mellom ”antall

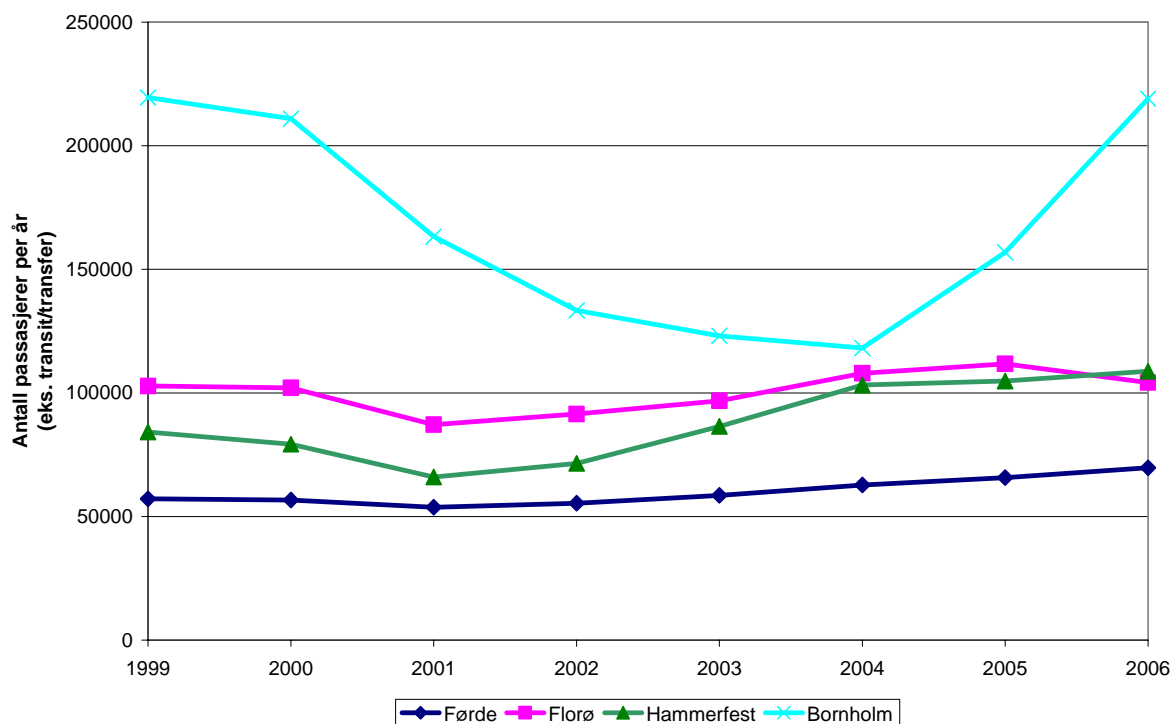
tilbudte seter per innbygger” og ”konkurranse fra andre transporttilbud” viser en negativ sammenheng så lenge Hammerfest lufthavn er inkludert. Hvis Hammerfest utelates, basert på en vurdering av at lufthavnen har en spesielt stor andel attrahert trafikk, finner vi at antall tilbudte seter øker når konkurransen fra andre transporttilbud øker.

3.5 PASSASJERUTVIKLING

Det vil i dette avsnittet bli gitt en presentasjon av passasjerutviklingen på lufthavnene i Førde, Florø, Hammerfest og på Bornholm i perioden 1999-2006.

3.5.1 Utvikling i antall passasjerer

Begynnelsen av dette årtuset var preget av internasjonale hendelser som har hatt stor innvirkning på luftfartsindustrien. Utviklingen i antall passasjerer for perioden 1999-2006 er vist i Figur 3-5.



Figur 3-5: Passasjerutvikling på lufthavnene i Førde, Florø, Hammerfest og på Bornholm⁸.

Det fremkommer av Figur 3-5 at det var nedgang i passasjertrafikken på alle de studerte lufthavnene i første del av den studerte perioden. De tre lufthavnene i Norge (Førde, Florø og Hammerfest) nådde bunnen i 2001, mens lufthavnen på Bornholm først nådde bunnen i 2004.

⁸ Passasjertallene fra lufthavnene i Norge inkluderer ikke transit/transfer, og er hentet fra årsrapportene til Avinor og Luftfartsverket på Avinor sin hjemmeside (www.avinor.no). Trafikktallene fra Bornholm lufthavn fikk vi tilsendt av representanter for administrasjonen på lufthavnen, med unntak av tallene for 2006 som er hentet på www.slv.dk.

I perioden 1999-2001 var det lufthavnen på Bornholm som hadde størst nedgang i antall reisende målt i så vel absolutte tall, nedgang på 56 240 passasjerer, som relativt i forhold til antall passasjerer i 1999 (- 25,6 %). På Hammerfest og Førde lufthavn har det vært en ubrutt vekstperiode fra og med 2002, til og med 2006. På lufthavnen i Florø startet også en vekstperiode i 2002, men på denne lufthavnen var det en liten nedgang i antall passasjerer i 2006 i forhold til i 2005. På Førde lufthavn økte antall passasjerer i vekstperioden med 30 %, på lufthavnen i Hammerfest var passasjerveksten på 65 % og i Florø var antall passasjerer i 2006 19 % høyere enn i 2001. På Bornholm var det nedgang i antall passasjerer til og med 2004, da antall passasjerer utgjorde 54 % av passasjertallet i 1999.

DAT startet sommeren 2005 flygninger mellom Bornholm og København, etableringen førte til priskonkurransen, økt tilgang på rabatterte billetter og reduserte gjennomsnittspriser. I 2005 var antall passasjerer som fløy til/fra Bornholm 33 % høyere enn i 2004, og veksten fortsatte i 2006 med en passasjervekst på 42 %.

3.5.2 Sammenligning av trafikktvikling

For bedre å illustrere forskjellene i passasjerutvikling, i perioden 1999 til 2006, har vi indeksert trafikktviklingen og satt trafikkmengden i 1999 til å være lik 100.

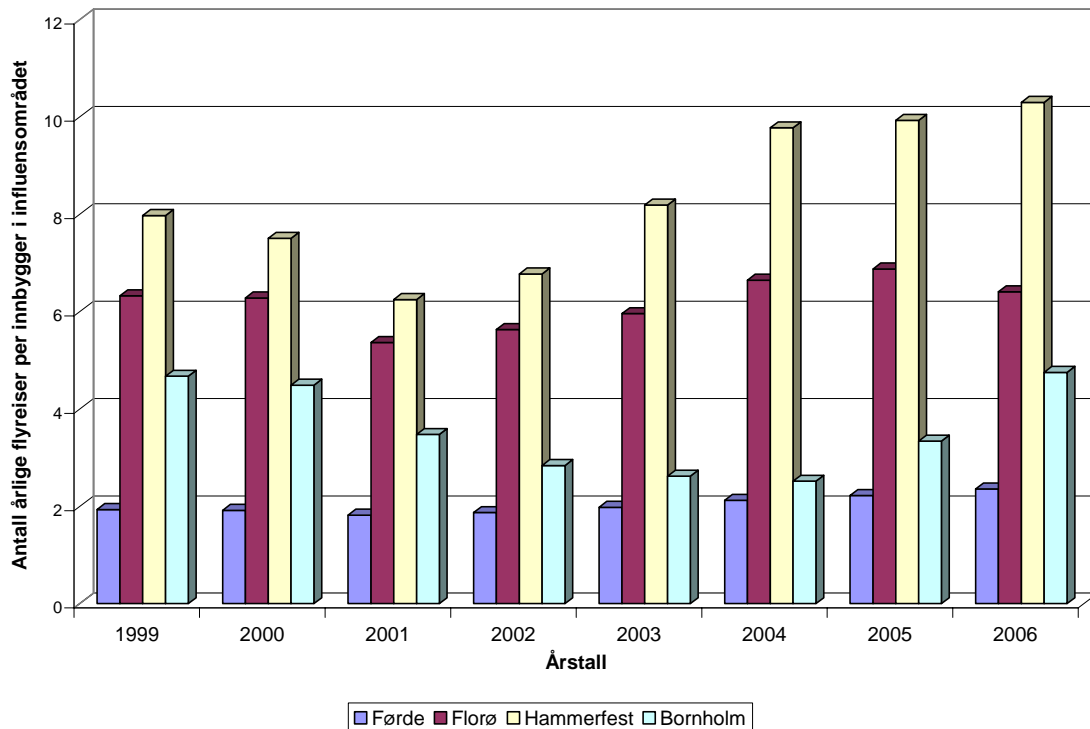
Tabell 3-5: Relativ utvikling i antall passasjerer fra 1999 til 2006.

Lufthavn	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Førde	100	99	94	97	102	110	115	122
Florø	100	99	85	89	94	105	109	101
Hammerfest	100	94	78	85	103	123	125	129
Bornholm	100	96	74	61	56	54	72	102

Det fremkommer av Tabell 3-5 at i 2004 utgjorde antall passasjerer som trafikkerte lufthavnen på Bornholm 53,8 % av antallet i 1999. For de tre lufthavnene i Norge ble bunnivået nådd i 2001 da trafikken i Førde var redusert til 94,1 % av nivået i 1999, i Florø var det redusert til 84,8 % og i Hammerfest til 78,3 % av nivået i 1999. På Bornholm utgjorde passasjertrafikken i 2006 102 % av passasjertrafikken i 1999. I Hammerfest var passasjertrafikken 29 % høyere i 2006 enn i 1999. Tilsvarende tall for Førde og Florø var 22 % og 1 %.

3.5.3 Antall reiser per innbygger i influensområdet

I avsnitt 3.2 ble influensområdet til de fire lufthavnene presentert. Ved å se på antall reiser som gjennomføres i forhold til antall innbyggere i influensområdet vil vi få en indikasjon på hvor konkurransedyktig flyrutetilbudet er i forhold til alternative transportmåter på de aktuelle strekningene.



Figur 3-6: Antall reiser per innbygger i influensområdet⁹.

Vi ser av Figur 3-6 at rangeringen lufthavnene imellom i forhold til antall reiser per innbygger var uendret gjennom den studerte perioden. Flest reiser per innbygger finner vi i Hammerfest. Her gjennomførte innbyggerne, i 2006, i overkant av 10 reiser hver. En mulig forklaring på den høye reisefrekvensen kan være utbyggingen av Snøhvit-feltet som har medført stor pendlertrafikk til byen, samt at alternative reisemuligheter generelt er dårlige. Som nummer to kommer lufthavnen i Florø der innbyggerne i 2006 i snitt gjennomførte 6,4 enkeltreiser. Lufthavnene på Bornholm og i Førde har lavest antall reiser per innbygger med henholdsvis 4,8 og 2,4 reiser i 2006.

3.5.4 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett at det i perioden 1999-2006 har vært til dels store forskjeller i passasjerutviklingen på "våre" fire lufthavner. Størst relativ økning har det vært på lufthavnen i Hammerfest med 29 % vekst. Etter 2001 har det vært en økning i antall passasjerer på lufthavnen vært 65 %. Svakest utvikling har det i perioden vært på Florø lufthavn der veksten i antall reisende er begrenset til 1 %. Hendelser som har påvirket passasjerutviklingen har i Hammerfest vært Stortingsvedtaket som ble fattet i 2002 om utbygging av Snøhvitfeltet, og for lufthavnen på Bornholm at DAT 1. juli 2005 startet flygninger til København.

3.6 BILLETTPRISER

Vi vil i dette avsnittet sammenligne billettprisene på de aktuelle flyrutene. Billettprisene ble innhentet på flyselskapenes hjemmesider på Internett den 25. september 2006. Første dag det

⁹ Antall innbyggere i influensområdene er holdt konstant med verdier for 2006.

ble innhentet billettpris for var tirsdag 26. desember, det ble videre hentet inn priser for de 11 påfølgende tirsdagene. Priser ble hentet inn for så vel billetter med, som billetter uten fleksibilitet.

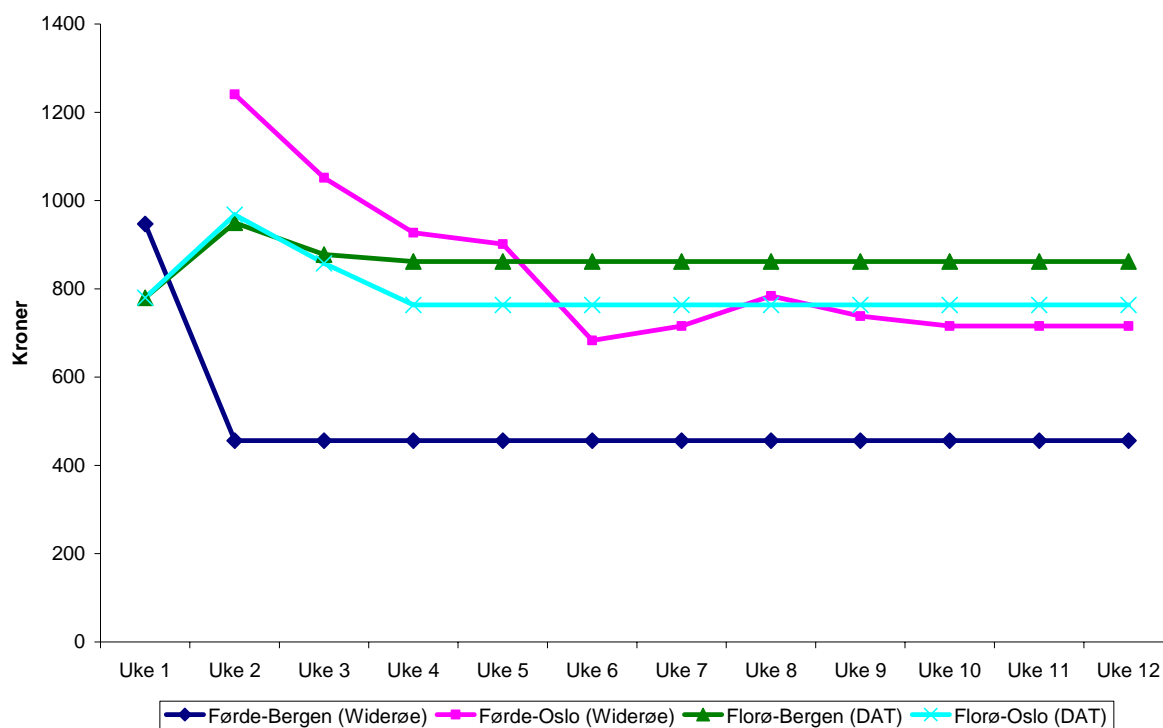
3.6.1 Ruter til/fra Førde og Florø

Widerøes Flyveselskap opererer ruter til Oslo og Bergen fra Førde lufthavn. DAT opererer ruter til de samme to destinasjonene fra Florø lufthavn.

Ikke-fleksible billetter¹⁰

Ut fra Figur 3-7 kan det leses at Widerøes Flyveselskap gjennomgående i 12-ukersperioden tok lavere pris for "billigbilletter" til Bergen, enn hva DAT gjør fra Florø. Differansen i perioden var uventet stor, og for å avdekke hvorvidt differansen er like stor gjennom hele året måtte det blitt samlet inn data for en lengre periode. Eneste unntak der vi fant lavere pris til Bergen fra Florø var ved kjøp av billett med avreise dagen etter at det ble søkt etter pris.

For reiser til og fra Oslo er bildet mer sammensatt. Ved bestilling av reise som skal gjennomføres inntil 5 uker frem i tid har DAT de laveste billettprisene. Mellom "uke 5" og "uke 6" krysser prisene hverandre og Widerøe overtar som selskapet med lavest priser. Figur 3-7 viser også at det er størst forskjell i billettpris mellom selskapene på reiser til/fra Bergen.



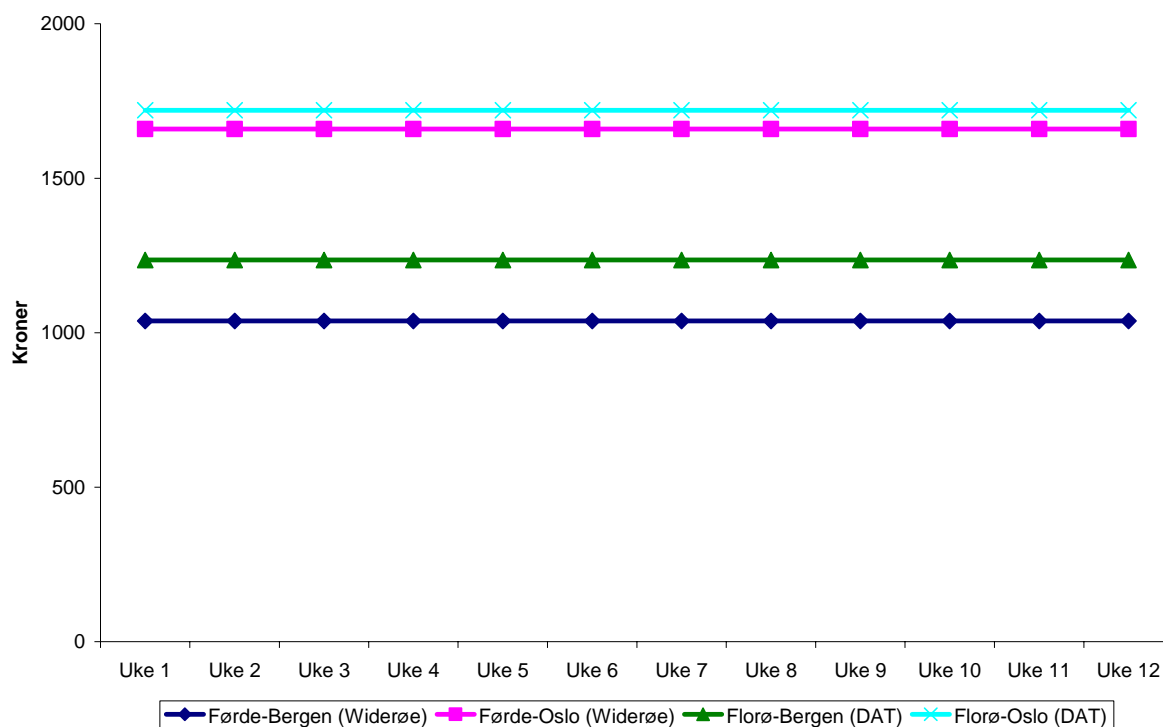
Figur 3-7: Billettpris ikke-fleksible billetter (enveis) til/fra Florø og Førde lufthavn.

¹⁰ Billetter uten mulighet for refusjon eller endring.

Fleksible billetter¹¹

De fleksible billettene har samme pris gjennom hele perioden vi har undersøkt. Som tilfellet var for ikke-fleksible billetter er det Widerøe som har lavest pris for fullprisbilletter til og fra Bergen. Widerøe har også lavere priser enn DAT på fleksible billetter til Oslo.

Det fremkommer av Figur 3-8 at prisforskjellene er mindre mellom selskapene på avgangene til/fra Oslo, enn på avgangene til/fra Bergen. En mulig årsak til dette kan være at begge flyselskapene har 4 avganger til Oslo på hverdager, mens til Bergen har DAT 5 daglige avganger og Widerøe 2 daglige avganger. Dette innebærer at reisende med DAT til Bergen har flere ombookingsmuligheter om vedkommende skulle miste sin opprinnelige avgang, noe som skaper større betalingsvilje for tilbudet til DAT.

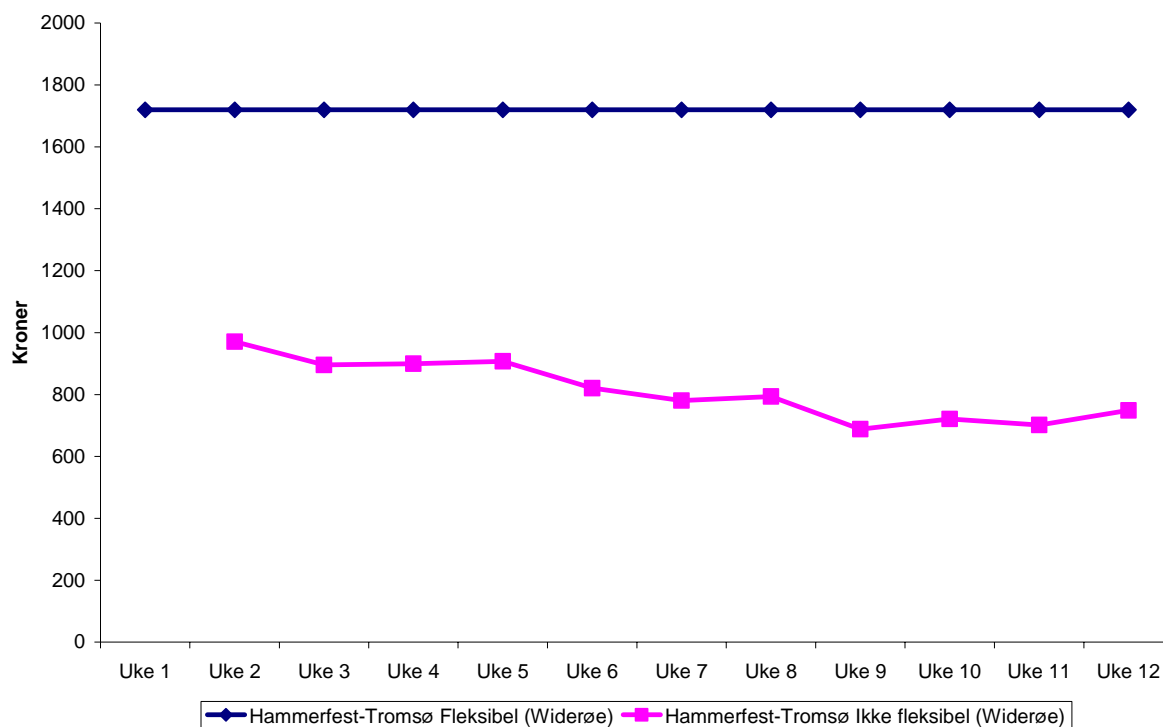


Figur 3-8: Billettpris fleksible billetter (enveis) til/fra Florø og Fårde lufthavn.

3.6.2 Ruter til/fra Hammerfest med fleksible og ikke-fleksible billetter

Widerøe er alene om å fly direkte rute mellom Hammerfest og Tromsø. Prisutviklingen på strekningen, for både fleksible og ikke-fleksible billetter, er illustrert i Figur 3-9.

¹¹ Billetter med mulighet for endring og refusjon.



Figur 3-9: Billettpris fleksible og ikke-fleksible billetter på ruten Hammerfest-Tromsø.

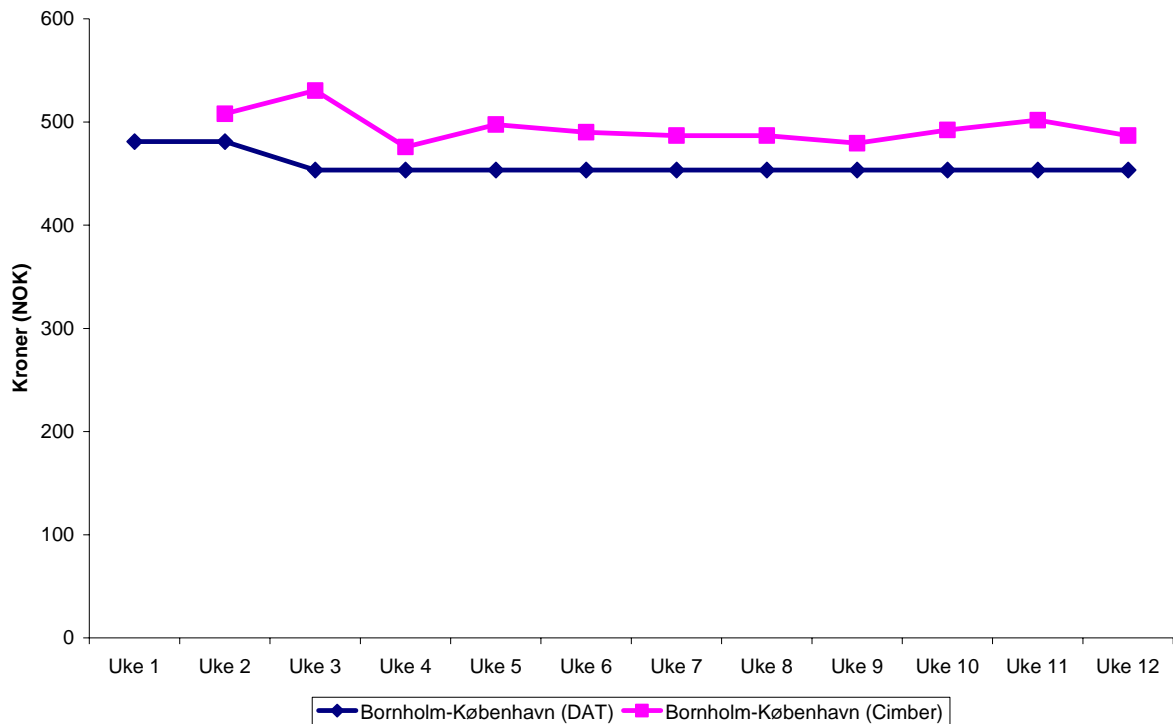
3.6.3 Ruter til/fra Bornholm

Både DAT og Cimber Air har direkteruter mellom Bornholm og København. Prisen selskapene tar for en flybillett er blant annet avhengig av hvor lang tid før avreise billetten blir bestilt. Prisene ved bestilling inntil 12 uker frem i tid er for ikke-fleksible billetter vist i Figur 3-10 og for fleksible billetter i Figur 3-11.

Ikke-fleksible billetter

Den første dagen det ble søkt etter ikke-fleksible billetter på strekningen Bornholm-København hadde Cimber Air ingen "Eventyrbilletter"¹² igjen. For øvrig viser det seg at DAT hadde lavest pris for ikke-fleksible billetter i den undersøkte perioden. En svakhet ved DAT er at selskapets rutetilbud på strekningen er betraktelig dårligere enn Cimber sitt (DAT har 1 avgang i hver retning på hverdager og 2 på fredager, Cimber har 6 avganger i hver retning på hverdager og 7 på fredager). En annen fordel for reisende med Cimber Air er at selskapet er et nettverksselskap, noe som innebærer at selskapet tilbyr flere ruter ut fra København enn DAT.

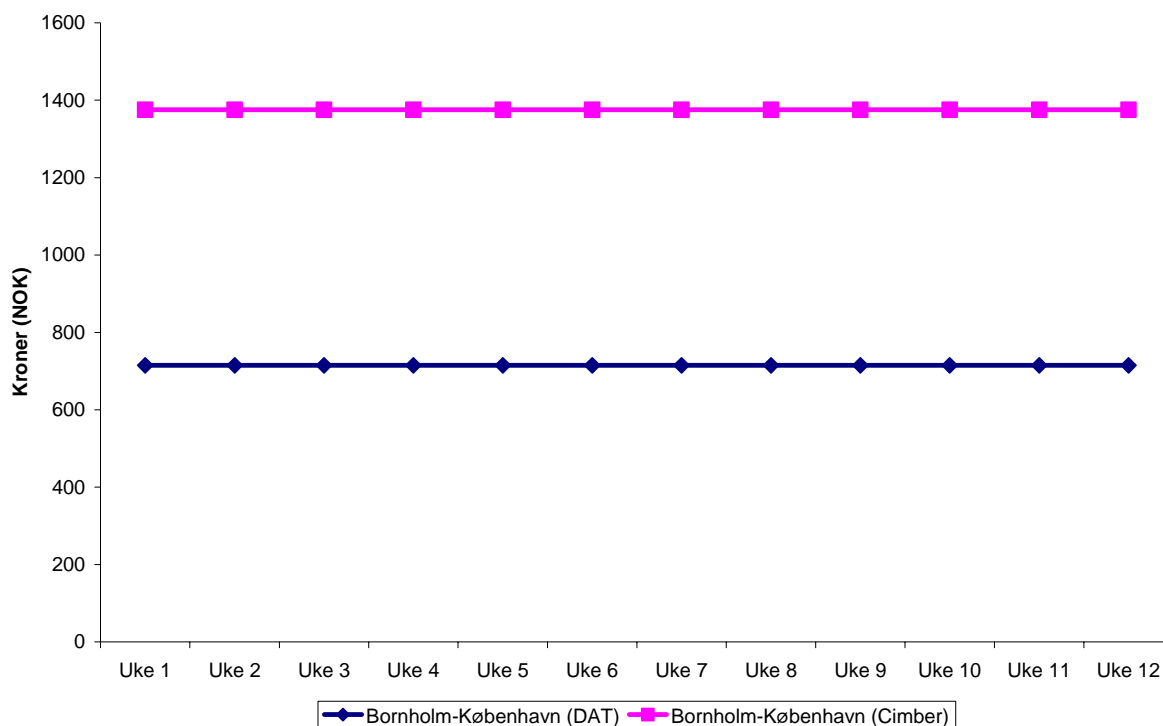
¹² "Eventyrbillett" er navnet på Cimber Air sin "ikke-fleksible" billettklasse.



Figur 3-10: Priser for ikke-fleksible billetter på strekningen Bornholm-København.

Fleksible billetter

Både Cimber Air sin "Businessbillett" og DAT sin "Flex 595" billett kan endres og refunderes. Det faktum at det er større forskjell mellom billettprisene selskapene tar for fleksible billetter enn billetter uten fleksibilitet er uttrykk for verdien markedet setter på det å ha flere alternativ. En person som har kjøpt en billett med Cimber Air og som mister avgangen kan endre billetten og reise med en avgang senere på dagen. Har en kjøpt billett hos DAT, og kommer opp i en tilsvarende situasjon, risikerer en å måtte vente til neste dag før en får utnyttet av fleksibiliteten som ligger i billetten.



Figur 3-11: Priser for fleksible billetter på strekningen Bornholm-København.

3.6.4 Sammenligning av priser på de forskjellige flyrutene

I dette avsnittet vil vi sammenligne billettprisen per km på de flyrutene vi studerer i denne rapporten.

Tabell 3-6: Gjennomsnittlig billettpris per km for "ikke-fleksible billetter", høsten 2006. NOK.

Strekning	Avstand	Selskap	Gj. snitt kr/km
Førde-Bergen	121 km	Widerøe	4,11
Førde-Oslo	315 km	Widerøe	2,65
Florø-Bergen	135 km	DAT	6,40
Florø-Oslo	359 km	DAT	2,20
Hammerfest-Tromsø	209 km	Widerøe	3,88
Bornholm-København	147 km	DAT	3,12
Bornholm-København	147 km	Cimber	3,36

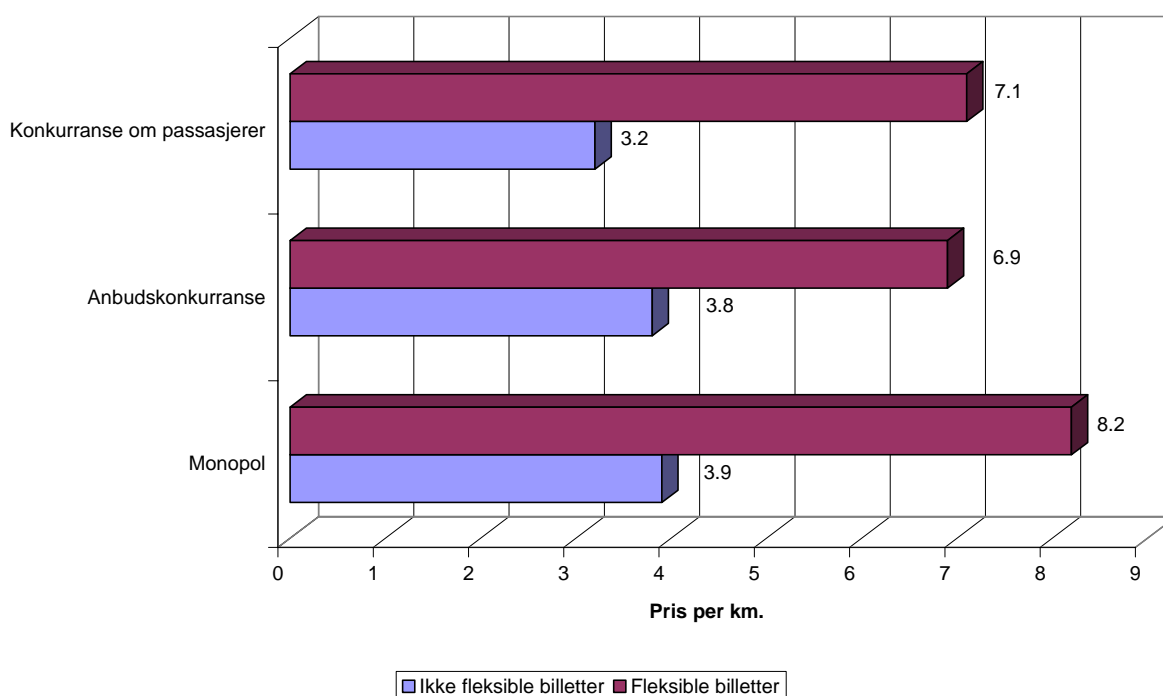
Det fremkommer av Tabell 3-6 at i den perioden på 12 uker vi har samlet inn priser for, var DAT operatør av flyruten med lavest kilometerpris for "ikke-fleksible billetter". På strekningen Florø-Oslo tok selskapet en pris som i gjennomsnitt var på 2,20 kr per km. Det viser seg dog at DAT også opererte strekningen med høyest kilometerpris. På strekningen Florø-Bergen tok selskapet en pris som utgjorde 6,40 kr per km.

Tabell 3-7: Gjennomsnittlig billettpris per km for ”fleksible billetter”, høsten 2006. NOK.

Strekning	Avstand	Selskap	Gj. snitt kr/km
Førde-Bergen	121 km	Widerøe	8,58
Førde-Oslo	315 km	Widerøe	5,27
Florø-Bergen	135 km	DAT	9,15
Florø-Oslo	359 km	DAT	4,79
Hammerfest-Tromsø	209 km	Widerøe	8,23
Bornholm-København	147 km	DAT	4,86
Bornholm-København	147 km	Cimber	9,36

For fleksible billetter var gjennomsnittsprisen per km lavest på strekningen Florø-Oslo der DAT tok en pris som utgjorde 4,79 kr per km. Høyest kilometerpris hadde Cimber Air på strekningen Bornholm-København med 9,36 kr.

Ved å finne gjennomsnittlig pris per km for rutene med konkurranse om anbud (til og fra Førde og Florø), ruten der Widerøe har monopol (til/fra Hammerfest) og gjennomsnittet av prisene DAT og Cimber tar på strekningen Bornholm-København der det er konkurranse om passasjerene vil det kunne avdekkes hvilke forskjeller det er i pris mellom de ulike ”konkurransesituasjonene” på disse strekningene.



Figur 3-12: Pris per km og konkurransesituasjon.

Det fremkommer av Figur 3-12 at for den perioden, og på de strekningene vi hentet inn billettpriser, var det strekningen Hammerfest-Tromsø som hadde høyest billettpris målt i kroner per km for så vel fleksible som ”ikke-fleksible” billetter. Widerøe er alene om å trafikere strekningen Hammerfest-Tromsø og prisen per kilometer er 19 % høyere på denne ruten enn på de to rutene der det er anbudskonkurranse (Florø og Førde) og 15 % høyere enn

på rutene der det er konkurranse om passasjerene (Bornholm). For ikke-fleksible billetter er den relative prisforskjellen større rutene imellom. Prisen for denne billettkategorien er 22 % høyere per km på "monopolruten" enn på ruten mellom Bornholm og København. I forhold til billettprisene til/fra Florø og Førde er prisen på monopolstrekningen 3 % høyere per kilometer.

3.6.5 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett at Widerøe, på de to flyrutene til og fra Førde, har til dels betydelig høyere pris for ikke-fleksible billetter som blir bestilt "kort tid" før avreise, enn for billetter som bestilles mer enn tre uker før avreise. En mulig årsak til dette kan være at selskapet på de to strekningene legger færre "billigbilletter" ut for salg per avgang. Det er også mulig at Widerøe på de aktuelle rutene, til/fra Førde lufthavn, har en så høy kabinfaktor at de kan prise, de få tilgjengelige, setene som selges nært opp til avgang høyere enn det som kan gjøres på de andre strekningene vi har sett på. Vi har i avsnittet også sett at strekningen mellom Hammerfest og Tromsø har høyest kilometerpris for så vel fleksible som ikke-fleksible billetter. Det er ikke urimelig å anta at dette kan ha en sammenheng med at Widerøe er alene om å tilby flytransport mellom de to byene, og at konkurransen flyselskapet møter fra andre transportmidler på strekningen, er svakere enn på de øvrige strekningene vi har studert.

3.7 REALISERTE PRISER

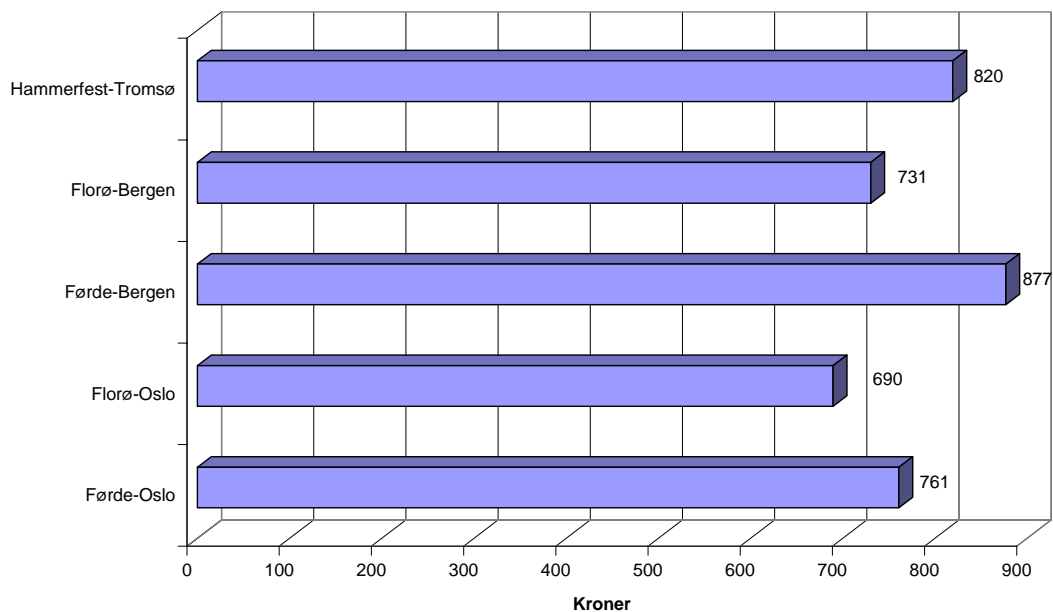
Luffartsverket, og i de senere år Avinor, har siden 1972 gjennomført reisevaneundersøkelser blant flypassasjerer i Norge. I reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 2003 (Avinor, 2004) ble respondentene for første gang bedt om å oppgi hvilken pris de hadde betalt for den flybilletten de reiste med. I dette avsnittet presenteres prisene de reisende oppgav at de betalte på de fem "norske" flyrutene som behandles i denne rapporten.

3.7.1 Gjennomsnittlig billettpris

Den gjennomsnittlige billettprisen de reisende betalte på flyrutene til og fra Førde, Florø og Hammerfest er illustrert i Figur 3-13.

Det fremkommer av Figur 3-13 at høyest gjennomsnittlig pris betalte de reisende på strekningen Førde-Bergen. Gjennomsnittsprisen på strekningen, som opereres av Widerøe, var i 2003 på 877 kr. Flyruten mellom Hammerfest og Tromsø, som Widerøe driver på kommersiell basis, er med en gjennomsnittspris på 820 kr, flyruten med de nest dyreste billettene. De øvrige flyrutene er, i likhet med ruten Førde-Bergen, FOT-ruter der selskapene mottar tilskudd fra myndighetene.

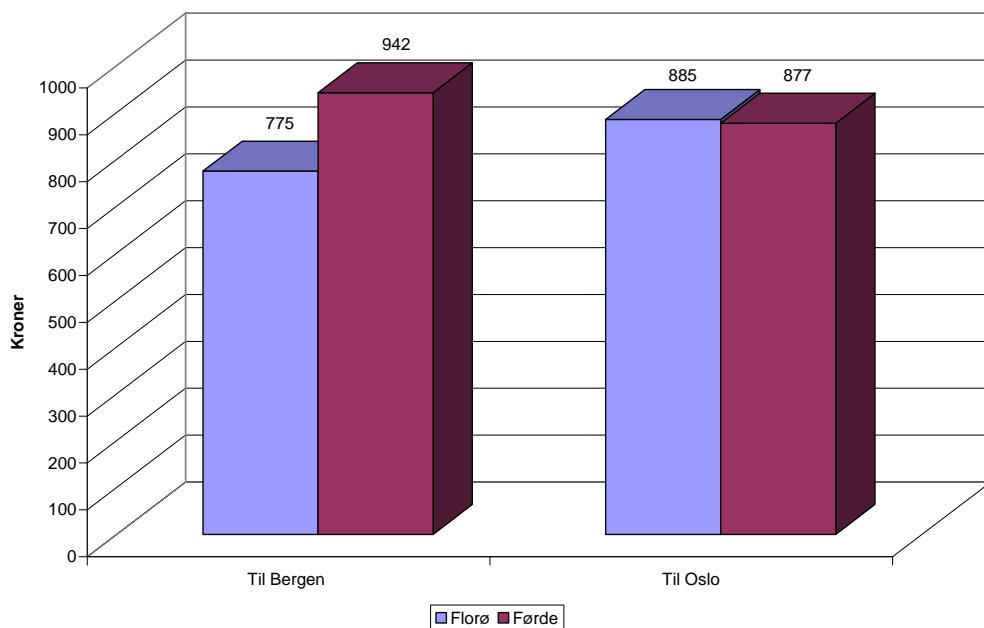
Figuren illustrerer også den forholdsvis store forskjellen det i 2003 var i realiserte billettpriser på flyrutene til/fra Florø og Førde. Gjennomsnittlig for alle billettyper var prisen fra Førde til Bergen nesten 20 % høyere enn fra Florø til Bergen. Tilsvarende var en billett fra Førde til Oslo 10 % dyrere enn en billett mellom Florø og Oslo.



Figur 3-13: Gjennomsnittlig realisert billettpris på utvalgte ruter i 2003 (alle reisende).

Ved å studere realisert billettpris, inndelt etter reisens formål, kan vi se om de forskjeller vi observerte i gjennomsnittlig realisert billettpris på flyplassene skyldes forskjeller billetttypene som selges, eller om det er realisert pris på de enkelte billettyper som skaper forskjellene.

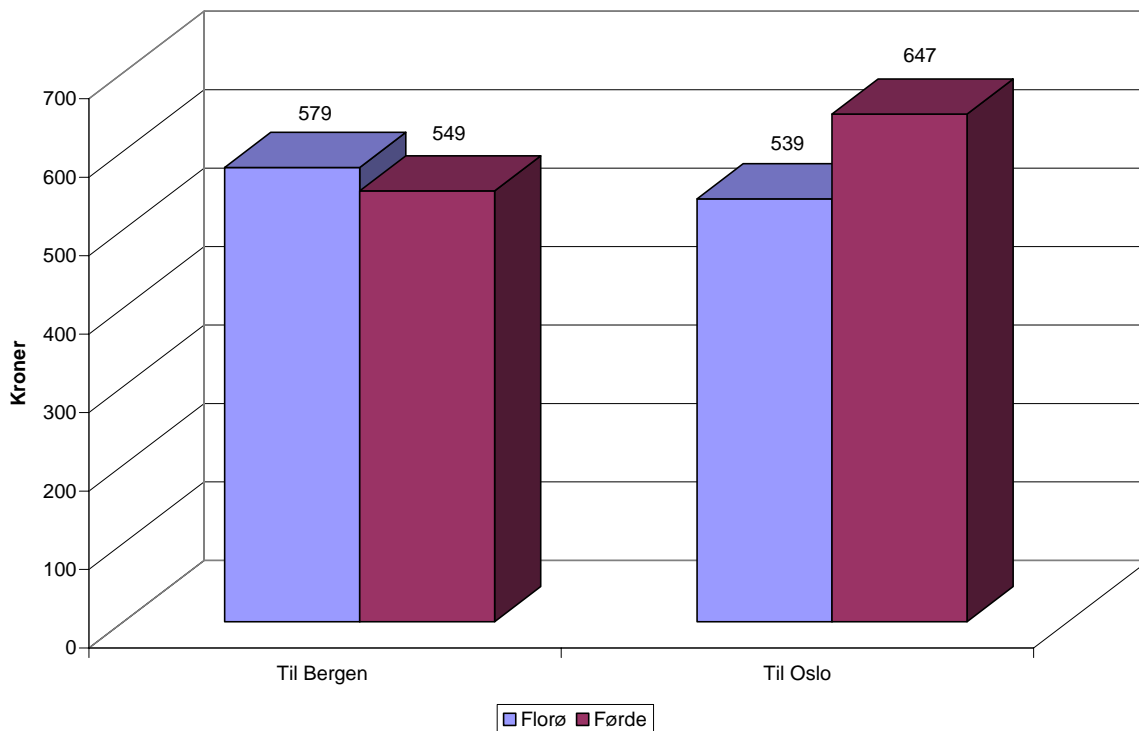
Reisene er delt inn i forretningsreiser (i stor grad fleksible billetter) og private reiser (som ofte prioriterer lave priser på bekostning av fleksibilitet). Gjennomsnittlig realisert billettpris for forretningsreisende fra Florø og Førde er vist i Figur 3-14.



Figur 3-14: Gjennomsnittlig realisert billettpris for forretningsreisende fra Florø (DAT) og Førde (Widerøe) i 2003.

Det fremkommer av Figur 3-14 at gjennomsnittsprisen som ble betalt av forretningsreisende på strekningen fra Førde til Bergen var 22 % høyere enn prisen forretningsreisende fra Florø til Bergen betalte. På rutene til Oslo var det Widerøe, fra Førde, som i 2003 hadde lavest priser for de forretningsreisende. Prisen de betalte fra Førde var i gjennomsnitt 877 kr mot 885 kr fra Florø, en prisforskjell på 1 %.

Gjennomsnittlig billettpris i 2003 for privatreiser fra Florø og Førde er illustrert i Figur 3-15.



Figur 3-15: Gjennomsnittlig realisert billettpris for privatreiser fra Florø (DAT) og Førde (Widerøe) i 2003.

Gjennomsnittlig billettpris betalt av privatreisende fra Florø til Bergen var 5 % høyere enn billettprisen fra Førde i 2003. For reisende til Oslo var gjennomsnittlig billettpris 20 % høyere fra Førde enn fra Florø.

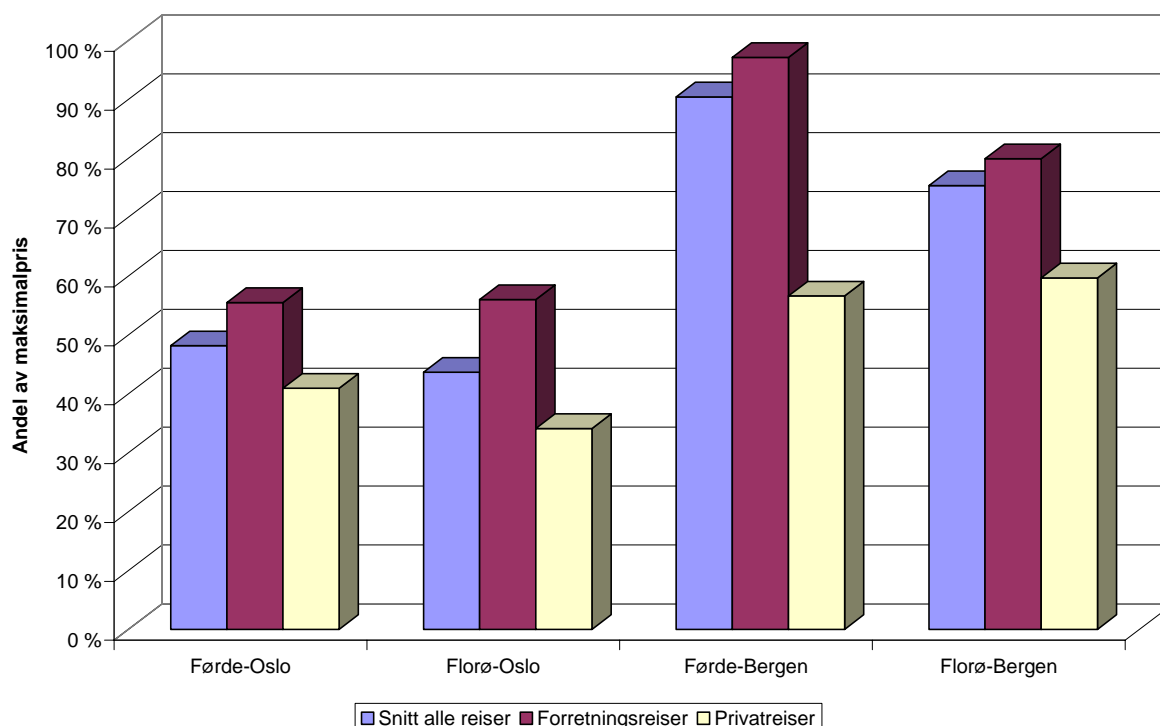
3.7.2 Realisert pris og anbudsbedingungen

I anbudsinnbydelsene, som FOT-rutene tildeles på grunnlag av, er det listet opp flere krav flyselskapene som skal trafikker de enkelte ruter må oppfylle. Ett av kravene som stilles er hvilken pris selskapene kan ta for en fullt fleksibel billett én vei. Ved å sammenholde den "reelle" prisen kundene betaler, med den maksimale pris selskapene har lov å ta, får vi en faktor som kan indikere i hvilken grad det er konkurranse på strekningene.

I en situasjon med svak konkurranse vil et flyselskap kunne operere med gjennomsnittspriser som ligger tett opptil den maksimale pris de, i henhold til anbudet, har lov til å ta. Ved sterk konkurranse fra andre transportmidler eller flyselskaper/flyplasser, vil prisene bli presset ned i

forhold til den maksimale pris de har lov å ta. Forholdet mellom maksimalpris og prisen de reisende betalte i 2003 er vist i Figur 3-16.

Det fremkommer av Figur 3-16 at flyruten mellom Førde og Bergen hadde en gjennomsnittlig billettpris, som i prosent, lå nærmest den maksimale pris flyselskapene i henhold til anbudsavtalen (Samferdselsdepartementet, 2002) hadde lov å ta. Lavest pris (i forhold til lovlig maksimal pris) er det på ruten mellom Florø og Oslo. Flyruten mellom Florø og Oslo ble i de tre første månedene av 2003 operert av Coast Air, og i de siste ni månedene av DAT.



Figur 3-16: Realisert billettpris sin andel av maksimalpris på fire strekninger i 2003.

Prisen de reisende betalte på strekningen Florø-Oslo i 2003 var i gjennomsnitt 690 kr. Det er ikke urimelig å anta at en del av årsaken til den lave gjennomsnittsprisen på strekningen kan være at DAT som ny operatør benyttet pris til å skaffe seg kunder som i utgangspunktet kunne være skeptisk til å benytte et nytt og ”ukjent” selskap. I en artikkel i avisa Firda i februar 2004 ble kunder av DAT sitert på at selskapet: ”kørte prisene ned på eit nivå som vi ikkje kunne tenkje oss var mogleg ut frå dei røynsler vi har hatt med flyselskapa i fylket vårt tidlegare”. Selskapets strategi, slik den ble presentert i samme artikkel var at selskapet skulle satse på økt passasjervolum fremfor økte priser. Strategien, med lave priser og høyt volum, tvang også Widerøe til å redusere sine billettpriser i Sogn og Fjordane, f.eks. på rutene til og fra Førde Lufthavn (www.firda.no).

Tall fra Samferdselsdepartementet viser at i perioden fra 1. april 2003 til 31. mars 2004 var andelen fullprisbetalende passasjerer¹³ (c-klasse andel) på ”våre” flyruter som vist i Tabell 3-8 sammenholdt med gjennomsnittlig realisert billettpris sin andel av maksimalpris på de samme rutene.

¹³ Andelen fullprisbetalende passasjerer betegnes også som ”c-klasse andel”.

Tabell 3-8: C-klasse andeler og realisert billettpris sin andel av maksimalpris på utvalgte strekninger i 2003¹⁴.

Strekning	C-klasse andel	Realisert billettpris sin andel av maksimalpris
Førde-Oslo	41,30 %	48 %
Florø-Oslo	28,60 %	44 %
Førde-Bergen	41,30 %	90 %
Florø-Bergen	60,80 %	75 %

Strekningen med lavest andel solgte c-klassebilletter, Florø-Oslo, viser seg også, ikke overraskende, å være den strekningen der gjennomsnittlig realisert billettprisen, i 2003, utgjorde den laveste andelen av den maksimale billettprisen flyselskapet som opererte strekningen kunne ta seg betalt.

3.7.3 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett på bakgrunnstall som ble hentet inn ved utarbeidelsen av rapporten "Reisevaner med fly 2003" (Denstadli, J.M. 2004). Tallene viser at i 2003 var det på strekningen Førde-Bergen at de reisende betalte en gjennomsnittlig billettpris som lå nærmest den maksimale pris flyselskapene i henhold til anbudsavtalen hadde lov til å ta. Gjennomsnittlig betalte de reisende på strekningen 90 % av maksimal pris. Lavest pris i forhold til hva selskapet maksimalt kunne ta av passasjerene ble betalt på strekningen Florø-Oslo, der de reisende i gjennomsnitt betalte 44 % av maksimalt pris. Vi har i avsnittet også sett at gjennomsnittlig betalt billettpris, for alle reisende, var lavest på de to rutene DAT opererte fra Florø lufthavn, og høyest på Widerøe sin rute mellom Førde og Bergen. Når tallene blir brutt ned reiseformål fremkommer et mer sammensatt bilde. For forretningsreisende, som ofte kjøper fleksible billetter, var det Widerøe (fra Førde) som hadde lavest priser til Oslo (1 % billigere enn DAT fra Florø). For privatreisende, som i større grad kjøper ikke-fleksible billetter, var Widerøe billigst på rutene til Bergen, 5 % billigere enn billettene fra Florø.

3.8 UTVIKLING I BILLETTPRIS OVER TID

Dette avsnittet vil gi en presentasjon av billettprisutviklingen på FOT-rutene til/fra Florø og Førde, og den kommersielt drevne ruten mellom Hammerfest og Tromsø. Det vil bli sett på utvikling over tid for "fullt fleksible" billetter og for rabatterte billetter. Det vil også bli sett på hvor stor andel av det totale billettsalg som er fullprisbilletter.

3.8.1 Fullprisbilletter

Flyrutene som inngår i forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) tildeles flyselskapene etter en anbudsprosess der flyselskapene, på grunnlag av krav satt av myndighetene til hvilken standard det skal være på den enkelte rute, konkurrerer om å få operere rutene. En av betingelsene som settes i anbudsutlysningen fra Samferdselsdepartementet er den maksimale pris selskapene kan ta for en normaltakstbillett (fullt fleksibel) det første året i den treårige

¹⁴ For flyrutene til/fra Førde lufthavn er c-klasseandel oppgitt samlet for rutene til Bergen og Oslo.

anbudsperioden. Denne prisen blir i de to påfølgende årene justert den 1. april innenfor rammen av KPI for 12-månedperioden som avsluttes 15. februar samme år (Samferdselsdepartementet, 2005). Det har så langt vært gjennomført anbudsrunder for FOT-rutene i 1997, 2000, 2003 og 2006. Billettprisutviklingen for fullprisbilletter på utvalgte ruter er vist i Tabell 3-9 (absolutt utvikling) og Tabell 3-10 (relativ utvikling), samt for rabatterte billetter i Tabell 3-11 og Tabell 3-12. Tallene som presenteres er oppgitt av Widerøes Flyveselskap for de strekninger og perioder selskapet har operert, for øvrige ruter og år er prisene beregnet på grunnlag av anbudsinnbydelser fra Samferdselsdepartementet.

Tabell 3-9: Prisutvikling fullprisbilletter.

Strekning	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Førde-Oslo	1 350	1 445	1 498	1 509	1 580	1 553	1 569	1 607
Førde-Bergen	830	885	918	924	970	954	963	987
Florø-Oslo ¹⁵	1 350	1 445	1 498	1 509	1 580	1 553	1 569	1 607
Florø-Bergen	830	885	918	924	970	954	963	987
Hammerfest-Tromsø	1 100	1 240	1 375	1 386	1 641	1 555	1 666	1 679

For å sammenligne prisutviklingen på strekningene har vi indeksert utviklingen, med billettprisen i 1999 satt til å være lik 100.

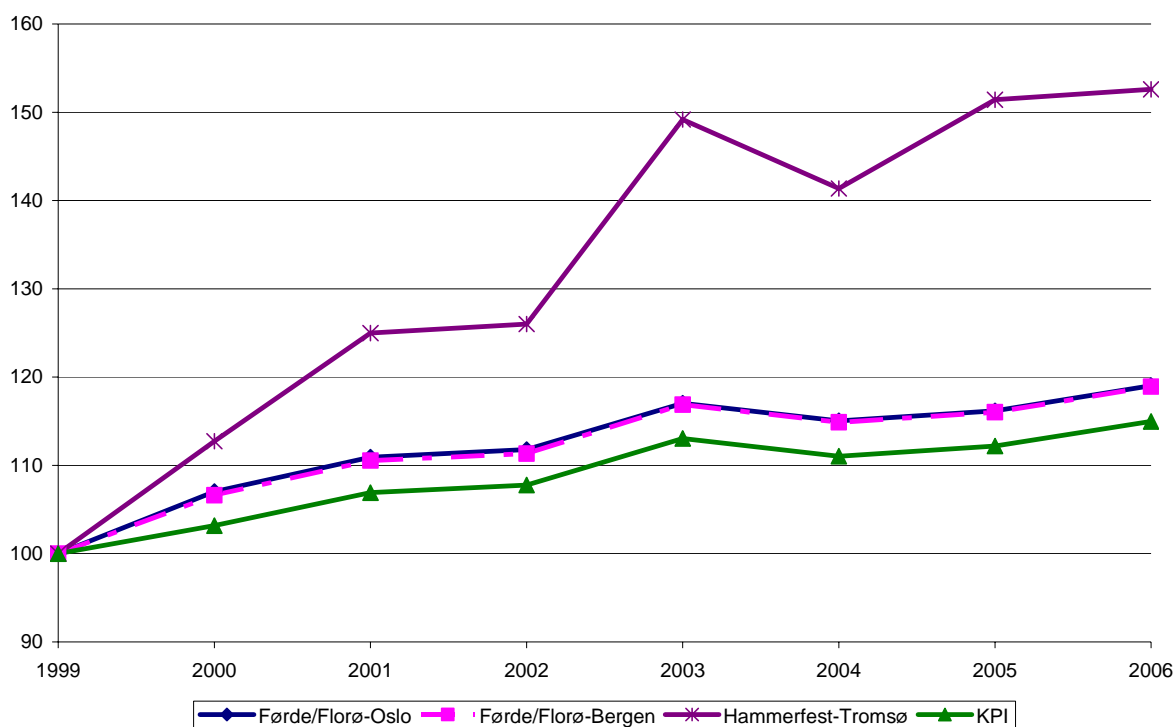
Tabell 3-10: Indeksert prisutvikling for fullprisbilletter.

Strekning	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Førde-Oslo	100	107	111	112	117	115	116	119
Førde-Bergen	100	107	111	111	117	115	116	119
Florø-Oslo	100	107	111	112	117	115	116	119
Florø-Bergen	100	107	111	111	117	115	116	119
Hammerfest-Tromsø	100	113	125	126	149	141	151	153
Konsumprisindeksen	100	103	107	108	113	111	112	115

Det fremkommer av Tabell 3-10 at i perioden 1999 til 2006 var prisøkningen på rutene Førde-Oslo, Førde-Bergen var prisøkningen noe større enn utviklingen i KPI, mens den på ruten Hammerfest-Tromsø var betydelig større enn veksten i KPI. Her har prisene i den aktuelle perioden økt med 53 %, 3,5 ganger veksten i KPI.

En grafisk illustrasjon av den relative utvikling i prisen på fullprisbilletter er gitt i Figur 3-17. Figuren viser den nære sammenhengen det har vært i utviklingen av pris for fullprisbilletter på FOT-rutene og utviklingen i KPI. Veksten i billettprisene på den kommersielle ruten Hammerfest-Tromsø har på sin side vært mye større enn for KPI. Det fremkommer også av figuren at billettprisen steg kraftig fra 2002 til 2003 (18 %), en vekst som antakelig henger sammen med at arbeidet med å bygge Snøhvit anlegget på Melkøya utenfor Hammerfest begynte i disse årene. Utbyggingen har ført til sterk vekst i aktivitetsnivået i Hammerfest og kan således ha økt etterspørselen etter flybilletter, og således bidratt til å presse billettprisene opp.

¹⁵ Coast Air overtok rutene til/fra Florø lufthavn i 2000 og DAT overtok rutene i 2003.



Figur 3-17: Indeksert utvikling for fullprisbilletter¹⁶.

3.8.2 Rabatterte billetter

Prisutviklingen på Widerøe sine rabatterte billetter på de studerte strekningene er vist i Tabell 3-11. For flyrutene til/fra Florø mangler sammenlignbare tall for årene 2001-2006.

Tabell 3-11: Prisutvikling rabatterte billetter.

Strekning	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Førde-Oslo	810	920	1078	1071	705	455	494	496
Førde-Bergen	498	585	728	681	525	416	494	496
Florø-Oslo ¹⁷	835	920						764
Florø-Bergen	498	585						862
Hammerfest-Tromsø	660	765	845	886	630	455	494	496

* Prisene for strekningene Florø-Oslo og Florø-Bergen i 2006 er basert på innhentede priser på internett høsten 2006.

For lettere å kunne sammenlikne prisutviklingen på rabatterte billetter er prisutviklingen indeksert, i Tabell 3-12, med billettprisen i 1999 satt til å være lik 100. Av tabellen fremkommer det at det på de tre rutene Widerøe opererte i alle de åtte årene, var en nedgang i prisen på rabatterte billetter. I den aktuelle perioden økte KPI med 15 %, prisen på rabatterte billetter på strekningen Førde-Oslo sank med 39 % og på strekningen Hammerfest-Tromsø gikk prisene ned med 25 %. Ruten mellom Førde og Bergen skiller seg ut ved at prisen i 2006 var omtrent den samme som prisen i 1999, men ettersom det var vekst i den generelle prisutviklingen ble også billettene på denne ruten relativt sett billigere i perioden.

¹⁶ Da prisutviklingen er identisk på rutene fra Florø og Førde til Bergen og fra Florø og Førde til Oslo er prisutviklingen for disse relasjonene presentert med kun to linjer i figuren.

¹⁷ Coast Air overtok ruten Florø-Oslo og Florø-Bergen i 2000 og DAT overtok de samme rutene i 2003.

Tabell 3-12: Indeksert prisutvikling rabatterte billetter.

Strekning	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Førde-Oslo	100	114	133	132	87	56	61	61
Førde-Bergen	100	118	146	137	106	84	99	100
Florø-Oslo	100	110						91
Florø-Bergen	100	118						173
Hammerfest-Tromsø	100	116	128	134	96	69	75	75
Konsumprisindeksen	100	103	107	108	113	111	112	115

* Indeksverdiene for strekningene Florø-Oslo og Florø-Bergen i 2006 er basert på innhentede priser på internett høsten 2006.

En grafisk illustrasjon av den indekserte prisutviklingen, på Førde og Hammerfest lufthavn, er gitt i Figur 3-18.

**Figur 3-18: Indeksert utvikling i pris på rabatterte billetter.**

Det fremkommer av Figur 3-17 og Figur 3-18 at i perioden fra 1999 til 2006 har prisen for fullprisbilletter steget samtidig som prisen for rabatterte billetter har sunket. Gjennomsnittlig for rutene Førde-Oslo, Førde-Bergen og Hammerfest-Tromsø er prisen for en fullprisbillett i 2006 30 % høyere enn den var i 1999. Prisen på rabatterte billetter er i 2006 kun 79 % av prisen i 1999. Den kraftige prisreduksjonen på rutene til og fra Førde sammenfaller med at Widerøe, som operatør på Førde lufthavn, fra 2000 opplevde å få konkurranse fra Coast Air, som vant tilbudet på Florø lufthavn.

3.8.3 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett at det på de to FOT-rutene Førde-Oslo-Førde og Førde-Bergen-Førde har vært en nær sammenheng mellom utviklingen i prisen på fullprisbilletter og

utviklingen i KPI i perioden 1999-2006. Den nære sammenhengen er ikke overraskende da Samferdselsdepartementet i sine anbudsinnbydelser setter krav om hvilken maksimalpris flyselskapene kan ta for fleksible billetter på de enkelte FOT-ruter. Departementet krever videre at denne prisen i årene mellom anbudsinnbydelsene skal følge utviklingen i KPI. Vi har også sett at det på den kommersielt drevne strekningen Hammerfest-Tromsø-Hammerfest har vært en prisøkning for fullprisbilletter som langt overskrider utviklingen i KPI. I perioden der vi har sett en vekst i prisen på fullprisbilletter har det samtidig vært en reduksjon i prisen på rabatterte billetter. (På alle de tre rutene Widerøe har operert, og som vi har studert, har det vært en nedgang i den absolutte pris de reisende har måttet betale). I 2006 var prisen for en rabattert billett mellom Førde og Bergen omtrent identisk med prisen i 1999, for strekningen Førde-Oslo og Hammerfest-Tromsø var tilsvarende tall 61 % og 75 %.

3.9 REGULARITET

Ved valg av transportmiddel er det viktig for en reisende å vurdere i hvilken grad en kan føle seg sikker på å komme frem til det tidspunkt rutetabellen viser. Ulik regularitet på lufthavner vil dermed kunne påvirke attraktiviteten til den enkelte lufthavn, og derigjennom også konkurranseevnen til flyselskapene som trafikkerer disse. Vi vil i dette avsnittet presentere tall for hvor stor andel av de planlagte avgangene og ankomstene på "våre lufthavner" som gjennomføres¹⁸.

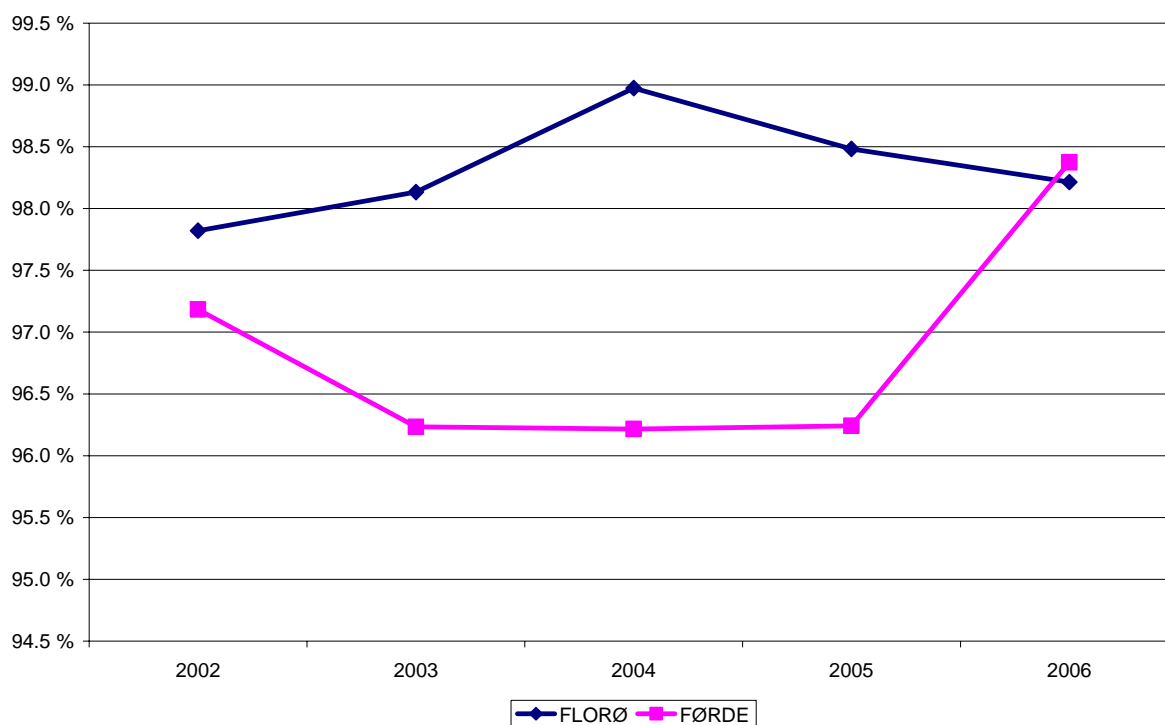
3.9.1 Førde og Florø

Reisetiden mellom lufthavnene i Førde og Florø er ca. 1 time med bil. Den forholdsvis korte avstanden innebærer at for reisende som skal nå viktige avtaler, eksempelvis i Oslo, vil eventuelle forskjeller i regularitet på de to lufthavnene kunne påvirke hvilken lufthavn en velger å reise fra.

Det fremkommer av Figur 3-19 at i perioden 2002 til 2005 var regulariteten på Florø lufthavn bedre enn på Førde lufthavn. Forskjellen var størst i 2004 da 99 % av de planlagte avgangene og ankomstene til/fra Florø ble gjennomført. Tilsvarende tall for Førde lufthavn var samme år 96 %.

Gjennomsnittlig ble 98,3 % av de planlagte avgangene og ankomstene på Florø lufthavn gjennomført i femårsperioden fra 2002 til 2006. På Førde lufthavn var tilsvarende tall 96,8 %. Forskjellen i regularitet innebærer at i femårsperioden var sannsynligheten for at fly til/fra Førde ble innstilt 1,5 % høyere enn for at det samme skulle skje på Florø lufthavn.

¹⁸ Regularitetstall for lufthavnene i Florø, Førde, Hammerfest og Alta er hentet fra Avinor sine hjemmesider (www.avinor.no). Regularitetstallene fra Bornholm lufthavn er hentet fra hjemmesidene til Statens Luftfartsvæsen (www.slv.dk).



Figur 3-19: Regularitet på Florø og Førde lufthavn i perioden 2002-2006¹⁹.

3.9.2 Hammerfest og Alta

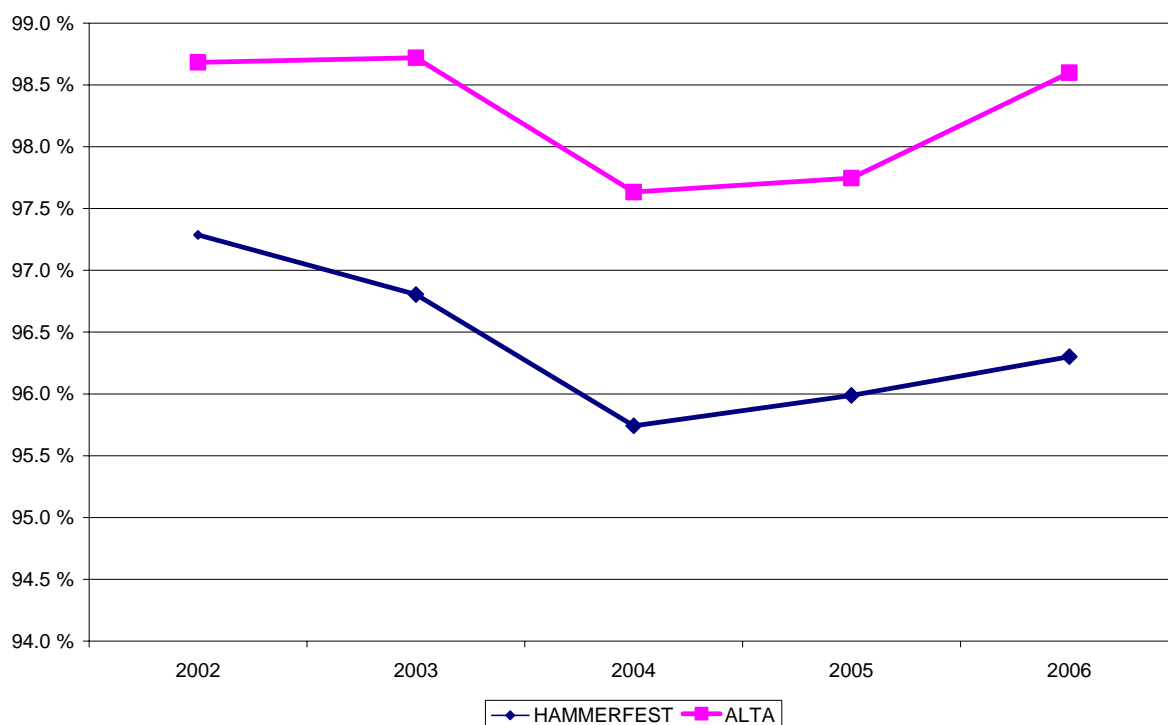
Avstanden mellom Hammerfest og Alta er på 140 km, en strekning det tar i overkant av 2 timer å kjøre med bil. Den store avstanden mellom lufthavnene innebærer at det vil kreve store forskjeller i regularitet mellom lufthavnene for at regulariteten skal være en avgjørende faktor ved valg av hvilken lufthavn en velger å benytte på sin reise.

Figur 3-20 illustrerer at det i den perioden vi har data for var høyere regularitet på lufthavnen i Alta enn på lufthavnen i Hammerfest. Størst forskjell var det i perioden januar- juli 2006. På Hammerfest lufthavn var regulariteten i denne perioden på 96 %, tilsvarende tall for Alta lufthavn var i samme periode 98,6 %. Regulariteten på Alta lufthavn var dermed 2,7 % høyere enn på lufthavnen i Hammerfest. For hele den studerte perioden var regulariteten i Alta gjennomsnittlig på 98,3 % og i Hammerfest 96,4 %. Gjennomsnittlig for hele femårsperioden var regulariteten på lufthavnen i Alta 2 % høyere enn på lufthavnen i Hammerfest.

I tillegg til å se på de totale tallene for lufthavnene i Hammerfest og Alta har vi sett nærmere på regulariteten på Widerøes rute 933 fra Hammerfest til Tromsø. Flyruten, som er mye brukt av forretningsreisende, har avgang kl. 07:23 og lander i Tromsø kl. 08:05.

Rute 933 hadde i 2005 en gjennomsnittlig regularitet på 97 %, i seks av månedene var regulariteten 100 %. Lavest regularitet var det i august med 91 %. I perioden januar 2006-juli 2006 var gjennomsnittlig regularitet på 99 %, lavest regularitet var det i april med 96 % i de øvrige seks månedene var regulariteten 100 %. I seks av de syv månedene vi har tall for var regulariteten på 100 %, kun i april var den lavere, med 96 %. Gjennomgangen viser at regulariteten er høyere for rute 933 enn for gjennomsnittet for alle rutene til/fra Hammerfest lufthavn.

¹⁹ Tallene for 2006 gjelder frem til og med juli måned.



Figur 3-20: Regularitet på Hammerfest og Alta lufthavn i perioden 2002-2006.

3.9.3 Cimber Air og DAT på Bornholm

Cimber Air og DAT flyr begge strekningen mellom Bornholm lufthavn og Kastrup. Regularitetstallene for selskapenes ankomster og avganger på Bornholm lufthavn er fra tidsrommet juni 2006-august 2006.

I det aktuelle tidsrommet hadde DAT 108 ankomster og 119 avganger. Cimber Air hadde i samme periode 486 ankomster og 485 avganger på Bornholm. I de to sommermånedene vi har tall for oppnådde begge de danske flyselskapene en regularitet på 100 % på sine flygninger til og fra Bornholm. Tall vi har fra flyplassene i Norge viser en klar tendens til at det er høyere regularitet i sommermånedene enn i resten av året. Til tross for at klimaet på Bornholm antakelig er mer stabilt på tvers av årstidene enn i Hammerfest, er det rimelig å anta at regularitetstallene for året sett under ett vil være lavere enn 100 %.

Ettersom DAT og Cimber Air synes å ha identisk regularitet på Bornholm lufthavn vil ikke regularitet være en avgjørende faktor for de reisende ved valg av flyselskap på strekningen Bornholm-København.

3.9.4 Verdien av bedre regularitet

Transport er en avledet virksomhet, og en reise må en anta kun gjennomføres når verdien/nyten ved å komme til "en destinasjon" vurderes å være høyere enn kostnaden ved å ta seg dit. Hvor høyt en verdsetter det å komme sitt bestemmelsessted avgjør hvor stor verdien av god regularitet er. Vi vil i dette avsnittet se på verdien ved høy regularitet på den enkelte lufthavn.

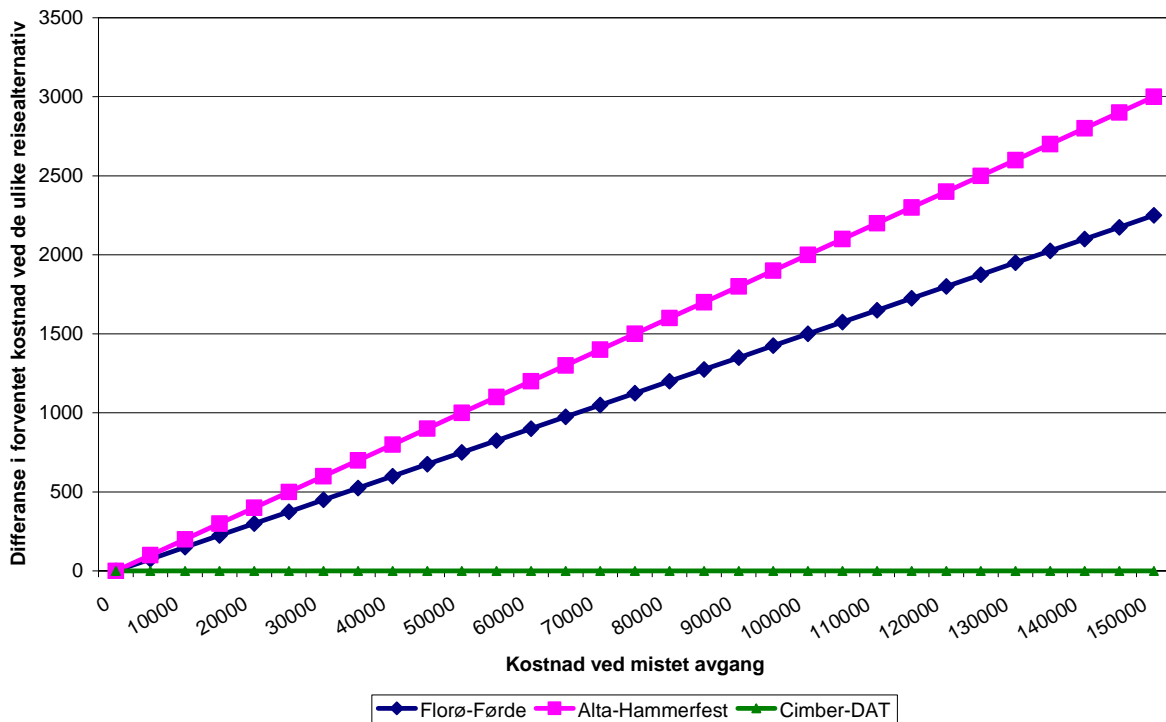
Hvis kostnaden/tapet en blir påført ved ikke å komme med ønsket avgang vurderes til 10 000 kr, vil den forventede kostnaden ved en reise fra en lufthavn med en regularitet på 90 % bli på

1 000 kr. Dette innebærer at en lufthavn/flyselskap med høy regularitet vil kunne trekke passasjerer fra lufthavner med dårlig regularitet.

Vi har tidligere i avsnittet sett at regulariteten på Florø lufthavn er 1,5 % høyere enn på Førde lufthavn, på lufthavnen i Alta er den 2 % høyere enn i Hammerfest og at de to flyselskapene på Bornholm lufthavn har identisk regularitet.

Med en regularitet på Florø lufthavn som er 1,5 % høyere enn på Førde lufthavn innebærer dette at i en situasjon der en påføres et tap på 100 000 kr på ikke å komme med ønsket avgang vil forventet tap ved å benytte Førde lufthavn være 1 500 kr høyere enn om en benytter lufthavnen i Florø. I Finnmark innebærer forskjellen i regularitet på lufthavnen i Hammerfest og Alta at forventet tap ved å benytte lufthavnen i Hammerfest vil være 2 000 kroner høyere enn ved å benytte Alta lufthavn, dersom en taper 100 000 kr ved innstilling av en flyavgang.

Utviklingen i forventet redusert nytte, for en reisende til/fra lufthavnene som studeres i denne rapporten, er illustrert i Figur 3-21.



Figur 3-21: Differanse i forventet redusert nytte ved ulike kostnad ved mistet avgang.

Figur 3-21 illustrerer grafisk utviklingen i differansen i forventet nyttetap. Figuren viser at desto større kostnad en påføres ved å "miste" ønsket avgang, jo mer villig er den reisende til å påta seg kostnader for å komme seg til den lufthavn som har høyest regularitet. Et eksempel er forskjellen mellom Florø og Førde. Sannsynligheten for at en avgang fra Florø ikke går er på 1,7 %, tilsvarende tall for Førde er 3,2 %. Dersom nytten ved å gjennomføre en reise reduseres med 100 000 kr hvis en ikke kommer med ønsket avgang²⁰, vil reduksjonen i forventet nytte ved å reise fra Florø være på 1 700 kr og fra Førde 3 200 kr. Differansen i

²⁰ Kan for eksempel være tilfelle ved kontraktsforhandlinger og lignende.

forventet redusert nytte ved disse to alternative reisemålene blir da på 1 500 kr. Reisende som vil tape 100 000 kr på å miste en avgang bør dermed være villig til å påta seg ekstra reisekostnader på inntil 1 500 kr ved reiser fra Florø lufthavn enn fra Førde lufthavn for å veie opp for differansen som skapes av forskjellen i regularitet.

3.9.5 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet studert regulariteten på fem lufthavner. Gjennomgangen har vist at i perioden 2002 til 2006 hadde Florø lufthavn en regularitet som var høyere enn Førde lufthavn. Gjennomsnittlig i femårsperioden hadde Coast Air og DAT, som opererte flyruter til og fra lufthavnen, en regularitet på 98,3 %. I den samme perioden var regulariteten til Widerøe, på Førde lufthavn, på 96,8 %.

I Finnmark hadde lufthavnen i Hammerfest, i perioden 2002 til 2006, en regularitet som var på 96,4 %. Lufthavnen i Alta hadde i samme periode en regularitet på 98,3 %.

På Bornholm hadde både Cimber Air og DAT en regularitet, i den studerte perioden, på 100 %.

Forskjellene i regularitet kan synes å være knyttet til det faktum at lufthavnene har ulik rullebanelengde (Florø; 1 200 m, Førde; 893 m, Hammerfest; 831 m og Alta; 2184 m). Det viser seg at i vårt utvalg hadde lufthavnene med lang rullebane en høyere regularitet enn lufthavnene med ”kort” rullebane. Dette skyldes at lufthavnene med kort rullebane har større operative begrensninger ved dårlig vær, noe som fører til at avganger og ankomster oftere må innstilles på disse flyplassene.

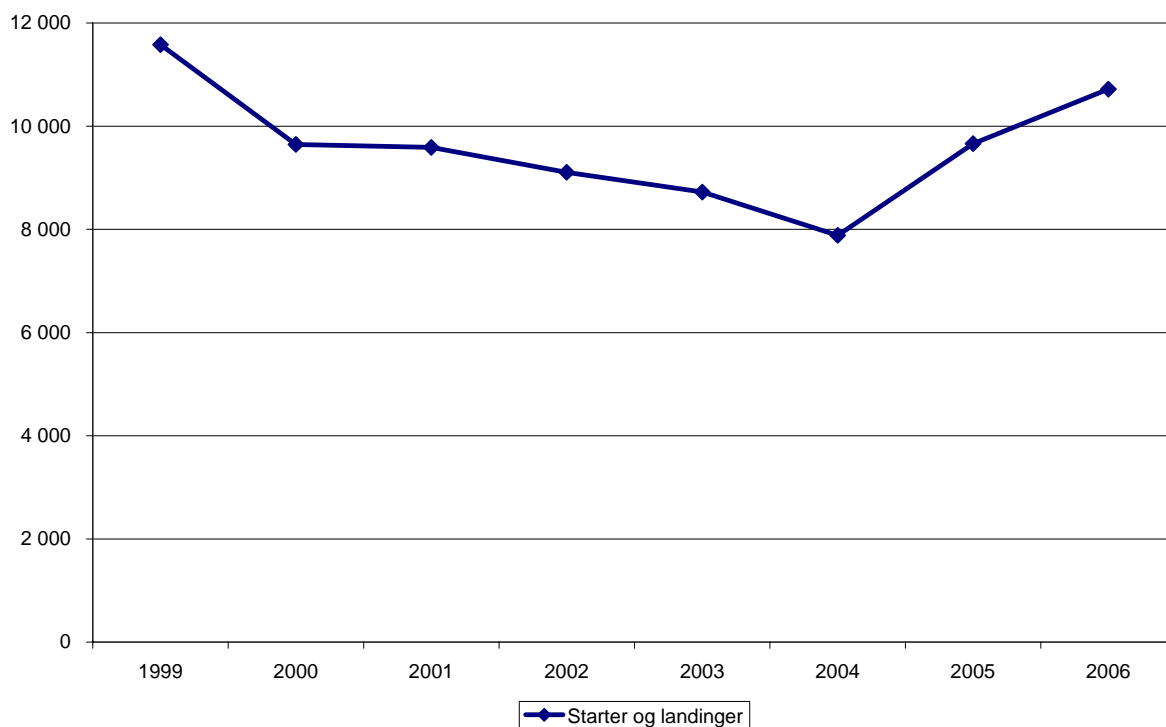
3.10 SPESIELT OM BORNHOLM

DAT startet den 1. juli 2005 ruteflygninger mellom Kastrup og Rønne. Cimber Air hadde fra 2000 og frem til denne dato vært alene om å trafikere strekningen. Vi vil i dette avsnittet se på noen av de konsekvenser DAT sin inntreden på strekningen fikk.

3.10.1 Utvikling i antall flybevegelser

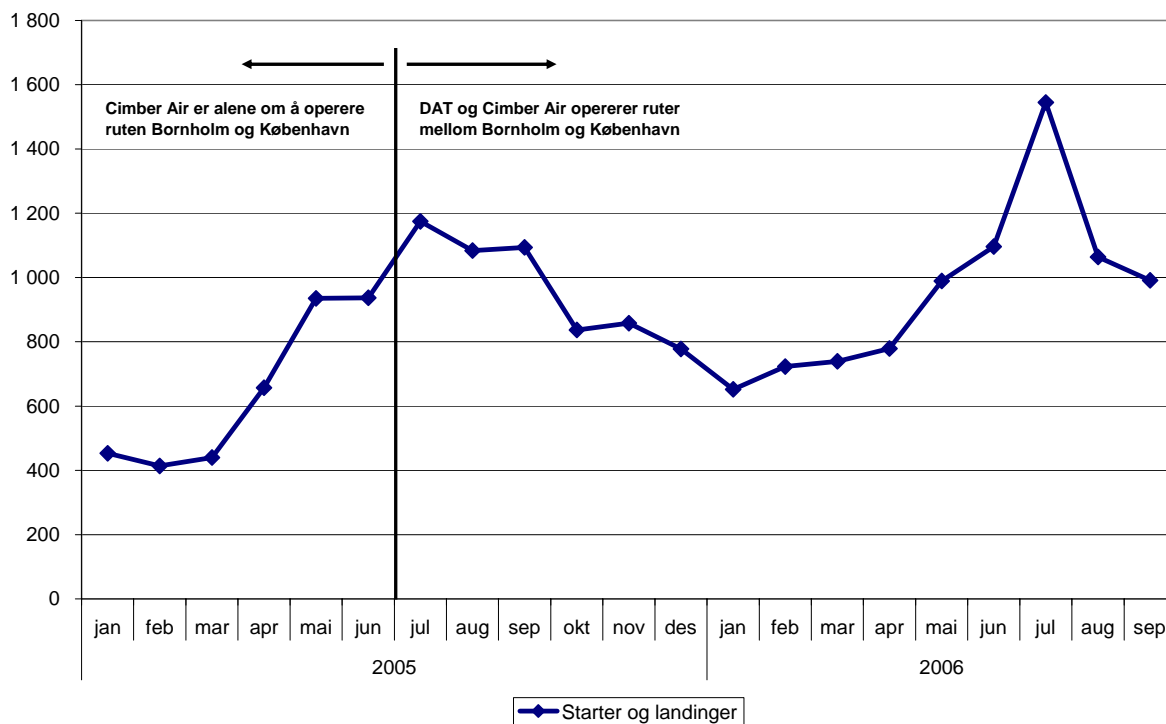
Fra driftstjenesten ved Bornholm lufthavn har vi fått oppgitt tall for hvor mange fly som startet og landet på lufthavnen i perioden 1999 til 2005. Tallene gjelder alle starter og landinger på lufthavnen, også utenriks, og påvirkes således av trafikkutviklingen på disse rutene.

Det fremkommer av figuren at det, etter nedgang i årene 2000-2004, var en kraftig økning i antall flybevegelser på Bornholm lufthavn fra 2004 til 2005 og 2006. Veksten sammenfaller i tid med da DAT startet flygninger på lufthavnen den 1. juli 2005.



Figur 3-22: Utvikling i antall flybevegelser på Bornholm lufthavn i perioden 1999-2006.

Den månedlige utvikling i antall avganger og landinger i 2005, og frem til og med september 2006 er vist i Figur 3-23. I figuren er DAT sin oppstart av egen flyrute til/fra Bornholm markert.



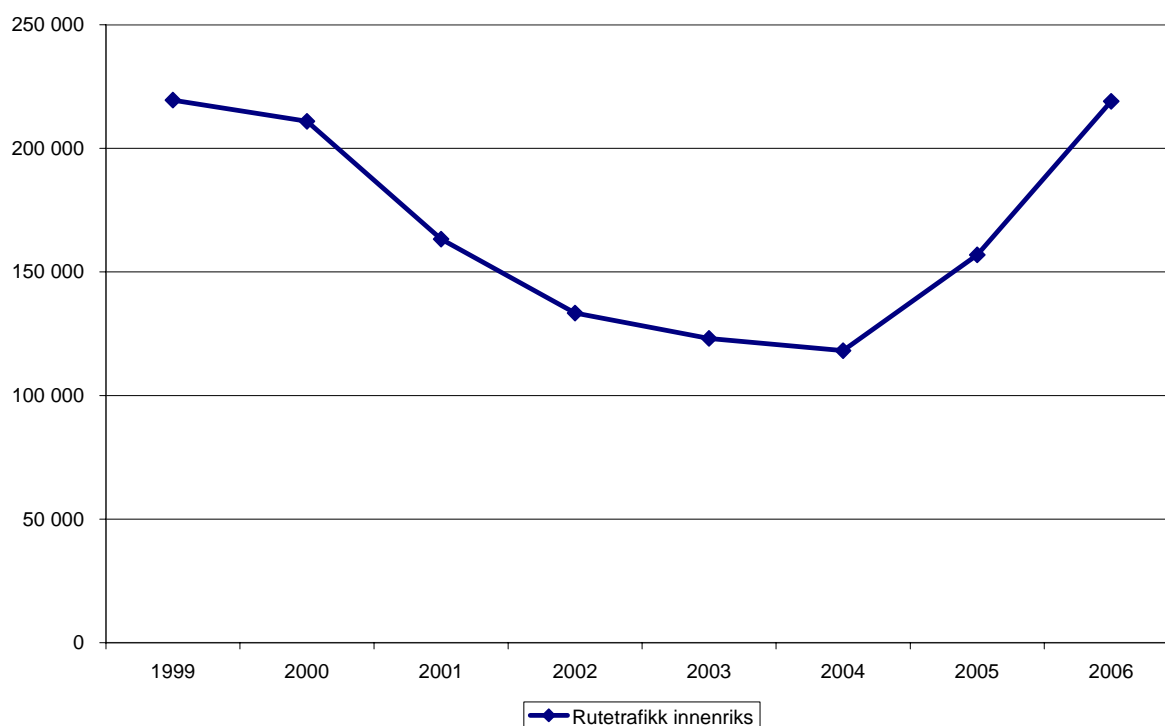
Figur 3-23: Månedlig utvikling i flybevegelser på Bornholm lufthavn i 2005 og 2006.

Det fremkommer av figuren at det er store variasjoner mellom sommer- og vintertrafikken i antall flybevegelser. Figuren viser også at antall starter og landinger har økt, både om sommeren og vinteren, etter at DAT startet sine flygninger.

3.10.2 Utvikling i antall reisende

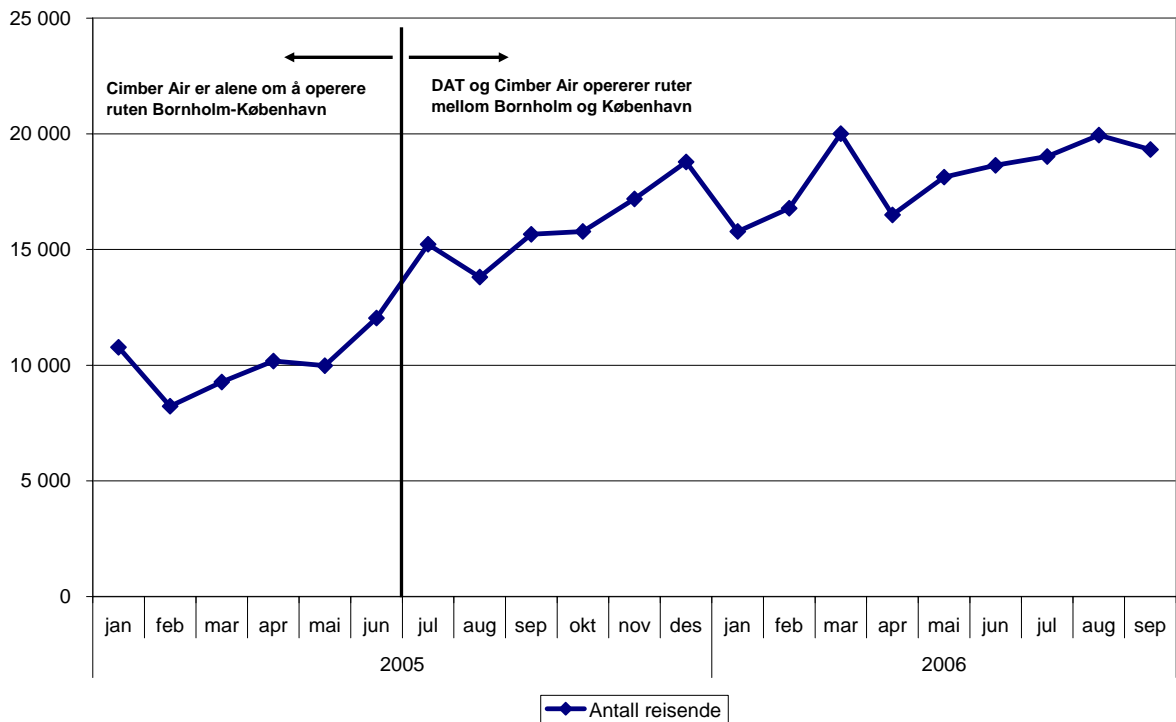
Utviklingen i antall passasjerer som reiste på innenriksruter til og fra Bornholm lufthavn er vist i Figur 3-24.

Figuren viser at det var nedgang i innenrikstrafikken på Bornholm lufthavn i perioden 1999 til 2004. Trafikktallene viser at det i 2005, det året DAT startet å trafikkere lufthavnen, var en vekst i antall passasjerer på 33 % i forhold til året før. Den kraftige veksten vil til en viss grad kunne knyttes til DAT sin oppstart av flygninger til Bornholm, og den påfølgende priskrigen mellom DAT og Cimber. I følge salgs- og markedsjef i Cimber Air, Bjarne Rasmussen, førte priskrigen til økt reiseaktivitet blant allerede eksisterende flykunder, og til at personer som tidligere hadde benyttet ferger og bil nå i større grad begynte å benytte fly.



Figur 3-24: Utvikling i antall reisende innenriks til/fra Bornholm lufthavn i perioden 1999-2006.

Ved å studere den månedlige utviklingen i antall reisende til og fra Bornholm lufthavn i 2005 og 2006 får vi frem et mer detaljert bilde av utviklingen i antall reisende.



Figur 3-25: Månedlig utvikling i antall reisende til/fra Bornholm lufthavn i 2005 og 2006.

Det fremkommer av Figur 3-25 at utviklingen per måned er mer volatil enn når en ser på den mer langsiktige utvikling fra år til år, men tendensen er klar. Etter at DAT startet sine flygninger, i juli 2005, har det vært en kraftig vekst i antall reisende.

3.10.3 Prisutvikling

I den første tiden etter at DAT startet flygninger på Bornholm opererte selskapet med svært lave priser. Denne prispolitikken førte til en kraftig vekst i antall reisende med fly mellom Bornholm og København. Økningen i antall reisende skyldtes både økt reiseaktivitet blant eksisterende flybrukere og at reisende som tidligere hadde benyttet ferje og bil, nå begynte å fly.

Den aggressive prisingen av billetter førte også til at DAT "stjal" reisende fra Cimber Air. Når antall reisende med Cimber Air ble redusert førte dette til endringer i hvor mange billetter selskapet fikk solgt av ulike billett-kategorier. Andelen billetter som ble solgt til rabattert pris økte, noe som medførte at gjennomsnittsprisen på billettene Cimber Air solgte gikk ned.

Ved oppstart hadde DAT 3 daglige rundturer til/fra København. Etter kort tid økte selskapet dette antallet til 4. Selskapet opprettholdt denne frekvensen til mars/april 2006 da selskapet reduserte antall rundturer til kun én per dag. Cimber Air på sin side har holdt antall daglige avganger konstant på seks helt siden selskapet startet flygninger på den aktuelle strekningen i 2000. Det at DAT valgte å redusere sitt tilbud på strekningen vil kunne forventes å føre til redusert konkurransen på strekningen, som i sin tur vil gi høyere priser og en nedgang i antall reisende med fly mellom Bornholm og København.

Det tok da heller ikke lang tid, fra DAT reduserte antall flygninger, før administrerende direktør i Cimber Air Jørgen Nielsen i et intervju med Danmarks Radio 27. april 2006 (www.dr.dk) opplyste at billettprisene på ruten Rønne-København ville stige. Nielsen sin forklaring på hvorfor prisene ville stige var at selskapets hadde fått økte kostnader til flybensin. DAT-direktør Jesper Rungholm opplyste på sin side, i et intervju med Bornholm Tidende den 25. mars 2006 (www.turismenydeher.dk), at lav kabinfaktor på strekningen Rønne-København ville føre til høyere billettpriser på strekningen.

På bakgrunn av den nære historie på strekningen Rønne-København fremkommer det at når konkurransen tiltar, som da DAT startet flygninger på Bornholm, går billettprisene ned og antall reisende opp. Som følge av at DAT i mars/april 2006 valgte å redusere antall daglige rundturer på strekningen fra 4 til 1 ble konkurransen svekket, og ledelsen i DAT og Cimber Air har begge, med ulike begrunnelser, signalisert at prisene vil stige i tiden som kommer.

Danske myndigheter har også iverksatt tiltak som er med på å bedre konkurransekraften til flyselskapene som har flygninger på Bornholm. Den 1. januar 2006 reduserte myndighetene en ekstra passasjeravgift som ble innført i 1991, og som i 2005 var på 75 DKK per passasjer per avgang, avgiften ble fjernet den 1. januar 2007. På Rønne lufthavn blir det heller ikke innkrevd lufthavnslett.

3.10.4 Oppsummering

Vi har i dette avsnittet sett nærmere på forholdene på Bornholm lufthavn, der DAT og Cimber Air, siden 1. juli 2006, har konkurrert om reisende som skal til og fra København. I etterkant av DAT sin etablering kunne det observeres en sterk vekst i antall flybevegelser og antall passasjerer som reiste til og fra Rønne lufthavn. Vi har også sett at DAT etter å ha vært oppe i 4 daglige rundturer til/fra København nå er nede i 1 daglig rundtur og at det fra både Cimber Air og DAT sin ledelse har blitt antydnet at prisen på flybilletter mellom Bornholm og København vil komme til å stige i tiden som kommer.

4. KONKLUSJON OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Vi vil i dette kapittelet trekke noen konklusjoner knyttet til gjennomgangen av de tre ulike casene. Som vi presiserte i kapittel 1, har vi fokusert på 4 ulike lufthavner og flyruter med forskjellige ”rammebetingelser”.

- Hammerfest lufthavn og flyruten Hammerfest-Tromsø, er ikke en del av FOT-rutesystemet, og opereres kun av Widerøes flyveselskap. I praksis står vi her overfor en monopolsituasjon, der ruteopplegg og prissetting fastsettes av operatøren etter rent kommersielle vurderinger.
- Lufthavnene i Florø og Førde med flyruter til både Bergen og Oslo. Dette er flyruter som er inkludert i FOT-rutesystemet, og således ruter der operatører hvert tredje år må konkurrere om å få enerett til å betjene rutene. Vi står altså overfor en situasjon med konkurranse *for* markedet. Flyrutene til/fra Florø betjenes av Danish Air Transport (DAT), mens flyrutene til/fra Førde betjenes av Widerøes flyveselskap.
- Lufthavnen på Bornholm med flyruten til/fra København (Kastrup). Dette er en flyrute som i 2007 betjenes av 2 operatører, Cimber Air og DAT, som konkurrerer om passasjerene. Vi står altså overfor en situasjon med konkurranse *i* markedet.

Markedssituasjonene beskrevet ovenfor kan således betegnes: Monopol, anbudskonkurranse og markedskonkurranse.

I rapporten har vi beskrevet og analysert følgende forhold rundt de aktuelle casene:

- Konkurransesflater mot andre transporttilbud.
- Rutetilbudet og utviklingen i dette.
- Takster og takstutvikling.
- Antall fraktete passasjerer.

I Tabell 4-1 har vi sammenlignet noen sentrale forhold knyttet til de aktuelle lufthavnene og flyrutetilbudet fra disse.

De ulike forholdene som stikkordsmessig sammenlignes i tabellen, er nærmere kommentert inne i rapporten. I forhold til betydningen av konkurranse, er det vanskelig å trekke svært bastante konklusjoner ut fra de tre casene, da det er så mange forhold ved de 4 aktuelle lufthavnene som er forskjellige, og som er vanskelig å korrigere for – blant annet ulikt befolkningsgrunnlag, næringsstruktur og konkurranseflater mot andre transportmidler.

Tabell 4-1: Sentrale forhold ved lufthavnene i Florø, Førde, Hammerfest og Bornholm og flyrutetilbudet til/fra lufthavnene.

	Lufthavn/strekning			
	Florø - Bergen/Oslo	Førde - Bergen/Oslo	Hammerfest-Tromsø	Bornholm-Kastrup
Konkurransesituasjon	Anbudskonkurranse	Anbudskonkurranse	Monopol Widerøes flyveselskap	Markedskonkurranse mellom DAT og Cimber Air
Antall innbyggere i influensområdet	16 255	29 606	10 561	47 000
Konkurranseflater mot andre transportmidler	Bergen: Middels Oslo: Liten	Bergen: Middels Oslo: Liten	Liten	Sterk
Rullebanelengde	1 200 m	893 m	831 m	2 000 m
Tilbudte seter i 2006 ²¹	4 784	2 847	4 173	6 042
Antall passasjerer i 2006	104 162	69 732	108 757	219 005 ²²
Enkeltreiser per innbygger	6,4	2,4	10,3	4,7
Regularitet 2006	98,5 %	96,8 %	96,4 %	100 % ²³
Andel fullprispilletter solgt i 2003	Bergen: 60,8 % Oslo: 28,6 %	41,3 %	-	-
Realiserte gjennomsnittspriser 2003	Bergen: 731 kr Oslo: 690 kr	Bergen: 877 kr Oslo: 761 kr	820 kr	-
Fullpristakster 2006 (NOK)	Bergen: 987 kr Oslo: 1 607 kr	Bergen: 987 kr Oslo: 1 607 kr	1679 kr	DAT: 715 kr Cimber Air: 1 375 kr
Takstutvikling	Følger KPI	Følger KPI	Sterk økning i fullpristakster	Betydelig nedgang i gjennomsnittspriser da DAT etablerte ruter.

Det vi generelt kan si ut fra tabellen, og generell markeds- og konkurranseteori, er at en monopolsituasjon med liten konkurranseflate mot andre transportformer, trekker prisene opp og tilbudet ned (det siste er imidlertid ikke mulig å lese ut fra tabellen). Videre gir rullebanelengder på 1 200 m eller mer, muligheter til at operatører med andre flytyper enn Dash 8 (over 30 seter), kan betjene lufthavnen. Forlengelsen av Florø lufthavn og splittingen av Florø og Førde i 2 ruteområder i 2000, medførte at to nye aktører kom på banen, Coast Air og DAT. Dette har skjerpet konkurransen mellom lufthavnene og virket positivt på takstutviklingen, spesielt tilgangen på rabatterte billetter. Når det gjelder Bornholm, og konkurransen om flypassasjerene her, ble det en betydelig prisnedgang ved at antall rabatterte billetter økte da DAT etablerte ruter i konkurranse med Cimber Air. Økt kapasitet og lavere priser økte også etterspørselen etter flyreiser.

Nedenfor har vi på bakgrunn av informasjon fra media og ulike næringslivsaktører på de aktuelle stedene knyttet en del tilleggskommentarer til forholdene på de enkelte lufthavner.

²¹ Per uke, tur-retur.

²² Innenriks flygninger til/fra Bornholm.

²³ Basert på trafikken i perioden juni-august 2006.

4.1 FLORØ/FØRDE²⁴

I den første anbudsrunder (1997-2000) var flyrutene til/fra Florø og Førde samlet i ett ruteområde, der også lufthavnene i Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda inngikk. Alle rutene ble betjent av Widerøes flyveselskap. I den andre anbudsrunder (2000-2003) ble ruteområdet delt, og rutene til/fra Florø og Førde ble skilt ut i egne ruteområder da Samferdselsdepartementet så muligheten til å få reell konkurranse på rutene til/fra Florø etter at rullebanen var blitt utvidet til 1 200 meter. Coast Air vant tilbudet på Florø og betjente rutene fram til DAT overtok 1. april 2003. DAT vant også siste anbudsrunder, og skal drive rutene fram til 31. mars 2009.

FOT-rutene til/fra Florø illustrerer godt hvilken betydning rullebanelengde har for konkurransen, da banelengder på 1 200 meter eller mer gir muligheter til bruk av flere forskjellige flytyper, noe som gjør det aktuelt for flere selskap å konkurrere om oppdragene.

I følge våre informanter var det en del negative erfaringer fra de årene Coast Air betjente rutene til/fra Florø. Dette skyldtes blant annet at selskapet sannsynligvis hadde forregnet seg i tilbudet slik at tilskuddet ble i minste laget. Dette førte til at selskapet tapte penger og la seg på en defensiv strategi der mye av fokuset ble rettet mot kostnadsreduksjoner. Dette resulterte blant annet i dårlig regularitet på grunn av mangel på reservefly. Tidligere direktør i selskapet Inge Sundfjör påpeker i denne forbindelse at det statistikk materialet som følger med anbudsutlysningene er for dårlig, noe som sammen med korte anbudsperioder på 3 år, gir nåværende operatør en betydelig fordel i anbudskonkurransen.

Da DAT overtok rutene til/fra Florø i 2003, førte dette i følge våre informanter til et ”positivt løft” for rutene til Bergen og Oslo. Selskapet satset offensivt på å øke trafikken blant annet gjennom å tilby rimelige billetter i et omfang som gjorde dem rimelig lett tilgjengelig. I selskapet var man også lydhøre overfor det lokale næringslivet i tilknytning til rutejusteringer, og det ble også sydd sammen spesielle tilbud i forbindelse med større konferanser og kulturarrangement i kommunen. Det hevdes også at Widerøes flyveselskap justerte sitt tilbud (spesielt takstene) på flygningene til/fra Førde, for å møte den økte konkurransen fra naboflyplassen i Florø. I en lederartikkel i Firda 25. februar 2004, i underkant av ett år etter at DAT begynte å trafikere Florø lufthavn, stod det at *”konkurransen fra DAT har ført til at også Widerøe måtte sette ned prisene sine for at ikke flere kunder skulle velge DAT”*. Artikkelen fremhever en av de viktigste konsekvensene som inntreffer når en er i stand til å skape konkurranse innenfor luftfarten: prisene faller.

Det er imidlertid ikke udelte positivt at et ruteområde deles, og at ruteføringen således blir endret, da dette innebærer endring i frekvenser, kapasitet og mindre muligheter til å benytte fly til ”korte” reiser. For de fleste reisende ble imidlertid endringen i ruteføring positivt mottatt.

Oppsummert kan en si at caset Florø/Førde på en god måte illustrerer hva økt rullebanelengde betyr for konkurransen om tilbudene. Konkurranse skjerper tilbyderne, og innebærer under ellers like forhold et bedre tilbud til brukerne samt naturlig nok også lavere tilskudd da anbudsvinner er den som krever minst økonomisk kompensasjon fra staten.

²⁴ Avsnittet er delvis basert på intervjuer med rådgiver Idar Moe i Sogn og Fjordane fylkeskommune samt havne- og næringssjef Eivind Hjellum i Flora kommune.

4.2 HAMMERFEST

I forhold til næringslivets erfaringer med flyrutetilbudet mellom Hammerfest og Tromsø, har vi innhentet synspunkter fra leder i Petro Arctic næringsforening²⁵ Ole Martin Olsen og informasjonsdirektør Sverre Kojedal i Statoil Snøhvit Hammerfest.

Utfordringen knyttet til bruken av Hammerfest lufthavn og flyrutetilbudet til/fra Tromsø kan oppsummeres i tre hovedpunkter: Regularitet, kapasitet og pris.

Regularitet. Det påpekes at regulariteten på Hammerfest lufthavn er dårlig, og at den er blitt betydelig dårligere etter at Luftfartstilsynet 2. mai 2005 innførte strengere operative begrensninger på lufthavnen på grunn av en ulykke med en Dash-8 maskin. Videre har selskapet i perioder hatt problemer med å skaffe nok piloter, crew og fly, slik at mange avganger har blitt innstilt på grunn av forhold som utelukkende kan tilskrives operatøren. Dette har ført til økt usikkerhet hos brukerne, og delvis ført til at Alta lufthavn benyttes i større grad. Kjøretiden mellom lufthavnene er ca. 2 timer på sommerføre. Om vinteren kan turen ta lengre tid, da det ved dårlig vær kan være kolonnekjøring på E6 over Sannalandet. For næringslivet innebærer bruk av Alta lufthavn økt tidsbruk og utgifter i form av kjøretøykostnader og parkeringsutlegg ved Alta lufthavn. De strengere operative begrensningene fører i en del tilfeller til at flyet ikke kommer ned på Hammerfest lufthavn, slik at det lander i Alta. Passasjerene som skal til Hammerfest blir da fraktet i buss.

Dårlig regularitet innebærer også at mange av de store entreprenørene som deltar i utbyggingen av Snøhvit, benytter charterfly eller ordinære rutefly til/fra Alta. Dette gjelder for eksempel Aker. Transporten til/fra Alta skjer da enten med chartret buss eller hurtigbåt. For en organisasjon som driver et stort utbyggingsprosjekt, er forutsigbarhet og god regularitet på transportene særdeles viktig. For at entreprenørene skal kunne ha en effektiv logistikk, er de helt avhengige av å kunne fly personell inn og ut på bestemte tidspunkt. Dette er vanskelig derom en kun skal basere seg på bruk av Hammerfest lufthavn.

Kapasitet. Kapasiteten (antall frekvenser) er økt noe i takt med økningen i etterspørselen. Dette har skjedd etter konkrete ønsker fra Statoil. I oktober 2006 er det 9 daglige rundturer, der første avgang fra Hammerfest er kl. 07.23 og siste avgang er kl. 23.08. Fra Tromsø er første avgang kl. 08.10 og siste avgang kl. 22.23. I og med at hvert fly maksimalt tar 39 passasjerer, blir det ofte kapasitetsproblemer på de mest populære avgangene om formiddagen fra Hammerfest og om ettermiddagen fra Tromsø.

Takster. En fullt fleksibel billett (inkl. avgifter og lavste servicegebyr) kostet i november 2006 1 694 kr en vei. Billetter med høyeste rabatt (happy) kostet 496 kr en vei. I følge Petro Arctic er rabatterte billetter i svært liten grad tilgjengelig, og kun på ukurante avganger. Dette gjør at reisekostnadene for næringslivet blir uforholdsmessig høye.

Oppsummert kan vi si at Widerøes flyveselskap har utnyttet sin posisjon som eneste operatør mellom Hammerfest og Tromsø til å øke takstene i et marked som i takt med økt næringsaktivitet knyttet til Snøhvitutbyggingen, er blitt mindre prisfølsomt. På grunn av innspill og ønsker fra en stor flybruker (Statoil), økende etterspørsel og delvis tiltakende konkurranse fra Alta lufthavn, har kapasiteten på ruten blitt økt.

²⁵ Petro Arctic ble etablert i 1997. Foreningen samarbeider nært med Statoil, kommunale og regionale myndigheter og ikke minst kontraktører og underleverandører. Foreningen har pr. september 2006 ca. 360 medlemsbedrifter fra Finnmark, Troms og Nordland.

4.3 BORNHOLM

Før Cimber Air startet flygninger på Bornholm i 2000, var det Maersk Air (nå Atlantic Air) som drev flygninger mellom Rønne og København. Cimber Air har helt fra starten i 2000 hatt 6 daglige rundturer mellom København og Rønne. Da DAT startet flygninger 1. juli 2005 foretok Cimber ingen endringer i sitt ruteprogram. De har hele tiden benyttet flytypen ATR 42 og 72 med henholdsvis 50 og 70 seter. På anslagsvis 80 % av flygningene benyttes det største flyet.

Da DAT startet flygninger på Bornholm, hadde de 3 daglige rundturer til/fra København. Etter kun kort tid økte de til 4 daglige rundturer. Denne frekvensen var uendret fram til mars/april 2006, da DAT reduserte tilbudet til kun en daglig rundtur. Cimber endret ikke sin prisstruktur på grunn av konkurransen. Dvs. at prisen på de ulike billettkategoriene forble uendret. DAT opererte i begynnelsen med svært lave priser, noe som medførte at antall reisende totalt med fly mellom Rønne og København økte betraktelig. I følge Cimber Air skyldtes mye av økningen nyskapt trafikk (delvis økt reiseaktivitet blant eksisterende flybrukere men ikke minst at personer som tidligere benyttet ferje og bil, nå begynte å fly). DAT stjal også en del passasjerer fra Cimber. Dette medførte at gjennomsnittsprisen på Cimber sine flygninger gikk ned i og med at en større andel billetter ble solgt til rabattert pris.

Cimber foretok en konkret endring i billettsalget da de fikk konkurranse fra DAT 1. juli 2005. Tidligere solgte selskapet kun enveisturer for den dyreste billett-kategorien (fleksible billetter). Høsten 2005 endret de praksis slik at enveisbilletter kunne kjøpes uavhengig av billett-kategori. Cimber er også med i SAS Eurobonusprogram, slik at kundene opptjener bonuspoeng på alle flygninger med selskapet, også innenlands i Danmark. Dette, sammen med at selskapet har flere ruter mellom Kastrup og flere destinasjoner både i Danmark og andre steder i Europa, gir selskapet et konkurransefortrinn sammenlignet med DAT.

Et viktig endring i rammebetingelsene i dansk innenriks luftfart er bortfallet av den ekstra passasjeravgiften som ble innført allerede i 1991. I 2005 var avgiften på 75 DKK pr. passasjer. Passasjeravgiften innkreves pr. avreiste passasjer, noe som innebærer at det innkreves avgift 2 ganger for en tur-retur reise innenlands. Denne avgiften ble halvert 1. januar 2006, og ble helt fjernet 1. januar 2007. Dette gir selskapene muligheter til å tilby billigere flybilletter, noe som vil styrke flyets konkurransekraft i forhold til bruk av bil/ferge til/fra Bornholm. Det innkreves heller ingen lufthavns-katt på Rønne flyplass, noe som gjøres på alle andre danske lufthavner. På de andre danske lufthavnene ligger denne skatten på mellom 100 DKK og 150 DKK per avgang og landing. Fravær av flyplasskatt er naturlig nok også noe som styrker flyets konkurransekraft mot andre transportmidler.

Oppsummert kan vi si at caset Bornholm og flyrutene til/fra København, godt illustrerer hva en direkte markedskonkurranse betyr for tilbud, kapasitet og takstene. Caset viser også de utfordringene en nykommer møter når han skal konkurrere med et etablert nettverksselskap med et godt utbygd rutenett.

4.4 SENTRALE BETINGELSER FOR ØKT KONKURRANSE OM FOT-RUTENE

Ut fra de erfaringene en sitter igjen med etter at anbudsutlysningene på det regionale flyrutenettet startet i 1997, er det spesielt 4 sentrale tiltak som vil kunne bidra til økt konkurranse om anbudene på FOT-rutene.²⁶ Dette er:

- *Lengre rullebaner.* I de tilfeller der mer enn ett selskap har lagt inn tilbud, har det vært når rullebanelengden har vært 1 200 meter eller mer (jf. Florø) eller der det ikke har vært stilt krav om fly med minst 30 seter og trykkabin. Rullebanelengder på over 1 200 meter gjør det mulig å operere på lufthavnen med flere flytyper i Dash 8 størrelsen, eksempelvis ATR 42 som DAT benytter på Florø. Rullebaneforlengelser er dyrt, og må diskuteres i sammenheng med framtidig flyplasstruktur.
- *Mindre fly.* Dersom en ikke gjør noe med rullebanelengden kan en oppnå økt konkurranse om anbudene ved å tillate bruk av mindre fly. Dette har blant annet vært gjort ved anbudsutlysningene i Narvik og på Røst. Her kom Kato Airline inn med flytypen Dornier 228, et 15 seters fly uten trykkabin. Bruk av mindre fly reiser naturlig nok spørsmål knyttet til kvalitet. Samtidig er det rimeligere å operere små fly vs. større fly, noe som gir muligheter for kostnadsreduksjoner eller flere frekvenser for samme kostnad.
- *Mindre anbudspakker.* Jo mindre ruteområdet som legges ut å anbud er, desto lettere er det for små operatører å komme inn. Ulempen ligger i problemer med å få tatt ut eventuelle stordriftsfordeler samt mulige koordineringsproblemer og økt administrativt arbeid knyttet til anbudsutlysningene.

I tillegg til punktene ovenfor er det også andre forhold som vil kunne ha betydning for antall tilbydere:

- *Anbudsperioden.* I dag er maksimal anbudsperiode 3 år. Dette oppfattes av nye operatører som en svært kort periode i forhold til de investeringer i fly, mannskap, opplæring etc. som må gjøres for å kunne starte flygninger. EU-kommisjonen (Direktoratet for energi og transport) foretar for tiden et "lett" revisjon av PSO-reglene.²⁷ Det ligger an til at maksimal anbudsperiode øker til 4 år (5 år i "ultra perifere" regioner). Dette reduserer risikoen for å gå inn i et nytt marked noe, og vil være et bidrag som isolert sett kan øke interessen for å legge inn bud på FOT-rutene. Nå er det imidlertid ikke utelukkende positivt med lange anbudsperioder, da tilbudet vil være låst i perioden, og endringer kun vil kunne skje gjennom reforhandlinger av kontrakten. Dette vil normalt sett bli dyrt for oppdragsgiver (Samferdselsdepartementet).
- *Markedsinformasjon.* Detaljert, pålitelig og oppdatert informasjon om kundegrunnlaget og inntekspotensialet på anbudsrutene er viktig for å redusere risikoen for nye aktører som ønsker å legge inn bud. Usikkerhet knyttet til inntektssiden gjør at selskapene må legge inn en risikopremie i sine tilbud, noe som favoriserer eksisterende operatør som naturlig nok sitter på den aller beste informasjonen. Å sikre god rapportering fra operatørene samt bearbeide og presentere statistikken på en god måte, er således viktig for å kunne sikre nykommere markedskunnskap på mest mulig like vilkår i forhold til eksisterende operatør.

²⁶ En oppsummering av sentrale erfaringer fra anbudsutlysningene er gitt i Lian m.fl. (2005).

²⁷ PSO = Public Service Obligation, oversatt til FOT (Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting) på norsk.

- *Kontraktstype.* Dagens kontrakter på FOT-rutene er nettokontrakter der operatøren har alt markeds- og inntektsansvaret. Kompensasjonsbehovet til en operatør vil således være forventede kostnader ved å operere anbudsrutene fratrukket forventede trafikkinntekter samt et påslag for fortjeneste. Denne kontraktstypen gir operatørene incitament til å øke trafikkinntektene gjennom å skaffe flere kunder, men innebærer samtidig økt risiko for økonomisk tap dersom etterspørselen skulle svikte. I bussdriften utlyses tilbud nesten utelukkende ved bruk av bruttokontrakter; dvs. at oppdragsgiver har markeds- og inntektsansvaret og således markedsrisikoen. En fordel med bruttokontrakter er at operatørene slipper markedsrisikoen, noe som har vist seg å øke antall tilbydere ved anbudsutlysninger. Ulempen er imidlertid at operatørene ikke skal forholde seg til et marked, men kun konsentrere seg om den praktiske gjennomføringen av selve transportene. Dette innebærer et rent kostnadsfokus. Flymarkedet og etterspørselen her er imidlertid lang mer komplisert enn hva som er tilfelle i lokal busstransport. Dette taler klart mot denne type kontrakter.

Det er mange forhold som påvirker hvor mange aktører som ønsker å legge inn bud ved anbudsutlysninger. I forhold til det regionale flyrutenettet i Norge vil det viktigste være å rette fokus mot infrastrukturen. Gitt dagens lufthavner og lufthavnstruktur, vil økt konkurranse i praksis kun oppnås gjennom å senke kravet til flystørrelse. Dagens og ikke minst fremtidens flybrukere stiller stadig større krav til kvalitet og komfort, noe som vanskelig kan forenes med mindre fly. Dagens regionale lufthavner ble planlagt og bygget på 1960- og 1970-tallet for en flytype som i dag står på museum. Det er derfor på høy tid at framtidens lufthavnstruktur settes på dagsorden og at en ser denne strukturen i sammenheng med det veisystemet som skal knytte befolkningen til de ulike lufthavnene.

REFERANSER

Amundsveen, R (2004): Hva betyr konkurranse for effektiviteten i flyrutemarkedet? En empirisk casestudie av konkurransesituasjonen i flyrutetilbudet mellom Bodø-Oslo og Tromsø-Oslo i perioden 2000-2003. Masteroppgave, Handelshøgskolen i Bodø.

Avinor (2004), Bakgrunnstall benyttet til utarbeidelse av "Reisevaner med fly 2003" (Denstadli, J. M. m.fl. (2004)).

Bråthen, S (2003): Luftfartens rolle i regional samferdsel. Vedlegg til etatenes planforslag til Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Denstadli, J. M. (2004): Reisevaner med fly 2003. TØI-rapport 713/2004. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Helgheim, B. I. (2002): Norsk luftfart: Avgifter og elastisiteter. Masteroppgave i logistikk og transportøkonomi, Molde.

Lian m.fl. (2005): Målrettet bruk av konkurranseutsetting av persontransport innen lokal kollektivtransport, jernbane og luftfart. TØI rapport 787/2005. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Rådsforordning 2408/92: Rådsforordning av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet. Rådsforordningen er lagt ut på Samferdselsdepartementet sine hjemmesider på adressen:

(<http://aad.dep.no/odinarkiv/norsk/bondevikI/sd/dok/028005-990069/dok-bn.html>)

Nedlastet 7. november 2006.

Samferdselsdepartementet (2002): Anbudsinnydelse, Ruteflyginger i Norge 1. april 2003-31 mars 2006. Det kongelige Samferdselsdepartement, Oslo.

Samferdselsdepartementet (2005): Anbudsinnydelse, Ruteflyginger i Norge 1. april 2006-31. mars 2009. Det kongelige Samferdselsdepartement, Oslo.

Solvoll, G og Lian J I (2005): Regional luftfart i nord. Konsekvenser av dagens takstpolitikk og nye sikkerhetskrav. Handelshøgskolen i Bodø.

Strand, S. (1995): Trafikkpotensialet for norske flyplasser. TØI-rapport 293/1995. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Tretheway og Oum, 1992; "Airline Economics: Foundations for Strategy and Policy", Centre for Transportation Studies, University of British Columbia, Vancouver, Canada.

Internettadresser:

www.airlift.no

www.avinor.no

www.bornholm.dk

www.dr.dk

www.dsb.dk

www.firda.no

www.firdaposten.no

www.flora.kommune.no

www.nbe.no

www.ruteinfo.net

www.slv.dk

www.ssb.no

www.turismenyheder.dk

www.visveg.no

www.177troms.no