

Fagmøte NBTA 16 sept 2008 på Gabelshus Hotel

Oljeprisen og andre kostnader driver fram endringer hos flyselskapene. Hva blir prislappen for din bedrift?

'En analytikers betraktning om flyselskapenes bærekraft i vanskeligere tider', v/ redaktør TRYGVE LARSEN, spesialist på reiseliv.

Det makroøkonomiske bildet. Finanskrisen.

- *Konsolideringen/avskallingen. Noen spår flere titalls lavprisaktører lander for godt.
 - *Lufthansa/SAS. Overtar de Brussels Airlines?
 - *Alitalias skjebne?
 - *Transportøkonomisk institutts ferske tall viser at antall passasjerer er firedoblet ifølge dagens Aftenposten.
- Petter Jansens tese: Årlig vekst i luftfart lik 2 ganger BNP-veksten.

Vårt hjemlige marked

- *To store aktører. Noe vinge mot vinge på de tre store rutene. SVG, BGO og TRD. Det alt vesentlige av inntjeningen på innenriks er her. TOS, BOO, AES, KRS med mer er mer marginal business. Av de tre store er SVG til tider det vanskeligste grunnet mye rabatter til selskaper med storforbrukeravtaler.
- *Drømmen: Kostnadsnivået til Norwegian og Revenue Managementsystemene til SAS. Optimix. Dette hadde blitt en særdeles lønnsom virksomhet.
- *Har priselastisiteten gått for langt? Trolig. 300 kroner er for lavt.
- *Innenriksaktørene har gode slinge-programmer og god flåteutnyttelse.

*Oljeprisen er og blir en utfordring. Fallet er trolig bare midlertidig. Det er mellom rundt 15.000 maskiner med over 100 seter i trafikk i dag ifølge tall fra Back Aviation Services Airclaims. Nye maskiner har et forbruk som ligger mellom 20 og 30 prosent lavere enn hva tilfellet er for eldre maskiner.

Til sammenlikning finnes det rundt 800 millioner biler globalt.

Struktur

- *SAS International genererer en feed tilsvarende 25 B737.
- *Hva gjør Lufthansa ved overtagelse av SAS? Frankfurt/München. København, Stockholm, Oslo?
- *Vanskelig med long haul lowcost. Rullebaner, flåteutnyttelse, terminaler. Rutebilstasjon.
- *Alliansene fortsatt viktige, men kanskje ikke så mye for bonus lenger? Mer for samordning av rutenett. Betydlige synergier også på fuel-innkjøp og terminalsamarbeid med mer.
- *Amerikanske selskapet har flyttet mye av innenrikskapasiteten over på Nord-Atlanteren. Bedre yield. Liberalisert marked. Open Skies

Behov for nye flytyper med lavere setekilometerkostnad/vedlikehold og fuel-forbruk.

Mange nye widebody. Siste narrowbody A320 i 1988. B737 er grunnleggende en maskin fra 1960-tallet.

Noen nye regional jets, men langt fra nok. Nisjemarked

A330/340, B777, A380, Dreamliner og A350. Alle widebodies.

Kompositter. Ingen nye narrow. Problemer med cycles/kompositt.

Verdikjeden: Flyselskapene tjener minst og får mest kjeft. "Alle" de andre stikker av med store fortjenestemarginer. Leasingselskaper, flyplassoperatører med mer. Et tankekors.

Store flyplassoperatører som eksempelvis BAA og Fraport opererer med driftsmarginer på mellom 25 og 35 prosent.