

Norsk luftfart og konkurransekraften

Torbjørn Lothe, Administrerende direktør NHO Luftfart, 18. mai 2017



Hvilke overordnede utviklingstrekk ser vi i internasjonal luftfart (det store bildet)?

- Nedbygging av markedsregulering
- Flere konkurrenter – mer konkurranse
- Konsolidering
- Mer differensierte produkter
- Et "nytt" kostnadsfokus
- Multinasjonale selskaper
- Oppsplitting av tradisjonelle flyselskaper (spesialisering)
- "Utflagging" – lokalisering i nye markeder
- Mer fleksible bemanningsformer (etter markeds- og sesong variasjoner)
- "Løsere eierskapsformer" av fly og materiell
- Outsourcing av støttefunksjoner
- Innovasjon – automatisering og digitalisering

Lavere etableringsbarrierer, økt konkurranse og et mer effektivt transportsystem

Globalisering



Kjennetegn på endret/økt konkurranse

- Kommer utenfra og har lite å tape
- Fjerner kjent/ukjent ineffektivitet
- Utvider markedet
- Adresserer den mest lønnsomme delen av verdikjeden
- Skaper en enklere kjøps-/handleopplevelse
- Reduserer kostnader
- Tar betalt for effekt – for det produktet du ønsker

Utfordringer med globalisering – fra et norsk perspektiv

- Norske selskapers mulighet til likeverdig markedsadgang/vilkår (formelt og reelt)
- Internasjonale teknisk/operative rammebetingelser
 - Normer/regelverk
 - Tilsyn
- Nasjonalt kostnadsnivå
 - Kostnader som er lik for alle (i samme marked)
 - Kostnader vi tar med i "ryggsekken"
 - Kostnader som er ulike/diskriminerer mellom aktører i samme marked

I dette bildet - hva vil norske myndigheter med norsk luftfart?

- Vekst og utvikling
 - Bedre flyrutetilbud
 - Liberale markedsavtaler
 - Utbygging av lufthavnkapasitet (eks Gardermoen)
 - Mer liberale tax free regler
 - Nye flyplass prosjekter
 - Satsing på norske arbeidsplasser/kompetanse
 - Satsing fagutdanning (4 landslinjer)
 - Bedre studiefinansiering pilotutdanning
 - Mindre kryss-subsidiering
 - Forståelse for luftfartens samfunnsmessige betydning
- "Mindre av det som forurenses"
 - CO2 avgift
 - Flypassasjeravgift
 - Økt moms
 - Diskusjon om avvikling tax free
 - Miljøregulering
 - Begrense kapasiteten til luftfarten (eks 3 rullebane GEN)
 - Mer kryss-subsidiering
 - Aksepterer bortfall av norske arbeidsplasser
 - Rammebetingelser private flyskoler i Norge
 - Studiestøtte luftfartsfag
 - Rammebetingelser private flyplasser
 - Manglende forståelse for luftfartens samfunnsmessige betydning

Rammebetingelser for kommersielle regionaruter

Myndighetene har i de senere år forverret rammebetingelsene for regional luftfart som betjener kommersielle ruter i distrikts-Norge.

Dersom også ny passasjerskatt innføres vil eksempelvis kostnadene for en enkelt avgang mellom Bodø-Stokmarknes med 39 seters Dash-8 med 60% kabinfaktor øke med 52% målt mot 2014, jmf tabellen til høyre.

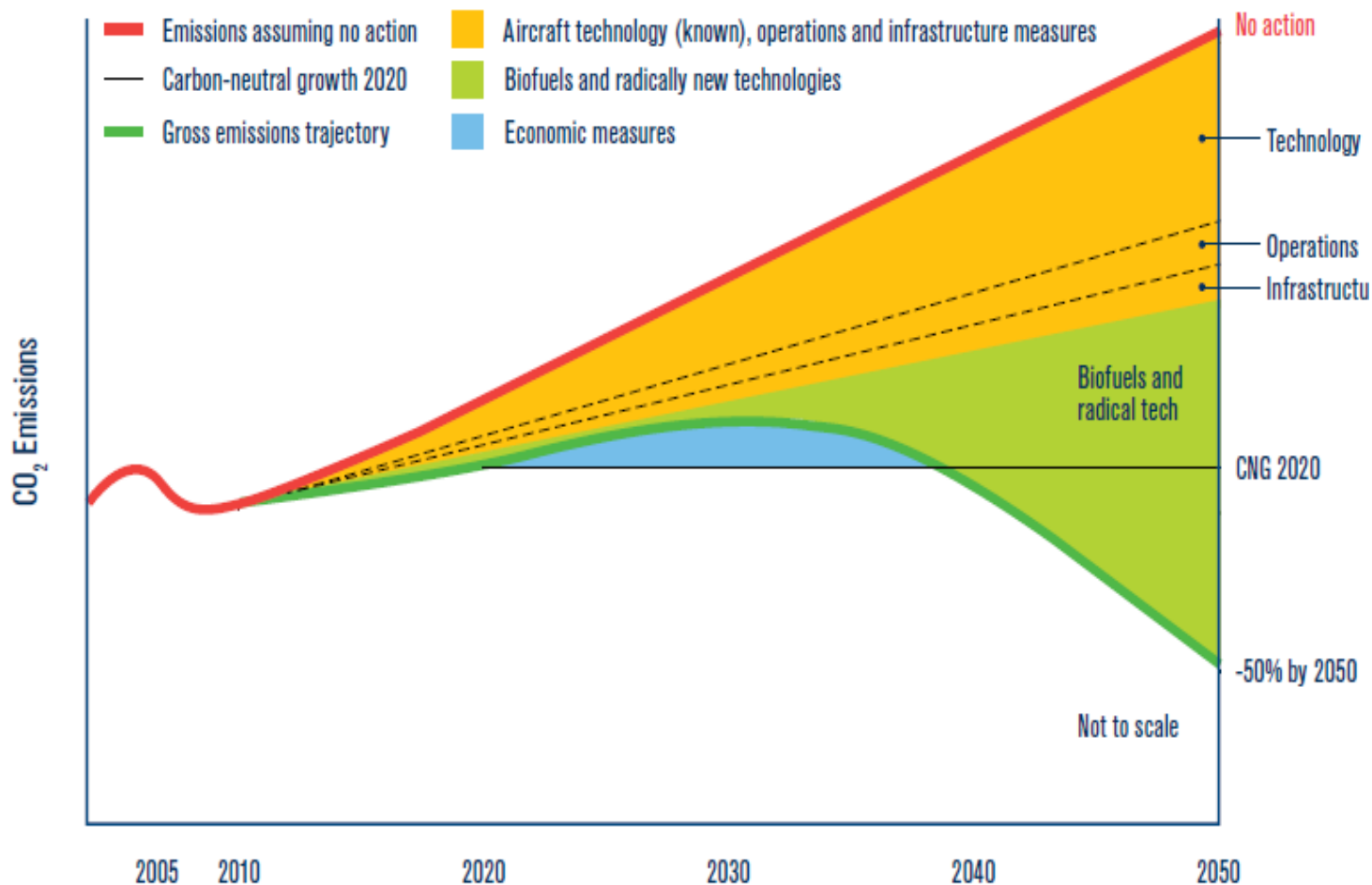
Tabellen inkluderer ikke bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift som fra juli 14 øker årlige kostnader med 10 mill for kommersielle ruter.

DH1 BOOSKN	2014	2015	2016
Startavgift	871	884	1.024
Passasjeravgift	1.193	1.264	1.264
Securityavgift	1.334	1.310	1.310
Terminalavgift	629	581	581
Underveisavgift	363	360	360
SUM AVINOR	4.390	4.399	4.539
Passasjerskatt	-	-	2.059
CO2-avgift	182	341	351
SUM SKATT	182	341	2.410
TOTALSUM	4.572	4.740	6.949
Per pax	195	203	297
Endr fra året før		7	94
%-økn fra året før		4	47
%-økn mot 2014			52

Luftfarten har en miljø- og omdømmeutfordring

- Mange tror luftfarten står for en stor andel av klimagassutslippene
- Klimakostnadene går opp
 - CO2 avgift
 - Flypassasjeravgift
 - Innstramning av kvotesystemet
- Politiske signaler om en mer grønn "skattepolitikk"
- Miljøpolitikk som virker kontra symbolpolitikk

Utslippene skal halveres innen 2050



Biodrivstoff

- Sertifisert i 2009 og 2011
- Luftfart har endelig et alternativ til fossilt drivstoff
- Kan blandes direkte i fossil fuel
- Ikke behov for tekniske tilpasninger fly og motorer
- Initiativ på alle kontinenter
- De største flyselskapene og flyprodusentene har tatt føringen
- Samarbeid i hele bransjen



Behov for finansiering av produksjon av biojetfuel i Norge

- *Vårt forslag: Avvikle/reducere CO2-avgiften – etabler innbetaling til et fond for å dekke differansekostnad biodrivstoff-fossilt drivstoff (teknologi-nøytralt)*
 - *Gi forutsigbarhet for produsenter*
 - *Gi grunnlag for langsiktige kontrakter*
 - *Må gi incentiver for mer effektiv produksjon over tid*
 - *"Bygge bro" mellom teknologi/kunnskap og kommersialisering*
 - *Gi økonomiske incentiver til innblanding for flyselskap*
 - *Likeverdige konkurransevilkår*

Hvordan omstiller luftfarten seg?

- Noen selskaper blir mer transnasjonale – ikke bundet til ett land (som tidligere)
 - Ny selskapsstruktur
 - Utlokalisering
 - Mer wet lease
- Lavere kostnader "i luften"
 - Færre livslange karrierer i kabin
 - Bruk av utenlandsk arbeidskraft
 - Nye og "løsere" tilsettingsforhold
- Outsourcing og automatisering på bakken
 - Teknisk
 - Handling
 - Lufthavn- og flysikring (RTS)
 - Security
- Markedsretting av lufthavn- og lufttrafikkjenesten
 - Politiske reformer
 - EU - økonomisk regulering
 - Mer markedsretting av lufthavnavgiftene
 - Konkurransenutsetting av tårn

I hvilke markeder kommer norske virksomheter og arbeidsvilkår under press

- I Norge
 - Norske selskaper må følge norske vilkår
 - Utenlandske kan etablere seg på norske vilkår eller starte "marginal" virksomhet fra hjemlandet
- EU/EØS markedet
 - Nasjonale rammebetingelser & vilkår
 - Mange rammebetingelser harmonisert
 - Lønns- og arbeidsvilkår ikke harmonisert
 - Skatte- og avgiftsordninger ikke harmonisert
- Tredje lands markedet (utenfor EU/EØS)
 - Mer og mer liberale markedsavtaler, eks "Open Sky" USA
 - Fremdeles mange bilaterale avtaler, men flere liberale
 - Grunnleggende spilleregler etter Chicago-konvensjonen
 - Men mye følger nasjonale reguleringer
 - Konkurransesulikheter pga nasjonale vilkår og kostnadsnivå

Behov for nytt/revidert avtaleverk med de ansatte

■ Endringer i tariffavtaler

- Arbeidstidsordninger
- Lønnsvilkår
- Pensjonsordninger
- Forsikringer & sosiale ordninger
- Tilsettingsvilkår

- i) Har partene en felles erkjennelse for behovet for endringer?*
- ii) Hvordan kan partene enes om fornuftige tilpasninger?*

Konkurransen i et mer og mer globalisert marked.....

- Norsk luftfart må evne å omstille/tilpasse seg
- Vi må utnytte våre komparative fortrinn
- Trenger gode og likeverdige rammebetingelser
- Myndighetene må satse på norsk luftfart
- Behov for en overordnet luftfartsstrategi – hva vil vi med norsk luftfart?



Takk for oppmerksomheten!



NHO
LUFTFART



Omstilling i Avinor

- Avinor Flysikring AS
 - (EU) regulering av underveisvirksomheten
 - Kommende konkurranseutsetting av tårn
 - Selskapet forbereder seg – omorganisering og teknologiutvikling
 - Bør skilles ut fra Avinor-konsernet
-
- Avinor Lufthavn
 - Stor markedsmakt
 - Regulering av Samferdselsdepartementet (som også er eier)
 - Positivt med moderniseringsprogram mv, men er det nok?

Norsk luftfart blir viktig også fremover

- Norge er avhengig av luftfart
- Avgjørende for bosetting & distriktpolitikk
- Avgjørende for konkurransekraften for norsk næringsliv
- Vil kreve mye norsk arbeidskraft & kompetanse
- Luftfarten blir fremtidens transportform
 - Mer klimavennlig (bærekraftige drivstoffformer)
 - Bruker ikke naturressurser
 - Mindre og mindre støy
 - Direkte og effektive ruteføringer
 - Fleksibel driftsform & høy kapasitetsutnyttelse
- Norsk luftfart har komparative fortrinn