

Alternative ruteopplegg for Finnmark og Nord Troms



Forord

Denne rapporten er laget av Gravity Consult AS på oppdrag av Samferdselsdepartementet. Den er forutsatt å være et internt arbeidsdokument og forutsetter at leseren er satt inn i saksforholdet. Denne rapporten skal være en støtte til arbeidet med neste anbudsinnbydelse om drift av kortbanerutene i Finnmark og Nord Troms fra april 2013.

Arbeidet har foregått i perioden november – desember 2011 og ble ferdigstillet medio februar 2012.

Høvik 14. februar 2012

Lars Draagen

Kjell Wilsberg

Innhold

0. Sammendrag	4
1. Bakgrunn	7
2. Faglig tilnærming	7
3. Videreføring av dagens struktur med samme flytype	10
3.1 Passasjerer og inntekter	11
3.2 Pris på videreføring av dagens struktur med samme flytype	13
3.3. Videreføring av dagens struktur med andre flytyper.	14
4. Forslag fra Finnmark fylkeskommune	17
4.1 Regionruter	17
4.2 Lokalruter Øst Finnmark	18
4.3 Lokalruter Vest Finnmark og Nord Troms	19
4.4 Vurdering av forslaget	21
4.4.1 Struktur	21
4.4.2 Overlappende ruteområder	22
4.4.3 Mangelfullt tilbud	23
4.4.4 Ressursbruk	23
4.4.5 Kostnader ved Finnmark fylkeskommunes forslag	25
5. Alternativt forslag	27
5.1 Prioriteringer	27
5.2 Ressurser	27
5.3 Struktur	27
5.4 Valg av baser	28
5.5 Passasjerstrømmene	28
5.6 Kostnader	29
5.7 Forslaget og krav i utlysningen for perioden 2010 – 2013	30
6. Oppsummering av alternativer	33

0. Sammendrag

Oppdraget

Samferdselsdepartementet skal i 2012 sende ut anbudsinnbydelse om drift av kortbanerutene i Finnmark og Nord Troms. I den forbindelse har Finnmark fylkeskommune utarbeidet et eget forslag til flyrutestruktur for Finnmark og Nord Troms. De ber Samferdselsdepartementet ta dette inn i utlysningen av anbud på drift av flyruter i dette området fra april 2013. Samferdselsdepartementet ønsker en vurdering av hva prisen i 2012 kroner bør være om dagens betjeningsmønster forlenges. De ønsker også å få en vurdering av forslaget til Finnmark fylkeskommune i forhold til gjennomførbarhet og pris. Endelig vil det bli utarbeidet et eget forslag som tar opp i seg elementer fra det nye forslaget, men som søker å eliminere de eventuelle svakheter som finnes.

Forlengelse med dagens struktur.

I inneværende periode drives alle rutene av Widerøes Flyveselskap med 39 seters maskiner. I perioden april 2010 – mars 2011 fløy det 143.549 passasjerer på dette rutenettet og passasjerinntekten til flyselskapet var 65,9 millioner. Dette passasjertallet er 7 % høyere enn det som var rapportert for perioden april 2008 – mars 2009. Tilsvarende var inntekten økt med 24 % i den samme perioden. Staten betalte et FOT – tilskudd på 200 millioner i kalenderåret 2011. I 2012 er det forutsatt 2 % flere passasjerer og en tilsvarende vekst i passasjerinntekten.

Widerøe har forbedret sitt totale driftsresultat for første halvår 2009 til første halvår 2011 fra 13 millioner til 218 millioner. Til media sier selskapets ledelse at dette skyldes et effektivt kostnadsprogram. I den samme perioden har selskapet også tatt over mange ruter fra SAS på Vestlandet, og det har gitt nye inntekter og positive skalaeffekter på kostnadssiden. Det er derfor forbundet med usikkerhet å estimere hvor stor del av resultateffekten som kan overføres til Finnmarksrutene. Med de passasjertall og inntekter som er forutsatt for 2012 burde tilskuddet bli 165 millioner i 2012 gitt at selskapet har et resultatmål på 7 %.

Om en konkurrent med 39 seters fly og 10 – 15 % lavere kostnad kom på banen ville denne aktøren kunne drive med et tilskudd som er 25 – 35 millioner lavere. Da er ikke effekten av konkurranse på aktørenes adferd tatt med.

En videreføring av dagens struktur med annen flytype vil måtte gjøres med en mindre flytype grunnet de korte rullebanene. Dagens struktur med en 19 seters maskin ville føre til at mange passasjerer må avvises. Om det settes inn en ekstra maskin og rutene langs kysten rettes ut ved at to fly erstatter dagens ene maskin, vil det tilbudet kunne forbedres og tilstrekkelig antall seter tilbys. Om det i tillegg tas inn 1 fly som operativ reserve vil tilskuddsbehovet bli 82 millioner kroner.

Finnmark fylkeskommunes forslag

Forslaget fraviker dagens opplegg ved at rutene deles inn i 3 ruteområder. Regionalruter skal operere mellom alle kystbyene mellom Tromsø og Kirkenes og skal skape tverrforbindelser

mellom øst- og vestdelen av fylket med ruter fra Hammerfest til Kirkenes og mellom Vadsø og Alta. Disse rutene skal opereres med 39 seters fly.

Lokalrutene er delt i en østlig og en vestlig del. Den østlige skal betjene ruter mellom Kirkenes og Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg og Mehamn. Ruten skal betjenes med mindre fly, eksempelvis 19 seters maskiner av typen Dornier 228.

Lokalrutene i vest skal skape forbindelse mellom Alta og Hasvik, Mehamn, Hammerfest, Honningsvåg og Lakselv. I tillegg skal det være en rute mellom Sørkjosen og Tromsø.

De viktigste argumentene for forslaget er færre mellomlandinger, flere direkte ruter og flere tilgjengelige fly i Finnmark og Nord Troms.

Om kravene skal oppfylles vil det kreve bruk av 3 stk 39 seters maskiner og 4 stk 19 seters maskiner. Kostnaden ved operasjonen vil være 239 millioner og tilskudsbehovet 194 millioner. Dette er en marginal nedgang fra dagens 200 millioner, men en klar økning i forhold til estimatet på 165 millioner for en fortsettelse av dagens betjeningsmønster med 39 seters maskiner.

I tillegg til den økte kostnaden fører forslaget også til flere driftsutfordringer. De ulike kravene til ruteføring av morgenavganger fører til bruk av flere flyenheter som får lav utnyttelse. Strukturen krever minimum to mindre driftsenheter som gir mer sårbarhet for driftsforstyrrelser og høyere kostnader, spesielt på bemanningssiden.

Lokalrutene i Vest Finnmark og Nord Troms bygges opp rundt Alta. I passasjergrunnlaget finnes det ikke grunnlag for disse rutene og forslaget tar ikke hensyn til de største trafikkstrømmene. Alta som knutepunkt for reiser sørover er langt mindre ideell enn Tromsø.

Forslaget medfører at noen ruter vil betjenes både av lokalruteoperatøren og regionruteoperatøren da disse rutene forslås delvis å overlape hverandre. Det vil være vanskelig å definere hvem som har hvilket ansvar samt å finne inntektsgrunnlag for hvert ruteområde i en utlysning samt i administrasjon av rutene.

Grunnet få tilbydere og det faktum at Finnmark har en sammensatt lufthavn/rutestruktur er det en mulighet for at Widerøe vil være eneste tilbyder. Finnmark fylkeskommunes forslag basert på bruk av 39 seters fly på alle typer ruter og dagens kostnadsnivå vil gi en tilskuddsøkning fra dagens 200 millioner til 306 millioner. I forhold til til estimatet på 165 millioner for en forlengelse av dagens betjening er økningen 141 millioner. Med flere aktører med samme flytype vil tilskuddet kunne reduseres med 35 – 50 millioner slik at det tilskuddet ble 255 – 270 millioner.

Alternativt forslag

Et alternativt forslag er basert på at et selskap med 19 seters fly har ansvaret for hele FOT-anbudet. Det bygges 2 baser for driften, en i Tromsø som betjener vestdelen og en i Kirkenes som betjener den østlige delen av området. Det legges 2 maskiner på hver base og det settes av en ekstra maskin slik at det er 5 maskiner tilgjengelig. Finnmark fylkeskommunes struktur rundt Kirkenes samt tverrforbindelser beholdes. Alta som base erstattes av Tromsø og de lange rutene fra Tromsø via alle kystbyene til Kirkenes tar bort.

Ruteføringen er mer direkte og det søkes å gi mer effektive reiser for de største trafikkstrømmene. Av disse er Honningsvåg og Mehamn mot Tromsø de viktigste. I dag er det ca 30.000 passasjerer som reiser på disse rutene og som ufrivillig må mellomlande i Hammerfest. De minste trafikkstrømmene mellom øst og vest betjenes gjennom flybytter i Kirkenes og Hammerfest.

Driftskostnadene reduseres fra dagens 212 millioner til 132 millioner og tilskuddet vil reduseres fra dagens 200 millioner til 85 millioner. I forhold til estimatet på 165 millioner for videreføring av dagens betjening er dette en nedgang i tilskudd på 80 millioner pr år. Risikoen vil også her være stor for manglende konkurranse. Om denne strukturen skal drives med 39 seters fly ville kostnadene øke til 255 millioner og tilskuddet til 218 millioner som er en økning i forhold til dagens 200 millioner

Oppsummering

Det er estimert kostnader for 3 ulike strukturer og 2 alternative flytyper, totalt 6 muligheter. Tallene viser:

- Bruk av mindre fly vil gi mer fleksibilitet i ruteføring og mer effektive reiser for de fleste. Det vil også gi betydelig lavere kostnader enn i dag
- En kombinasjon av ulike flystørrelser og som medfører flere aktører vil være vanskelig å administrere og det vil gi like høye/høyere kostnader enn i dag.
- Det er små forskjeller mellom ulike varianter av flyprogram innenfor ellers like rammer. Velges små fly vil det være mange mulige ruteføringer som kan lages innenfor et system uten at det påvirker kostnadene og tilskuddsbehovet vesentlig. Tilsvarende gjelder for større fly.
- Struktur og flytype hører nøye sammen. Ingen av de alternativene til dagens struktur vil gi de ønskede effekter om ikke andre flytyper kan settes inn.

Det fremkommer at de alternativene hvor det benyttes mindre maskiner og små selskaper fører til at tilskuddsbehovet halveres. Det er viktig å være oppmerksom på at det produktet som tilbys med 19 seters maskiner gir en annen grad av komfort og en annen reiseopplevelse.

Den store utfordringen for å få ned tilskuddet er å skape reell konkurranse. Det er mulig å minske kapitalbehovet og risikoen ved at staten finansierer flymateriell som kan operere på korte rullebaner. Da er det kun driften som konkurranseutsettes. Med økt konkurranse vil tilskuddet kunne reduseres betydelig. Det vil samtidig ligge til rette for mer effektive reiser.

Anbudsutformingen vil også kunne påvirke graden av konkurranse. I forrige anbudsrunde i Finnmark var det 2 pakker, hvorav den en var svært stor. Med en struktur hvor det lyses ut mindre pakker som kan søkes separat eller i kombinasjoner vil gjøre det lettere for nye aktører å delta i konkurransen.

Tilskuddsbehovet, gitt en flytype/størrelse, vil ved konkurranse om anbudet kunne variere innenfor 10 – 15 % mellom høyeste og laveste anbud. Det gjelder både ved en stor og en liten flytype. Differansen ved å velge mellom en liten og en stor flytype i dette ruteområdet vil være langt større og i den minste flytypens favør.

1. Bakgrunn

De tilskuddsberettigede flyrutene i Finnmark skal legges ut på nytt anbud fra april 2013. Anbudsutlysningen skal skje i første halvår 2012. I den sammenheng har Finnmark fylkeskommune lagt frem et selvstendig forslag til ny løsning som innebærer en ny struktur. Dagens struktur har vært uendret over lang tid. Samferdselsdepartementet ønsker en konsekvensutredning av forslaget fra Finnmark fylkeskommune.

2. Faglig tilnærming

I konsekvensvurderingen vil det være to hoveddeler.

- a) En kommersiell vurdering av tilbudet. Med dette menes kvalitet på rutetilbud gjennom antall frekvenser, avgangstider og reisetid
- b) En økonomisk vurdering av forslaget. Her under kommer flyselskapets kostnader i forhold til inntekter, ressursbruk og behov for tilskudd for å gjennomføre programmet

I den økonomiske vurderingen vil det bli lagt til grunn drift i 2012. Kostnadene vil bli estimert med 2012 nivå.

Variable kostnader

Luftfartsavgiftene er beregnet ut fra de satser Avinor har kunngjort på sin hjemmeside (avinor.no) pr 18. desember 2011. Publiserte maksimale startvekter for de ulike flytypene benyttes. For kostnader til drivstoff vil det bli tatt utgangspunkt i en fast oljepris og dollarkurs. Handlingkostnader vil bli beregnet i forhold til estimerte priser på hver enkelt flytype. De variable kostnadene dannes for en stor del på grunnlag av markedspriser og det er små forskjeller mellom ulike aktører med samme flymateriell. Forskjellene skyldes for det meste ulik flystørrelse.

Ikke variable kostnader

Kostnader for fly er beregnet som lease kostnader og det er forutsatt at sammenlignbare flytyper/størrelser har like priser. Det kan være mindre forskjeller mellom selskaper med samme flytype som skyldes tidspunkt for anskaffelse og alder på flyene. Her er dette holdt utenfor.

Det er personalkostnader for flymannskaper og kostnader til administrasjon som varierer mest mellom de ulike selskapene. For flymannskaper er det to faktorer som varierer. Lønns og ytelsesnivået er forskjellig. De større og etablerte selskapene kan som en hovedregel sies å tilby bedre betingelser. Dette gjelder lønn og andre ytelser som pensjon. I tillegg vil det være forskjeller i arbeids og fritidssystemet som gir ulik utnyttelse av mannskaper og derav ulik kostnad. Eksempelvis vil en forskjell i både lønn og produktivitet på 20 % føre til 35 % kostnadsfordel. En nyere tendens er også at selskaper i det norske markedet benytter mannskaper fra andre land, og da fortrinnsvis land med lavere lønnsnivåer og dårligere arbeidsvilkår. Målet er selvsagt å redusere kostnadene og være mer konkurransedyktig.

Dette er samme utvikling som man har hatt innen skipsfart i lang tid. Det kan ikke utelukkes at ruter i Finnmark også kunne drives av denne type selskaper.

Et stort etablert selskap vil ha høyere administrasjonskostnader enn et lite og nyetablert selskap. Små selskaper vil ha enklere struktur, enklere produkter og mindre og billigere fasiliteter. I tillegg har de en tendens til å utføre færre oppgaver og de har ingen "arv" bestående av vaner fra en tid med lavere grad av konkurranse og høyere inntekter pr passasjer. I det følgende er det forutsatt at en aktør med mindre fly vil være mindre og av nyere dato. Det er lagt inn klare forskjeller i personal og administrasjonskostnader.

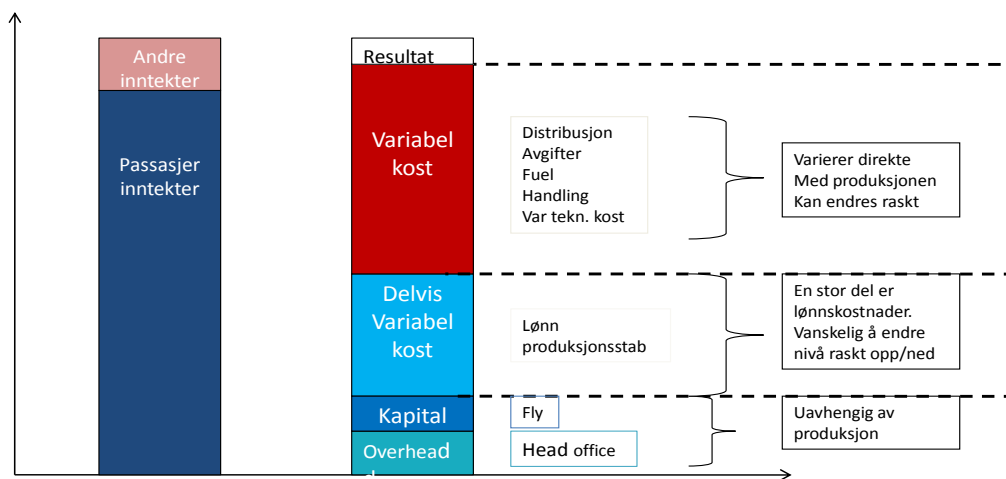
Alle rutekalkyler vil bli utarbeidet etter samme struktur. Figur 1 viser kalkylenivåene. Alle variable kostnader vil variere 100 % med aktiviteten. Øvrige kostnader vil være faste eller variere i mindre grad med aktiviteten. Det er spesielt viktig å være oppmerksom på de faste kostnadene. Dette er først og fremst administrasjonskostnadene. Disse kostnadene vil være konstante for et selskap innenfor visse rammer av variasjon i aktiviteten. Om et selskap reduserer flåte med et lite antall fly eller motsatt, øker med et tilsvarende antall, vil ikke administrasjonskostnaden endres. Ved en reduksjon av aktiviteten vil derfor den resterende aktiviteten bære høyere administrasjonskostnader pr enhet og det vil føre til dårligere lønnsomhet. Dette kalles skalaeffekter. Det er i denne rapporten lagt som grunnlag at flyselskapene forventer 7 % resultatmargin.

Flytyper

De korte rullebanene gjør at det kun er få flytyper som kan benyttes. Det er ikke kjent at andre flytyper med samme setetall som Dash 8 – 100/200 kan operere på banelengder på 800 meter. Det er få aktører med denne flytypen i Europa. Det vil være svært krevende å anskaffe denne flytypen innenfor den perioden som er tilgjengelig fra anbudstildeling til oppstart. Det vil være nødvendig å ha startet dette arbeidet før anbudene tildeles og vil derfor innebære en risiko for operatøren.

Det er heller ikke mange flytyper med 15 seter eller mer som ikke krever mer enn 800 meters baner. I innspillet fra Finnmarks fylkeskommune er nevnt Dornier 228. Dette er en flytype som har vært brukt på deler av FOT nettet og denne flytypen benyttes her i de alternative programmene. Flytypen har også tidligere vært benyttet i fylket av andre selskaper.

Figur 1; Kalkylemodell rutelønnsomhet



3. Videreføring av dagens struktur med samme flytype

Gjeldende anbud er formulert som krav til rutedekning på totalt 19 strekninger i Finnmark og Nord - Troms, da er strekningen Lakselv – Tromsø holdt utenfor. I figur 2 og 3 er vist de strekningene som anbudet for 2010 – 2013 skal dekke. Det er krav om ruter til/fra Alta, Hammerfest og Kirkenes i Finnmark. I tillegg er det krav om ruter til Tromsø fra Sørkjosen og Hasvik.

Figur 2; Anbudets krav til rutedekning fra Alta, Hammerfest og Tromsø



Figur 3; Anbudets krav til rutedekning fra Kirkenes og Vadsø



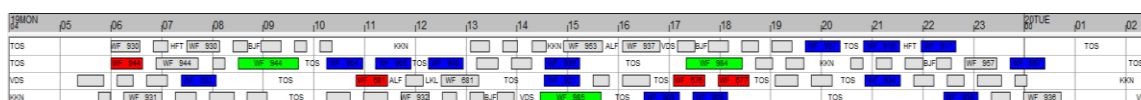
I tillegg til de rutestrekningene som er definert i anbudet driver Widerøe flere kommersielle ruter i Finnmark. Dette er Tromsø – Hammerfest, Tromsø – Vadsø, Tromsø – Alta og Tromsø – Kirkenes. På de to siste strekningene er Widerøe en av flere aktører.

Widerøe har totalt 5 fly i drift i eller til/fra Finnmark. Av disse er det 1 Dash8 – 300 som opererer Tromsø – Alta. Denne maskinen kan ikke benyttes på korte rullebaner. De andre 4 er Dash8 – 100 maskiner som roteres fritt i Finnmark. Figur 4 viser flyrotasjonen av disse flyene på en typisk ukedag. I figuren er de kommersielle flyvningene markert med farge. Som figuren viser er det til tider helt ned i 1 fly som flyr på tilskuddsrutene, men en kort periode om morgenen er 4 fly involvert. Bruken av flymannskaper er på samme måte fordelt på en mest mulig hensiktsmessig måte.

Skulle FOT rutene og de kommersielle rutene vært drevet isolert hver for seg med egne ressurser ville det krevd flere fly og flere mannskaper. Alternativt måtte tidtabellene vært endret. Da ville begge typer ruter fått et dårligere tilbud. Ved å benytte 4 fly i en operasjon kan antallet flymannskaper reduseres. Det er spesielt kostnadene for stand by personell som reduseres når dette kan planlegges felles for 4 fly i forhold til i separate grupper.

Kostnadene ved operasjonene fordeles mellom de to ulike delene etter felles prinsipper. Fordelingsnøkklene kan variere mellom selskapene, men de er ensartede innenfor et selskap. Vanlige fordelingsprinsipper for de faste kostnadene kan være pr flytime, pr landing eller pr passasjer. I en anbudsfasen vil et selskap legge en plan for sin totale produksjon og prise deretter.

Figur 4; Flyslinger Finnmark – Nord Troms 2011



Sammendrag

- Totalt 4 fly benyttes
- Blander FOT ruter og kommersielle ruter

- TOS-ALF
- TOS-VDS
- TOS-HFT

3.1 Passasjerer og inntekter

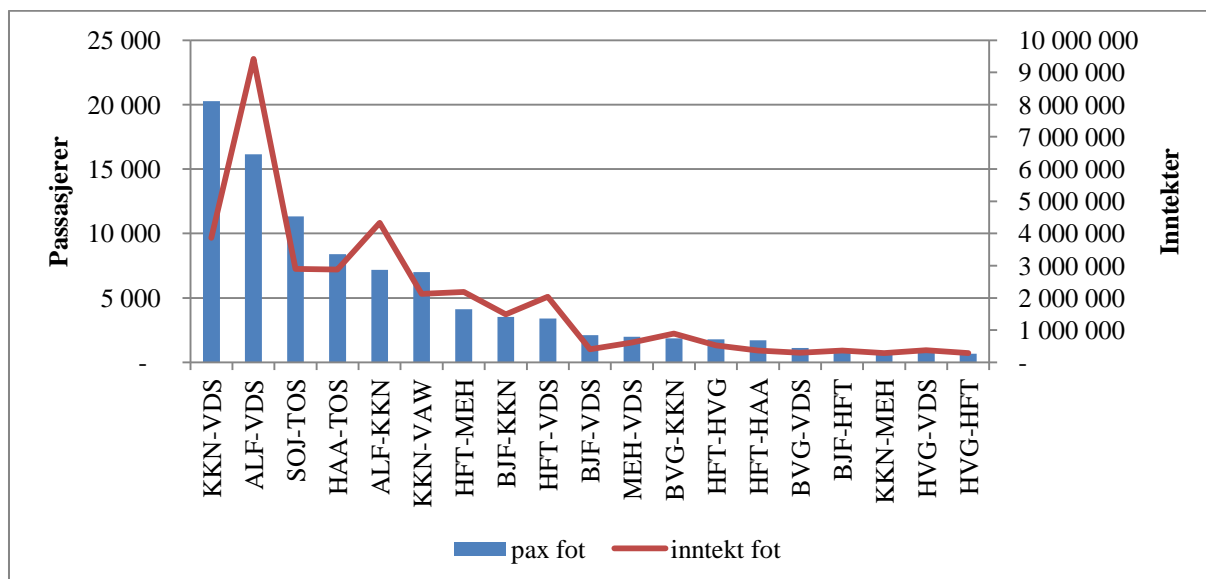
I det materialet som er mottatt for perioden april 2010 – mars 2011 er det 143.549 passasjerer og 80,3 millioner kroner i inntekter i det aktuelle ruteområdet. Dette er inklusive passasjer- og securityavgift, men uten 8 % MVA. Normalt inngår ikke de nevnte avgiftene i flyselskapenes inntektsbegrep. I det videre arbeidet med lønnsomhet for flyselskapene er dette trukket ut og inntekten som benyttes er 65 millioner. Dette er inntekter fra totalt 49

bykombinasjoner som betjenes med FOT rutene. På de rutene som er definert i anbudet(19 ulike ruter) reiste det 95.759 passasjerer og inntekten var 36,4 millioner. Dette er 67 % av passasjerene og 58 % av inntektene. De øvrige inntektene er generert ved at det har reist nesten 48.000 passasjerer på strekninger hvor det ikke er definert et reisebehov, men hvor ruteføringen med mange mellomlandinger har skapt et tilleggstilbud. Av disse har ca 38.000 reist til/fra Tromsø. I estimeringen av ruteøkonomien og tilskuddsbehovet er disse inntektene tatt med i grunnlaget.

Passasjertallene som er oppgitt er 7 % høyere enn de som var vedlagt ved utlysningen av dagens ruter og som gjaldt for perioden april 2008 – mars 2009. Tilsvarende er inntektene 24 % høyere og det gir en økning i gjennomsnittsinntekten på 15 % over 2 år. I Avinors passasjerprognoser er det forutsatt en årlig vekst på de lokale flyplassene lik 1,3 %. Her er valgt å benytte passasjertallene for april 2010 – mars 2011 økt med 2,0 % som passasjergrunnlag for 2012. Det er ikke forutsatt videre prisøkninger utover det vedlagte materialet. Dette er et konservativt anslag.

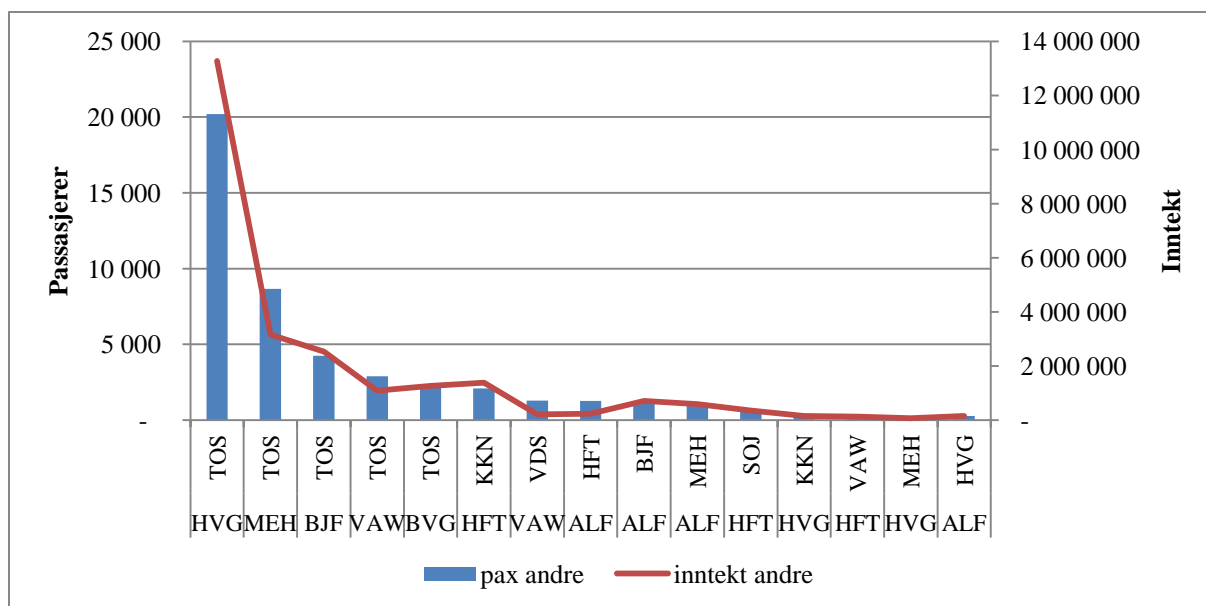
I figur 5 er vist passasjertall og inntekter for de rutene som var definert i forrige anbud. De er rangert etter synkende antall passasjerer. Som figuren viser er det kun 3 strekninger som har flere enn 10.000 passasjerer. Fire relasjoner har under 1000 passasjerer som tilsvarer 2 passasjerer hver veg hver dag i gjennomsnitt for ett år. Totalt reiste det 95.759 passasjerer på disse 19 strekningene.

Figur 5; Passasjerer og inntekter på ruter definert i FOT anbudet 2010 - 2013



Figur 6 viser passasjertall og inntekter for de strekningene som ikke er angitt i anbudet. Den største strekningen HVG- TOS har like mange passasjerer som KKN- VDS som er den med flest passasjerer i de rutene som kreves dekket i anbudet. Typisk er det ruter til/fra Tromsø som har flest passasjerer i denne gruppen.

Figur 6; Passasjerer og inntekter for andre ruter som ikke er definert i anbudet 2010 - 2013



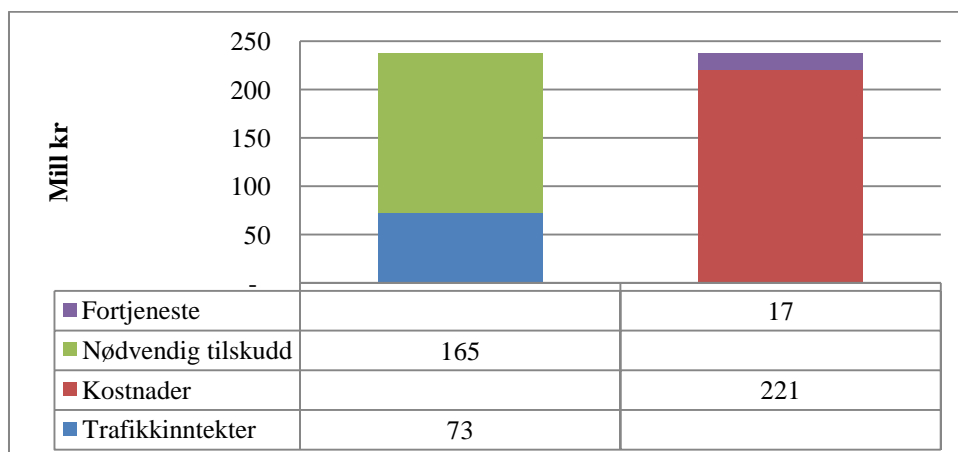
Totalt reiste det 47.790 passasjerer på strekninger som ikke er definert i anbudet og det utgjorde 33 % av alle passasjerene på rutene.

3.2 Pris på videreføring av dagens struktur med samme flytype

Foran er beskrevet rutestruktur og ressursdisponering i dag. I estimeringene av FOT tilskuddet i 2012 ved samme struktur er det forutsatt at det ikke skjer endringer i forhold til det som er beskrevet.

I inneværende periode ble anbudet tildelt Widerøe til en pris av 592.1 millioner for 3 – års perioden. Dette tilsvarer 197,4 millioner pr år. Budet var forutsatt at begge områdene som var utlyst ble tildelt. Dette er utgangspunktet for beregningene om endringer i tilskudd.

Fig 7; FOT tilskudd 2012 med dagens struktur



Med de inntektsforutsetninger som er beskrevet foran i pkt 3.3 samt antatt fraktinntekter i området vil tilskuddsbehovet være 165 millioner i 2012. Dette er 35 millioner kroner lavere enn det som utbetales i dag. Om man justerer for trafikkveksten fra 2011 til 2012 ville trafikkinntekten vært omtrent 1 million lavere og tilskuddsbehovet 166 millioner.

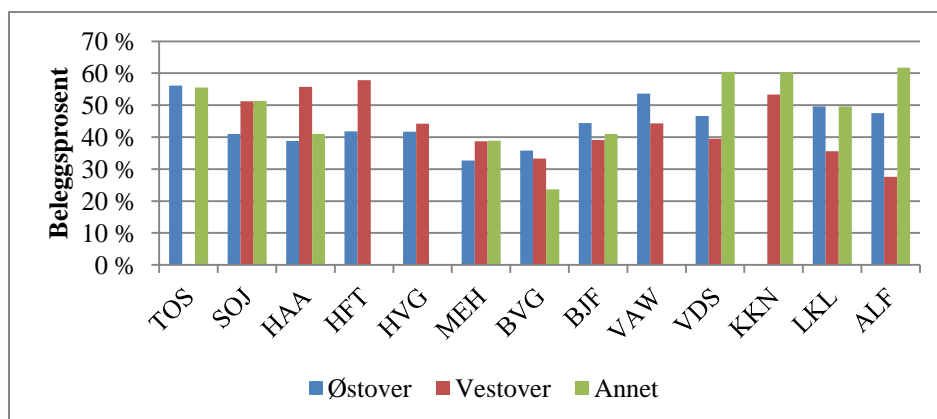
Med et gjeldende tilskudd på 200 millioner skulle det tilsi at Widerøe har en meget god margin på denne produksjonen. Det forutsettes at selskapet utarbeidet sitt tilbud i 2009. Pr 2. kvartal i 2009 hadde selskapet et driftsresultat på + 13 millioner. Til sammenligning hadde selskapet pr 2. kvartal 2011 et driftsresultat på + 218 millioner. I media kommenterer selskapets ledelse de gode resultatene med et effektivt kostnadsprogram. I den samme perioden har selskapet tatt flere ruter fra SAS. Dette er ruter på Vestlandet som tidligere ble drevet av SAS med Fokker F50. De nye rutene har gitt nye inntekter. I tillegg har det gitt Widerøe positive skalaeffekter som vil føre til lavere andel av faste kostnader også på Finnmarksrutene. Fra selskapets regnskaper ser man at fra 2. kvartal 2009 til 2. kvartal 2011 er driftskostnaden pr setekilometer (CASK) redusert fra kr 2,55 til kr 2,12, noe som utgjør en 17 % forbedring. Det er vanskelig å si hvor mye dette bør slå ut med på Finnmarksoperasjonen. Ut fra dette lavere kostnadsnivået er det grunnlag for å kunne inngi et lavere tilbud foran neste anbudsrunde.

Om andre selskaper med lavere kostnader velger å inngi tilbud på Finnmarksrutene vil det være grunnlag for å senke kostnadene ytterligere. Om en forutsetter at slike selskaper har 10 – 15 % lavere totalkostnader enn Widerøe vil kostnadsbasen være 25 – 35 millioner lavere. Det vil da være grunnlag for at tilskuddet reduseres til 130 – 140 millioner. Om en antar at aktørene kjenner til hverandre vil det i tillegg kunne bli taktisk budgivning som vil senke nivået ytterligere.

3.3 Videreføring av dagens struktur med andre flytyper.

Ruteføringen i Finnmark er meget sammensatt og det finnes mange ulike varianter av bykombinasjoner som opereres. Det er derfor vanskelig å finne beleggsprosenten ved å benytte passasjertallene som er vedlagt og trafikkprogrammet. Derfor er her benyttet passasjer- og setetall fra Avinors statistikk systemer for samme periode (april 2010 – mars 2011). For hver stasjon er tallene delt inn 3 kategorier. "Østover" er alle som reiser langs kysten i retning fra Tromsø mot Kirkenes. "Vestover" omfatter alle som reiser langs kysten i retning fra Kirkenes mot Tromsø. "Annet" er de som reiser på annen måte. Som figur 8 viser er det gjennomgående lave kabinfaktorer. Da tallene er gjennomsnittstall kan det likevel være kapasitetsutfordringer på enkeltruter, enkelte ukedager og/eller i deler av året. Likevel må det sies at det er potensial for passasjervekst i dette produksjonsmønsteret.

Figur 8; Gjennomsnittlig beleggprosent avgående pr stasjon apr 2010-mar 2011



Det er tidligere pekt på mangelen på alternative flytyper som kan operere på 800 meters baner. Alternativet til dagens flytype på kort sikt vil kunne være en Dornier 228 med 19 seter.

For å kunne tilby nok seter må det settes inn flere fly. Ved å sette inn en ekstra maskin vil produksjonen langs kysten kunne deles på flere avganger og antall mellomlandinger vil kunne reduseres. Det vil gi kortere reisetider og et bedre produkt.

Det er flest passasjerer mellom Honningsvåg/Mehamn og Tromsø. Ved å sette inn en ekstra maskin kan disse byene legges på ulike fly. Dette gjøres ved at rutene 933/932/937/934 som alle går mellom Tromsø og Kirkenes dupleres. I tillegg legges det inn 1 ekstra rundtur KKN-VDS-ALF og 1 rundtur VDS-ALF hver dag. Med disse endringene vil dette alternativet tilfredsstillende de kravene til setetall som ligger i utlysningen for 2010 – 2013. Figur 9 viser hvordan dette løses med WF 934 som eksempel. Den hele sorte streken er dagens ruteføring, mens den rød og blå er de to rutene som vil opereres hvis det settes inn mindre maskiner.

Figur 9; Dagens WF 934 og alternativ ruteføring ved bruk av mindre fly



Med disse endringene vil det være 5 flyenheter i drift. I tillegg legges det inn 1 ekstra maskin som tekniske reserve. Denne maskinen vil i perioder av året kunne benyttes til å forsterke programmet om dette skulle være nødvendig.

Passasjertallene for april 2010 – mars 2011 består som tidligere påpekt av en kombinasjon av strekninger som det stilles krav til å dekke i anbudet og strekninger hvor det ikke er krav til dekning, men hvor det oppstår nye tilbud som følge av mange mellomlandinger. Ved endringer i rutestruktur vil tilbudet på noen av disse strekningene falle bort. En slik løsning vil derfor få noe lavere inntekter. Her er estimert at 35 % av disse passasjerene mister sitt tilbud. Med bruk av mindre fly vil det være mindre fleksibilitet til å dekke topper i etterspørselen. Selv om det tilbudte setetallet er innenfor kravet, vil det normalt føre til noe avvisning av trafikk i perioder. Her er passasjer- og inntektstallet redusert med 5 % på de strekningene som anbudet beskriver. Totale inntekter reduseres med ca 10 millioner.

Driftskostnadene ved dette forslaget vil være ca 126 millioner eksklusive passasjeravhengige kostnader. Det gir et tilskuddsbehov på 82 millioner mot dagens 200 millioner. Om det blir flere tilbydere vil tilskuddet kunne gå ytterligere ned. Med erfaring fra hovedutlysningen av de øvrige FOT rutene for perioden 2012 – 2016/2017 kan det forventes at tilskuddet vil kunne reduseres noe, men da det er tatt utgangspunkt i en operatør med lave kostnader, er potensialet lite.

4. Forslag fra Finnmark fylkeskommune

Forslaget er beskrevet gjennom flere krav i vanlig tekst. Det foreligger ingen eksempler eller forslag til konkrete løsninger. Her er valgt å følge forslagets tekst fullstendig. Beskrivelsen/ vurderingen av forslagets ulike konsekvenser er også gjort på dette grunnlag.

I dag er Finnmark-Nord Troms delt i 2 anbud. Anbud 1 omfatter alle rutene med unntak av rutene mellom Tromsø og Hasvik/Sørkjosen. Ruten Tromsø – Lakselv regnes i denne sammenheng ikke som en del av Finnmark/Nord Troms da den er lyst ut sammen med rutene i Lofoten/Vesterålen. Den skiller seg også ut fra de andre rutene fordi rullebanen på Lakselv er lang, og det åpner for alle flyselskaper.

I forslaget fra Finnmarks fylkeskommune foreslås det endret struktur hvor det deles i 3 ruteområder

1. Regionruter som opererer i hele området og betjenes med dagens flystørrelse
2. Lokalruter Øst Finnmark med ruter til/fra Kirkenes. Kan/bør betjenes med mindre fly, eksempelvis med flere enn 19 seter.
3. Lokalruter Vest Finnmark og Nord Troms med ruter til/fra Alta og Tromsø. Kan /bør betjenes med mindre fly, eksempelvis med flere enn 19 seter.

4.1 Regionruter

Regionrutene er beskrevet å skulle betjene alle byene langs kysten mellom Tromsø og Kirkenes og skal betjenes med dagens flystørrelse. Figur 10 viser rutestrukturen slik den er forslått. Det er beskrevet 4 ruteområder

- a) Kystruter Tromsø – Kirkenes begge veger (rød)
- b) Direkteruter Tromsø – Hammerfest (grønn)
- c) Direkterute Øst – Vest Finnmark (Hammerfest – Kirkenes) (blå)
- d) Direkterute Alta – Vadsø (sort)

Kravene i punktene a og b krever hvert sitt fly stasjonert i TOS. Punktene C og D kan løses med 1 maskin slik at ressursbehovet blir 3 fly med 39 seter.

Figur 10; Foreslått rutestruktur regionruter



4.2 Lokaleruter Øst Finnmark

I tabell 1 vises kravene til frekvens og tidtabellkvalitet for lokalerutene i Øst Finnmark. Rutene skal gå til/fra KKN.

Tabell 1; Frekvensbehov og krav til tidtabell lokaleruter Øst Finnmark

	Frekv krav	Setekrav	Første ank KKN	Siste avg KKN	Korrespond	
VDS	5	60	09:00	19:00		KUN NONSTOP
VAW	2	12	11:00	17:00		KUN NONSTOP
BJF	2	12	11:00	17:00	VDS	
BVG	2	12	11:00	17:00	VDS	
MEH	1	15	11:00	17:00	VDS	
Totalt		111				

Figur 11 viser rutestrukturen hvor hver rute som er beskrevet har en egen farge. Rutene er alle til/fra KKN.

Figur 11; Struktur lokalruter Øst Finnmark til/fra Kirkenes



Tabell 2; Passasjerer og frekvensbehov lokalruter Øst Finnmark i 2012

	Pax	Pr uke RT	Pr dag OW	Seter pr dag OW	Avg 39 seter	Avg 19 seter
VDS	20 685	431	36	60	1,5	3,2
VAW	7 148	149	12	21	0,5	1,1
BJF	3 580	75	6	10	0,3	0,5
BVG	2 683	56	5	8	0,2	0,4
MEH	769	16	1	2	0,1	0,1
Tot KKN	34 865	727	61	101	3	5

I tabell 2 over er vist estimerte passasjertall 2012 og frekvensbehov for de ulike strekningene med 39 seters maskiner og 19 seters maskiner om det skal oppnås 60 % belegg.

Sammenholder man frekvensbehovet med kravene til frekvens i tabell 1 ser man at selv med 19 seters maskiner er det vanskelig å operere uten mellomlandinger om kabinfaktoren ikke skal bli svært lav.

4.3 Lokalruter Vest Finnmark og Nord Troms

Figur 12 viser hvilke strekninger som skal betjenes. Det er kun ruten TOS-SOJ som ikke skal gå til/fra ALF. Tabell 3 viser kravene til frekvenser på de ulike strekningene samt kvalitetskravene til tidtabellen. Det er spesielt krav om første ankomst /siste avgang i ALF som er presisert. Det er også lagt vekt på korrespondanse til OSL, TOS og HFT for enkelte av strekningene. Gode overgangstider er ikke like lett oppnåelig som tidligere. Spesielt gjelder dette rutene til Oslo. På både ALF- OSL og KKN-OSL konkurrerer begge stamruteselskapene. Tidtabellene har i stor grad blitt like slik at det er to avganger på tilnærmet samme tidspunkt og lange perioder uten tilbud. I tillegg er programmene i dag mer labile enn tidligere. I en anbudsperiode på 4 – 5 år vil det bli endringer i rutetidene på disse rutene. Frekvenstallet fra både ALF og KKN er lavt i forhold til TOS-OSL og det gjør disse stedene mindre egnede til å skape gode totale reisemuligheter.

Tabell 3; Frekvensbehov og krav til tidtabell lokalruter Vest Finnmark

	Frekv krav	Setekrav	Første ank ALF	Siste avg ALF	Korr
HAA	1	12	11:00	17:00	OSL TOS
HFT	3	24	06:30	19:00	OSL TOS
HVG	3	24	10:00	19:00	
MEH	1	12	11:00	15:00	OSL TOS HFT
KYST TOT		72			
LKL	1	12	11:00	19:00	OSL TOS HFT
SOJ	4	48	09:00	19:00	OSL HFT

Figur 12; Struktur lokalruter Vest Finnmark



I tabell 4 er vist estimerte passasjertall for 2012 for de strekningene samt frekvensbehov med 39 seters maskiner og 19 seters maskiner om belegget skal være 60 %. Her er tallene svært lave og dette skyldes de lave passasjertallene på de strekningene som kreves operert til/fra ALF.

Tabell 4; Passasjerer og frekvensbehov lokalruter Vest Finnmark

	Pax	Pr uke RT	Pr dag		Avg 39 seter	Avg 19 seter
			OW	Seter pr dag OW		
HAA	5 194	108	9	15	0,4	0,8
HFT	1 287	27	2	4	0,1	0,2
HVG	286	6	0	1	0,0	0,0
MEH	1 033	22	2	3	0,1	0,2

4.4 Vurdering av forslaget

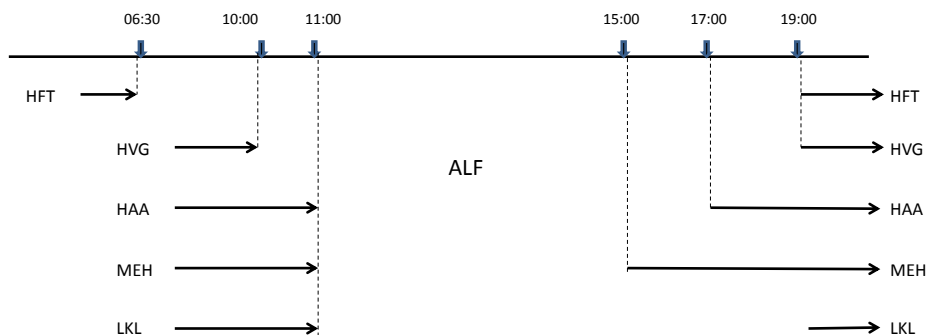
4.4.1 Struktur

De lokale rutene kreves operert med Kirkenes og Alta som baser. I tillegg er det krav om rute mellom Sørkjosen og Tromsø. Dette vil medføre at fly i lokalrutesystemet må lokaliseres på 3 steder om en skal forutsette at regionalrutene og lokalrutene skal kunne drives med ulike flytyper. I gjeldende anbudsregime er det krav om ruter til/fra Hammerfest, Kirkenes, Alta og Vadsø. Da er det for Altas del kun krav om ruter til Kirkenes og Vadsø. Nå er dette kravet utvidet til også å gjelde Hasvik, Mehamn, Honningsvåg og Lakselv. Dette er ruter som i dag kreves operert mot Hammerfest.

I de vedlagte passasjertallene for april 2010 – mars 2011 oppgis det totalt 6.385 passasjerer mellom Alta og Hasvik, Honningsvåg og Mehamn. Dette er totalt ca 19 passasjerer pr dag hver veg. I samme periode reiste det mellom de samme byene og Tromsø ca 37.000 passasjerer. På bakgrunn av dette er det vanskelig å forstå ønsket om å bygge opp Alta som en form for hub. En stor del av passasjerene skal ikke til Alta, og må da eventuelt bytte til andre fly for å komme videre til sitt bestemmelsessted. Alta er ikke et gunstig omstigningssted om man skal reise ut av fylket. Tidtabellen til Oslo er tynn og preget av samtidige avganger fra Norwegian og SAS som gir få alternative reisetidspunkter. Passasjerer som skal til Bodø, Helgeland eller Trondheim må bytte fly 2 ganger da rutene sørover fra Alta kun går til Tromsø i tillegg til Oslo. Som omstigningspunkt er Tromsø det klart beste alternativet for reiser sørover fra Finnmark.

Figur 13 viser tidtabellkravene for lokalrutene på Alta. Passasjerer fra Hammerfest må være i Alta før kl 06:30. Da må første avgang fra Alta være kl 05:40. Når totalt 5 ruter skal være i Alta før 11:00 vil det kreve bruk av 2 fly om ikke mange ruter skal kombineres. I tillegg er det krav om at siste avgang ikke skal være tidligere enn kl. 1500 fra Alta til Mehamn og ikke tidligere enn kl 17:00 eller 19:00 til de andre stedene. Samtidig er frekvenskravet til alle byene med unntak av Hammerfest 1 eller 2 avganger. Da vil det ikke kunne være noen aktivitet på flyene mellom kl 11:00 og 15:00. I dette området kan det ikke anses å være andre forretningsmuligheter hvor flyene kan sysselsettes og de vil således stå uvirksomme.

Figur 13; Tidtabellkrav lokalruter til/fra Alta



De samme kravene til ruteføring gjelder også for lokalrutene til/fra Kirkenes og de gir samme konsekvensene for ressursbruk. Et annet moment her er betjeningen av Vadsø. Det legges opp til at passasjerer skal kunne benytte Kirkenes som omstigningspunkt for reiser fra de andre byene i Øst Finnmark til Vadsø.

4.4.2 Overlappende ruteområder

Skillet mellom regionruter og lokalruter fører til at begge typer ruter vil kunne betjenes av flere aktører. Morgenruten(regionrute) fra Tromsø via alle kystbyene vil delvis betjene de samme strekningene som lokalrutene i Øst-Finnmark. Det sies ikke noe om hvordan tidstabeller skal koordineres og/eller kapasitet skal fordeles. Vi kan vanskelig se hvordan en slik løsning skal kunne administreres eller defineres i et anbud. Det vil i en anbudsprosess være usikkerhet omkring passasjer- og inntektsgrunnlaget på de rutene som berøres, og slik usikkerhet vil trolig øke anbudsprisene for at aktørene skal kunne prise inn usikkerheten. Begrepet regionruter og kravet om større fly skulle tilsi at man betjente de største trafikkstrømmene og laget direkte ruteføringer for å unngå mellomlandinger og på den måten forkorte reisetiden. Direkteruten fra Hammerfest til Kirkenes er et eksempel på slik tenkning. Da er det litt uforståelig at man legger opp til en rute fra Tromsø via 8 byer til Kirkenes som gir over 5 timer reisetid og som i praksis kun er et tilbud for de som reiser lokalt på deler av ruten. Punktene 1 og 2 i fylkeskommunes forslag vedrørende ruteføring av regionruter er ikke gjennomførbare. En rute TOS-KKN via alle kystbyene vil med en avgangstid fra TOS 06:00 gi første mulige ankomst til KKN kl 11:10 hvis det legges inn 15 minutters stopp alle steder.

4.4.3 Mangelfullt tilbud

Det er ikke oppgitt passasjertall på strekningen TOS-HFT fordi dette i dag er en kommersiell rute som opereres uten tilskudd. Det er i dag ca 100.000 passasjerer på strekningen. Av dette er ca 30.000 transitt. (kilde Avinor) Det tilbys 7 frekvenser hver veg hver dag. I forslaget kreves det minimum 3 frekvenser på strekningen i tillegg til kystruten.. Det vil gi et setetilbud tilsvarende ca 90.000 seter. Det er alt for lite i forhold til passasjertallet. I henhold til reisevaneundersøkelsen RVU 2009 skal ca 40 % av de reisende fra HFT til Oslo/utland eller Sør Norge. De kan reise via ALF til Oslo. På strekningen HFT-ALF skal det tilbys 3 frekvenser som utgjør ca 34.000 seter pr år med 19 seters maskin. Totalt vil tilbudet fra HFT være ca 124.000 seter pr år mot et marked på 100.000 passasjerer. Samtidig trekkes en rute som i dag drives kommersielt inn i FOT regimet igjen. Det vil i tillegg kunne være 2 aktører på rutene fra HFT som skal dekke reisebehovet sørover. I RVU fremkommer det også at det er stor lekkasje av trafikk fra HFT til ALF. I 2009 er det anslått at over 40.000 passasjerer fra HFT's influensområde reiser fra ALF i stedet for HFT. Dette er i alt vesentlig fritidsreiser som skal til Oslo – utland eller Sør Norge og utgjør halvparten av alle som skal til/fra Oslo – utland og Sør Norge. Med et manglende tilbud fra HFT til TOS vil det være risiko for at lekkasjen med overflatetransport til ALF øker.

4.4.4 Ressursbruk

Begrunnelsen for forslaget fra Finnmark fylkeskommune er at det må flys mer direkte og det vil være flere ressurser i området slik at det blir mindre driftsforstyrrelse grunnet vær og tekniske feil.

Forslaget legger opp til at det skal være flere aktører i området. Det hevdes at dette skal bedre ressurstilgangen og driftsstabiliteten. Selv om totalt antall fly og derav mannskaper i området øker, vil hver aktør bli klart mindre enn det Widerøe er i dag. Med enheter på 2 – 3 fly vil det oppstå negative skalaeffekter på kostnadssiden. Dette vil gjelde mannskaper og tekniske vedlikehold. Hver enhet vil trenge samme kapasitet for stand by mannskaper for å dekke sykdom, og totalbehovet for standbypersonell øker derav med antall aktører. Ved tekniske og operative uregelmessigheter vil hver aktør ha færre fly og mannskaper å sette inn. Her er det store negative skalaeffekter. Forutsetningen om å kreve at aktørene skal samarbeide er ikke praktisk gjennomførbar og neppe lovlig. I utgangspunktet vil dette ikke være mulig hvis det ikke er ressurser som er ubenyttet. Skal dette bygges inn vil det øke prisen. Ved driftsforstyrrelser vil et selskap ikke ødelegge sine egne ruter for å hjelpe en konkurrent. Et annet spørsmål er selvsagt hvordan dette skal avregnes mellom selskapene. Selv om det totalt blir flere ressurser i området vil det gi dårligere forutsetninger for drift.

Widerøe har i dag 4 fly av typen Dash 8 – 100 i Finnmark. Flyene opererer både tilskuddsruter og kommersielle ruter. I tillegg er det en Dash 8 – 300 maskin som flyr andre ruter til/fra Tromsø. På denne måten oppnår selskapet bedre utnyttelse av mannskaper og har bedre forutsetninger for å løse avvikssituasjoner. Dette gjør også at de faste kostnadene ved flyene kan fordeles på flere ruter, og det fører til lavere tilskuddsbehov. Dette er samme mekanisme som observeres når kombinasjoner av flere anbud fører til lavere priser enn summen av enkeltanbudene. Hvis anbudet fordeles på flere aktører vil Widerøe få høyere kostnader på sin del. Det vil også kunne føre til endringer på de rutene som i dag drives

kommersielt. Også her vil kostnadene øke og det er ikke gitt at ruter som Tromsø – Vadsø, Tromsø – Hammerfest vil kunne drives uten tilskudd.

Forslagstiller ønsker flere ressurser inn i området. Dette blir også tilfellet når alle kravene som stilles til frekvens og rutetider skal etterleves. Det er spesielt kravet om seneste tidspunkt for første ankomst som driver ressurser. Figur 14 viser flyslingene om morgenen på en ukedag. For å produsere dette programmet kreves det

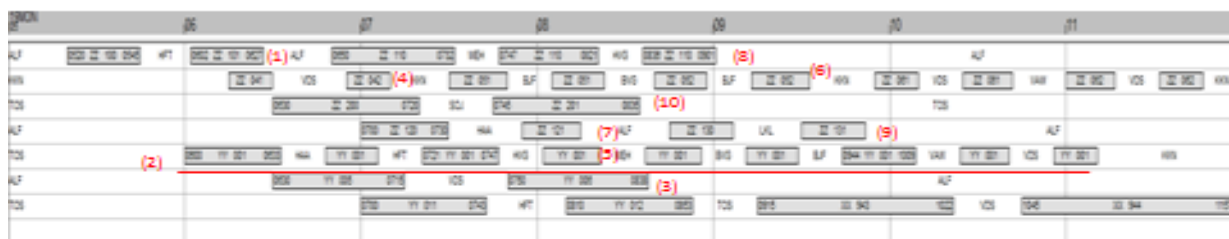
- 3 stk 39 seters maskiner på regionalrutene
- 4 stk 19 seters maskiner på lokalrutene

Her er forutsatt at det er to forskjellige aktører som driver hver sin flytype. Lokalrutene drives ut fra 3 baser,

- 1 maskin i KKN
- 2 maskiner i ALF
- 1 maskin i TOS

Om det totale programmet hadde vært drevet med en flytype og en operatør ville det vært mulig å redusere antallet enheter fra 7 til 6.

Figur 14; Flyslinger grunnet tidtabellkravene



Krav til tidtabell

- 1) Første ankomst ALF fra HFT 06:30
- 2) Start TOS 06:00 via alle byer til KKN før 10:30
- 3) Første ankomst ALF fra VDS før 10:00
- 4) Første ankomst KKN fra VDS før 09:00
- 5) Første ankomst KKN fra MEH før 11:00
- 6) Første ankomst KKN fra BVG, BJJ før 11:00
- 7) Første ankomst ALF fra HAA før 11:00
- 8) Første ankomst ALF fra MEH/HVG før 11:00
- 9) Første ankomst ALF fra LKL før 11:00
- 10) Første ankomst TOS fra SOJ før 09:00

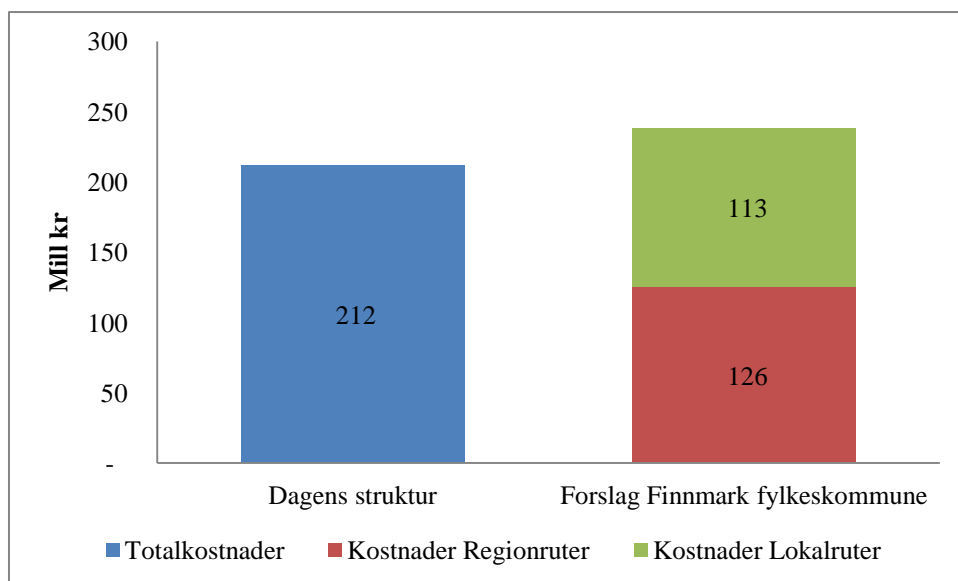
4.4.5 Kostnader ved Finnmark fylkeskommunes forslag

Det er lagt til grunn at aktøren på de lokale rutene har lavere kostnader på sine ruter. For Widerøes del er det forutsatt at selskapet omallokerer flyressursene slik at 1 maskin fortsatt opererer de kommersielle rutene TOS-VDS og TOS-ALF.

Som beskrevet ovenfor er det delvis overlappende ruteområder og mangelfullt setetilbud i forhold til dagens etterspørsel på noen ruter. Det er derfor vanskelig å fordele passasjerer og inntekter mellom selskapene og mellom FOT ruter og kommersielle ruter i en ny struktur. Her er valgt å redusere inntekten med 5 % som utgjør ca 3 mill pr år. Med denne forutsetningen vil FOT tilskuddet bli 194 millioner. Dette er marginalt bedre enn dagens 200 millioner, men klart høyere enn estimatet på 165 millioner for en forlengelse av dagens struktur.

Den sikreste sammenligningen er mellom kostnadene. Figur 15 sammenligner driftskostnadene pr år for Finnmark fylkeskommunes forslag med kostnadene ved dagens driftskonsept. Alle kostnader er eksklusive passasjeravhengige kostnader da disse er vanskelige å fastlegge for forslaget fra Finnmark fylkeskommune fordi dette forslaget kapasitetsmessig ikke dekker dagens etterspørsel. Kostnadene øker fra 212 millioner til 239 millioner pr år.

Figur 15; Driftskostnader Forslag fra Finnmark fylkeskommune og dagens struktur



I tallene ovenfor er det ikke lagt inn effekter av økt konkurranse. Det vil normalt føre til endret prisstrategi på kort sikt og det kan føre til lavere FOT tilskudd. På lengre sikt vil flere aktører i konkurranse kreve at selskapene varig reduserer sine kostnader for å kunne være konkurransedyktige og dermed overleve.

I dag er det 23 selskaper som opererer Dornier 228 og flåten består av totalt 53 maskiner (kilde: Flight Global). Av disse er det 5 selskaper og 12 fly i Europa. Ingen av de europeiske aktørene har flere enn 4 maskiner. I Norge har Lufttransport 1 maskin.

På denne bakgrunn vil en utlysning i ny struktur basert på bruk av mindre fly innebære en risiko for at det kun er Widerøe som kan produsere. Om Finnmarks fylkeskommunes forslag

skulle produseres utelukkende med 39 seters fly ville kostnadene øke med ca 100 millioner kroner. Det kan ikke forventes at antall passasjerer vil øke og det må forutsettes at de økte kostnadene må dekkes inn ved økt FOT tilskudd. Tilskuddet ville øke med et tilsvarende beløp og utgjøre ca 300 millioner pr år. En annen effekt ville være at tilbudet ville være overdimensjonert. Den foreslåtte strukturen kan ikke flys hvis det kun tilbys 39 seters maskiner.

En mindre operatør som har 39 seters fly vil normalt ha lavere kostnader. Om kostnadsforskjellen var 10 – 15 % ville dette utgjøre 35 – 50 millioner lavere kostnad og vil kunne gi et FOT tilskudd på 250 – 270 millioner med denne modellen.

5. Alternativt forslag

5.1 Prioriteringer

Det er svært mange tynne trafikkstrømmer i Finnmark. Dagens flyruter drives med 39 seters fly. Det gir en struktur med mange mellomlandinger. Dette er et kompromiss fordi flyene er for store til det markedet som skal betjenes. Mellomlandinger forlenger reisetiden og øker driftskostnadene. I forslaget fra Finnmark fylkeskommune søker man å endre dette ved delvis å innføre mindre fly. I det følgende forslag tas det utgangspunkt i dette motivet, men det søkes å ta bort de svakheter som ligger i Fylkeskommunens forslag.

5.2 Ressurser

For å tilføre nok ressurser i området legges det opp til at alle ruter som skal ha FOT tilskudd drives med en flytype. Her er valgt en 19 seters maskin. Det gjør at en operatør kan ha flere maskiner i området og det skapes stordriftsfordeler og mer operativ fleksibilitet.

5.3 Struktur

Med bruk av en flytype er det ikke behov for å dele nettet inn i separate deler. Det fokuseres på driftsenheter basert på ulike baser, hvor ingen base har færre enn 2 enheter.

Det tas utgangspunkt i de passasjertallene som er vedlagt. Dette representerer reisebehovet best. Strukturens hovedpunkter blir da

1. Den foreslåtte strukturen rundt KKN beholdes. Herfra betjenes VDS, VAW, BJF og BVG.
2. Den foreslåtte strukturen rundt ALF tas bort. Det er ikke grunnlag for så mange ruter til ALF. Den naturlige huben for vestdelen av kystbyene er TOS. Hit får MEH, HVG, HFT, HAA og SOJ ruter. RVU 2009 for HFT viser blant annet at det kun er ca 4.000 passasjerer som har et reisebehov fra HFT's influensområde til andre steder i Finnmark. Resten av passasjerene skal ut av fylket. Svært mange skal til Oslo-utland eller Sør Norge.
3. Det skapes tverrforbindelser i fylket ved å utnytte ledig tid på flyflåten. Som tverrforbindelser regnes her VDS – ALF, VDS - HFT og KKN – HFT.
4. FOT strukturen lages uavhengig av kommersielle ruter som forutsettes drevet av egne ressurser. Det gjør at tilbudet på TOS – HFT, TOS- VDS, TOS – ALF og TOS – KKN kan være noe påvirket av dette. Denne fremgangsmåten gjør at flere aktører skal kunne drive et ruteopplegg om de har egnet materiell. Det gjør også at de kommersielle rutene skal kunne drives om denne aktøren ikke får tildelt FOT ruter.
5. Strukturen baseres på at flymateriell skal kunne rotere naturlig mellom de ulike basene for nødvendig vedlikehold. Derfor må alle rutene lyses ut som en pakke. Det vil gi stordriftsfordeler og lavere tilbud.
6. Relasjoner som ikke betjenes: MEH – KKN og MEH-VDS
7. Det forutsettes at det ikke settes krav på strekningen ALF – KKN og at den drives kommersielt.

5.4 Valg av baser

Det er liten konkurranse om anbudene på kortbanerutene. Det er tidligere i denne rapporten pekt på at de korte rullebanene er den viktigste årsaken. Det er også pekt på mulige stordriftsfordeler ved at flere fly innenfor samme selskap kan settes i drift. Et tredje moment er tilgjengelige arbeidskraft. Om det velges attraktive steder for baser, vil det være lettere å rekruttere flygende personell til operasjonene. Derfor er her valgt Tromsø som en av basene. Den har gode forbindelser til Oslo og kan også fungere med personell som pendler. Det vil øke tilgangen på flygende personell. Den andre basen er valgt lagt til Kirkenes som Finnmark fylkeskommune også gjør i sitt forslag. Dette primært på grunn av reisemønsteret. Kirkenes er også et sannsynlig vekstområde i Finnmark når oljevirkomheten i Barentshavet kommer i gang. Med et etablert selskap i området vil det skapes mer fleksibilitet i flytilbudet framover. Hammerfest har sitt reisebehov primært mot Oslo og Sør Norge og vil fungere godt gjennom en Tromsø base.

Figur 16; Flyslinger "Alternativt forslag"

06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21										
TOS	YY 021	MEH	HVG	YY 021	TOS	YY 002	HAA	HFT	YY 081	HVG	MEH	YY 081	HFT	HAA	YY 007	TOS	YY 003	SOJ	YY 004	TOS	YY 005	HAA	YY 006	TOS	
TOS	YY 001	HAA	YY 001	SOJ	YY 001	TOS	YY 033	HVG	YY 034	TOS	YY 045	MEH	YY 046	TOS	YY 036	HVG	YY 038	TOS	YY 047	MEH	YY 048				
KKN	VDS	YY 181	ALF	YY 182	VDS	KKN	YY 183	HFT	YY 172	VDS	KKN	YY 172	HFT	YY 083	HVG	MEH	YY 083	HFT	YY 188	KKN	YY 128	BVG	BJF		KKN
KKN	VDS	YY 181	ALF	YY 182	VDS	KKN	YY 183	HFT	YY 172	VDS	KKN	YY 172	HFT	YY 083	HVG	MEH	YY 083	HFT	YY 188	KKN	YY 128	BVG	BJF		KKN

Figur 16 viser flyslingene i det alternative forslaget. 2 maskiner er basert i TOS og 2 i KKN. Det er ledig kapasitet på alle maskinene som gir grunnlag for å ta fremtidig vekst i passasjertallene. Slingene er laget slik at de gir fleksibilitet til å rotere fly og mannskaper mellom basene uten posisjonsflyvninger. Det gir lavere kostnader til vedlikehold og flybemanning.

5.5 Passasjerstrømmene

I passasjer- og inntektstallene er det oppgitt tall for 49 forskjellige bypar. Passasjertallene for disse relasjonene varierer fra 20.000 til under 100 pr år. For hele 27 av relasjonene er det i gjennomsnitt 2 passasjerer eller færre hver veg pr dag. De 10 største passasjerstrømmene står for 75 % av totalt antall passasjerer og av disse skal mer enn 50 % til Tromsø.

I den foreslåtte strukturen er det fokus på å forbedre tilbudet for de største passasjerstrømmene. I dag reiser det 30.000 passasjerer mellom HVG-MEH og TOS som er i transitt i HFT. I det vedlagte forslaget har disse fått et direktetilbud til TOS og kortere reisetid. Omleggingen fører også til at TOS-HFT kan drives separat og det vil gi grunnlag for mer fleksibilitet i rutetilbudet på denne strekningen som bør kunne drives uten tilskudd. Med en eventuell bygging av ny flyplass på Grønnes med lengre rullebane vil det gi bedre grunnlag for reell konkurranse om rutene til TOS drives adskilt fra HVG og MEH ruten.

Figur 17; Rutestruktur alternativt forslag



I den alternative strukturen vil det være et tilbud til ca 90 % av passasjerene. Dette dekkes gjennom reise med samme fly eller et flybytte. Av de ca 14.000 som ikke får et tilbud er det ca 7.200 på strekningen ALF – KKN. Denne strekningen er foreslått lagt inn som kommersiell rute evt lagt inn sammen med TOS-LKL tilbudet. De øvrige kan ved mer kompliserte reiser komme fram, men vi har valgt å ta disse ut av inntektsberegningene.

Passasjerer som reiser mellom Øst og Vest må noen tilfeller bytte fly enten i KKN eller HFT. Ved optimering av tidstabeller vil dette kunne gi like effektive reiser som dagens system med mange mellomlandinger.

Figur 16 viser at det er ledig kapasitet på flyene. Derfor kan det enkelt gjøres endringer i ruteføringene uten av det krever bruk av flere fly. Om ønskelig kan flere strekninger inkluderes. Eksempelvis kan MEH tas med i operasjonene fra KKN. Det vil føre til en liten økning i de variable kostnadene, men det vil ikke endre tilskuddsbeløpet slik at det påvirker konklusjonen for dette forslaget.

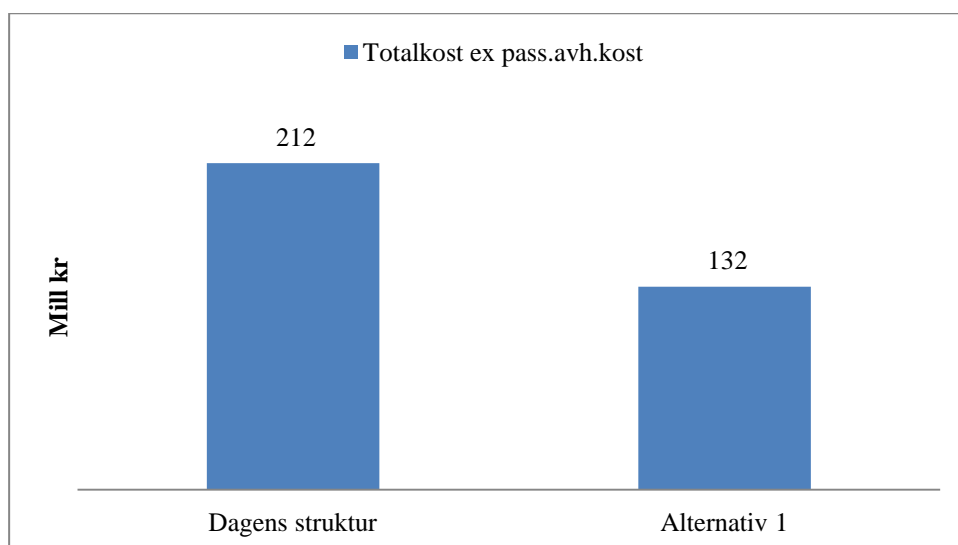
5.6 Kostnader

Kostnadsanslaget er basert på bruk av 4 stk D28 maskiner. Det er også lagt inn kapitalkostnader og tekniske kostnader for en reservemaskin (fly nr 5). Det vil føre til bedre regularitet og punktlighet. Det er tatt utgangspunkt i lavere kostnader for flymannskaper og høyere produktivitet enn i dagens regime.

Figur 18 viser kostnadene ved denne strukturen sammenlignet med dagens struktur. Kostnadene er eksklusive passasjeravhengige kostnader for bedre å kunne sammenligne forslag med ulike passasjertall. Kostnaden er 132 millioner som er 85 millioner lavere enn den som er estimert for dagens løsning. Det skyldes i hovedsak mindre fly og lavere interne kostnader hos en mindre aktør. Den nye løsningen vil føre til noe omfordeling av passasjerer

og inntekter. Det må forventes at passasjertallet reduseres med ca 10 % og inntekten med ca 12 %. Tilskudsbehovet vil da være 85 millioner.

Figur 18; Kostnader(mill kr) eksklusive passasjeravhengige alternativt forslag og 2011



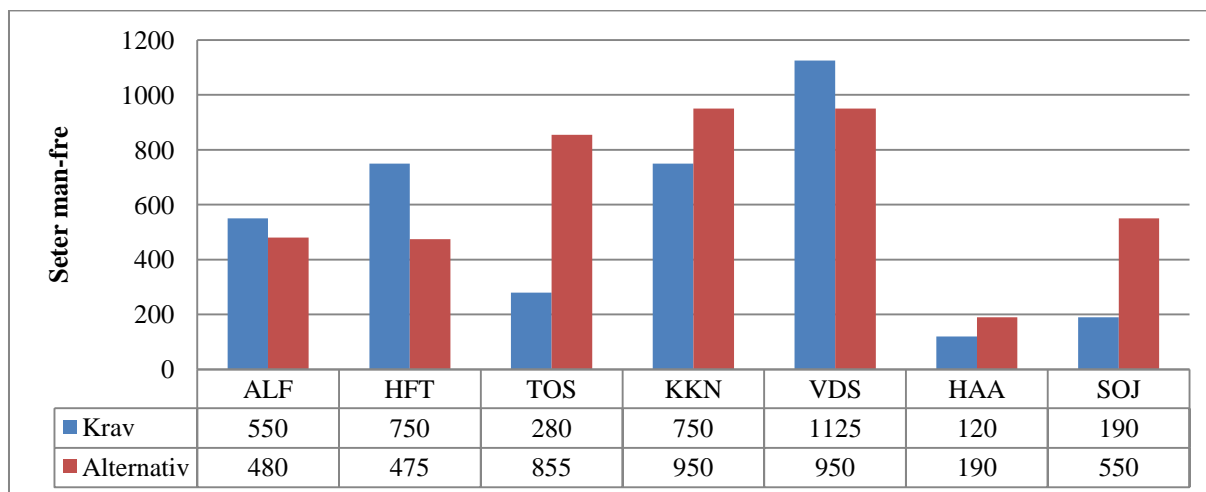
Dersom det ikke kommer inn tilbud fra andre enn Widerøe slik at hele produksjonen må gjennomføres med 39 seters fly vil dette øke kostnadene. Om en beholder de forutsetningene som er gjort for de kommersielle rutene vil Widerøe kun gjennomføre denne produksjonen med 3 ekstra fly i stedet for 4 som kreves av en ny aktør. På tross av dette vil kostnaden ved operasjonen øke fra 127 til 255 millioner kroner og tilskuddet må forventes å øke til ca 220 millioner. Det vil måtte gjøres kapasitetstilpasninger for at dette skulle kunne gjennomføres forsvarlig. Den foreslåtte strukturen kan ikke anbefales gjennomført med et så stort fly på grunn av de negative økonomiske konsekvensene.

5.7 Forslaget og dagens krav i utlysningen for perioden 2010 – 2013

Setetilbud pr stasjon.

Figur 19 viser antall seter tilbudt man – fre i det alternative forslaget samt kravet til seter som lå til grunn i inneværende anbud.

Figur 19; Seter hver veg man – fre i alternativt forslag



For HFT er det stor forskjell mellom krav og forslag. I kravet er det forutsatt at alle alle passasjerer fra flyplasser øst for HFT føres til HFT selv om deres reisemål er TOS eller lenger sør. I det alternative forslaget er de største strømmene fra HVG og MEH ført direkte til TOS. Hver av byene får 3 daglige avganger til TOS hvorav 2 er direkteflyvninger og den tredje er en kombinasjon av begge byer. Ingen av rutene mellomlander i HFT. Det tilbys 475 seter man – fre fra TOS på flyvninger til HVG/MEH. Totalt er det derfor flere seter enn det som kreves på strekningen. I utlysningen er det fra TOS krav om 190 seter man – fre til SOJ. I tillegg er det definert krav om 120 seter fra HAA. I tillegg er det krav om 2 daglige avganger til TOS og 1 daglig avgang til HFT. I figuren er de 120 setene fordelt jevnt på de 3 avgangene og da fremkommer et "krav" om seter til TOS som 90 pr dag og derav et totalkrav fra TOS på 280 seter. Fra VDS reiste det i perioden apr 2010 – mar 2011 ca 21.400 passasjerer til andre flyplasser i FOT systemet. Dette tilsvarer 58 passasjerer i gjennomsnitt pr dag. Om alle reiste man – fre ville det reist i gjennomsnitt 85 passasjerer pr dag. Setekravet man – fre er 1125 seter som tilsvarer 225 seter i gjennomsnitt pr dag. I det alternative forslaget tilbys det 855 seter man – fre eller 171 seter pr dag. Selv om alle reiste man – fre ville det gi en kabinfaktor på ca 50 %

Frekvenstilbud på enkeltstrekninger

Tabell 5 kolonne 3 og 4 vises frekvenser pr strekning i henhold til kravet og i det alternative forslaget for de 19 strekningene som er definert. Felter som er merket røde viser hvor kravene i utlysningen ikke er oppfylt. Det er 4 strekninger som har for dårlig dekning. På strekningen HVG – VDS er det ikke tilbud innenfor en reisetid på 3:30 timer. Det er registrert 730 passasjerer på denne strekningen i det vedlagte materialet, eller 1 passasjer hver veg hver dag i gjennomsnitt.

På de øvrige strekningene er det en frekvens for lite i forhold til kravet. Alle strekningene har 2 daglige avganger.

Krav til tidtabell.

I tabell 5 vises kravet om seneste ankomst (kolonne 5 – 7) og tidligste siste avgang (kolonne 8 – 9).

		Frekvenser man-fre		Seneste første ankomst		Tidligste siste avgang	
		Krav	Alternativ	Krav	Alternativ	Krav	Alternativ
ALF	KKN	1	3	09:00	10:00	14:00	20:15
BJF	HFT	1	1				
BJF	KKN	2	2	11:00	09:30	19:00	18:00
BJF	VDS	2	2	10:30	12:15	18:30	14:45
BVG	HFT	1	1				
BVG	KKN	1	2	11:00	09:30	19:00	18:00
BVG	VDS	1	2				
HAA	HFT	1	1	08:30	09:20	14:30	13:00
HAA	TOS	2	3	10:00	07:58	13:30	19:00
HFT	VDS	3	3	10:30	11:16	18:30	18:18
HVG	HFT	2	3	08:30	09:21	17:00/17:00	14:00/14:41
HVG	VDS	2	0			16:00/16:00	
MEH	HFT	2	3	08:30	09:21	17:00/17:00	14:00/15:16
MEH	KKN	1	0				
MEH	VDS	2	0			16:00/16:00	
SOJ	TOS	2	2	09:30/11:30	07:58:00/06:53	19:00:00/17:00	16:30/17:50
VAW	KKN	3	2			+ 6T	
VDS	ALF	2	3	10:30/10:00	08:15:00/09:25	15:00/14:00	17:05/16:00
VDS	KKN	3	6	11:00:00/11:30	07:25:00/06:55	19:00/18:30	21:00/21:35
TOS	HVG	0	2		08:00		16:10
TOS	MEH	0	2		08:00		19:00

For det fleste strekninger som ikke tilfredsstillt kravet om seneste tidspunkt for tidligste ankomst er det mindre avvik. På andre strekninger er tilbudet klart bedre enn det som var kravet i forrige utlysning. Dette gjelder strekningene BJF-KKN, BVG-KKN, HAA-TOS, SOJ-TOS, VDS-ALF og VDS-KKN. Det flyr ca 60.000 passasjerer på de strekningene som får et klart bedre tilbud, mens det kun flyr 20.000 passasjerer på de som ikke når kravet. Dette er et resultat av at det er søkt å prioritere et godt tilbud på de trafikksterke strekningene. Et annet moment er at det blir forkorte reisetid på tverrforbindelser som HFT-KKN og HFT-VDS. I dag er korteste reisetid HFT-KKN ca 2 timer, men de fleste forbindelsene tar nesten 3 timer. I det nye forslaget flys det direkte på begge strekninger og reisetiden er under 1 time.

I forhold til kravet om tidligste sisteavgang er det på små avvik mellom krav og det som tilbys. Unntakene er returmultiphetene fra VDS til BJF og fra HFT til HVG og MEH. For de to siste tilfellene må en anta at kravet har utgangspunkt i forbindelser fra OSL via TOS til HFT og videreforbindelsene til HVG/MEH. Disse passasjerene kan nå reise fra TOS kl 1900(MEH) og 1600(HVG) som i praksis er et bedre tilbud enn det som kreves i utlysningen. Dette er de klart største trafikkstrømmene og derfor vil det nye tilbudet være en forbedring totalt sett.

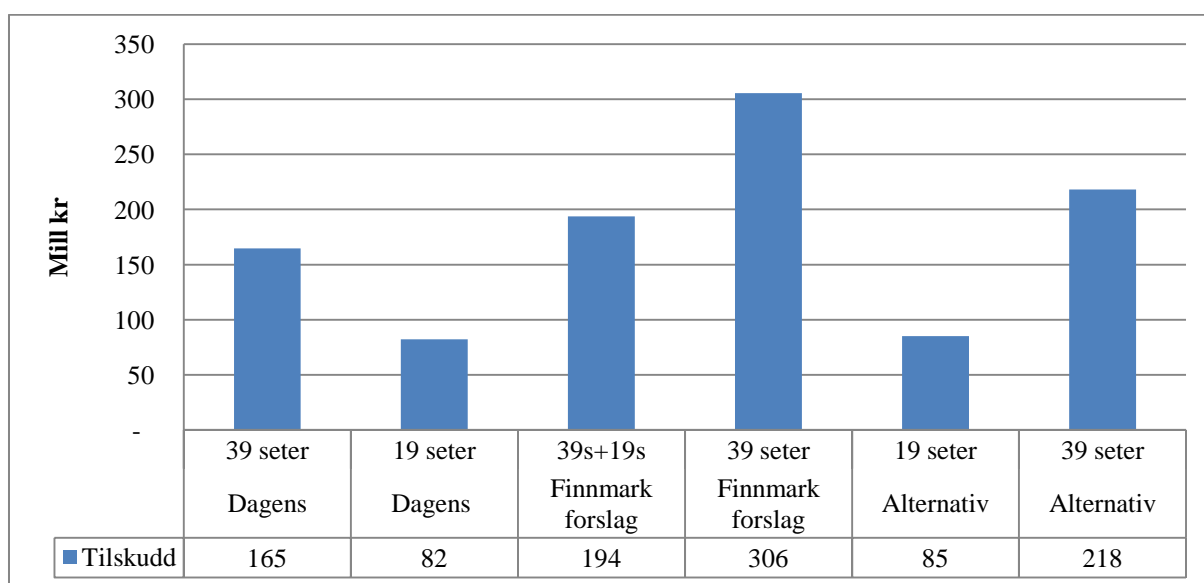
6. Oppsummering alternativer

I punktene foran er vist 3 ulike rutestrukturer som alle er vist med 2 flystørrelser. Hovedkonklusjonene er at struktur og flystørrelse hører nøye sammen. Et ruteopplegg er ikke gjennomførbart med en annen flystørrelse enn den som er forutsatt.

I figur 20 er vist estimert tilskuddsbehov for alle alternativene. Ut fra figuren kan leses:

- Det bør være potensiale for lavere tilskudd ved å forlenge dagens struktur
- Finnmark fylkeskommunes forslag med en struktur med 2 flyselskaper og 2 flytyper vil bli dyrere enn dagens opplegg
- Det er langt billigere å lage en struktur for FOT rutene som kun er basert på mindre fly enn å gå videre med dagens opplegg.
- Det er relativt små forskjeller mellom ulike varianter av rutestruktur med små fly. Det er rammen med antall fly og kostnadsnivået hos operatøren som i hovedsak bestemmer kostnadsnivået
- Det er høy risiko ved å sende ut et tilbud om endret struktur om man ikke har sikre indikasjoner på at det vil være reelle tilbydere med mindre fly.

Figur 20; Tilskuddsbehov ved de ulike forslagene



Figuren viser at alternativene med små fly vil kreve langt lavere tilskudd. Det er viktig å presisere at det også er forskjellige produkter. Å være passasjer i en 19 seters maskin uten trykkabin er en svært forskjellig opplevelse fra å være passasjer i en 40 – 50 seters maskin med trykkabin og kabinbetjening. Spesielt vil dette gjelde i områder med utfordrende vær.

Det er ikke enkelt å få til en konkurranse som virker. Spesielt vil det være krevende å skaffe flymateriell, både praktisk og med risikovillig kapital bak. Andre sektorer har løst dette ved at f.eks tog eies av tilbyder og det konkurreres kun om prisen på drift. Om det ble etablert en

ordning hvor Staten gjennom et leasingselskap eide flyene ville dette kunne senke barrieren for konkurranse. Det er denne måten svært mange flyselskaper administrerer sitt flymateriell.

Et annet moment som kan påvirke graden av konkurranse er utlysningsformen. I forrige utlysning ble Finnmark delt i 2 områder, der rutene TOS-HAA, TOS-SOJ og HAA-HFT var i pakke 2. Det øvrige nettet ble lyst ut som pakke 1. Det omfatter mange byer og kravene til tilbudene er sammensatt og komplisert. For en operatør vil det være krevende å kunne utarbeide et tilbud. Om anbudet ble delt opp i flere mindre pakker hvor det var anledning til å by på enkeltruter og kombinasjoner vil det trolig øke muligheten for konkurranse.

Erfaringene fra de anbudsrundene etter år 2000 viser at det er områder med enkel struktur som har hatt flere tilbydere. Ruten til/fra Florø kan lett drives med 2 fly og her har det vært skifte av operatør 3 ganger siden år 2000. Senest i anbudsrunden for 2012 – 2016/17 ser vi det samme. Rutemønsteret i Lofoten/Vesterålen er enkelt ved at det flys kun til/fra Bodø. Her kom det 2 tilbud hvorav det ene var 10 % lavere enn konkurrentens.

Om anbudet for Finnmark og Nord Troms skulle deles mer opp ville det være naturlig å ta utgangspunkt i de største trafikkstrømmene. Om det forutsettes at det ikke skal kunne settes krav som gjør at man må reise innenfor begge områder, vil noen krav måtte tas ut. Her vil man velge de strekningene fra dagens krav som har færrest passasjerer.

I det alternative forslaget ville det være naturlig å dele i 2 områder som hver hadde utgangspunkt i en base.

Ruteområde 1:

- Base i Tromsø
- Dekker Nord Troms og Vest-Finnmark

Ruteområde 2:

- Base i Kirkenes
- Dekker Øst-Finnmark
- Dekker Øst - Vest forbindelsene

Tabell 6; Fordeling av ruter i de 2 foreslåtte pakkene

Område 1		Område 2	
TOS	SOJ	KKN	VDS
TOS	HAA	KKN	VAW
TOS	HVG	KKN	BJF
TOS	MEH	KKN	BVG
HFT	HAA	KKN	ALF
HFT	HVG	VDS	BJF
HFT	MEH	VDS	BVG
		VDS	ALF

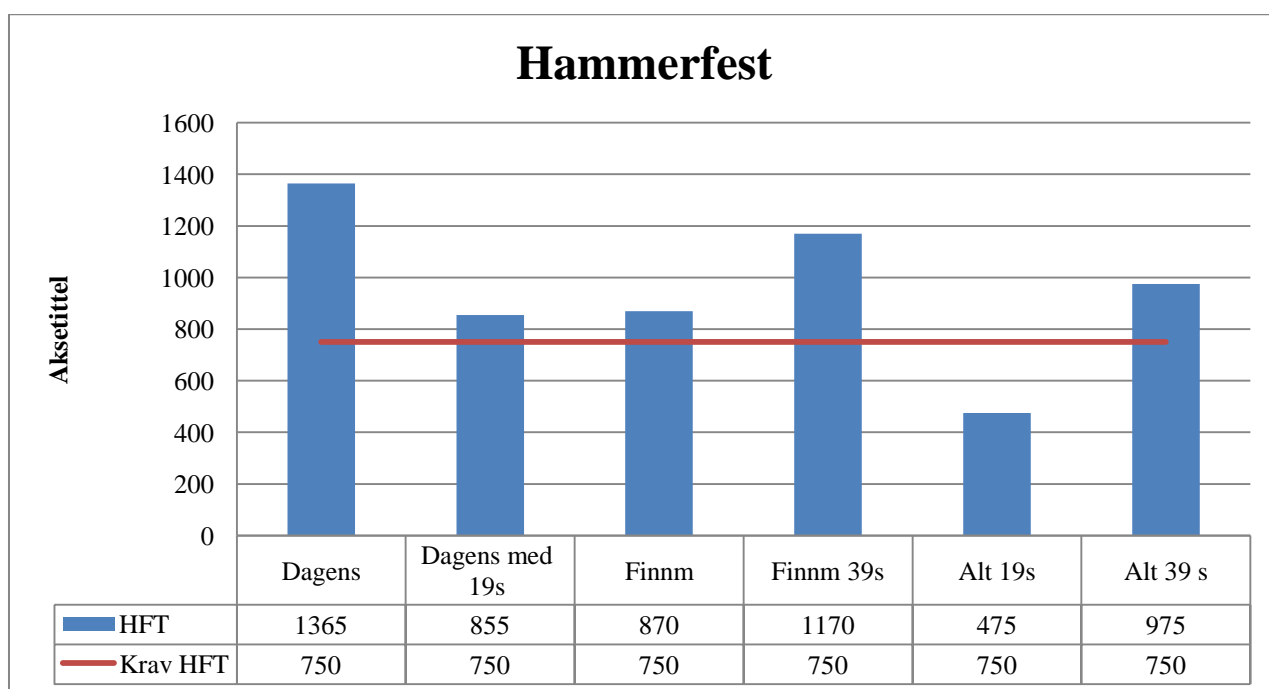
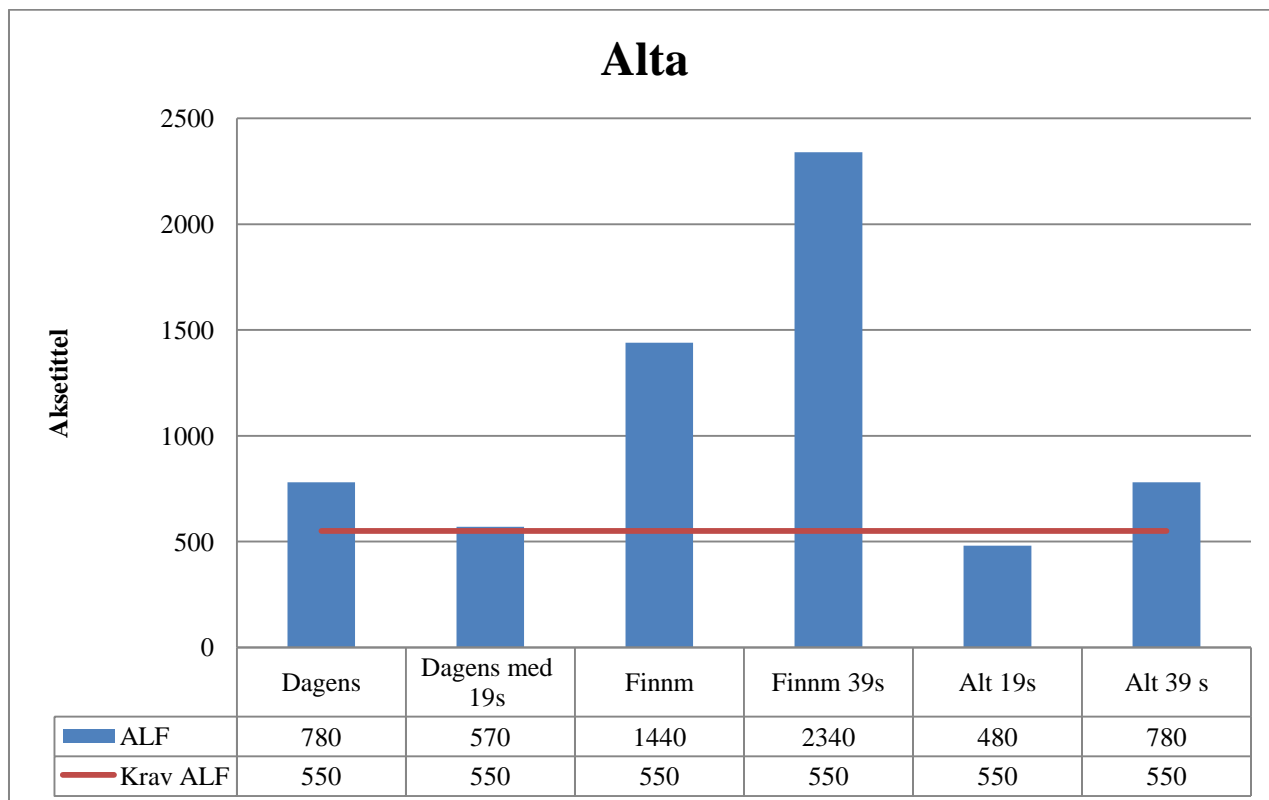
Tabell 6 viser hvilke ruteområder som defineres i hver av pakkene. Vest - Finnmark betjenes mot Tromsø fordi det hit de fleste passasjerene skal, enten lokalt til Tromsø eller for flybytte til destinasjoner lenger sør. Her betjenes HAA, SOJ, HVG og MEH mot TOS. I tillegg er det ruter til HFT fra HAA, HVG og MEH. Ruteområde 2 dekker behovet for reiser mot KKN og VDS samt øst – vest forbindelsene. Ruten MEH – VDS kan defineres inn i pakke 2 om ønskelig og kan betjenes med daglige avganger innenfor de ressursene som er forutsatt.

Vedlegg:

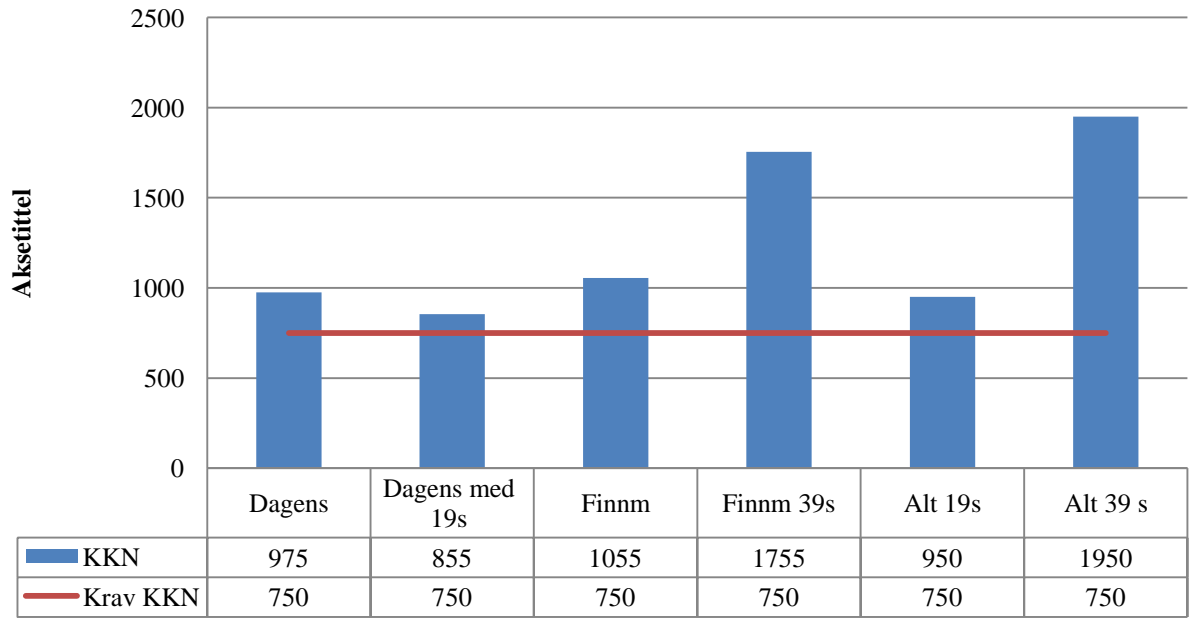
Oppsummering av alle alternativer i forhold til dagens krav:

Nedenfor følger en sammenligning av alle alternativer som er belyst i forhold til de ulike kravene som gjelder i dag.

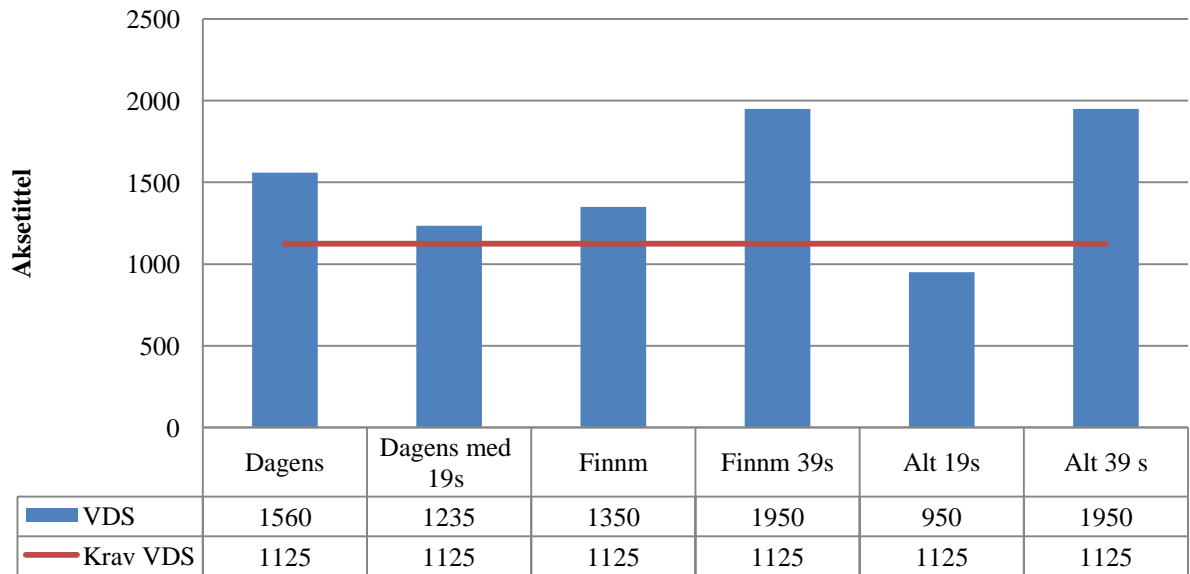
Seter pr stasjon man – fre



Kirkenes



Vadsø



Antall avganger pr strekning

		Krav	I dag	I dag just	Finnm	Alternativ
ALF	KKN	1	2	3	1	3
BJF	HFT	1	1	1	1	1
BJF	KKN	2	2	2	3	2
BJF	VDS	2	2	2	3	2
BVG	HFT	1	1	1	1	1
BVG	KKN	1	2	2	3	2
BVG	VDS	1	2	2	3	2
HAA	HFT	1	1	1	1	1
HAA	TOS	2	2	2	1	3
HFT	VDS	3	3	3	1	2
HVG	HFT	2	3	3	2	3
HVG	VDS	2	2	2	1	0
MEH	HFT	2	2	2	1	3
MEH	KKN	1	1	1	1	0
MEH	VDS	2	2	2	1	0
SOJ	TOS	2	2	2	4	2
VAW	KKN	3	3	3	3	2
VDS	ALF	2	4	4	4	3
VDS	KKN	3	5	5	5	6
TOS	HVG	0	2*			4*
TOS	MEH	0	2**			4**

*) I dag via HFT, min reisetid 1:23. Ny tidtabell direktefly, reisetid 0:55

***) I dag via HFT og HVG, min. reisetid 1:58. Ny tidtabell direktefly, reisetid 1:00

Seneste første ankomst

		Krav	I dag	Finnm	Alternativ
ALF	KKN	09:00	07:44	11:11	10:00
BJF	HFT				
BJF	KKN	11:00	10:22	09:33	09:30
BJF	VDS	10:30	09:52	10:10	12:15
BVG	HFT				
BVG	KKN	11:00	10:22	09:33	09:30
BVG	VDS				
HAA	HFT	08:30	07:08	07:06	09:20
HAA	TOS	10:00	08:05	01:41	07:58
HFT	VDS	10:30	09:52	20:45	11:16
HVG	HFT	08:30	07:07	18:47	09:21
HVG	VDS				
MEH	HFT	08:30	07:07	00:20	09:21
MEH	KKN				
MEH	VDS				
SOJ	TOS	09:30/11:30	09:05	08:35	07:58:00/06:53
VAW	KKN				
VDS	ALF	10:30/10:00	07:01/08:20	08:38:00/07:15	08:15:00/09:25
VDS	KKN	11:00:00/11:30	10:22/06:00	06:55:00/06:30	07:25:00/06:55
TOS	HVG		08:05		08:00
TOS	MEH		08:05		08:00

Tidligste siste avgang

		Krav	I dag	Finnm	Alternativ
ALF	KKN	14:00	14:55	20:30	20:15
BJF	HFT				
BJF	KKN	19:00	20:35	20:30	18:00
BJF	VDS	18:30	21:07	21:00	14:45
BVG	HFT				
BVG	KKN	19:00	20:35	17:30	18:00
BVG	VDS				
HAA	HFT	14:30	15:27	14:45	13:00
HAA	TOS	13:30	14:30	06:00	19:00
HFT	VDS	18:30	21:07		18:18
HVG	HFT	17:00/17:00	21:52/19:01		14:00/14:41
HVG	VDS	16:00/16:00	17:10/22:32		
MEH	HFT	17:00/17:00	21:52/18:26	14:45	14:00/15:16
MEH	KKN				
MEH	VDS	16:00/16:00	17:10/23:07		
SOJ	TOS	19:00:00/17:00	19:06/19:50	19:00/20:15	16:30/17:50
VAW	KKN	+ 6T	+10:07	+09:50	
VDS	ALF	15:00/14:00	23:59/14:27	15:45/18:10	17:05/16:00
VDS	KKN	19:00/18:30	20:35/23:52	21.30/20:45	21:00/21:35
TOS	HVG		20:54		16:10
TOS	MEH		20:54		19:00

Forklaringer til tabellene på side 38 og 39.

*)I noen tilfeller er det krav om seneste første ankomst på begge flyplasser. Det første tallet angir seneste førsteankomst på "Til flyplassen", mens det siste tallet angir seneste førsteankomst på "fra flyplass".

**) Det første tidspunktet er tidligste sisteavgang fra "Til" flyplass, det andre er tidligste sisteavgang for "Fra flyplass"