

Oppsummering ACI rapport: Lønnsomheten regionale flyplasser

Introduksjon

ACI Europe ga i 2015 ut en omfattende rapport som undersøkte regionale flyplassers kommersielle prestasjoner. Resultatene av undersøkelsen var ikke veldig overraskende, og noen av hovedfunnene var relatert til: flyplassens størrelse, landbasert omsetning, antall bakkemannskap og outsourcing. Dette er nyttig informasjon for å demonstrere utfordringene som finnes knyttet til utviklingen av regionale flyplasser, og for å belyse noen av de viktigste tingene som regionale flyplasser på ha fokus på for å oppnå ønsket utvikling. Haugesund under det nåværende Avinor-eierskapet er ikke i stand til å maksimere effektivitet eller kostnadsbesparelser, og det er en av hovedgrunnene til at flyplassen ikke er økonomisk lønnsom. Men Haugesund Lufthavn kan drives lønnsomt under nye eiere, og nøkkelaspektene som ACI Europe peker på i rapporten er svært viktige i så måte.

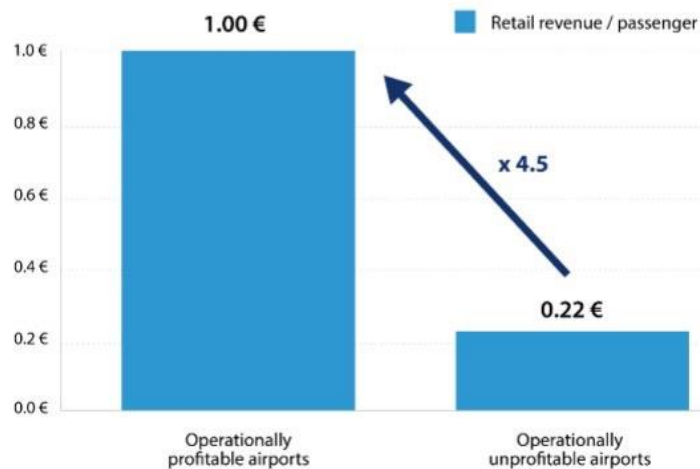
1. Flyplassens størrelse

Det er svært tydelig at store flyplasser har bedre muligheter til å gå med overskudd enn mindre flyplasser, og grunnene er mange. ACI-rapporten viser at gjennomsnittsstørrelsen på en regional flyplass som går med overskudd er 1.05 millioner passasjerer i året. Vi vet også fra et tidligere som tok for seg Kalmar flyplass i Sverige, at mindre flyplasser med rundt 200.000 passasjerer i året kan gå med overskudd hvis de drives på riktig måte. Derfor bør det absolutt være mulig å drive Haugesund lufthavn med overskudd utenfor Avinor-systemet. Men strategien for HAU må likevel være å øke antall passasjerer siden dette øker muligheten for lønnsom drift betraktelig.

2. Inntektskilder på bakken

Det er velkjent at bakketjenester som handel, parkering og reklame er viktige inntektskilder for mindre flyplasser. Samtidig har naturligvis ikke mindre flyplasser de samme mulighetene som store flyplasser når det gjelder å maksimere disse inntektene. Norge er et unntak fra denne regelen på grunn av den lukrative tax-free-handelen. For HAU er tax-free-handelen helt essensiell og den relativt høye andelen av inntektene som kommer fra bakketjenester (45%) hadde ikke vært mulig å oppnå uten tax-free-handel.

ACI Europe-rapporten viser ganske klart at flyplasser som rapporterte underskudd hadde mindre inntekter per passasjer fra servering, parkering og reklame. Når det gjaldt detaljhandel spesifikt tjente flyplassene som gikk med underskudd i snitt €0.22 pr passasjer – hele fem ganger mindre enn snittet hos de som gikk med overskudd.

Oppsummering ACI rapport: Lønnsomheten regionale flyplasser**3. Bakkemannskaper**

ACI Europe-rapporten demonstrerer at bakkebaserte tjenester ved mindre flyplasser kan ha betydelig påvirkning på om de går med overskudd eller underskudd. Flyplasser med underskudd rapporterte at i snitt 29% av deres ansatte var involvert i bakkebaserte tjenester, mens det tallet var kun 12,8% hos de som gikk med overskudd. Det blir derfor ganske tydelig at disse tjenestene kan ha en negativ påvirkning på lønnsomheten ved flyplasser. Slik situasjonen er nå, blir disse tjenestene i Haugesund levert av tredjeparter. Ved mange andre regionale flyplasser står flyplassen selv for disse tjenestene, men som rapporten viser fører dette fort til for høye lønnskostnader for flyplassen.

4. Outsourcing, nivåer

Dette er et veldig viktig poeng for Haugesund, siden en av driftsmodellene som blir vurdert innebærer at visse tjenester ved flyplassen settes ut til underleverandører. ACI Europe-rapporten viser at regionale flyplasser som går med overskudd outsourcer mer enn de som går med underskudd (17% av driftskostnadene mot 11%). Så det finnes bevis på at utstrakt bruk av underleverandører kan bedre kostnadseffektiviteten ved Haugesund lufthavn. Tjenestene som oftest ble satt ut til tredjeparter var konsesjonstjenester (ved 81% av flyplassene) fulgt av renholdstjenester.