

Privatiseringsprosesser av flyplasser i Europa

Introduksjon

Det er en økende privatiseringstrend i den europeiske flyplassindustrien, med flere betydelige private og institusjonelle investeringer de seneste årene. For eksempel har spanske, franske, greske og litauiske myndigheter alle nylig satt i gang privatiseringsprosesser. Dette betyr på generell basis at eierskapsstrukturer ved europeiske flyplasser er i ferd med å bli mer og mer deregulerte, med et mye sterkere fokus på kommersialisering av flyplasser som forretningsenheter. Denne trenden står i sterk kontrast til situasjonen i Norge og andre nordiske land, hvor statlig flyplasseierskap fremdeles står sterkt.

Ifølge en ACI Europe-rapport publisert i mars 2016, har, som eksempel, 41% av europeiske flyplasser – 205 i tallet – private aksjeholdere, opp fra kun 22% i 2010. Snaut 39% av disse flyplassene (79 flyplasser) er fullstendig privateide, mens 61% (126 flyplasser) er privat-offentlige samarbeid gjennom en eller annen kombinasjon av private og statlige eiere. Det er tydelig at trenden med private aksjonærer fortsetter å bli vanligere ved større flyplasser, siden mindre flyplasser generelt ses på som vanskelige å drifte fra et kommersielt perspektiv. ACI-rapporten sier også at alle flyplasser som er heleide av det offentlige nå er selskapifiserte og driftes på ren kommersiell basis. På nåværende tidspunkt er det kun syv EU-land som fremdeles har samtlige av sine flyplasser med ACI Europe-medlemskap i 100% offentlig eierskap.

Denne informasjonen er nyttig og viktig for å demonstrere overfor Avinor og norske myndigheter at eierskapsstrukturene ved europeiske flyplasser er i klar bevegelse mot en selskapifisering- og kommersialiseringstilnærming til flyplassdrift. Så lenge Haugesund Lufthavn er en del av det sentralstyrte nettverket av flyplasser, kan vi ikke ha realistiske forventninger om at den kan driftes på en mer kommersiell måte, men den burde fått muligheten dersom lokale investorer (offentlige eller private) ønsker å ta del i eierskap og drift.

Flyplassprivatisering i Europa

Litauen- 2016

I november 2015 besluttet litauiske myndigheter at landets tre hovedflyplasser skulle utvikles gjennom en konsesjonsmodell der private selskaper ble invitert til å komme med tilbud på drift av flyplassene over en periode på 50 år. Transportdepartementet sier at hovedmålet er å modernisere landets flyplasser innen 2020, siden de ser for seg at muligheten for EU-basert eller offentlig økonomisk støtte til flyplassdrift vi bli mye mer begrenset.

Privatiseringsprosesser av flyplasser i Europa

Litauiske myndigheter har for eksempel sagt at flyplassen i hovedstaden Vilnius vil nå sin kapasitetsbegrensning innen to-tre år, og at den da ikke vil være i stand til å betjene økt passasjertilstrømning. Selskapet som får konsesjonen skal designe, bygge, oppgradere og vedlikeholde flyplassens infrastruktur. En offentlig anbudsrunde er forventet lansert sommeren 2016.

Litauiske flyplasser som skal driftes på konsesjon

Flyplass	Antall passasjerer (2015)	Hoved flyselskaper
Vilnius	3.3m	Wizz, Ryanair, Lufthansa, SAS, Air Baltic
Kaunas	0.75m	Ryanair, Wizz
Palanga	0.14m	SAS, Air Baltic

Hellas- 2015

Hellas har historisk sett operert med et flyplassnettverk, ikke ulikt Finavia. Unntaket er Athens flyplass som i noen år har vært deleid av private investorer (45%). De resterende 55% er eid av staten. Men Hellas har nylig lagt ut på en mer omfattende privatiseringsprosess som i praksis vil bryte monopolsystemet. Planen er at 14 regionale flyplasser skal overtas av et privat konsern, Fraport, gjennom en 40-årig leasingavtale. De kommersielle betingelsene i konsesjonsavtalen er som følger:

- 40 års konsesjon
- €1.23bn forhåndsbetaling
- €22.9m pr år i leasingkostnader
- €330m i investeringer i løpet av de fire første årene
- €1.4bn i investeringer over 40 år

Privatiseringsprosesser av flyplasser i Europa

Flyplass	Antall passasjerer	Topp 5 flyselskaper
Aktion	360.644	Thomson Airways, Thomas Cook Airlines, airberlin, Sky Express (Greece), Transavia
Chania	2.507.264	Ryanair, Aegean Airlines, TUIfly Nordic, Norwegian, easyJet
Corfu	2.379.630	Aegean Airlines, easyJet, Thomson Airways, Ryanair, Thomas Cook Airlines
Kavala	224.668	Aegean Airlines, airberlin, Germanwings, Thomson Airways, Thomas Cook Airlines
Kefalonia	478.886	Thomson Airways, Ryanair, Aegean Airlines, Thomas Cook Airlines, easyJet
Kos	2.212.018	Aegean Airlines, Ryanair, TUIfly.com, Thomson Airways, airberlin
Mytilene	459.837	Aegean Airlines, Sky Express (Greece), airberlin, Minoan Air, NIKI
Mykonos	776.197	Aegean Airlines, easyJet, Vueling, Volotea, Blue Panorama Airlines
Rhodes	4.551.213	Aegean Airlines, Ryanair, Thomson Airways, TUIfly.com, Condor Flugdienst
Samos	396.240	Aegean Airlines, airberlin, Astra Airlines, TUIfly Nordic, NIKI
Santorini	1.179.078	Aegean Airlines, easyJet, NIKI, Volotea, Vueling
Skiathos	315.256	Olympic Air, Thomson Airways, Thomas Cook Airlines, Blue Panorama Airlines, Volotea
Thessaloniki	5.168.491	Aegean Airlines, Ryanair, easyJet, Germanwings, airberlin
Zakinthos	1.187.779	Thomas Cook Airlines, Thomson Airways, SmartWings, Olympic Air, easyJet

Privatiseringsprosesser av flyplasser i Europa

Frankrike

Eierskapsstrukturen ved de fleste franske flyplasser var frem til i fjor en blanding av lokale myndigheter og statlig eierskap. Unntaket er Aeroport de Paris group, som eier og kontrollerer 14 flyplasser og flystriper i Île-de-France-regionen (Paris) og som er majoritetseid (50,6%) av den franske staten. I henhold til franske lover må staten alltid være majoritetseier. Resten av aksjene er fordelt mellom stort sett private aksjonærer.

Men i 2014 la franske myndigheter fram en resolusjon med mål om generell økonomisk vekst og stimulering, og som en del av denne omfangsrike lovgivningen ble det lagt til rette for økt privatisering av flyplasser. Og det var nettopp det som skjedde. I 2015 ble Toulouse flyplass delvis privatisert. Et kinesisk konsortium kalt Symbiose, som består av en statseid kinesisk selskapsgruppe og et Hong Kong-basert investeringselskap, kjøpte 49,9% av aksjene i Toulouse flyplass for €308m. Den franske staten vil beholde 10% av aksjene mens regionale myndigheter i Toulouse eier resten. Den sterke interessen fra kinesiske investorer er interessant, og det har blitt spekulert i at Kina er på jakt etter flere flyplasser som investeringsobjekter.

I 2015 annonserte franske myndigheter også at flyplassene i både Lyon og Nice skulle delvis privatiseres. Denne prosessen er fremdeles pågående, og det forventes at bud vil komme inn mot slutten av 2015 og at vinneren av budrunden annonseres tidlig i 2016. Det interessante ved disse privatiseringsprosessene er verdisetningen av flyplassene. Lyon-flyplassen er beregnet til å ha en markedsverdi på rundt €770m, som samsvarer noenlunde med 16 års inntjening (EBITDA). Nice-flyplassen har en markedsverdi på €1.65bn, 18 års inntjening (EBITDA).¹

Et annet svært interessant poeng å merke seg, er den intense interessen fra flere private konsortier i disse investeringsmulighetene. Konkurransen er forventet å bli knallhard, og CAPA rapporterer at 17 forskjellige konsortier er interesserte i å by på disse flyplassene.

Flyplass	Antall passasjerer	Topp 5 flyselskaper
Toulous	7.517.736	Air France, easyJet, Lufthansa, HOP!, Iberia
Lyon - Saint	8.467.093	easyJet, HOP!, Air France, Lufthansa, Air Algerie
Nice	11.660.208	easyJet, Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian

¹ Source: CAPA <http://centreforaviation.com/analysis/aenas-part-privatisation-by-all-accounts-a-success-and-shares-climbed-dramatically-218685>

Privatiseringsprosesser av flyplasser i Europa

Spania

AENA er (eller var) den spanske utgaven av Finavia. Til og med 2015 ble det også drevet veldig likt som sitt finske motstykke. Så å si alle spanske flyplasser (46 totalt) var eid og kontrollert av staten. Basert på tall fra 2014 var AENA verdens største flyplassoperatør med sine rundt 200 millioner passasjerer. Det skal også sies at AENA, i likhet med Finavia, hadde ansvar for kontrolltårn- og navigasjonstjenestene.

I 2014 ble det nok engang lansert planer for å delvis privatisere AENA (det ble gjort et mislykket forsøk i 2011). Den foreslåtte strukturen innebar at staten skulle beholde 51% av aksjene, en kontrollerende andel. 21% av aksjene skulle fordeles på tre private konsortier. De resterende 28% skulle legges ut for generelt salg. Dette er en lignende eierstruktur som Aeroport De Paris har for øyeblikket.

AENA-saken er interessant fra et nordisk perspektiv på grunn av det store antallet flyplasser i AENA-systemet, noe som er sammenlignbart med situasjonen til Avinor og Finavia. En annen likhet er at størrelsen på AENAs flyplasser varierer voldsomt, fra store sentralflyplasser som Barcelona og Madrid til flyplasser som ikke engang har fast rutetrafikk. Noen rapporter har konkludert med at kun åtte av AENA's flyplasser er konsekvent lønnsomme.²

AENA-privatiseringen har blitt sett på som en stor kommersiell suksess, særlig hvis den voldsomme økningen i aksjepriser og inntjening kan tas som gode indikatorer på suksess. Det har også nylig vært spekulert i om spanske myndigheter vil gjøre enda flere AENA-aksjer tilgjengelige for private investorer.

² Source: CAPA <http://centreforaviation.com/analysis/aenas-part-privatisation-by-all-accounts-a-success-and-shares-climbed-dramatically-218685>