

SAS' foretræde for Trafikudvalget den 6. november 2008 vedrørende Københavns Lufthavne A/S

Der henvises til SAS' tidligere fremsendte notat af 1. oktober 2008. SAS skal i det følgende kommentere på senere indtrufne begivenheder og emner, som har været fremme i debatten om Københavns Lufthavn. Det er herunder af central betydning, at regeringens nylige udspil til reguleringsmodel ikke udvandes under den offentlige høring, og at CPH Swift-terminalen ikke påbegyndes, førend regeringen har sikret sig, at projektet er i overensstemmelse med danske trafikpolitiske interesser samt gældende love og regler.

1. Reguleringen

SLV har sendt et nyt udkast til reguleringsmodel i offentlig høring. Selv om det ikke imødekommer luftfartsselskaberne på alle punkter, er der efter SAS' umiddelbare opfattelse tale om et rimeligt balanceret udspil. CPH udtaler, at det er for kompliceret. Komplikationen opstår primært af, at reguleringen fordrer, at CPH opdeler sin forretning i flere omkostningsområder, hvortil drift og afskrivninger skal henføres.

SAS havde derfor også hellere set, at CPH i reguleringsmæssig henseende behandledes som en samlet forretning. Det ville udgøre en markant forenkling. Det er også naturligt ud fra en betragtning om, at passagererne i sidste ende betaler for alle omkostningerne, og det er luftfartsselskaberne, som sørger for kunderne i lufthavnen - i kraft af sig selv som luftfartsselskaber og i kraft af deres leverandører og passagerer. En sådan helhedsbetragtning har CPH søgt at forhindre bl.a. ved juridisk intervention. CPH ønsker et højere afkast, end man allerede har på infrastrukturen, og at beholde samtlige indtægter fra parkering, butikker og huslejer. Herved opstår den komplicerede model.

De væsentligste faktorer i reguleringsmodellen er, at der sikres en løbende effektivisering af omkostningerne med plads til investeringer, at de kommercielle indtægter indgår i hvert fald delvis i fastsættelsen af afgifterne, og at der maksimalt må være tale om et rimeligt afkast på basis af ikke opskrevne værdier.

2. Kvaliteten

I en præsentation på CPH's hjemmeside fra januar 2008 fremgår det, at CPH - i en gennem mange år anvendt passagertilfredshedsmåling - er faldet fra en placering i 1999 som nr. 1 til nr. 6 i 2004 og herefter til nr. 34 i 2006. Den placering er faldet yderligere til nr. 41 i 2007. Sidstnævnte placering har CPH ikke kommunikeret. Derimod har man i materialet til Trafikudvalget valgt en ny undersøgelse, som nu viser en placering som nr. 7. Sådanne undersøgelses validitet kan altid diskuteres, og det kan passagerernes tilfredshed tilsyneladende også.

Det er dog indiskutabelt, at CPH ikke har gennemført tilfredshedsmålinger i forhold til sine primære kunder, nemlig luftfartsselskaberne. SAS har som led i reguleringsmodellens krav om, at CPH skal indgå aftaler om kvalitet foreslået, at der jævnligt gennemføres sådanne målinger.

CPH viser i materialet til Trafikudvalget en kundetilfredshedsundersøgelse vedrørende ordrevindende faktorer, hvor CPH angiveligt skulle ligge i top. SAS må blot konstatere, at SAS ikke er blevet spurgt, da undersøgelsen tilsyneladende ikke henvender sig til eksisterende, men nye/potentielle kunder.

Mens SAS ikke vil afvise, at passagererne har en positiv oplevelse af kvaliteten i Københavns Lufthavn, er den operationelle kvalitet bag kulisserne under al kritik. SAS er derfor tilfreds med, at CPH's mangeårige afvisning af at indgå aftaler om sammenhæng mellem pris og kvalitet nu bliver imødegået i reguleringsmodellen med et krav fra myndighedernes side.

3. Effektiviteten

CPH fremhæver, at man i 4 af 5 år har været den mest effektive lufthavn i Europa. SAS betvivler ikke dette. Effektiviteten er et udtryk for, hvor mange omkostninger man har i forhold til en produceret enhed. Med andre ord; lufthavnens topplacering betyder, at CPH bruger færre penge end alle andre europæiske lufthavne per produceret enhed. Dette støtter SAS fuldt ud, så længe sådanne effektiviseringer ikke går ud over kvaliteten, og det giver sig udslag i lavere priser. Desværre er dette ikke tilfældet.

CPH's effektivitet er bl.a. en konsekvens af et lavt investeringsniveau og et dårligere produkt, som betyder, at omkostninger væltes over på brugerne, og at der er betydelige kvalitetsomkostninger ved at operere i CPH. Priserne er heller ikke faldet - hverken på infrastruktur, huslejer eller parkeringsafgifter. Effektiviseringerne har derimod betydet, at CPH's overskud/udbyttebetalinger er steget markant gennem årene.

4. Investeringerne

CPH har den senere tid kommunikeret, at man vil investere 1 mia. i 2008. Det er et stort beløb. I forbindelse med kvartalsrapporten den 29. oktober meddeler CPH, at det er reduceret til 850 mio. Det er stadig et stort beløb. CPH har ikke hidtil dokumenteret, hvorledes disse investeringer fordeler sig på forbedringer af infrastrukturens kvalitet og kapacitet på den ene side og butiksområder m.v på den anden.

Det er ikke reelt at imødegå kritik af manglende investeringer i infrastrukturen med oplysninger om investeringer, der for en stor dels vedkommende omfatter andre forretningsområder. CPH's nu fremkomne oplysninger til Trafikudvalget skaber ikke klarhed, da de baserer sig på en investering på 1 mia., hvoraf utilstrækkelige 11% reelt går til ny kapacitet - formentlig to bagageudleveringsbånd i ankomsthallen - og 35% til vedligehold (driftsinvesteringer) af eksisterende infrastruktur. Det er derfor også positivt og nødvendigt, at der i kraft af reguleringsmodellen nu stilles krav om, at CPH stiller dokumenterede oplysninger om investeringer til rådighed.

CPH angiver, at alle SAS' ønsker er med på en 550 punkts investeringsliste. SAS er ikke bekendt med denne liste og kan oplyse, at SAS har meddelt en lang række ønsker, som kræver investeringer/omkostninger, og som CPH enten har afvist eller udskudt. Under alle omstændigheder ændrer investeringerne ikke afgørende på billedet af en lufthavn, hvor kapacitet og kvalitet også i overskuelig fremtid vil være presset på alle parametre

5. Prissammenligninger

Ifølge CPH er Københavns Lufthavn den 9. billigste blandt Europas store lufthavne. Efter SAS' opfattelse er det ikke relevant for en lufthavn med CPH's perifere geografiske placering og lille befolkningsunderlag at sammenligne sig med lufthavne i London, Paris, Frankfurt og Amsterdam placeret i Europas store befolkningscentre.

Det ville være mere naturligt og klædeligt at sammenligne sig med CPH's nærmeste konkurrenter i Norden. Ifølge SAS' beregninger er CPH den dyreste blandt de nordiske lufthavne. Det bemærkes i øvrigt, at overskuddene i de offentligt ejede lufthavne i Oslo, Stockholm og Helsinki bidrager til drift og investeringer i landenes regionale lufthavne som led i samlede lufthavnssystemer.

6. Afkastet

CPH opgiver sit afkast (ROCE) for 2007 til 4,9%, hvilket i følge CPH betyder, at der stort set ikke er noget afkast på infrastrukturen, som derfor må krydssubsidieres af de kommercielle indtægter. Med et overskud på 1,113 mia. af en omsætning på 2,925 mia. og dermed en overskudsgrad på 38% er det naturligvis absurd. Den angivne lave afkastgrad skyldes en fiktiv mere end fordobling af værdien af lufthavnens aktiver.

Det reelle afkast (ROCE) for lufthavnens samlede forretning, som det også fremgår af CPH's årsrapport, var for 2007 16,8%, hvilket er et iøjnefaldende afkast. Det er derfor glædeligt, at det af reguleringsmodellen fremgår, at CPH højst kan have et rimeligt afkast, og at det baserer sig på de ikke opskrevne aktiver.

7. Udbyttet

CPH viser udbytter, der ikke stemmer overens med egne regnskaber. Før Macquaries overtagelse i december 2005 var udbytterne 38,4% i 2003 og 50% i 2004. 2005 og ikke 2006 som angivet af CPH var det første regnskabsår, hvor Macquarie som majoritetsaktionær egenhændigt fastsatte udbytteprocenten. Herefter har udbytterne for 2005-07 været henholdsvis 100%, 113,4% og 100%.

8. CPH Swift

CPH Swift er lanceret som et modtræk til det konkurrerende projekt om Terminal A, som CPH har afvist at give adgang. Sagen behandles nu i Konkurrencestyrelsen. CPH synes ikke at være drevet af ønsket om at give passagerer et bedre produkt, da det på de fleste punkter fremstår ringere end den foreslåede Terminal A. Passagerer og luftfartsselskaber tilbydes således allerede alle de faciliteter, som indgår i CPH Swift; check-in, bagageanlæg, security, shoppingområde, standpladser og ankomstfaciliteter. Den eneste forskel er, at man i dag bliver kørt med bus ud til de eksisterende (remote) standpladser - vel at mærke til fuld pris.

Det nye er, at man øger omkostningerne for brugen af standpladserne ved at bygge ny finger og terminal for 200 millioner kroner og samtidig sætter prisen ned. Samtidig har man sikret sig, at SAS ikke kan anvende terminalen bl.a. ved ikke at tilbyde transferfaciliteter. Brian Petersen fra CPH har også udtalt, at CPH Swift er tiltænkt udenlandske selskaber, som åbenbart skal have billigere faciliteter og konkurrencefordele i forhold til de hjemlige selskaber. Det er også bemærkelsesværdigt i lyset af, at SAS' netværk og transferfaciliteterne skaber et unikt forretningsgrundlag for CPH. Men det er også en forretning, som CPH har monopol i forhold til. Det er ikke tilfældet med udenlandske selskaber.

CPH Swift gør intet for at imødekomme SAS' mange og omkostningstunge vanskeligheder ved at gennemføre effektive og kundevenlige flyoperationer. Tværtimod bruges der 200 mio. investeringskroner på et overflødigt og tvivlsomt projekt, som fører til større belastning af eksisterende faciliteter. De mange penge kunne i stedet være anvendt til at skabe bedre forhold eller billigere priser for eksisterende kunder, hvilket også vil medvirke til at tiltrække nye kunder. CPH Swift er et markant dårligere tilbud til passagererne end Terminal A - både på pris (deling af de kommercielle indtægter) og kvalitet, og så besværliggør CPH Swift en hårdt tiltrængt konkurrence, såfremt Terminal får adgang til lufthavnen.

Regeringen bør - af hensyn til både luftfartsselskaberne og CPH - sikre, at CPH Swift er i overensstemmelse med danske luftfartspolitiske interesser samt gældende regler om transparens, omkostningsrelation og ikke-diskrimination, inden projektet påbegyndes.

SAS, den 3. november 2008