

VERDENS ØYNE ER RETTET MOT NORWEGIAN



Lykkes, lykkes ikke? Nigel Halpern vurderer Norwegians muligheter til å lykkes med sin satsing på lavprisrute-flygninger over lange distanser fra og til Europa.

Flyselskaper har forsøkt å lansere langdistanse ruteflygninger fra og til Europa til lavpris siden 1970-tallet. Alle har mislyktes, og mange har derfor spurt seg hvor levedyktig dette konseptet er. Verdens øyne er rettet mot Norwegian når de nå skal prøve å skrive historie ved å vise at skeptikerne tar feil og dermed bli det første flyselskapet til å lykkes.

Den 30. mai 2013 åpnet Norwegians langdistanseruter fra Oslo og Stockholm til New York og Bangkok. Flyselskapet har i ettertid åpnet ruter til Fort Lauderdale fra København, Oslo og Stockholm og har planer om å øke

tilbudet til USA fra Bergen, Stockholm, København, London Gatwick og muligens Barcelona. Det er også muligheter for at de øker tilbudet fra London Gatwick til Asia hvis flyplassen får tillatelse til å bygge en ny rullebane.

Norwegian er ikke det første flyselskapet som tilbyr langdistanseflygninger fra og til Europa til lavpris, og uavhengig av om de lykkes eller ikke, vil de heller ikke bli det siste. Laker Airways var først ute til å prøve konseptet, fra UK til USA i 1977, men gikk konkurs i 1982. People Express fløy fra USA til UK og Belgia fra og med 1983, men la ned rutene innen 1987. Andre nevneverdige forsøk er gjort av Zoom Airlines, fra Canada til UK (2004–2008), og Oasis Hong Kong, fra Hong Kong til UK og Canada (2006–2008).

Flere asiatiske flyselskaper, som AirAsia X, Cebu Pacific Air, Jetstar Airways, Lion Air og Scoot, tilbyr lavprisflygninger som kan defineres som langdistanse, men de opererer mest i Asia og Stillehavsområdet (se tabell 1). Så langt har de ikke lykkes i særlig grad med interkontinentale flygninger, som er selve kronjuvelen

innen langdistanseflygninger i lavprissegmentet, spesielt fra og til Europa.

AirAsia X åpnet ruter fra Kuala Lumpur til London i 2009 og Paris i 2011, men la ned rutetilbudet innen 2012. AirAsia X har planer om å starte opp igjen med flygninger fra Asia til Europa i 2015 med det mer drivstoffeffektive Airbus 350-flyet, mens Jetstar Airways, Scoot og Lion Air skal få nye Boeing 787 Dreamliner-fly i løpet av de nærmeste årene

og helt klart kommer til å utvide rutetilbudet til utenfor Asia og Stillehavsområdet.

Scoot har faktisk nylig inngått et partnerskap med det thailandske lavprisselskapet Nok Air for å lansere et Bangkok-basert langdistanseselskap med navn NokScoot, men informasjon om mulige ruter er så langt ikke blitt publisert.

Kritikerne er fremdeles ikke overbevist om at man kan lykkes med lavpriskonseptet i langdistansemarkedet. Hovedargumentet er at det kostnadsmessige fortrinnet lavprisselskaper har overfor tradisjonelle flyselskaper på kortdistanseflygninger, forsvinner på langdistanseflygninger:

» Laker Airways var først ute til å prøve konseptet, fra UK til USA i 1977, men gikk konkurs i 1982

NÆRBЛИKK

AV NIGEL HALPERN

Førsteamanuensis i Luftfartøkonomi ved Høgskolen i Molde og Visiting Fellow ved School of Aviation, The University of New South Wales, Sydney.
nigel.halpern@himolde.no



◀ «Norwegian har nå helt klart muligheter til å lykkes og vil dra fordel av å ha noen års forsprang på andre lavprisselskaper som også kan komme til å prøve seg på langdistansemarkedet fra og til Europa», skriver Nigel Halpern.
Illustrasjonsfoto: Norwegian.

Drivstoff utgjør en mye større andel av driftskostnadene; lange reisetider, reiser gjennom flere tidssoner og forbud mot å lande på flyplasser om natten begrenser muligheten til å ha høy rotasjon av fly og personell; passasjerer er mindre villige til å betale ekstra for seterservasjon, bagasje og bekvemmeligheter om bord på lengre flygninger; og konkurransen er sterkere fra flyselskaper som er med i globale allianser, fordi hvert enkelt alliansemedlem ofte har en sterk posisjon i hjemmemarkedet og drar nytte av trafikktilførsel både fra egne nettverk og fra alliansepartnerne.

Alliansemedlemmene har også en stor global maskinpark og service- og vedlikeholdsfasiliteter de kan benytte seg av hvis flyene får tekniske problemer. Norwegians sårbarhet på dette punktet kom for en dag i forbindelse med den forsinkede leveransen av Dreamliner-flyet: Kostnadene for å lease erstatningsfly kom på over 100 millioner kroner.

Tradisjonelle flyselskaper støtter seg dessuten i stor grad på reisende på premium- og førsteklasse, da disse billettene subsidierer de rimeligere billettene på økonomiklasse. Lavprisselskaper opererer gjerne bare med økonomiklasse, og det er lite sannsynlig at dette dekker driftskostnadene ved langdistanseflygninger.

To hovedfaktorer skiller Norwegian fra

selskaper som tidligere har mislyktes. For det første har Norwegian allerede en vellykket kortdistansevirksomhet og et stort europeisk nettverk som selskapet kan knytte til sine langdistanseflygninger. Norwegian kan også inngå en allianse med ett eller flere lavprisselskaper – som JetBlue, som driver et omfattende nettverk i USA fra mange av flyplassene som Norwegian skal betjene (New York JFK, Fort Lauderdale, Orlando og Oakland).

●●●●●●●●●●
 >> Kritikerne er fremdeles ikke overbevist om at man kan lykkes med lavpriskonseptet i langdistansemarkedet
 ●●●●●●●●●●

For det andre har man nå fly som Dreamliner, som i praksis endrer spillereglene. Dette er et langdistansefly som er anslått å være 20 prosent mer drivstoffeffektiv enn forgjengeren, Boeing 767, som ble brukt av Zoom Airlines. Dreamliner er et mellomstort alternativ til det enorme Boeing 747, som Oasis Hong Kong brukte.

Norwegians Dreamliner har 259 seter på økonomiklasse med standard benplass på 79 cm, og 32 seter på premiumklasse med benplass på hele 117 cm. Den største utfordringen for Norwegian vil være å opprettholde det kostnadsmessige fortrinnet og samtidig generere nok inntekter fra lavprissiletter. Driftskostnadene er ofte 30–60 prosent lavere enn hos tradisjonelle flyselskaper i kortdistansemarkedet, men forskjellene er sannsynligvis mye mindre i langdistansemarkedet. I tillegg går Norwegian glipp av inntekter fra de innbringende førsteklassebillettene.

Norwegian har imidlertid valgt et bra tidspunkt å satse på. Den globale økonomien er i ferd med å bedre seg, prisene på flydrivstoff er relativt stabile, EU-USA-markedet er nylig deregulert, og markedet i Asia og Stillehavsområdet, som blir stadig mer liberalisert, har et enormt vekstpotensial innenfor ferie- og fritidsreiser på grunn av regionens voksende og velstående middelklasse.

Norwegian har nå helt klart muligheter til å lykkes og vil dra fordel av å ha noen års forsprang på andre lavprisselskaper som også kan komme til å prøve seg på langdistansemarkedet fra og til Europa.

Ingenting er sikkert i luftfartsbransjen, noe dette utsagnet fra Freddie Laker, som han kom med bare tre dager før flyselskapet hans, Laker Airways, kollapset i 1982, er en påminnelse om: «Jeg flyr høyt og kunne ikke vært tryggere på fremtiden.»

Det som er sikkert, er at ledelsen i verdens flyselskaper følger nøye med på om dette mulighetenes øyeblikk varer lenge nok til at andre kan følge etter, eller om det brått tar slutt og Norwegian går på en smell, slik så mange flyselskaper har gjort før dem. **S**

Flyselskap	Fly	Rute	Avganger	Sete per fly	Sete	Distanse (km)	Flytid (timer)
AirAsia X	A330-300	Kuala Lumpur–Jeddah*	18	377	6 786	7 065	9:17
	A330-300	Kuala Lumpur–Sydney	62	377	23 374	6 586	8:41
	A330-300	Kuala Lumpur–Gold Coast	31	377	11 687	6 509	8:35
	A330-300	Kuala Lumpur–Melbourne	62	377	23 374	6 315	8:20
	A330-300	Kuala Lumpur–Adelaide	22	377	8 294	5 683	7:33
	A330-300	Kuala Lumpur–Tokyo	31	377	11 687	5 351	7:08
Cebu Pacific Air	A330-300	Manila–Dubai*	31	436	13 516	6 906	9:06
Jetstar Airways	A330-200	Melbourne–Honolulu*	9	303	2 727	8 875	11:31
	A330-200	Auckland–Singapore	13	303	3 939	8 417	10:57
	A330-200	Sydney–Honolulu*	22	303	6 666	8 171	10:38
	A330-200	Melbourne–Bangkok	13	303	3 939	7 330	9:35
	A330-200	Sydney–Phuket	13	303	3 939	7 267	9:31
	A330-200	Gold Coast–Tokyo	25	303	7 575	7 242	9:28
	A330-200	Gold Coast–Osaka	13	303	3 939	7 221	9:26
	A330-200	Melbourne–Phuket	13	303	3 939	7 012	9:12
	A330-200	Melbourne–Singapore	22	303	6 666	6 038	7:59
	A330-200	Cairns–Tokyo	28	303	8 484	5 881	7:47
	A330-200	Cairns–Osaka	18	303	5 454	5 812	7:41
	Lion Air	B747-400	Jakarta–Jeddah*	31	496	15 376	7 971
Norwegian	B787-8	Copenhagen–Los Angeles*	14	291	4 074	9 028	11:45
	B787-8	Stockholm–Los Angeles*	13	291	3 783	8 863	11:33
	B787-8	Oslo–Bangkok*	13	291	3 783	8 672	11:17
	B787-8	Stockholm–Oakland*	9	291	2 619	8 586	11:12
	B787-8	Oslo–Oakland*	2	291	582	8 323	10:52
	B787-8	Stockholm–Bangkok*	13	291	3 783	8 295	10:49
	B787-8	Stockholm–Fort Lauderdale*	9	291	2 619	7 962	10:25
	B787-8	Copenhagen–Fort Lauderdale*	13	291	3 783	7 811	10:13
	B787-8	Oslo–Fort Lauderdale*	9	291	2 619	7 581	9:56
	B787-9	Oslo–Orlando*	2	291	582	7 422	9:44
	B787-8	Stockholm–New York*	17	291	4 947	6 292	8:20
	B787-8	Copenhagen–New York*	17	291	4 947	6 188	8:13
	B787-8	Oslo–New York*	18	291	5 238	5 916	7:52
	Scoot	B777-200	Singapore–Sydney	23	400	6 693	6 301
B777-200		Singapore–Gold Coast	18	400	5 238	6 219	8:13

Tabell 1. Planlagte langdistanseflygninger i lavprissegmentet, mai 2014.

*=interkontinental rute. Alle andre ruter er innenfor Asia-Stillehavsområdet.

NB: Langdistanse er ofte definert som ruter som ikke kan betjenes av umodifiserte A320 eller B737 fly. Tabell 1 benytter denne definisjonen, men inkluderer også minimum flydistanse på 5000 kilometer og flytid på 7 timer eller mer.

Datakilde: Flyselskapenes websider for seter per fly. Alle andre data er hentet fra Capstats.