



---

Nationalekonomi 51-60 p

---

## Nya tider, nya skatter -

en studie om efterfrågans priskänslighet på flygmarknaden i regionen  
kring Malmö-Sturup

**Patric Andersson**

---

Uppsats NEK 691  
Ekonomihögskolan  
Lunds universitet  
Höstterminen 2005

Handledare: Krister Hjalte  
Nationalekonomiska institutionen

# Abstract

**Författare:** Patric Andersson  
**Titel:** Nya tider, nya skatter – en studie om efterfrågans priskänslighet på flygmarknaden i regionen kring Malmö-Sturup  
**Handledare:** Krister Hjalte  
**Uppsats NEK 691**  
**Nationalekonomiska institutionen**  
**Ekonomihögskolan**  
**Lunds universitet**  
**Höstterminen 2005**

I uppsatsen behandlades nuvarande situation och de senaste årens utveckling på flygmarknaden med tyngdpunkt på den regionala situationen runt Malmö-Sturup. Den föreslagna miljöskatten på flygresor som föreslås införas från och med den 1 juli 2006, beskrevs, vars syfte och utformning skildrades med hjälp av budgetpropositionen för 2006. De ekonomiska teorier som var nödvändiga för analys och förutsägelse av kommande effekter på passagerartrafiken redogjordes vidare, tillsammans med relevanta förklaringar angående de ekonometriska skattningar som utförts. Det redogjordes för, ur ett regionalt perspektiv, faktorer som styr efterfrågans priselasticitet, för att se om det fanns anledning att anta att elasticiteten bland resenärerna skilde sig från elasticiteter som gäller för landet i övrigt. En kvantitativ undersökning på Malmö-Sturups flygplats utfördes, vilken användes som ett tillägg till den statistik som låg till grund för skattningar av elasticiteter. Detta gjordes då befintligt datamaterial var mycket knapphändigt, framförallt gällande segmentet lågkostnadsbolag, som de senaste åren fått en ökad betydelse, inte minst vid Malmö-Sturup flygplats. Undersökningen sammanfattades och presenterades som ett komplement till skattade elasticiteter för att förutse effekter av den föreslagna skatten. Slutligen genomfördes analyser av inrikestrafiken och utrikes reguljärtrafik med lågkostnadsbolag, vilken analyserades mot två tänkbara scenarion på såväl lång som kort sikt. Det visade sig att den förväntade utvecklingen för inrikestrafiken för Malmö-Sturup endast verkar skilja sig något från den förväntade utvecklingen för landet i stort. Närheten till Köpenhamn-Kastrup visade dock att lågpristrafiken från Malmö-Sturup kan komma att få större negativa effekter till följd av införandet av skatten. Minskad passagerartrafik framförallt på sträckan Malmö-Sturup – London visade sig innebära att denna linje på sikt riskerar att konkurreras ut av operatörer som bedriver trafik från Köpenhamn-Kastrup.

**Nyckelord:** Priselasticitet, flygmarknad, lågkostnadsbolag, skatteeffekter

## Förord

Flygbranschen har troligen intresserat de flesta män i unga år, för vissa, inklusive mig, har intresset dock även fortsättningsvis levt kvar. Jag har personligen haft ett stort utbyte genom att ur en ekonomisk synvinkel ha kunnat se närmare på en bransch som dels genuint intresserar mig och dels har ett stort och aktuellt nyhetsvärde. Förslaget om skatten har lett till en aktiv diskussion där politiker, sakkunniga och flygbranschen livligt uttryckt åsikter om vartannat parallellt med arbetet av uppsatsen, något som för mig inneburit ytterligare motivation och skrivglädje. Jag skulle därför vilja passa på att rikta ett tack, inte bara till de personer som hjälpt mig att sätta mig djupare in i branschen, men också till de personer som hjälpt till att forma uppsatsen till detta färdiga resultat. Tack till Ulf Erlandsson, Svenskt Centrum för Flygforskning, som har kompletterat en heltäckande bild av flygbranschen med litteratur som ytterligare har beskrivit dagens flygmarknad. Tack även till Håkan Brobeck och Lennart Bergbom, Luftfartsverket, som försett mig med viktigt datamaterial och nationalekonomiska teorier som har varit användbara i studier av priselasticiteter. Tack till Johan Holmér på Luftfartsstyrelsen samt Ingrid Hjalmarsson och Bertil Månsson på Malmö-Sturup flygplats. Tack också till min handledare, Krister Hjalte samt Joakim Westerlund och Kristian Jönsson som har lotsat mig genom ekonometrins underbara värld. Tack också till min flickvän Maria Larsson som tålmodigt har granskat arbetet, sida upp och sida ner.

Ett särskilt tack vill jag rikta till Henrik Andersson på Sydsvenska Industri- och Handelskammaren som genomgående varit ett utmärkt bollplank, givit viktiga synpunkter och dessutom varit en öppnande nyckel till många låsta dörrar... Tack allesammans.

Patric Andersson

Helsingborg 2006-01-25

## Förkortningar och definitioner

LFV Luftfartsverket  
LFS Luftfartsstyrelsen  
SCB Statistiska centralbyrån

BNP Bruttonationalprodukten  
BRP Bruttoregionalprodukten  
P Prisnivå  
PAX Antal passagerare  
t Tidsperiod

Lågkostnadsbolag - Flygbolag som erbjuder låga biljettpriser men eliminerar många av de traditionella passagerarbekvämligheterna.  
Load factor - På svenska även kabinfaktor - ett mått på hur många procent av flygstolarna på de respektive flygningarna som utnyttjas/säljs.  
Yield - Flygbolagets genomsnittliga marginalintäkt, ofta angiven per flygstol.

## Valutakurser<sup>1</sup>

Australien  
100 australiensiska dollar - AUD SEK 581,80  
  
Danmark  
100 danska Kronor - DKK SEK 125,25  
  
Polen  
100 polska NewZloty - PLN SEK 246,00  
  
Storbritannien  
100 engelska Pund - GBP SEK 1 362,30  
  
USA  
100 amerikanska dollar - USD SEK 770,50

---

<sup>1</sup> Valutakurser 2006-01-17 URL: <http://www.svd.se/> [2006-01-17]

# Innehåll

<b>1. Inledning</b> .....	<b>6</b>
1.1 Syfte, angränsning och problemformulering .....	6
1.2 Metod .....	7
<b>2. Flygmarknaden idag</b> .....	<b>8</b>
2.1 Flyget i Sverige och dess utveckling .....	8
2.1.1 Inrikes.....	8
2.1.2 Utrikes.....	9
2.1.3 Malmö-Sturups utveckling .....	10
2.2 Lågkostnadsbolag .....	12
2.3 Budgetpropositionen och skatteförslaget .....	13
<b>3. Priselasticitet – teori</b> .....	<b>15</b>
3.1 Ekonometri .....	17
<b>4. Priselasticitetsstyrande faktorer</b> .....	<b>19</b>
4.1 Konkurrenssituationen som faktor .....	19
4.1.1 Köpenhamn-Kastrup .....	19
4.1.2 Roskilde flygplats .....	20
4.1.3 Dubbel effekt.....	22
4.2 Andel av inkomst som faktor .....	22
4.3 Tid som faktor.....	22
<b>5. Undersökning</b> .....	<b>23</b>
5.1 Undersökningsresultat .....	23
5.1.1 Preferenser gällande pris .....	23
5.1.2 Preferenser gällande avstånd .....	27
<b>6. Priselasticitet i Sverige</b> .....	<b>30</b>
6.1 Inrikes .....	31
6.2 Utrikes .....	32
6.3 Skattning.....	32
<b>7. Analys</b> .....	<b>35</b>
7.1 Antaganden .....	35
7.2 Lågkostnadsbolag .....	36
7.3 Scenario ett på kort sikt.....	37
7.3.1 London .....	39
7.3.2 Budapest och Warszawa.....	42
7.4 Scenario ett på lång sikt .....	43
7.5 Scenario två på kort sikt.....	44
7.6 Scenario två på lång sikt.....	45
7.7 Reguljär inrikestrafik .....	46
<b>8. Slutlig diskussion och sammanfattning</b> .....	<b>48</b>
<b>9. Referenser</b> .....	<b>51</b>
<b>10. Appendix</b> .....	<b>53</b>

# 1. Inledning

För många betraktades flygmarknaden förr som glamourös och prestigefylld - en bransch där flygbolagen inbringade höga vinster och där passagerarna var affärsmän med sikte på pulserande storstäder där viktiga affärer skulle göras upp. Den eleganta bilden lever kanske fortfarande kvar hos vissa, men i själva verket har flygbranschen genomgått en omvälvande förändring, inte minst de senaste tio åren.

Flygbolag över hela världen har anpassat sig efter yttre händelser som kraftigt påverkat den känsliga flygmarknaden. Många är de bolag som tvingats till konkurs under svackor och lågkonjunkturer samtidigt som lågprisflyget sett sin chans, dragit fram och påverkat resandet i hög utsträckning. Lågkostnadsbolagen har inte bara tagit över passagerare från de mer etablerade bolagen, utan också gjort att passagerare som tidigare inte rest med flyg, börjat använda sig av färdmedlet och på så sätt förändrat förutsättningar på marknaden. Från det att det amerikanska bolaget *Pacific Southwest Airlines* redan 1949 erbjöd passagerare på den amerikanska marknaden biljetter till en lägre kostnad, tog utvecklingen fart på allvar när den amerikanska flygmarknaden avreglerades 1978. Tack vare avregleringar i resten av världen som följde strax efter, lades grunden till utseendet på dagens flygmarknad. Flygbranschen upplevde under början av 1990-talet en kraftig, global nedgång med flera konkurser av flygbolag som följde. Stigande oljepriser och ett försämrat ekonomiskt klimat ansågs vara orsaken. Allt eftersom lågkostnadsbolagen har etablerat sig på flygmarknaden har också de etablerade nätverksbolagen fått se över sina kostnader och har varit tvungna att radikalt förändra sin kostnadsstruktur för att klara av den hårdnande konkurrensen. Ryanairs inträde på arenan 1985 innebar att lågkostnadsflyget kommit även till Europa. Tio år senare startade easyJet upp sin verksamhet och ytterligare två år efter, 1997, kom lågprisflyget till Sverige i och med Ryanair. Idag verkar lågkostnadsflyget ha påverkat sättet att resa och många nätverksbolag har varit tvungna att anamma strategier från lågkostnadsbolagen för att kunna överleva. Sett till antal passagerare som reser med det lägsta biljettpriset är idag SAS Sveriges största lågkostnadsbolag.

Politiska beslut är en annan yttre händelse som påverkar resandet. Senast den 20 september varje år presenteras i Sverige den budgetproposition som arbetats fram av regeringen för riksdagens talman. Sveriges finansminister tar, med budgeten under armen, sin sedvanliga spatsergång från finansdepartementet med sikte på riksdagshuset. I årets budgetproposition innehöll finansministerns budgetknytte ett förslag som väckt kraftiga reaktioner inom flygbranschen; flygresor ska beskattas med en miljöskatt som, när förslaget lades fram, antogs komma att innebära en kostnad på mellan 50-100 kronor per enkelresa.

## 1.1 Syfte, avgränsning och problemformulering

Med bakgrund i denna utveckling verkar det rimligt att anta att effekter i passagerartrafik på flygmarknaden till stor del idag beror på priset. Jag kommer därför i denna uppsats att studera efterfrågans priskänslighet på flygmarknaden och belysa tänkbara effekter av den miljöskatt som föreslagits. Jag kommer dessutom att försöka särskilja regionen Malmö-Sturup för att se om priskänsligheten där kan tänkas skilja sig från den i övriga landet. Jag ska utifrån det analysera

om effekterna av miljöskatten kommer att påverka Malmö-Sturup på ett sätt som är skilt från övriga landet. Analyserna genomförs med hjälp av antaganden om producenternas priselasticitet på marknaden; även detta från ett regionalt perspektiv. Uppsatsen hoppas ge svar på och förtydliga vad som väntas ske med passagerartrafiken och antalet resenärer från Malmö-Sturups flygplats vid införandet av den föreslagna skatten, samt om denna kan komma att påverka hur utvecklingen av flygplatsen kan se ut i framtiden.

- Hur ser efterfrågans priselasticitet/priskänslighet ut på flygmarknaden i regionen Malmö-Sturup för inrikesresenärer?
- Hur ser efterfrågans priselasticitet/priskänslighet ut på flygmarknaden i regionen Malmö-Sturup för resande med lågkostnadsbolag?
- Vilka effekter kan den föreslagna skatten, vilken uppgår till minst 96 kronor per enkelresa, komma att få för resandet från Malmö-Sturup gällande dessa två olika typer av resor?

Uppsatsen skrivs på uppdrag av Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

## **1.2 Metod**

Inledningsvis behandlas den utveckling som skett inom flygmarknaden i ett såväl globalt, nationellt och regionalt perspektiv. Utgångspunkt till denna övergripande beskrivning är bland annat rapporter som behandlar utvecklingen av flygmarknaden i Skandinavien under det senaste decenniet, litteratur som ingående beskriver bland annat lågkostnadsbolagens framfart samt inte minst luftfartsverkets statistik som har kompletterats med relevanta siffror.

Den därpå följande teoretiska del är en sammanställning av relevanta ekonomiska teorier där inte minst litteratur av Varian H R, spelat en betydande roll.

För de skattningar som är utförda har datamaterial samlats in från luftfartsverket, Statistiska centralbyrån samt från EU:s statistikbyrå Eurostat. För att komplettera det datamaterial som med avseende på resor med lågkostnadsbolag kan anses bristfälligt, kompletterades detta med egna kvantitativa studier. Dessa utfördes på Malmö-Sturups flygplats som personliga intervjuer under december månad 2005 och omfattade uteslutande resenärer som reste med lågkostnadsbolag. Frågorna som ställdes går att finna i appendix 1 och behandlade framförallt resenärernas syn på faktorerna pris och avstånd till flygplatsen i valet av resa. Materialet sammanställdes och användes som ett substitut till en skattad priselasticitet för att kunna förutse och antaga effekter som kan tänkas påverka passagerartrafiken från Malmö-Sturup. Antalet intervjuer uppgick till 281.

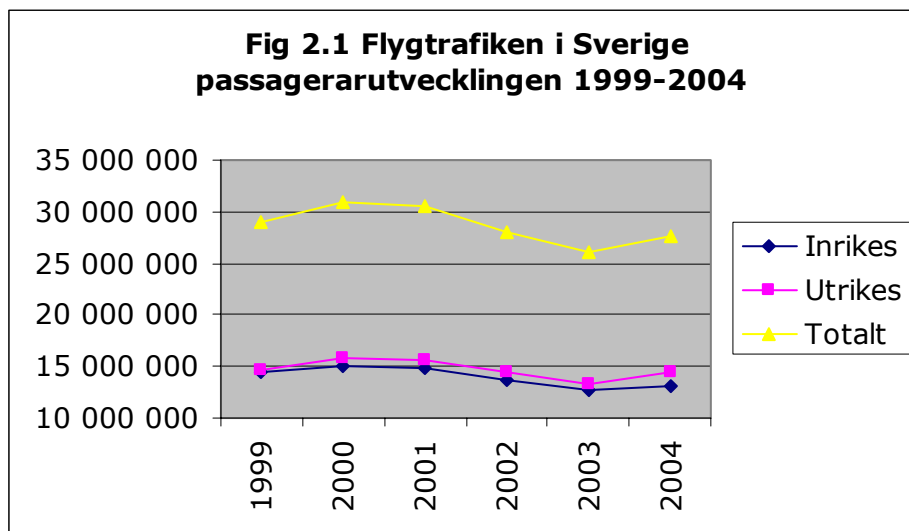
Inom olika områden har även intervjuer med sakkunniga personer kompletterat bilden och rätat ut vissa oklarheter.

## 2. Flygmarknaden idag

Flygmarknaden är en marknad som de senaste åren upplevt stora förändringar. Liksom andra marknader påverkas även flygmarknaden av faktorer som ekonomiska konjunkturförutsättningar, tekniska utvecklingar inom IT och Telecom samt av det politiska klimatet. Den senaste tiden har dock luftfarten även påverkats av andra enskilda händelser såsom 11 september och den därpå följande krisen och diskussionen om flyget som eventuell smittspridare för SARS och kycklinginfluensa. Detta har skett samtidigt som etableringen av lågprisflyget har kastat om många av begreppen inom branschen.

### 2.1 Flyget i Sverige och dess utveckling

Hur har då flygets utveckling sett ut i Sverige? Sedan år 2000, då antalet resenärer nådde sin toppnotering har resandet med flyget avtagit, för att åter år 2004 vända uppåt med drygt fem procent gentemot föregående år<sup>2</sup>. I figur 2.1



kan man se hur den svenska flygmarknaden är ganska jämnt uppdelad mellan inrikes- och utrikespassagerare där siffran för utrikes resande dock ligger något över siffran för inrikes resande under den studerade perioden.

#### 2.1.1 Inrikes

I Sverige har utvecklingen av inrikestrafiken varit svag under de senaste åren. Detta ligger i linje med utvecklingen av inrikestrafiken även i andra nordeuropeiska länder, med undantag av Storbritannien som visat en relativt gynnsam utveckling av inrikestrafiken<sup>3</sup>. Inrikestrafiken i Sverige ökade under åren 1999 (+5 %) och 2000 (+5 %) för att under de nästkommande tre åren vända nedåt<sup>4</sup>. En betydelsefull händelse för den negativa utvecklingen under år 2001 kan härledas till den 11 september. Efter denna händelse sjönk inrikesresandet kraftigt efter att totalt sett ha stigit med dryga två procent fram till och med augusti 2001. Minskningen av passagerarantalet under de fyra sista månaderna 2001 uppgick till nära åtta procent gentemot 2000. En tydligare beskrivning av utvecklingen av

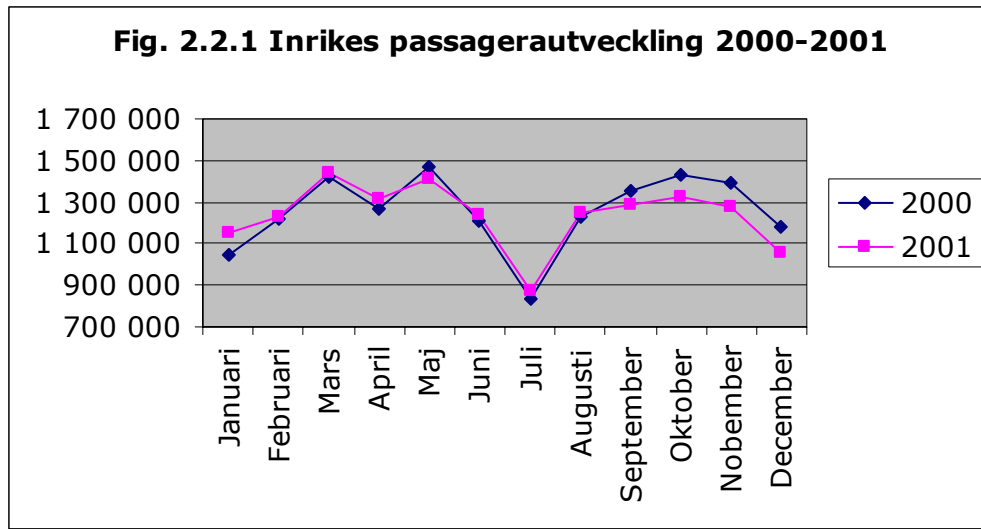
<sup>2</sup> URL: [http://www.lfv.se/templates/LFV\\_InfoSida\\_70\\_30\\_36426.aspx](http://www.lfv.se/templates/LFV_InfoSida_70_30_36426.aspx) [2005-11-05]

<sup>3</sup> Jämförelsen är gjord av Luftfartsverket och de länder som ingick i jämförelsen var Sverige, Finland, Tyskland, Norge, Frankrike, Danmark och Storbritannien.

<sup>4</sup> Flygkrisen i Sverige, Analys och förslag till åtgärder Luftfartsverket Rapport 2004:2, sid 12-13



resandet under åren 2000 och 2001 framgår av figur 2.2.1. Passagerarsiffrorna för inrikes resenärer 2001 ligger, med undantag



för maj månad, över de siffror som noterades från 2000 under samtliga månader till och med augusti månad. De nästkommande två åren fortsatte resandet att sjunka, för att åter vända uppåt igen under 2004, då antal passagerare steg med omkring tre procent jämfört med året innan. Passagerarantalet ligger under de tio första månaderna 2005 strax under siffrorna för 1999 års tio första månader. Det svenska inrikesflyget börjar återta passagerare från förlusten under åren 2000-2003 då passagerarantalet minskades med omkring 16 %<sup>5</sup>.

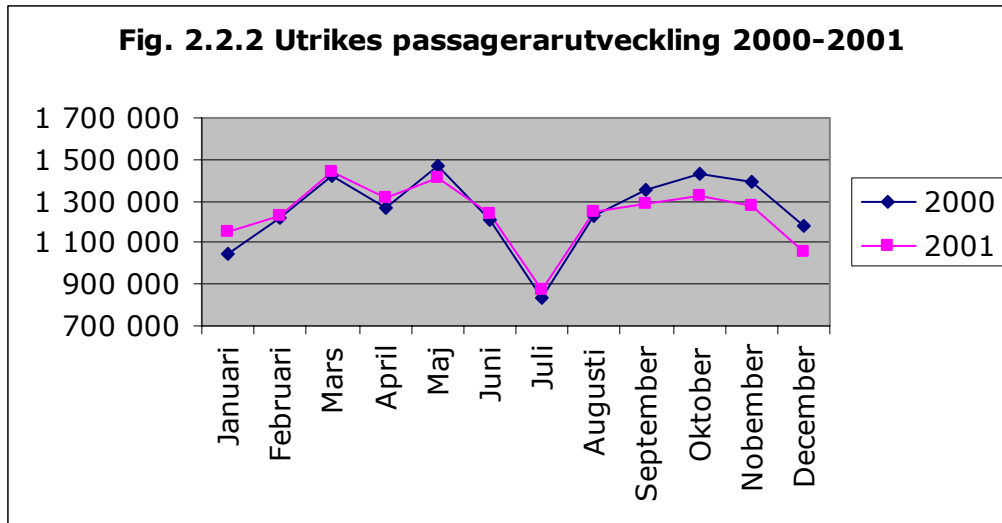
### 2.1.2 Utrikes

Utvecklingen av utrikestrafiken från år 1995 skiljer sig något mellan Sverige och andra nordeuropeiska länder<sup>6</sup>. Sverige hade den snabbast växande utrikestrafiken av de jämförda länderna, fram till år 2001. Efter 2001 har återhämtningen varit tveklöst svagast i Sverige. Det var också utrikestrafiken som drabbades hårdast av 11 september. Från att under årets första åtta månader ha stigit med omkring fyra procent tappade utrikestrafiken mer än tolv procent under perioden september-december gentemot år 2000. I figur 2.2.2 framgår passagerarutvecklingen för utrikes resande under 2000 och 2001. Med undantag från maj månad noterades under årets första åtta månader ett ökat utrikes resande, medan siffrorna för det sista fyra månaderna låg klart under värdena för år 2000. Återhämtningen i Sverige har därefter låtit vänta på sig. Under 2002 noterades minskade passagerarvolymerna såväl i Sverige som i Finland och Tyskland, medan övriga länder redan påbörjat återhämtningen. Under 2003 var Sverige det enda av de jämförda länderna som uppvisade en ytterligare nedgång av passagerarantalet. Under 2004 vände dessa siffror dock även för Sverige återigen uppåt<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> URL: [http://www.lfv.se/templates/LFV\\_InfoSida\\_70\\_30\\_36426.aspx](http://www.lfv.se/templates/LFV_InfoSida_70_30_36426.aspx) [2005-11-15]

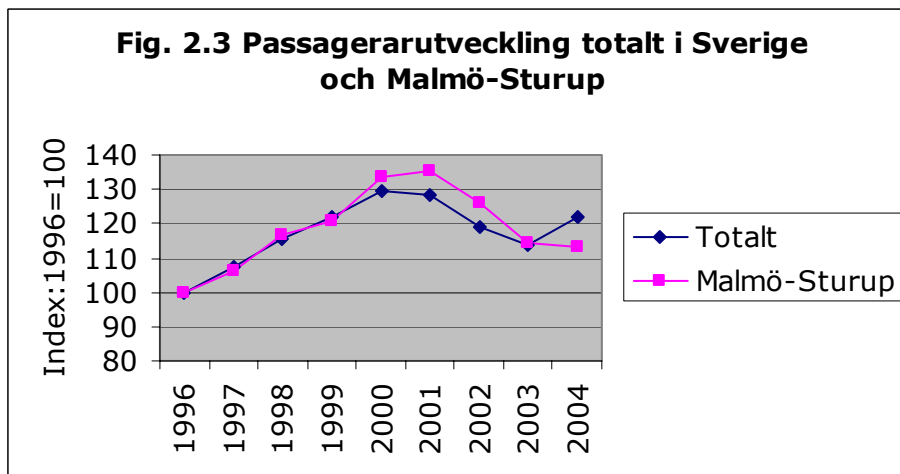
<sup>6</sup> Länder som ingick i jämförelsen var Sverige, Finland, Tyskland, Norge, Frankrike, Danmark, Storbritannien och Österrike.

<sup>7</sup> Flygkrisen i Sverige, Analys och förslag till åtgärder Luftfartsverket Rapport 2004:2 sid 14-16



### 2.1.3 Malmö-Sturups utveckling

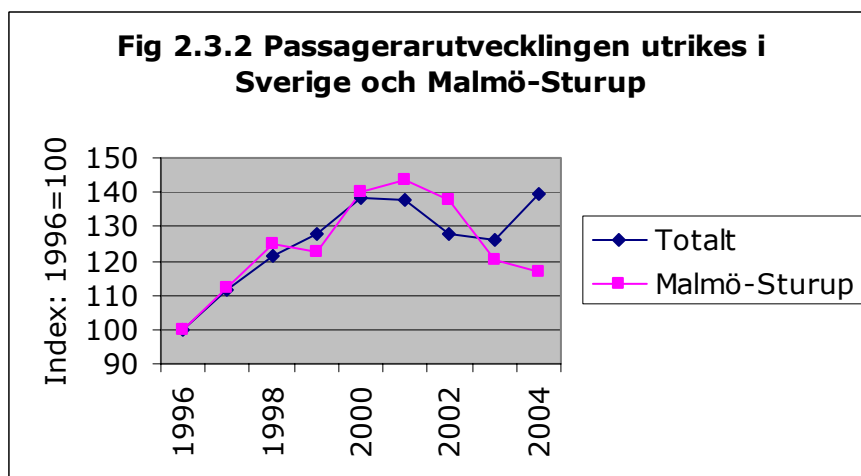
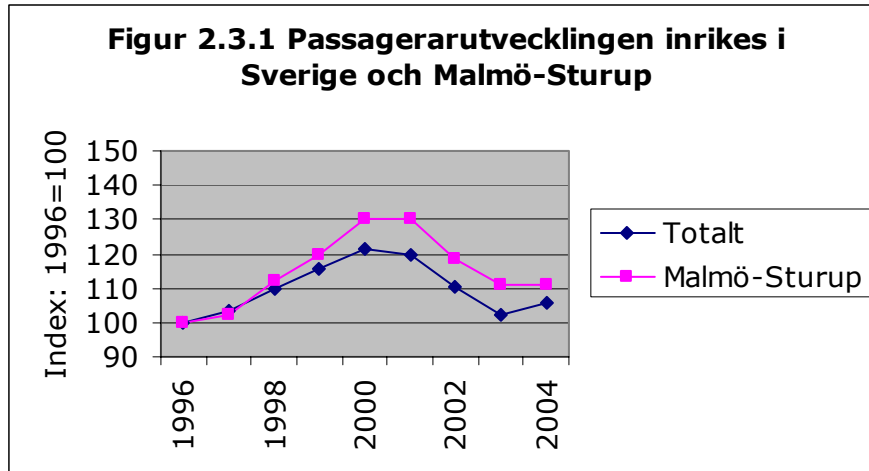
För Malmö-Sturup har utvecklingen för den totala trafiken under åren 1996-1999 i stort utvecklats i takt med den utveckling som skett i genomsnitt för landets större flygplatser<sup>8</sup>. I figur 2.3 jämförs passagerarutvecklingen för Malmö-Sturup



med utvecklingen som skett i hela landet. Det är tydligt att Malmö-Sturup under år 2000 uppvisade siffror som låg klart över genomsnittet och under 2001 var Malmö-Sturup en av få svenska flygplatser som fortfarande kunde visa en positiv utveckling. 2002 bjöd på svaga siffror, vilket kan antas vara en effekt av 11 september. Under 2003 var dock återhämtningen förhållandevis svag på samtliga svenska flygplatser med undantag för lågprisflygplatser som Göteborg-Säve och Stockholm-Skavsta, där lågkostnadsbolagens expansion ledde till kraftigt ökat resande. Under 2004 hade de flesta större flygplatser påbörjat återhämtningen på allvar, dock inte Malmö-Sturup som fortsatte att visa en negativ utveckling. Det totala resandet minskade med omkring en procentenhet, vilket kan jämföras

<sup>8</sup> I jämförelsen ingick de flygplatser som under åren 1996-2004 hade ett genomsnittligt passagerarantal per år som översteg 200 000 passagerare. Dessa flygplatser är: Göteborg-Landvetter, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Luleå, Malmö-Sturup, Ronneby, Skellefteå, Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Sundsvall-Härnösand, Umeå, Visby, Ängelholm, Östersund, Göteborg-Säve, Stockholm-Skavsta och Växjö-Kronoberg.

med genomsnittssiffran för övriga större flygplatser där resandet ökade med sju procent. Malmö-Sturup har således haft en utveckling som den senaste tiden tydligt skilt sig från övrig flygtrafik i Sverige. Vid en jämförelse mellan inrikestrafiken och utrikestrafiken, som visas i figur 2.3.1 och 2.3.2 syns det att inrikestrafiken i själva verket följt utvecklingen i Sverige relativt väl. Under åren



1996-1998 har utvecklingen i stort sett legat i linje med varandra. Scenariot efter 1998 har inneburit en starkare utveckling för Malmö-Sturup, främst fram till och med år 2001. Siffrorna har efter detta återigen börjat närma sig varandra<sup>9</sup>.

Utrikestrafiken bjuder på en något mer brokig kurva. Med undantag från år 1999, följde utvecklingen i Sverige och Malmö-Sturup varandra relativt väl fram till och med år 2000. Åren efter detta har utvecklingen sett mycket annorlunda ut. Inte minst under 2004 då den svenska utrikestrafiken återhämtade sig starkt. För Malmö-Sturup betydde 2004 en ytterligare nedgång i passagerarvolym, efter den mycket kraftiga nedgång som skett året innan<sup>10</sup>. Denna utveckling skulle kunna vara ett tecken på att de faktorer som förklarar utvecklingen för flygtrafiken i Sverige, inte kan förklara flygtrafiken för Malmö-Sturup på liknande sätt, eller att de faktorer som förklarar flygtrafiken i Sverige påverkar Malmö-Sturup på ett sätt som skiljer sig från landet i övrigt. Huruvida de effekter som uppstar-

<sup>9</sup> URL: [http://www.lfv.se/templates/LFV\\_InfoSida\\_70\\_30\\_36426.aspx](http://www.lfv.se/templates/LFV_InfoSida_70_30_36426.aspx) [2005-12-02]

<sup>10</sup> Ibid

tande och nedläggning av trafiklinjer påverkat är svårt att säga. Under den studerade perioden har exempelvis KLM upphört att bedriva trafik på sträckan Malmö-Sturup – Amsterdam. Även Ryanair har upphört med trafik, detta gällde sträckan Malmö-Sturup – Frankfurt-Hahn<sup>11</sup>. Hur pass styrd utvecklingen är av utbudsförändringar gentemot efterfrågeförändringar är således svårt att säga.

## 2.2 Lågkostnadsbolag

Begreppet lågkostnadsbolag växte fram i Europa på allvar under 1990-talet, efter att redan ha funnits en längre tid på den nordamerikanska marknaden<sup>12</sup>. Det första bolaget som etablerade sig som ett lågkostnadsbolag var Ryanair som 1985 startade upp trafik mellan Dublin och London<sup>13</sup>. Först 1997, ett par år efter att flertalet europeiska lågkostnadsbolag<sup>14</sup> etablerat sig på den europiska marknaden, etablerade sig Ryanair utanför sin nischmarknad som bestod av Storbritannien-Irland. 1997 var också det år som Ryanair etablerade sig i Sverige och sommaren 1998 hade även Malmö-Sturup fått en direktlinje till London-Stansted med Ryanair. Sedan dess har vi kunnat se en allt större andel bolag som arbetat på detta sätt på marknaden och som på korta och medellånga sträckor i Europa tagit stora marknadsandelar. Lågkostnadsbolagens framfart har också lett till att de etablerade bolagen har sett över och förändrat sina kostnadsstrukturer<sup>15</sup>.

Vissa flygresor kan idag i vissa fall konkurrera med ett teaterbesök eller en kväll på krogen. Detta innebär att flygmarknaden fått ett nytt utseende. Kraftiga sänkningar av priserna på denna marknad har gjort att lågkostnadsbolagen lockat in nya konsumenter på marknaden; konsumenter som i flera fall annars inte hade rest.

Marknaden för lågkostnadsbolagen har stärkts under den flygkris som skedde i början av 2000-talet. Enligt experter kommer dock denna marknad troligtvis någon gång att nå en mättnadspunkt. I en artikel från McKinsey & Company anses denna punkt nu vara nådd på många av de europeiska sträckorna. Vi ser bolag som tvingas läggas ner eller som köps upp av större lågkostnadsbolag. För att en fortsatt expansion ska vara möjlig, krävs att bolagen hämtar passagerare från de etablerade bolagen<sup>16</sup>.

Utvecklingen av lågkostnadsbolag är för Malmö-Sturup intressant av den anledningen att flygplatsen nyligen fått klartecknen från luftfartsverket att på allvar profilera sig och arbeta som en lågprisflygplats. Numer arbetar Malmö-Sturup aktivt för att knyta just lågkostnadsbolag och dess verksamhet till flygplatsen. Anledningen till satsningen är framförallt den geografiska närheten till och konkurrenssituationen med Köpenhamn-Kastrup. Att en flygplats av Köpenhamn-Kastrups storlek ligger på ett mycket litet avstånd från Malmö-Sturup försvårar situationen att bedriva lönsam flygtrafik, främst för reguljär utrikestrafik<sup>17</sup>. Kö-

<sup>11</sup> URL: <http://www.flygtorget.se/resor/erbjudande/detaljer.asp?ID=1780&KatID=6> [2006-01-24]

<sup>12</sup> URL: [http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial\\_Aviation/Dereg/Tran8.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/Dereg/Tran8.htm) [2005-11-30]

<sup>13</sup> URL: <http://www.ryanair.com/site/SE/about.php> [2005-11-30]

<sup>14</sup> Däribland easyJet, Debonair och Virgin Express

<sup>15</sup> Doganis, R: The airline business in the 21st century, s. 135 ff. (London, Routledge, 2001)

<sup>16</sup> URL: [http://www.mckinseyquarterly.com/article\\_page.aspx?ar=1656&L2=23&L3=81&srId=27&gp=0](http://www.mckinseyquarterly.com/article_page.aspx?ar=1656&L2=23&L3=81&srId=27&gp=0) [2005-11-14]

<sup>17</sup> Hjalmarsson, I, marknadskommunikatör på Malmö-Sturups flygplats, muntlig korrespondens (2005/12/14)

penhamn-Kastrup kan ses som regionens självklara nav, varifrån det bedrivs så kallad point-to-point trafik, det vill säga trafik mellan förstahandsflygplatser. Många lågkostnadsbolag använder sig dock inte av detta alternativ. Många lågkostnadsbolag använder istället andrahandsflygplatser och bedriver sin verksamhet därifrån<sup>18</sup>. Malmö-Sturup används idag av bolagen Ryanair och Wizzair till detta ändamål och kan på så sätt ses som en andrahandsflygplats till Köpenhamn. En annan viktig faktor är den så kallade turn around-tiden. Detta är den tid det tar för flygplanet att landa, lasta av de ankommande passagerarna, lasta in de avresande passagerarna och taxa ut. Lågkostnadsbolagen strävar efter att nyttja flygplanet i luften så stor tid som möjligt och eftertraktar därför en så kort turn around-tid som möjligt. Turn around-tiden på Malmö-Sturup kan vara så kort som 25 minuter och är således en viktig faktor för lågkostnadsbolagen.

För att främja tillväxten av lågkostnadsbolag på Malmö-Sturup erbjuds bolagen rabatter i form av ett *incentive-program*. Det är en marknadsanpassad strategi som luftfartsverket gett klartecken till och som funnits i omkring tre år. Bolagen erbjuds kraftigt sänkta avgifter i en tidsperiod om tre år. Detta blir ett ekonomiskt incitament för bolagen att bedriva trafik från Malmö-Sturup<sup>19</sup>.

### 2.3 Budgetpropositionen och skatteförslaget

Förslaget om en skatt på flygresor finns med i budgetpropositionen för 2006. Regeringen har gjort bedömningen att en skatt på flygresor bör införas och nämner den 1 juli 2006 som ett lämpligt datum för ikraftträdandet av skatten. Det sägs dock även att biljetter som är beställda innan den 1 juni 2006 och som avser resa innan den 1 januari 2007, ej kommer att beskattas. I den promemoria som finansdepartementet remitterat och som offentliggjordes den 22 december 2005, finns ett lagförslag beskrivet hur skatten ska utformas. De föreslagna summorna på skatten varierar, beroende på destination och reseklass. För resor inom Europa i lägsta reseklassen föreslås en skatt på 96 kronor per passagerare som reser från en svensk godkänd instrumentflygplats med ett flygplan vars högsta tillåtna startvikt överstiger två ton. För övriga reseklasser inom Europa föreslås summan 192 kronor per passagerare. För resor utanför Europa i lägsta reseklassen föreslås 192 kronor och för resor utanför Europa i övriga reseklasser 430 kronor per passagerare<sup>20</sup>.

Som bakomliggande skäl till skatten beskrivs i budgetpropositionen regeringens proposition 2004/05: 150 *Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*. I denna fastslogs det att luftfarten i allt större utsträckning ska vara med att bidra till utsläppsminskningar som ska leda till att miljö kvalitetsmålen ska uppnås. Luftfartsverket fick till uppgift från regeringen att undersöka möjligheterna att beskatta flygbränslet inom ramarna för energiskattedirektivet. I december 2004 redogjorde luftfartsverket för sin bedömning att en beskattning skulle kunna vara motiverad för att flyget och andra transportslag ska likställas, att beskattningen tvunget måste gälla för såväl privata som kommersiella ändamål för att undvika tillämpningssvårigheter och att konsekvenserna för en beskattning av

<sup>18</sup> Exempel på lågkostnadsbolag som stor utsträckning flyger på andrahandsflygplatser är: Germanwings, Iceland Express, Ryanair, Transavia och Wizzair

<sup>19</sup> Hjalmarsson, I, marknadskommunikatör på Malmö-Sturups flygplats, muntlig korrespondens (2005/12/14)

<sup>20</sup> URL: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/05/55/71/388262e0.pdf> [2006-01-03]

flygfotogen noga måste analyseras innan beslut fattas i frågan. Regeringen anser dock att det är viktigt att ett system för beskattning träder i kraft utan fördröjning<sup>21</sup>.

Regeringens skäl för bedömningen är att alla delar av samhället ska vara med att bidra till minskade skadliga utsläpp. Inom EU arbetas det med ett förslag för ett handelssystem för utsläppsrättigheter som kan komma att införas inom luftfarten. Detta är också det förslag som förespråkas av många inom branschen. Regeringen bedömer dock att åtgärder bör införas på nationell nivå innan förslaget är utarbetat och nämner i budgetpropositionen förslag på en skatt per transporterad passagerare. I propositionen nämns exempel som Storbritannien och Danmark som har varianter av sådan beskattning. Danmarks regering har dock i november 2005 beslutat att ta bort motsvarande skatt på DKK 75 (SEK 93,75). Hälften av skattesumman togs bort den 1 januari 2006, medan resterande del kommer att tas bort den 1 januari 2007. Vidare skriver regeringen att skatten principiellt bör kunna tas ut på alla avgångar från svenska flygplatser men också att utformningen av skatten ska ge möjlighet till ett regionalpolitiskt beaktande. Detta innebär att vissa flygplatser kan tänkas undantas skatten. I promemorian föreslås det att de flygplatser som ej beskattas vid trafik till och från dessa är: Arvidsjaur flygplats, Jokkmokk flygplats, Lappland Airport (Gällivare), Kiruna flygplats, Pajala flygplats, Lycksele flygplats, Storumans flygplats, Tärnafjällen flygplats (Hemmavan), Sagadal flygplats (Vilhelmina), Svegs flygplats, Östersunds flygplats och Torsby flygplats. Flygplatser som beskattas vid resa från dessa, men inte till är: Hagfors, Kramfors/Sollefteå, Luleå, Skellefteå, Umeå, Visby och Örnsköldsvik<sup>22</sup>.

Skatten är enligt regeringen ett vidare steg i den gröna skatteväxlingen. I 2001 års budgetproposition bedömdes det samlade utrymmet för en grön skatteväxling under en tioårsperiod skulle uppgå till 30 miljarder. Fram till 2005 har tyngdpunkten legat mestadels på höjda skatter på elkonsumtion och bränslen för uppvärmning. År 2005 har dock inneburit en större satsning på transportsektorn. Den gröna skatteväxlingen anses av regeringen vara en central del för att göra Sverige till ett mer ekologiskt hållbart samhälle och tanken med flygskatten är att denna ska inbringa SEK 1,44 miljarder per år<sup>23</sup>. Anledningen till varför summan 1,44 miljarder valdes, var att det i budgetpropositionen saknades skatteintäkter för den gröna skatteväxlingen i denna storleksordning. När storleken på de olika skattesatserna bestämdes antogs att effekterna på trafiken blir noll. Det vill säga, den tillväxttakt som flygmarknaden har idag, förväntas således att stanna av till följd av skatten och resandet förväntas under kommande år efter införandet av skatten att vara oförändrat.

Priselasticiteterna har dock ej använts i beslut gällande skatteutformningen<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> URL: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/04/98/13/dc0d2579.pdf> [2005-12-12]

<sup>22</sup> URL: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/05/55/71/388262e0.pdf> [2006-01-03]

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Vejsiu, A, departementetssekreterare, Finansdepartementet, muntlig korrespondens (2006-01-20)

### 3. Priselasticitet - teori

Uppsatsen kommer att behandla efterfrågans priselasticitet som är ett mått på hur priskänsliga konsumenterna är på en viss marknad. I stor del av litteraturen härleds priselasticiteten från den marshallianska efterfrågefunktionen, där vara  $x$  beror på priset för vara  $x$  ( $p_x$ ), priset på vara  $y$  ( $p_y$ ), som kan antas vara en numerär vara, samt på inkomst ( $I$ ). Efterfrågans priselasticitet mäter den procentuella förändringen i kvantitet vid en procentuell förändring av priset och betecknas på följande sätt:

$E_d$  = procentuell förändring av den efterfrågade kvantiteten/den procentuella förändringen i pris

Där  $E_d$  betecknar efterfrågans elasticitet.

Detta är detsamma som:

$$E_d = (\Delta q/q) / (\Delta p/p) = \Delta q/\Delta p * p/q$$

Där  $\Delta$  står för förändringen,  $q$  för kvantiteten och  $p$  för pris. I den sista av termerna innebär den första delen det vill säga  $\Delta q/\Delta p$  lutningen på efterfråge- alternativt utbudskurvan. Den senare delen, det vill säga  $p/q$ , förklarar var på kurvan vi befinner oss<sup>25</sup>.

Efterfrågans priselasticitet för varor är i normalfallet, det vill säga med undantag från Giffen-paradoxen, negativ, vilket innebär att en prisökning genererar en minskad kvantitet. I stor del av litteraturen betecknas dock elasticiteten som positiv, det vill säga en elasticitet på  $-1$  beskrivs ofta som 1. En elasticitet som har ett värde mindre än 1 anses vara oelastisk, det vill säga en prishöjning med en procent leder till en minskning i kvantitet, vilken är mindre än en procent. En elasticitet som har ett värde större än 1 anses vara elastisk, det vill säga, en prishöjning med en procent leder till en minskning i kvantitet, vilken är större än en procent. Skulle elasticiteten vara lika med 1 sägs efterfrågan vara enhetselastisk. Denna användning av positiva tal görs för att förenkla vid jämförelser mellan olika priselasticiteter<sup>26</sup>.

Det finns ett flertal faktorer som påverkar efterfrågans priselasticitet; *närhet till substitut*, *andel av inkomst* och *tid*. Nedan presenteras dessa, samt dess tänkbara påverkan på flygmarknaden<sup>27</sup>.

*Närheten till substitut* innebär hur lätt är det att byta ut den efterfrågade varan mot liknande produkter. När nu lågkostnadsbolagen trätt in på flygmarknaden kan liknande produkter vara ett relativt subjektivt begrepp. Flygresan konkurrerar inte längre endast med andra bolag och/eller andra transportsätt, vissa resor med lågkostnadsbolag kan nu-

<sup>25</sup> O'Sullivan, A., S. M. Sheffrin: Economics. Principles and Tools, third edition, s. 96 ff. (New Jersey, Prentice Hall, 2003)

<sup>26</sup> Varian, H. R.: *Intermediate Microeconomics*, sixth edition, s. 270 ff. (London, W.W Norton & Company, 2003)

<sup>27</sup> URL: <http://www.tutor2u.net/economics/content/topics/elasticity/elastic.htm> [2005-12-13]

mera konkurrera med nöjesaktiviteter. Det kan därför numera vara svårt att specificera alla de produkter som räknas till substitut för flygresor, det kan dock påpekas att de ser mycket olika ut inom olika segment. Ett teaterbesök kan knappast ses som ett substitut till affärsresenärens inrikesresa mellan Malmö och Stockholm. För flygplatser kan denna punkt vara beroende av avståndet till andra näraliggande flygplatser med liknande destinationsutbud.

En annan faktor är *hur stor andel av inkomsten som spenderas på varan*. Desto större andel av den disponibla inkomsten som används till varan, desto mer elastisk är varan. Även på denna punkt är det naturligtvis stora skillnader mellan de olika segmenten samt mellan olika typer av resor. Det finns mycket lite information om hur denna faktor påverkar priselasticiteten på den svenska flygmarknaden, det är därför mycket svårt att hitta belägg för att Malmö-Sturup skulle skilja sig från landet i övrigt på denna punkt.

En tredje faktor som påverkar elasticiteten är *tidsaspekten*. En vara är mindre priselastisk strax efter en prishöjning än efter en längre tid. Det kan vara svårt att snabbt hitta ett substitut till produkten och konsumenter kan vara ett märke, leverantör eller en produkt trogen, vilket medför att det troligtvis dröjer innan konsumenten överger sitt märke eller sin produkt på grund av en prishöjning. Här spelar även flygbolagens bonus-system in, som är ett sätt att knyta konsumenterna till sig. En större samhörighet med de olika flygbolagen gör varan mindre priselastisk.

Även faktorer som påverkar utbudets priselasticitet är av intresse. Vid jämförelse av utbudets priselasticiteter uppstår inte det problem som infann sig gällande efterfrågans priselasticitet, frågan om negativ eller positiv benämning. Ett stigande pris resulterar i stigande utbudets kvantitet och elasticiteten betecknas som positiv. Uppsatsen kommer inte att ingående studera denna, men den är för kommande analyser viktig och således även de faktorer som påverkar utbudets priselasticitet. De faktorer som påverkar är *kapacitetsutnyttjande, lagerstorlek, faktorsubstituering* och *tid*<sup>28</sup>.

*Kapacitetsutnyttjande* beskriver hur mycket ledig kapacitet företaget har. Är endast en mycket liten del av företagens kapacitet utnyttjad kan produktionen höjas relativt snabbt och utan större ytterligare kostnader vid en eventuell ökad efterfrågan. Utbudet anses därför vara elastiskt. För flygmarknaden kan denna punkt antas påverka utbudets priselasticitet åt det oelastiska hållet. Kabinfaktorn hos lågkostnadsbolaget Ryanair låg under 2003 på genomsnittligt 82 % och under 2004 på genomsnittligt 83 %. Siffrorna för SAS låg under år 2003 på 63,5 % och under år 2004 på 63,7 %.

*Lagerstorlek* påverkar elasticiteten genom att bestämma möjligheten hur snabbt företaget kan svara på en förändring i pris. Skulle lagerbestånden vara stora är det enkelt för företaget att snabbt och till relativt låg kost-

---

<sup>28</sup> URL: [http://www.tutor2u.net/economics/content/topics/elasticity/elasticity\\_of\\_supply.htm](http://www.tutor2u.net/economics/content/topics/elasticity/elasticity_of_supply.htm) [2005-12-28]



nad få ut fler produkter på marknaden. Flygproducenter har inget lagerbestånd att tala om i denna bemärkelse, vilket indikerar ett oelastiskt utbud.

*Faktorsubstituering* innebär hur enkelt det är att förändra sin produktion efter rådande marknadsförhållanden. Jag antar att det i flygbranschen är mycket svårt för producenterna att på kort sikt, det vill säga när minst en av insatsfaktorerna hålls konstanta, ställa om sin produktion. Detta verkar även instinktivt rimligt, det skulle innebära svårigheter att ställa om produktionen att frakta passagerare, till något annat, med en flotta av x antal flygplan. Detta gör utbudet mer oelastiskt.

*Tidsfaktorn* påverkar också utbudets priselasticitet. Frågan om hur snabbt produktionen kan ställas om efter förändringar i efterfrågan påverkar elasticiteten. Möjlighet till en snabb omställning innebär en mer elastisk utbudskurva. Med andra ord är frågor om kort och lång sikt och hur länge produktionsfaktorerna anses vara fasta centrala här.

Då regeringen föreslagit en skatt per fraktad passagerare är det i detta fall tal om en så kallad enhetsskatt per konsumerad enhet och inte per producerad enhet. Efterfrågefunktionen kommer därför, istället för utbudsfunktionen, att justeras ned. Detta medför en minskad kvantitet och ett högre pris. Effekterna av vem som bär tyngden av skatten beror på ovan nämnda faktorer som påverkar utbudets och efterfrågans priselasticitet<sup>29</sup>.

### 3.1 Ekonometri

För att skatta elasticiteter används ekonometriprogrammet E-views. Programmet skattar elasticiteter baserat på observationer. För att förklara utvecklingen i en beroende variabel,  $y$ , används en eller flera förklarande variabler. E-views beräknar estimatorn av dessa variabler, eller annat uttryckt, hur stor inverkan de olika förklarande variablerna har på  $y$ . En ekonomisk förklaring av  $y$ , förklaras ofta genom följande formel  $y = \beta_1 + \beta_2 x$ . Vilket innebär att  $y$  kan förklaras med hjälp av ett intercept och en funktion av  $x$ . I den ekonometriska modellen har en slumpterm,  $e$ , införts och regressionen tar utseendet:  $y = \beta_1 + \beta_2 x + e$ . Fortfarande förklaras  $y$  av ett intercept och en funktion av  $x$ , men det antas här att  $y$  även beror på en slumpterm som inte går att observera. Antalet förklarande variabler behöver dock inte endast vara en till antalet, utan kan uppgå till vilken summa som helst, betecknat  $n$ . För att skatta priselasticiteten på flygmarknaden kommer  $n=2$  variabler att användas, bruttonationalprodukten, samt prisutvecklingen på flygresor. Den beroende variabeln, passagerarutveckling,  $y$ , kommer således att bero på dessa två faktorer. I tidigare studier av priselasticiteten gjorda av luftfartsverket har just dessa två faktorer, bruttonationalprodukten och prisutvecklingen, använts. Regressionen ovan är en linjär funktion medan den modell som används vid skattningen är exponentiell och kommer att ha följande utseende:  $y = \beta_1 * x^1 + \beta_2 * x^2 + \beta_3 * e$ . Värdena kommer att logaritmeras, vilket innebär att resultatet kan tolkas dels som en skattad priselasticitet, dels som en skattad inkomstelasticitet. Detta förutsätter antagandet att utvecklingen av bruttonationalprodukten speglar utvecklingen av inkomsten.

<sup>29</sup> URL: <http://www.heritage.org/research/taxes/cda04-12.cfm> [2006-01-26] samt Kolstad, C. D.: *Environmental Economics*, s. 282 ff. (Oxford, Oxford University Press, 2000)

För att se om de tal som E-views presenterar är signifikanta, eller med andra ord skilda från noll, testas dessa med hjälp av t-värden, alternativt p-värden på olika signifikansnivå. Vanligt förekommande signifikansnivåer är 90 procents, 95 procents och 99 procents signifikansnivåer. Tal som förkastas på olika signifikansnivåer kan sägas indikera att talen är för osäkra för att resultat och slutsatser om skattningen ska kunna dras.

För att se hur väl de olika parametrarna förklarar utvecklingen i den beroende variabeln,  $y$ , i detta fall passagerarutvecklingen används förklaringsgraden som skrivs  $R^2$ . Förklaringsgraden mäter hur väl den skattade regressionslinjen förklarar utvecklingen i  $y$  och ligger mellan intervallet 0 och 1. En skattad regression anses förklara utvecklingen av den beroende variabeln mycket olika. I vissa fall kan ett  $R^2$  värde anses förklara förändringen i  $y$  tillräckligt bra redan vid 0,2, i andra fall anses ett högre  $R^2$  krävas för att förklara förändringen i  $y$ . Vid en sammanställning av elasticitetsstudier på flygmarknaden vilka genomfördes från 1990 till 2002 värderades de olika studierna på olika punkter och poängbedömdes därefter. Studier som hade ett  $R^2$  värde som översteg 0,6 erhöll poäng vid jämförelsen<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> URL: [http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy\\_2e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_2e.html) [2005-12-12]

## 4. Priselasticitetsstyrande faktorer

I föregående kapitel presenterades tre punkter som påverkar efterfrågans priselasticitet; *närhet till substitut, andel av inkomst och tid*. I detta kapitel kommer, med utgångspunkt i dessa tre punkter, frågan om efterfrågans priselasticitet i regionen Malmö–Sturup kan tänkas skilja sig från den priselasticitet som gäller i övriga landet att behandlas. Det visade sig i det inledande kapitlet att utvecklingen varit något annorlunda för Malmö–Sturup än för resten av landet, vilket skulle kunna betyda att faktorer som påverkar passagerarutvecklingen påverkar regionen Malmö–Sturup annorlunda än andra delar av landet. En sådan faktor skulle kunna vara att priselasticiteten skiljer sig från övriga delar av landet. Detta är därför en viktig punkt då effekterna av skatten kommer att slå på ett helt annat sätt mot Malmö–Sturup om efterfrågans priselasticitet ser ut på ett annat sätt. Frågan är också intressant då följande skrivs i budgetpropositionen:

Det är önskvärt att en skatt utformas med möjlighet att ta regionalpolitiska hänsyn och att en skatt i övrigt skall kunna innehålla olika differentieringar för att uppnå mest ändamålsenlig styreffekt<sup>31</sup>.

Detta skulle innebära att om det visade sig att Malmö–Sturup har en efterfrågeelasticitet som skiljer sig från andra flygplatsers kan det vara berättigat att även låta Malmö–Sturup påverkas på ett annat sätt än övriga flygplatser med avseende på skattens utformning.

Varför skulle efterfrågans priselasticitet då kunna se annorlunda ut i regionen Malmö–Sturup? Närheten till substitut med Köpenhamn–Kastrup en timmas bilfärd bort är en punkt som bör tas i beaktande.

### 4.1 Konkurrenssituationen som faktor

Malmö–Sturup är belägen i Öresundsregionen, en region med mycket goda förbindelser mellan Danmark och Sverige, något som speglar av sig i konkurrenssituationen. De konkurrenter som enligt Malmö–Sturup själva, ses som de främsta är Köpenhamn–Kastrup och Roskilde flygplats<sup>32</sup>.

#### 4.1.1 Köpenhamn–Kastrup

Konkurrenssituationen med Köpenhamn–Kastrup är den huvudsakliga faktorn som måste beaktas. Idag är det mycket enkelt att ta sig från de centrala delarna av Malmö till Köpenhamn och ett flertal olika möjligheter finns. I tabell 3.1 nedan jämförs olika tänkbara färsätt från centralstationen i Malmö<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> Utdrag ur budgetpropositionen för 2006 URL:

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/04/98/13/dc0d2579.pdf> [2005-12-14]

<sup>32</sup> Hjalmarsson, I., marknadskommunikatör på Malmö–Sturups flygplats, muntlig korrespondens (2005-12-14)

<sup>33</sup> Buss till Köpenhamn – Kastrup avgår i exemplet från Triangeln i centrala Malmö.

Tabell 4.1					
Köpenhamn-Kastrup			Malmö-Sturup		
Färdsätt	Pris	Restid	Färdsätt	Pris	Restid
<b>Taxi</b>	SEK 638,00 <sup>34</sup>	35 min <sup>35</sup>	<b>Taxi</b>	SEK 361,50 <sup>36</sup>	30 min <sup>37</sup>
<b>Buss</b>	SEK 70,00	46 min	<b>Buss</b>	SEK 90,00	40 min
<b>Tåg</b>	SEK 87,00	22 min	<b>Tåg</b>	-	-
<b>Privatbil</b>	SEK 341,10	40 min	<b>Privatbil</b>	SEK 52,70	35 min

Det visar sig tydligt vid en jämförelse att Köpenhamn-Kastrup ligger i nivå med Malmö-Sturup gällande såväl restider som kostnader, där det snabbaste sättet att ta sig från centrala Malmö till någon av flygplatserna är med tåg till Köpenhamn-Kastrup. Det billigaste sättet att ta sig från centrala delarna av Malmö till någon av flygplatserna är med bil till Malmö-Sturup, där dock parkeringsavgifter ofta tillkommer. Av övriga möjligheter är buss till Köpenhamn-Kastrup det billigaste alternativet.

Destinationsmässigt erbjuder Köpenhamn-Kastrup direktförbindelser med de flesta av Malmö-Sturups destinationer dit linjeflyg sker, med undantag för Borlänge, där det krävs byte på Stockholm-Arlanda. De flesta av de charterresmål som erbjuds från Malmö-Sturup erbjuds även som charterresmål även från Köpenhamn-Kastrup. De undantagsfall där chartertrafik endast erbjuds från Malmö-Sturup är i Europa Turin (Italien) och Innsbruck (Österrike). Köpenhamn-Kastrup erbjuder dock charterresor till Milano, Perugia, Rom, Catania (Italien) och Salzburg (Österrike). De undantagsfall där chartertrafik endast erbjuds från Malmö-Sturup är i övriga delar av världen Agadir (Marocko). Malmö-Sturup erbjuder idag totalt 16 charterdestinationer medan Köpenhamn-Kastrup erbjuder 64. Malmö-Sturup har således ingen direkt konkurrens fördel gentemot Köpenhamn-Kastrup när det gäller destinationer och utbud.

Sammanfattningsvis kan man säga att Malmö-Sturup inte har några självklara konkurrens fördelar gentemot Köpenhamn-Kastrup med undantag av biljettpriserna.

#### 4.1.2 Roskilde flygplats

Roskilde flygplats grundades 1973 och var tänkt att kunna avlasta trafiken från Köpenhamn-Kastrup. Flygplatsen är belägen 8 kilometer söder om Roskilde och drygt 40 kilometer från centrala Köpenhamn. Flygplatsen har de senaste fem åren haft passagerarantal som legat mellan 30 000 och 50 000 passagerare per år och är trots detta relativt låga passagerarantal en av Danmarks mest trafikerade flygplats gällande antal starter och landningar. Idag trafikerar främst mindre flyg Roskilde flygplats tillsammans med business, det vill säga firmaflygningar

<sup>34</sup> Prisuppgifterna är ett genomsnitt från följande taxibolag i Malmö, Taxi Skåne, Malmö-Sturup Taxi, Airport Taxi, Taxi Kurir, Taxi 86000, Taxi Malmö 3x29.

<sup>35</sup> Av taxibolagen uppskattad restid.

<sup>36</sup> Prisuppgifterna är ett genomsnitt från följande taxibolag i Malmö, Taxi Skåne, Malmö-Sturup Taxi, Airport Taxi, Taxi Kurir, Taxi 86000, Taxi Malmö 3x29.

<sup>37</sup> Av taxibolagen uppskattad restid.

och annan icke-reguljär trafik, som ambulansflyg och flygskola. Flygplatsen utgör därför idag inget direkt hot mot Malmö-Sturup.

Enligt Jörgen Guldager, flygplatschef på Roskilde flygplats, begränsas i dagsläget Roskilde flygplats av ett miljötillstånd som endast ger rätt till omkring tre till fyra starter respektive landningar per dag med flygplan större än 10 ton<sup>38</sup>. Totalt tre till fyra avgångar per dag är, enligt Jörgen Guldager, för lite för att locka till sig lågkostnadsbolagen. För att klartecken för en expansion av flygplatsen ska kunna komma till stånd, krävs att verksamheten redogör för samtliga tänkbara skillnader gällande miljöeffekter, såsom buller och föroreningar av vatten och luft i en så kallad vvm rapport. Denna har lämnats in till kommunen de senaste två åren och beslutet huruvida flygplatsen kommer att byggas ut eller inte ligger alltså hos politiker. Om flygplatsens förfrågan beviljas kommer antalet starter och landningar per dag att uppgå till 35, vilket innebär en tiodubbling av det nuvarande tillståndet.

Den utbyggnation av området som krävs är framförallt att den största av flygplatsens två landningsbanor måste såväl breddas, förlängas som förstärkas för att kunna ta emot flygplan som Airbus 320 och Boeing 737-800, vilken är den standardiserade flygplanstyp som många lågkostnadsbolag använder sig av. Även terminalen måste byggas om och parkeringsplatser byggas ut. Bygget beräknas dock inte dröja längre än sex månader. Ett beslut gällande miljötillståndet väntas komma under första kvartalet 2006. Guldager menar därför att trafiken kan vara igång redan runt årsskiftet 2007 då planer och ritningar för den eventuella utbyggnationen redan finns tillgängliga.

Kommunikationerna med Roskilde flygplats är i dagsläget relativt goda gällande personbilstrafik med två motorvägar strax söder och norr om Roskilde. Busstrafiken är idag tämligen knapphändig, då endast busstrafik från Roskilde erbjuds. Kommunalpolitiker har dock, enligt Guldager, utlovat att utvidga denna även från Köpenhamn, om charter- och linjetrafik börjar bedrivas i större utsträckning vid Roskilde flygplats. Det finns även planer på att lägga ett järnvägsspår som når flygplatsen från den befintliga sträckan Roskilde-Köge<sup>39</sup>.

Det nuvarande miljötillståndet förhindrar idag Roskilde från att bli en lågprisflygplats och en direkt konkurrent med Malmö-Sturup. Beslutet som väntas under 2006 beträffande det nya miljötillståndet kan sålunda komma att få betydande konsekvenser för konkurrenssituationen i Öresundsregionen enligt såväl Jörgen Guldager, Ingrid Hjalmarsson på Sturups flygplats samt flygforskare Ulf Erlandsson.

De konkurrens fördelar Malmö-Sturup kan tänkas ha mot Roskilde flygplats är beroende på om och i vilken utsträckning det kommer att bedrivas trafik med lågkostnadsbolag. Destinationsutbud kan således bli en konkurrens fördel men Malmö-Sturup har, framförallt genom de kortare avstånd som resor från Malmö-Sturup innebär för resenärer som inleder sin resa från svenska orter, ett konkurrensmässigt övertag.

---

<sup>38</sup> Ett tio ton flygplan motsvarar ett flygplan med cirka 20 säten.

<sup>39</sup> Guldager, J., flygplatschef, Roskilde flygplats, muntlig korrespondens (2005-11-28)

#### **4.1.3 Dubbel effekt**

I budgetpropositionen som lades fram i september 2005, nämns exempel på länder som har en liknande skatt per passagerare som Sverige är på väg att införa. Ett av dessa länder är Danmark. I början av november 2005 tog dock den danska regeringen tillsammans med Dansk Folkeparti beslutet att ta bort skatten på DKK 75 från och med 1 januari, 2006, motsvarande SEK 93,75. Hälften av skatten, DKK 37,50 togs bort den 1 januari 2006, medan återstående DKK 37,50 kommer att tas bort den 1 januari 2007<sup>40</sup>. Resultatet blir att trafiken från Malmö-Sturup drabbas av en dubbel effekt. Dels sänks den danska skatten, dels höjs den svenska. Detta innebär att priset för näraliggande substitut till resor från Malmö-Sturup sänks, samtidigt som priserna för resor från Malmö-Sturup höjs.

#### **4.2 Andel av inkomst som faktor**

Enligt statistiska centralbyrån finns det inga studier gjorda som visar att resenärer från Malmö-Sturup lägger en större eller mindre andel av sin inkomst på flygresor. Det är därför mycket svårt att göra något antagande i den ena eller andra riktningen. Det görs därför antagandet att den andel av inkomsten som spenderas på flygresor inte skiljer sig från olika delar i landet.

#### **4.3 Tid som faktor**

Som nämndes i kapitel tre, leder en större samhörighetskänsla med flygbolaget till att varan är mindre priskänslig. Det är mycket vanligt bland nätverksbolagen att erbjuda så kallade bonuspoäng vid resor med dessa bolag eller allierade partners. Detta är något som troligtvis gör resenärerna mindre priskänsliga. En prishöjning leder trots allt inte till att bolaget överges till förmån för det billigare bolaget. Det skulle kunna vara rimligt att anta att resor med lågkostnadsbolag, ur denna aspekt, har en högre priselasticitet. Oftast erbjuds inga bonuspoäng för resor och mervärdet på resorna hålls nere, i ett medvetet försök att hålla nere kostnaderna. Det är också på denna punkt mycket svårt att hitta belägg för att denna faktor skulle påverka priselasticiteten i regionen kring Malmö-Sturup anorlunda än övriga landet. Det kan dock hävdas att tidsaspekten kan tänkas slå hårdare mot Malmö-Sturup av den anledningen att man i dagsläget gör en offensiv satsning på just lågkostnadsbolag, där resenärerna kan förväntas påverkas mer av tidsaspekten.

---

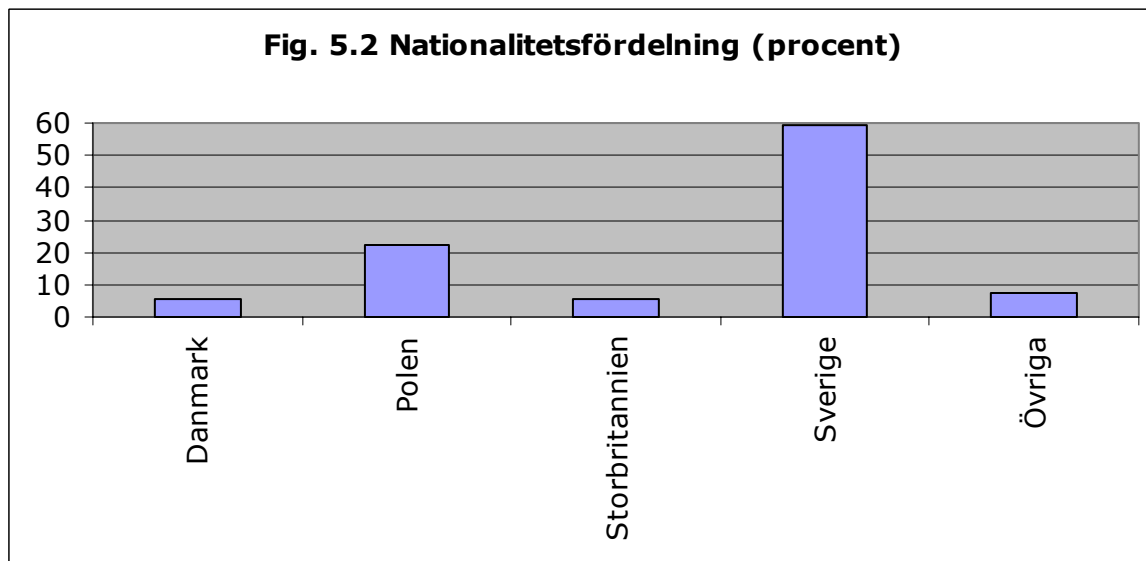
<sup>40</sup> Guldager, J., flygplatschef, Roskilde flygplats, muntlig korrespondens (2005-11-28)

## 5. Undersökning

Under perioden 7 december, 2005 till 21 december, 2005 utförde jag en undersökning bland resande med lågkostnadsbolagen Ryanair och Wizzair på Malmö-Sturups flygplats. Undersökningen gjordes bland slumpmässigt utvalda resenärer som reste med lågkostnadsbolag och omfattade 281 personer. Syftet med undersökningen var att få fram material för att i huvudsak kunna uppskatta priskänsligheten bland resenärer som reser med lågkostnadsbolag. Befintligt sverigespecifikt datamaterial och statistik för denna grupp är i övrigt mycket knapphändig. En presentation av frågeformuläret finns att finna i appendix 1.

### 5.1 Undersökningsresultat

Av undersökningen framgår en bild av resenärernas preferenser, framförallt inriktad på priskänslighet och vilken betydelse avståndet till flygplatsen har för resande med lågkostnadsbolag. Av de tillfrågade personerna var 43 % kvinnor och 57 % män. De dominerande nationaliteterna var svenskar, polacker, danskar och briter. En mer noggrann fördelning framgår av figur 5.2<sup>41</sup>.

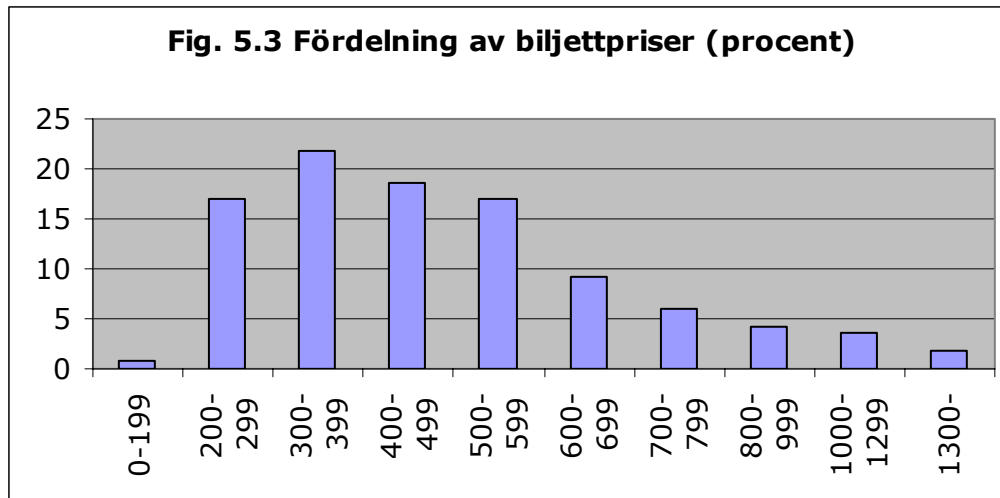


#### 5.1.1 Preferenser gällande pris

Frågor angående priset är naturligtvis av avgörande betydelse för undersökningen. En enkelresa kostade i genomsnitt drygt 476 kronor inklusive skatter och av-

<sup>41</sup> De länder som ingår i kategorin övriga är Albanien, Australien, Frankrike, Irak, Italien, Kanada, Litauen, Pakistan, Serbien-Montenegro och USA.

gifter. Fördelningen mellan biljetter i olika prisklasser framgår av figur 5.3. Skillnaderna i pris på biljetterna varierade något mellan de båda bolagen där



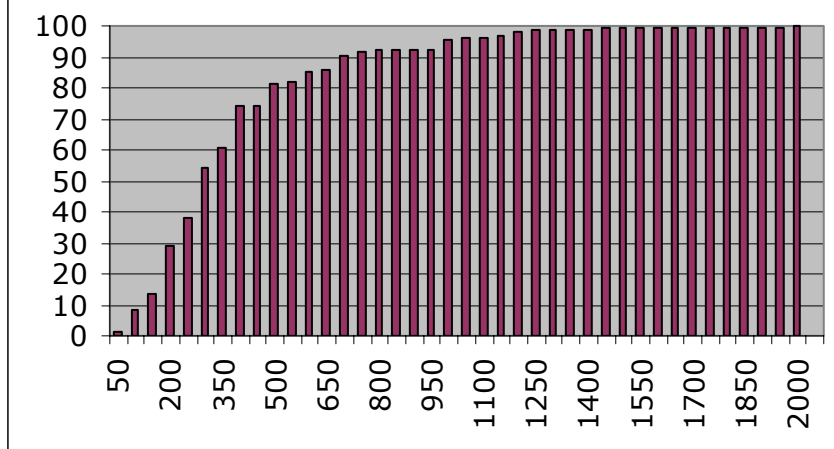
genomsnittsbiljetten hos Ryanair kostade drygt 397 kronor och hos Wizzair drygt 553 kronor. Det går även att urskilja vissa skillnader mellan olika segment. Resenärer som reser i tjänsten har en genomsnittlig biljettkostnad på omkring 567 kronor, medan privatresenärernas genomsnittliga biljettkostnad uppgår till 467 kronor. Ingen betydande skillnad mellan kvinnor och män kunde påvisas. Tittar man på relationen mellan restid och biljettpris ser man att en längre restid vägs upp genom ett lägre biljettpris. Genomsnittlig biljettkostnad för de resenärer som hade en restid till flygplatsen som översteg 60 minuter var 444 kronor, medan resenärer med en restid upp till 60 minuter betalat i genomsnitt 497 kronor. Det bör dock noteras att de resenärerna med längre restid även noterade en högre kostnad för resan till flygplatsen.

Frågan om resenärerna hade avstått att resa vid en prishöjning på 50 kronor, alternativt högre summor, ger en indikation på hur priskänsliga resenärerna i själva verket är. I figur 5.4 visas detaljerat hur stor andel av resenärerna som skulle välja att ej genomföra resan vid olika fiktiva prishöjningar. Man ser tydligt att det krävs en relativt betydande prishöjning för att resenärerna ska avstå från att genomföra resan. En prishöjning på 200 kronor skulle leda till att knappt 30 % av resenärerna skulle avstå från att genomföra resan. 200 kronor motsvarar i genomsnitt en prishöjning på 42 %. Skulle en skatt införas som skulle innebära en biljettprisökning med 96 kronor på alla biljetter, skulle detta motsvara en genomsnittlig prishöjning med 20 %. Ändå skulle endast 8,5 % av resenärerna avstå från att genomföra den specifika resa som utfördes vid undersökningstillfället. Detta indikerar att priselasticiteten är mindre än 1, då en elasticitet på större än 1 förmodligen skulle visa sig genom att mer än 20 % av resenärerna skulle ha avstått från att genomföra resan vid införandet av en skatt på 96 kronor. Detta resultat går stick i stäv med vissa undersökningar som visar att lågprisresenärerna är mer priskänsliga än andra kundsegment på flygmarknaden<sup>42</sup>.

<sup>42</sup> URL: <http://www.skm.dk/publikationer/udgivelser/3966/> [2005-11-05] där analysen av COWI grundar sig på Bontemps (2004), Air Transport Demand Forecast, Laboratoire d'Économie et d'Économétrie de l'Aérien École Nationale de l'Aviation Civile 2004, COWI (1999), Luftfartens villkår i Skandinavien og Gillen (2002), Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement, David W. Gillen, et al., Wilfred Laurier University, November 2002.



**Fig. 5.4 Andel som avstår att resa vid olika nivåer av prishöjningar (procent)**



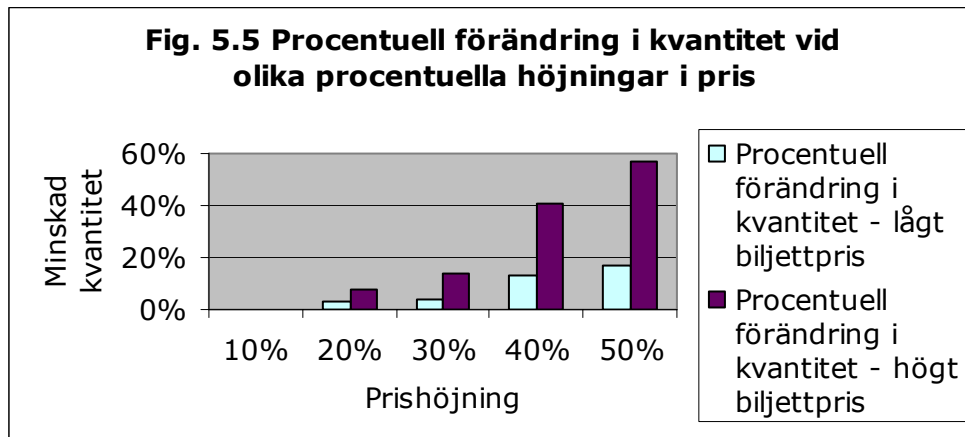
Det skulle kunna antas att lågprisresenärerna totalt sett är mer priskänsliga än övriga resenärer med tanke på att det låga biljettpriset i sig är centralt för just lågkostnadsbolag och att det är av den anledning som dessa kunder har vänt sig till dessa bolag. Undersökningsresultaten har dock visat, att en höjning med 50 kronor inte utgör någon betydande skillnad för vare sig affärsresenären eller lågprisresenären. Detta trots att 50 kronor är en relativt stor procentuell höjning på det låga priset för lågprisbiljetten.

Som förklarades i kapitel 3 beskriver den första delen i formeln  $\Delta q / \Delta p * p / q$  hur brant lutningen på kurvan är, medan den senare delen,  $\Delta q / \Delta p * p / q$  beskriver var på kurvan vi befinner oss. Det är möjligt att priset för resenärerna är så pass lågt att en prishöjning på en relativt hög procentsats, endast innebär en mindre summa i resans totalkostnad. Då nära hälften av resenärerna betalat 400 kronor eller mindre för resan skulle man kunna anta att en stor del av lågprisresenärerna befinner sig så pass långt ner på elasticitetskurvan att den procentuella höjningen medför en procentuell kvantitetsminskning som är mindre än prishöjningen. Dessutom är det troligt att flygresans pris endast är en relativt liten del av resans totala kostnad, det vill säga, kostnad för eventuella hotellövernattningar, resor till och från flygplatser och andra förekommande kostnader i samband med resor. Det skulle därför kunna tänkas att lågprisresenärer blir allt mer priskänsliga desto större del av resans totalkostnad som flygresan utgör. Det kan jämföras med kapitel 4.2, faktorer som styr priselasticiteten, där priskänsligheten förklaras genom hur stor del av inkomsten som den specifika varan utgör. Desto större andel som den undersökta varan utgör, desto högre elasticitet. På samma sätt kan man anta att desto större del som flygresan utgör av resans totala kostnad, desto mer priskänsliga blir resenärerna. Man skulle kunna anta att en högre nivå på biljettpriserna således skulle leda till att priskänsligheten ser annorlunda ut, vilket också innebär att när nivån på biljettpriserna stiger har resenärerna en annan priselasticitet. Detta antagande bekräftar också av undersökningen. Vid en jämförelse mellan de 141 resenärerna som betalat ett lägre biljettpris och de 140 resenärerna som betalat ett högre biljettpris kan man tydligt se denna skillnad. Samma procentuella skillnad i pris leder till olika procen-

tuella skillnader i kvantitet. I tabell 5.1, 5.2 och figur 5.5 ser man hur olika procentuella prishöjningar skulle påverka de två grupperna olika.

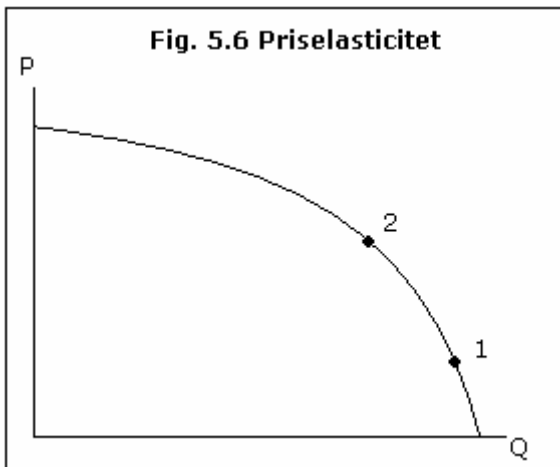
<b>Tabell 5.1</b>		
<b>Genomsnittligt biljettpris - lågt</b>		<b>303,51</b>
<b>Procentuell höjning</b>	<b>Prisökning</b>	<b>Procentuell förändring i kvantitet</b>
10%	30,35 kr	0%
20%	60,70 kr	3%
30%	91,05 kr	4%
40%	121,40 kr	13%
50%	151,76 kr	17%

<b>Tabell 5.2</b>		
<b>Genomsnittligt biljettpris - högt</b>		<b>650,78</b>
<b>Procentuell höjning</b>	<b>Prisökning</b>	<b>Procentuell förändring i kvantitet</b>
10%	65,08 kr	0%
20%	130,16 kr	8%
30%	195,23 kr	14%
40%	260,31 kr	41%
50%	325,39 kr	57%



De resenärer som betalat ett lägre biljettpris är i större mån villiga att genomföra resan trots prishöjningar än de lågprisresenärer som betalat ett högre biljettpris. Den genomsnittliga procentuella nivån av en tänkt prishöjning som krävs för att resenärerna ska avstå från att genomföra resan är betydligt högre för de 141 resenärerna som betalat det lägre biljettpriset, vilket instinktivt känns rimligt, då flygresans kostnad i detta fall rimligtvis utgör en mindre del av den totala resekostnaden. Det skulle därför kunna antas att kurvan som beskriver segmentets elasticitet inte är linjär utan ser ut som den i figur 5.6. Där de resenärer som betalt det lägre biljettpriset förslagsvis befinner sig i punkten 1, medan de resenärer som betalt ett högre biljettpris befinner sig i punkten 2.

I dagsläget är dock de flesta biljettpriser, på de resor som genomförts, relativt låga, vilket skulle betyda att de flesta resenärerna kan tänkas befinna sig långt ner på kurvan. Det kan därför inte förväntas att passagerartrafiken kommer att störas direkt av en prishöjning i någon större mån. Ovanstående tyder således på att efterfrågans priselasticitet vid den aktuella prisnivån kan anses oelastisk. Den undersökning som utförts är naturligtvis inte ett fullgott substitut för en skattad priselasticitet, men visar på hur elasticiteten kan tänkas se ut för det aktuella kundsegmentet och prisnivån i regionen Malmö-Sturup.

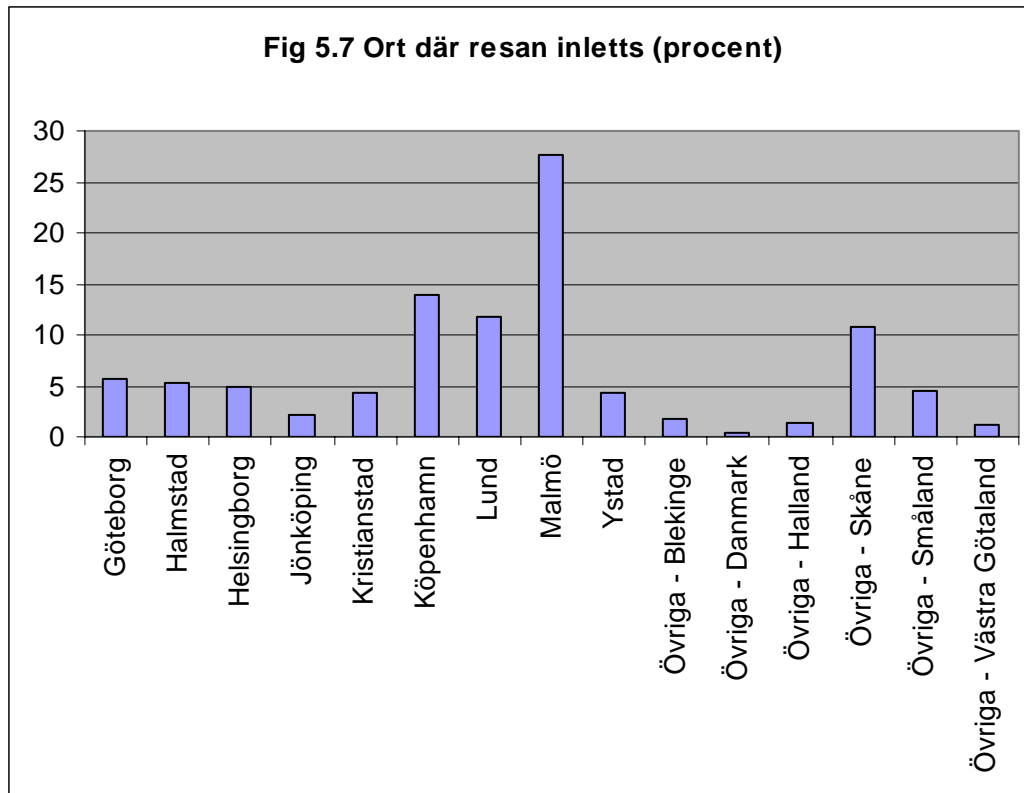


### 5.1.2 Preferenser gällande avstånd

Svaren från undersökningen ger en bild av kostnadsmedvetna resenärer som är villiga att resa relativt långa sträckor till Malmö-Sturup för att kunna genomföra resor med lågkostnadsbolag. Detta visar sig såväl genom den relativt långa restid många har till flygplatsen, där den genomsnittliga restiden ligger på nära 74 minuter, samt genom att en längre restid till flygplatsen vägs upp av ett, i många fall, lägre biljettpris. Den restid som anses acceptabel för den typ av resa som utförts ligger i genomsnitt på drygt 106 minuter. Resenärernas betygsättning av de två faktorerna pris och avstånd till flygplats, förstärker bilden av kostnadsmedvetna resenärer ytterligare. Pris värderades på den femgradiga skalan där fem ansågs mycket viktigt och ett inte alls viktigt till 4,12. Avståndet till flygplatsen ansågs även det viktigt, men mycket få av de tillfrågade, 14,9 %, ansåg avståndet viktigare än priset. Den genomsnittliga värderingen av faktorn restid och avstånd till flygplatsen uppgick till 3,36. Avståndet till flygplatsen är följaktligen en faktor som anses viktig, men inte i förhållande till priset.

Hur många av resenärerna är då villiga att resa ytterligare en halvtimme för att nå en flygplats där en biljett med ett lägre pris finns tillgänglig? En indikation på denna fråga ges av svaren på fråga 12, vid vilken summa resenärerna föredrar att resa ytterligare 30 minuter för att erhålla en billigare biljett. 58,7 % är villiga att resa 30 minuter extra för en flygresor som är upp till 100 kronor lägre. I frågan antas det dock att resekostnaderna hålls konstanta, vilket innebär att summorna kan ses som en betalningsvilja för 30 minuters ytterligare restid. Resenärer som reser med lågkostnadsbolagen verkar således vara mycket prismedvetna och prioriterar pris framför avstånd redan vid tämligen låga prisskillnader, vilket även bekräftades av svaren på de frågor som behandlade resenärernas prioritering mellan pris och avstånd. Mer än var fjärde resenär är villig att resa ytterligare 30 minuter för att få en biljett som är 50 kronor billigare. Inte heller här kunde någon direkt skillnad påvisas beroende på nationalitet eller kön.

På frågan varifrån resan utgick redovisas resultatet i figur 5.7. Man kan se att Malmö är den mest frekventa ort där resan inletts, mer än var fjärde resenär



hade orten som utgångspunkt för resan, följt av Köpenhamn, Lund, Göteborg och Halmstad<sup>43</sup>. Intressant är att drygt 14 % reser från Danmark och har således närmre till, för Malmö-Sturup, konkurrerande flygplatser som Köpenhamn-Kastrup och Roskilde flygplats.

Samtliga av de svenska orter där resorna tagit sin början ligger avståndsmässigt närmre Malmö-Sturup än de två danska flygplatserna, Köpenhamn-Kastrup och Roskilde. Skillnaderna i avstånd för att ta sig till Malmö-Sturup eller Köpenhamn-Kastrup är för de flesta dock förhållandevis små. För drygt 94 % av de resenärer som inlett sin resa från en svensk ort skulle resvägen till Köpenhamn-Kastrup inte överstiga mer än ytterligare 11 kilometer gentemot det avstånd resenärerna haft till Malmö-Sturup. För de resenärer som inlett sin resa från danska orter är avståndet till Köpenhamn-Kastrup kortare<sup>44</sup>.

Det krävs dock en längre resväg för att kunna nå Roskilde flygplats. För de flesta resenärer som inlett sin resa från svenska orter innebär en resa till Roskilde flygplats en förlängning med 46–56 kilometer.

<sup>43</sup> De orter som ingår i kategorin övriga, Skåne är: Bjuv, Bjärred, Båstad, Falsterbo, Hässleholm, Höganäs, Höllviken, Hörby, Höör, Limhamn, Osby, Tomelilla, Trelleborg, Vittsjö, Åstorp och Ängelholm. De orter som ingår i kategorin övriga, Småland är: Kalmar, Ljungby, Markaryd, Värnamo, Växjö och Älmhult. De orter som ingår i kategorin övriga, Blekinge är: Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg. De orter som ingår i kategorin övriga, Halland är: Laholm och Varberg. De orter som ingår i kategorin övriga, Västra Götaland är: Skövde och Hjo. De orter som ingår i kategorin övriga, Danmark är: Holbeck.

<sup>44</sup> URL: <http://www.viamichelin.co.uk/viamichelin/gbr/tpl/hme/MaHomePage.htm> [2005-11-30]

Av undersökningsobjekten var den andel som reste i tjänsten betydligt mindre än den andel som reste privat. 11 % av de tillfrågade reste i tjänsten, 86 % reste privat och 3 % reste kombinerat i tjänsten och privat. Inga, för min analys, direkt intressanta skillnader kan påvisas mellan resenärer som reste i tjänsten och privat med undantaget att priset på biljetterna skiljer sig något åt. Siffror gällande resenärernas pris- och avståndsprefereenser redovisas som

	Privatresenärer	Affärsresenärer
Biljettpris, kronor	467,3	567,4
Prishöjning vid vilken resan ej genomförs, kronor	375,7	502
Prishöjning vid vilken resan ej genomförs, procent	80	88
Restid till flygplatsen, minuter	74,4	81,4
Acceptabel restid till flygplatsen, minuter	106,4	116,1
Prishöjning vid vilken annan resa genomförs, kronor	146,3	184,4
Prishöjning vid vilken annan resa genomförs, procent	31,3	32,5

genomsnitt i tabell 5.3. Det är intressant att skillnaderna mellan de två segmenten, privatresenärer och affärsresenärer, är förhållandevis små. Affärsresenärer hade vid ungefär samma procentuella höjning av priset avstått att genomföra denna specifika resa. Således verkar inte skillnaden mellan resenärer som reser privat och resenärer som reser i tjänsten vara betydande när det gäller priskänsligheten för resor med lågkostnadsbolag. Inte heller bekvämlighet gällande avstånd till flygplatsen är någon faktor som verkar värderas annorlunda av de två segmenten. Skulle möj-

ligheten finnas, att välja en identisk resa med samma resmål, från en flygplats som är belägen 30 minuters restid från Malmö-Sturup, är detta en möjlighet som resenärerna väljer redan vid relativt låga summor, drygt 146 kronor för privatresenärerna och drygt 184 kronor för affärsresenärerna. Med utgångspunkt i biljettpriserna är skillnaden mellan affärsresenärer och privatresenärer på denna fråga endast en dryg procent, vilket indikerar att affärsresenärerna i stort sett är lika kostnadsmedvetna som privatresenärerna.

## 6. Priselasticitet i Sverige

Hur ser då efterfrågans priselasticitet ut på den svenska marknaden och för vilka segment kan olika priselasticiteter urskiljas? Enligt formeln från kapitel tre, teori, kommer passagerarutvecklingen att förklaras med hjälp av två variabler. Relevanta variabler förutom prisutveckling och passagerarutveckling är enligt tidigare studier BNP<sup>45</sup>. Grundmodellen har således följande utseende, där passagerartrafiken förklaras med hjälp av BNP, pris och en slumpterm:

$$Pax_t = \beta_1 \cdot BNP_t^{\beta_2} \cdot P_t^{\beta_3} \cdot \varepsilon_t$$

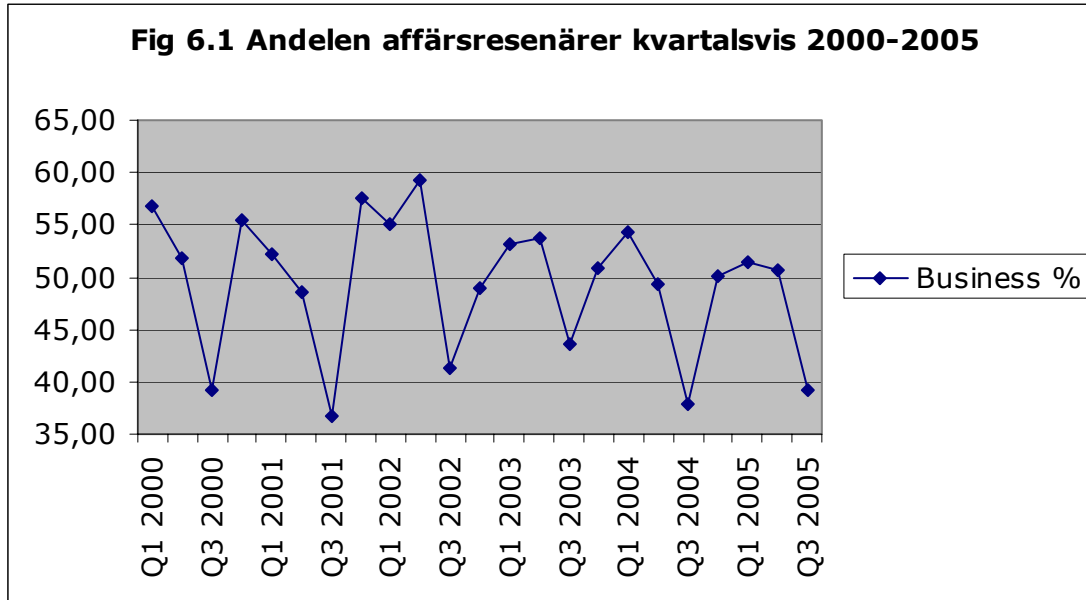
BNP är det mått som tidigare använts i studier av bland annat luftfartsverket. Datainformation om hur passagerarantalen är uppdelade på inrikesresor och utrikesresor finns att tillgå från Luftfartsverket och beskriver utvecklingen för de båda olika restyperna på flygplatsnivå under åren 1996 till och med 2004. I övrigt är bristen på datamaterial det stora problemet vid skattning av elasticiteter på flygmarknaden. Prisinformation från flygbolagen är dessvärre sekretessbelagda med hänvisning till konkurrenssituationen, likaså marknadsandelar och passagerarstatistik på enskilda sträckor. Uppdelningen mellan affärsresenärer och privatresenärer är inte heller information som flygbolagen hjärtligt gärna ställer till förfogande. Sammantaget leder detta till vissa problem och osäkerhet i skattningarna av elasticiteter. Största problemet är att det i vissa skattningar endast finns ett fåtal observationer att bygga skattningen kring. Den information som finns tillgänglig är följande:

	<b>Kvartalsbasis</b>	<b>Årsbasis</b>	<b>Tidsperiod</b>	<b>Källa</b>
Bruttonational- produkten/BNP	Ja	Ja	1946-2005	Eurostat
Brutto regional- produkten/BRP	Nej	Ja	1993-2003	SCB
Passagerar- utveckling Sverige -alla flygplatser	Ja	Ja	1996-2004	LFV
Passagerar- utveckling Sverige -LFV registrerade flygplatser	Ja	Ja	1996-2005	LFV
Uppdelning av affärs- och Privatresenärer	Ja	Ja	1999-2005	LFV
Prisutveckling privatresenärer	Ja	Ja	1996-2005	SCB
Prisutveckling affärsresenärer	Ja	Ja	1996-2003	SCB

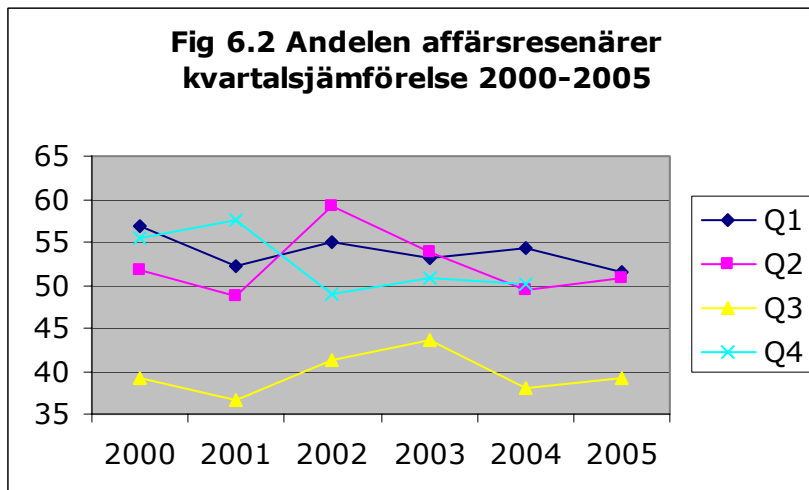
<sup>45</sup> Se bland annat Flygkrisen i Sverige, Analys och förslag till åtgärder Luftfartsverket Rapport 2004:2 sid 28-31 samt URL: [http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy\\_2e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_2e.html) [2006-01-04]

## 6.1 Inrikes

Inrikespassagerarna kan delas upp i kategorierna affärsresenärer och privatresenärer. En mer noggrann uppdelning på exempelvis ålder, kön eller inkomst tillåter dessvärre inte det bristfälliga datamaterialet som finns. Tack vare Luftfartsverkets resvaneundersökningar som regelbundet genomförs på Arlanda flygplats träder en bild fram av hur andelen affärsresenärer gentemot privatresenärer sett ut under början av tvåtusentalet. Figur 6.1 visar hur andelen affärsresenärer utvecklats under den studerade perioden. Under årets tredje kvartal var andelen affärsresenärer betydligt lägre, vilket troligtvis kan förklaras med semestertider. Anmärkningsvärt är framförallt hur andelen affärsresenärer



drastiskt ökade tiden efter terrordåden den elfte september. Det fjärde kvartalet år 2001 visade en större andel affärsresenärer än motsvarande perioder från övriga år, något som även visas i figur 6.2. Där det fjärde kvartalet 2001 samt



det första, andra och tredje kvartalet 2002 ser ut att ha en något oväntad utveckling. Det skulle kunna antas att affärsresenärer ansåg sig tvungna att genomföra flygresan trots den rådande situationen. Nedgången bland flygresenärer var alltså inte lika stor bland affärsresenärer som bland privatresenärer.

Detta antagande skulle kunna appliceras även på teorier om hur affärsresenärernas priselasticitet ser ut. Resenärer som visar sig mindre påverkade av yttre händelser skulle också kunna antas påverkas mindre av andra yttre händelser såsom prishöjningar. Att affärsresenärer har en lägre priselasticitet än privatresenärer bekräftas dessutom i andra studier<sup>46</sup>.

Det som begränsar antalet observationer vid analysen är tillgängligt datamaterial under samma tidsperiod. Statistiska centralbyrån har sedan 1996 sammanställt prisindex för flygresor som en andel av konsumentprisindex där materialet gällande inrikesresor är uppdelat mellan affärsresenärer och privatresenärer. Den prisinformation som är befintlig för segmentet affärsresenärer sträcker sig endast till 2003, samtidigt som en detaljerad uppdelning mellan affärsresenärer och privatresenärer endast finns tillgänglig från år 1999.

Siffror som redogör för BNP är hämtade från Eurostat och finns att tillgå på kvartalsbasis.

## 6.2 Utrikes

Den relevanta datainformation som finns att tillgå för utrikesresenärer är prisutvecklingen för resor med charter samt reguljärtrafik, vilka är sammanställda av SCB. Utvecklingen av den totala utrikestrafiken finns sammanställt av Luftfartsverket. En detaljerad uppdelning mellan chartertrafik och reguljärtrafik finns dock ej att tillgå. Bristen på denna datainformation omöjliggör därför skattning av en elasticitet bland lågprisresenärer i Sverige. Reguljär utrikestrafik bedrivs i dagsläget endast av lågkostnadsbolag från Malmö-Sturups flygplats. En skattning av övrig reguljär utrikestrafik kommer därför inte att göras. Skattning av lågprisresenärernas elasticitet kan inte heller genomföras på grund av bristfälligt datamaterial. Istället kommer en undersökning av resenärer som reser med lågkostnadsbolag att beskrivas i nästkommande kapitel.

## 6.3 Skattning

Till att börja med skattas elasticiteten för totalt antal inrikes passagerare för Sveriges alla flygplatser på kvartalsbasis under åren 1996 till 2003, då index för den totala prisutvecklingen upphör. Det gjordes här ingen skillnad på affärsresenärer och privatresenärer. Säsongsrensad BNP användes och en regression med tre dummyvariabler utfördes för att undvika missledande effekter beroende på de eventuella toppar och dalar som passagerarutvecklingen kan tänkas innehålla. Indatamaterialet logaritmerades för att slippa uttrycka dem i samma enhet, samt för att kunna tolka lutningsparametrarna som elasticiteter. Den logaritmerade modellen har därför följande utseende:

$$\ln Pax_t = \ln \beta_1 + \beta_2 \ln BNP_t + \beta_3 \ln P_t + \varepsilon_t$$

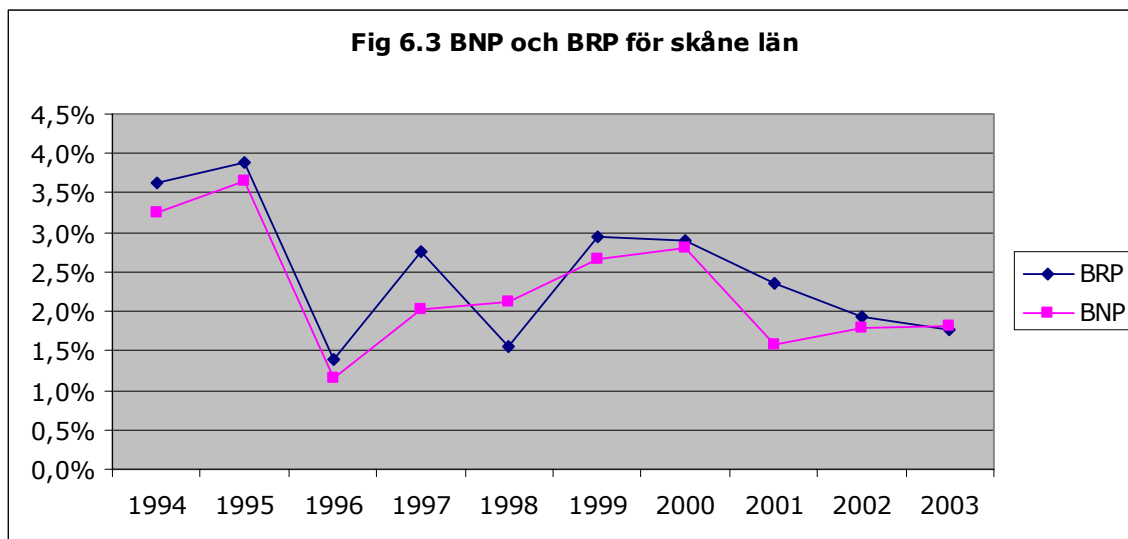
Resultaten av denna skattning blev en priselasticitet som uppgick till -0,987 samt en inkomstelasticitet på 1,4. Skattningen hade för BNP ett p-värde på 0,081 och prisvariabeln ett p-värde på 0,0425, vilket gör dem båda signifikanta på 95 procents nivån. Värdet på R kvadrat uppgick till 0,585. När hänsyn togs till autokorrelation och heteroskedasticitet, vilket gjordes med hjälp av Newey-

<sup>46</sup> URL: [http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy\\_2e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_2e.html) [2006-01-04]



West, försämrades p-värdena något för de båda variablerna; 0,1074 för BNP och 0,1443 för prisvariabeln. Det är dock värden som fortfarande ligger relativt bra till och skulle vara signifikanta på en 85 procents signifikansnivå. Värdena stämmer dessutom mycket bra överrens med resultat från övriga studier<sup>47</sup>. Den genomsnittliga priselasticiteten för *short-haul*<sup>48</sup> resor uppgick vid en jämförelse till -1,15 medan den genomsnittliga inkomstelasticiteten, ej uppdelad på *short*- eller *long-haul*, uppgick till 1,39. Undersökningarna gäller dock i stor utsträckning nordamerikanska förhållanden men det bekräftas här genom de resultat som framkom att svenska förhållanden ligger mycket nära dessa.

Nästa skattning för inrikes passagerare gäller för resande från Malmö-Sturup och ger en liknande bild, dock med några förändringar. Priselasticiteten enligt skattningarna är för Malmö-Sturup -1,033 och inkomstelasticiteten 1,83. P-värdet för priselasticiteten uppgår till 0,1346 och för inkomstelasticiteten till 0,0159. Efter justering för autokorrelation och heteroskedasticitet ligger p-värdena för priselasticiteten på 0,203 och för inkomstelasticiteten på 0,08. Elasticiteterna skiljer sig således från riksgenomsnittet något. Priselasticiteten för Malmö-Sturup gentemot riksgenomsnittet ligger dock mycket nära varandra. Inkomstelasticiteten skiljer sig något mer markant. Siffror som använts för skattning av regressionen är i övrigt samma som de som användes till den första skattningen, det vill säga BNP används och antas därför spegla inkomstutvecklingen i regionen kring Malmö-Sturup väl. Detta antagande är rimligt då man i figur 6.3 kan se att BNP och BRP för Skåne följer varandra relativt väl. Anledningen till att BRP inte använts i skattningen är att dessa endast finns på årsbasis och innebär allt för få observationer för att få fram användbara utdata. Det antas även att den prisutveckling som skett för resor från Malmö-Sturup motsvarar den totala prisutvecklingen i Sverige.



Det befintliga datamaterialet tillåter inte någon noggrannare uppdelning mellan affärsresenärer och privatresenärer. Inte heller finns tillgänglig data för att stu-

<sup>47</sup> URL: [http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy\\_2e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_2e.html) [2006-01-04]

<sup>48</sup> Anses gälla sträckor som understiger 2 414,02 kilometer (1500 engelska mil) enligt URL: [http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy\\_2e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_2e.html) [2006-01-04]

dera elasticiteter under en längre tidsperiod. Av de två skattningar som gjorts visas dock att siffror och resultat för den svenska flygmarknaden, samt den regionala flygmarknaden kring Malmö-Sturup tenderar att befinna sig i närheten av de resultat som kommit fram i tidigare undersökningar. Datamaterialet begränsar även möjligheten att se på utvecklingen i ett längre tidsperspektiv<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> Anledningen till att regressionerna korrigerats för autokorrelation med hjälp av Newey-West är följande. Durbin-Watson statistiken visar värdena 0,28, respektive 0,31 för de två skattade regressionerna. I ett Durbin-Watson test för autokorrelation jämförs dessa två värden med det nedre värdet för  $n=30$  observationer (i skattningarna användes i båda fall 32 observationer) och  $K=2$  förklarande variabler, 1,352. Nullhypotesen gällande ingen autokorrelation kan därför förkastas för båda regressionerna, då Durbin-Watson statistiken understiger det nedre värdet.

## 7. Analys

### 7.1 Antaganden

Innan analysen av de förväntade effekterna inleds måste vissa antaganden som är relevanta för analysen av trafiken med lågkostnadsbolag belysas.

Motsvarar hela populationen	Undersökningen som genomfördes består av 281 observationer. Det antas att dessa motsvarar de preferenser som gäller för hela populationen, det vill säga de resenärer som reser med lågkostnadsbolagen Ryanair och Wizzair från Malmö-Sturup oavsett kön, nationalitet eller ort varifrån resan utgått.
Producenternas priselasticitet	Här kommer det att antas att producenterna har en utbudselasticitet som är mindre än ett, det vill säga är oelastisk. Anledningen till att just detta antagande görs är hur situationen ser ut med lågkostnadsbolagen med avseende på de fyra elasticitetsstyrande faktorerna som presenterades i kapitel tre. Kapacitetsutnyttjandet är mycket högt hos lågkostnadsbolagen, vilket indikerar en hög priselasticitet. I kapitel tre nämndes Ryanair som exempel med ett genomsnittligt kapacitetsutnyttjande på 83 procent under 2004. Lagerstorleken bland flygbolagen kan antas vara obefintliga i denna mening. Tjänster går generellt sett inte att spara på lager utan produktion och konsumtion sker simultant, vilket indikerar på ett oelastiskt utbud. Även punkten faktorsubstituering tyder på att flygbolagen har en låg priselasticitet. Det kan anses svårt för flygbolagen att styra om produktionen efter snabba förändringar i efterfrågan. Det finns möjligheter för flygbolagen att använda flygplan på mer lönsamma sträckor, vilket inte minst Malmö-Sturup erfarit, det antas dock att tidsperspektivet för detta är relativt långt och detta innebär en oelastisk priselasticitet för utbudssidan. Det verkar därför inte troligt att göra antagandet att utbudets priselasticitet överstiger 1.
Roskilde flygplats	Två scenarion kommer att antas. I det ena fallet antas att lågpristrafik från Roskilde flygplats kommer att bedrivas med start den 1 januari 2007, samt att de destinationer som idag erbjuds med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup även erbjuds från Roskilde flygplats. I det andra fallet antas att nuvarande situation

utan lågpristrafik från Roskilde flygplats kommer att bibehållas.

Ingen tillväxttakt

Jag har i denna analys valt att bortse från den tillväxttakt som finns inom passagerarutvecklingen. En minskning i passagerartrafiken med olika procentsatser innebär således ett antagande om att passagerartrafiken utan införandet av skatten hålls konstant, detta för att kunna särskilja hur stor effekt som skatten kommer att innebära för resandet.

## 7.2 Lågkostnadsbolag

Analysen av de förväntade effekterna på lågprisflyget grundar sig till mycket stor del på den undersökning som presenterades i kapitel fem, samt på trafikstatistik från luftfartsverket och de olika flygbolagens hemsidor.

Under 2005 utgjorde utrikestrafiken inom Europa på Malmö-Sturup knappt 33 procent av det totala passagerarantalet. Detta innebär för utrikes resande inom Europa en passagerarvolym på 595 636 passagerare<sup>50</sup>. Då luftfartsverket inte lämnar ut specificerade uppgifter om antalet resenärer på de specifika rutterna, förutsatt att inte minst tre operatörer bedriver trafik på den aktuella sträckan, finns inte någon exakt uppdelning av passageraruppdelningen mellan charter och reguljär lågpristrafik. För att uppskatta passagerarvolymerna på de olika sträckorna har jag därför utgått från flygplanstyp, antal avgångar samt genomsnittlig load factor. Ryanair använder sig av Boeing 737-800 som har plats för 189 passagerare<sup>51</sup>. Wizzair använder sig av Airbus 320 som rymmer 180 passagerare<sup>52</sup>. Antal avgångar för de olika bolagen beräknas till följande:

Ryanair:	London-Stansted	589
Wizzair:	Warszawa	295
Wizzair:	Budapest	199

Siffrorna är uträknade enligt bolagens planerade avgångar från vecka 4 2006 till och med vecka 30 2006, omräknat på årsbasis<sup>53</sup>. Enligt Ryanair är genomsnittlig load factor under 2004 83 %<sup>54</sup>, vilket ger ett uppskattat passagerarantal på omkring 176 000 resenärer per år. Då Wizzair inte offentliggör vare sig specifik eller genomsnittlig load factor används 75 % som i en sammanställning av tidigare studier av priselasticiteter ansetts vara ett rimligt antagande<sup>55</sup>. Den uppskattade passagerarvolymen uppgår därför för Wizzair på sträckan Malmö-Sturup – Warszawa till knappt 80 000 passagerare och på sträckan Malmö-Sturup – Budapest knappt 54 000 passagerare. Den uppskattade andelen av utrikesresenärer som

<sup>50</sup> URL: [http://www.lfv.se/upload/Information\\_till/Faktasökare/Statistik/pdf\\_sta/pass0512.pdf](http://www.lfv.se/upload/Information_till/Faktasökare/Statistik/pdf_sta/pass0512.pdf) [2006-01-19]

<sup>51</sup> URL: <http://www.ryanair.com/site/SE/about.php?page=About&sec=fleet> [2006-01-02]

<sup>52</sup> URL: [http://wizzair.com/se/aboutus\\_fleet.shtml](http://wizzair.com/se/aboutus_fleet.shtml) [2006-01-02]

<sup>53</sup> URL: <http://wizzair.com/cgi-bin/timetable/wtlist.cgi> [2006-01-04]

<http://www.bookryanair.com/skylights/cgi-bin/skylights.cgi> [2006-01-04]

<sup>54</sup> URL: <http://www.ryanair.com/site/SE/about.php?page=Invest&sec=traffic> [2005-11-28]

<sup>55</sup> URL: [http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/ATSClcrac\\_1e.html](http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/ATSClcrac_1e.html) [2006-01-04]

reser med lågkostnadsbolag uppgår således till omkring 310 000 resenärer per år där Ryanairs andel uppgår till 56,8 % mot Wizzairs 43,2%.

### 7.3 Scenario ett på kort sikt

I dagsläget bedrivs ingen lågpristrafik från Roskilde flygplats och i detta första scenario antas det att nuvarande situation bibehålls.

För att se hur skatten kan tänkas slå mot konsumenterna kontra producenterna måste hänsyn tas till elasticiteter för såväl utbuds- som efterfrågesidan. Det konstaterades innan att utbudets priselasticitet tenderar att vara oelastisk, vilket innebär att en skattehöjning skulle slå mer mot dessa producenter än om utbudets priselasticitet hade varit elastisk.

Efterfrågans priselasticitet för lägre prisnivåer är enligt den undersökning som utfördes på Malmö-Sturups flygplats och vars resultat redovisades i kapitel fem också oelastisk. Endast mycket få av passagerarna hade avstått från att genomföra den specifika resan vid relativt höga procentuella förändringar. Detta tyder således på en oelastisk priselasticitet för såväl utbuds- som efterfrågesidan. Då efterfrågans priselasticitet tenderar att vara lägre vid lägre biljettpriser är det sannolikt att skatten kommer att slå hårdare mot dessa passagerare.

När resenärerna delas upp i grupper där biljettpriset styr grupptillhörigheten träder följande bild fram som visas i tabell 7.1. När biljettpriset stiger, sjunker den genomsnittliga procentuella prishöjning vid vilken resan ej genomförts, vilket visar att de resenärer som betalat ett högre pris är mer priskänsliga. Likaså är den andel inom varje prissegment som ej är villiga att genomföra resan till ett 25 procent högre pris större, desto högre priset på biljetten är. Endast drygt tre procent av de resenärer som betalat upp till 349 kronor är ej längre benägna att genomföra resan. Av de resenärer som betalat mellan 350 och 549 kronor är omkring nio och en halv procent ej längre villiga att genomföra resan. För de resenärer som betalat 550 kronor eller mer ligger siffran på drygt 14,5 procent.

Prisnivå, SEK	Andel tillfrågade, Procent	Genomsnittligt biljettpris	Genomsnittlig prishöjning vid vilken resan ej genomförts, kronor	Genomsnittlig prishöjning vid vilken resan ej genomförts, procent	Andel som avstått att resa vid 25 % Prishöjning, procent
0-349	33,5	263,15	352,68	134,02	3,2
350-549	37,4	437,82	352,61	80,54	9,5
550-	29,2	770,70	480,30	62,32	14,6

Den del av det genomsnittliga biljettpriset som utgörs av skatter och avgifter är omkring 215 kronor per passagerare för bolagen Ryanair och Wizzair, vilket innebär att inkomsten för flygbolagen för den första gruppen i genomsnitt är omkring 48 kronor<sup>56</sup>. Att producenterna kommer att stå för den prishöjning som skatten innebär verkar därför inom detta prissegment inte troligt. Det mest rea-

<sup>56</sup> URL: <http://www.ryanair.com/site/SE/> [2006-01-04] samt URL <http://wizzair.com/se/index.shtml> [2006-01-04] I skattesatsen för Wizzair räknas inte bränsletillägg som skatter och avgifter.

listiska scenariot är därför att de konsumenter som har den mest oelastiska priselasticiteten kommer att få bära större delen av skattebördan i form av ett högre biljettpris. Det antas här att summan med vilken biljettpriset kommer att stiga blir 96 kronor. På samma sätt är det troligare att de resenärer med en mer elastisk priselasticitet, det vill säga de resenärer som betalat ett högre biljettpris, kommer att bära en mindre del av skatten. För att kunna anta hur stor del av skatten som resenärerna kommer att bära, ställs denna fråga i proportion till den genomsnittliga prishöjning som krävts för att resan ej skulle ha genomförts. Detta för att få ett slags mått som speglar resenärernas priskänslighet. Det antas således att de resenärer som betalat de lägsta biljettpriserna står för 100 procent (134/1,34) av skattehöjningen, det vill säga 96 kronor. De resenärer som betalat mellan 350 och 549 kronor förväntas stå för 60,1 (80,54/1,34) procent vilket innebär 57,70 kronor. För de resenärer som betalat 550 kronor eller mer blir den förväntade prishöjningen på biljetterna 44,60 kronor eller 46,5 (62,32/1,34) procent av skatten.

Den väntade effekten på passagerartrafiken med utgångspunkt i denna information och de resultat som undersökningen visar, blir för de olika prissegmenten samt totalt följande:

0 - 349	-6,4 %
350 - 549	0 %
550 -	0 %
Totalt	-2,1 %

En nedgång med totalt 2,1 procent av passagerarvolymerna för resande med lågkostnadsbolag är således att vänta som en direkt följd av de prisökningar som sker till följd av införandet av skatten.

När hänsyn tas till närheten till Köpenhamn-Kastrup förändras bilden dock något. Av de resenärer som medverkade i undersökningen inledde drygt 14 procent sin resa från Köpenhamn eller annan dansk ort. Av dessa reste omkring 55 procent med Ryanair och omkring 45 procent med Wizzair, vilket är en uppdelning som ligger i nivå med den uppskattade totala uppdelningen mellan flygbolagen. Uppdelningen av danska resenärer i de olika biljettgrupperna som baserades på pris på biljetten skiljde sig inte heller den från den totala uppdelningen i någon större grad och antas därför inte vara annorlunda. Andelen resande i de tre olika prissegmenten var följande:

	Andel, lågt biljettpris	Andel, medelhögt biljettpris	Andel, högt biljettpris
Totalt	33,5%	37,4%	29,2%
Danmark	35,9%	35,9%	28,2%

Priser jämfördes för att se hur biljettpriserna för de två bolagen Ryanair och Wizzair förhöll sig gentemot andra bolag som bedriver trafik till samma destinationer, det vill säga London, Warszawa och Budapest, från Köpenhamn-Kastrup. Detta gjordes genom att vid fyra olika tillfällen se hur biljettpriserna för 55 olika resedatum i januari, februari och mars låg i förhållande till varandra. För varje valt bolag valdes den för dagen billigaste avgången. Detta gjordes då priset an-

tas vara den viktigaste bestämningsfaktorn i val av resa, vilket resultaten av undersökningen inte motsäger. Dessa priser jämförs och används ej som komplement till de priser som noterades i undersökningen. Syftet är endast att få en bild av hur de olika bolagens priser skiljer sig från varandra för att kunna se effekter av prishöjningen. Det antas därför att skillnaderna i pris på biljetterna under perioden januari-februari 2006, återspeglar skillnaderna i pris på biljetterna mellan bolagen även under övriga delar av året.

På sträckan Köpenhamn-Kastrup – London bedriver i dagsläget fyra bolag reguljärtrafik; British Airways, easyJet, SAS och Sterling Blue. På sträckan Köpenhamn-Kastrup – Warszawa bedriver i dagsläget två bolag reguljärtrafik; LOT – Polish Airlines och SAS. På sträckan Köpenhamn-Kastrup – Budapest bedriver i dagsläget tre bolag reguljärtrafik; MALEV Airlines, SAS och Sterling Blue<sup>57</sup>.

### 7.3.1 London

Samma uppdelning i biljettklasser som i tabell 7.1 och 7.2 ger följande resultat:

<b>Tabell 7.3</b>						
Priser i SEK	Ryanair	Ryanair +skatt	British Airways	easy-Jet	SAS	Sterling
Genomsnittligt lågt biljettpris	226,81	322,81	771,17	384,98	708,50	566,87
Genomsnittligt medelhögt biljettpris	442,47	500,17	1207,17	496,09	812,05	656,97
Genomsnittligt högt biljettpris	736,33	780,93	2341,88	628,91	1073,33	763,33

I sammanställningen jämförs de biljetter då Ryanair erbjuder ett lågt/medelhögt/högt biljettpris med biljettpriser för de andra bolagen vid samma avgångsdatum.

Detta innebär att priset som konkurrensfördel, vilket tidigare kännetecknat resande med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup, inte längre är lika tydligt för resor till London. Skillnaden mot det billigaste alternativet, easyJet, blir efter den förväntade effekten på biljettpriset för det genomsnittligt låga biljettpriset drygt 61 kronor, för det medelhöga biljettpriset drygt 44 kronor och för det höga biljettpriset förväntas easyJet att i genomsnitt erbjuda ett drygt 109 kronor lägre biljettpris. Denna prisskillnad kommer förmodligen inte att locka lika många danska resenärer till Sverige på grund av att reskostnaden till Malmö-Sturup överstiger det billigare biljettpriset. Den genomsnittliga kostnaden som resande

<sup>57</sup> URL: <http://www.sas.se/Pages/Requirement/Requirements.aspx>

URL: <https://ibp2.scandinavian.net/ibp/planandbook/CampaignWhereView.aspx?MKT=SE&lng=sv>

URL: [http://www.britishairways.com/travel/home/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/home/public/en_se)

URL: <http://www.easyjet.com/en/book/index.asp>

URL: [http://www.sterlingticket.com/sv/forside\\_sv](http://www.sterlingticket.com/sv/forside_sv)

URL: <http://www.malev.com/bp/eng/index.asp>

URL: <http://www.lot.com/lot2/default.aspx?lang=en> [2006-01-02][2006-01-04][2006-01-08][2006-01-

15]

från Köpenhamn hade visade sig i undersökningen vara SEK 118. I dagsläget är den lägsta kostnaden för att ta sig från centrala delarna av Köpenhamn till Malmö-Sturup SEK 100,50<sup>58</sup>. Den danska flygskatten på DKK 75 (SEK 93,75) har, som tidigare nämnts, reducerats med hälften från och med den 1 januari 2006 och det är troligt att biljettpriserna från Köpenhamn-Kastrup därför redan reducerats något mot föregående års priser. Den resterande halvan av flygskatten kommer att tas bort från och med den 1 januari 2007, vilket rimligtvis kommer att leda till ytterligare konkurrenssvårigheter gällande priset för de operatörer som bedriver trafik från Malmö-Sturup.

Av de avgångar som studerades i jämförelsen visade det sig att priserna från Ryanair understeg priserna för den för dagen billigaste konkurrenten i samtliga fall då Ryanair erbjöd ett lågt biljettpris. För ett medelhögt biljettpris understeg priserna från Ryanair den för dagen billigaste konkurrenten i 84,2 procent av fallen och för det höga biljettpriset understeg priserna konkurrentens pris i 33,3 procent av fallen. När hänsyn tas till den genomsnittliga resekostnaden för resande från Köpenhamn, samt den förväntade prishöjning på biljetter från Malmö-Sturup som sker till följd av skatten, ser effekten annorlunda ut. Priserna för de lägsta biljetterna från Ryanair understiger då den för dagen billigaste konkurrenten endast i 13,8 procent av fallen. För den medelhöga biljetten är siffran 10,5 procent medan Ryanair inte erbjuder ett lägre biljettpris i något av de undersökta fallen för det höga biljettpriset. Effekten för passagerartrafiken från Malmö-Sturup är beroende av hur stor andel av de resenärer som inleder sin resa från Danmark som kommer att upphöra med att resa från Malmö-Sturup då biljettpriserna i Danmark understiger de biljettpriser som erbjuds av Ryanair från Malmö-Sturup. I appendix 2 visas hur effekten påverkar totalt antal resande med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup. Siffror som använts och ligger till grund för tabell 7.4 är följande:

Andel avgångar då operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder ett pris som understiger den totala kostnaden för resa med Ryanair från Malmö-Sturup till London-Stansted, inklusive förväntad prishöjning, samt genomsnittlig resekostnad till Malmö-Sturup, uppdelad på de tre olika biljettprisnivåerna.

Andel resenärer som reser med Ryanair och inleder sin resa från Danmark, uppdelad på de tre olika biljettprisnivåerna.

Andel av resenärerna som vid ett lägre totalpris väljer att resa från Köpenhamn-Kastrup istället för från Malmö-Sturup. Denna siffra kan antas vara relativt hög, då resenärer med lågkostnadsbolag enligt undersökningen verkar prioritera pris framför andra faktorer. Det är dessutom rimligt att anta att dessa resenärer prioriterar närheten till Köpenhamn-Kastrup. Detta är anledningar som kan antas påverka resandet mer än lojalitet mot flygbolag, samt den överskådlighet som Malmö-Sturup erbjuder som flygplats.

---

<sup>58</sup> Graahundbus från centrala delarna av Köpenhamn kostar SEK 120 per person. Kostnad med bil för fyra personer uppgår uppskattningsvis till SEK 100,50 per person. Kostnaden beräknas som SEK 1,60 per kilometer samt avgift för Öresundsbron SEK 290.



Andelen avgångar för de tre olika biljettprisnivåerna multipliceras med den andel resenärer som reser med Ryanair och inleder sin resa från Danmark, för de olika biljettprisnivåerna. Denna siffra multipliceras med de olika tänkta procentsatser av resenärer som vid ett lägre pris väljer resor som inleds från Köpenhamn-Kastrup. Om det antas att de resenärer som i undersökningen ansåg sig vara beredda att resa 30 minuter längre för att erhålla en biljett som var upp till SEK 99 lägre, som de mest prisedvetna resenärerna, utgör dessa 32,7 procent. Skulle denna andel välja att resa från Köpenhamn-Kastrup vid de tillfällen då billigare avgångar erbjuds, är den förväntade passagerarnedgången för den totala passagerartrafiken bland lågkostnadsbolagen -1,87 procent. För Ryanair innebär detta en nedgång med -3,3 procent. Skulle varannan resenär som inleder sin resa från Danmark överge resor från Malmö-Sturup när det fanns billigare alternativ från Köpenhamn-Kastrup, blir den förväntade effekten för Malmö-Sturup -3,12 procent av den totala passagerartrafiken med lågkostnadsbolag, effekten för Ryanair skulle då bli -5,5 procent.

I appendix 3 visas hur effekten påverkar totalt antal resande med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup när hänsyn även tas till den förkortade restid det innebär för de resenärer som inleder sin resa från Danmark. Det förväntas att den förkortade restiden uppgår till 30 minuter, att resenärerna värderar den extra restiden till Malmö-Sturup till minst 50 kronor och att restiden i övrigt värderas enligt de resultat som framkom i undersökningen. Det framgår då att den förväntade minskningen i passagerartrafik med lågkostnadsbolag då varannan resenär som inleder sin resa från Danmark väljer att överge resor från Malmö-Sturup när det fanns billigare alternativ från Köpenhamn-Kastrup, blir -3,37 %. En noggrannare förklaring till uträkningen framgår i appendix.

Skillnaderna mellan de två jämförelserna är således relativt små. Skulle exempelvis nio av tio resenärer som inleder sin resa från Danmark välja att resa från Köpenhamn-Kastrup när biljetter från denna flygplats erbjuds till ett lägre pris, blir effekten -5,61 % utan hänsyn till värdering för den kortare restiden mot -6,07 % med hänsyn till denna värdering.

Prisskillnaderna för resor mellan bolag som trafikerar London från Malmö-Sturup respektive Köpenhamn-Kastrup är inte tillräckligt stora för att förväntas locka över svenska resenärer som reser för ett i genomsnitt lågt och medelhögt biljettpris. För det höga biljettpriset blir den genomsnittliga skillnaden efter införandet av skatten dock drygt 152 kronor.

Det antas här att den extra kostnad det innebär för resenärer som inleder resan från Sverige för att ta sig till Köpenhamn-Kastrup uppgår till 90 kronor<sup>59</sup>. Den andel av totalt antal resenärer som reser med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup idag och som inleder sin resa från Sverige samt reser med Ryanair med ett högt biljettpris är omkring 8,9 procent. När hänsyn tas till den antagna ytterligare kostnaden som resa till Köpenhamn-Kastrup innebär, står det klart att Ryanair i fallen med de högre biljettprisen är billigare i omkring 73 procent av fal-

---

<sup>59</sup> Genomsnittligt ytterligare avstånd till Köpenhamn-Kastrup för resenärer som inlett resan från Sverige är 8,37 kilometer. Lägsta kostnad för resa med bil, fyra personer blir därför per person SEK 85,90. Kostnaden beräknas som SEK 1,60 per kilometer samt avgift för Öresundsbron SEK 290. Kostnad för resa med tåg från Malmö uppgår till SEK 87.

len. När effekten räknas på samma sätt som ovan framgår det förväntade passagerarbortfallet för de olika nivåer av den andel som väljer bort resor från Malmö-Sturup mot resor från Köpenhamn-Kastrup av appendix 4. Skulle även här de mest prismedvetna resenärerna välja att resa från Danmark blir den totala nedgången -0,61 procent och för Ryanair -1,08 procent. Det är knappast troligt att en särskilt stor andel väljer att resa från Köpenhamn-Kastrup dels då prisskillnaderna är relativt små och dels då många resenärer kan tänkas uppskatta en mer överskådlig och lättillgänglig flygplats.

### 7.3.2 Budapest och Warszawa

Prisnivåerna för resor till Budapest och Warszawa ser något annorlunda ut. Här ligger biljettpriserna för Wizzair under den studerade perioden tydligt under de priser som erbjuds av de bolag som trafikerar Budapest och Warszawa från Köpenhamn-Kastrup. I tabell 7.4 framgår prisskillnaderna mellan de olika bolagen för resor till Warszawa, i tabell 7.5 framgår prisskillnaderna mellan de olika bolagen för resor till Budapest.

Priser i SEK	Wizzair	Wizzair+skatt	LOT	SAS
Genomsnittligt lågt biljettpris	-	-	-	-
Genomsnittligt medelhögt biljettpris	425,37	483,07	1345,00	1557,26
Genomsnittligt högt biljettpris	683,00	727,60	1418,13	1690,40

Priser i SEK	Wizzair	Wizzair+skatt	MALEV	Sterling	SAS
Genomsnittligt lågt biljettpris	-	-	-	-	-
Genomsnittligt mellan biljettpris	405,00	462,70	4885,00	807,08	766,00
Genomsnittligt högt biljettpris	733,00	777,60	4885,00	1248,75	854,67

Under den studerade tiden erbjöd Wizzair inga biljetter som tillhörde kategorin lågt biljettpris, tillvägagångssättet vid jämförelsen är det samma som för tabell 7.3.

Av tabell 7.5 ovan, framgår att trots den förväntade prishöjningen behåller Wizzair troligtvis konkurrensfördelar i och med ett lägre pris gentemot bolag som trafikerar Warszawa från Köpenhamn-Kastrup. Att dessa resenärer i någon större utsträckning kommer att välja andra bolag ter sig således inte särskilt troligt, då inga av Wizzairs jämförda biljettpriser låg över övriga flygbolags under samtliga studerade avgångar, vid samtliga biljettprinsnivåer. Detta gällde även när hänsyn togs till värdering av den förkortade restid som resa från Köpenhamn-Kastrup

innebär. Det kan därför antas att de passagerare som haft danska orter som startpunkt för resor till Warszawa inte kommer att påverkas av den kommande skatten, inte heller borttagandet av den sista halvan av den danska flygskatten förväntas påverka resandet mellan Malmö-Sturup och Warszawa i någon större mån. Resor från Köpenhamn-Kastrup kommer att ligga på en högre prisnivå även om borttagandet av den sista halvan av den danska flygskatten skulle komma konsumenterna till godo rakt av, genom ett lägre biljettpris. Endast en mycket liten del skulle välja att resa från den näraliggande flygplatsen om pris-skillnaderna för en resa 30 minuter bort var i storleksordningen som i tabell 7.5.

Vad det gäller resor till Budapest är prisskillnaderna mellan de olika bolagen något mindre. När hänsyn tas till förväntad prishöjning samt resekostnader från Köpenhamn till Malmö-Sturup är det fortfarande i samtliga fall billigare att genomföra de resor som av Wizzair erbjuds till ett medelhögt biljettpris. Av de biljetter som erbjuds till ett högt biljettpris är det i omkring två tredjedelar av fallen mer gynnsamt att resa från Köpenhamn-Kastrup. I appendix 5 redovisas de förväntade resultaten. Skulle även här de mest prismedvetna 32,7 procent av de resenärer som inlett sin resa från Danmark välja att avstå resor från Malmö-Sturup blir den förväntade minskningen i passagerartrafik med lågkostnadsbolag omkring -0,54 procent, minskningen för Wizzair på sträckan Malmö-Sturup – Budapest förväntas bli -3,1 procent.

Effekten på de resenärer som inleder sin resa från svenska orter förväntas utebli helt för resor till Warszawa och Budapest, då biljettpriset i samtliga av de undersökta resetillfällena från Köpenhamn-Kastrup överstiger priserna som erbjuds av Wizzair från Malmö-Sturup.

#### **7.4 Scenario ett på lång sikt**

Av ovan analys av skeendet på kort sikt framgår det att det är främst resande med Ryanair till London som drabbas. Wizzairs flygningar till Warszawa och Budapest förväntas inte påverkas i lika stor utsträckning. Det visas också på ett samband mellan antal operatörer till destinationen och skillnader i pris på biljetterna. London har från Köpenhamn-Kastrup fyra operatörer, Budapest tre och Warszawa två. Det är också i denna ordning som prisskillnaderna varierar, från att vara relativt små gällande London, till relativt stora gällande Warszawa.

På något längre sikt kommer troligtvis fler av de resenärer som inleder sin resa från Danmark att välja bolag som erbjuder lägre priser från Köpenhamn-Kastrup. Om biljettpriserna hos de danska bolagen sänks med hela den kvarvarande skattesumman den 1 januari 2007, vilket SAS deklarerat kommer att bli fallet för deras biljetter<sup>60</sup>, leder detta, ceteris paribus, till att Ryanairs biljettpriser ligger över övriga flygbolags priser i nästan samtliga fall<sup>61</sup>. Från och med den 1 januari 2007 kan således en ytterligare större andel av de resenärer som inleder sin resa från danska orter väntas överge resor från Malmö-Sturup.

På lång sikt, då inga av produktionsfaktorerna anses vara fasta, ser London som en fortsatt erbjuden destination från Malmö-Sturup ut att få det svårast att bibe-

<sup>60</sup> URL: [http://www.flygtorget.se/nyheter/airmail/nyhetsbrev\\_detalj.asp?ID=561](http://www.flygtorget.se/nyheter/airmail/nyhetsbrev_detalj.asp?ID=561) [2006-01-19]

<sup>61</sup> Förväntad andel avgångar då Ryanairs priser överstiger andra operatörers, vilka bedriver trafik från Köpenhamn-Kastrup är 95,8 %.

hålla lönsam trafik. Då information om flygbolagens yield-tal, samt load factor för specifika sträckor, är sekretessbelagda, är en bedömning av Ryanairs framtid på Malmö-Sturups flygplats svår att genomföra. Vad som går att se är att Ryanair i dagsläget tar ut det lägsta biljettpriset från Malmö-Sturup i jämförelse med övriga skandinaviska flygplatser varifrån bolaget bedriver trafik. I tabell 7.6 listas biljettpriserna för resa till London från åtta skandinaviska flygplatser under en fyra veckors period från och med den 18 januari<sup>62</sup>.

<b>Tabell 7.6</b>		
Priser i SEK	Genomsnittligt biljettpris	Genomsnittligt biljettpris inklusive skatt
Haugesund	195,71	371,66
Oslo	273,62	474,87
Göteborg	270,93	483,93
Malmö	177,52	381,52
Stockholm-Skavsta	181,86	394,86
Stockholm-Västerås	213,25	406,25
Esbjerg	252,16	460,91
Århus	378,21	575,71

Genomsnittspriset för en flygbiljett exklusive skatter och avgifter från dessa skandinaviska flygplatser under aktuell fyra veckors period uppgick till SEK 242,90, medan genomsnittspriset för en flygbiljett från de svenska flygplatserna uppgick till SEK 210,89 under samma period. Prisnivån för Malmö-Sturup ligger således tydligt under genomsnittet vid såväl skandinaviska som svenska flygplatser. Förutsatt att yield-talen och load-factor är

samma för alla flygplatser, är lönsamheten för Ryanair sämst vid Malmö-Sturups flygplats. Detta skulle på längre sikt kunna betyda att verksamheten efter förväntad passagerarnedgång läggs ned på grund av den relativt skarpa konkurrenssituation som råder på sträckan Köpenhamn-Kastrup – London. Av effekterna på Wizzairs linjer att döma, kommer sträckan Malmö-Sturup – Warszawa att kunna fortgå utan några direkta minskningar i passagerartrafiken. Passagerarminskningen på sträckan Malmö-Sturup – Budapest må påverka den totala passagerartrafiken i mycket liten grad, men spelar troligen desto större roll för lönsamheten på denna sträcka, då passagerarantalet är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga sträckor.

Enligt danska luftfartsverket, finns ingen alternativ flygplats i närheten av Köpenhamnsområdet att flytta verksamheten till för de operatörer som bedriver verksamhet vid Malmö-Sturups flygplats<sup>63</sup>. Undantaget är Roskilde flygplats, där det dock i detta exempel antogs att ingen lågpristrafik inleds därifrån.

## 7.5 Scenario två på kort sikt

I detta scenario antas att lågpristrafik kommer igång från Roskilde flygplats med början den 1 januari 2007. Effekterna för Malmö-Sturup förväntas bli helt beroende på vilka destinationer som blir aktuella. Enligt Roskilde flygplats kan det inte bekräftas vilka bolag som ämnar starta upp verksamhet vid ett godkännande från ansvariga politiker, men effekter undersöks för den händelsen att låg-

<sup>62</sup> Jämförelsen gjordes den 17 januari 2006. Från Stockholm-Västerås sker trafik till London-Luton, från övriga flygplatser sker trafik till London Stansted.

<sup>63</sup> URL: <http://www.slv.dk/index.php?option=weblinks&Itemid=4&topid=5> [2006-01-26]

pristrafik kommer att bedrivas till samtliga destinationer som erbjuds från Malmö-Sturup.

Det antas vidare att de lågkostnadsbolag som startar upp verksamhet från Roskilde flygplats håller samma biljettpriser som varit aktuella i Sverige innan införandet av miljöskatten. Om det dessutom antas att den reducerade danska flygskatten kommer de danska konsumenterna till godo enligt samma uppdelning som införandet av skatten i Sverige troligtvis kommer att påverka konsumenter och producenter blir prisskillnaden för de tre prissegmenten följande:

	Malmö-Sturup	Roskilde flygplats
Lågt biljettpris	359,15	216,15
Medelhögt biljettpris	495,52	409,65
Högt biljettpris	815,30	748,90

En mer detaljerad beskrivning och förklaring till siffrorna framgår i appendix 6.

Uppdelningen av resenärer mellan de olika biljettprisgrupperna och bolagen var enligt undersökningen följande:

	Ryanair	Wizzair
Lågt biljettpris	51,1 %	16,2 %
Medelhögt biljettpris	28,8 %	45,8 %
Högt biljettpris	20,1 %	38,0 %

Det kommer således inte att ske några avgångar från Malmö-Sturup som understiger priset från Roskilde flygplats och det kan väntas att mycket stora delar av de resenärer som tidigare inlett sin resa från Danmark överger resor från Malmö-Sturup. Effekten framgår i appendix 7, där det visar sig att om fyra av fem resenärer som reser från Danmark överger resor från Malmö-Sturup sjunker den totala passagerartrafiken av resenärer som reser med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup med 11,2 %.

Effekten på de svenska resenärerna kan dock förväntas bli mycket liten. När hänsyn tas till såväl ytterligare resekostnad, vilken antas till SEK 140, och värdering av ytterligare 30 minuters restid till flygplatsen framgår det att resor från Malmö-Sturup trots införandet av den svenska skatten samt borttagandet av den danska skatten kommer att kunna erbjudas till ett lägre pris<sup>64</sup>. Detta förutsatt att resenärer värderar de ytterligare 30 minuterna till minst SEK 50.

## 7.6 Scenario två på lång sikt

På lång sikt är det tänkbart att de operatörer som idag bedriver trafik från Malmö-Sturup förlägger verksamheten vid Roskilde flygplats. Den genomsnittliga summa av flygplatsskatterna vid Esbjerg flygplats och Århus flygplats per såld biljett är SEK 203,13, en summa som motsvaras av SEK 204 vid Malmö-Sturup. Den förväntade flygskatten kommer således att krympa företagets marginaler

<sup>64</sup> Genomsnittligt ytterligare avstånd till Roskilde flygplats för resenärer som inlett resan från Sverige är 46,97 kilometer. Lägsta kostnad för resa med bil, fyra personer blir därför per person SEK 147,65. Kostnaden beräknas som SEK 1,60 per kilometer samt avgift för Öresundsbron SEK 290. Kostnad för resa med tåg från Malmö till Roskilde uppgår den 25 januari 2006 till SEK 128.

för de medelhöga och höga biljettpriserna, i jämförelse mot vad som förväntas ske i Roskilde. Resenärernas preferenser gällande restid till flygplatsen visar hurvida det befintliga kundsegmentet av resenärer som inleder sin resa från Sverige går att nå från Roskilde flygplats.

Idag har resenärerna en restid på i genomsnitt knappt 74 minuter. Den restid som de anser acceptabel för den typ av resa som genomfördes vid undersökningstillfället var i genomsnitt drygt 106 minuter, det vill säga drygt 32 minuter längre. Stora delar av kundsegmentet skulle därför kunna nås även från en flygplats som Roskilde, där den genomsnittliga ytterligare reseavståndslängden som tidigare nämnts uppgick till 46,97 kilometer. Resvägsmässigt har 62,1 procent av resenärerna som inlett sin resa från Sverige enligt undersökningen ett avstånd till Roskilde flygplats som understiger den genomsnittligt acceptabla restiden 106 minuter<sup>65</sup>. Detta tyder på att stora delar av det befintliga kundsegmentet går att nås även från en dansk flygplats som skulle innebära en restid som resenärerna fortfarande fann acceptabel.

### **7.7 Reguljär inrikestrafik**

Effekter som skatten kan komma att ha på inrikestrafiken beror, som tidigare nämnts, på elasticiteter och prisnivåer. Flygbolagen går idag dock med ingen eller endast mycket liten vinst på den svenska inrikesmarknaden och särskilda problem med lönsamheten har bolagen med privatresor<sup>66</sup>. Effekten på biljettpriset torde därför vara att konsumenterna får bära stora delar av bördan på inrikesmarknaden. Bolagen kommer att ha problem att sänka biljettpriserna ytterligare för privatresenärerna och av tidigare studier att döma uppvisar affärsresenärer en relativt låg priselasticitet, vilket skulle kunna innebära att även de får bära en stor del av skattebördan.

Uppdelningen mellan privatresenärer och affärsresenärer är siffror som flygbolagen helst håller för sig själva och där luftfartsverket inte innehar någon detaljerad uppdelning av dessa siffror. Det är därför mycket svårt att förutse effekter på passagerartrafiken med avseende på inrikesresor. Det som framkom av skattningarna och som redovisades i kapitel sex, var dock att den totala priselasticiteten för inrikesresor vid Malmö-Sturup inte skiljde sig nämnvärt från den priselasticitet som noterades för hela landet. Den information som finns tillgänglig för att bedöma uppdelningen mellan affärsresenärer och privatresenärer vid Malmö-Sturup flygplats är en undersökning från 2001<sup>67</sup>. Det framgår därav att upptagningsområdet kring Malmö-Sturup verkade ha en högre andel affärsresenärer än riksgenomsnittet. Andelen affärsresenärer uppgick enligt undersökningen till 70 procent, att jämföra med genomsnittet för riket som under det andra kvartalet 2001 låg på 48,6 procent, där det dock bör noteras att juni månad, som troligtvis står för en mindre andel affärsresenärer är medräknad. Affärsresenärer har i tidigare studier visat sig ha en lägre priselasticitet och således vara mindre priskänsliga än privatresenärer. Om antagandet görs att andelen affärsresenärer vid Malmö-Sturup flygplats är fortsatt större än riksgenomsnittet, skulle ovanstående antaganden tyda på att resenärer från Malmö-Sturup är mer priskänsliga än vad resultatet av skattningarna gör gällande. Om segmentet affärsresenärer eller

<sup>65</sup> URL: <http://www.viamichelin.co.uk/viamichelin/gbr/tpl/hme/MaHomePage.htm> [2006-01-12]

<sup>66</sup> Erlandsson, U., flygforskare på Svenskt centrum för flygforskning, muntlig korrespondens 2006-01-20.

<sup>67</sup> Resvane/Attityundersökning 2001, GfK Sverige, April - Maj 2001, ref nr 985-020/ljja

privatresenärer, alternativt båda grupper är mer priskänsliga går dock inte att uttala sig om beroende på det bristfälliga datamaterialet som finns tillgängligt. Effekter i procent av passagerartrafiken är även det dessvärre mycket svårt att uttala sig om baserat på befintligt datamaterial.

## 8. Slutlig diskussion och sammanfattning

I uppsatsens inledande skede har det framkommit att Malmö-Sturup haft en utveckling av passagerartrafiken som skilt sig från den utveckling som skett i landet i övrigt. Många faktorer kan antas ha spelat in och det kan inte med säkerhet konstateras huruvida dessa skillnader berodde på förändringar på utbudssidan eller skillnader i de faktorer som påverkar efterfrågefunktionen. Oavsett hur stor inverkan priskänsligheten har haft för den tidigare utvecklingen av passagerartrafiken som skett för Malmö-Sturup och landet i övrigt är det mycket troligt att priskänsligheten kommer att få stor betydelse för den framtida passagerarutvecklingen. Jag anser att vi går mot en flygmarknad där priser får en allt större betydelse. Min tolkning är att företagets prismedvetenhet dessutom har gjort att pris som bestämningsfaktor kommit att påverka affärsresenärer i en allt större utsträckning. I takt med lågkostnadsbolagens framfart har traditionella flygbolag anammat deras kostnadsstrategier och idag räknas SAS till Sveriges största lågkostnadsbolag med avseende på sålda biljetter i detta prissegment.

Införandet av den föreslagna miljöskatten, som staten planerar att ta ut per transporterad passagerare, borde rimligtvis på något sätt återspeglas i priset. Den effekt som kan väntas kommer dels att påverka den fortsatta utvecklingen av flygindustrin i hela Sverige och dels att förstärkas ytterligare i regionen kring Malmö-Sturup på grund av det beslut som fattades av den danska regeringen under hösten 2005; Danmarks flygskatt, tas successivt bort.

I tidigare studier har det visat sig att resenärer som reser med lågkostnadsbolag är relativt priskänsliga. Likaså har privatresenärer visat sig vara ett mer priskänsligt kundsegment i jämförelse med affärsresenärer. Beträffande producenternas priselasticitet har det i uppsatsen visat sig att flygbolagen tenderar att ha en oelastisk priselasticitet. Ett oelastiskt utbud kännetecknas av låg faktorsubstituering, högt kapacitetsutnyttjande, obefintligt lager och beskriver mycket väl situationen för såväl flygbolagen i allmänhet som lågkostnadsbolagen i synnerhet. Effekter på biljettpriset skulle därför med utgångspunkt i tidigare studier kunna antas bli mycket små gällande lågprissegmentet, något större gällande privatresenärer och som störst gällande affärsresenärer som med sin oelastiska priselasticitet inte förväntas förändra sitt resande nämnvärt.

I skattningar och analys av inrikestrafiken gick inte segmentet privatresenärer att särskilja från affärsresenärer. De siffror som dock kunde presenteras och som gällde elasticiteter för den totala passagerartrafiken inrikes, stämde mycket väl överens med tidigare studier, detta gällde såväl priselasticitet för hela riket (-0,987) som för Malmö-Sturup (-1,033).

För att undersöka huruvida resenärer som reser med lågkostnadsbolag verkligen har en hög priselasticitet söktes svaret under några decemberdagar på Malmö-Sturup flygplats. Resultatet visade sig något överraskande; resenärer med lågkostnadsbolag tenderar att ha en oelastisk priselasticitet.

Ett oelastiskt utbud tillsammans med priskänslig efterfrågan, tyder på att endast små priseffekter är att vänta på kort sikt och därigenom även små förväntade effekter på resandet i sin helhet. I utformandet av skatten räknades det med att



flygets tillväxttakt under det första året efter införandet av skatten förväntades stanna av. Det förväntades därför relativt små effekter på efterfrågesidan. Det huvudsakliga syftet med skatten förklarades som att flyget måste börja betala för sig och att det fanns ett hål på 1,44 miljarder till den gröna skatteväxlingen som behövde täppas igen. Att genom en miljöskatt styra flygtrafiken mot en mindre användning är således inte skattens primära mål. Resultatet av en skatt med sådant syfte skulle ha underlättats av en hög priselasticitet. Effekten hade då uppnåtts redan vid tämligen små skattehöjningar och gett stora effekter på resandet. Istället är syftet som tidigare nämnts att inbringa en viss summa pengar till statens skattkista. Detta syfte underlättas således av en låg priselasticitet. Skulle resandet minska i en större utsträckning kommer den förväntade skatteintäkten att utebli. Den låga priselasticitet som rimligtvis antas är således viktig för att målen med skatten ska uppnås.

I den undersökning som genomfördes på Malmö-Sturup visade det sig att konsumenterna tenderar att ha just en låg priselasticitet. Den låga priselasticiteten kommer dock att leda till ökade priser mot konsumenterna, främst för de resenärer som betalat ett relativt sett lågt biljettpris. Resultatet som kan väntas av denna observation är att de framtida biljettpriserna påverkas i större utsträckning, i motsats till det fallet som speglar den allmänna uppfattningen om att lågkostnadsbolagens resenärer har en hög priselasticitet.

De framtida biljettpriserna för resor med lågkostnadsbolag förutspås stiga med hela summan av SEK 96 för de resenärer som reser till de lägsta biljettpriserna. Prisstigningen förväntas sedan avta i takt med att resenärernas priskänslighet ökar vid högre kostnadsnivåer på de olika lågprisbiljetterna. Förklaringen till varför resenärer som genomför resor med lågkostnadsbolag i de lägre biljettklasssegmenten tenderar att vara relativt prisokänsliga tros vara att detta låga biljettpris endast utgör en mindre del i konsumentens totalpris för resan, där även kostnaden för resor till och från flygplatsen samt boende inkluderas.

Effekterna till följd av införandet av skatten och de därpå följande höjda priserna kommer enligt min analys att påverka totalt antal resenärer som reser med lågkostnadsbolag genom en passagerarminskning med omkring 2,1 procent som en direkt följd av de höjda priserna. En ytterligare effekt kommer dock att påverka passagerartrafiken från Malmö-Sturup beroende på den andel resenärer som idag inleder sin resa från Danmark. Då priset till destinationer från Köpenhamn-Kastrup jämfördes mot de priser som är aktuella idag från Malmö-Sturup framgår det att den prisskillnad som tidigare lockat danska resenärer över sundet troligtvis kommer att minska.

Den sträcka som möter hårdast konkurrens från Köpenhamn-Kastrup är London, som från Malmö-Sturup trafikeras av flygbolaget Ryanair. Passagerarminskningen till följd av den införda skatten varierar med storleken på den andel resenärer som överger resor från Malmö-Sturup. Skulle den andel resenärer som enligt undersökningen ansågs vara mest prismedvetna (32,7 procent) välja att resa från Köpenhamn-Kastrup vid de tillfällen då priset för dessa avgångar understiger priset för resor från Malmö-Sturup, blir den förväntade passagerarnedgången bland resande med lågkostnadsbolag omkring -1,87 procent. Malmö-Sturup –

Budapest och Malmö-Sturup – Warszawa tros klara sig bättre, dock med en förväntad passagerarnedgång för sträckan Malmö-Sturup – Budapest med -0,54 procent om de mest prismedvetna resenärerna överger resor då billigare biljetter erbjuds från Köpenhamn-Kastrup. Svaren på undersökningsfrågorna har gett en bild av de resenärer som reser med lågkostnadsbolag, en bild som framhåller priset som viktigaste faktor. Resenärerna visar sig dock vara flexibla och villiga att redan vid små prisskillnader offra en gnutta bekvämlighet mot sparade kronor. Denna bild gör att jag anser att en större andel än de 32,7 procent som nämns som exempel på de allra mest prismedvetna konsumenterna, troligtvis kommer att välja att resa med de operatörer som trafikerar Köpenhamn-Kastrup då biljettpriserna understiger de vid Malmö-Sturups flygplats. Passagerartrafiken med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup består idag av en relativt stor andel resenärer som inlett sin resa från Danmark. Jag vill hävda att denna andel spelar en relativt stor roll för utvecklingen av Malmö-Sturup som lågprisflygplats. Bara genom att Wizzair marknadsför destinationen som *Köpenhamn-Malmö* visar att flygbolagen räknar med en betydande genomströmning av danska resenärer. För att syftet med skatten ska uppfyllas krävs att passagerarminskningarna hålls relativt små. Genom undersökningen och analysen visas det dock att redan vid bortfall av tämligen små andelar av resenärer som utgår från danska orter blir passagerartrafiken för Malmö-Sturup relativt kraftigt lidande. För inrikestrafiken är det något svårare att ställa prognoser, då bristen av datamaterial är stor. Av de undersökningar och analyser som genomförts finns det inget som motsäger att resenärerna från Malmö-Sturup är mer priskänsliga än resenärer från övriga delar av landet. Det finns dock endast vaga tecken som tyder på att konsumenter kring regionen Malmö-Sturup skulle vara mer priskänsliga än andra konsumenter.

## 9. Referenser

### Litteratur

Doganis, R.: *The Airline Business in the 21st century* (London, Routledge, 2001)

Kolstad, C. D.: *Environmental Economics*, (Oxford, Oxford University Press, 2000)

O´sullivan, A., S. Sheffrin: *Economics. Principles and Tools*, Third Edition (New Jersey, Prentice Hall, 2003)

Varian, Hal R.: *Intermediate Microeconomics*, Sixth Edition (London, W.W. Norton & Company, 2003)

### Internet

<http://www.ba.com>

[http://www.bath.ac.uk/e-journals/jtep/pdf/Volume XXX No 3.pdf](http://www.bath.ac.uk/e-journals/jtep/pdf/Volume_XXX_No_3.pdf)

<http://www.cph.dk>

<http://www.easyjet.com>

<http://www.flygbussarna.se>

<http://www.graahundbus.dk>

<http://www.lfv.se>

[http://www.lfv.se/templates/LFV\\_InfoSida 70 30 4824.aspx](http://www.lfv.se/templates/LFV_InfoSida_70_30_4824.aspx)

<http://www.lot.com>

<http://www.malev.com>

<http://www.omxgroup.com/stockholmsborsen/fixedincome/Foreign-Exchange.aspx?list=FEF>

<http://publications.eu.int/code/sv/sv-300000.htm>

<http://www.rke.dk>

<http://www.ryanair.com>

<http://www.sas.se>

<http://www.scandinavian.net>

<http://www.skandetrafiken.se>

<http://www.snowflake.se>

<http://www.sterlingticket.com>

<http://www.svd.se>

[http://www.tutor2u.net/economics/content/topics/elasticity/elasticity of supply .htm](http://www.tutor2u.net/economics/content/topics/elasticity/elasticity_of_supply.htm)

<http://www.viamichelin.co.uk>

<http://www.wizzair.com>

### Artiklar

Binggeli, U., L. Pompeo: *The battle for Europe's low-fare flyers* (The McKinsey Quarterly, Web exclusive, augusti, 2005)

[http://www.mckinseyquarterly.com/article\\_abstract.aspx?ar=1656&L2=23&L3=81&srid=27&gp=0](http://www.mckinseyquarterly.com/article_abstract.aspx?ar=1656&L2=23&L3=81&srid=27&gp=0)

### Rapporter

Luftfartsverket: Luftfart och samhälle. Rapport 2004:2 *Flygkrisen i Sverige analys och förslag till åtgärder*

Rapport fra arbejdsgruppen, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Finansministeriet, Transport- og Energiministeriet, Miljøministeriet, Skatteministeriet: *Analyse af passagerafgiften*, juni 2005

### **Intervjuer**

Guldager, J.: Flygplatschef Roskilde flygplats, 2005-11-28

Hjalmarsson, I.: marknadskommunikatör Malmö Sturup flygplats 2005-11-11

Holmér, J.: sakkunnig Luftfartsstyrelsen, 2005-12-01

Månsson, B.: Marknads- och trafikchef Malmö Sturup flygplats, 2005-11-11

Roswall, B.: VD Malmö Aviation, 2005-11-15

# Appendix

## Appendix 1 – Presentation av frågeformulär

Nedan listas de frågor som ställdes till intervjupersonerna samt en kort beskrivning angående syftet med de individuella frågorna.

**Fråga 1,** Vilket bolag reser Ni med idag?

Frågor som besvarades med något av de lågkostnadsbolag (Ryanair samt Wizzair), vilka bedriver utrikestrafik från Malmö-Sturups flygplats, togs med i resultatet.

**Fråga 2,** Kön?

Frågan anses vara intressant för att se om skillnader finns mellan könen när det gäller resepreferenser.

**Fråga 3,** Nationalitet?

Frågan anses vara intressant för att se om skillnader finns mellan olika nationaliteter när det gäller resepreferenser, samt för att förstärka bilden av resenärer som reser med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturups flygplats.

**Fråga 4,** Reser Ni i tjänsten eller privat?

Frågan är av intresse då det kan tänkas att affärsresenärer är mindre priskänsliga och har andra resepreferenser än privatresenärer.

**Fråga 5,** Varifrån utgick resan?

Denna fråga ställdes för att kunna göra bedömningen hur stor del av resenärerna som kan tänka sig att resa från andra flygplatser som också erbjuder lågkostnadsflyg. Intressant är bland annat att se hur stor andel av resenärerna som reser från orter som är närmare belägna andra, för Malmö-Sturup konkurrerande, flygplatser.

**Fråga 6,** Hur lång restid hade Ni till flygplatsen idag?

För att kunna förbättra bilden av lågkostnadsresenärerna ansåg jag denna fråga nödvändig. Svaren användes i analyser tillsammans med fråga 8.

**Fråga 7,** Hur hög var Er kostnad för resan till flygplatsen?

För att se hur viktig denna faktor är vid valet av flygplats ställdes denna fråga. Svaren användes i analyser tillsammans med fråga 9.

- Fråga 8,** Vad anser Ni vara maximal acceptabel restid till flygplatsen för denna typ resa som Ni genomför idag?
- Svaren förväntades ge en uppfattning av hur lång tid resenärerna är villiga att spendera för att kunna genomföra en flygresa till ett relativt lågt pris.
- Fråga 9,** Vad anser Ni vara maximal acceptabel kostnad för att ta Er till flygplatsen för denna typ av resa som Ni genomför idag?
- Svaren förväntades ge en uppfattning av hur hög kostnad resenärerna är villiga att betala för att kunna genomföra en flygresa till ett relativt lågt pris.
- Fråga 10,** Hur mycket har Ni betalt för flygresan, enkel väg inklusive skatter och avgifter?
- För att se hur priskänsliga resenärerna är ställdes denna fråga. Svaret användes i analys tillsammans med svaren på fråga 11 och 12.
- Fråga 11,** Om priset på den resa (enkelresa) Ni genomför idag, varit 50 kronor högre, anser Ni att resan ändå hade genomförts? Om ja, hade resan genomförts om kostnaden varit 100?/150?/200?/250?/ ... /2000? kronor högre?
- Då det finns mycket knapphändig data om prisutvecklingen i lågprissegmentet är denna fråga tänkt som ett substitut till att skatta en elasticitet med hjälp av observationer i E-views. Frågan är tänkt att ge svar på hur priskänsliga resenärer som reser med lågkostnadsbolag är.
- Fråga 12,** Om en identisk resa, som Ni genomför idag, erbjöds från en flygplats som krävde 30 minuters längre restid men erbjöd en flygbiljett som på denna enkelresa var 50 kronor lägre, hade denna resa genomförts istället? Det antas här att resekostnaderna till denna flygplats är samma. Om nej, hade resan genomförts om priset var 100?/150?/200?/250?/ ... /2000? kronor lägre?
- Frågan är av stor betydelse när det gäller att förutse de effekter en skatt kan komma att ha på lågpristrafiken vid Malmö-Sturups flygplats under rådande konkurrenssituation med, framförallt, danska flygplatser.
- Fråga 13,** Hur viktigt bedömer Ni priset vara på den resa som Ni genomför idag? Bedöm på en skala 1-5 där 5 är mycket viktigt och 1 är inte alls viktigt.
- Svaren är intressanta i jämförelse med fråga 14 för att klargöra resenärernas preferenser.

**Fråga 14,** Hur viktigt bedömer Ni restid och avstånd till flygplatsen vara på den resa som Ni genomför idag? Bedöm på en skala 1-5 där 5 är mycket viktigt och 1 är inte alls viktigt.

Svaren är intressanta i jämförelse med fråga 13 för att klargöra resenärernas preferenser.

## Appendix 2 – Effekter på passagerartrafik med lågkostnadsbolag

Här beskrivs och förklaras de siffror och uträkningar som ligger till grund för att beräkna förväntade effekter på passagerartrafiken med lågkostnadsbolag vid Malmö-Sturup gällande destination London. Siffrorna påverkas här endast av de resenärer som inlett sin resa från danska orter.

Samtliga andelar syftar till totalt antal resenärer som från Malmö-Sturup reser med lågkostnadsbolag.

Andel som inlett resa med Ryanair från Danmark samt reser på lågt biljettpris	3,54 %
Andel som inlett resa med Ryanair från Danmark samt reser på medelhögt biljettpris	1,99 %
Andel som inlett resa med Ryanair från Danmark samt reser på högt biljettpris	1,40 %
Andel som inlett resa med Wizzair från Danmark samt reser på lågt biljettpris	1,15 %
Andel som inlett resa med Wizzair från Danmark samt reser på medelhögt biljettpris	3,24 %
Andel som inlett resa med Wizzair från Danmark samt reser på högt biljettpris	2,69 %
Total andel som inlett resa från Danmark	14,01 %

Andel resor där operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder lägre pris för lågt biljettpris	86,2 %
Andel resor där operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder lägre pris för medelhögt biljettpris	89,5 %
Andel resor där operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder lägre pris för högt biljettpris	100 %

Lågt biljettpris:

$3,54 \% * 86,2 \% * [5 \% 10 \% / \dots / 100 \%]$

Medelhögt biljettpris:

$1,99 \% * 89,5 \% * [5 \% 10 \% / \dots / 100 \%]$

Högt biljettpris:

$1,40 \% * 100 \% * [5 \% 10 \% / \dots / 100 \%]$

	Lågt biljettpris	Medelhögt biljettpris	Högt biljettpris	Total effekt
5%	0,15%	0,09%	0,07%	0,31%
10%	0,31%	0,18%	0,14%	0,62%
15%	0,46%	0,27%	0,21%	0,94%
20%	0,61%	0,36%	0,28%	1,25%
25%	0,76%	0,45%	0,35%	1,56%
30%	0,92%	0,54%	0,42%	1,87%
35%	1,07%	0,62%	0,49%	2,18%
40%	1,22%	0,71%	0,56%	2,49%



45%	1,37%	0,80%	0,63%	2,81%
50%	1,53%	0,89%	0,70%	3,12%
55%	1,68%	0,98%	0,77%	3,43%
60%	1,83%	1,07%	0,84%	3,74%
65%	1,98%	1,16%	0,91%	4,05%
70%	2,14%	1,25%	0,98%	4,36%
75%	2,29%	1,34%	1,05%	4,68%
80%	2,44%	1,43%	1,12%	4,99%
85%	2,60%	1,52%	1,19%	5,30%
90%	2,75%	1,61%	1,26%	5,61%
95%	2,90%	1,70%	1,33%	5,92%
100%	3,05%	1,79%	1,40%	6,23%

### Appendix 3 – Effekter på passagerartrafik med lågkostnadsbolag

Här beskrivs och förklaras de siffror och uträkningar som ligger till grund för att beräkna förväntade effekter på passagerartrafiken med lågkostnadsbolag vid Malmö-Sturup gällande destination London, där hänsyn tas till resenärernas värdering av restid. Siffrorna påverkas här endast av de resenärer som inlett sin resa från danska orter.

Andel resenärer som anser 30 minuters ytterligare restid vara värd mellan 50 och 99 kronor	32,8%
Andel resenärer som anser 30 minuters ytterligare restid vara värd mellan 100 och 199 kronor	35,6%
Andel resenärer som anser 30 minuters ytterligare restid vara värd mellan 200 och 299 kronor	25,6%
Andel resenärer som anser 30 minuters ytterligare restid vara värd mellan 300 och 800 kronor	6,0%

Andel resor där operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder lägre pris för lågt biljettpris justerat för avdrag för minskad restid enligt undersökning med 50/100/200/300 95%/98,5%/100%/100%

Andel resor där operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder lägre pris för medelhögt biljettpris justerat för avdrag för minskad restid enligt undersökning med 50/100/200/300 89,5%/94,7%/100%/100%

Andel resor där operatörer från Köpenhamn-Kastrup erbjuder lägre pris för högt biljettpris justerat för avdrag för minskad restid enligt undersökning med 50/100/200/300 100%/100%/100%/100%

Lågt biljettpris:

$$3,54 \% * 95 \% * 32,8 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

$$+ 3,54 \% * 98,5 \% * 35,6 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

$$+ 3,54 \% * 100 \% * 25,6 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

$$+ 3,54 \% * 100 \% * 6 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

Medelhögt biljettpris:

$$1,99 \% * 89,5 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

$$+ 1,99 \% * 94,7 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

$$+ 1,99 \% * 100 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

$$+ 1,99 \% * 100 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

Högt biljettpris:

$$1,40 \% * 100 \% * [5 \% / 10 \% / \dots / 100 \%]$$

Tabell 10.2				
	Lågt biljettpris	Medelhögt biljettpris	Högt biljettpris	Total Effekt
5%	0,17%	0,09%	0,07%	0,34%
10%	0,35%	0,19%	0,14%	0,67%
15%	0,52%	0,28%	0,21%	1,01%

20%	0,69%	0,38%	0,28%	1,35%
25%	0,87%	0,47%	0,35%	1,69%
30%	1,04%	0,57%	0,42%	2,02%
35%	1,21%	0,66%	0,49%	2,36%
40%	1,39%	0,75%	0,56%	2,70%
45%	1,56%	0,85%	0,63%	3,04%
50%	1,73%	0,94%	0,70%	3,37%
55%	1,91%	1,04%	0,77%	3,71%
60%	2,08%	1,13%	0,84%	4,05%
65%	2,25%	1,23%	0,91%	4,39%
70%	2,43%	1,32%	0,98%	4,72%
75%	2,60%	1,42%	1,05%	5,06%
80%	2,77%	1,51%	1,12%	5,40%
85%	2,95%	1,60%	1,19%	5,74%
90%	3,12%	1,70%	1,26%	6,07%
95%	3,29%	1,79%	1,33%	6,41%
100%	3,47%	1,89%	1,40%	6,75%

#### **Appendix 4 - Effekter på passagerartrafik med lågkostnadsbolag**

Här beskrivs de förväntade effekterna på den totala passagerartrafiken med lågkostnadsbolag vid Malmö-Sturup, vars påverkan grundar sig på förändringar i trafik på sträckan Malmö-Sturup – London. Siffrorna påverkas här endast av de resenärer som inlett sin resa från svenska orter.

<b>Tabell 10.3</b>		
	Högt biljettpris	Total effect
5%	0,10%	0,10%
10%	0,20%	0,20%
15%	0,30%	0,30%
20%	0,40%	0,40%
25%	0,50%	0,50%
30%	0,61%	0,61%
35%	0,71%	0,71%
40%	0,81%	0,81%
45%	0,91%	0,91%
50%	1,01%	1,01%
55%	1,11%	1,11%
60%	1,21%	1,21%
65%	1,31%	1,31%
70%	1,41%	1,41%
75%	1,51%	1,51%
80%	1,61%	1,61%
85%	1,72%	1,72%
90%	1,82%	1,82%
95%	1,92%	1,92%
100%	2,02%	2,02%

### Appendix 5 – Effekter på passagerartrafik med lågkostnadsbolag

Här beskrivs de förväntade effekterna på den totala passagerartrafiken med lågkostnadsbolag vid Malmö-Sturup, vars påverkan grundar sig på förändringar i trafik på sträckan Malmö-Sturup – Budapest. Siffrorna påverkas här endast av de resenärer som inlett sin resa från danska orter.

<b>Tabell 10.4</b>		
	Högt biljettpris	Total effect
5%	0,09%	0,09%
10%	0,18%	0,18%
15%	0,27%	0,27%
20%	0,36%	0,36%
25%	0,45%	0,45%
30%	0,54%	0,54%
35%	0,63%	0,63%
40%	0,72%	0,72%
45%	0,81%	0,81%
50%	0,90%	0,90%
55%	0,99%	0,99%
60%	1,08%	1,08%
65%	1,17%	1,17%
70%	1,26%	1,26%
75%	1,35%	1,35%
80%	1,44%	1,44%
85%	1,53%	1,53%
90%	1,62%	1,62%
95%	1,71%	1,71%
100%	1,80%	1,80%

## Appendix 6 – Beräkning av förväntat danskt biljettpris vid Roskilde flygplats

Beräkningen av de förväntade priserna för biljetter med lågkostnadsbolag är baserade på siffror och uträkningar som redovisas nedan.

Genomsnittligt biljettpris – lågt	SEK 263,15
Genomsnittligt biljettpris – medelhögt	SEK 437,82
Genomsnittligt biljettpris – högt	SEK 770,70

Andel av skatten som antas påverka lågt biljettpris	100 %
Andel av skatten som antas påverka medelhögt biljettpris	60,1 %
Andel av skatten som antas påverka högt biljettpris	46,5 %

Resterande dansk flygskatt	SEK 46,88
----------------------------	-----------

Förväntat genomsnittligt danskt biljettpris – lågt:  
 $263,15 - (1 * 46,88)$   
Förväntat genomsnittligt danskt biljettpris – medelhögt:  
 $437,82 - (0,601 * 46,88)$   
Förväntat genomsnittligt danskt biljettpris – högt:  
 $770,70 - (0,465 * 46,88)$

Svensk flygskatt	SEK 96,00
------------------	-----------

Förväntat genomsnittligt svenskt biljettpris – lågt:  
 $263,15 + (1 * 96)$   
Förväntat genomsnittligt svenskt biljettpris – medelhögt:  
 $437,82 + (0,601 * 96)$   
Förväntat genomsnittligt svenskt biljettpris – högt:  
 $770,70 + (0,465 * 96)$

## Appendix 7 – Effekter på passagerartrafik med lågkostnadsbolag

Nedanstående siffror förklarar de förväntade effekterna på passagerartrafiken vid Malmö-Sturup då det antas att trafik bedrivs från Roskilde flygplats till samtliga destinationer som erbjuds med lågkostnadsbolag från Malmö-Sturup. Siffrorna påverkas här endast av de resenärer som inlett sin resa från danska orter.

<b>Tabell 10.5</b>	
	Total effekt
5%	0,70%
10%	1,40%
15%	2,10%
20%	2,80%
25%	3,50%
30%	4,20%
35%	4,90%
40%	5,60%
45%	6,30%
50%	7,00%
55%	7,70%
60%	8,40%
65%	9,10%
70%	9,80%
75%	10,50%
80%	11,20%
85%	11,90%
90%	12,60%
95%	13,30%
100%	14,00%