

Avreglera flygtrafiken

En flygbiljett tur och retur mellan Stockholm och Köpenhamn kostar idag enligt normalpris 2.500 kronor. Motsvarande biljett på den något längre sträckan mellan Washington och New York är ca 1.400 kr. Denna prisskillnad är precis vad man förväntar sig enligt elementär monopolteori. På flyglinjen Stockholm-Köpenhamn har SAS monopol medan det i USA råder fri konkurrens inom inrikesflyget efter den avreglering som startades år 1978.

Just nu pågår debatt i Skandinavien inför förnyelsen av SAS koncessioner. Erfarenheterna från avregleringen av det amerikanska inrikesflyget har gett bränsle till debatten och många förespråkar en ökad liberalisering och konkurrens inom flygtrafiken. Detta berör självfallet SAS ställning som flygbolag och i en nyligen publicerad skrift lägger SAS fram sin syn på luftfarten och koncessionsfrågan. Utgångspunkten i skriften är att vad som är bra för SAS också är bra för Norden. Principiellt är SAS för en ökad konkurrens men med den viktiga restriktionen att en sådan inte får gynna konkurrerande europeiska trafiksystem. Eftersom frågan om lufttrafikens reglering inte bara är viktig för SAS utan också har stor samhälls-ekonomisk betydelse är det på sin plats att granska några argument för och emot avreglering av lufttrafiken.

Förespråkare för avreglering hävdar vanligen att denna gynnar resenärerna genom lägre priser om än kvaliteten på servicen reduceras. Detta argument är bara delvis riktigt. Visserligen har priserna fallit efter avregleringen i USA men detta är inte den

mest betydelsefulla effekten. Vinsterna har främst gjorts av affärsresenärerna genom förbättrad linjesträckning och ökad turtäthet på de mindre frekventa marknaderna. Till skillnad från vad som vanligen framhålls tjänar affärsresenärerna mest på en avreglering.

När det gäller kvaliteten på servicen finns vissa indikationer på kvalitetsförsämringar för främst nöjesresenärer mellan större centra. Dessa har emellertid också fått den största pris-sänkningen. Det är dock troligt att denna kombination av mycket låga biljettpriser och låg servicekvalitet kommer att försvinna när flygplansflottan anpassats till det nya trafiksystem som avregleringen medfört.

Beräkningar tyder på att de amerikanska flygresenärerna tjänat ca 6 miljarder dollar årligen på avregleringen vilket motsvarar 35 procent av omsättningen inom lufttrafiken året innan avregleringen startade. Denna stora vinst har konsumenterna erhållit genom lägre priser och bättre service trots att flygbolagens vinster ökat med över 2 miljarder dollar årligen till följd av avregleringen. Det är således fel att avregleringen i USA har drabbat flygindustrin som helhet. Tvärtom har denna vitaliserats. De svårigheter som en del flygbolag hamnat i har andra förklaringar. Framförallt de högre oljepriserna 1979 och 1980 ledde till svårigheter för flygbolag med en stor andel äldre bränsleslukande flygplan.

Effekterna för flygbolagen skulle troligen blivit ännu svårare om inte avregleringen hade genomförts. Det är viktigt att skilja mellan svårigheter

för enskilda bolag och utveckling för industrin som helhet. Det tillhör marknadens spel att företagen förändrar sin position på marknaden. De svårigheter som vissa amerikanska flygbolag råkat ut för under senare år utgör inget argument mot avreglering.

Det finns inte heller några bevis för att vinsterna genom avregleringen skett på bekostnad av de anställda inom flygbolagen. Den totala sysselsättningen har ökat efter avregleringen och den genomsnittliga lönen har varit ungefär konstant. Avregleringen har emellertid gjort flygbolagen mycket mer kostnadsmedvetna och lönestrukturerna har förändrats avsevärt. En del av dessa förändringar hade dock troligen kommit som en följd av de ökade oljepriserna även om avregleringen inte hade ägt rum.

Ett huvudargument mot avreglering, både i USA och i Norden, har varit att denna skulle leda till sämre service för mindre orter. De faktiska erfarenheterna av avreglering talar mot att så skulle vara fallet. Visserligen har en del orter förlorat sin flygservice efter avregleringen i USA men å andra sidan har nya orter fått flygservice efter avregleringen. Nettoeffekten har blivit en ökning av antalet orter som har flygtrafik. Inte heller har avregleringen drabbat någon speciell geografisk region.

Sammanfattningsvis kan konstateras att avregleringen av flygtrafiken i USA inneburit avsevärda välfärdsvinster för resenärerna utan att några speciella grupper resenärer eller regioner blivit lidande. Också för flygindustrin som helhet har avregleringen inneburit en betydande expansion. Detta är starka samhällsekonomiska skäl för avreglering oberoende av vilka konsekvenser den har för enskilda flygbolag. Det kan dock vara på sin plats att något beröra konsekvenserna

av en avreglering för SAS ställning i Norden.

Avregleringen gynnar uppkomsten av konkurrens mellan flygsystem baserade på principen nav och ekrar (hub and spokes route structures). Ett sådant system är SAS i full färd med att bygga upp i Norden med Köpenhamn som bas. I ett sådant system innebär fri konkurrens inom Norden inte något hot mot SAS. Tvärtom kan detta stärka SAS ställning. Däremot öppnar en avreglering Norden för konkurrens med andra flygsystem, t ex Lufthansa, KLM och British Airways. Med den starka ställning som SAS byggt upp i Norden är det dock svårt att se att man inte skulle kunna bli konkurrenskraftig även mot dessa system.

Ett sätt att öka SAS konkurrenskraft är att redan nu deklarerat att koncessionerna inte kommer att förlängas efter 1995. Det är viktigare för SAS att få veta vilka spelregler som ska gälla framöver än att få sin position på den nordiska marknaden skyddad genom koncessioner. SAS kan då inrikta sin långsiktiga planering och bygga upp en flygplansflotta anpassad till den nya marknadssituation som en avreglering innebär. Det största hotet mot SAS är en förnyelse av koncessionerna i kombination med att man senare tvingas till avreglering i en generell liberalisering av Europas luftrum. Erfarenheterna från avregleringen i USA pekar på att anpassningen av flygplansflottan till de nya spelreglerna är en av de väsentligaste åtgärderna för att förbättra positionen på marknaden. Detta ger den fulla möjligheten att utnyttja avregleringens fördelar. SAS befinner sig i ett gynnsamt läge i detta avseende. Ett beslut idag om förnyade koncessioner efter 1995 kan bli mycket dyrt både för flygresenärerna och för SAS.

Bengt Jönsson