

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Formannskapet - Ørland kommune	
	Kommunestyret - Ørland kommune	

AIR NORWAY AS - ANSVARLIG LÅN

Rådmannens innstilling

1. Ørland formannskap anbefaler at Ørland kommunestyre avskriver utestående fordringer til Air Norway AS og ettergir deler av ansvarlig lån. Dette er betinget av at de andre eierne avskriver samme beløp (DKK 500.000).
2. For å sikre tilstrekkelig likviditet til å videreføre flyruta gis Air Norway AS et ansvarlig lån på kr. 2,0 millioner som finansiers med bruk av investeringsfond.
3. Lånet er rente og avdragsfritt og forfaller i sin helhet etter fem år.

Sakens bakgrunn og innhold

Air Norway AS startet opp i 2003 og opererer pr 2016 rutene Gardermoen – Ørland og Gardermoen - Aalborg. Ruta har hatt flere år med profitabel drift, men har også hatt en del år hvor behov for offentlig støtte har vært nødvendig. Passasjertallene har variert fra over 8.000 per år i 2007 og 2008 til litt over 5.000 andre år.

Flyrutas kunder er i hovedsak forretningsreisende fra næringslivet og det offentlige. Air Norway har ingen definitiv statistikk på de ulike kundegruppene, men det estimeres at forsvarets reiser utgjorde minst 26% av totalt antall reisende i 2016. Forsvaret er derfor rutas desidert største kunde, men absolutt ikke eneste bruker.

Flyruta har i 2017 to utfordringer:

1. Oppgradering og utbedring av hovedrullebanen ved Ørland flystasjon
2. Driftsmidler (likviditet) for flyruteoperasjonen

Den første utfordringen og hovedgrunnen til at flyruta ikke startet opp etter siste ordinære flight i 2016 er arbeider med hovedrullebanen ved Ørland flystasjon. Dette arbeidet vanskeliggjorde normal drift så det ble besluttet å avvente oppstart etter utbedringene er ferdigstilt. Air Norway har fått indikasjoner fra Ørland flystasjon om at flyvninger igjen vil være mulig i august 2017. Utfordring nummer en er derfor langt på vei løst.

Den andre og mest vedvarende utfordringen er finansiering av drift. Mesteparten av driftsmidler blir dekket gjennom salg av flybilletter. I de siste årene har imidlertid inntektene

ikke oversteget utgiftene så resultatene har vært negative. Det er flere grunner til dette - for få passasjerer, valutakursendringer og avgifter er blant de viktigste.

Staten, gjennom samferdselsdepartementet, har ved flere anledninger hatt mulighet til å støtte opp om flyruta da man i flere anbudsperioder har søkt om at ruta Ørland-Gardermoen blir innlemmet i det såkalte FOT-rutenettet (Forpliktelse for Offentlig Tjenesteyting: populært kalt kortbanenettet). Man hadde ved siste anbudsrunde i 2014 store forhåpninger om innlemmelse siden dette var etter kampflybasevedtaket. Men også i denne anbudsrunden valgte staten å avslå søknaden fra Sør-Trøndelag fylkeskommune om å innlemme ruta Ørland- Gardermoen.

Air Norway AS hadde i 2016 et underskudd på rundt 300.000, og dette er etter at det er inntektsført støtte med kr 1,0 mill fra Ørland kommune og betydelige beløp fra næringslivet. Selskapet har pr i dag leverandørgjeld både til Ørland kommune (landingsavgifter) og til den andre eieren North Flying. I tillegg har Ørland kommune gitt et ansvarlig lån på kr 500.000,-.

Dersom flyruta opphører og Air Norway AS avvikles, så vil både Ørland kommune og North Flying måtte tapsføre store deler av sine utestående. Hvis Air Norway og flyruta skal videreføres, så må også utestående beløp ettergis for å sikre selskapet likviditet til å fortsette.

Ved en oppstart så vil det også være behov for å tilføre selskapet ytterligere kapital for sikre likviditeten, da inntektene fra flybilletter kommer inn ca 45 dager etter salg av billett.

Denne saken handler derfor om hvor stor økonomisk risiko kommunen ønsker å ta for å forsøke å videreføre flyruta.

Administrasjonens vurdering

Ser vi på passasjertallene så har ruta absolutt tjent en funksjon; selv 5.000 passasjerer er ikke ubetydelig. Ruta operer rundt 10 måneder i året så historisk sett har altså ruta transportert mellom 500 og 800 passasjerer per måned. Med veksten vi starter å se nå er det en logisk konklusjon at passasjertallene vil øke i tiden framover sammenlignet med tidligere år.

Forsvaret er som nevnt flyrutas største kunde. TØI-rapport 1543-2011 («Konsekvenser for sivil flytrafikk ved lokalisering av ny jagerflybase») konkluderer blant annet med at det i 2018 vil være behov for et tilbud for 12.500 passasjerer. Hvis vi skal tro prognosene fra Forsvarsbygg og Forsvaret så treffer ikke rapporten helt. En ikke ubetydelig del av dette passasjerpotensialet reiser nok via Værnes, men prognoser og estimat bekrefter at passasjertallene også på OLA-OSL ruta sannsynligvis vil øke over 2016.

Forsvarsbygg prognose:	22,25 t/r reiser per uke	= 1.780 per år (10 mnd drift)
Forsvaret prognose:	30 per uke (10% over 2016)	= 1.200 per år (10 mnd drift)
Sivil prognose:	77 per uke (10% over 2016)	= 3.080 per år (10 mnd drift)
	Estimat per år	= 6.060 per år

Det er også et betydelig potensial i å øke trafikken over dette estimatet. Den ovennevnte TØI – rapporten «Flyrutetilbudet ved Ørland lufthavn» viser til passasjertall på rundt 56.000 reisende som var bosatte eller skulle besøke en av kommunene i influensområdet. Det er ikke realistisk å tenke seg at alle disse ville benytte et tilbud til/fra Ørland lufthavn selv med langt lavere priser, men det indikerer et potensial. Disse tallene er fra 2011 så selv om man ikke har påkostet en oppdatert rapport kan man med sikkerhet hevde at dette nok har økt en god del fram til 2017.

Fungerende daglig leder i Air Norway forslår en del markeditiltak som bør ha positiv effekt på passasjertallet:

- Engasjement av selger med fokus på det lokale markedet, gruppereiser og charter.
- Videreføre og videreutvikle FlexFlight som er et booking system som gjør Air Norways tilbud synlig på Amadeus (som brukes av reisebyråene) og nettsteder som for eksempel momondo.no. Dette systemet kom i gang i november 2016 og viste lovende resultater i årets siste to måneder.
- Annen digital synlighet gjennom Google Adwords etc.
- Lojalitetsprogram hvor reisende opptjener bonusreiser
- En mobilapp som gjør det enklere å booke, sjekke inn og sjekke status på flight.

Salg av flybilletter er som nevnt flyrutas største inntektskilde. Passasjertallene er derfor det viktigste med hensyn til profitabel drift, men det er også den største risikofaktoren.

I et aksjeselskap er det aksjonærene og kreditorene som tar risikoen. Ørland kommune eier 50% mens 33,33% er eid av Nordic Air AS og 16,67% er eid av North Flying AS. Det er urealistisk å skaffe tilveie lånekapital fra banker eller andre typer kreditorer til et selskap som i flere år har gått med underskudd. Leverandøren av flytjenester har ikke sagt seg villig til å utstede kortsiktig leverandørkreditt ved gi en to-måneders betalingsfrist.

Som diskutert over har staten gjentatte ganger takket nei til å innlemme Ørland-Gardermoen i det ene opplegget som finnes når det gjelder statlig støtte til flyruter i Norge. Fylket sier at de ikke kan støtte drift av selve flyruta. Kreditt fra bank eller andre private låneinstitusjoner er urealistisk som forklart over. Flyrutas største leverandør er ikke villig til å ta på seg kortsiktig leverandørgjeld ved å gi to måneders betalingsbetingelser. Da står Air Norway igjen med en mulig finansieringskilde - som er Ørland kommune.

Her er en oversikt over dagens likviditetssituasjon fram til en mulig oppstart i august 2017:

Saldo konto per 4/5/17	284.570
+ ubetalt underskuddsgaranti Ørland kommune	200.000
+ ubetalt fra Kopparn Utvikling («Spleiselaget»)	108.000
Driftsutgifter i perioden mai t.o.m. august	100.000
Skyldig Ørland kommune landingsavgifter	419.050
Skyldig utestående til North Flying DKK 497.431 ca NOK	634.175
Tilgjengelig:	- 560.655*
* Skyldig Ørland kommune ansvarlig lån 2016	500.000

På styremøte i Air Norway indikerte North Flyings representant at de kan være villig til å avskrive skyldig beløp på DKK497.431,59 (ca. NOK 634.175) med den betingelsen at Ørland kommune avskriver samme beløp. Dette vil bli endelig bestemt i styremøte hos North Flying etter et positivt vedtak i Ørland kommune.

Hvis både North Flying og Ørland kommune blir enige om å avskrive til sammen 1.268.350 endrer regnestykket seg som følger:

Saldo 4/5/17	284.570
--------------	---------

+ ubetalt underskuddsgaranti Ørland kommune	200.000
+ ubetalt fra Kopparn Utvikling («Spleiselaget»)	108.000
- Driftsutgifter i perioden mai t.o.m. august	100.000
Tilgjengelig:	+ 492.570*

* Utestående ansvarlig lån Ørland kommune kr 284.875 (ingen betalingsfrist satt)

Hvis vi antar at kostnadene fortsetter som i 2016 vil selskapet få utbetalinger på ca. 1,1 million per måned. Betaling for solgte billetter kommer ca. 45 dager i etterkant. **Det kortsiktige likviditetsbehovet ved oppstart vil derfor være på rundt kr 1,7 millioner (1,1 x 2 – 500').**

Et enkelt budsjett basert på projeksjoner fra Forsvarsbygg og passasjerestimat basert på 2016 tall viser at profitable drift er mulig:

Det estimeres og prognoseres ca. 144 passasjerer per uke. Med en gjennomsnittspris på kr 2520 per billett gir dette inntekter på kr 1.451.520 mens utgiftene er ca. 1.100.000 per måned. En del av utgiftene (lønn, etc.) fortsetter i de to måneder av året man ikke er i drift, men disse er langt lavere enn differansen mellom de to ovenstående beløp.

Det må tilføyes at estimat og prognoser er akkurat det. De er ikke virkelige tall og vi vet ikke om de slår til eller ikke. Med finansiering fra Ørland kommune er det kommunen som påtar seg risikoen hvis estimat og prognoser ikke skulle slå til. Skulle passasjerene uteblir så er lån i realiteten tapt.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) leverte en rapport i 2013 («Flyrutetilbudet ved Ørland lufthavn») som konkluderer med at det er usikkert om kommersiell drift er mulig på kort sikt og at tilskudd er nødvendig. Denne rapporten advarer derfor om at drift sannsynligvis vil trenge offentlig støtte. I 2016 støttet Ørland kommune flyruta med kr 1,5 millioner. Kr 500.000 i form av et ansvarlig lån og dekning av underskudd. Til sammenligning ligger flyrutene på FOT-anbudene inne med titalls millioner kroner i året.

Det er verdt å nevne at Ørland kommune mottar statlig støtte til drift av Ørland lufthavn, slik at kommunen ikke vil ha løpende driftsutgifter på lufthavna. En betingelse for å motta slik støtte er at lufthavna krever inn landingsavgifter med ca kr 400.000 pr år. Disse landingsavgiftene ligger inne som utgifter i driftsbudsjettet til Air Norway AS.

I denne saken må vi altså vurdere risikoen (det å tape lånebeløpet) og opp mot fordelene. Det er mange faktorer som tilsier at det er positivt for Ørland kommune å ha et flyrutetilbud til Osloregionen. I tillegg til det å frakte flere tusen passasjerer per år, er det å ha direkte tilgang til hovedstadsområdet en omdømmesak for Ørland som næringsvennlig kommune. Det å kunne invitere leverandører og kunder til Ørland uten å måtte overnatte er verdifullt. Tilsvarende er det viktig å enkelt kunne ha tilgang til Østlandsmarkedet både med tanke på kundegrunnlag og kompetanse. I stedet for å liste opp all argumentasjon for flyruta i dette saksframlegget legger vi ved en brosjyre som Air Norway har satt sammen om temaet (vedlegg 1).

Saken legges frem med et positivt vedtak om å gå inn med kr 2,0 mill i et ansvarlig lån for å sikre selskapets likviditet i oppstarten av flyruta. Det legges opp til at dette skal nedbetales av selskapet etter fem år. Et kommunalt utlån til næringsvirksomhet kan ikke lånefinansieres, slik at dette foreslås finansiert med investeringsfond.

Vedlegg:

1 Ørland - Gardermoen - ikke kun ei flyrute