

Skyways över svackan i jetfart

1999 var ett tufft år för Skyways. Den största expansionen i bolagets historia, inklusive leverans av de första flygplanen som man inte bara hyr utan har köpt, fick vinsten att rasa.

Detta är priset för att snabbt få viktiga bitar på plats i det pussel som är regionalflygets framtid.

Text Håkan Ahlström

Jan Palmér, som suttit vid rodret sedan starten, styr fortfarande, men nu från en upphöjd kommandobrygga. Han är inte längre flygbolagschef, utan vd i Skyways Holding, som är moderbolag även till Highland, Airborne och Air Express, samt sedan några veckor Flying Enterprise. Oräknat de sistnämnda hade den så kallade Skywaysgruppen vid årsskiftet 43 flygplan i trafik och cirka 600 anställda. 1999 flög man 1.006.000 passagerare.

"Nej, det blir inga fler jetflygplan på ett tag", klipper Palle av frågan om Skyways är på väg i Crossair's fotspår. Schweizarna bestämde under 1999 att byta ut hela flottan mot jet inom fem eller högst tio år. Skyways har inte lika bråttom utan tycker att de fyra Embraer ERJ-145:or man har i trafik idag får räcka en tid.

Måste smöra för aktieägarna

Det är just nu viktigare att förbättra rörelseresultatet än att hålla expansionsångan uppe. Ekonomiska svackor har Skyways varit nere i tidigare, och vet hur de ska tas.

Jämförelsen med Crossair ger perspektiv. Att schweizarna kan handla så mycket djävare beror inte enbart på att de är så mycket duktigare. De har faktiskt Swissair bakom ryggen. Dels som ägare av en kontrollpost i aktier, dels som beställare av en betydande del av Crossair's produktion, som i dessa delar är ren wetlease för det solida moderbolaget.

Skyways har visserligen ihop det ordentligt med SAS sedan hösten 1997. Men det är ingenting att gå till banken med för att få låna till femtio nya jetflygplan.

Bypassoperation

Bolagen kompletterar varandra och kan i samarbete erbjuda kunden en bättre flygprodukt än var för sig, och därmed hoppas på att få sälja mer. Det är allt. I praktiken betyder det dels traditionell inmatning av trafik till SAS nav. Dels bypassoperationer, där Skyways flyger förbi naven i direkt trafik mellan orter som bara kan servas lönsamt med mindre flygplan.

Lyfter man blicken utanför Sveriges gränser handlar det mycket om att avskaffa omvägen via Köpenhamn för resor ut i Europa. Till exempel Stockholm-

Manchester och Stockholm-Zürich. Dessa linjer är för "tunna" att flygas direkt med SAS stora plan, för långa att trafikeras med långsamma turboprop, men perfekta för regionaljet. Stockholm-Zürich flyger Skyways för SAS räkning. Till Manchester har man en egen linje på JZ-nummer sedan i höstas. Trafiken på bägge utvecklas mycket bra.

Inte mycket till övers för turister

Prisstrukturen är, som för Skyways som helhet, samma som storbolagens. Hela skalan av lågpriser erbjuds vid sidan av den fullbetalande biljetten. Skillnaden mot storbolagen är att plats-tillgången i turistklass är mycket mera begränsad, eftersom regionalflyget dimensionerar så att flygplanen ska fyllas av affärsmän vid högt trafik. Att det måste vara så för att regionalflyget ska överleva av egen kraft och inte bara på skattebetalarnas nåder, verkar folk ha förstått och funnit sig i.

Värre är det med vissa politiker, som tror att de kan göra sig populära på flygets bekostnad genom att snacka om att priserna borde vara lägre. Detta är ganska oförskämt. Inga flygbolag har några oskäligt höga vinster att dela med sig av. Tvärtom har bruttomarginalen konstant sjunkit de senaste åren och är nu nere i cirka 4 procent av biljettpriset. Det räcker knappt



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

till att ge flygbolagets ägare en anständig vinst.

Men kanske kan en driftig näringsminister göra något åt de 20 procent av biljettpriset som statliga Luftfartsverket lägger beslag på?



Manglade av Sabena

Jetflyget började för Skyways del på linjen Göteborg-Helsingfors förra året. Det är en hubbypass av Arlanda som utvecklats bättre än firman vågat hoppas. Passagerarna verkar gilla den lilla Embraeren. Göteborg-Bryssel såg också lovande ut. "När vi tog beslutet hade Sabena tre dagliga rundturer, vilket vi också skulle ha", berättar Palle. "Innan vi ens startat gick dom upp till fem, alla med stora Boeing 737." Resenärerna valde Sabena och Göteborg-Bryssel trafikeras inte längre av Skyways.

Utrikes linjer som tar en och en halv timme eller mer att flyga ska det helst vara. I svenskt inrikesflyg är snittintäkten för låg för att bära de högre jetkostnaderna, anser Skyways. Och på kortare sträckor blir tidsvinsten inte tillräckligt stor för att det ska kännas meningsfullt att byta bort turboprop.

Åtskilliga destinationer i centrala och södra Europa, som idag endast kan nås med byten, är kandidater för regionaljet från Sverige. Men Skyways, som inte brukar tveka att ta för sig, har för omväxlings skull beslutat att skynda långsamt. Anledningen är att det blev dyrare att komma igång med jet än man tänkt sig.

Kedjereaktion

"Vi har underskattat startkostnaden", erkänner Palle. Speciellt pilotomskolningen. Det blir ju kedjereaktioner ner igenom hela kåren när några lyfts upp till jet och lämnar vakanser på turbopropsidan efter sig.

Olof Börjesson, teknisk chef vid basen i Linköping, kan intyga att det inte är enklare för maintenance. Och då har man ännu inte behövt räkna med annat än den service som görs på flygplanen på linjen. Tungt underhåll dröjer ju, när man köpt nytt.

Reservdelar är ett kapitel för sig. Till trojänare som Jetstream, Saab 340 och Fokker 50 finns ett hav av billigt begagnat att ösa ur. Till Embraererna finns bara nya reservdelar.

Vill ha kvitto

"När det gäller så här stora investeringar, vill



man veta att de sitter säkert", sammanfattar Palle. Därför skaffar nog inte Skyways några fler jetkärnor innan firman fått ett kvitto, i form av ett bokslut, på hur de första fyra fungerar i organisationen.

På inrikesnätet som Skyways byggt upp med Saab 340 och Fokker 50 har marknaden nått en viss mättnad, enligt Palle. Kvalitetshöjningar sker emellertid fortlöpande, genom att mindre flygplan byts mot större: Jetstream mot Saab; Saab mot Fokker, allteftersom trafikillväxten motiverar.



1999 växte Skyways mer än något år tidigare. Sju nya linjer startades. Fyra andra bifjades upp. På personalsidan har det dragit med sig en enorm utbildningsinsats.

"Då blir det lätt litet rörigt i systemet", som Palle uttrycker det. Därför är det allra viktigaste just nu att komma ned i ett planerat läge. Där allt inte är en enda stor forcering, utan verksamheten får komma in i normala gängor, så att trafiken går att mäta linje för linje: vad den ger för intäkter och har för kostnader.

Mindre betalt per biljett

Det är särskilt viktigt nu, när affärsresenärerna börjar skaffa sina biljetter på annat håll, till lägre priser. De stora flygbolagen känner redan av det i form av lägre enhetsintäkt. Skyways har inte drabbats ännu men förr eller senare kommer det till regionalflyget också.

Större jetflygplan, som kollegerna i Europa och USA redan beställt, verkar avlägsna för Skyways. Kanske påverkas entusiasmen av att SAS nyinvesterar i segmentet 70 till 100 passagerare (Dash 8-400 och Boeing 737-600), medan den stora trenden är att internationella bolag väljer allt större flygplan och låter regionalflyget fylla på underifrån.

Integreringen av Highland, Airborne och Air Express har gått hyggligt. De nya systerbolagen fortsätter under egen identitet, men allt marknadsförs under samma hatt och flygs på JZ-nummer i codeshare med SAS. Mot kunderna ska det se ut som ett och samma övergripande varumärke. Därför har alla flygplanen Skywaysgruppens logo på fenan och sina respektive bolagsnamn i samma klotterstil. Den har blivit synonym med bolagsfilosofin: enkel, rationell och litet uppkäftig.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!