

Crossair i korsdraget

Det schweiziska regionalflygbolaget såg ut att göra allting rätt. Men jag borde ha annat oråd när bekanta som är kända för att hålla mycket hårt i plånboken berättade att de börjat anlita Crossair för sina privata resor mellan Stockholm och Marseilles.

**Text Håkan Ahlström
Ola Carlsson och Crossair**

År 2000 slutade med förlust. Mycket kan skyllas på ökade bränslepriser. Men inte att man släppt upp andelen lågprisresenärer på en ohållbar nivå. På linjer där man direkt konkurrerar med charterflyget har proportionerna ekonomi/affärsresenärer varit 90/10. Vilket inte ger tillräckliga biljettintäkter i ett trafiksystem där ryggraden utgörs av 50-sitsiga regionalflygplan.

Man hade helt enkelt gått i den vanliga fällan, och tittat för mycket på volym och för litet på enhetsintäkt i samband med de senaste två årens våldsamma expansion av linjenätet.

Populära Medelhavsdestinationer

Ett paradexempel är Stockholm-Basel. Den linjen verkar kunna dra till sig hur mycket passagerare som helst, för vidare befordran framförallt på EuroCross-nätets populära linjer till Medelhavsdestinationer. När inte Avro RJ:ns 85 stolar räckte, skickade Crossair ännu större MD80 till sin nordligaste hållplats. Passagerarna njöt av business class service hela vägen, till priset av billigaste genomgångsbiljetten.



I vintras kom tillnyktringen. Vi som skulle till Basel i början av februari rymdes gott och väl på de 48 stolarna i den nyinsatta ERJ-145:an. Hela Crossair's linjenät slimmas och några av de vidlyftigare nysatsningarna får stryka på foten. Men någon reträtt är det inte fråga om.

Rätt affärsidé

Affärsidén att slussa passagerare till de litet mindre destinationerna via ett Europa-centralt

nav utan storflygplatsernas trafikinfarkt, är fortsatt rätt. För sin förmåga att exploatera detta har Crossair-grundaren Moritz Suter blivit näst intill geniförklarad. Och nu senast upphöjd till en central position i moderbolaget SAir Group, där initialerna SA står för Swiss Air.

Att det trots de röda siffrorna i senaste bokslutet inte är ett bolag i kris som han lämnar, bekräftas av tronföljden: Hans närmaste man under större delen av Crossair's historia, André Dosé, har befordrats från flygchef till verkställande direktör. Flygchefsjobbet ärvs av Andrés kronprins Thomas Brandt.



Känner branschen från förarplats

Detta är kompetenta herrar som likt Suter känner flygbranschen från förarplats. Alla har ett förflutet i cockpit. Om den nya ledningen är kapabel att ordna lika roliga fester och hålla en lika bullrande glad fasad mot omvärlden är en mindre viktig fråga för Crossair under den närmaste framtiden.

Nu gäller främst förmågan att hålla kursen och klara ekonomin genom ett korsdrag av omvälvande händelser. Crossair bygger nytt, väntar flygplansleveranser, tar över gamla Swissairlinjer, utökar flygskolan och kontrasterar mot mindre handlingskraftiga bröder i Qualifyer-alliansen som aldrig förr.



Sponsrar blågult

Crossair har ett gott öga till Sverige och tillkännagav i höstas att man sponsrar Sveriges alpina landslag. Crossair's linjenät passar utförsfolket som handsken, och bolaget säger att man i utbyte mot biljetter får bra publicitet och image hos en intressant målgrupp. Heja Sverige!



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!