



DELÅRSRAPPORT

1 JANUARI – 30 JUNI 2010



—En kombination av avgiftshöjningar och kraftfulla effektiviseringar är enda möjligheten att komma till ekonomisk balans, säger GD Thomas Allard.

Vulkanaskan från Island orsakade i april ett veckolångt stopp för flygtrafiken i stora delar av Europa. För flygbranschen och nya LRV blev de ekonomiska konsekvenserna allvarliga. Osäkerheten runt effekterna av askmolnet gjorde det nödvändigt att av säkerhetsskäl införa restriktioner för flyget i utsatta sektorer. LRV deltog i samarbetet med andra myndigheter, departementet och flygbolagen för att slå vakt om flygsäkerheten. Säkerhet är A och O för alla aktörer i flygbranschen och för resenärernas förtroende för flyget!

Delårsrapporten avser första halvåret 2010. I rapporten ingår även resultat från första kvartalet för flygplatsverksamheten som avskildes och bildade bolaget Swedavia 1 april.

ASKKRISEN DYRBAR

LRVs intäkter består efter delningen i huvudsak av trafikavgifter på flygplansrörelser. Askkrisen kostade oss ca trettio miljoner. Pengar som är svåra att hämta igen. Finanskrisen skakade om flygbranschen rejält och antalet rörelser föll med 11% under 2009 jämfört med 2008. Nedgången har fortsatt och är under första halvåret 2%. Under senare tid har marknaden stabiliserats och börjat växa igen, så för helåret 2010 håller LRV fast vid prognosen om ett oförändrat antal rörelser.

Avgifterna för en route-verksamheten baseras på självkostnad. Den negativa trafikutvecklingen under 2009 gjorde att verksamheten bedrevs med ett underskott på 236 miljoner. Trots en prishöjning vid årsskiftet med 7% kommer verksamheten att bedrivas med ett stort underskott även under 2010. Underskottet ökar ytterligare genom att SPV aviserat en omräkning av pensionsskulden. Sammantaget innebär detta att det akumulerade underskottet vid årets slut har ökat till cirka 600 miljoner.

Vårt ingående egna kapital kommer därför att i huvudsak bestå av den uppskjutna fordran vi har på flygbolagen avseende en route-avgifter. Flygbranschen har fortfarande en pressad ekonomisk situation och flygbolagen har genomfört stora kostnadsbesparingar under senare år. LRVs förslag att höja avgifterna med 14% 1 januari 2011 har mött kraftig kritik.

HÖGT KOSTNADSLÄGE

Sverige har länge legat relativt väl till i jämförelser med kostnader och avgifter för andra europeiska flygtrafiktjänster. Men under senare tid har våra kostnader ökat och trafikvolymerna minskat mer än i andra länder, vilket innebär att vi nästa år sannolikt kommer att ligga prismässigt över det europeiska genomsnittet. Flera andra Östersjöländer ligger väsentligt under oss.

Vår stora utmaning är att balansera ekonomin. En kombination av avgiftshöjningar och kraftfulla effektiviseringar är enda möjligheten att komma till ekonomisk balans.

Trafikökningar räcker inte till. Därför har vi nu utökat ett tidigare långsiktigt besparingsprogram med effektiviseringar som ska ge ytterligare minst 30 miljoner i år och 100 miljoner år 2011. Vi har sagt upp de lokala kollektivavtalen och hoppas att i samverkan med de fackliga organisationerna kunna hitta avtalslösningar som ökar effektiviteten och minskar administrationen.

SAMORDNAT LUFTRUM

Askkrisen understryker behovet av att förverkliga ett koordinerat och gemensamt luftrum inom EU (Single European Sky). Ett harmoniserat och samordnat europeiskt luftrum ökar kapaciteten och ger på sikt stora ekonomiska vinster. Detta bidrar också till att minska flygets miljöpåverkan genom bl a koordinerade och kortare flygvägar. Samarbetet mellan danska Naviar och LRV om ett gemensamt luftrum utvecklas bra och är viktigt steg för att möta kraven på ökad effektivitet. Samarbetet innebär att vi ligger på framkant i den europeiska integrationen.

Vår situation förändras också av riksdagens beslut om den nya Luftfartslagen. Den innebär bl a att den lokala flygtrafiktjänsten konkurrensutsätts. Våra förberedelser för detta har pågått under en längre tid och innebär självfallet krav på högre effektivitet.

LRV har kapacitet att möta en växande efterfrågan på flyg. Utmaningen är att möta kraven på bättre produktivitet och att begränsa avgiftshöjningarna.

Thomas Allard
Generaldirektör





EKONOMI

Förutom av den löpande verksamheten har de ekonomiska förutsättningarna hittills under året präglats av tre väsentliga faktorer:

- delningen av LFV 1 april, bildandet av Swedavia AB och engångsposter förknippade med detta
- fortsatt nedgång i flygtrafiken, inte minst som effekt av askmolnet under april, även om en väsentlig förbättring kunnat märkas i maj/juni
- ökade avsättningar för framtida pensioner.

Resultat efter finansiella poster uppgår till 91 mkr, att jämföra med 40 mkr samma period 2009. Jämförelser med fjolåret blir inte relevanta eftersom nya LFV under andra kvartalet haft en betydligt mindre verksamhet.

EFFEKTER AV DELNINGEN

I resultatet ingår nära 70 mkr i engångs- och omställningskostnader kopplade till aktiviteter för delningen av LFV varav merparten uppstod under första kvartalet. Delningen har också inneburit en positiv engångseffekt bestående av realisationsvinst vid försäljning av ett antal dotter- och intressebolag till det nya flygplatsbolaget Swedavia AB. Realisationsvinsten uppgår till 145 mkr.

UNDERSKOTT I EN ROUTE-VERKSAMHETEN

Nya LFVs intäkter består till mer än 80% av självkostnadsbaserade avgifter

för flygtrafiktjänster. Minskad trafikvolym, innebär direkt lägre inkomster och ett ökat underskott för en route-verksamheten.

Underskottet innebär en ökad fordran på våra kunder och ett behov av framtida prisökningar som blir svårt för branschen att hantera.

Under första halvåret har kostnaderna för att bedriva flygtrafiktjänst en route varit 185 mkr högre än intäkterna.

ÖKADE PENSIONS-KOSTNADER

Personalkostnader är den helt dominerande kostnadsposten i nya LFV. Av de totala kostnaderna utgörs nära 70 % av personalkostnader där lönekostnadsutvecklingen för operativ flygledningsspersonal under de senaste åren varit hög. En annan post som starkt bidragit till kostnadsökningen innevarande år är höjda kostnader för avsättning till pensioner. Statens Pensionsverk (SPV) förväntar sig en lägre nivå på realräntan vilket ökar behovet av avsättningar till framtida pensioner. LFV har valt att reservera för denna kostnadsökning som för första halvåret inneburit ökade kostnader med nära 100 mkr.

EFFEKTIVISERINGAR PÅBÖRJADE

För att få en ekonomi i balans och begränsa framtida prishöjningar har ett flertal aktiviteter nu påbörjats med syfte begränsa kostnadsutvecklingen att stärka

LFVs ekonomi med minst 30 mkr under innevarande år och ytterligare minst 100 mkr under 2011. Detta utöver de redan sedan tidigare beslutade effektiviseringsåtgärderna.

RÄNTABILITET OCH SOLIDITET

Räntabiliteten på eget kapital, mätt som 12-månaderstal, uppgår just nu till 3% men består då fortfarande av resultat från olika verksamheter. Det långsiktiga målet för LFV uppgår till 4 %. Soliditeten var 30 juni 9%.

INVESTERINGAR

LFVs investeringar uppgick under perioden till 179 mkr varav Flygtrafiktjänsten står för 89 mkr.

Den största investeringen avser fortsatt utveckling av flygtrafikledningssystemet. Ett samarbete, COOPANS, pågår mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och systemleverantör och syftet är att tillsammans utveckla nästa generation av flygtrafikledningssystem samt en gemensam teknisk plattform med möjlighet till nationella anpassningar.

LFV, danska Naviar, irländska IAA, österrikiska Austrocontrol och kroatiska Croatia Control Ltd är medlemmar i COOPANS.





EKONOMI

RESULTATRÄKNING (MKR)	KONCERNEN				AFFÄRSVERKET	
	2010 jan-juni	2009 jan-juni	2010 jan-dec Prognos	2009 jan-dec	2010 jan-juni	2009 jan-juni
Rörelsens intäkter						
Luftfartsintäkter	1 577	2 080	2 788	4 074	1 577	2 080
Kommersiella intäkter	580	1 020	667	2 037	576	1 002
Övriga rörelseintäkter	30	38	46	80	27	33
Summa rörelsens intäkter	2 187	3 139	3 501	6 191	2 180	3 114
Rörelsens kostnader						
Personalkostnader	-1 125	-1 258	-1 978	-2 405	-1 121	-1 249
Diverse externa kostnader	-733	-1 069	-1 089	-2 275	-738	-1 069
Avskrivningar	-347	-593	-452	-1 176	-347	-592
Summa rörelsens kostnader	-2 206	-2 921	-3 519	-5 856	-2 206	-2 911
Resultat från andelar i koncern- och intresseföretag	5	6	0	4	-	-
Rörelseresultat	-14	223	-18	338	-25	203
Resultat från finansiella investeringar						
Resultat från andelar i koncernföretag	146	5	145	10	-	-
Ränteintäkter	17	23	30	45	16	23
Räntekostnader och liknande resultatposter	-58	-212	-77	-429	-58	-212
Resultat efter finansiella poster	91	40	81	-35	-68	14
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat ¹⁾	-15	-8	18	8	-	-4
Minoritetens andel i resultatet efter skatt	-3	-3	-3	-7	-	-
Periodens resultat	73	29	96	-34	-68	10

1) Periodens skatt/skattemotsvarighet har beräknats med en schablonmässig skatt om 26,3% på skattemässigt resultat exklusive förändring av obeskattade reserver.

BALANSRÄKNING (MKR)	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2010 Jan-juni	2009 Jan-juni	2010 Jan-juni	2009 Jan-juni
Anläggningstillgångar	2 122	11 962	2 186	11 954
Omsättningstillgångar	3 643	1 578	3 507	1 425
Summa tillgångar	5 765	13 540	5 693	13 379
Eget kapital	414	3 000	134	2 863
Avsättningar	4 953	5 619	4 937	5 608
Långfristiga skulder	7	3 504	7	3 504
Kortfristiga skulder	391	1 416	616	1 404
Summa eget kapital och skulder	5 765	13 540	5 693	13 379

För ställda säkerheter och ansvarsförbindelser, som är oförändrade hänvisas till årsredovisningen för 2009.

Balansräkningen per 2010-06-30 är justerad med hänsyn till transaktioner vid slutregleringen av delningen i augusti.

För helåret lämnas ingen balansräkning på grund av osäkerhet i sifferunderlaget.

FINANSIERINGSANALYSER (MKR)	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2010 jan-juni	2009 jan-juni	utfall 2010 jan-juni	utfall 2009 jan-juni
Kassaflöde från rörelsen	533	795	-702	774
Förändring av rörelsekapital	-4269	-75	-2905	-62
Investeringar	9650	-573	9499	-565
Finansiering	-3287	18	-3240	27
Förändring av likvida medel	2627	164	2652	175
Likvida medel vid årets början	294	382	152	239
Likvida medel vid periodens slut	2921	546	2804	414



MARKNAD OCH ORGANISATION

MARKNADEN

Utvecklingen under det första halvåret har kännetecknats av stora variationer i trafikutvecklingen. En trafikuppgång som startade redan under det första kvartalet fick ett oväntat avbrott under april månad genom askkrisen. Den omedelbara effekten av den isländska vulkanen syns nu vara överstånden när det gäller utvecklingen av antal passagerare inom svensk luftfart. Under första halvåret ökade antal passagerare i svensk flygtrafik med 0,5 % jämfört med förra året.

FLYGRÖRELSE I SVENSKT LUFTRUM

Antal flygrörelser en route under det första halvåret 2010 minskade med knappt 2 % jämfört med 2009 trots den ökande passagerartillströmningen. Orsaken står till stora delar att finna i möjligheten att öka beläggningen ombord samt för vissa aktörer byte till större flygplan under våren och sommaren.

Sett enbart till maj och juni månads utfall 2010 så framträder en klart positiv bild med en trafik tillväxt på drygt 5 % jämfört med motsvarande period 2009. Denna relativt kraftiga tillväxt har också fortsatt under juli månad och många flygbolag rapporterar en fortsatt god efterfrågan.

Den totalt hanterade flygtrafikvolymen vid svenska trafikflygplatser under det första halvåret 2010 uppgick till 449 357 flygrörelser, vilket motsvarar en nedgång med 3,0 % jämfört med motsvarande period 2009.

UTSIKTER FÖR 2010

Det finns goda skäl att tro på en fortsatt uppgång i ekonomin för år 2010. Trafiken har åter börjat öka sedan i maj och förväntas fortsätta öka under resten av året. Flygbolagen förväntas vara fortsatt försiktiga med att öka sin kapacitet under innevarande år.

Interkontrafiken ökar både volym och prismässigt enligt de stora europeiska flygbolagen. Trafiken från Europa till Asien ökar relativt snabbt med rörelseökningar på 5 % för andra halvåret 2010.

Generellt bedöms efterfrågan dock ta fart först under 2011. För helåret 2010 förväntas fortsatt en trafikvolym på cirka 644 000 rörelser.

NY STYRELSE, GD OCH ORGANISATION

Riksdagen beslöt i enlighet med regeringens proposition att dela Luftfartsverket och bolagisera flygplatsverksamheten 1 april 2010. Nils Gunnar Billinger var utredare för kvarvarande delar av Affärsverket och utsågs sedan till styrelsens ordförande i LFV. Styrelsen förnyades även i övrigt och Thomas Allard utsågs till ny generaldirektör. Allard var tidigare chef för division Flygtrafiktjänsten.

LFV är nu en mindre organisation än när flygplatsverksamheten ingick, men finns fortfarande på 38 platser runt om i landet eftersom vi ansvarar för all flygledning i landet. Huvudkontoret finns fortsatt i Norrköping, där tillsammans med arbetsplatserna på Stockholm-Arlanda och Malmö Airport, huvuddelen av verkets drygt 1 400 anställda finns.

Under andra kvartalet var det genomsnittliga antalet årsarbetare 1 221. Sjukfrånvaron har sjunkit till 1,8%.

Trots den korta genomförandeperioden har delningen genomförts framgångsrikt. För LFV innebär delningen att fokus ligger helt på flygledning och möjligheterna att aktivt delta i EUs omdaning av den europeiska flygtrafikledningsverksamheten har förbättrats.

LFV-KONCERNEN

LFV Koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, det av holdingbolaget helägda aktiebolaget LFV Aviation Consulting AB (f.d Swedavia), samt intresseföretagen Entry Point North AB till 33% och NUAC HB till 50 %.

Kommande rapporter: Delårsrapport (9 månader) lämnas i november 2010. Årsredovisning för 2010 lämnas i februari 2011.

LFVs STYRELSE

Vi intygar att delårsrapporten ger en rättvisande bild av verksamhetens kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Norrköping den 26 augusti 2010

Nils Gunnar Billinger – ordförande

Maria Bredberg Pettersson

Thomas Allard – generaldirektör

Anne-Catrine Zetterdahl

Ingemar Fredriksson

Peter Lennartsson

Marie Hafström

Ann-Marie Bredberg

