

Premisser flyfrakt

Seafood export

Avinor

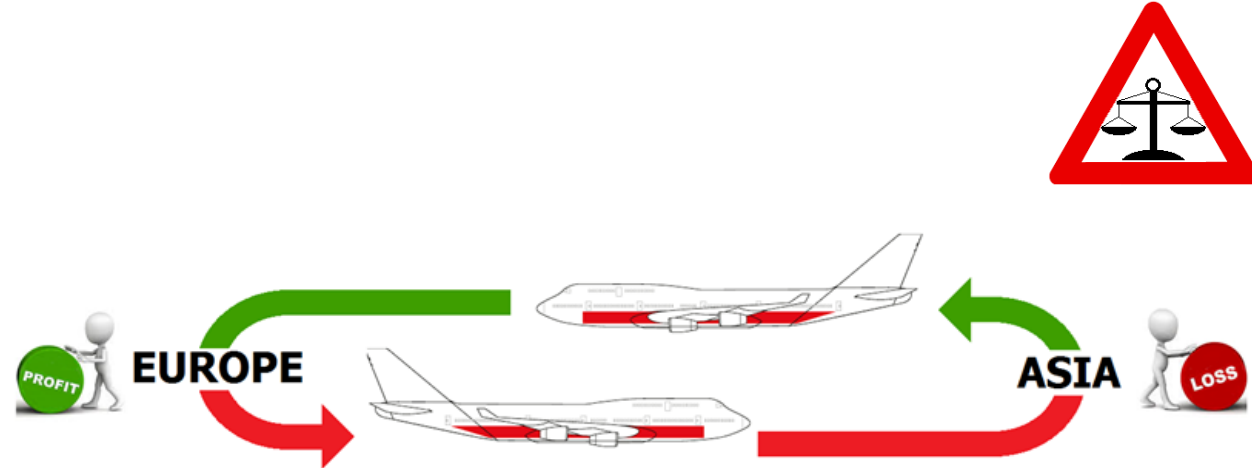


SEAFOOD
FRONTWAY

RETNINGSBALANSE

- Internasjonal Flyfrakt

“Norsk sjømat er trolig verdens dårligst betalte flyfrakt produkt”



Asia – Europa (høy etterspørsel – høye rater)

Europa – Asia (lav etterspørsel – lave rater)

Eksempel Evenes – Seoul Boeing

(Kost ca. 18.000 – 24.000 USD pr. time)

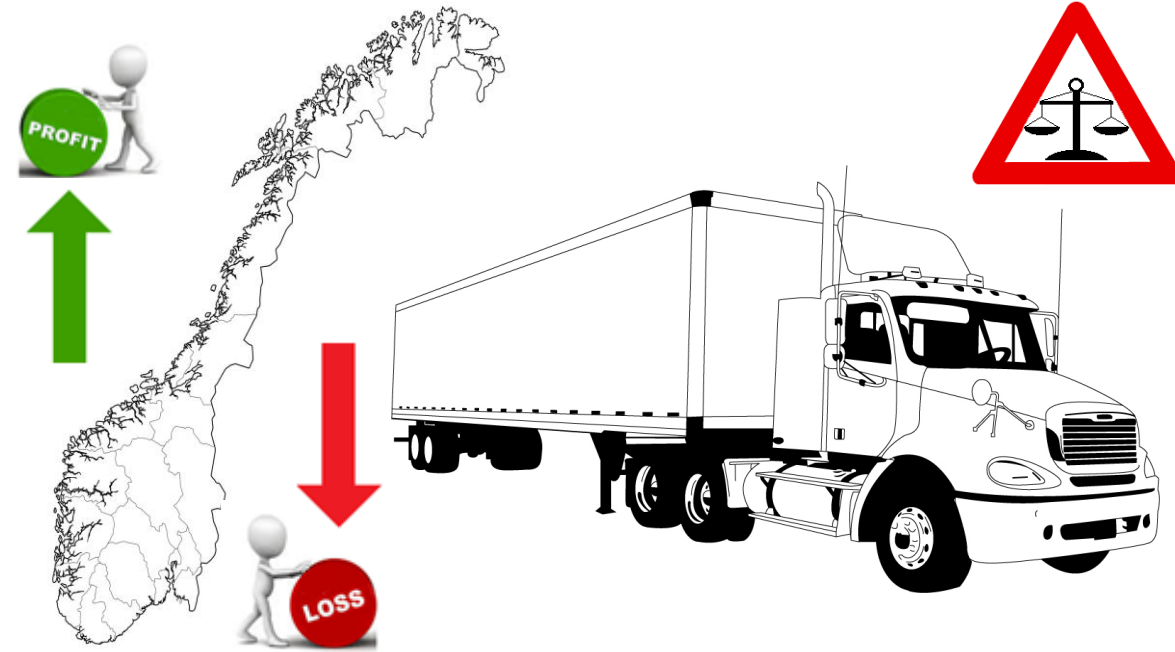
Kost pr. kg *ca. 25kr pr.kg*

Dagens markedspris *ca.11kr pr. kg*

Diff *ca.14kr pr.kg*

RETNINGSBALANSE

- *Land transport Norge*



Europa – Norge (høy etterspørsel – høye rater)

- *Begrenset Norsk industri*
- *Høyt konsum i Norge*

Norge –Europa (lav etterspørsel – lave rater)

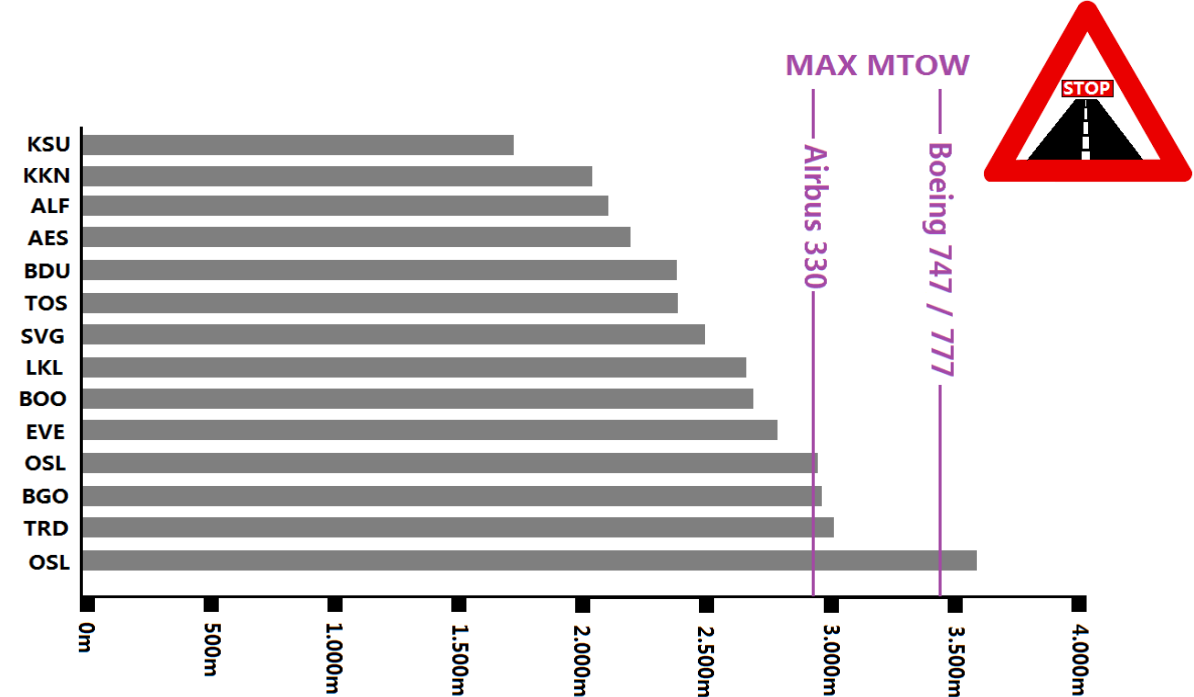
- *Lite eksport på vei (foruten fisk)*

Konsolidering av fisk fra hele Norge en forutsetning for å fylle frakt fly

KRAV TIL RULLEBANE

SJØMAT SOM FLYFRAKT

- Høy egenvekt, lavt volum
- Fraktfly MAX MTOW
- Terreng begrensninger
- Krav til terreng inn/ut

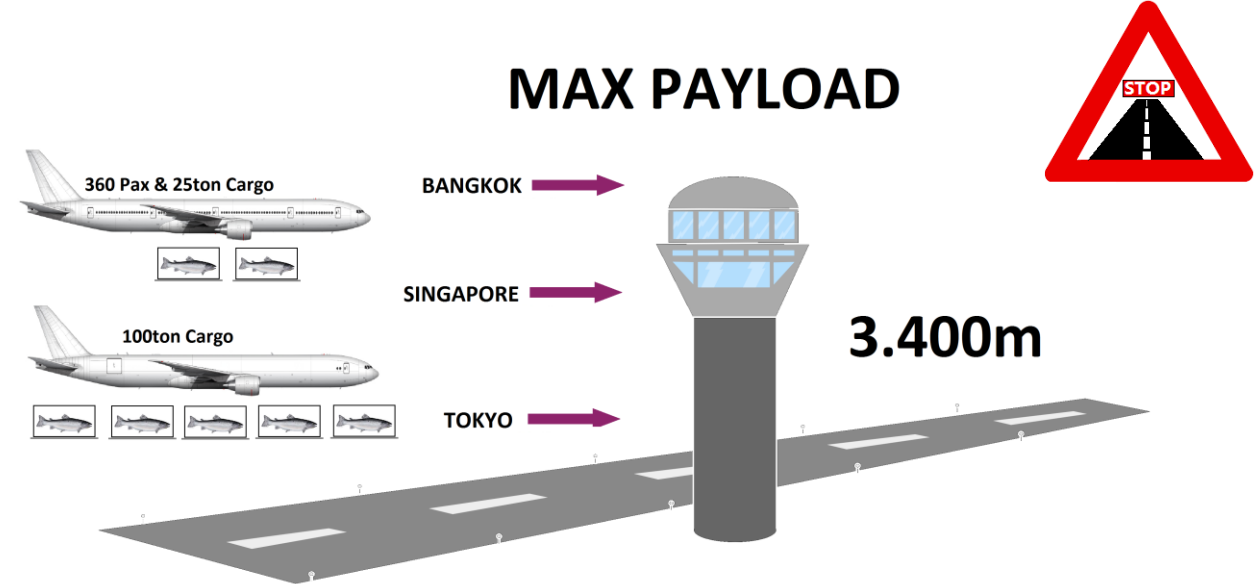


Å kompensere for vekt begrensninger gir store økninger i kostnad pr. kg.

Mindre flymaskiner, lavere fyllingsgrad, mindre rekkevidde, flere stopp og lengre framføringstid.

INFRASTRUKTUR

- På flyplassen



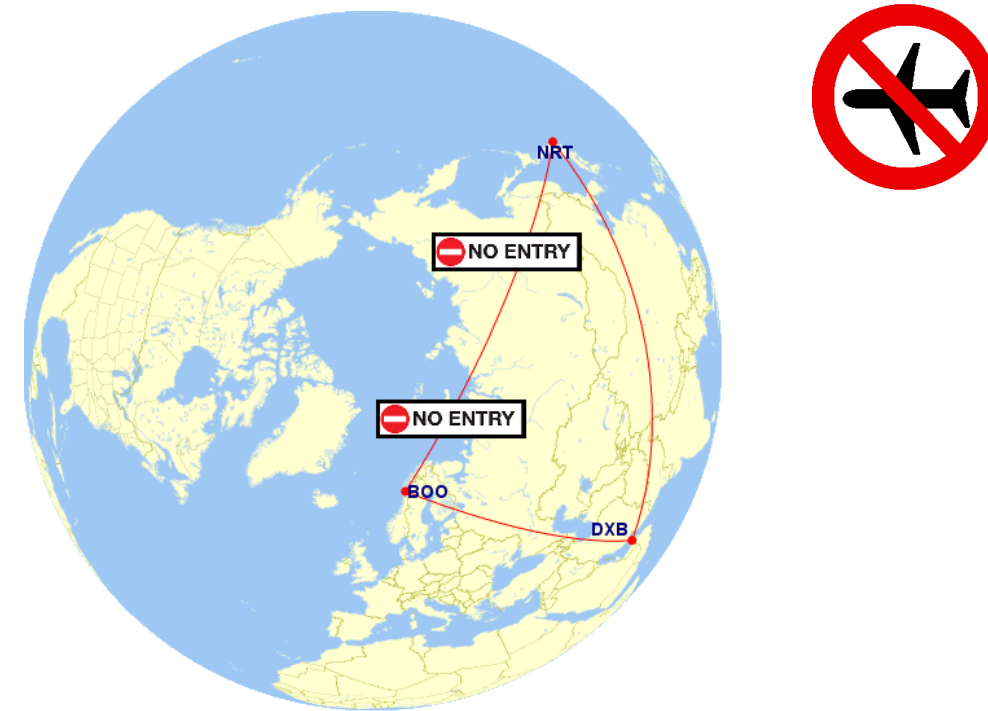
FRAKTFLY (kategori E og F)

- *Krav til banebredde*
- *Forsterkede oppstillingsplasser*
- *Dispensasjons godkjenning (kategori F)*
- *Spesialisert handling utstyr (svært kostbart)*
- *Drivstoff håndtering 70 – 120t pr. flight*
- *De-icing opp til 45min pr fly*
- *Cargo screening utstyr*

Forutsetter betydelige private og offentlige investeringer.

TRAFIKKRETTIGHETER

- *Russland og Sibir korridoren.*



- Russland godkjenner kun et selskap pr. land i Europa å fly over Sibir (*konsekvent*)
- Asiatiske selskap med begrensninger over Sibir (*Kina & Korea*)
- Mesteparten av Norsk sjømateksport går med fly rundt Russland direkte fra Norge (*Dubai, Istanbul og Doha*)

Manglende Trafikkrettigheter utfordrer Norges geografisk nærhet til Asia.

BILATERALE AVTALER

- *Internasjonale luftfarts avtaler*



UTFORDRINGER

- Proteksjonisme
- Asia sterkt regulert
- Politiske hensyn
- Lange prosesser
- Gamle avtaler

Gamle bilaterale som ikke er tilpasset Norges eksport interesser.

FLYFRAKT GLOBALT



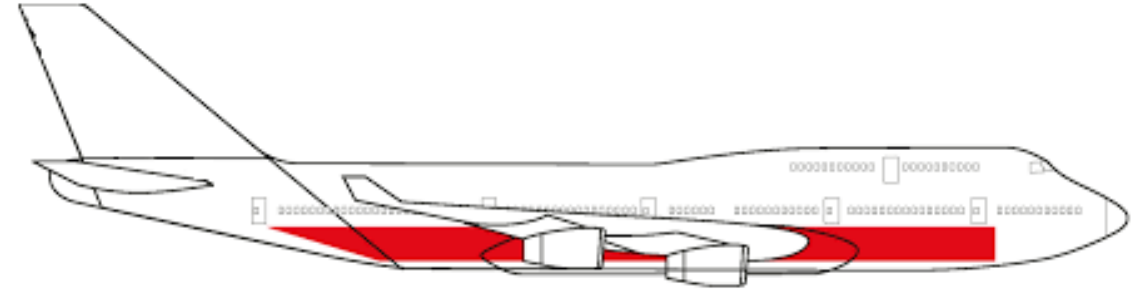
FRAKT KAPASITETEN ØKER RASKT MED NYE PASSASJERFLY

*Markedet for flyfrakt har stått stille
Kost høyere pr. kg med frakter enn passasjerfly
Frakt fly settes på bakken + ordre tørke*

Fremtidens frakt kapasitet fra Norge vil måtte bæres av flyruter i kombinasjon med passasjerer.

FRAKT MED PASSASJERFLY

- *Interkontinentale ruter (ULD paller)*



FRAKT MED PASSASJERFLY

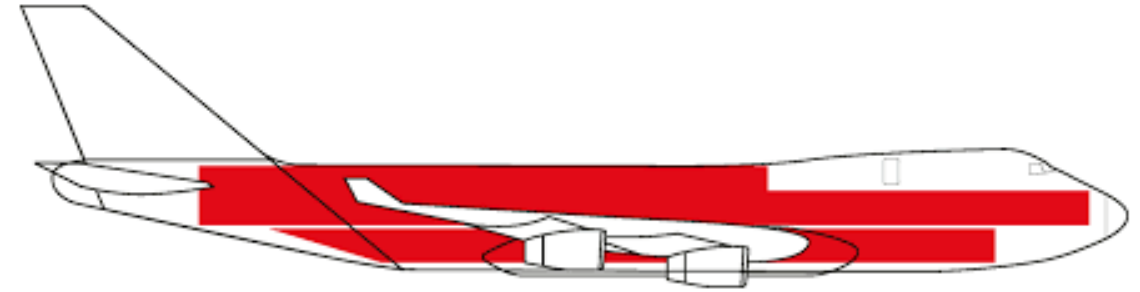
- Lav risiko (eksportør, speditør og flyselskap)
- Høy frekvens
- Lettere å absorbere via HUB
- Lavere kost for flyselskapene (kost pr. ton)

Kan lokalkarkedet tilby et høyfrekvent og bærekraftig marked for passasjertrafikk med wide body fly til interkontinentale markeder?

Forretningsreisende vil være avgjørende, ikke turister og fisk. (Kun 10-15% av inntektene er frakt)

FRAKT MED FRAKTFLY

- 100 til 130t payload



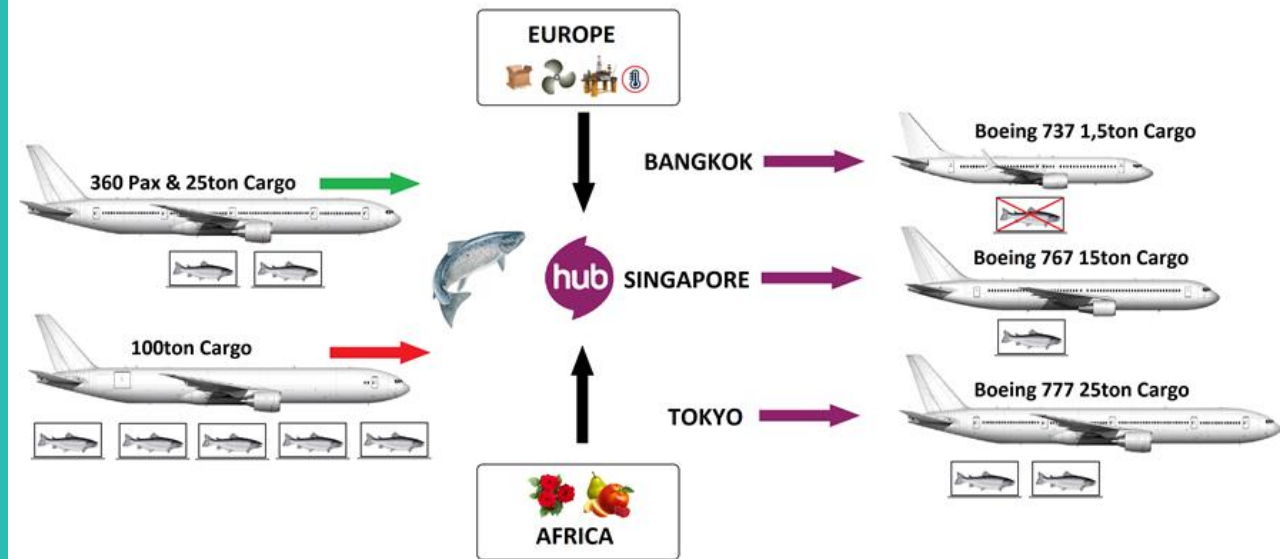
FRAKT MED FRAKTFLY

- Høy risiko (eksportør, speditør og flyselskap)
- Lav frekvens
- Vanskelig å absorbere via hubber (transfer)
- Høyere kost for flyselskapene (kost pr. ton)

Store krav til banelengde, konsolidering, terminal fasiliteter, oppstillingsplasser og drivstoff.

HUB

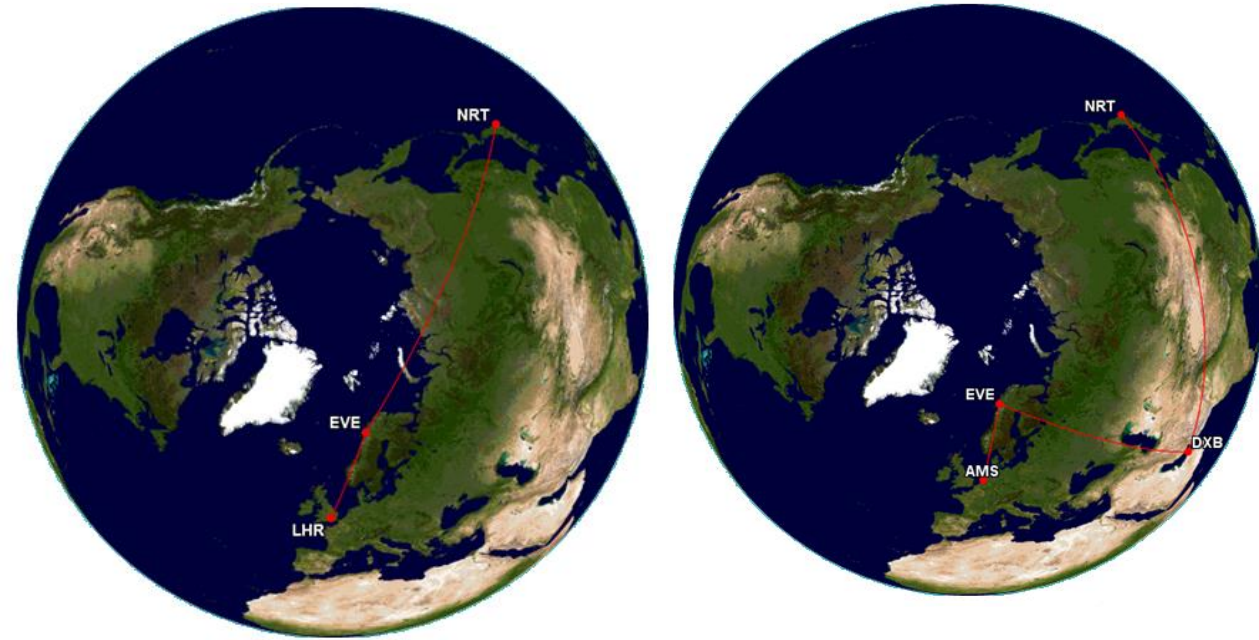
- Norges avhengighet



Kun 4,3% av norsk sjømat flys direkte til sluttmarked fra Norge

- Norsk sjømat avhengig av HUB og konsolidering
- Liten hensikt med O&D ruter
(kostbart, høy risiko og mindre fleksibelt)

Overflyvende ruter?



- Passasjerruter åpnes ikke på grunn av frakt
- 10-15% av inntektene er frakt på IC
- Kost for stopp er høyere enn frakt inntekten
- Ingen trafikkrettigheter fra Norge
- Lite kommersielt attraktivt produkt (tag/stop)

One-stop flyvninger via Norge er praktisk og kommersielt ikke mulig å gjennomføre.

Utfordringer

Samarbeid:

- Sjømatnøringen må stå samlet om kritisk infrastruktur

Pris sensitivitet

- Lav betalingsvilje hos eksportører
(*Pris sensitivitet ned i 5øre pr.kg*)

Kunnskap

- Manglende kunnskap om operasjonelle kriterier – Speditører
- Manglende kunnskap om flyfrakt – Eksportører

Handling - Terminaler

- Svært lave marginer – materiell krevende operasjoner
- Begrensede investeringsmuligheter til terminalfasiliteter med normale avkastningskrav.

Fiske kasser flyfrakt

- Svært dårlig kvalitet – Umulig å bulk laste
(*Ca. 40.000t frakt kapasitet ubrukt fra NN*)

MULIGHETER

- *Ansvarliggjøring av eksportører*

Retningsbalanse:

- Villige til å kompensere for manglende retningsbalanse på vei og fly?

Krav til rullebane lengde:

- Villige til å kompensere for rullebanelengde gjennom redusert last, mindre flymaskiner, flere stopp og omlastinger?

Trafikkrettigheter:

- Villige til å kompensere for lengre flytid rundt Sibir og Russland for å komme frem til markedene?

Kost og risiko

- Villige til investere i nødvendig infrastruktur?
- Ta risiko for forutsigbare volumer og fulle fly?

FREMTIDEN

- *Med økt betalings villighet*

57 daglige flyfrakt avganger fra Nord Norge (40.000t årlig)

- *Bedre kassekvalitet*

Flyfrakt fly til HUB

- *Fly frakt maskiner tilpasset infrastruktur som feeder europeiske HUB's. Eksempel DHL Lakseiv – Oslo.*

Your Avinor **cargo** contact



Martin Langaas

Director Cargo

Avinor

martin.langaas@avinor.no