

Hur ACRs verksamhet kan påverkas av Covid-19

Covid-19 utbredning i världen är oroväckande för flygindustrin. SAS och Norwegian drar ner på linjer, Lufthansa har ställt halva sin flotta och trafiken till Kina och andra asiatiska länder har nästan stannat upp helt och hållet. Flygbolagsorganisationen [IATA](#) skriver i ett uttalande ([DI 20200306](#)), att flygbolag riskerar att tappa uppemot 1000 miljarder svenska kronor, 19 % av de globala intäkterna som följd av Covid-19.

Här följer en beskrivning av hur vi på ACR analyserar riskerna för den egna verksamheten.

ACR driver idag verksamheten i 16 kontrolltorn (flygtrafikledning) i Sverige och hyr ut personal för flygtrafikledning i Schweiz.

ACR säljer öppethållningstid till våra flygplatskunder. Det betyder att våra intäkter från flygplatserna, som utgör ca 30% av kontraktsvärde, inte räknas upp eller ner i direkt relation till flygplatsernas antal flygrörelser. Ingen flygplats har ännu hört av sig om att de vill dra ner på sin öppethållningstid/tillgänglighet men det är något vi räknar med i vår riskbedömning.

Övriga 70% av våra intäkter avser enroute tjänster i våra flygplatsers terminalområden. Dessa intäkter/ersättningar får ACR via ett transfereringssystem som sköts av [Eurocontrol](#) ([Central Route Charges Office](#)) i Bryssel. Sveriges andel av enroute ersättningarna fördelas av Transportstyrelsen mellan berörda myndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster där ACR är en av dessa.

ACR har under perioden 2020 – 2024 en av Transportstyrelsens årligen fastställd enroute ersättning beslutad av Eurocontrol medlemsstater.

Sveriges totala enroute ersättningar genereras av flygbolagens flygna sträckor/ distanser inom svenskt luftrum. Dvs utrikes trafik som både startar och/eller landar i Sverige, inrikestrafiken och den stora andelen trafik, som bara passerar svenskt luftrum, på väg till eller från destinationer worldwide.

De senaste åren har vi och övriga världen sett en stadig uppgång av den internationella flygtrafiken och detta har gett högre intäkter än som prognostiserat.

I fallet uppgång och nedgång av trafiken finns det i regelverket (EU Förordning) ett system för "trafikriskdelning" som för ACR innebär:

Volymavvikelse trafik mot fastställda prognoser

Genomslag på ACR enroute andel

+/- 2%	100%
+/- 2-10%	30%
+/- 10-100%	0%

Möjliga konsekvenser av Covid-19 för ACR:

- Tilltagande volymtapp i enroute trafiken i Europa och över Sverige i förhållande till fastställda prognoser, kan ge minskad volym enroute ersättningar från Eurocontrol för flygningar i Sverige under 2020 och framåt.
- Flygbolag kan komma att gå i konkurs, som en konsekvens av vikande passagerarvolym. Detta kan påverka hela flygmarknaden inklusive ACR, som kommer att påverkas av både lägre enroute ersättningar och på sikt kortare öppethållningstider vid våra flygplatser.
- Enligt en [färsk analys](#) från McKinsey är dock det troligaste scenariot att flyg- och turistindustrin börjar återgå till det normala i Q3/2020.

ACRs ledning har veckovisa avstämningsmöten för att följa utvecklingen och anpassa riskanalysen och i förlängningen verksamheten.

Vi gör reservationer redan i dag för den förväntade trafiknedgången 2020.

Vi återkommer under kvartal 2 och när vi ser trender.

Stockholm 2020-03-09

Ledningen för ACR