



Konsernsjef Jacob Schram.

28-03-2020 10:56 CET

Debattinnlegg: Norwegian og debatten om selskapets samfunnsnytte i Norge

I debatten som nå pågår om Norwegians lånegaranti fra staten i koronakrisen fremkommer det en rekke påstander vi ønsker å adressere. Det gjelder ikke minst selskapets bidrag i det norske samfunnet.

I likhet med en rekke andre norske selskaper har Norwegian etablert seg også internasjonalt, for å få tilgang til nye markeder. Norwegian som merkevare har spredt seg ute i verden, og dermed bidratt til å markedsføre Norge, ved hjelp av en av verdens nyeste og mest utslippsvennlige flyflåter. Det betyr

ikke mindre verdi for det norske samfunnet, snarere tvert imot. For å få en uavhengig analyse og tallfeste selskapets bidrag i Norge, har vi bedt Menon Economics gjøre en samfunnsøkonomisk beregning. Hovedkonklusjonen i denne analysen er følgende (sitat):

«Menons beregninger viser at en redningspakke på inntil 12 milliarder kroner til Norwegian er samfunnsøkonomisk lønnsom, gitt en forutsetning om at selskapet da har en 80 prosent sannsynlighet for å overleve. Samtidig viser analysen at verdien for forbrukerne på grunn av opprettholdt konkurranse utgjør 7 milliarder kroner.»

Jeg skal la rapporten tale for seg. Den er tilgjengelig [på våre nettsider](#).

En annen påstand er at Norwegian selv over tid har påført seg stor gjeld og økonomiske problemer. Det er ingen tvil om at selskapet har hatt finansielle utfordringer, mye knyttet til problemene med Dreamliner-flyene, Rolls Royce-motorene og MAX- utfordringene. Årsaker til side; Norwegian har de siste halvannet til to årene jobbet knallhardt for å komme over problemene. Selskapet har gjennomført en rekke kraftige kostnadskutt internt, salg av alle aksjer i Bank Norwegian, salg av et betydelig antall fly, kraftige rutekutt utenfor Norge og ny kapitaltilførsel fra eierne.

Arbeidet hadde gitt resultater. Rett før koronakrisen inntraff, midt i februar måned, kunne vi opplyse markedet om at 2020 lå an til overskudd. Takket være mange billettbestillinger ville denne sommeren bli den beste i selskapets historie. Først når kundene reiser får flyselskapet utbetalt pengene fra kortselskapene. Norwegian har hele 11 milliarder kroner «innlåst» hvor flere milliarder ville blitt utløst i høysesongen i sommer. Men dette satte koronakrisen en stopper for.

Men hva med Norge i den internasjonale ekspansjonen? Selv med kraftig reduksjon i kapasiteten og massive rutekutt, hele 70 ruter gjennom 2019, hadde Norwegian skjermet Norge. De skandinaviske langdistanserutene fra Stockholm og København ble kuttet, mens de norske rutene ble opprettholdt. Strategien har vært å gjøre Oslo lufthavn til et trafikknutepunkt for langdistansevirksomheten. I 2019 transporterte Norwegian 5,7 millioner mennesker på innenriksnettet som strekker seg fra Kristiansand i sør til Svalbard i nord, og sørget dermed for å opprettholde kritisk infrastruktur i vårt langstrakte land der vi er avhengige av luftfarten for å få samfunnet til å gå rundt.

Sommeren 2020 var Norge det eneste markedet hvor antall fly også på kortdistanse skulle øke, noe som betyr flere arbeidsplasser både i Norwegian og ikke minst i tilknyttede virksomheter i hele landet. Tall for 2019 viser at Norwegian 1, 5 millioner reisende fra utlandet bidro til en verdiskaping i størrelsesorden 18 milliarder kroner og 24 000 arbeidsplasser fordelt i hele landet, hvor reiseliv og turisme selvsagt utgjør en betydelig del.

Hva de neste ukene bringer, vet vi ikke. Det vi imidlertid vet er at vår konkurrent SAS har fått tilsagn om til sammen 4,5 milliarder i krisehjelp fra Norge, Sverige og Danmark.. Tre stater stiller opp for SAS. For Norwegian er situasjonen en annen. Vi har fått en låneramme på 3 milliarder kroner i Norge som vi selvsagt er takknemlig for. Vi arbeider dag og natt for å oppfylle de svært krevende vilkårene satt av norske myndigheter.

I Sverige, hvor Norwegian også har en stor virksomhet og et fullverdig flyselskap, ble vilkårene for krisehjelp plutselig endret, slik at Norwegian skulle falle utenfor. Tilsvarende krav om «hovedkontor» er ikke satt i Norge, for svenske selskaper. I Danmark er mulighetene heller ikke store for Norwegian.

Mange har kommet til meg og påpekt det høyst urimelige og konkurransevridende i at Norwegian blir stilt overfor helt andre vilkår og krav enn vår største konkurrent. Begge selskaper utgjør en bærebjelke i skandinavisk luftfart som sikrer infrastruktur og sunn konkurranse. Skulle Norwegian forsvinne fra markedet er det å betrakte som en rød løper for Ryanair, som vil skumme fløten og betjene de mest lukrative rutene, med distriktene som de store taperne.

Med dette som bakteppe håper jeg norske politikere gjøre kloke valg også fremover.

Konsernsjef Jacob Schram.

Norwegian er et av de største lavprisselskapene i verden med over 36 millioner reisende i 2019. I dag opererer Norwegian over 500 ruter til mer enn 150 destinasjoner i Europa, Nord-Afrika, Midtøsten, Thailand, USA og Sør-Amerika. Norwegian har en flyflåte på rundt 160 fly og er blant de mest moderne og miljøvennlige flyselskapene i verden. Norwegian har for andre

gang blitt kåret til det mest miljøvennlige transatlantiske flyselskapet av [The International Council on Clean Transportation \(ICCT\)](#). De siste fem årene har Norwegian blitt kåret til verdens beste lavprisselskap på langdistanseruter, ifølge flypassasjerer som har stemt i anerkjente SkyTrax World Airline Awards. Norwegian også blitt kåret til Europas beste lavprisselskap av SkyTrax seks ganger. Norwegian har rundt 11 000 dedikerte medarbeidere.

Følg Norwegian på [Facebook](#), [Twitter](#), [Instagram](#), [LinkedIn](#) og [YouTube](#).

Kontaktpersoner



Kun for journalister

Pressekontakt

Pressekontaktene kan ikke svare på kundehenvendelser

press@norwegian.com

815 11 816



Eline Hyggen Skari

Pressekontakt

Pressesjef

eline.hyggen.skari@norwegian.com

+47 92 42 77 19



Esben Tuman

Pressekontakt

Kommunikasjonsdirektør

esben.tuman@norwegian.com

+47 90 50 84 00