

*Kari-Anne Hovland og Åse Nossum*

**Flyreiser i konsumprisindeksen**

# Notater



# Innhold

<b>1. INNLEDNING.....</b>	<b>3</b>
<b>2. GRUNNLAGET FOR NY METODE .....</b>	<b>4</b>
2.1 REPRESENTANTVARER .....	4
2.1.1 <i>Billettype</i> .....	4
2.1.2 <i>Strekning</i> .....	4
2.2 DATAFANGST.....	5
2.2.1 <i>Hyppighet</i> .....	6
2.2.2 <i>Regionale forhold</i> .....	6
<b>3. BESKRIVELSE AV NY METODE .....</b>	<b>7</b>
3.1 POPULASJON - UTVALG.....	7
3.2 VALG AV REPRESENTANTVARER.....	8
3.2.1 <i>Strekninger i representantvareutvalget</i> .....	8
3.2.2 <i>Billettper i representantvareutvalget</i> .....	9
3.3 VEKTER .....	9
<b>4. REVISJON OG BEREGNING .....</b>	<b>11</b>
4.1 REVISJON.....	11
4.2 BEREGNING .....	11
4.3 FEILKILDER.....	12
<b>5. LITTERATUR .....</b>	<b>13</b>
<b>6. VEDLEGG .....</b>	<b>15</b>

# 1. INNLEDNING

Konsummønstre og markedsforhold forandres over tid, og konsumprisindeksene må derfor revideres med jevne mellomrom. Dette notatet beskriver hvordan private husholdningers utgifter til flyreiser behandles i KPI/ HKPI, og hvilke endringer som er aktuelle for å heve kvaliteten.

I tillegg til den nasjonale konsumprisindeksen publiserer Statistisk sentralbyrå en harmonisert konsumprisindeks (HKPI). Formålet med den nasjonale konsumprisindeksen (KPI) er å måle den prisutviklingen en gjennomsnittlig privat husholdning står overfor. Den harmoniserte konsumprisindeksen har primært til hensikt å danne basis for å sammenligne prisutviklingen mellom land. De to indeksene bygger i stor grad på samme materiale.

Dette notatet inngår som en del av arbeidet med å vurdere delundersøkelsene som inngår i begge konsumprisindeksene. Formålet med notatet er å beskrive omleggingen av delundersøkelsen. Hensynet til internasjonale krav er en av årsakene til omlegging av delundersøkelser i konsumprisindeksen. Dessuten er det fra seksjonens side ønskelig å bedre kvaliteten, begrense ressurskrevende delundersøkelser og prioritere månedsbasert prisinnsamling.

I kapittel 2 beskrives grunnlaget for ny metode. Kapittel 3 behandler populasjon og utvalg, og gir forslag til representantvarer og kapittel 4 viser beregningsmetode.

## 2. GRUNNLAGET FOR NY METODE

Privat konsum defineres i KPI som forbruk i Norge av private konsumenter bosatt i Norge. Alternative populasjonsbegreper er forbruk til private konsumenter bosatt i Norge uavhengig av hvor forbruket skjer, eller konsum i Norge uavhengig av forbrukers bosted. I den harmoniserte konsumprisindeksen er ikke populasjonsbegrep entydig definert, men det er åpnet for bruk av «domestic concept». Det innebærer at utlendingers private konsum i Norge skal inkluderes, men fastboende konsumenters private konsum i utlandet skal utelukkes. Konsumprisindeksene omfatter bare private konsumenter og forretningsreisende utelukkes derfor fra analysen.

Endret konsummønster og markedsstruktur er noe av grunnen til at dagens indeks ikke gjenspeiler husholdningenes utgifter godt nok. Reismønsteret til private konsumenter har endret seg, man reiser mer og lengre. De fleste private konsumenter reiser på rabattbillett og slike billetter må derfor inkluderes i indeksen. I tillegg kommer hensynet til økt antall aktører på markedet og utvidet rutenett som fører til endrede markedsforhold.

### 2.1 Representantvarer

Representantvarene er i dag definert ved normalpris på en spesifisert strekning og en gitt tid på døgnet. Tid på døgnet påvirker ikke prisen (og dermed ikke prisendringer) og er derfor en unødvendig variabel. Billettype er den faktoren som påvirker prisen som konsumenten betaler i størst grad, men også flyselskap og strekning har innvirkning på prisen. Ved endret reismønster vil gjennomsnittlig pris som konsumenten betaler endres, med hensyn på disse faktorene.

Ved revidering av representantvareutvalget er derfor følgende tre dimensjoner viktige; flyselskap, strekning og billettype. Disse tre faktorene velges ut og kombineres på en slik måte at de representerer private husholdningers utgifter på en tilfredsstillende måte. Det er spesielt viktig at valg av strekning gjøres på en måte som tar hensyn til regionale forhold, konkurransen i markedet og avgifter.

Strekning \* billettype vil egentlig være det mest ensartede produkt. Problemet med å operere med slike representantvarer er at vi med kun 3 flyselskap oppnår for få prisobservasjoner. Vi velger derfor å definere strekning som representantvare, og antar at det eksisterer 5 prisvarianter (=billettype) fra 3 flyselskaper, noe som gir maksimalt 15 prisobservasjoner per representantvare.

#### 2.1.1 Billettype

Rabattbilletter kommer sannsynligvis til å få en økende betydning i markedet for flybilletter. Luftfartsverket mener utviklingen vil gå i samme retning som i USA, hvor 90 prosent av de reisende reiser med rabattbillett. Det er likevel en fordel å samle inn normalpriser for å fange opp prisendringer på rabattbilletter som er en fast andel av normalpris. Endringen i normalprisen vil da gjenspeile endringen i rabattprisene, så lenge forholdet mellom de to billettene er konstante. Ved prisinnsamling er det derfor viktig å få bekreftet at dette forholdet er det samme som ved forrige prisinnsamling.

#### 2.1.2 Strekning

Utvalget av flyruter kan trekkes tilfeldig eller plukkes ut etter skjønn. Strata er definert ut fra passasjerbelegg, regionale forhold, konkurranseforhold, andelen private passasjerer, avgifter og flyselskaper. Når strata er så detaljert og komplekse synes valg av ruter fra de oppgitte strata basert på «skjønn» som en fornuftig utvalgelsesmetode i denne sammenhengen.

Bare privat konsum skal innlemmes og strekninger med høy andel private reisende bør derfor prioriteres. Datamaterialet fra Luftfartsverket sorterer ikke på strekning og reises formål samtidig. Med utgangspunkt i dette materialet kan det derfor ikke trekkes noen konklusjoner om andelen private rei-

sende på gitte strekninger. Andelen private reisende på de enkelte strekningene antas derfor som like stor som andelen totalt reisende.

Både ruter med og uten transportavgift er representert slik at bakgrunnen for prisendringer lettere kan identifiseres. For å fange opp eventuelle endringer i avgifter på flyruter som konkurrerer med tog, inkluderes både ruter med og uten konkurranse fra tog. I tillegg er både ruter med og uten konkurranse mellom flyselskaper representert. Dette fanger opp en eventuell ulik prisutvikling med bakgrunn i konkurranseforholdet mellom selskapene. Strekningene velges slik at alle de største flyselskapene er representert i utvalget. Prisutviklingen på flygninger ved sekundærruteflyplasser følger nødvendigvis ikke samme utvikling som ved stamruteflyplasser. Begge typer flyplasser innlemmes derfor i representantvareutvalget.

Oslo lufthavn Gardermoen er den flyplassen som har flest flygninger og passasjerer, og kapasiteten økte kraftig etter at Fornebu ble nedlagt. Gardermoen er det største knutepunktet i det norske rutenettet, og flygningene på denne flyplassen inkluderes uavhengig av lokalisering.

I følge Luftfartsverkets materialet reiser omtrent like mange passasjerer i hver retninger på en rute. Retningen på reisen påvirker ikke prisen. Ved definisjonen av representantvarer skilles det ikke på en reise fra *A* til *B* og en reise fra *B* til *A*. Prisen påvirkes derimot av om reisen er en enkeltreise eller tur/returreise.

Det er naturlig å inkludere alle flyselskapene som trafikkerer en strekning. For det innenlandske markedet gjelder dette i stor grad SAS, Braathens og Widerøe. De andre nasjonale flyselskapene som flyr innenlands er små og utelukkes derfor fra utvalget.

På de internasjonale strekningene har vi valgt å bare benytte oss av SAS. Dette på grunn av at Braathens ikke har internasjonale priser tilgjengelige på Internett, og fordi vi mener at SAS gir godt nok prisgrunnlag.

## 2.2 Datafangst

Det eksisterer ingen database hvor priser på flyreiser enkelt kan hentes fra. Innsamling av data må derfor gjøres spesielt for KPI og HKPI, direkte fra flyselskapene, via reisebyrå eller Internett. Internasjonalt er det krav om å fange opp prisendringer månedlig. Stor hyppighet på prisinnsamlingen gir stor belastningen på oppdragsgiver, men høy detaljeringsgrad på indeksen. Det anbefales derfor månedlig innsamlingen via flyselskapene og/ eller Internett.

Prisbegrepet i konsumprisindeksen er definert som faktiske utsalgspriser på varer og tjenester som etterspørres av private konsumenter. Prismaterialet i undersøkelsen omfatter derfor flypriser inkludert skatter og avgifter.

For SAS og Widerøe er dette en postal undersøkelser, men de har sannsynligvis alle prisene på data og vi åpner for å levere data elektronisk. Et utvidet samarbeid om prisinnsamling vil være en fordel for begge parter. Grunnen til at undersøkelsen er postal for SAS og Widerøe, er at Internett ikke kan benyttes som kilde. Etter at de ble med i hovedundersøkelsen har opplegget fungert bra.

Braathens har priser på flygninger innenlands tilgjengelige på Internett. Det er viktig at prisene som gjelder per den 15. innhentes tidlig i måneden. Dette fordi jo nærmere den 15. en kommer - jo flere billetter blir utsolgt, spesielt da de billigste billettene, og da er ikke prisene tilgjengelige lenger. Prisene finnes på denne adressen: <http://www.braathens.no>.

Fordelen med Internett er at en til en hver tid har mulighet til å holde seg oppdatert.

Prisene samles inn per den 15. i måneden, etter vanlig praksis. De fleste typer billetter kan benyttes på alle ukedager, det er antall billetter som varierer og ikke kjøpedag. Problemet med spesielle tilbud på noen ukedager kan vi derfor se bort fra. Det er ikke tatt hensyn til sesongvariasjoner i markedet for flyreiser ved beregning av konsumprisindeksene.

### **2.2.1 Hyppighet**

Prisene samles inn månedlig. Innhenting av flypriser med større intervall fanger ikke opp sesonger og endringen fra måned til måned på en tilfredsstillende måte. Flyselskapene har store menykostnader ved endring i pris og endrer derfor ikke prisene mange ganger i året. En av fordelene med kvartalsvis innsamling i forhold til månedlig innsamling er mindre byrde for oppgavegivere, men dette avveies mot korttidsegenskapene for konsumprisindeksen(e) hvor månedlig innsamling vil gjenspeile endring i prisen den måneden som prisendringen virkelig skjedde og «lag» utebli. Også i internasjonal sammenheng er det ønskelig med månedlig innsamling.

### **2.2.2 Regionale forhold**

Et formål med omlegging av datafangstrutinene og utvalg av representantvarer er blant annet å bedre kvaliteten slik at en i framtiden kan innføre regionale prisindekser. Hvordan eventuelle regionale tall skal regnes ut for flyreiser vil avhenge av hvordan populasjonen i en region defineres. Skal KPI måle prisutvikling i en region uavhengig av hvem som konsumerer varen/ tjenesten eller prisutviklingen som innbyggerene i regionen står overfor? (Jfr. domestic vs. resident concept) Innbyggerene i en region konsumerer varer og tjenester fra flere regioner og resultatene av beregningene for KPI kan blir forskjellige avhengig av valg av definisjon. For flyreiser vil dette dreie seg om valget mellom prisutviklingen på flyreiser konsumert i regionen vs. flyreiser konsumert av befolkningen i regionen.

### 3. BESKRIVELSE AV NY METODE

Dette kapittelet behandler populasjon og utvalg, samt konkrete forslag til representantvarer og vekter som kan brukes i utregningen av en prisindeks for flyreiser.

#### 3.1 Populasjon - utvalg

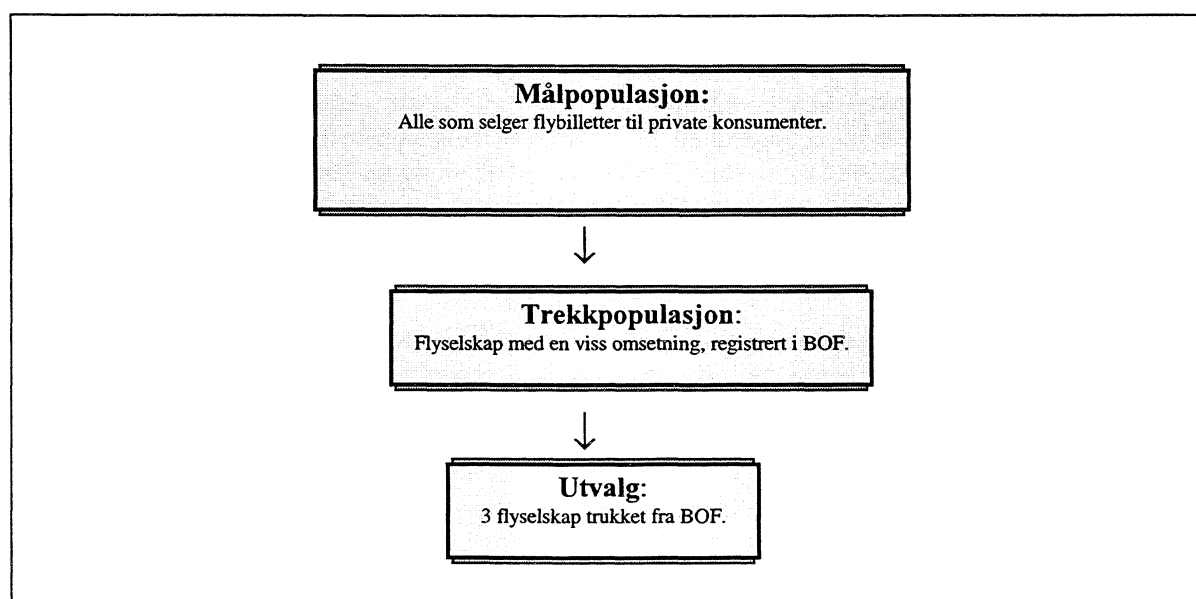
Konsumprisindeksen er en indikator for levekostnadsutviklingen for private husholdninger i Norge. Populasjonen er derfor samtlige private husholdninger i Norge. Prisdata til konsumprisindeksen innhentes, med unntak for husleieundersøkelsen, fra leverandøren av varer og tjenester til private husholdninger. Dette gjør det mulig å gjennomføre undersøkelsen med betydelig mindre ressursbruk.

Vektene i HKPI og KPI beregnes på grunnlag av resultatene fra Forbruksundersøkelsen. Dette innebærer at utenlandske turistenes konsum i Norge ikke er inkludert i beregningene. For KPI vil denne metoden dekke hele populasjonen. I HKPI har man vedtatt at utlendingers private konsum i Norge skal inkluderes, men norske konsumenters private konsum i utlandet skal utelukkes fra beregningene (domestic concept).

I utgangspunktet må prisforskjellene mellom utenlandske og norske flypassasjerer fanges opp for å ta hensyn til de ulike populasjonsdefinisjonene. I følge SAS avhenger ikke prisen på flybilletter av passasjerens nasjonalitet eller bosted, men reiser med utgangspunkt i utlandet kan bli billigere ved å kjøpe billetten utenfor Norge. De ulike rabattordningene skiller heller ikke på passasjerens nasjonalitet eller bosted, så nordmenn og utlendinger kan kjøpe samme type billetter. På bakgrunn av dette antas samme populasjonen ved datafangst til KPI og HKPI å være tilstrekkelig sammenfallende for ensartet behandling.

Målpopulasjonen er den populasjonen som utvalget skal trekke slutninger fra. I denne sammenhengen blir målpopulasjonen de som selger flybilletter til private konsumenter. Trekkpopulasjonen er den populasjonen som utvalget skal trekkes fra, i dette tilfelle flyselskaper i Bedrifts- og foretaksregisteret (BOF) med en viss omsetning. Utvalget er det sett med enheter som velges ut for selve undersøkelsen.

Figur: Populasjon



Situasjonsuttak fra BOF viser at Nace 62.100, rutflyging, gir en populasjon på 97 flyselskaper. Alle disse er ikke aktuelle, og det ble således foretatt en totaltelling av skandinaviske flyselskap som trafikkerer de utvalgte strekningene. SAS, Braathens og Widerøe ble valgt.

De andre nasjonale flyselskapene som flyr innenlands er så små at de utelukkes av den grunn.

### **3.2 Valg av representantvarer**

For å unngå representantvarer som er vanskelige å følge over tid utelates rabattspesifikasjonen. I stedet for rabatttype kan billigste eller mest solgte alternativ oppgis. F.eks. billigste eller mest solgte alternativ på en gitt strekning for en familie. Ved bruk av billigste alternativ alene vil spesialtilbud som bare gjelder et lite antall billetter og få konsumenter i et begrenset tidsrom, representere prisendringen for alle typer billetter. I tillegg avhenger prisen av varigheten på reisen og det er viktig å spesifisere om passasjerene er borte natt mellom lørdag og søndag. Ved bruk av billigste alternativ alene vil ikke varen som observeres være den samme gjennom året, og prisutviklingen vil få en «knekk» den aktuelle måneden. Billigste alternativ anbefales derfor ikke som representantvare alene. En kombinasjon av billigste alternativ og spesifiserte rabatttyper anbefales siden nye og mye brukte rabatter vil fanges opp, i tillegg til de tradisjonelle rabattordningene.

Representantvarene defineres ut fra flyselskap, strekninger og billettertyper. Av naturlige årsaker kan ikke alle strekninger og billettertyper inngå.

Ved definering av representantvarer og tjenester for å måle prisutvikling er det viktig å spesifisere varene på en entydig måte. Oppgavegivere må ha klare retningslinjer å gå etter, men overspesifisering kan erfaringsmessig føre til frafall i tidsseriene. Riktig spesifisering av representantvarene er derfor en sentral oppgave ved revidering av metoden.

Ved å ta utgangspunkt i strekning, flyselskap og billettertype vil hoveddimensjonene bli dekket. Strekninger velges ut fra regionale forhold, konkurransemessige forhold, passasjerbelegg, flyplasser, avgifter og flyselskaper. Alle flyselskaper med daglige avganger på en strekning inkluderes i representantvarene sammen med flere typer billetter. Det er viktig å fange opp prisendringer på rabattbilletter siden de fleste private passasjerer reiser med rabatt. De vanligste rabatttypene inkluderes sammen med billigste alternativ for en spesifisert gruppe.

#### **3.2.1 Strekninger i representantvareutvalget**

8 av 183 nasjonale strekninger er valgt ut og er beskrevet i tabellen på neste side. To internasjonale strekninger er også plukket ut. Denne kombinasjonen av strekninger gir god geografisk dekning, i tillegg til at flere typer flyplasser og flyselskaper er representert. De ulike konkurransemessige forholdene er representert og alle strekningene har godt passasjerbelegg tatt i betraktning at de tilfredsstillende andre kriteriene.

Rutene som betjener Norges største byer har flest passasjerer og er inkludert i utvalget. På disse rutene er mange av passasjerene arbeidsreisende, men andelen med private reisende er også relativt stor.



Tabell: Nasjonale strekninger i definisjonen av representantvarer.

	SAS	BU	WF	Stamrute- flyplass	Sekundærrute- flyplass
Oslo - Bergen	x	x		x	
Oslo - Trondheim	x	x		x	
Oslo - Florø			x	x	x
Oslo - Ålesund		x		x	
Oslo - Tromsø	x	x		x	
Trondheim - Bodø	x	x	x	x	
Bodø - Tromsø	x	x	x	x	
Tromsø - Alta	x		x	x	

Kilde: Flyruter i Norge

De internasjonale rutene som har flest passasjerer er Oslo - London, Oslo - Stockholm og Oslo - København. Ruten Oslo - London inngår i konsumgruppen selskapsreiser fordi en stor del av passasjerene har inkludert hotell. På bakgrunn av dette utelukkes ruten Oslo - London som representantvare i denne konsumgruppen. Utenlandske flyselskaper etablerer flygninger fra Norge til London og antall passasjerer ventes å øke. Strekingen Torp - London kan derfor være aktuell å inkludere i vareutvalget på et senere tidspunkt. De to internasjonale strekningene som inkluderes er Oslo - Stockholm og Oslo - København.

Andre strekninger utenlands som kunne være aktuelle er Oslo - Malaga og Oslo - Alicante. Rutene fanger opp private reiser til feriehus i Spania. Strekningene er lite relevante i denne sammenhengen siden de er inkludert i konsumgruppen «selskapsreiser», men da med hotellopphold inkludert i prisen.

### 3.2.2 Billettyper i representantvareutvalget

Som nevnt tidligere er det viktig å fange opp prisendringene på rabattbilletter siden private konsumenter i stor grad reiser på rabattbillett. Følgende billettyper inkluderes i undersøkelsen:

- Normalpris
- Minipris
- Back/ Jackpot, eller tilsvarende
- Billigste alternativ for en voksen
- Billigste alternativ for en familie på to voksne ett barn.

Billettypene normalpris, minipris og Back/ Jackpot er valgt ut fordi de er felles for de største flyselskapene, har eksistert en stund og er dermed etablert i markedet. I tillegg inkluderes billigste alternativ for en voksen, og familie på to voksne og ett barn for å fange opp andre billettyper som kampanjetilbud.

### 3.3 Vekter

Flyselskapene vektet ut fra andelen av total trafikk innenlands som betjenes av de respektive selskapene. De to strekningene utenlands får vekter etter hvor stor andel selskapene har på de respektive strekningene. Denne andelen måles ut fra antall passasjerer.

Rabatttype veies etter hvor mange private passasjerer som kjøper de ulike billettene. Fordelingen av passasjerer som reiser på de ulike rabattbillettene er usikker. Luftfartsverket har ikke noe materiale på hvordan passasjerene fordeler seg på de ulike tilbudene av rabatter. Flyselskapene har opplysninger om fordeling av reisende på ulike typer rabatter og for å få korrekte tall er de største flyselskapene kontaktet. Resultatet følger vedlagt.

Strekningene får vekter etter hvor stor andel selskapene har på de respektive strekningene. Denne andelen kan måles ut fra kilometer fløyet, antall passasjerer eller passasjerkilometer (antall passasjerer multiplisert med den strekning i kilometer som disse flys). I beregninger til konsumprisindeksene brukes antall passasjerer. Slike opplysninger kan fås fra Luftfartsverket eller fra flyselskapene. Bruken av denne typer vekter gir de selskapene som trafikkerer få strekninger liten vekt. Utelatelsen av små selskaper er dermed av liten betydning. Private konsumenter har et reisemønster som tilsier høyere frekvens i forbindelse med sommerferie, juleferie og påskeferie. Så lenge det ikke kommer nye billettyper på markedet p.g.a. sesonger tar vi ikke hensyn til den økte mengden private passasjerer.

Hvis det er de samme type billetter som selges hele året, men til en annen pris om sommeren er det sesongvariasjoner i det eksisterende utvalget. Selges det derimot spesielle billetter om sommeren kan det tolkes som en ny vare og må behandles deretter.

Flyselskapene reklamerer ofte med billige billetter om sommeren. Hvis disse billettypene er ulike de billettene som tilbys resten av året defineres de som en egen vare som bare er på markedet i en viss periode. En løsning er å imputere priser når de ikke er tilgjengelige, et annet alternativ er å sesongjustere vektene.

I følge SAS er det ikke andre sesongvariasjoner enn spesielle tilbud om sommeren. I tillegg varierer antall passasjerer i løpet av året og når en topp ved jul og påske. De sommertilbudene Braathens og SAS hadde sommeren 1998 er samme type billetter som tilbys resten av året, men med mindre endringer i rabattkriteriene. Disse prisene eksisterer hele året og kan derfor behandles på lik linje med andre priser.

## 4. REVISJON OG BEREKNING

### 4.1 Revisjon

Rapporterte tall registreres ved seksjon for dataregistrering. Deretter revideres prismaterialet med tanke på feil i dataregistrering og kvalitetsendringer. Ved frafall blir priser imputert ved bruk av kjente statistiske metoder.

Kvalitetsendringer oppstår når nye varianter av et produkt erstatter den gamle varianten. Antar vi at den nye varianten er et nært substitutt til den gamle varianten og at mindre enn én enhet av den nye varianten gir samme nytte som én enhet av den gamle varianten, har det skjedd en kvalitetsforbedring.

Dersom tjenesten anses å være av samme kvalitet vil den nye prisobservasjonen gå ukorrigert inn i beregningene av prisindeksen for flyreiser. Ved en eventuell kvalitetsendring forutsetter revisjonsmedarbeideren at hele prisforskjellen utgjør kvalitetsforskjellen, ettersom det ikke benyttes noen metode for å tallfeste kvalitetsendringen.

### 4.2 Beregning

I dagens KPI anvendes et aritmetisk gjennomsnitt av prisene. Alternative beregningsmetoder er geometrisk gjennomsnitt. Bruk av geometrisk gjennomsnitt er anbefalt internasjonalt, og det innføres i KPI fra september 1999. Geometrisk gjennomsnitt antas å fange opp endringer i forbruksmønsteret ved relative prisforskjeller på en bedre måte enn aritmetisk gjennomsnitt. I KPI ønsker vi å fange opp substitusjon mellom produkter av tilnærmet lik kvalitet. Gitt våre representantvarer som kan forekomme i ulike prisvarianter (=billettyper) og som strengt tatt ikke er sammenlignbare i kvalitet, vil vi benytte aritmetisk gjennomsnitt i beregning av indeks for flyreiser. Laspeyres metode benyttes ved aggregering av indeksene.

Som nevnt i kap 2.1 er strekning definert som representantvare.

Indeks for flyreiser fremkommer ved:

$$I_{t,o} = 100 * \sum_{i=1}^8 w_i * \frac{\sum_{s=1}^S p_s^t}{\sum_{s=1}^S p_s^0}$$

i : 1 - 8 (strekninger)

S : Populasjon prisobservasjoner for hver strekning hvor populasjon omfatter billettype og flyselskap

$w_i$  : andelen av passasjerer som reiser på strekning i.

$p_s^t$  : prisen på innenlands strekning i på tidspunkt t.

$p_s^0$  : prisen på innenlands strekning i på tidspunkt 0, basisprisen.

Langtidsindeks for periode (0,t) blir uttrykt på denne måten:

$$I_{o,t} = I_{0,t} * \frac{I_{1,2}}{100} * \frac{I_{2,3}}{100} * \dots * \frac{I_{t-1,t}}{100}$$

### 4.3 Feilkilder

Den foreslåtte metoden fanger ikke opp et eventuelt endret volum i antall private reisende, antall flyruter, antall flyavganger og antall rabattmuligheter. Antall private reisende øker rundt jul og påske, men denne endringen fanger ikke metoden opp. Skjulte prisendringer som forandring i kriteriene for rabatt fanges heller ikke opp av metoden. Utelukkelse av substitusjoner mellom ulike reisemåter, og mellom billettyper er en annen svakhet ved metoden.

Reiser med flybytte er ikke inkludert i datamaterialet fra Luftfartsverket og materialet fanger derfor ikke opp alle strekninger like godt. På de internasjonale rutene inkluderes ikke transittpassasjerer med mellomlanding på en av flyplassene. I tillegg skiller ikke data på forretningsreisende og private reisende. Kvalitetsendringer som bedre service på flyturen fanges heller ikke opp. Tross i disse svakhetene er datamaterialet fra Luftfartsverket det beste materiale som er tilgjengelig.

## 5. Litteratur

Bhattacharyya G. K. og Johnson R. A. (1977): *Statistical Concepts and Methods*, John Wiley & Sons.

Braathens (1997/98): *Tidtabell*, Braathens.

Bråten, A. (1996): *Populasjon og utvalg - konsumprisindeksen*, Notater, Statistisk sentralbyrå.

Luffartsverket: *Diverse statistikk utgitt av Luffartsverket*, Oslo.

Munthe P. (1988): *Sirkulasjon, inntekt og økonomisk vekst*, Universitetsforlaget, Oslo.

SAS (1997): *Travel Book*, SAS, Oslo.

SAS, Widerøe, Braathens, Coast Air (1997): *Flyruter i Norge*, Oslo.

Statistisk sentralbyrå (1991) : *Konsumprisindeksen*, Rapport 91/8, Statistisk sentralbyrå.

Statistisk sentralbyrå (1994) : *Standard for næringsgruppering*, Norges offisielle statistikk, Statistisk sentralbyrå, Oslo - Kongsvinger.



## 6. VEDLEGG

<b>1. MARKEDET FOR FLYREISER I DAG.....</b>	<b>17</b>
1.1 FLYSELSKAPER.....	17
1.2 RUTER.....	17
1.2.1 Rutenettet i Norge.....	17
1.2.2 Internasjonale ruter.....	17
1.3 RABATTER.....	18
1.3.1 Rabattordningene i dag.....	18
1.3.2 Bonuskort.....	18
1.4 SESONGVARIASJONER.....	19
1.5 SKATTER OG AVGIFTER.....	19
1.6 KLASSER.....	19
1.7 EKSISTERENDE MATERIALE.....	19
<b>2. DAGENS METODE I KPI.....</b>	<b>21</b>
2.1 GRUPPERING.....	21
2.2 REPRESENTANTVARER I DAG.....	21
2.3 INNSAMLING AV PRISER I DAG.....	21
2.4 VEKTER OG POPULASJON.....	21
<b>3. RESULTAT AV UNDERSØKELSE HOS FLYSELSKAPENE.....</b>	<b>23</b>
3.1 TOTALT ANTALL PRIVATE PASSASJERER - INNEN NORGE, 1998.....	23
3.2 TOTALT ANTALL PRIVATE PASSASJERER - MELLOM OSLO OG STOCKHOLM, 1998.....	23
3.3 TOTALT ANTALL PRIVATE PASSASJERER - MELLOM OSLO OG KØBENHAVN, 1998.....	23
<b>4. SKJEMA OG VEILEDNING TIL SAS OG WIDERØE, SAMT EKSEMPEL PÅ SKJEMA FOR INNSAMLING AV PRISER VIA INTERNET.....</b>	<b>25</b>
<b>5. TALL FRA LUFTFARTSVERKET.....</b>	<b>35</b>





## Vedlegg 1

### 1. MARKEDET FOR FLYREISER I DAG

Nedenfor følger en beskrivelse av markedet for flyreiser i dag. De fleste av opplysningene er hentet direkte fra flyselskapene, men Luftfartsverket har også bidratt med informasjon.

#### 1.1 Flyselskaper

De store aktørene på det norske luftfartsmarkedet er i dag SAS, Braathens og Widerøe. I tillegg opererer noen mindre selskaper som Teddy Air og Coast Air på spesielle strekninger, ofte uten konkurranse. Alle de største selskapene flyr både nasjonale og internasjonale ruter.

#### 1.2 Ruter

Rutenettet deles inn i innenlandske ruter og internasjonale ruter.

##### 1.2.1 Rutenettet i Norge

Innen Norge er det totalt 183 strekninger som har flere enn 50 passasjerer i året en av veiene. Luftfartsverket har delt rutenettet i Norge inn i stamruter og sekundærruter. En stamrute er flygninger mellom to stamruteflyplasser. Stamruteflyplasser har rullebane med en viss lengde, lengre enn sekundærruteflyplassene. Disse flyplassene kan derfor ta i mot større fly, og fortrinnsvis SAS- og Braathens-maskiner. En sekundærruteflyplass er mindre enn en stamruteflyplass. Widerøe er den største aktøren på sekundærrutene.

##### Flyplasser med anløp av stamruter i Norge

- Oslo (Gardermoen)
- Kristiansand (Kjevik)
- Stavanger (Sola)
- Haugesund (Karmøy)
- Bergen (Flesland)
- Ålesund (Vigra)
- Molde (Årø)
- Kristiansund (Kvernberget)
- Røros
- Trondheim (Værnes)
- Bodø
- Harstad/Narvik (Evenes)
- Bardufoss
- Tromsø
- Alta
- Banak (Lakselv)
- Kirkenes (Høybukta)
- Svalbard (Longyearbyen)

##### 1.2.2 Internasjonale ruter

De internasjonale rutene i Norge med flest passasjerer er flygningene med utgangspunkt i Oslo til/fra London, Stockholm og København. Av disse tre er det Oslo - London - Oslo som har flest passasjerer, lavest priser og størst utvalg i rabatter. SAS har tradisjonelt hatt monopol på rutene mellom Oslo og Stockholm/København. Men Braathens har etablert seg på ruten Oslo - Stockholm - Oslo og det var noe av grunnen til de relativt lave prisene. I fremtiden kan antall aktører på disse strekningene øke.

##### Internasjonale ruter som trafikkeres av både Braathens og SAS

- Oslo - Billund
- Oslo - Stockholm
- Oslo - Newcastle
- Oslo - Roma
- Oslo/Bergen/Stavanger - London
- Oslo - Alicante
- Oslo - Malaga
- Oslo - Gøteborg

I tillegg flyr både Braathens og Widerøe direkte til Murmansk, men ikke fra samme flyplass. SAS og Widerøe flyr til Berlin. Widerøe flyr direkte, men SAS flyr via København. Color Air flyr også til Alicante.

## 1.3 Rabatter

Det eksisterer en stor mengde rabattordninger og rabattjungelen blir stadig mer omfattende, både i antall og betegnelse. De fleste passasjerer på privat reise i Norge kjøper rabattbillett, men også forretningsreisende reiser på rabattbillett. Ifølge Braathens benytter forretningsreisende seg i dag i stor grad av rabattbilletter.

Etter at hovedflyplassen ble flyttet til Gardermoen, økte både kapasiteten og konkurransen, og dermed økte antall flygninger. Det blir sannsynligvis lettere å få tak i rabattbilletter, og dette blir understreket ved at flyselskapene mener det er vanskelig å øke salget av fullprisbilletter.

### 1.3.1 Rabattordningene i dag

I dagens marked for flyreiser eksisterer det en stor mengde ulike rabatter. Nedenfor følger en oversikt over hovedtypene av rabatter i 1998.

#### Innenlands: Rabatter som beregnes som procenter av normalpris

- Barn, Honnør, Familie (50 prosent av normalpris)
- Midipris (75 prosent av tur/retur normalpris)
- Minipris (ca. 60 prosent av normalpris)
- Minipris ledsager (ca. 35 prosent av tur/retur normalpris)

#### Innenlands: Rabatter som er uavhengig av normalpris

- Senior Citizen / Honnør
- Apex (Bare internasjonale ruter)
- Jackpot<sup>1</sup> (SAS) og Back (BU)<sup>2</sup>
- Budsjettbilletten (BU)
- Studentpris
- Enveislavpris
- Idrettspris (BU) og SAS Sport
- Superhaik («stand-by»), faste sonepriser

#### Utenlands: Rabatter til Braathens

- Braathens Lite Special Return Fare
- Familie, barn 2-11 år, barn under 2 år
- Braathens Budget Fare
- Super Saver (til London)
- Super Apex, Billy (tur/retur)
- Super Apex Plus (tur/retur)
- Apex Plus (til Murmansk)
- Pex<sup>3</sup> (tur/retur)
- Weekend Super Pex (tur/retur)
- Ungdomsbillett

I tillegg er det redusert pris for tilslutningsfly.

Flyselskapenes tilbud og rabatter gjelder kun et begrenset antall billetter på de fleste flyavganger. Rabatttyper som budsjettbilletten, travelpass og billetter med kvantumsrabatt er beregnet på forretningsreisende og er derfor ikke aktuelle rabatter i denne sammenheng.

Reise en vei på normalpris koster halvparten av prisen på en tur/retur normalprisbillett.

### 1.3.2 Bonuskort

De fleste flyselskapene opererer med ulike typer bonuskort. Braathens har Wings-kortet og SAS har Eurobonus-kortet. Vi ønsker å måle utsalgsprisen og ser derfor bort fra fremtidige rabatter ved beregning av prisindekser. Samme argumentasjon ligger til grunn når bonuskortene i matvarebransjen ikke blir tatt hensyn til. EUROSTAT har anbefalt å se bort fra bonuskort ved beregning av priser på flyreiser i HKPI.

---

<sup>1</sup> Det eksisterer ulike typer Jackpot-billetter.

<sup>2</sup> Widerøe opererer ikke med denne type rabatt.

<sup>3</sup> Pex er en «dyr» Apex-billett.

## 1.4 Sesongvariasjoner

Flyelskapene legger ut et økt antall rabattbilletter for salg om sommeren. I denne perioden reduseres antall forretningsreisende og flyelskapene tilbyr derfor en større andel av billettene til private reisende.

Braathens reklamerer med Back-billetter for sommeren 1999. Prisen og kriteriene på billetten er relativt lik den Back-billetten som blir solgt resten av året. Det er derfor usikkert om det bør sees på som en sesongvariasjon. Widerøe har lagt ut 150.000 sommerprisbilletter mellom 29. juni 1999 og 15. august 1999. SAS har sommertilbud på flygningene til bl. a. Stockholm og København i 1999. I tillegg har SAS andre betingelser på Jackpot billettene innenlands om sommeren, forskjellen ligger i når billetten kan kjøpes. Om sommeren kan Jackpot-billetten kjøpes når som helst, i motsetning til resten av året hvor det er restriksjoner på kjøpetidspunkt.

## 1.5 Skatter og avgifter

I april 1995 ble det innført en passasjeravgifter på strekninger innenlands hvor fly konkurrerer med tog. Flyelskapene er derfor på vegne av myndighetene pålagt å kreve inn en avgift for alle passasjerer innenlands på strekningen mellom Oslo og Trondheim /Bergen /Stavanger/ Kristiansand og vice versa. Avgiften er fra 1. juni 1999 kr 114,- en vei og kr 228,- tur/retur på innenlands ruter.

Fra 1. juni 1999 ble seteavgiften på internasjonale ruter erstattet av en passasjeravgift og den er nå kr. 228,-.

I Nasjonalregnskapet blir slike avgifter behandlet som en del av prisen forbruker står overfor, på lik linje med bensinavgifter.

## 1.6 Klasser

I følge Luftfartsverket var det få private reisende som reiste 1. klasse i 1998.

I 1998 innførte Braathens to klasser på alle innen- og utenlandsflygninger, Braathens Best og en «billig-klasse» som heter Braathens Back.

## 1.7 Eksisterende materiale

Seksjon for samferdsel og reiselivsstatistikk i Statistisk sentralbyrå publiserer luftfartsstatistikk, hovedsakelig med Luftfartsverket som kilde. Fra Luftfartsverket har vi fått en matrise over antall passasjerer på ulike strekninger og fordelingen av passasjerer på rabatt- og normalprisbillett. Matrisen inneholder flyreiser mellom to steder gitt at de ikke skifter fly underveis. Ved bruk av dette materialet fanger vi altså ikke opp reiser over flere strekninger. Luftfartsverket har ikke egne databaser med priser på flyreiser.

I tillegg har Seksjon 240 hatt en undersøkelse blant flyelskapene, resultatet ligger vedlagt.

Luftfartsverket har fra og med 1998 årlige reisevaneundersøkelser og det kan komme konsumprisindeksen til nytte.



## Vedlegg 2

### 2. DAGENS METODE I KPI

Flyreiser inngår i dagens KPI på en relativt enkel måte. Formålet er å måle prisutviklingen på flyreiser for private husholdninger i Norge. Definisjonen flyreiser inneholder i dag både nasjonale og internasjonale flygninger, men ikke pakkeløsninger hvor flyreiser selges sammen med hotellopphold. Private konsumenter omfatter personer bosatt i Norge, men flyreiser som kjøpes i utlandet inkluderes ikke.

Nedenfor følger en beskrivelse av dagens representantvarer, vekter og innsamlingsmetode i konsumprisindeksene.

#### 2.1 Gruppering

I KPI finner vi konsumgruppe 6 «Reiser og transport». Undergruppe 63 «Bruk av offentlig transportmidler» er delt inn i flere undergrupper, bl.a. «Fly» som har nummer 634. Konsumgruppe 634 «Fly» har en vekt på 8,6 promille i 1998-1999.

I HKPI er «passasjertransport med fly» plassert i gruppe COICOP 07.3.3A Dette er en undergruppe av «transporttjenester» som igjen er en undergruppe av «transport».

#### 2.2 Representantvarer i dag

Dagens representantvarer er definert slik:

- |              |                             |     |
|--------------|-----------------------------|-----|
| 1. SAS       | Oslo - Stavanger            | dag |
| 2. SAS       | Oslo - Bergen               | dag |
| 3. SAS       | Oslo - Kirkenes, via Tromsø | dag |
| 4. Braathens | Trondheim - Tromsø          | dag |

Alle representantvarene har varenummer 874 og veier like mye i beregningene.

#### 2.3 Innsamling av priser i dag

Innsamlingen av priser foregår i dag per telefon. Braathens og SAS er kilde til prisinnsamling en gang i året. Prisene flyselskapene oppgir skal være per 15. januar.

Det blir ikke tatt spesielle hensyn til sesonger, rabatter og reisemønster i beregningen av indeksen.

#### 2.4 Vekter og populasjon

Vektene i KPI for flyreiser i 1998-99 er beregnet som et glidende gjennomsnitt over de tre siste år av Forbrukerundersøkelsen, dvs. 1995, 1996 og 1997. Vekten på undergruppen «passasjertransport med fly» er 9,7 promille i HKPI 1999.



## Vedlegg 3

### 3. Resultat av undersøkelse hos flyselskapene

#### 3.1 Totalt antall private passasjerer - innen Norge, 1998

	SAS	Braathens	Widerøe
Totalt	3 338 075	5 104 355	1 424 879
Normalpris	1 376 473	2 282 558	777 878
- minipris	328 550	218 114	•
- minipris ledsager	15 754	27 333	•
Total minipris	344 304	245 447	207 878
Midipris	46 902	•	132 466
Jackpot/ Back	503 789	256 607	32 943
Andre typer billetter	1 066 607	2 319 743	273 720

#### 3.2 Totalt antall private passasjerer - mellom Oslo og Stockholm, 1998

	SAS	Braathens	Widerøe
Totalt	261 767	132 060	•
Normalpris	60 281	36 977	•
Apex (mest solgte type)	44	•	•
Jackpot/ Billy	45 488	95 083	•
Andre typer billetter	155 954	•	•

#### 3.3 Totalt antall private passasjerer - mellom Oslo og København, 1998

	SAS	Braathens	Widerøe
Totalt	217 147	•	•
Normalpris	119 767	•	•
Apex (mest solgte type)	170	•	•
Jackpot/ Billy	50 021	•	•
Andre typer billetter	47 189	•	•





## Vedlegg 4

**4. Skjema og veiledning til SAS og Widerøe, samt eksempel på skjema for innsamling av priser via Internet.**





«Selskap»  
v/ «Kontaktperson»  
«Adresse»  
«Postnr» «Poststed»

## Månedlige detaljpriser

August 1999

Skjema med oppgaveplikt

Ved spørsmål om skjemaet kontakt  
Kari-Anne Hovland, 22 86 47 22

Fortrolig iht beskyttelsesinstruksen  
Jfr Offentlighetsloven 5 A

«Bnr» «Komm» «Område»  
«Fnr» «Nace»

Foretaksnr: «Fonr»

## Priser på flytjenester

---

### Rettledning for utfylling av skjema

Priser som benyttes til beregning av konsumprisindeksen blir hentet inn fra et representativt utvalg av bedrifter. Varene og tjenestene som det samles inn priser for, er valgt ut på grunnlag av forbruksundersøkelser og i samråd med bransjeorganisasjoner. Oppgaven innhentes med hjemmel i lov av 16. juni 1989 nr. 54 om offisiell statistikk og Statistisk sentralbyrå (statistikkloven) kgl. res. av 16. juni 1989 og foreskrifter fastsatt av Finansdepartementet. Oppgavene er undergitt taushetsplikt.

### Innsending av oppgavene

Oppgavene skal sendes Statistisk sentralbyrå senest **16. august 1999**. Vedlagte ferdig frankerte svarconvolutt skal benyttes. Vår bearbeiding av skjemaene starter umiddelbart etter at de er kommet inn til Statistisk sentralbyrå, og konsumprisindeksen offentliggjøres den 10. i påfølgende måned.

Ønsker De å rapportere prisene elektronisk er De velkommen til å ta kontakt.

### Prisnoteringen

Flyselskapet bes oppgi priser per 15. august 1999 på alle tjenester som er oppført i skjemaet, så nøyaktig som mulig. Tjenestene gjelder pris med offentlige avgifter. Bare priser på ruter med daglige avganger skal oppgis. Hvis ikke annet er nevnt gjelder pris for reise tur/retur for voksen person. Ved valg mellom flere alternativer skal mest solgte alternativ velges. Hvis tjenestene avviker fra det som er beskrevet, bes dette oppgis i kolonnen for «Merknader». Ved senere prisnoteringer må en passe på å oppgi pris på samme tjeneste.

**VENNLIGST RETURNER INNEN 16. august 1999.**



### Nasjonale strekninger, august

Strekning	Normalpris	Minipris	Jackpot	Billigste alt. for en voksen	Billigste alt. for familie (to voksne og ett barn)	Merknader
Oslo - Bergen						
Oslo - Trondheim						
Oslo - Tromsø						
Trondheim - Bodø						
Bodø - Tromsø						
Tromsø - Alta						

### Internasjonale strekninger

Rute	Normalpris	Minipris	Jackpot	Billigste alt. for en voksen	Billigste alt. for familie (to voksne og ett barn)	Merknader
Oslo - København						
Oslo - Stockholm						

**Har kriteriene for rabattene endret seg siden sist ? (Kryss av)**

	<b>Normalpris</b>	<b>Minipris</b>	<b>Jackpot</b>	<b>Merknader</b>
Ja				
Nei				

**Hvis ja, beskriv hvilke endringer som er foretatt.**

## Nasjonale strekninger, august

Strekning	Normalpris	Minipris	Jackpot	Billigste alt. for en voksen	Billigste alt. for familie (to voksne og ett barn)	Merknader
Oslo - Florø						
Bodø - Tromsø						
Trondheim - Bodø						
Tromsø - Alta						

Har kriteriene for rabattene endret seg siden sist ? (Kryss av)

	Normalpris	Minipris	Jackpot	Merknader
Ja				
Nei				

Hvis ja, beskriv hvilke endringer som er foretatt.





## Nasjonale strekninger, Braathens, august

<http://www.braathens.no>

Strekning	Normalpris (Best)	Minipris	Braathens Back	Billigste alt. for en voksen	Billigste alt. for familie (to voksne og ett barn)	Merknader
Oslo - Bergen						
Oslo - Trondheim						
Oslo - Ålesund						
Oslo - Tromsø						
Trondheim - Bodø						
Bodø - Tromsø						

Tips: Velg utreise 14. og hjemreise 17., tidspunkt kl 12.

**Hvis endringer, beskriv hvilke som er foretatt.**

--



## **Vedlegg 5**

### **5. Tall fra Luftfartsverket**



## Oversikt over norske flyplasser åpne for allmen trafikk

Navn:	IATA kode	ICAO kode	Eierforhold og Organisering	Etablert	Km fra sentrum
OSLO / Fornebu	FBU	ENFB	Statlig	1946	8
OSLO / Gardermoen	GEN	ENGM	Statlig		45
RYGGE	RYG	ENRY	Statlig militær		
GEILO / Dagali	DLD	ENDI	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten	1986	
FAGERNES / Leirin	VDB	ENFG	Kommunal med driftstilskudd	1987	8
SANDEFJORD / Torp	TRF	ENTO	Statlig militær med kommunal terminal for sivil trafikk , sekundærr	1984	8
SKIEN / Geiteryggen	SKE	ENSN	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten	1984	
NOTODDEN	NTB	ENNO	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten		
KRISTIANSAND / Kjevik	KRS	ENCN	Statlig	1946	17
FARSUND / Lista	FAN	ENLI	Statlig militær med kommunal terminal for sivil trafikk		
STAVANGER / Sola	SVG	ENZV	Statlig	1946	13,7
HAUGESUND / Karmøy	HAU	ENHD	Statlig	1975	13
STORD / Sørstokken	SRP	ENSO	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten		
BERGEN / Flesland	BGO	ENBR	Statlig	1955	19
SOGNDAL / Haukåsen	SOG	ENSG	Kommunal med driftstilskudd	1971	19
FØRDE / Bringeland	FDE	ENBL	Kommunal med driftstilskudd	1971	16
FLORØ	FRO	ENFL	Kommunal med driftstilskudd	1971	2
SANDANE / Anda	SDN	ENSD	Kommunal med driftstilskudd	1975	8
ØRSTA - VOLDA / Hovden	HOV	ENOV	Kommunal med driftstilskudd	1971	4-Ørsta 6-Volda
ÅLESUND / Vigra	AES	ENAL	Statlig	1958	15
MOLDE / Årø	MOL	ENML	Statlig	1972	5
KRISTIANSUND / Kvernberget	KSU	ENKB	Statlig	1970	8
RØROS	RRS	ENRO	Statlig, men kommunalt eiet og drevet med driftstilskudd	1957	3
TRONDHEIM / Værnes	TRD	ENVA	Statlig militær med sivil sektor som inngår i Statlignettet	1947	32
ØRLAND	OLA	ENOL	Statlig militær med kommunal sivil terminal drevet med driftstilskudd		
RØRVIK / Ryum	RVK	ENRM	Kommunal med driftstilskudd	1986	4,5
NAMSOS	OSY	ENNM	Kommunal med driftstilskudd	1968	4
FRØYA / Flatval	-	ENFA	Kommunal		
BRØNNØYSUND / Brønnøy	BNN	ENBN	Kommunal med driftstilskudd	1968	3
SANDNESSJØEN / Stokka	SSJ	ENST	Kommunal med driftstilskudd	1968	11
MO I RANA / Røssvold	MQN	ENRA	Kommunal med driftstilskudd	1968	15
MOSJØEN / Kjærstad	MJF	ENMS	Kommunal med driftstilskudd	1987	6
BODØ	BOO	ENBO	Statlig militær med sivil sektor som inngår i Statlignettet	1952	2
VÆRØY	VRY	ENVY	Kommunal med driftstilskudd		
RØST	RET	ENRS	Kommunal med driftstilskudd	1986	0
LEKNES	LKN	ENLK	Kommunal med driftstilskudd	1972	2
SVOLVÆR / Helle	SVJ	ENSH	Kommunal med driftstilskudd	1972	6
STOKMARKNES / Skagen	SKN	ENSK	Kommunal med driftstilskudd	1972	7
HARSTAD - NARVIK / Evenes	EVE	ENEV	Statlig	1973	46-Harstad 79-Narvik
NARVIK / Framnes	NVK	ENNK	Kommunal med driftstilskudd	1975	
BARDUFOSS	BDU	ENDU	Statlig militær med sivil sektor som inngår i Statlignettet	1956	2
ANDØYA	ANX	ENAN	Statlig militær med sivil sektor som inngår i sekundærnettet	1978	0
TROMSØ	TOS	ENTC	Statlig	1964	5
ALTA	ALF	ENAT	Statlig	1963	5
LAKSELV / Banak	LKL	ENNA	Statlig militær med sivil sektor som inngår i Statlignettet	1963	3
KIRKENES / Høybukta	KKN	ENKR	Statlig	1963	14
SØRKJØSEN	SOJ	ENSR	Kommunal med driftstilskudd	1974	0
HASVIK	HAA	ENHK	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten	1983	
HAMMERFEST	HFT	ENHF	Kommunal med driftstilskudd	1974	3,5
HONNINGSVÅG / Valan	HVG	ENHV	Kommunal med driftstilskudd	1977	4
MEHAMN	MEH	ENMH	Kommunal med driftstilskudd	1974	2
BERLEVÅG	BVG	ENBV	Kommunal med driftstilskudd	1974	3
BÅTSFJORD	BJF	ENBS	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten	1985	
VADSØ	VDS	ENVD	Kommunal med driftstilskudd	1974	5
VARDØ / Svartnes	VAW	ENSS	Kommunal med tilskudd til AFIS-tjenesten	1987	4
SVALBARD / Longyear	LYR	ENSB	Statlig	1975	5



OFOD- matrise for innenlandsk trafikk 1996

On - Flight Origin and Destination - Domestic traffic 1996

Fra/From

Til/To

	FBU	VDB	NTB	DLD	TRF	SKE	KRS	FAN	SVG	HAU	BGO	SRP	SOG	FDE
FBU		2 416		31	4		224 368	1 648	468 261	106 887	581 461	15 572	12 855	16 105
VDB	2 409										951			
NTB											1 047	88		
DLD	31								685					
TRF	20								17 503		20 380			
SKE								10	6 673		15 001			
KRS	224 332								45 681	517	69 354			
FAN	1 624					11			729					
SVG	470 988			686	17 758	6 608	44 958	604		351	245 524			
HAU	106 599						517		319		30 818			
BGO	598 799	1 006	1 086		18 590	14 648	65 880		244 921	27 241		276	9 931	1 519
SRP	16 498		98			190					89			
SOG	10 616										9 095			3 880
FDE	11 633										2 687		1 650	
FRO	27 056										29 457		1 659	3 120
SDN	4 109										847		2 590	315
HOV	2 247										382		1 915	
AES	159 881						1 793		19 194	288	44 966			
MOL	87 724						437		143	1 578	24 963			
KSU	66 086						520		2 561	1 188	25 006			
RRS	12 978								31		44			
TRD	581 678				11 905	1	3 594		55 290	1 478	87 895			
OSY														
RVK														
BNN	6 660													
SSJ	248													
MQN	3 617													
MJF	254													
BOO	203 776						1 050		3 831		13 494			
VRY														
RET														
LKN														
SVJ														
SKN														
EVE	125 994						96		3 253		5 745			
NVK														
BDU	14 193													
ANX														
TOS	205 977						1 660		5 206		15 358			
ALF	41 269													
LKL	294													
KKN	28 358													
SOJ														
HAA														
HFT														
HVG														
MEH														
BVG														
BJF														
VDS														
VAW														
LYR	11 187													
SUM	3 027 135	3 422	1 184	717	48 257	21 458	344 873	2 262	874 281	139 528	1 224 564	15 936	30 600	24 939

Of: 1996

Statistisk sentralbyrå, Oslo, 1997

	FRO	SDN	HOV	AES	MOL	KSU	RRS	TRD	OSY	RVK	BNN	SSJ	MQN
FBU	18 910	6 239	696	159 030	88 016	62 593	12 075	576 252			6 478	377	3 998
VDB													
NTB													
DLD													
TRF								7 893	30				
SKE								24					
KRS				2 012	245	596		2 980					
FAN													
SVG				16 686	437	1 713	16	59 194					
HAU				3	673	2 393		818					
BGO	25 984		2	45 844	25 232	28 061	109	88 377					
SRP		2 519	1 693										
SOG	2 169	2 304	1 995										
FDE	9 393												
FRO		2 453	3 272										
SDN	4 253		1 572										
HOV	5 452	6											
AES					35	158	67	41 267					
MOL				7		1 374		18 292					
KSU				291	1 092		15	14 896					
RRS				17	9	30		2 980					
TRD				40 947	18 547	14 232	3 699		9 953	4 876	9 942	9 150	12 710
OSY								10 342		6	68	51	6
RVK								5 377			10	3	205
BNN								9 399	144	601		2 029	2 227
SSJ								9 376	60	32	1 844		160
MQN								10 877	35	91	2 646	176	
MJF								8 557	1	43	1 996	52	98
BOO					64		116	55 896	1 178	631	8 765	9 602	15 060
VRY													
RET													
LKN													
SVJ													
SKN													
EVE				2		16		18 595					
NVK													
BDU								4 211					
ANX													
TOS				92				67 328					
ALF													
LKL								166					
KKN								219					
SOJ													
HAA													
HFT													
HVG													
MEH													
BVG													
BJF													
VDS													
VAW													
LYR													
SUM	66 161	13 521	9 230	264 931	134 350	111 166	16 097	1 013 316	11 401	6 280	31 749	21 440	34 464



	KKN	SOJ	HAA	HFT	HVG	MEH	BVG	BJF	VDS	VAW	LYR	SUM
FBU	25 844										10 711	2 983 961
VDB												3 360
NTB												1 135
DLD												716
TRF												45 826
SKE												21 708
KRS												346 341
FAN												2 364
SVG												876 244
HAU												142 140
BGO												1 228 624
SRP												21 087
SOG												30 059
FDE												25 363
FRO												67 017
SDN												13 686
HOV												10 002
AES												268 224
MOL												134 529
KSU												111 686
RRS												16 090
TRD												1 022 270
OSY												11 651
RVK												6 227
BNN												31 960
SSJ												22 736
MQN												33 209
MJF												18 489
BOO												555 344
VRY												4 199
RET												4 388
LKN												39 123
SVJ												36 191
SKN												49 612
EVE												206 810
NVK												16 484
BDU												62 829
ANX												18 775
TOS	31 414	5 989	381	27 291	8 071	2 671	615		3 469	92	13 450	567 743
ALF	9 146			1 223		2	1	1 372	9 834	1 399	1 562	122 207
LKL	948					53			33			29 035
KKN				1 318	284	703	1 569	680	14 524	297		87 833
SOJ				185	43				14			6 385
HAA	21			1 426			2		43	24		2 716
HFT	923	137	2 142		2 378	2 063	628	3	3 282	588		40 214
HVG		41		2 943		156	3		503			11 910
MEH	1	19		2 164	682		67		644	2		6 601
BVG	728			369		18			658	68		2 881
BJF	4 558			1					164			6 199
VDS	14 476	24		2 159	790	940	8	690		297		35 114
VAW	5 520			385		4		2	1 908			7 914
LYR												25 863
SUM	93 579	6 210	2 523	39 464	12 248	6 610	2 893	2 747	35 076	2 767	25 723	9 443 074

	MJF	BOO	VRY	RET	LKN	SVJ	SKN	EVE	NVK	BDU	ANX	TOS	ALF	LKL
FBU		201 066						122 668		11 831		208 260	38 816	493
VDB														
NTB														
DLD														
TRF														
SKE														
KRS		190										434		
FAN														
SVG		3 132						2 467				5 122		
HAU														
BGO		10 529						5 695				14 894		
SRP														
SOG														
FDE														
FRO														
SDN														
HOV														
AES		23										552		
MOL								4				7		
KSU		21										10		
RRS								1						
TRD	8 873	55 914						23 900		3 060		64 626		
OSY	7	1 171												
RVK	28	604												
BNN	1 937	8 963												
SSJ	108	10 908												
MQN	154	15 613												
MJF		7 488												
BOO	7 097		3 894	2 060	32 096	24 838	40 879	14 649	15 365	32 109	8 196	60 698		
VRY		4 199												
RET		2 136			2 252									
LKN		30 674		2 422		6 026			1					
SVJ		31 719			1 161		3 310			1				
SKN		41 705			7	2 619					39	5 242		
EVE		15 383								11 422		26 304		
NVK		15 245			3						413	823		
BDU		33 275						8 963				2 187		
ANX		11 056					52		340			7 327		
TOS		60 735				1	3 782	26 390	1 478	2 546	9 712		53 138	20 897
ALF												49 726		6 673
LKL		21						134				24 191	3 195	
KKN								168				33 462	5 514	737
SOJ												6 143		
HAA												1 199	1	
HFT												27 320	750	
HVG												8 231	33	
MEH												2 191	753	78
BVG													1 040	
BJF													1 476	
VDS												3 149	12 581	
VAW												93	2	
LYR								25				13 029	1 622	
SUM	18 204	561 770	3 894	4 482	35 519	33 484	48 023	205 064	17 184	60 969	18 360	565 220	118 921	28 878

## De sist utgitte publikasjonene i serien Notater

- 1999/55 P.M. Holt og L. Wiker: Inntekts- og formuesundersøkelsen for aksjeselskaper 1996: Dokumentasjon. 30s.
- 1999/56 B.O. Lagerstrøm: Små og mellomstore bedrifters vurdering av kostnader ved lover og regelverk: Hovedresultater. 129s.
- 1999/57 L.H. Thingstad: Regnskapsstatistikk for varehandel 1996: Dokumentasjon av produksjonsrutiner. 36s.
- 1999/58 P.E. Tønjum: Teknisk dokumentasjon av det årlige realregnskapets FAME-databaser og rutiner. 53s.
- 1999/59 E.J. Fløttum: Konsumgrupperinger i offisiell statistikk. 103s.
- 1999/60 R. Johannessen: Kvalitetssikring av korttidsstatistikk. 26s.
- 1999/61 S. Blom: Holdning til innvandrere og innvandringspolitikk: Spørsmål i SSBs omnibus i mai/juni 1999. 47s.
- 1999/62 L.-C. Zhang: Opplegg til en statistikk over familie- og husholdningsfordelingen i den norske befolkningen - Mot et bedre grunnlag for undersøkelsesbasert personstatistikk. 15s.
- 1999/63 P.E. Lilleås: Foreldrebetalingundersøkelse: Rapport om betaling for heldagsopphold i kommunale og private barnehager. August 1999. 36s.
- 1999/64 A. Sundvoll: Undersøkelse om kosthold blant 12-måneders gamle spedbarn. 45s.
- 1999/65 A. Sundvoll: Undersøkelse om kosthold blant 2-åring. 39s.
- 1999/66 A. Sundvoll: Samordnet levekårsundersøkelse 1999 - panelundersøkelsen. Dokumentasjonsrapport. 127s.
- 1999/67 J. Carling: Sentraliseringstendenser i innenlandsk flytting mellom økonomiske regioner: Utviklingen 1977-1998 og forutsetninger om framskrivingsperioden 1999-2050. 39s.
- 1999/68 I. Øyangen: Inntekts- og formuesundersøkelsen 1998: Dokumentasjonsrapport. 22s.
- 1999/69 R. Eriksen: Inntekts- og formuesundersøkelsen for selskaper skattlagt med hjemmel i petroleumsskatteloven for årene 1994, 1995 og 1996: Dokumentasjon. 19s.
- 1999/70 B.O. Lagerstrøm: Bostøtteordningen i Husbanken: Dokumentasjonsrapport. 20s.
- 1999/71 L. Wiker og E. Knutsen: Inntekts- og formuesundersøkelsen for aksjeselskaper 1997: Dokumentasjon. 30s.
- 1999/72 K. Ibenholt: Framskrivning av avfall og tilhørende utslipp ved bruk av MSG6: Teknisk dokumentasjon. 45s.
- 1999/73 A. Langørgen og R. Aaberge: Like kommuner. 19s.
- 1999/74 S. Kristoffersen: Aksjestatistikk 1995, 1996 og 1997: Dokumentasjon. 15s.
- 1999/75 B. Halvorsen og M.I. Hansen: Dokumentasjon av utdrag fra skattestatistikken 1974-1994 for kobling mot forbruksundersøkelsen. 38s.
- 1999/76 H.P. Dahlslett og E. Engeli: Sentrumsstatistikk for Oslo og Akershus: Et pilotprosjekt. 50s.
- 1999/77 R. Eriksen og B. Haveråen: Inntekts- og formuesundersøkelsen for personlig næringsdrivende 1996: Dokumentasjon. 52s.
- 1999/78 P.M. Holt, S. Kristoffersen og V. Pedersen: Beregning av vektorer til inntekts- og formuesundersøkelsene 1997. 26s.
- 1999/79 P.M. Holt og T. Vevle: Skattestatistikk for rederier 1996 og 1997: Dokumentasjon. 26s.
- 1999/80 T. Bye, Ø. Døhl og J. Larsson: Klimagasskvoter i kraftintensive næringer. Konsekvenser for utslipp av klimagasser, produksjon og sysselsetting. Regionale konsekvenser. 11s.

## Notater



Tillatelse nr.  
159 000/502

**B** Returadresse:  
Statistisk sentralbyrå  
N-2225 Kongsvinger

Statistisk sentralbyrå

*Oslo:*  
Postboks 8131 Dep.  
0033 Oslo

Telefon: 22 86 45 00  
Telefaks: 22 86 49 73

*Kongsvinger:*  
2225 Kongsvinger

Telefon: 62 88 50 00  
Telefaks: 62 88 50 30

ISSN 0806-3745



**Statistisk sentralbyrå**  
Statistics Norway