

Åtgärder för ekonomi i balans

Bakgrund

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflygs styrelse uppdrog 16 juni till förbundsdirektören att inkomma med ett åtgärdsförslag för att möta det prognosticerade resultatunderskottet för 2022. Sannolikheten för ett resultatunderskott har i riskanalyser under året lyfts vid samtliga styrelsemöten och prognosen för december 2022 är ett underskott om ca 56 mkr med antagandet att beställningsvolymerna ligger oförändrade under året jämfört med maj månads volym. Den 25 augusti gav styrelsen i ytterligare uppdrag att beakta faktorer som bränsle och likviditet i åtgärdsplan.

Intäktsanalys

Intäktsbudget för 2022 bygger på beslutad beställningsvolym om 6000 flygtimmar på årsbasis, fastställd under hösten 2021. Med senarelagd sjuksköterskerekrytering för södra Sverige och framflyttad start av baserna Arlanda och Landvetter till 21 respektive 1 februari kunde ett intäktsbortfall förutses. Vidare hade flera regioner överlappande avtal med privata operatörer till 1 mars eller 1 april. Ytterligare några regioner valde att upphandla nya avtal med privata operatörer i strid med förbundsordning och kommunallag, vilket ytterligare bidragit till reducerade beställningsvolym. Det har också varit en fördröjd omställning i verksamheter till att rikta beställningar till KSA.

De fyra norrlandsregionerna beräknas stå för ca 60% av rikets beställda flygtimmar och hade under årets sex första månader en beställningsvolym på ca 2500 timmar, vilket motsvarar 83 % av fastställd budgetvolym.

Sammantaget har beställningsvolymen under första halvåret understigit budget med 972 timmar, vilket ger ett nära 30-procentigt intäktsbortfall.

En diskussion angående intäktsbortfallet har förts i styrelse och beredningsgrupp om att en reduktion av beslutad beställningsvolym från 6000 till 4500 flygtimmar skulle skapat en periodiserad och mer realistisk intäktsbudget för att förhindra ett resultatunderskott.

En sådan åtgärd skulle med beslutad prismodell innebära en avsevärd höjning av priset och motsvarande övervältring av kostnader till de regioner som idag lever upp till planerade beställningsvolym.

Kostnadsanalys

Beräknat resultatunderskott	-56,0 mkr
Skuld från 2021 (uteblivna flygintäkter)	-9,1 mkr
Totalt beräknat underskott vid årets slut	-65,1 mkr
Enligt Förbundsordningen är resultatkravet 2%	-5,0 mkr
<i>Fortsatt råder osäkerhet om bränslepriset 2022.</i>	

Åtgärdsanalys

Behovet av kostnadsreduktion på 56 mkr motsvarar drygt 20 % av årets budget och skapar därför ett behov av kostnadsreduktion motsvarande 40 % av 2022 återstående budget. I dagsläget finns inga rörliga kostnader som med kort varsel skulle kunna möta detta behov. Rörliga kostnader utgörs av bränsle och timbaserat tekniskt underhåll. En reduktion av flyguppdragen skulle också innebära motsvarande intäktsbortfall och är därför inget alternativ.

Åtgärder som kan möta kostnadsreduktioner i denna storleksordning utgörs av

- Utförsäljning av egna tillgångar
- Reduktion av antal anställda
- Uppsägning av hyresavtal

Tidtabell för prövade åtgärdsförslag

- I. Hemtagning av underskottet under 2022
- II. Återställande av underskottet under 2023
- III. Återställande av underskottet på längre sikt (3 år)
- IV. Återställande genom medlemsbidrag under 2022

Tidtabell och effekthemtagning av olika åtgärdstyper:

- Uppsägning av sjuksköterskor – En effekthemtagning kan ske tidigast från 2024 efter avtalets utgång 2023-12-31
- Uppsägning av piloter – En effekthemtagning kan ske först efter varsel (pga arbetsbrist) 6 mån från av fullmäktige beslutad åtgärdsplan
- Uthyrning/ försäljning av flygplan kan ske tidigast efter 6 mån från beslut.

Samtliga beslut om avyttring ska efter medlemssamverkan, styrelsens beredning och KSAs fullmäktiges beslut godkännas av samtliga medlemmars fullmäktige (enligt förbundsordning § 15) – tid beräknas till 6–9 mån.

(Utdrag ur gällande förbundsordning:

§ 15 ...Kommunalförbundet får inte bilda bolag, förvärva andelar i bolag, förvärva fast egendom, avyttra väsentliga tillgångar eller motsvarande utan godkännande av samtliga medlemmars fullmäktige.)

Slutsatser om tidtabell:

- I. Hemtagning av underskottet genom egna åtgärder under 2022 är inte möjligt.
- II. Återställande av underskottet under 2023
Detta förutsätter fullmäktigebeslut hösten 2022. Försäljning av flygplan kan starta tidigast halvårsskiftet 2023. Piloter och sjuksköterskor kan varslas från 1 juli 2023.
- III. Återställande av underskottet på längre sikt (3 år)
En plan för återställning av underskottet på tre år är möjlig genom att höja budget genom flygintäkter under tre år med ca 19 mkr på årsbasis.
- IV. Återställande av underskott genom medlemsdebitering under innevarande budgetår är möjlig.

Värdering av alternativ

Alternativ I

Alternativ 1 är inte möjligt att genomföra av ovan angivna orsaker.

Alternativ II

Scenarier

För att pröva alternativ II har två olika reduktionsscenarier utvärderats med olika besparingspotential och olika konsekvensanalyser.

A. Nuvarande organisation – utgångsläge Alfa

Tre flygbaser
Sex flygplan i flottan – fem i aktion
Åtta 12h-besättningar
Förutsätter 6000 fh (på helår) för budget i balans

B. Reduktionsförslag Bravo (5000 fh/år)

- Tre flygbaser
- Fem flygplan i flottan – fyra i aktion
- Sex 12h-besättningar

Möjlig besparing:

Piloter	11,9 mkr
SSK	7,0 mkr
Flygplansavskrivning	4,1 mkr
Hangarhyra	0 mkr
Ground handling	0,5 mkr
Tekniskt underhåll	5,5 mkr
Bränsle (5000 fh)	6,7 mkr
Flygplatsavgifter	3,5 mkr
Ränta till regionerna	<u>1,4 mkr</u>
Summa besparing:	40,6 mkr

Med detta förslag reduceras uppdraget till 5000 flygtimmar (10 % lägre än nuvarande beställningsvolym) för att möjliggöra reduktion av flygplansflottan och personalstat. En väsentlig sänkning av uppdragsvolym och en relativt mindre reduktion av beredskap.

Konsekvenser av reducerad beställningsvolym och beredskap:

Vi ser redan efter sex månader att en förväntad årlig beställningsvolym om 6000+ flygtimmar är en högst rimlig utveckling för att möta samtliga regioners behov. En reduktion till 5000 flygtimmar innebär ur kapacitetssynpunkt att främst att transplantationsteam och andra specialteam inte skulle kunna få sina behov utförda av Svenskt Ambulansflyg. På sikt skulle den begränsad flygvolymen också hota själva kärnuppdraget då vi noterar en stadigt ökande nationell trend.

Ur beredskapssynpunkt skulle fortfarande tre baser kunna bemannas med flygbesättningar med bibehållen inställelsetid. Men reducerad besättningsvolym och flygplansflotta skulle öka sårbarheten vid teknikhinder och beställningstoppar med ökat behov av redundansflyg från privata operatörer i den mån dessa kan vara tillgängliga eller gå att upphandla.

En förhastad och tidig försäljning av flygplan medför därmed att utvecklingspotentialen för Svenskt Ambulansflygs verksamhet är starkt begränsad och inlåst under många år.

En försäljning av flygplan riskerar också att bli en kapitalförlust. Marknadsvärdet för ett helt nybyggt jetplan är relativt högt och stabilt. Marknaden för ambulansflygplan är däremot starkt begränsad och vi ett försäljningsförsök kan antingen försäljningstiden bli utdragen eller relativt stora ombyggnadskostnader från ambulansinredning till "affärsjet".

C. Reduktionsförslag Charlie (4000 fh/år)

Två flygbaser

Fyra flygplan

Sex 12h-besättningar

Möjlig besparing:

Piloter	23,2 mkr
SSK	7,0 mkr
Flygplan-avskrivning	8,2 mkr
Hangarhyra	3,6 mkr
Ground handling	4,8 mkr
Tekniskt underhåll	12,5 mkr
Bränsle (4000 fh)	13,4 mkr
Flygplatsavgifter	6,8 mkr
Ränta till regionerna	<u>2,8 mkr</u>
Summa besparing:	82,3 mkr

Konsekvenser på beställningsvolym och beredskap:

Konsekvensen av denna drastiska reduktion till 4000 flygtimmar medför att Svenskt Ambulansflygs kärnuppdrag inte kan uppfyllas. Möjligheten att prioritera om till patienter med små vårdbehov och låga medicinska risker skulle då innebära stora svårigheter att bemanna specialteam och kuvöstransporter.

Med två baser går heller inte beredskapstid på 60 minuter att upprätthålla utan >120 min blir en realistisk inställetid. Därmed skulle vi inte kunna uppfylla behovet för intensivvårdsteam och kuvöstransporter utan skapa behov för regionerna att upphandla dessa flygtjänster på en privat marknad.

Den största samlade risken med båda reduktionsscenarierna är att bara förberedelser för ett sådant besparingsförslag riskerar att äventyra framtidstron hos våra medarbetare i cockpit och kabin och orsaka en personalflykt bland både piloter och sjuksköterskor. Ett sådant förtroendetapp skulle vara mycket svårt och kostsamt att återställa.

Alternativ III

Det tredje alternativet innebär att det uppkomna underskottet hanteras enligt förbundsordningen § 14 där underskottet skall hanteras enligt kommunallagens balanskrav och genom åtgärder återställas under kommande år. En rimlig återställningstid på tre år skulle motsvara drygt 18 mkr per år. Då det under ett uppstartsår inte går att identifiera några lättfångade reduceringsposter blir åtgärden en höjning av intäktsbudget motsvarande ca 6 %. Detta medför en motsvarande höjning av flygtimpriset under de kommande åren.

Denna modell för återställning är främst avsedd för en etablerad verksamhet genom att skapa effektivitetspres på förbundet när kostnadsutvecklingen inte motsvarar medlemmarnas intentioner. Den har inte varit avsedd för att täcka initiala uppstartskostnader/intäktsbortfall som legat utanför förbundets potential att åtgärda.

Alternativ IV

Det sista alternativet utgår från betraktelsen att underskottet uppkommit under uppstartsåret genom att planerade flygintäkter uteblivit på grund av enskilda medlemmars uppskjutna nyttjandestarter. Med detta följer att underskottet betraktas som uppstartskostnader och därför bör hanteras som sådana. I tidigare hantering av uppstartskostnader har dessa efter fullmäktigebeslut fakturerats medlemmarna som en engångsavgift enligt samma nyckel som den särskilda avgiften. Denna hantering fördelar kostnaden på samtliga medlemmar och inte bara de som till fullo nyttjar förbundets tjänster enligt förbundsordningens intention.

Svenskt Ambulansflygs beredningsgrupp har förordat alternativ IV med ovan angivna argument.

Bränslekostnader

Svenskt Ambulansflyg har i arbetet med budget för 2023 samt i prognosen för 2022 valt att inte spekulera i utfallet av de stora svängningarna och de konstaterade kraftiga höjningarna av bränslepriser. Därför har det inte tagits höjd för detta i budget eller prognos. Konsekvensen är att bränsleprisvariationerna bör hanteras i särskild ordning och följas separat i ekonomiredovisningen.

Värdering av samtliga alternativ

När de olika alternativen ställs mot varandra är det uppenbart att alternativ I med omedelbar budgetåtstramning för återställande inte är möjlig att genomföra. Alternativ II med uppsägning av personal och/eller försäljning av flygplan kräver snabba beslut på mycket osäkert underlag med svåröverblickbara konsekvenser för framtiden och där effekthemtagningen ändå inte förväntas ske förrän tidigast under 2024. Detta alternativ skulle också innebära stora risker för den framtida personalförsörjningen både på pilot- och sjuksköterskesidan. Alternativ III medför en hantering som följer förbundsordningen och skulle inte kräva särskilda fullmäktigebeslut. Den stora nackdelen är att flygtimpriset skulle påverkas negativt under en rad år och försvåra den konkurrensutsättning mot privat marknad som framgent skall driva kostnadseffektivisering. Alternativ IV förordas därför då denna hantering undanröjer uppstartsproblematiken vid ett tillfälle och ger förutsättningar att redan under 2023 inleda åtgärder för kostnadseffektivisering av verksamheten. Alternativ III och IV är sannolikt kostnadsneutrala gentemot medlemmarna på tre års sikt, möjligen med en ekonomisk fördel för alternativ IV.

Svenskt Ambulansflyg förordar alternativ IV och rekommenderar styrelsen att föreslå fullmäktige att hantera resultatunderskottet som en uppstartskostnad som faktureras medlemmarna i oktober 2022 enligt fördelningsnyckel för den särskilda avgiften med avräkning i januari 2023 då 2022 års resultat är klart.

Svenskt Ambulansflyg förordar att stora svängningar i bränslepriser på den internationella marknaden budgetmässigt kan hanteras under 2023 med ett bränslepristillägg, adderat till flygavgiften, som fastställs efter beredning i Beredningsgruppen med hänsyn taget till det budgeterade referenspriset.

För Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg
Anna Alm Andersson
Förbundsdirektör