

indSIGT

GODE FLYFORBINDELSER SIKRER VÆKST I DANMARK

AF CHEFKONSULENT ANNETTE CHRISTENSEN, ANCH@DI.DK

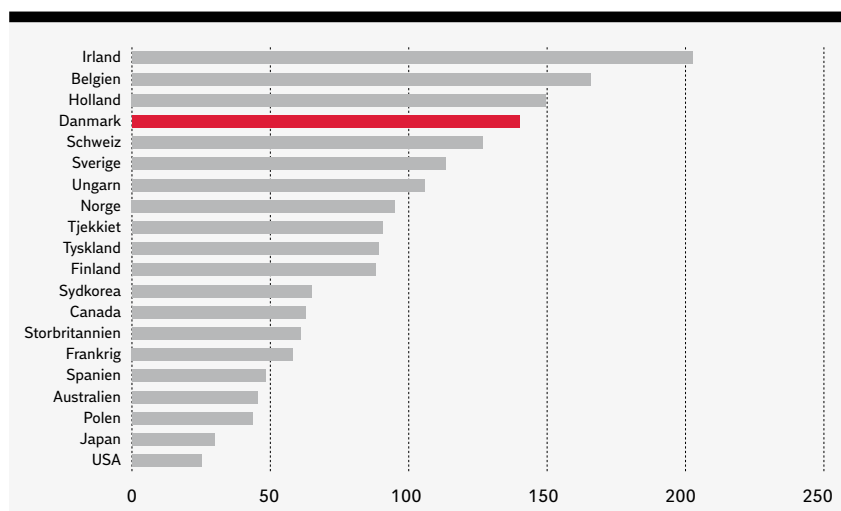
Flyforbindelserne ud af Danmark er under pres og det kan betyde lavere produktivitet og samfundsøkonomisk tab for hele samfundet.

Bedre internationale flyforbindelser fra danske lufthavne kan yde et væsentligt bidrag til at højne vækst, produktivitet og velstand i Danmark.

Flyforbindelser letter international samhandel og muliggør et effektivt samspil med kunder, leverandører og underafdelinger i forskellige dele af verden.

Flyforbindelser understøtter udenrigshandlen

Udenrigshandel (eksport + import) i pct. af BNP



Kilde
OECD

Samtidig har det betydning for mulighederne for at mødes med kunder og samarbejdspartnere og for hurtigt og effektivt at kunne transportere varer af høj værdi til fjerntliggende destinationer.

Danmark er blandt de lande i verden, hvor udvekslingen af varer med omverdenen er størst.

Erfaringer fra Storbritannien viser, at 10 pct. bedre flyforbindelser øger den langsigtede produktivitet med 0,6–0,9 pct¹. Også i Danmark bidrager gode flyforbindelser til øget produktivitet, og betydningen er måske endnu større end i Storbritannien, da udenrigshandlen betyder endnu mere for os.

▮ Flyforbindelser øger produktiviteten

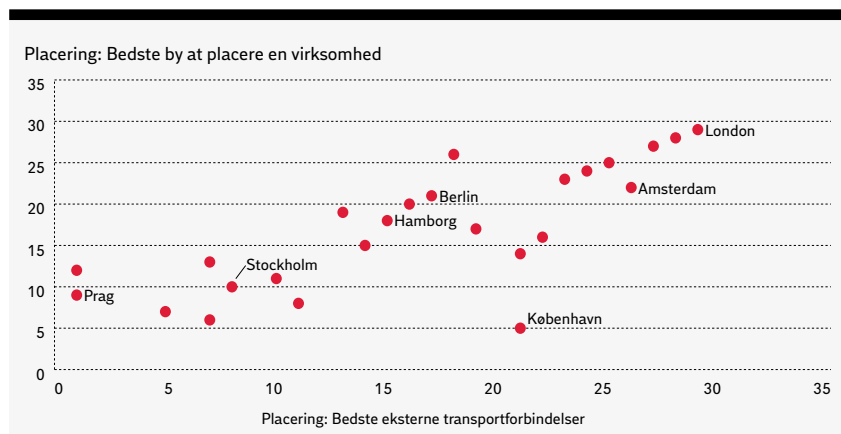
TRANSPORTFORBINDELSE ER AFGØRENDE FOR LOKALISERING

International tilgængelighed er en vigtig faktor, når internationale koncerner tager stilling til lokalisering. Mister Danmark terræn på luftfartens landkort kan det også få konsekvenser for vores evne til at tiltrække investeringer udefra.

I den årlige undersøgelse ”European Cities Monitor”², hvor 500 erhvervsledere vurderer en række afgørende faktorer i.f.t lokaliseringen. Svarer mellem 45 og 61 pct. – afhængigt af branchen – at transportforbindelserne med andre byer og internationalt er en helt afgørende faktor.

Transportforbindelser er væsentlige for virksomhedernes placering

Rangordning af 25 europæiske byer



Kilde
Cushman & Wakefield:
European cities monitor, 2009

¹ Oxford Economic Forecasting, The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK, 2006.

² Cushman & Wakefield (2009), European Cities Monitor

Erhvervslederne er også blevet spurgt om, hvilke byer, der har de bedste eksterne transportforbindelser. En analyse af svarene viser, at der er en klar sammenhæng mellem kvaliteten af transportforbindelserne og hvor attraktivt erhvervslederne, mener det er at lokalisere sig.

KNUDEPUNKT UNDER PRES

Gode internationale flyforbindelser kræver, at danske lufthavne fremover kan manifestere sig i den stigende konkurrence fra udenlandske lufthavne.

Københavns Lufthavn har i mange år været benyttet som trafikalt knudepunkt – et såkaldt hub – af luftfartsselskab SAS, og har dermed haft status som nordeuropæisk hub.

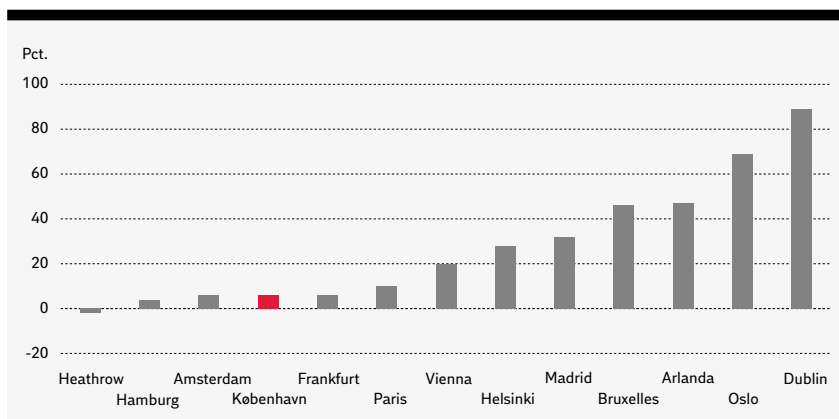
Men den internationale tilgængelighed fra danske lufthavne er under pres, fordi en stor del af grundlaget for de eksisterende internationale ruter – transfertrafikken – fylder mindre og mindre i trafikken fra bl.a. Københavns Lufthavn.

Transfertrafikken i Københavns Lufthavn udgør i dag 27 pct. af den samlede trafik sammenlignet med 38 pct. for fire år siden. Andelen af transfertrafik hænger i høj grad sammen med, hvorvidt en lufthavn benyttes som hub af et netværksselskab – i Danmarks tilfælde SAS. Transferandelen i de lufthavne, der er hub for et netværksselskab er langt højere end transferandelen i lufthavne, der ikke har en hubfunktion.

Transfertrafikken fylder mindre i København

Lav vækst i destinationer fra København

Ændring i destinationer, 2004–2008, pct.



Kilde
Airport Benchmark Report 2009

Som konsekvens af faldet i transfertrafikken har væksten i antallet af destinationer fra København også været lavere end i mange andre større europæiske lufthavne – og det på trods af, at lavprisselskaber i samme periode har øget antallet af direkte forbindelser.

STOR KONKURRENCE FRA BERLIN I 2011

I løbet af ti år er Københavns Lufthavn gået fra at være den 10. største til den 15. største i Europa.

Københavns Lufthavn har mistet betydning i Europa

Udfordringen bliver ikke mindre fremover, da konkurrencen fra flere nærliggende lufthavne, blandt andet Stockholm, Helsinki, Amsterdam, London og Paris, øges.

I 2011 åbner eksempelvis den nye storlufthavn Willy Brandt i Berlin, og sætter de danske lufthavne under yderligere pres. Kapaciteten i Berlin ventes at blive 22–25 mio. passagerer om året med plads til udvidelse til 45 mio. passagerer. Til sammenligning havde Københavns Lufthavn 20 mio. passagerer i 2009.

SAMFUNDSØKONOMISK TAB VED FÆRRE FLYFORBINDELSER

Konsekvenserne af konkurrencen fra udenlandske lufthavne kan blive færre direkte internationale ruter ud af Danmark, hvilket kan føre til et samfundsøkonomisk tab.

For det første vil de virksomheder, der benytter sig af luftfragt til at transportere varer til fjerntliggende destinationer kunne blive ramt. I dag transporteres eksempelvis 40 pct. af eksporten (målt i kroner og øre) til Fjernøsten med fly og for højteknologiske produkter er det hele 70 pct. af eksportværdien der sendes af sted med fly.

Flytransport er vigtig for eksporten

For det andet vil både erhvervs- og fritidsrejsende bruge mere tid på at rejse.

Som illustration af de samfundsøkonomiske omkostninger ved tidstab af længere rejsetid, vil 10 pct. færre direkte forbindelser ud af Danmark betyde et tab på op mod 900 mio. kr., hvoraf erhvervslivet alene står for 700 mio. kr.

EN STRATEGI FOR GODE FLYFORBINDELSER

Der er ingen lette løsninger og initiativer, som isoleret set vil kunne give dansk luftfart et markant løft.

Med de udfordringer, dansk luftfart står over for, er det imidlertid afgørende, at luftfarten aktivt inddrages i den transportpolitiske tænkning. Der er således en række tiltag, der vil kunne gøre en positiv forskel og dermed styrke grundlaget for såvel indenrigs- som udenrigsruter.

Overordnet set handler det om:

1. Internationalt konkurrencedygtige rammebetingelser for luftfarten
2. Luftfart indtænkes i transportaftaler, herunder infrastruktur til/fra lufthavnene og opkobling til det europæiske højhastighedsnet.
3. En styrket og koordineret indsats for at brande et innovativt Danmark

Hverken Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008 eller de politiske transportaftaler, der blev indgået i 2009 indeholder væsentlige større luftfartspolitiske initiativer.

ARTIKLEN UDGIVES AF DI
I SAMARBEJDE MED FIH

FIH|ERHVERVSBANK
ALLE FORMER FOR KAPITAL



SAMFUND, VIDEN OG HOLDNINGER

Dansk erhvervsliv er en vigtig del af det danske samfund. Politikere, organisationer og befolkningen forventer, at virksomhederne bidrager til bæredygtig udvikling af Danmark som velfærdssamfund. Derfor prioriterer DI dialog med alle interesserede om rammerne for erhvervslivets bidrag til vækst og velstand.

Vær med i debatten på opinion.di.dk
