



Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Samfundsøkonomiske gevinster ved Københavns Lufthavn

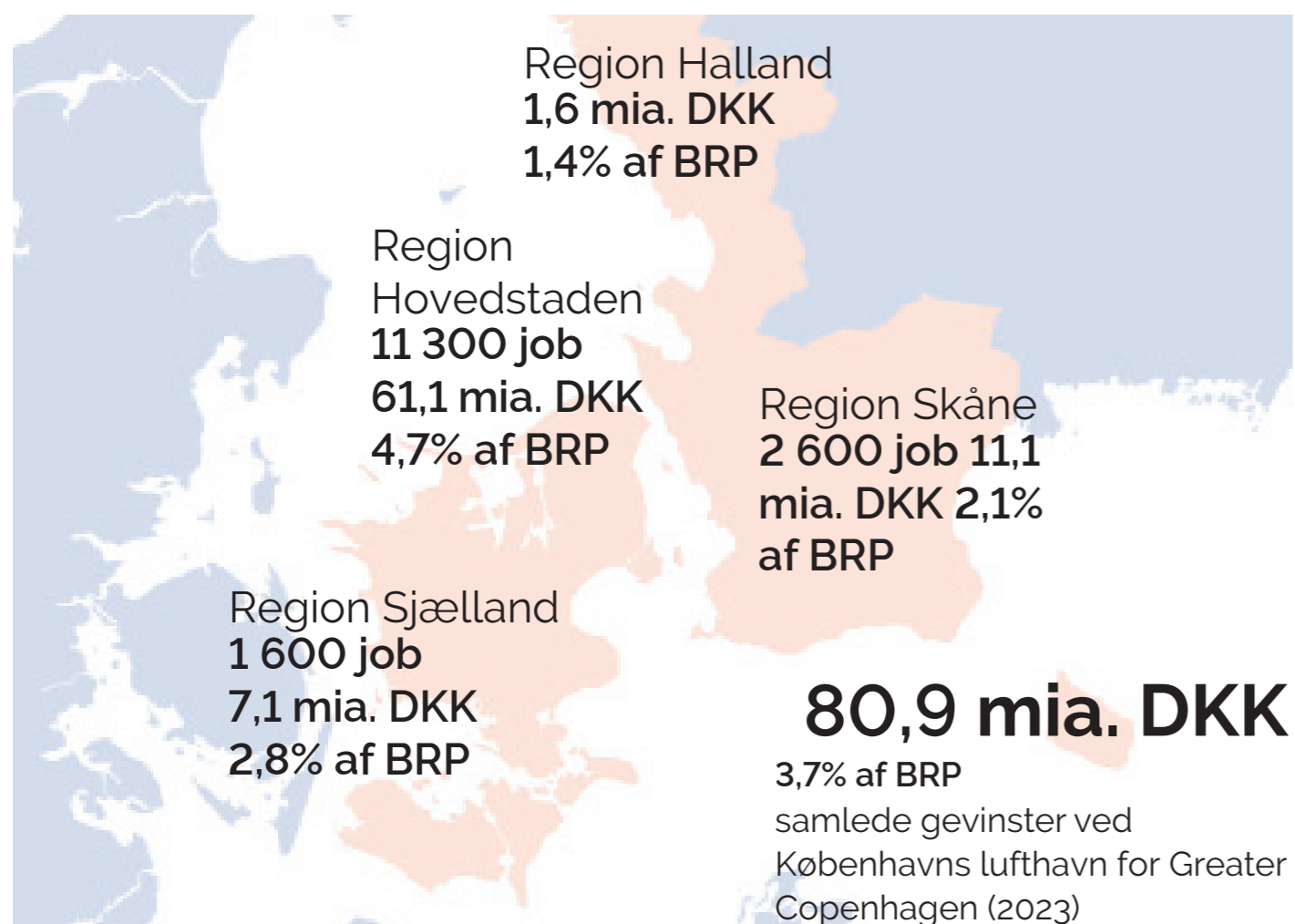
GREATER
CoPENHAGEN

Store samfundsøkonomiske gevinster ved Københavns Lufthavn for Sydsverige

Greater Copenhagen har beregnet de samfundsøkonomiske gevinster af Københavns Lufthavn, herunder de økonomiske og beskæftigelsesmæssige effekter for de danske og svenske regioner i Greater Copenhagen. Samlet viser det, at lufthavnen har stor værdi for både dansk og sydsvensk økonomi. De samfundsøkonomiske gevinster for den danske del af Greater Copenhagen er opgjort til knap 68 mia. DKK. For Skåne og Halland er de samlede gevinster 13 mia. DKK.¹

Københavns Lufthavns samfundsøkonomiske gevinst for Greater Copenhagen (Hovedstaden, Sjælland, Skåne og Halland) opgøres samlet set til ca. 81 mia. DKK i 2023, hvilket svarer til 3,7 pct. af den regionale økonomi.²

Samfundsøkonomiske gevinster ved Københavns lufthavn (2023)



Kilde: Greater Copenhagen's egne beregninger. Greater Copenhagen-regionen omfatter de fire regioner Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne og Region Halland samt de 85 kommuner i geografien. BRP står for bruttoregionalprodukt. 2023 er foreløbige tal. Kilde: Greater Copenhagen's egne beregninger.

¹Værdien for 2023 beror på et estimat. De endelige effekter kan først endelig beregnes om ca. 1,5 år, pga. flere af datakilderne udkommer med betydelige forsinkelser (f.eks. de endelige BRP-tal for 2023, pendler over Øresund og en evt. opdatering af Københavns Lufthavns endelige tal for antal ansatte i 2023).

²Effekterne er udregnet i en samfundsøkonomisk model. Effekterne består af følgende:

Direkte effekter: Består primært af dem, der arbejder i selve lufthavnen, i dens butikker og restauranter, partnere og i luftfartsselskaberne. Indirekte effekter: Består af arbejdspladser i forbindelse med lufthavnen, f.eks. i transportvirksomheder, brændstofleverandører og leverandører til butikker og restauranter.

Inducerede effekter: Måler effekterne af medarbejdernes forbrug. F.eks. bidrager de personer, der arbejder i lufthavnen - men bor i Region Skåne - til Skånes økonomi, når de forbruger varer og tjenesteydelser.

Katalytiske effekter: Det står for en stor del af gevinsten og måler de store makroeffekter som følge af national og international tilgængelighed.

Typisk er de samfundsøkonomiske modeller nationale, men her er det bedste bud for en grænseoverskridende model, hvor bl.a. pendlermønstrene til/fra lufthavnen danner grundlag for, hvor stor del af samfundsøkonomien, der tilfalder svensk økonomi.

Metodeændringer og Beskæftigelsesudvikling (2019-2023)

Denne analyse er baseret på antallet af beskæftigede fra Københavns Lufthavns rapport, Københavns Lufthavns samfundsøkonomiske betydning (2023). Dette udgør et forbedret og mere præcist datagrundlag i forhold til antallet af beskæftigede og de samfundsøkonomiske beregninger, som det var opgjort i Greater Copenhagen's tidligere rapport, Københavns lufthavn – motor for vækst i regionen (2022). En detaljeret beskrivelse af metodeændringerne findes i appendiks.

Metodeændringerne har afgørende betydning for resultaterne. Både den samfundsøkonomiske værdi og antallet af beskæftigede bliver reduceret, når man anvender den seneste datakilde. Derfor er det ikke retvisende at sammenligne resultaterne i Greater Copenhagen's rapport (2022) med resultaterne fra denne analyse.

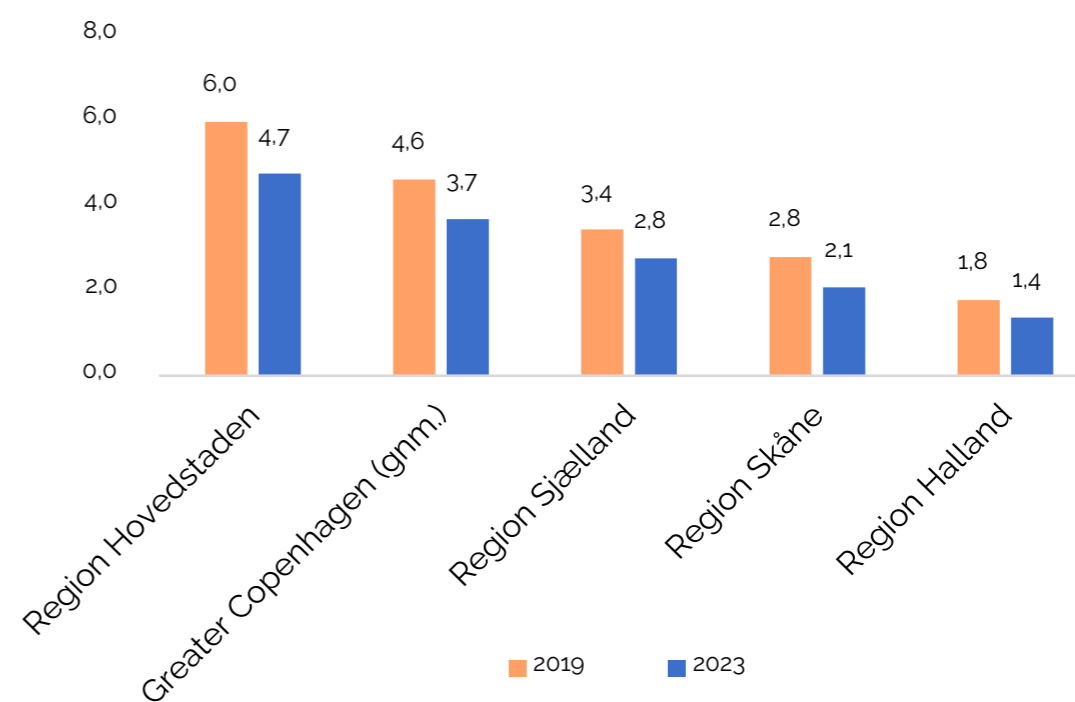
Mere specifikt bliver antallet af ansatte nedjusteret fra 23.700 (Greater Copenhagen, 2022) til 19.300 i 2019. Desuden er der relativt flere svenskere i beskæftigelse i Københavns Lufthavn ifølge Københavns Lufthavn (2023), end antallet der blev opgjort i Greater Copenhagen's analyse (2022) for året 2019. Ved at anvende den nye fordeling fra Københavns Lufthavn (2023) udgjorde antallet af beskæftigede, som bor i Region Skåne, 3.300 personer i 2019, hvilket er en større andel beskæftigede end, hvad der var tilfældet i Greater Copenhagen (2022).

I 2019 var 19.300 personer ansat i lufthavnen, hvor de varetager forskellige jobfunktioner, herunder flyselskaber, ground handlers, lufthavnsservice, shoppingcenter og hotel, fragtservice og catering. Antallet af ansatte var lavest i 2021. I 2022 og 2023 var der en stigning i passagerantallet, hvilket medførte, at flere jobs blev genetableret i takt med øget aktivitet i lufthavnen.

De samfundsøkonomiske gevinster er faldet i samtlige regioner efter Corona-pandemien. De samfundsøkonomiske gevinster beregnes for 2019 og 2023 med udgangspunkt i data fra Københavns Lufthavn (2023). I 2019 udgjorde de samfundsøkonomiske gevinster 4,6 pct. af BRP, hvilket er faldet til 3,7 pct. af BRP i 2023

Udviklingen i de samfundsøkonomiske gevinster ved Københavns Lufthavn i pct. af BRP fra 2019 til 2023

-Fortsat lavere værdi end før Corona pandemien i 2019



Anm.: Beregninger er udregnet med udgangspunkt i faktiske antal ansatte frem til 2021, hvorefter de er fremskrevet til 2023. Jobeffekterne for Region Skåne kan være en smule for høje, da det antages at svensk beskæftigelse primært kommer fra Skåne. Kilde: Greater Copenhagen.

Samfundsøkonomisk betyder lufthavnen meget for Greater Copenhagen

Samfundsøkonomisk spiller Københavns Lufthavn en betydningsfuld rolle i Greater Copenhagen. I alt udgjorde de samfundsøkonomiske gevinster for Københavns Lufthavn i Greater Copenhagen 80,9 mia. DKK i 2023, estimeret ud fra en række faktiske datakilder. De samfundsøkonomiske gevinster fordelte sig med 61 mia. DKK i Region Hovedstaden, 7 mia. DKK i Region Sjælland, 11,1 mia. DKK i Region Skåne og 1,6 mia. DKK i Region Halland.

Københavns Lufthavn genererede i alt 15.500 arbejdspladser i Greater Copenhagen i 2023. Flertallet af de ansatte, der arbejder i lufthavnen, bor i Region Hovedstaden (11.300 personer). Yderligere 2.600 ansatte bor i Region Skåne, mens 1.600 ansatte i lufthavnen bor i Region Sjælland. Lufthavnens betydning i forhold til bruttoregionalproduktet (BRP) er mest markant i Region Hovedstaden (4,7 pct. af BRP), efterfulgt af Region Sjælland (2,8 pct. af BRP), Region Skåne (2,1 pct. af BRP) og Region Halland (1,4 pct. af BRP). Effekterne er særligt betydningsfulde for de områder i Region Skåne, der ligger tættest på lufthavnen, såsom Malmø.

Ifølge en rapport om virkningen af luftfartssektoren i 43 europæiske lande (Intervista, 2015) bidrager luftfarten i gennemsnit med 1,5 pct. til den nationale økonomi. I Skandinavien er gennemsnittet dog lidt højere, da de nordiske økonomier har et højere niveau af eksport og rejseaktivitet. I Danmark er det gennemsnitlige bidrag 2,4 pct., og i Sverige 1,9 pct. ifølge rapporten. Københavns Lufthavn har relativ større betydning for Greater Copenhagen end et landsgennemsnit i Sverige og Danmark.

Samfundsøkonomisk betyder lufthavnen meget for Greater Copenhagen regionerne (2023)

	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Skåne	Region Halland	Greater Copenhagen
Direkte effekter (mia. DKK)	11,9	1,4	2,4	-	15,7
Indirekte effekter (mia. DKK)	7,8	0,9	0,4	-	9,2
Inducerede effekter (mia. DKK)	8,2	0,9	1,6	-	10,7
Katalytiske effekter (mia. DKK)	33,3	3,9	6,7	1,6	45,4
Total (mia. DKK)	61,1	7,1	11,1	1,6	80,9

Anm.: Tallene for 2023 er baseret på et bedste bud af de foreløbige datakilder, der findes for år 2023. Definitionen på effekterne findes i faktaboksen. Greater Copenhagen har til denne rapport også genberegnet de samfundsøkonomiske effekter i 2019 med den nye metode, hvor datagrundlaget er forbedret. Det kan findes i appendiks. Kilde: Greater Copenhagen (2023)

Faktaboks: Samfundsøkonomiske effekter

De samfundsøkonomiske gevinster måles ved hjælp af forskellige typer økonomiske effekter, hvoraf de direkte, indirekte og inducerede effekter er de letteste at måle. De omfatter de økonomiske fordele, der genereres af de personer, der arbejder i lufthavnen (**direkte effekter**), de personer, der arbejder indirekte i lufthavnen, f.eks. ved at levere mad til restauranterne (**indirekte effekter**), og de arbejdsmarkedseffekter, der genereres af forbruget af varer og tjenesteydelser hos dem, der har direkte og indirekte arbejdspladser (**inducerede effekter**).

De katalytiske effekter er vanskeligere at estimere, da de måler værdien af regionens adgang til en international lufthavn i et bredere perspektiv. Disse omfatter virksomheder, der vælger at placere deres hovedkvarter i regionen som følge af nærheden til en international lufthavn. Regionens virksomheder får adgang til et større eksportmarked og flere kompetencer samt en stigning i turismen.

De direkte, indirekte og inducerede effekter udgjorde i alt 35,5 mia. DKK i 2023. 78 pct. af disse effekter tilfaldt hovedstadsregionen som følge af den direkte nærhed til lufthavnen og det faktum, at størstedelen af de mennesker, der arbejder i lufthavnen, bor der. Region Skåne og Region Sjællands andel er på henholdsvis 13 pct. og 9 pct. af den samfundsøkonomiske gevinst fra de direkte, indirekte og inducerede effekter. Lufthavnens katalytiske effekter var på 45,4 mia. DKK i 2023. Af de katalytiske effekter gik 73 pct. til Region Hovedstaden. De katalytiske effekter skal fortsat tages med et forbehold, da effekterne er sværere at måle.

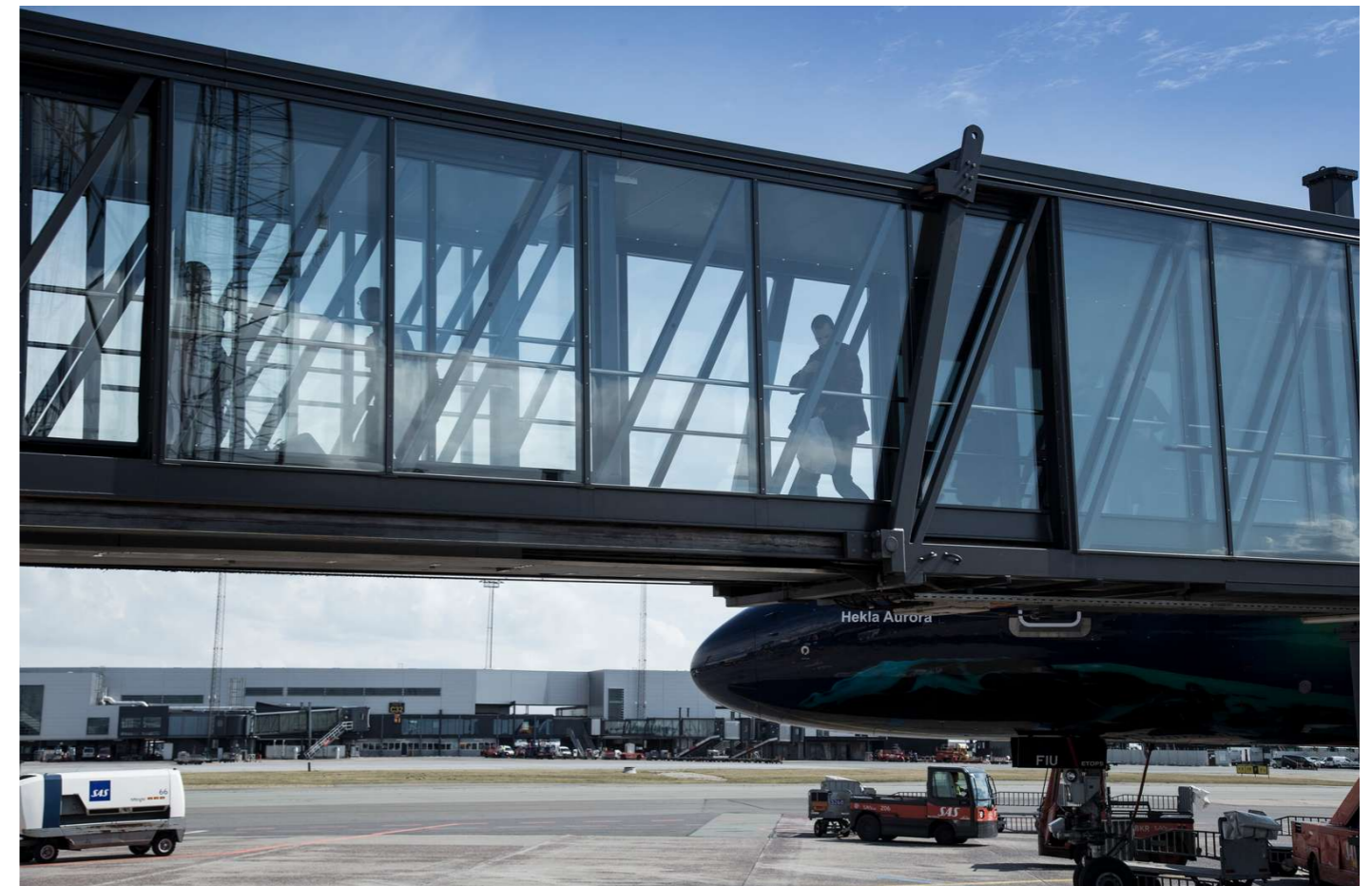
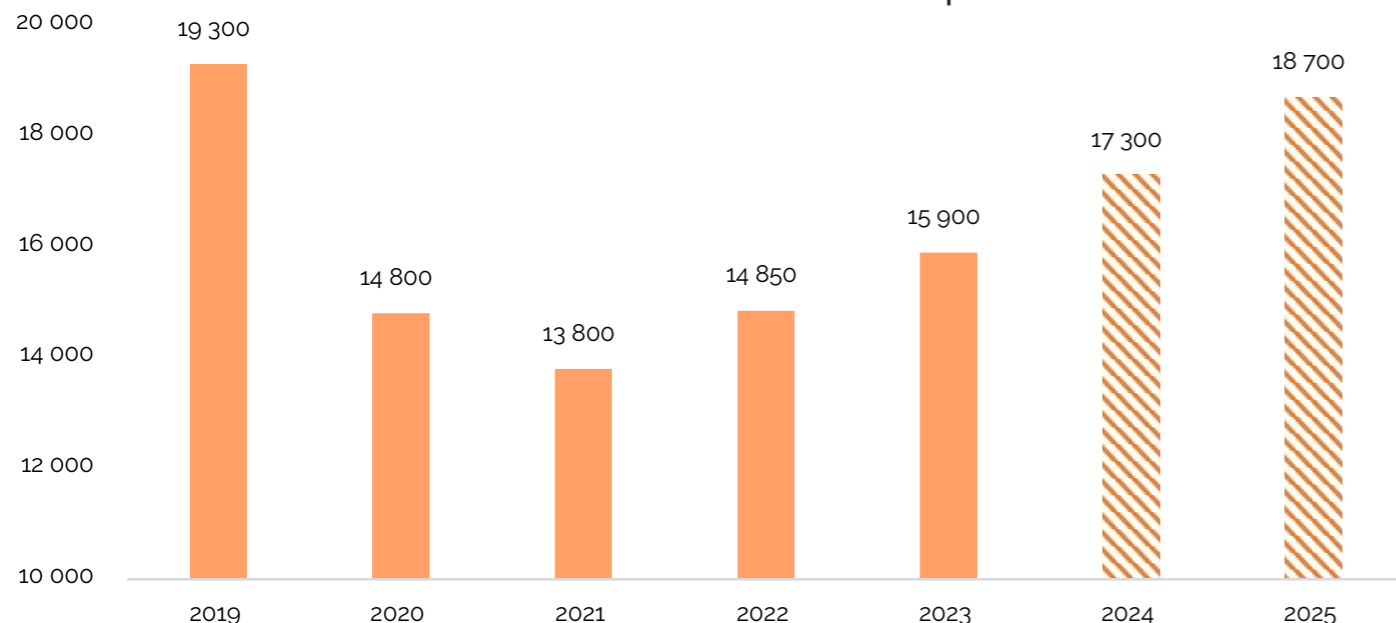


Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Beskæftigelsen ligger stadig under niveauet før Covid-19-pandemien

Københavns Lufthavn (2023) har i deres seneste rapport forbedret og opdateret datagrundlaget for antallet af beskæftigede³, hvilket resulterer i en nedjustering fra 23.700 til 19.300 beskæftigede, når man analyserer antallet før Covid-19-pandemien i 2019. Pandemien førte til endrastisk nedgang i antallet af passagerer, da store dele af flytrafikken blev indskrænket. Det resulterede i, at antallet af ansatte i Københavns Lufthavn faldt med ca. 30 pct. til 13.800 i 2021. Beskæftigelsen er steget til 15.900 personer i 2023, svarende til cirka 80 pct. af det direkte beskæftigelsesniveau i lufthavnen før pandemien.⁴

Antallet af beskæftigede i Københavns Lufthavn forventes at stige i de kommende år - men er fortsat lavere end før Corona-pandemien



Anm.: Det antages, at antallet af passagerer i 2025 er tilbage på før Corona-niveau, hvor antallet af beskæftigede antages fortsat at ligge lidt lavere. 2024-2025 er et skøn baseret på, hvor mange ansatte de ekstra passagerer kræver i lufthavnen. Kilde: Greater Copenhagen pba, grundoplysninger fra Københavns Lufthavn (2023).

En tidligere beregning viser en sammenhæng mellem antallet af passagerer og antallet af ansatte i lufthavnen, hvor det nuværende trafikniveau i 2023 vil betyde, at én million ekstra passagerer medfører ansættelse af ca. 700 flere personer i lufthavnen.⁵

Forventningen er, at antallet af flyrejsende når over 30 mio. passagerer i 2025, hvilket svarer til niveauet i 2019. Dog er det usikkert, om forholdet mellem passagerantallet og de samfundsøkonomiske gevinster forbliver det samme. Ændringer i sammen-sætningen af passagerer og luftfartsselskaber kan påvirke behovet for personale bosat i Greater Copenhagen. Hvis flere lavprisruter eller kortere ruter bliver etableret, kræver det mindre personale bosat i Greater Copenhagen. Beskæftigelsen forventes at vende tilbage til 2019-niveau i 2026, men dette skøn er behæftet med usikkerhed, da faktorer som geopolitik og konjunktursituationen påvirker beslutningerne om at åbne nye ruter og kundernes efterspørgsel efter flyrejser.

Norwegian har for nylig annonceret 9 nye ruter fra København i sommerprogrammet for 2024, mens lufthavnens største kunde, SAS, udvider det eksisterende rutenetværk på 106 ruter med 7 nye destinationer fra sommeren 2024.⁶

³ Se Københavns Lufthavn (2023).

⁴ Ca. 400 af de 15.900 beskæftigede bor i Vestdanmark. I Greater Copenhagen er der 15.500 beskæftigede i 2023, som er langt hovedparten.

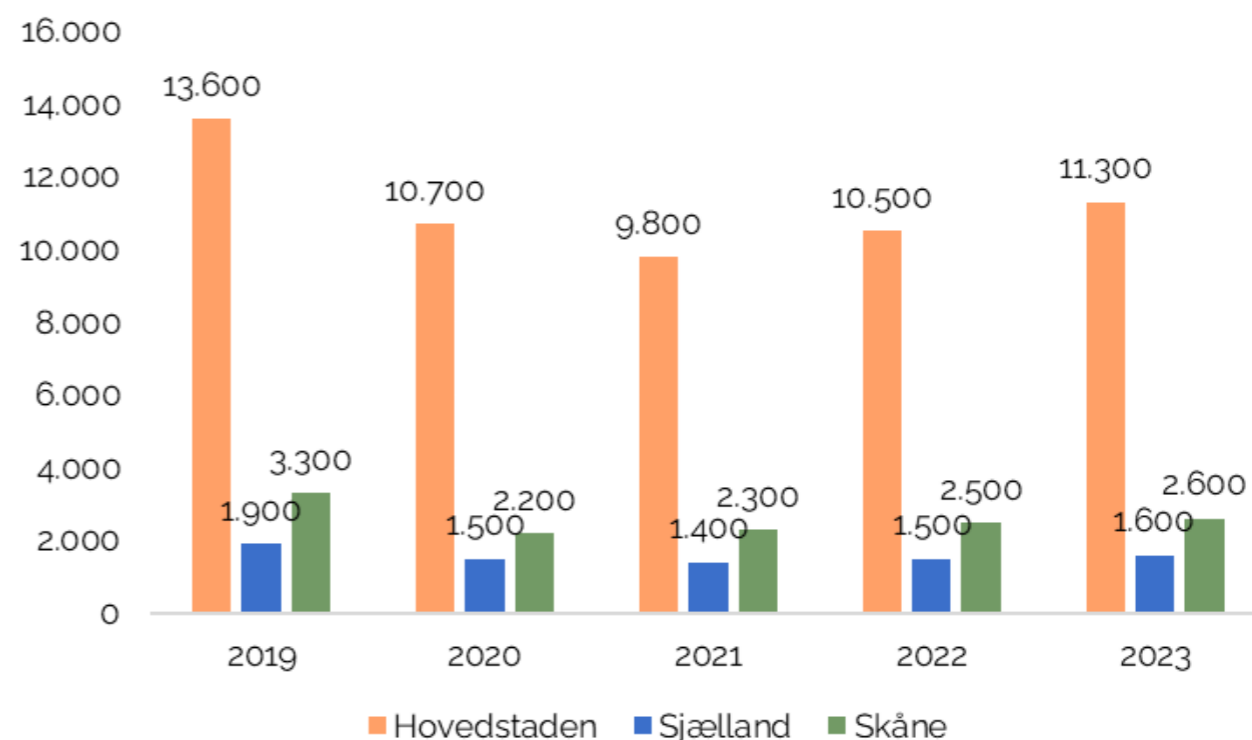
⁵ Lufthavnen (2023) overvejelser og betragtninger om sammenhængene mellem antal passagerer og behovet for flere ansatte i lufthavnen.

⁶ Artikel i Børsen 21. december 2023

Prognose og beskæftigelses fordeling i Greater Copenhagen regioner

I 2019 var 19.300 personer, bosat i Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Skåne, ansat i forskellige jobfunktioner i lufthavnen, såsom flyselskaber, ground handling, lufthavnsservice, shoppingcentre, hotel, fragtservice og catering. Beskæftigelsen i alle regioner nåede sit laveste punkt i 2021. Fra 2022 og 2023 opleves en stigning i passagertallet, hvilket resulterer i en gradvis tilbagevenden af jobs, da aktiviteten i lufthavnen øges.

Antallet af beskæftigede i lufthavnen er stigende i år 2023 - Københavns Lufthavn får igen flere ansatte i alle regionerne



Anm.: Beregninger er udregnet på baggrund af faktiske antal ansatte frem til 2021, hvorefter de er fremskrevet til 2023. Jobeffekterne for Region Skåne kan være en smule overvurderet, da det antages at svensk beskæftigelse primært kommer fra Skåne. Kilde: Greater Copenhagen.

Det relativt største fald i antal ansatte findes i Region Skåne. Indbyggere, der bor i Region Skåne og arbejder i lufthavnen, er gået fra 3.300 til 2.600 i 2023, hvilket svarer til et fald på over 20 pct. En stor del af de svenske ansættelser er koncentreret i flyselskaberne, hvor en nedgang hos SAS slår ekstra hårdt for Region Skåne.

Appendiks:

Beregningsforudsætninger bag den samfundsøkonomiske metode

Et af hovedformålene med en samfundsøkonomisk analyse er at demonstrere den betydelige indflydelse, som Københavns Lufthavn har på de fire regioner i Greater Copenhagen. Typiske samfundsøkonomiske modeller er landespecifikke og forsøger normalt ikke at estimere den grænseoverskridende effekt, da det ofte ligger uden for modellens rækkevidde.

Flere tidligere analyser har allerede belyst lufthavnens betydning for den danske økonomi. Første gang lufthavnens betydning for Sydsverige blev fremhævet, var i den seneste rapport fra Greater Copenhagen (2022), hvor metoden fra Intervista (2015) blev anvendt og suppleret med nyere data frem til år 2019. Året 2019 repræsenterer det seneste normale år før Covid-19-pandemien i praksis medførte en nedlukning af flytrafikken. Denne analyse anvender data efter nedlukningen og strækker sig helt frem til år 2023, baseret på foreløbige skøn for hele året.

Den samfundsøkonomiske model inkluderer fire forskellige effekter, som kan beskrives som følger:

Direkte effekter: Antallet af ansatte i lufthavnen bestemmes ved hjælp af oplysninger om antallet af ID-kort udstedt af Københavns Lufthavn til personer, der arbejder på lufthavnens område. Disse oplysninger kobles sammen med både danske og svenske data om pendlermønstre for at fordele de beskæftigede ud på regionerne. Desuden har Københavns Lufthavn (2023) i deres seneste analyse kvalitetssikret disse oplysninger ved at identificere de arbejdssteder, der har aktivitet i Københavns Lufthavn ved hjælp af Danmarks Statistisk registre⁷.

Indirekte effekter: Antallet af virksomheder, der handler med lufthavnen fra Region Skåne, er skønsmæssigt opgjort til 5 pct. af de i alt 800 virksomheder, der driver forretning i lufthavnen. Et konservativt skøn på 5 pct. anses for at være realistisk. Bl.a. har flere større detailbutikker i lufthavnen ca. 20 pct. svenske ansatte, hvorfor der også er samhandel med svenske virksomheder.

Inducerede og Katalytiske Effekter: I denne analyse anvendes koefficienterne fra Intervista-rapporten, hvor der skabes en sammenhæng mellem de direkte jobeffekter og de inducerede samt katalytiske effekter. Disse effekter baserer sig primært på modelberegninger snarere end faktuelle oplysninger. De katalytiske effekter er ofte betydelige, men det er vigtigt at notere, at de også indebærer en større usikkerhed sammenlignet med de andre effekter. De indgår alligevel i de samfundsøkonomiske beregninger og præsenteres her.



Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

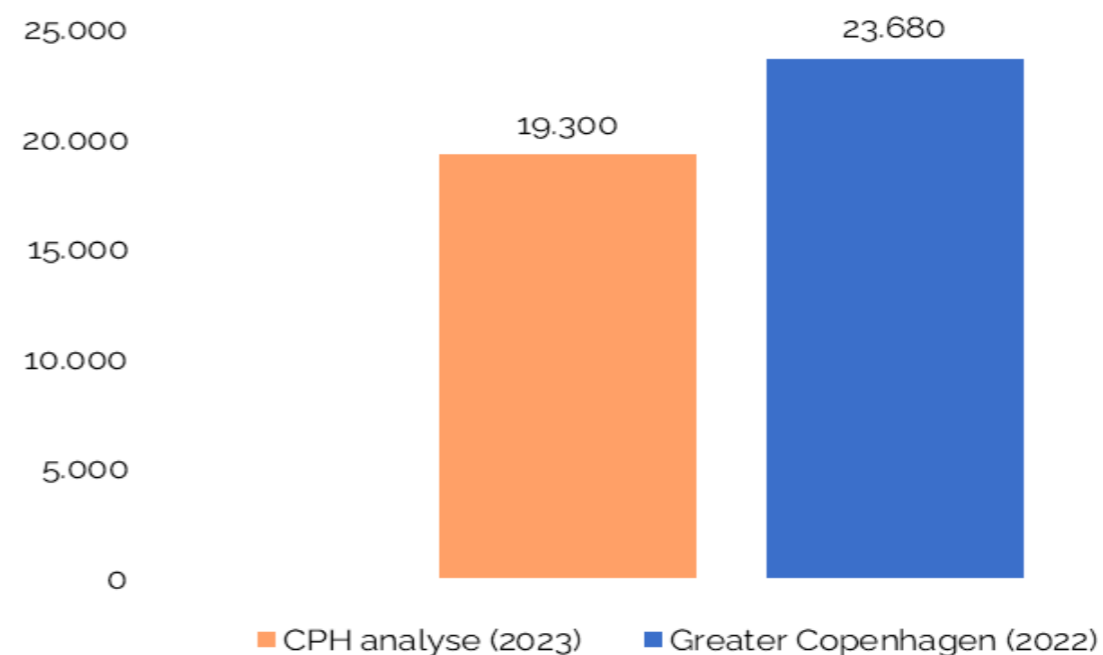
⁷ Derfor anvendes antallet af ansatte fra denne nye kilde (se nedenfor i afsnittet 'Nedjustering af skønnet for antal ansatte i lufthavnen').

Nedjustering af skønnet for antal ansatte i lufthavnen

I deres seneste analyse har Københavns Lufthavn reduceret skønnet for antallet af ansatte i lufthavnen. Dette skøn bygger primært på antallet af udstedte ID-kort, hvor lufthavnen tildeler adgangskort til personer med erhvervsmæssige formål. Hovedparten af udstedte kort tildeles personer, der arbejder på fuld tid i lufthavnen inden for forskellige funktioner. Derudover udstedes kort også til håndværkere eller løsarbejdere, der arbejder i lufthavnen i kortere eller længere perioder. I lufthavnens analyse forsøger man at estimere antallet af ansatte, der har deres hovedbeskæftigelse i lufthavnen, hvilket resulterer i et lavere antal end tidligere kommunikeret i andre analyser.

Nedenstående figur illustrerer forskellen i skønnet mellem Greater Copenhagen's analyse (2022) og Københavns Lufthavn's analyse (2023) nyere opgørelse over antallet af arbejdspladser i lufthavnen. Begge analyser fokuserer på antallet af beskæftigede i 2019.

Skønnet over antallet af ansatte i lufthavnen er mindre -Forbedret metode nedjusterer jobeffekten fra 23.700 til 19.300 i 2019



Anm: Greater Copenhagen's analyse (2022) sammenholdt med Københavns Lufthavn's analyse (2023) for antallet af fuldtidsbeskæftigede i Københavns Lufthavn i år 2019. Greater Copenhagen's samfundsøkonomiske model bliver justeret med det lavere udgangspunkt.
Kilde: Greater Copenhagen's analyse (2022) og Københavns Lufthavn's analyse (2023)

Københavns Lufthavn's forbedrede skøn for 2023 medfører en nedjustering af antallet af beskæftigede fra 23.700 til cirka 19.300 for år 2019, hvilket svarer til en reduktion på ca. 20 pct. Dette fald får direkte indflydelse på beregningerne af samfundsnyttens. Da jobeffekterne udgør en afgørende faktor for de samfundsøkonomiske beregninger, viser tabellen nedenfor, at de samlede effekter i Greater Copenhagen beløber sig til cirka 79 mia. DKK i 2019. Dette er lavere end de 96 mia. DKK, som Greater Copenhagen rapporterede i den seneste analyse. Forskellen skyldes et mere præcist datagrundlag i forhold til tidligere.

De samfundsøkonomiske gevinster fordelt på regioner for 2019
-Genberegnet med det forbedrede datagrundlag

	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Skåne	Region Halland	Greater Copenhagen
Direkte effekter (mia. DKK)	10,8	1,5	2,6	-	15,3
Indirekte effekter (mia. DKK)	7,2	1,0	0,4	-	8,9
Inducerede effekter (mia. DKK)	7,5	1,1	1,6	-	10,4
Katalytiske effekter (mia. DKK)	30,6	4,3	6,8	1,6	44,4
Total (mia. DKK)	56,1	8,0	11,4	1,6	78,9

Anm.: Effekterne er genberegnet med datagrundlag fra Københavns Lufthavn (2023). I Greater Copenhagen (2022) seneste rapport var den samfundsøkonomiske værdi for 2019 opgjort til ca. DKK 96 mia. DKK, som kan ses i forhold til DKK 79 mia., hvor den er genberegnet. Kilde: Greater Copenhagen

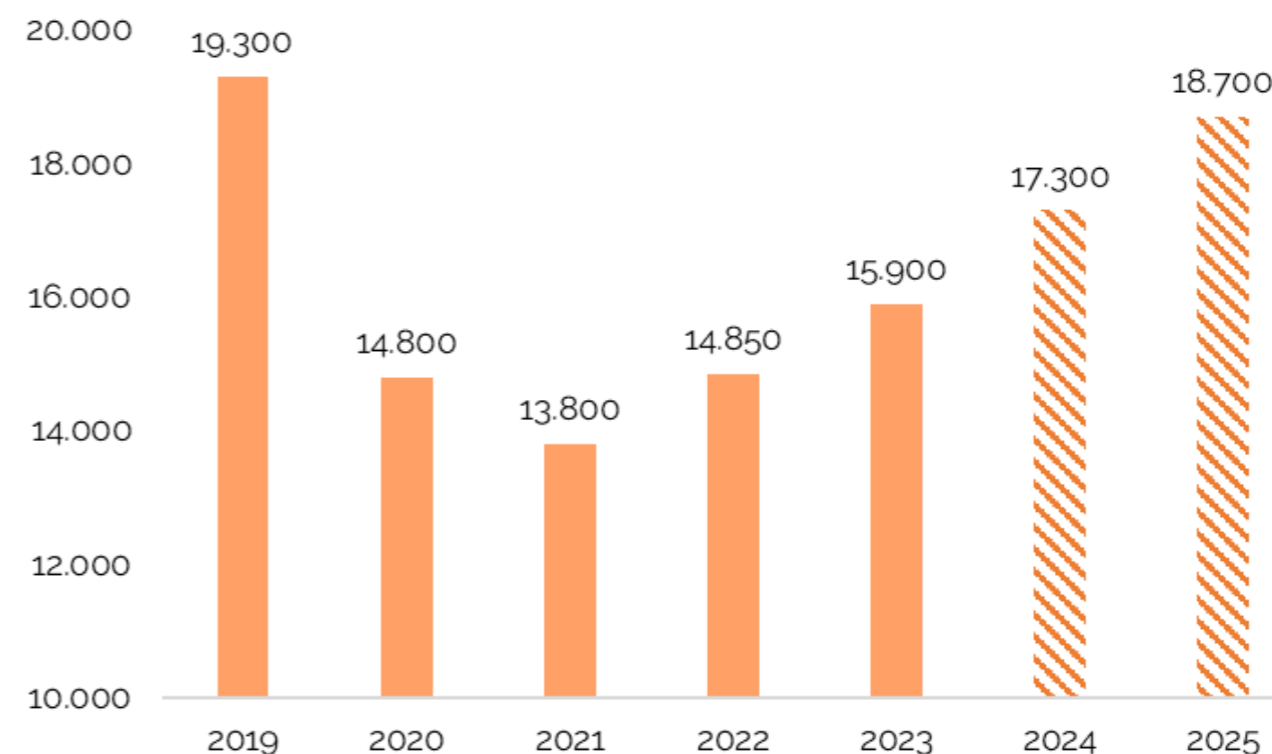
Vi anvender antal ansatte i lufthavnen, som er Københavns Lufthavns seneste officielle skøn. Det vil i udgangspunktet reducere antallet af beskæftigede med små 20 pct. i 2019, som har stor indvirkning på den samfundsøkonomiske værdi.

Vi anvender antallet af ansatte i lufthavnen baseret på Københavns Lufthavns seneste officielle skøn, hvilket i udgangspunktet reducere antallet af beskæftigede med omkring 20 pct. i 2019, hvilket har betydelig indvirkning på de samfundsøkonomiske gevinster ved Københavns Lufthavn.

I analysen antages det, at den positive udvikling i antallet af passagerer og beskæftigede fortsætter, og at antallet af passagerer når over 30 mio. i 2025. Dette er i overensstemmelse med det bedste skøn fra den internationale luftfartsorganisation ACI Europe, som forventer, at sektoren vil vende tilbage til før Covid-19-niveau i 2025. Det forventes dog ikke, at antallet af beskæftigede vil nå samme niveau, da der i mellemtiden har været effektiviseringer og muligvis ændringer i sammensætningen af flyselskaber, hvilket kan resultere i mindre personalebehov.

Københavns Lufthavn har estimeret, at for hver ekstra million passagerer vil der blive ansat 700 flere i beskæftigelse.⁸ Denne antagelse anvendes fra 2023 til 2025, hvor der forventes ca. 4 mio. flere passagerer i lufthavnen, hvilket giver en beskæftigelseseffekt på yderligere 2.800 personer i 2025. Samlet set forventes beskæftigelsen fortsat at være under niveauet fra 2019

Beskæftigelsen i Københavns Lufthavn forventes at stige i de kommende år, men forbliver stadig under Covid-19 niveau



Anm.: Det antages, at antallet af passagerer i 2025 er tilbage på før-corona niveau, men antallet af beskæftigede er fortsat lidt lavere end før. 2024-2025 er et skøn baseret på øgede pasagerantal.

Kilde: Greater Copenhagen pba. oplysninger fra Københavns Lufthavn (2023).



Foto:
Nicolai
Perjesi/
CopCap

⁸ Se Københavns Lufthavn (2023)

Om rapporten

Litteraturliste;

- ACI Europe (2022), "Airport Traffic Forecast: 2023 Scenario & 2023-2027 outlook"
- Copenhagen Economics (2016), "Luftfartens samfundsøkonomiske betydning for Danmark" Udarbejdet til Transport- og Bygningsstyrelsen.
- Danmark Statistik (2023), "Hvem pendler fra Sverige til Danmark?"
- Greater Copenhagen (2022), "Københavns Lufthavn - en motor for vækst i Greater Copenhagen".
- Intervista (2015), Economic impact of European Airport. Prepared for ACI Europe.
- Københavns Lufthavn (2023), "Københavns Lufthavns samfundsøkonomiske betydning"
- Oxford Research (2015), "Regionale jobeffekter ved udvidelse af Københavns Lufthavn"

Om rapporten

Rapporten - der blev offentliggjort i januar 2024 - er udarbejdet af Greater Copenhagen, der er en samarbejdsorganisation for vækst og udvikling i Nordens største metropolregion med 4,4 millioner indbyggere i Sydsverige og Østdanmark. Greater Copenhagen blev oprettet i 2015 og består af Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland og alle 85 kommuner i den svensk-danske geografi. Rapporten er skrevet af:

Flemming Dingsø Nielsen

fdn@greatercph.com

Tlf: +45 30 16 11 13

GREATER
CoPENHAGEN

greatercph.dk

Nørregade 7B, 3. sal,
1165 København K, Danmark