

ANALYSE  
September 2022  
Opdateret 12. okt 2022



Foto: Nicolai Pejtersi/CopCap

## Københavns Lufthavn - en motor for vækst i Greater Copenhagen

GREATER  
**CoPENHAGEN**

# Københavns Lufthavn samfundsøkonomiske betydning var på 95,7 mia. DKK i 2019

Københavns Lufthavn er afgørende for både danske og svenske virksomheder for at nå ud til nye kunder, tiltrække ekspertise og bringe varer, tjenester og innovationer ud på verdensmarkedet. Lufthavnen spiller også en vigtig rolle inden for turismen, både som en port til verdenen og for at tiltrække besøgende til Greater Copenhagen. Formålet med denne analyse er at belyse de samfundsøkonomiske effekter, som Københavns Lufthavn har for Greater Copenhagen, og for første gang er gevinsterne på den svenske side af Øresundsbroen også blevet beregnet. Resultaterne viser, at den samfundsøkonomiske gevinst var tæt ca. 96 mia. DKK i 2019, og at alle fire regioner i Greater Copenhagen nyder godt af de positive gevinster.

I alt var den samfundsøkonomiske gevinst af Københavns Lufthavn i Greater Copenhagen på 95,7 mia. DKK i 2019, som er det sidste målbare år, før luftfartsindustrien blev hårdt ramt af coronapandemien. Det svarer til næsten 136 mia. SEK. Den samfundsøkonomiske gevinst var på 73,8 mia. DKK i Region Hovedstaden, 10,5 mia. DKK i Region Sjælland, 10,2 mia. DKK i Region Skåne og 1,3 mia. DKK i Region Halland. Greater Copenhagen omfatter Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland og alle 85 kommuner i den svensk-danske geografi.

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.

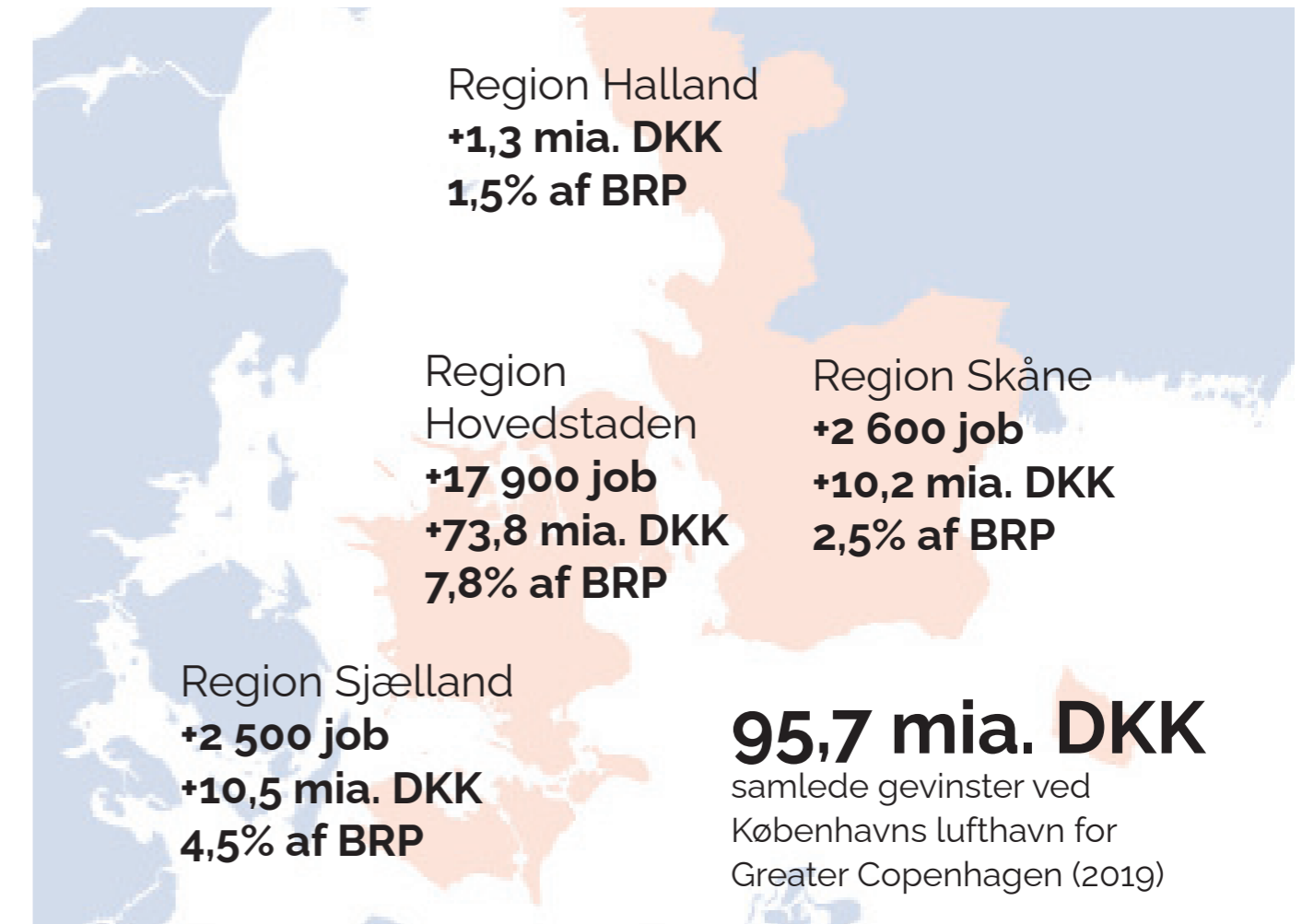
De direkte, indirekte og inducerede effekter udgjorde i alt 41,3 mia. DKK i 2019. 79% af disse effekter tilfaldt hovedstadsregionen som følge af den direkte nærhed til lufthavnen og det faktum, at størstedelen af de mennesker, der arbejder i lufthavnen, bor der. Region Skåne og Region Sjællands andel er på henholdsvis 10% og 11% af den samfundsøkonomiske gevinst fra de direkte, indirekte og inducerede effekter. Lufthavnens katalytiske effekter var på 54,4 mia. DKK i 2019. Af de katalytiske effekter gik 76% til Region Hovedstaden, 11% til henholdsvis Region Skåne og Region Sjælland og 2% til Region Halland. På grund af mangel på data er det kun muligt at beregne de katalytiske effekter for Region Halland.

Københavns Lufthavn skabte i alt 23.000 arbejdspladser i Greater Copenhagen i 2019. Størstedelen af de personer, der arbejder i lufthavnen, bor i Region Hovedstaden (17.900 personer). 2.600 af de ansatte, bor i Skåne, og 2.500 af de ansatte i lufthavnen bor i Region Sjælland.

Lufthavnens betydning i forhold til bruttoregionalproduktet (BRP) er størst i Region Hovedstaden (7,8% af BRP), efterfulgt af Region Sjælland (4,5% af BRP), Skåne (2,5% af BRP) og Halland (1,5% af BRP). Effekterne er betydeligt større for de dele af Skåne, der ligger tættest på lufthavnen som f.eks. Malmø.

Luftfarten bidrager i gennemsnit med 1,5% til den nationale økonomi ifølge en rapport, der undersøger virkningen af luftfartssektoren i 43 europæiske lande (Intervista 2015). I Skandinavien er gennemsnittet dog lidt højere, da de nordiske økonomier har et højt niveau af eksport og rejseaktivitet. I Danmark er det gennemsnitlige bidrag 2,4% og i Sverige 1,9% ifølge rapporten. Således er den regionale samfundsøkonomiske betydning i f.eks. Skåne og Hovedstaden endnu større end for de nationale økonomier.

## Samfundsøkonomiske gevinster ved Københavns lufthavn (2019)



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.

	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Skåne	Region Halland	Greater Copenhagen
Direkte effekter (mia. DKK)	14,2	2,0	2,1	-	18,3
Indirekte effekter (mia. DKK)	8,8	1,3	0,6	-	10,6
Inducerede effekter (mia. DKK)	9,6	1,4	1,4	-	12,4
Katalytiske effekter (mia. DKK)	41,1	5,8	6,1	1,3	54,4
<b>Total (mia. DKK)</b>	<b>73,8</b>	<b>10,5</b>	<b>10,2</b>	<b>1,3</b>	<b>95,7</b>

**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 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. Se en detaljeret beskrivelse af metoden i "Boks A" på side 4.

**Regionale fordeling:** Effekterne er fordelt på de fire regioner i Greater Copenhagen på grundlag af antallet af pendlere, der arbejder i lufthavnen og et skøn over lufthavnens indvirkning på samfundsøkonomien på dansk og svensk side.

## Boks A: Katalytiske effekter måler den øgede tilgængelighed

Katalytiske effekter er et udtryk for den fordel, som samfundet får ud af øget tilgængelighed. En stor international lufthavn med høj tilgængelighed er af stor betydning for Greater Copenhagen. International tilgængelighed handler om adgang til eksportmarkeder, lande og regioner. Det tiltrækker også udenlandske virksomheder, turister og investorer til regionen. De katalytiske effekter kan således ses som en af fordelene ved globaliseringen, da der skabes meget viden, udveksling og knowhow gennem hurtig adgang til den store verden.

Ved anvendelse af den tidligere empiriske model udviklet af InterVista (2015) vil et højt estimat af de katalytiske effekter være på 54,4 mia. DKK om året, og et mere konservativt skøn vil være på knap halvdelen.

En anden metode der er anvendt i Toronto viser, at de katalytiske effekter udgjorde 3,6 % af BNP i Ontario. Den metode som Greater Copenhagen har anvendt til at måle de katalytiske effekter viser, at gevinsterne ligger i gennemsnit på 2,6 % af BNP, med en spændvidde fra 1,1 % til 7,6 % på nationalt plan. Andre undersøgelser viser kun de katalytiske fordele, der opstår som følge af turisme. Denne analyse fokuserer både på turisme og de erhvervmæssige fordele ved lufthavnen.

## Luftfartsbranchen er i forandring efter coronapandemien

Hotel- og restaurationsbranchen, herunder restauranter, hoteller og events - samt flyrejser - er en af de brancher, der er mest berørt af coronapandemien og dens nedlukninger, der begyndte i marts 2020. Rejserestriktionerne har ramt flyindustrien hårdt, og i en lang periode kunne lufthavnen ikke fungere som før pandemien. Det er først i 2022, at konturerne af en mere forudsigelige rejsemønstre viser sig igen.

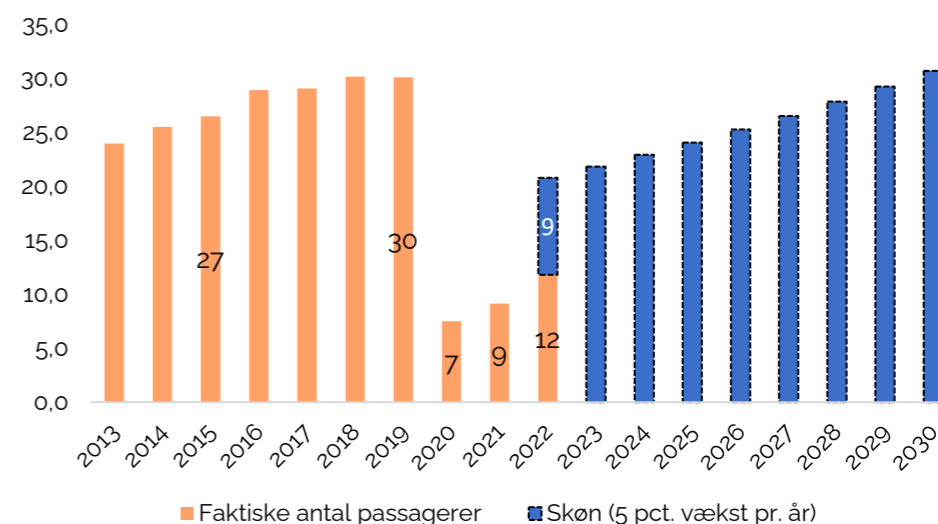
De samfundsøkonomiske beregninger i denne analyse er baseret på data fra 2019, som er det sidste år, hvor luftfartssektoren ikke var i krise som følge af coronapandemien. Det er derfor ikke muligt at udarbejde et kvalificeret estimat for 2022, men de samfundsøkonomiske effekter antages at være lavere end i 2019. I 2018/2019 beskæftigede lufthavnen ca. 23.000 personer. Under coronapandemien, da antallet af ansatte var på sit laveste, arbejdede der omkring 13.000 i lufthavnen. I september 2022 er tallet steget til over 16.000 ansatte. Det forventes, at antallet af ansatte øges i takt med, at flere ruter åbnes igen. Mindre aktivitet på flyruter i Asien og de generelle besparelser i lufthavnen pga. pandemien gør, at Københavns Lufthavn ikke nødvendigvis foreløbig når op på 23.000 ansatte igen, selv hvis antallet af passagerer i fremtiden når op på samme niveau som i 2019.

I juni 2022 var fire ud af fem passagerer tilbage i Københavns Lufthavn på de europæiske ruter sammenlignet med 2019. På de interkontinentale ruter er det endnu ikke sket, og i juni 2022 var 58% af passagererne tilbage i forhold til før pandemien (2019). Den europæiske brancheorganisation, ACI Europe (2022), forventer, at antallet af passagerer i Europa vil kunne genvinde niveauet fra før coronapandemien i 2024, men at flyruter til Asien først vil genskabe samme niveau senere endnu.

Antallet af passagerer i Københavns Lufthavn var omkring 27 millioner i 2015, da Københavns Lufthavn A/S fremlagde fremtidige udbygningsplaner for udvidelse af luftrafikken i Kastrup. Allerede i 2018 var Københavns Lufthavn passagertal nået op på 30 mio. om året. I 2020 faldt antallet af passagerer drastisk til 7 mio. på grund af coronapandemien restriktionerne, der lukkede det meste af luftrafikken.

I 2022 er rejsemønstrene igen blevet mere forudsigelige, men der er stadig usikkerhed især til langdistancerejser. Derudover er der usikkerhed om både privatøkonomien, rekordstor inflation i Sverige og Danmark samt den internationale økonomiske situation, der kan få negativ indvirkning på rejseefterspørgslen.

## Udvikling af antallet af passagerer under pandemien og simpel fremskrivning (med 5 pct. vækst)



**30 mio.** passagerer havde Københavns lufthavn i 2019 - året efter faldt antallet med 75 % til 7,5 millioner på grund af coronapandemien

Kilde: Københavns Lufthavn (tidigare passagerantal) samt egne fremtidsberegninger.

**Det er vanskeligt at estimere antallet af passagerer i fremtiden.** Med en årlig (mekanisk) vækstrate på 5 % pr. om året vil antallet af passagerer nå op på 30 mio. i 2030.

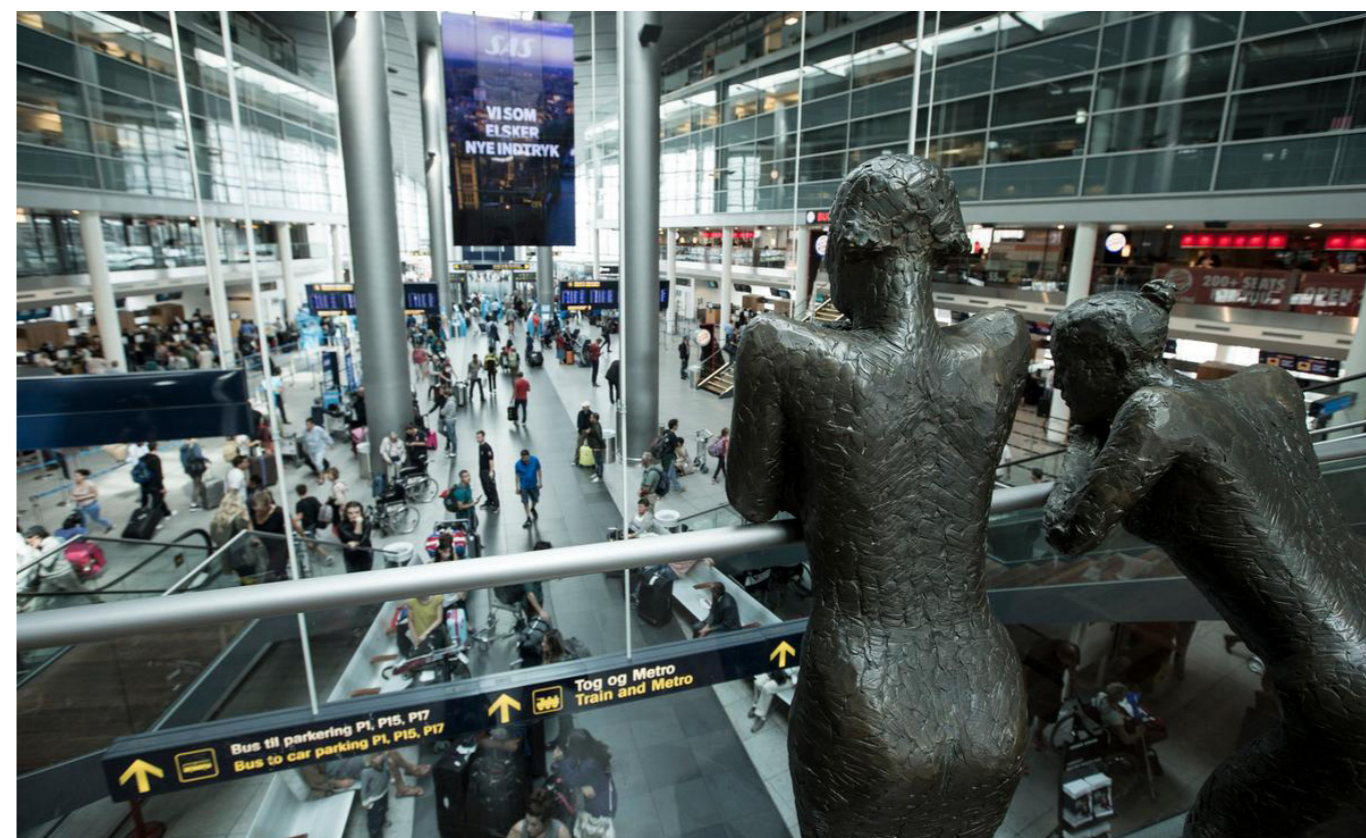


Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

## Lufthavnen bliver grønnere – nogle konkurrenter reducerer emissionerne hurtigere

En grøn lufthavn er også en konkurrencedygtig lufthavn i fremtiden. Københavns Lufthavn har en klar vision om at blive en af verdens mest bæredygtige lufthavne. Udviklingen i CO<sub>2</sub>-emissioner i de seneste år viser, at emissionerne pr. passager er faldende - både fra egne udledninger på jorden og fra flyrejserne. Samtidig viser kortlægningen, at reduktionen af CO<sub>2</sub>-emissionerne går hurtigere i både Oslo og Hamborg.

### Globalt set tegner luftfartssektoren sig i øjeblikket for 3% af de samlede kuldioxidemissioner.

Denne andel forventes at stige i fremtiden, efterhånden som emissionerne reduceres i andre sektorer, og luftfarten vokser i vækstøkonomierne. Over 70% af de emissioner, der genereres af en lufthavn, stammer typisk fra flyrejser. I analysen undersøges udviklingen i CO<sub>2</sub>-emissionerne for seks lufthavne. Ud over Københavns Lufthavn omfatter sammenligningen hub-lufthavnene Schiphol Amsterdam, Hamburg Airport, Stockholm Arlanda og Oslo Gardermoen samt Malmø Lufthavn, som har et lavere passagertal end de andre lufthavne. Den undersøgte periode er 2014-2019, idet årene derefter er udelukket på grund af det store fald i antallet af flyrejser som følge af pandemien.

Flyrejsendes start og landing står for lidt over 70% af CO<sub>2</sub>-udledningen i Københavns Lufthavn. I alt stammer 93% af lufthavnens CO<sub>2</sub>-emissioner fra scope 3, og emissioner under lufthavnens egen kontrol (scope 1+2) udgør 7% (se nærmere på side 7).

I 2019 udledte Københavns Lufthavn 12,4 kilo CO<sub>2</sub> pr. passager. Sammenlignet med de andre lufthavne var det kun Oslo Gardermoen, der havde lavere CO<sub>2</sub>-emissioner pr. passager i 2019. De samlede emissioner fra Københavns Lufthavn er dog steget i perioden 2014-2019, men ikke i samme takt som passagervæksten.

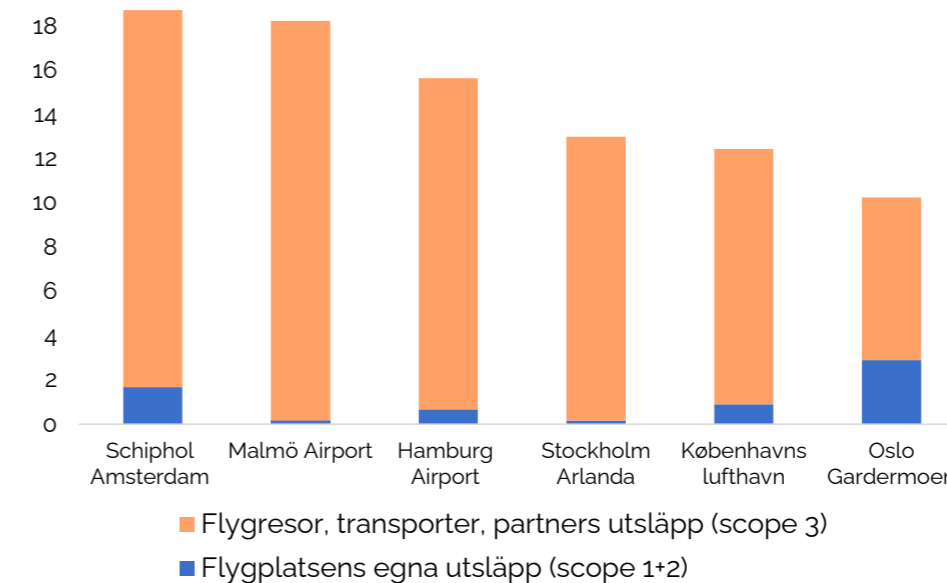
Siden 2014 er emissionerne pr. passager fra Københavns Lufthavn faldet med 8%. Især er emissionerne i Scope 1+2 faldet med et fald på 24% i løbet af femårsperioden 2014-2019. Det forhold, at emissionerne pr. passager også er faldet i scope 3 viser, at de anvendte fly bliver mere og mere miljøvenlige, og at rejser til og fra lufthavnen i stigende grad foretages med grøn transport.

Selv om både Oslo Gardermoen og Hamburg Airport havde en lignende passagervækst i 2014-2019, faldt deres emissioner pr. passager mere end Københavns emissioner. Dette forklares ved, at deres egne emissioner er faldet mere end Københavns. Hamburg Airport har mere end halveret sine egne CO<sub>2</sub>-emissioner i 2014-2019 gennem grøn elektricitet og fossilfrie brændstoffer til køretøjer og opvarmning.

Københavns Lufthavn opnår niveau 4 ud af 6 i det internationale certificeringsprogram (Airport Carbon Accreditation). Det placerer København på samme niveau som Malmø Lufthavn, Oslo Gardermoen og Hamborg Lufthavn, mens Schiphol Amsterdam og Stockholm Arlanda er på "Level 4+ Transition", som er det næsthøjeste niveau. Certificeringen svarer til, hvor lufthavnene befinder sig i processen med at reducere emissionerne, samt til deres ambitioner og fremtidige planer for at reducere emissionerne. Indtil udgangen af 2021 var "Level 3+ Neutrality" det højeste niveau, og Københavns Lufthavn har som mål at rykke op på ranglisten så hurtigt som muligt.

I de kommende år forventes bæredygtighedsdata at blive mere harmoniseret mellem EU-landene, bl. a. som følge af de omfattende lovgivningsmæssige rammer fra EU's taksonomi og Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

## Udvikling i CO<sub>2</sub>-emissioner pr. passager (kg)



# 12,4 kg

Co<sub>2</sub> der udledes i Københavns lufthavn pr. passager i 2019. Det er et fald på 8% siden 2014. De samlede emissioner er imidlertid steget med 9% i perioden.

Udvikling i CO <sub>2</sub> -emissioner pr. passager (kg)	Total 2014-2019	Scope 1+2 2014-2019	Scope 3 2014-2019
Hamburg Airport	-22%	-61%	-18%
Oslo Gardermoen	-13%	-32%	-2%
<b>Københavns lufthavn</b>	<b>-8%</b>	<b>-24%</b>	<b>-6%</b>
Malmö Airport	-3%	-91%	-3%
Schiphol Amsterdam	2%	-6%	3%
Stockholm Arlanda	9%	-87%	9%

Kilde: Lufthavnenes egne data og passagerdata fra Eurostat.

### Sådan måles CO<sub>2</sub>-emissioner i lufthavne

**Scope 1:** Direkte emissioner fra lufthavnen, f.eks. opvarmning, forretningsrejser og lufthavnens egne køretøjer.

**Scope 2:** Indirekte emissioner, men som er væsentlige for lufthavnens drift, f.eks. emissioner, der genereres uden for stedet ved køb af elektricitet.

**Scope 3:** Indirekte emissioner, der ikke kontrolleres af lufthavnen. Dette omfatter LTO-cyklussen (landing og take-off) i forbindelse med flyrejser, som omfatter emissioner under start og landing under en højde på 3.000 fod (ca. 900 m), transport til og fra lufthavnen samt emissioner fra lufthavnens lejere og partnere.

Alle lufthavne i undersøgelsen er akkrediteret i henhold til Airport Carbon Accreditation Programme (ACA) under Airports Council International (ACI). ACA er et uafhængigt certificeringsprogram for lufthavne, der viser, hvor langt de er nået med at reducere emissionerne. De deltagende lufthavne er forpligtet til at indberette CO<sub>2</sub>-emissioner årligt.

## Fossilfrie brændstoffer kan gøre flyrejser grønnere - men der er endnu ingen krav om iblanding i Danmark

For at gøre flytrafikken grønnere og for at Københavns Lufthavn kan nå sit mål om at være en helt emissionsfri lufthavn i 2050 er der behov for en hurtig udvikling af grønne flybrændstoffer. Allerede i dag er det tilladt at blande op til 50% grønt brændstof i de fleste flymotorer, og både Sverige og Norge har lovkrav om iblanding - noget, som Danmark ikke har indført.

Der er flere måder at opnå en grønnere luftfartssektor på - herunder elektrificering af fly, færre flyvninger og grønnere flybrændstoffer. Sidstnævnte er den faktor, som Københavns Lufthavn fremhæver som den vigtigste enkeltstående faktor for at opnå en fremtidig nul-emissionsluftfartssektor. På længere sigt, frem mod 2030, er indførelsen af bæredygtigt flybrændstof afgørende for den grønne omstilling af luftfartsindustrien. I statsminister Mette Frederiksens (S) nytårstale ved årsskiftet 2021/2022 blev der opstillet en klar målsætning om reduceret CO<sub>2</sub>-udledning i dansk indenrigsflyvning med et mål om en grøn indenrigsrute i 2025 og en hel fossilfri indenrigsflyvning i 2030.

Der findes en række forskellige typer af grønt brændstof, og i dag er alle varianter væsentligt dyrere end fossilt brændstof, hvilket gør det ikke økonomisk rentabelt at bruge. De mest udbredte i dag er bæredygtigt flybrændstof (SAF), som allerede kan blandes op til 50% med fossilt brændstof, når man vil flyve mere grønt. Det er en nødvendighed at øge produktionen af SAF og få prisen ned ifølge Marie-Louise Hansen, chef for Corporate Responsibility i Københavns Lufthavn. Marie-Louise Hansen sammenligner det med den tidlige udvikling af vindkraft og hævder, at der er behov for klare politiske rammebetingelser på både nationalt og EU-plan for indførelsen af SAF - hvilket vil øget efterspørgslen efter de nye brændstoffer. De nye brændstoffer kan også betyde nye krav til lufthavnsinfrastrukturen (drift og logistisk håndtering af biobrændstoffer). Det undersøger Københavns Lufthavn bl.a. gennem det såkaldte ALIGHT-projekt sammen med andre lufthavne.

EU overvejer fælles lovgivning om indførelse af grønt brændstof gennem et såkaldt iblandingskrav, som betyder, at en vis procentdel af flybrændstoffet skal være fossilfrit. Det er en del af den omfattende klimaændringspakke "Fit for 55", og den foreslåede lovgivning har fået navnet "Refuel EU Aviation". Den forventes vedtaget i 2023, hvilket vil betyde et blandingskrav på 2% for alle EU-lande i 2025 og derefter stigende indtil 2050. Flere lande, herunder Norge og Sverige, har allerede indført national lovgivning om iblandingskrav. Nogle flyselskaber, herunder Norwegian og SAS, har også deres egne mål for blanding af grønne brændstoffer. SAS har i øjeblikket et mål på 17% grønne brændstoffer i 2025, og Norwegian sigter mod 28% i 2030. Jo højere procentdel af grønt brændstof der anvendes, jo lavere er emissionerne i scope 3.

Den type vedvarende flybrændstof, som Danmark investerer i stor skala i, er Power to X, som anvender vedvarende energi som f.eks. vindkraft til at omdanne elektricitet til flydende brændstof. Produktionen i stor skala er dog endnu ikke helt påbegyndt. Ifølge en analyse fra Green Power Denmark (september 2022) forventes det først at være muligt, når en række foranstaltninger, som fremhæves i deres rapport, er vedtaget på politisk niveau.

	SAF iblandingkrav (år for indførelse)	Målsætninger for iblanding	Målsætninger for emissionsfri flyrejser
Danmark	Nej	-	En indenrigsflyrejse i 2025 Indenrigs 2030 Samtlige flyrejser i 2050
Norge	Ja (2020)	0,5% af alle drivmidler (2022) 30% i 2030	Indenrigs 2030 Samtlige flyrejser i 2050
Sverige	Ja (2021)	2% af alle drivmidler (2022) 30% i 2030	Indenrigs 2030 Samtlige flyrejser i 2045

### Fakta: Klimapartnerskab for luftfart

Regeringen og det danske erhvervsliv har etableret såkaldte "klimapartnerskaber" for forskellige brancher af erhvervslivet. Klimapartnerskabets for luftfarts målsætning er at styrke branchens grønne omstilling og støtte målet om, at Danmark skal reducere 70 % af CO<sub>2</sub>-emissionerne i 2030.

"Sector Roadmap for Aviation" fra oktober 2021 samler den danske regerings og nogle af branchens anbefalinger i en fælles plan. I sektorkøreplanerne beskriver industrien først sine egne mål og initiativer og derefter regeringens foranstaltninger til støtte for industriens grønne omstilling.

På nuværende tidspunkt er flere af de fremhævede forslag endnu ikke blevet omsat til konkrete handlingsplaner. Der har især været en vis debat fra bl.a. Klimarådet, grønne tænketanke og interessegrupper om, hvorvidt lufttransport bør pålægges afgifter som et skridt til at reducere emissionerne.

Den danske regering foreslog i september 2022 at indføre passagerafgifter på flyrejser fra 2025. Det foreslåede afgift er på 13 kr. og indtægterne skal bruges til at udvikle og opskalere produktionen af grønt brændstof.



"Bæredygtige flybrændstoffer er 3-5 gange dyrere end konventionelle flybrændstoffer, og et tilskud kan derfor være et virkemiddel, der vil kunne adressere meromkostningen og understøtte den grønne omstilling af flytrafikken. Et tilskud til bæredygtige flybrændstoffer vil skulle stats støttegodkendes. Regeringen vil præsentere et udspil om grønt luftfart i 2022."

Folketingsvar fra transportminister Trine Bramsen (S) den 30. juni 2022

Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

### Fakta: Green Fuels for Denmark

Partnerskabet Green Fuels for Denmark - som omfatter flere af Danmarks største virksomheder - arbejder på at skabe en ny grøn industri ved at producere klimaneutrale brændstoffer til luftfart og andre køretøjer som skibe og lastbiler. Green Fuels for Denmark har til formål at producere op til 25% af det forventede brændstofforbrug i Københavns Lufthavn fra 2030.

## Det er relativt billigt for flyselskaberne at benytte Københavns lufthavn viser undersøgelse

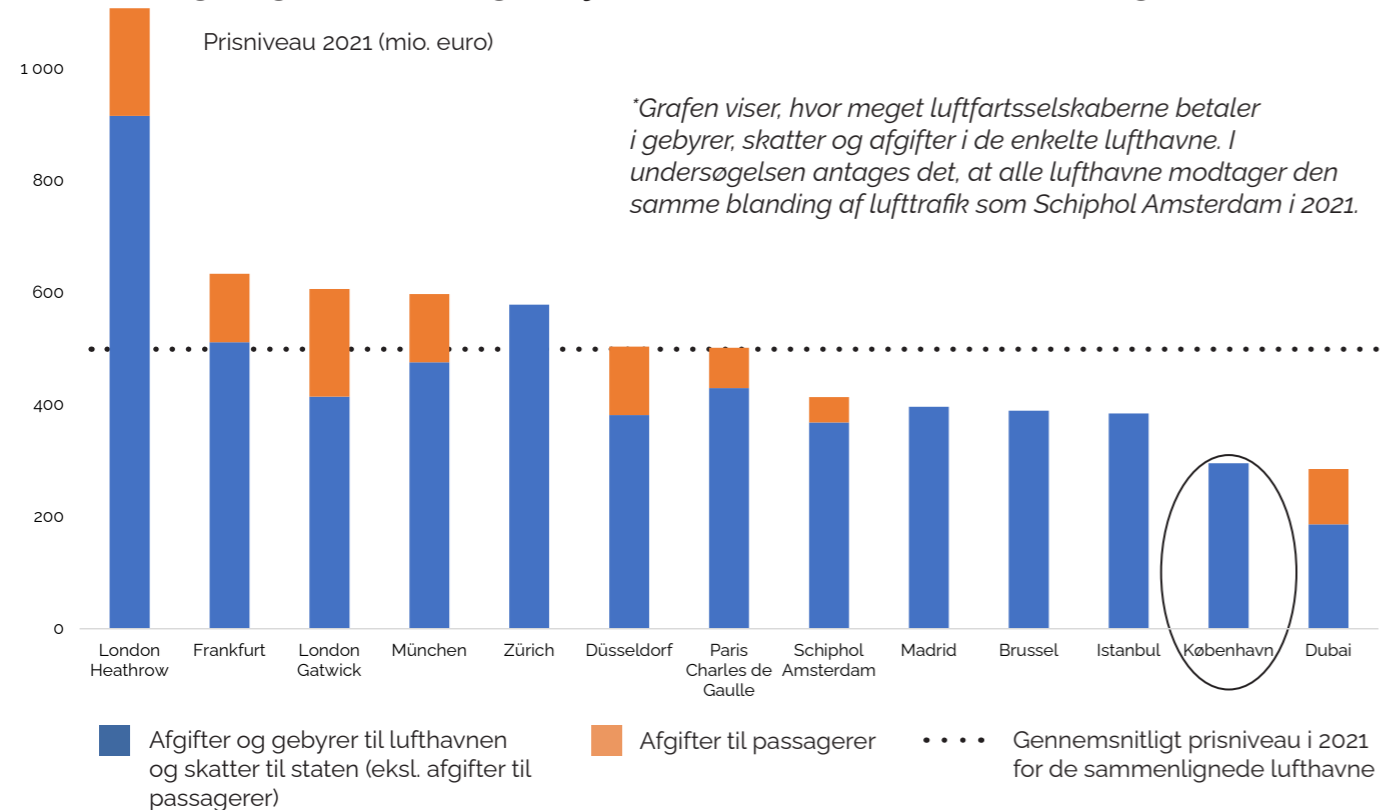
Københavns Lufthavn er relativt billig for flyselskaberne at benytte. Sammenlignet med Schiphol Lufthavn i Amsterdam betaler flyselskaberne f.eks. 29% mindre i skatter, afgifter og gebyrer. Det viser en undersøgelse foretaget af forskningsinstituttet SEO Research. Årsagen til de relativt lave priser er bl.a., at Danmark ikke har nogen passagerafgifter eller skatter på flyrejser. Den 20. september 2022 fremlagde den danske regering imidlertid et forslag om at indføre en passagerafgift på 13 kr. på alle flyrejser fra danske lufthavne.

SEO Research (2021) har foretaget en sammenlignende analyse af 13 lufthavne, hvor København er den eneste nordiske lufthavn, der er med i sammenligningen. Analysen blev bestilt af den nederlandske regering for at se, hvor konkurrencedygtig Amsterdam Airport Schiphol er, og denne rapport er interessant, da Københavns Lufthavn bliver benchmarket med andre lufthavne. Nedenstående grafik viser flyselskabernes prisniveau i de sammenlignede lufthavne. Sammenligningen er baseret på den trafik, Schiphol Amsterdam havde i 2021. Dvs. udgangspunktet er Schiphols fordeling på kort- og langdistanceruter, og hvad det vil koste for flyselskaberne i de andre lufthavne med deres prisstruktur.

Hvis man ser nærmere på sammenligningen af prisniveauerne mellem de udvalgte lufthavne i SEO-rapporten, ligger London Heathrow øverst på listen med ca. 1 100 mio. EUR, mens gennemsnittet er 510 mio. EUR. På trods af den nederlandske regerings nylige indførelse af en afgift på flyrejser ligger Schiphol i Amsterdam stadig under det gennemsnitlige prisniveau. Københavns Lufthavn ligger 29% under Schiphols prisniveau, ifølge rapporten, der sammenligner de udvalgte lufthavne. I september 2022 oplyste Københavns Lufthavn på grundlag af sin egen sammenligning også, at den er blandt den billigste tredjedel af 21 undersøgte lufthavne.

Den 20. september 2022 fremlagde den danske regering forslaget "Grøn luftfart for alle", som foreslår, at der indføres passagerafgifter på alle flyrejser fra danske lufthavne fra 2025. Afgiften foreslås at blive 13 kr. pr. billet, og pengene skal gå til at sikre, at dansk indenrigsflyvning er CO<sub>2</sub>-fri i 2030 ved at udvikle og opskalere produktionen af grønt flybrændstof.

### Sammenligning af hvor meget flyselskaberne betaler i forskellige lufthavne\*



### Fakta: "Danmarks Luftfartsstrategi" (2017) og "Grøn luftfart for alle" (2022)

I 2017 udarbejdede den daværende danske regering en luftfartsstrategi, der skulle styrke den danske luftfartssektor i den stadig hårdere europæiske og nordiske konkurrence. Strategien fokuserede bl.a. på bedre trafikalsammenhæng i Danmark og understregede Københavns Lufthavns store betydning som en port til verdenen. Strategien omfattede måder at styrke Københavns Lufthavns konkurrenceevne på og ønsket om investeringer for at kunne modtage 40 millioner passagerer årligt. Siden da har covid-19 og klimakrisen ændret dagsordenen.

I september 2022 fremlagde den nuværende danske regering et nyt udspil til, hvordan Danmark skal nå målet om klimaneutral indenrigsflyvning i 2030 og en helt grøn indenrigsrute i 2025. I forslaget, der hedder "Grøn luftfart for alle", foreslår regeringen en passagerafgift på 13 kr. på alle flyrejser fra danske lufthavne fra 2025. Pengene skal gå til at udvikle og opskalere produktionen af grønt brændstof. Den danske regering har også foreslået en national CO<sub>2</sub>-afgift for indenrigsflyvning på 375 kr. pr. ton CO<sub>2</sub>.



Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Kilde til tabel s. 10: SEO Research \*Beregningerne omfatter ikke den passagerafgift, som den danske regering foreslog den 22. sep 2022.

Fodnote til tabel s. 10: Prisniveauet i de forskellige lufthavne fastsættes på grundlag af de samlede årlige indtægter fra lufthavnsafgifter og offentlige afgifter/skatter. Disse fastsættes ved hjælp af en benchmarkmodel for årene 2013, 2018, 2020 og 2021. Der anvendes en bottom-up-tilgang, hvor indtægterne opbygges fra forskellige komponenter: havneafgifter (bestående af landingsafgifter, parkeringsafgifter, passagerafgifter og andre afgifter), emissionsafgifter, sikkerhedsgebyrer, støjafgifter og passagerafgifter mm. Til at sammenligne lufthavnene over tid og mellem lufthavnene er prisniveauet baseret på samme trafik sammensætning. Schiphol er benchmark lufthavn, og det er deres trafikdata, der sammenlignes med skatter og afgifter i de andre lufthavne. Kilde: SEO Research

## "Københavns Lufthavn er et centralt omdrejningspunkt for vores ambitioner"

For den Malmö-baserede modegigant Boozt spiller Københavns Lufthavn en vigtig rolle. Med næsten 600 medarbejdere af 38 forskellige nationaliteter i hovedkvarteret i Hyllie er Københavns Lufthavn en vigtig brik i puslespillet for at tiltrække globale talenter og bevare virksomhedens internationale arbejdsform, siger Boozts administrerende direktør Hermann Haraldsson.

- Vi ønsker at være en international og interkulturel virksomhed, og derfor er Københavns Lufthavn meget vigtig for os. Vores inspiration er The Bay Area, som også har gode forbindelser og en god infrastruktur, og hvis lufthavnen ikke var her, ville det været svært for os, siger Hermann Haraldsson, grundlægger og administrerende direktør for Boozt, fra virksomhedens hovedkvarter i Hyllie i Malmø.

Københavns Lufthavn er også en af årsagerne til at virksomhedens hovedkvarter er beliggende i Hyllie - hvor togstationen ligger 12 minutter fra Københavns Lufthavn.

- Vi ønskede at være tæt på lufthavnen, Skåne og København. Københavns Lufthavn er et centralt knudepunkt for vores ambitioner.

Lufthavnen er særlig vigtig for at tiltrække de globale talenter, som virksomheden har brug for - og som Boozt konkurrerer om sammen med andre storbyer som f.eks. Berlin, Stockholm og London.

- En stor del af de talenter, der udvikler vores platform, kommer fra hele verden og ønsker at bo i nærheden af en metropol, hvor der sker ting. Så en international lufthavn med mange afgang er afgørende. De har også brug for, at det er nemt at rejse hjem og at få besøg, siger han.

Ud over medarbejderperspektivet anvendes lufthavnen ofte i det operationelle arbejde. Boozt, har udover hovedkvarteret i Malmø, kontorer i Litauen, Polen og Aarhus, samt country managers i Finland, Norge og Island og et innovation office i København.

- Flere af vores medarbejdere på vores internationale kontorer kommer til Malmø flere gange om måneden og det ville aldrig have fungeret uden Københavns lufthavn. Vi ville ikke have været i stand til at rekruttere dem, siger Hermann Haraldsson.

Selv om corona har øget langdistancearbejdet, er Boozt's brug af lufthavnen fortsat stort.

- Vi har indset, at det faktisk fungerer godt at have medarbejdere på stedet i forskellige lande, men vi ønsker at holde de fysiske møder som et supplement. Og det havde ikke fungeret uden

lufthavnen, siger han. For fremtiden mener han, at at Københavns Lufthavn vil få endnu større betydning for virksomhedens arbejde, da kontorerne i både Litauen og Polen vokser i takt med it-udviklingen.

Hermann Haraldsson har en vision om, at Boozt skal ses som en Greater Copenhagen- virksomhed. Han mener, at der er enorme potentialer i regionen, men at der stadig er meget at gøre for at lette både rekruttering af internationale talenter og integration på tværs af Øresund. Problemerne for tredjelandsstatsborgere med at bo i et af landene og arbejde i det andet, er en af de vigtigste at få fjernet, siger Hermann Haraldsson.

- Hvis du får et job i Greater Copenhagen, skal det være ligegyldigt, hvor man vælger at bo. Vores medarbejdere, der har familie, vil ofte gerne bo i Sverige, mens unge udviklere foretrækker at bo i København. Men selv om vi kan fremvise bevis for beskæftigelse, kan de ikke få en arbejdstilladelse, hvis de bor på den anden side af Øresund. Det gør os mindre konkurrencedygtige i forhold til andre storbyer som Berlin, München og Stockholm.

### BOOZT

**Branche:** E-handel

**Hovedkontor:** Malmø

**Antal ansatte:** 600 i Malmø, +1 100 globalt



Foto: Boozt

## "Lufthavnen styrker vores tiltrækningskraft, når der rekrutteres fra udlandet"

Novo Nordisk producerer halvdelen af verdens insulin med 3.500 medarbejdere fordelt på 40 nationaliteter i Kalundborg. Hvis det ikke var for Københavns Lufthavn, ville life science-giganten ikke have været i stand til at tiltrække de internationale talenter i samme omfang, siger Michael Hallgren, Senior Vice President hos Novo Nordisk API Manufacturing i Kalundborg og USA.

Novo Nordisk er Greater Copenhagens største virksomhed inden for life science. I alt har lægemiddelproducenten 18.200 medarbejdere fordelt på 9 forskellige steder i Region Sjælland og Region Hovedstaden. I Kalundborg, på kysten i det nordvestlige Sjælland, er virksomhedens produktionsanlæg med 3.500 ansatte med omkring 40 forskellige nationaliteter. Inden 2027 skal Novo Nordisk investere så meget som 18 mia. DKK i Kalundborg gennem opførelsen af flere nye produktionsfaciliteter og udvidelse af de eksisterende - det forventes at skabe 400 nye direkte arbejdspladser.

Københavns Lufthavn er vigtig for virksomheden for at kunne rekruttere de kompetencer, som den har brug for både i dag og i de kommende år, siger Michael Hallgren.

- Når vi rekrutterer medarbejdere fra udlandet, som vi i høj grad gør, og som vælger at bosætte sig et sted mellem Kalundborg og København, er det meget vigtigt, at de relativt nemt kan komme hjem til deres familier i udlandet, og derfor er det vigtigt for vores attraktivitet, når vi rekrutterer.

Medarbejderne i Kalundborg har også mange udvekslinger med et nybygget produktionsanlæg i USA, som Michael Hallgren også er ansvarlig for.

- Vi rejser meget til dem, og de kommer til

os, og det er tydeligt, at Københavns Lufthavn virkelig gør det nemmere, hvilket er vigtigt, siger Michael Hallgren.

Ingredienser til virksomhedens færdige farmaceutiske produkter, der fremstilles i Kalundborg, transporteres ofte ad søvejen. På grund af de strenge regler for transport af lægemidler, som skal opbevares ved bestemte temperaturer, bruger Novo Nordisk så meget som muligt af de gængse transportmidler, de er vant til, men nogle gange bruges lufthavnen også til forsendelser, siger Michael Hallgren.

Han siger også, at flyrejserne er faldet i virksomheden efter coronapandemien, da nogle møder i stedet sker digitalt, mens virksomheden forsøger at holde flyrejser i overensstemmelse med sin politik om at reducere sine egne CO2-emissioner. Han ser det dog som utænkeligt, at man slet ikke skal flyve i fremtiden.

- Man kan ikke komme uden om, at der er behov for at rejse. En løsning må i stedet være at gøre brændstoffet grønnere. Du kan begrænse flyvning, men det vil stadig være vigtigt. Derfor mener jeg også, at Københavns lufthavn vil være vigtig for os i fremtiden, siger Michael Hallgren.

### NOVO NORDISK

**Branche:** Lægemiddelindustrien

**Hovedkontor:** Bagsværd

**Antal ansatte:** 18 200 i Region Hovedstaden og Region Sjælland, +50 000 globalt



Foto: Novo Nordisk

## Flere cases fra det sydsvenske erhvervsliv

Her præsenteres svarene fra flere virksomheder i Skåne om, hvad Københavns lufthavn betyder for deres virksomhed i dag, hvordan brugen har ændret sig siden coronapandemien og deres forventninger til lufthavnens fremtidige betydning.

### The Absolut Company i Åhus: "Et vigtigt knudepunkt for indkommende besøgende"

Maria Béres, Manager Corporate Communications

#### Hvad betyder Københavns Lufthavn for virksomheden?

- Da The Absolut Company tilhører en global koncern, Pernod Ricard, er det vigtigt for vores kolleger, at de nemt kan komme til vores aktiviteter i Åhus. Kastrup er derfor en vigtig hub for besøgende til vores fabriksområde, men også til vores besøgscenter, Absolut Home. I mange år har vi også tilbudt et såkaldt Absolut Academy, hvor branchefolk har mulighed for at for at få mere at vide om vores brand, vores produkt og vores destination. Disse gæster flyver ind fra hele verden fra alle verdenshjørner og mødes i København, før de sammen tager til Åhus.

#### Hvordan bruger virksomheden Københavns Lufthavn?

- Brugen af lufthavnen omfatter flyrejser for vores egne medarbejdere inden for koncernen, leverandørbesøg osv., men også for besøgende, der kommer til vores aktiviteter. Københavns Lufthavn åbner også mulighed for, at turister kan besøge vores destination, hvor vores Absolut Home nu bidrager til destinationens tiltrækningskraft i regionen.

#### Har lufthavnens betydning ændret sig siden coronapandemien?

- Det personlige møde og relationsopbygning er vigtigt, selv om mange korte møder er erstattet af hybridmøder. Vi har et produktionsanlæg, der ofte kræver et personligt besøg for at få en fuldstændig forståelse af vores aktiviteter. Vi er derfor meget tilfreds med, at mobiliteten er steget og at vi endnu en gang har været i stand til at åbne vores faciliteter for besøg.

#### Hvad tror du, at lufthavnens betydning vil være i fremtiden?

- Da vi er aktivt engageret i bæredygtige løsninger, håber vi også, at flyrejserne vil udvikle sig i takt med den øgede miljøbevidsthed. Det er afgørende, hvis vi skal kunne retfærdiggøre og opretholde omfanget af flyrejser i fremtiden.

#### THE ABSOLUT COMPANY

**Branche:** Produktion af drikkevarer

**Hovedkontor:** En del af drikkevarekoncernen Pernod Richard med hovedkvarter i Stockholm, produktionen finder sted i Åhus

**Antal ansatte:** 375 på produktionsanlægget i Åhus i det nordøstlige Skåne



Foto: The Absolute Company

### Københavns Lufthavn fremhæves som meget vigtig for det multinationale selskab Tetra Pak

Malin Sjölin, Communications Manager, Community Relations & Sites, Sweden

#### Hvad betyder Københavns Lufthavn for virksomheden?

- Det er vores "hovedlufthavn", og dens tjenester og ruter er en meget vigtig del for Tetra Pak. Direkte flyvninger foretrækkes, men for rejser til interkontinentale destination er vi klar over, at det ikke altid fungerer, og derfor er det vigtigt, at CPH fortsat er et knudepunkt for de globale luftfartsselskaber, både for Sverige og Danmark, men også for rejser til vores anlæg i Lund.

#### Hvordan bruger virksomheden Københavns Lufthavn?

- 90 % af vores forretningsrejser fra vores svenske aktiviteter har udgangspunkt i CPH. 75 % af rejserne fra vores danske aktiviteter går via CPH. For besøgende (kunder, kolleger) går 95 % af rejserne til/fra CPH. I alle luftfartsaftaler, der indgås på globalt plan, er CPH "point of departure", selv om "point of sale" er Sverige.

#### Har lufthavnens betydning ændret sig siden coronapandemien?

- Vi har en reduktion i antallet af forretningsrejser efter pandemien, og vi vil naturligvis fortsat holde antallet af ture nede og erstatte med digitale møder, hvor det er muligt - både ud fra et omkostningsperspektiv men primært for at nå vores miljømål med hensyn til at reducere emissionerne.

#### Hvad tror du, at lufthavnens betydning vil være i fremtiden?

- København vil fortsat være en meget vigtig lufthavn for os som virksomhed, og hele infrastrukturen omkring den er også interessant, herunder mulighederne for at kombinere hurtige tog og flyvninger, hvilket kunne give vores enheder i Nordtyskland mulighed for også at benytte København. Ruter og globale flyselskabers tilstedeværelse i København er enormt vigtig for os som virksomhed, da vi har en meget global rejseaktivitet, og vi ser ingen ændringer i behovet her.

#### TETRA PAK

**Branche:** Emballageløsninger til fødevarer

**Hovedkontor:** Schweiz

**Antal ansatte:** 3 100 i Lund og +25 000 globalt



Foto: Tetra Pak

### Thule Group i Malmø: "Nærheden til en international lufthavn er meget vigtig"

Fredrik Erlandsson, Direktør for kommunikation

#### Hvad betyder Københavns Lufthavn for virksomheden?

- Vi er en virksomhed med aktiviteter over hele verden. Det betyder, at nærhed til en international lufthavn med et stort rutenetværk er meget vigtig.

#### Hvordan bruger virksomheden Københavns Lufthavn?

- Både for vores egne forretningsrejser og for kunder, leverandører og investorer som besøger os i Malmø eller Småland. Vi bruger Kastrup for det absolutte flertal af vores flyrejser.

#### Har lufthavnens betydning ændret sig siden coronapandemien?

- Vi rejser mindre i forbindelse med interne aktiviteter.

#### Hvad tror du, at lufthavnens betydning vil være i fremtiden?

- Fortsat betydning for os at være tæt på en lufthavn med Kastrup's størrelse og profil.



Foto: Thule Group

#### THULE GROUP

**Branche:** Udvikling, fremstilling og salg af sports- og fritidsudstyr

**Hovedkontor:** Malmø

**Antal ansatte:** 105 i Malmø



# Om rapporten

## Litteraturliste;

- ACI (2022) Diverse data af aktuelle flymønstre fra hjemmesiden.
- Altinget Transport (2022), Temadebat om "Hvordan skal Danmarks næste luftfartsstrategi se ud?" med indlæg fra bl.a. Dansk Industri, Concito, Venstre, 3F m.fl.
- Copenhagen Economics (2016) Luftfartens samfundsøkonomiske betydning for Danmark. Udarbejdet til Transport- og Bygningsstyrelsen.
- CPH Airport Koncernårsrapport (2014-2021).
- Danmark Statistik (2022) statistikbanken om pendlermønstre, luftfart m.v.
- Eurostat database (2022) diverse data om passagerarantal mm.
- EU-Kommissionen (2019) Taxes in the Field of Aviation and their impact.
- Intervista (2015) Economic impact of European Airport. Prepared for for ACI Europe.
- Københavns Lufthavn A/S (2022) Halvårsregnskab m.fl.
- Oslo Gardermoen Environmental Report (2014-2019)
- Region Skåne (2022) Aktuelle og historiske data fra Øresundsundsdatabasen.
- Schiphol Annual Report (2018-2021).
- SEO Economics (2021), Benchmark of airport charges and taxes (executive summary).
- Statistiska centralbyrån (SCB) (2022) diverse statistikudtræk af regional økonomi m.v.
- Swedavia Annual and Sustainability Report (2014-2019).
- Transport- og Bygningsministeriet m.fl. (2017) Luftfartsstrategi for Danmark
- Oxford Research (2015) Regionale jobeffekter ved udvidelse af Københavns Lufthavn
- Regeringens klimapartnerskaber (2021) Klimapartnerskab for luftfart. Sektorkøreplan

## Øvrige kilder:

- Hamburg Airport
- Oslo Gardermoen
- Swedavia

## Interviewede personer:

- Marie-Louise Hansen, Head of Corporate Responsibility at Copenhagen Airport
- Malin Sjölin, Communications Manager, Community Relations & Sites, Sweden, Tetra Pak
- Fredrik Erlandsson, Head of Communications, Thule Group
- Maria Béres, Manager Corporate Communications, The Absolute Company
- Hermann Haraldsson, adm. direktør og founder, Boozt
- Michael Hallgren, Senior Vice President hos Novo Nordisk API Manufacturing i Kalundborg och USA

## Om rapporten

Rapporten - der blev offentliggjort i september 2022 - 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

**Sofi Eriksson**  
ser@greatercph.com  
Tlf: +45 31 17 09 76

## Metode til beregning af de samfundsøkonomiske effekter

Valget af analysemetode er foretaget i lyset af formålet med analysen. Et af hovedformålene er at vise, at Københavns Lufthavn har en indvirkning på alle fire regioner i Greater Copenhagen. Tidligere analyser har vist lufthavnens betydning for den danske økonomi, men virkningen på andre regioner er ikke tidligere blevet vurderet. Greater Copenhagen har anvendt Intervista's (2015) metode og suppleret den med nyere data. Modelberegningerne er baseret på en række faktiske kilder, og dataene for ansatte i den samfundsøkonomiske model for luftfartssektoren er blevet kalibreret med andre kilder. Effekterne er blevet anslået som følger:

**Direkte effekter:** For antallet af ansatte i lufthavnen anvendes oplysninger om antallet af havnekort i Københavns Lufthavn, som bliver koblet til både danske og svenske oplysninger om pendlermønstrene. Disse bliver delt ud på de respektive regioner plus i resten af Danmark, da vi har oplysninger om pendlere fra Jylland til lufthavnen.

**Indirekte effekter:** Antallet af virksomheder der handler med lufthavnene fra Skåne, er skønsmæssigt opgjort til 5% (ud af de 850 virksomheder der gør forretninger i lufthavnen). Et konservativ skøn på 5 pct. menes at være et realistisk bud. 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:** Her anvendes koefficienterne fra Intervista rapporten med sammenhængen fra de direkte jobeffekter over til de inducerede og katalytiske effekter.

GREATER  
**CoPENHAGEN**

**greatercph.dk**

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