

onale lufthavne i Nordeuropa. Eksempelvis havde Københavns Lufthavn godt 6 mio. passagerer i 1970, mens Schiphol lufthavnen i Amsterdam havde godt 5 mio. passagerer. I 1980 var Schiphol og København derimod stort set lige store. I dag er der mere end 40 mio. passagerer i Schiphol.

Det er en udfordring for Københavns Lufthavn, at der i disse år oprettes relativt mange flyforbindelser ud af andre nordeuropæiske lufthavne. I 2003 etablerede SAS selvstændige forretningscentre i hvert af de tre skandinaviske lande. Inden for de seneste år har SAS oprettet relativt flere direkte ruter fra både Oslo og Stockholm end fra Københavns Lufthavn. SAS har i de sidste tre år fordoblet antallet af udenrigsruter ud af Gardermoen lufthavn i Oslo, mens antallet af udenrigsruter ud af Arlanda i Stockholm er øget med 70 %. I Københavns Lufthavn har SAS øget antallet af ruter med 30 %.

Københavns Lufthavn udfordres også af de større lufthavne i Nordeuropa. Eksempelvis vil KLM's satsning i Syd Norge og Vestdanmark tiltrække trafik til knudepunktet i Schiphol.

Samtidig er der ikke store lufthavne umiddelbart syd for Danmark. I dag er lufthavnene i f.eks. store befolkningscentre som Berlin og Hamborg forholdsvist små. I Berlin har man planer om en udvidelse, som på længere sigt kan øge kapaciteten og dermed give konkurrence.

Udviklingen i antallet af flyforbindelser fra lufthavnene er dynamisk, og markedet er meget turbulent. Løbende både oprettes og nedlægges et betydeligt antal ruter. En positiv udvikling for dansk luftfart og danskernes transportmuligheder forudsætter, at der oprettes flere nye ruter, end der nedlægges.

Også luftfartsselskaberne står over for store udfordringer.

Liberaliseringen af luftfarten har sat en række af de etablerede luftfartsselskaber og lufthavne under et betydeligt pres. I de senere år er flere luftfartsselskaber lukket eller opkøbt af andre selskaber, f.eks. belgiske Sabena, nederlandske KLM og Swissair fra Schweiz. Det danske luftfartserhverv er også under pres, og flere luftfartsselskaber har i en årrække haft underskud.

Samtidig er der betydelige konsolideringer i luftfartsbranchen på europæisk plan. I Danmark er den netop gennemførte sammenlægning af Maersk Air og Sterling også et eksempel på tendensen til konsolideringer. Det er vanskeligt at give et konkret bud på virkningerne af denne

sammenlægning, men det er muligt at det nye selskab ikke vil opretholde alle de eksisterende ruter til og fra Københavns Lufthavn.

I Nederlandene er man meget opmærksom på konsekvenserne for Schiphol Lufthavn i Amsterdam efter fusionen mellem det nederlandske selskab KLM og det noget større Air France. I Nederlandene har man således formuleret en luftfartspolitik, hvor målene er at gøre Nederlandene mere tilgængelig ad luftvejen og at fastholde Schiphol Lufthavns stærke position.

I luftfartserhvervet er der stor fokus på at få nedbragt omkostningerne. Imidlertid står erhvervet over for stigende omkostninger på en række områder, herunder også på områder, hvor erhvervet har svært ved at styre omkostningsudviklingen.

I de senere år er olieprisen steget voldsomt og er nu oppe omkring 70\$/tønde mod i størrelsesordenen 25\$/tønde for 3-4 år siden. De tragiske begivenheder den 11. september 2001 har også indebåret, at kravene til sikkerhed er blevet skærpet. Det betyder, at luftfartserhvervet har fået betydeligt højere omkostninger på sikkerhedsområdet.

Disse udviklingstendenser understreger, at der er to helt centrale udfordringer for dansk luftfart:

- at opretholde og udbygge gode direkte flyforbindelser til og fra Danmark
- at sikre, at der fortsat er et konkurrencedygtigt luftfartserhverv i Danmark.

Det vil have betydelige konsekvenser for det danske samfund, hvis ikke det lykkes at opretholde og udbygge gode direkte flyforbindelser til og fra Danmark.

Direkte flyforbindelser har stor værdi. Det gælder blandt andet for erhvervsrejsende, hvor det kan være tidskrævende at skulle mellemlande og muligvis overnatte i forbindelse med en forretningsrejse. Den økonomiske værdi af at kunne flyve direkte til forskellige interkontinentale destinationer kan alene opgøres til 250 mio. kroner årligt. Dertil kommer den økonomiske værdi af at kunne flyve direkte til en lang række europæiske destinationer.

Det er ikke kun erhvervsrejsende fra Danmark, som foretrækker at flyve direkte. Det samme gælder udenlandske erhvervs kunder, der skal besøge forretningsforbindelser i Danmark. Alt andet lige vil det være mere attraktivt at gøre forretninger i et land, som det er let at komme til.