

for at skabe de bedst mulige rammevilkår for luftfarten i Danmark i de næste 10 år.

4. MÅLSÆTNINGER FOR DANSK LUFTFART 2015

Danskerne vil i de kommende år få et øget behov for at rejse. Danske virksomheder bliver stadig mere afhængige af samarbejde og samhandel med virksomheder i udlandet. Og stadig flere danskere vil ønske at komme ud og opleve andre himmelstrøg.

Hvis det i Danmark blot lykkes at fastholde det nuværende antal internationale flyforbindelser, vil Danmark sakke agterud, fordi andre lande med en mere positiv udvikling i luftfarten vil overhale.

Flyrejser var for 20-30 år siden forbeholdt de velhavende, men i dag vælger både mange unge mennesker og folk med relativt lave indkomster at flyve. Det skyldes blandt andet, at det er blevet markant billigere at flyve. Eksempelvis kostede en returbillet mellem København og Bruxelles for 10 år siden typisk omkring 6.000 kr. I dag kan sådanne billetter fås ned til omkring 1.000 kr. Også på indenrigsruter er det blevet billigere at flyve. For 10 år siden kostede det godt 1.600 kr. at flyve tur/retur fra København til Aalborg, mens en tilsvarende returbillet i dag kan fås helt ned til knap 1.000 kr.

Danske virksomheder bliver mere internationale og handler stadig mere med virksomheder i udlandet. Og hvis varerne skal hurtigt frem, bliver de fløjet. I dag vælger danske eksportvirksomheder at transportere eksempelvis medicinalvarer, reservedele til biler og skibe samt frisk fisk med fly. Tilsvarende foregår importen af HI-FI-udstyr, mobiltelefoner og tekstiler med fly. På verdensplan transporteres, ifølge professor Jean-Paul Rodrigue fra Hofstra Universitetet i USA, ca. 40 % af værdien af den samlede vareeksport i dag med fly, og luftfragt er den hurtigst voksende transportform. Også i Danmark øges behovet for luftfragt. Globaliseringen indebærer, at danske virksomheder kommer til at specialisere sig i produkter af høj kvalitet og med højt indhold af viden. Hvis sådanne varer skal afsættes internationalt, skal der være gode muligheder for at få fløjet disse varer hen til kunderne.

Kun store internationale lufthavne har internationale flyforbindelser til mange lande. I Norge og Sverige er der i dag betydeligt færre direk-

te internationale forbindelser, fordi disse lande ikke har et internationalt trafikknudepunkt som København. Takket være det store antal transferpassagerer, har vi i Københavns Lufthavn lige så mange udenrigsdestinationer som i Bruxelles Lufthavn, selvom Bruxelles har et opland, der er tre gange så stort.

Innovation og effektivitet er nøglebegreber for virksomheder, der skal klare sig på et marked med hård konkurrence. Konkurrencen er hård på dagens luftfartsmarked. Både lufthavne og luftfartsselskaber tvinges derfor til at levere bedre og billigere produkter. Det kan handle om alt lige fra at benytte fly med et mindre energiforbrug til ændringer i markedsføringsstrategi.

Indsatsen i de kommende 10 år kan på den baggrund tage udgangspunkt i følgende overordnede målsætninger for dansk luftfart:

1. Danskerne skal have direkte adgang til markant flere internationale destinationer over hele verden – med hyppige forbindelser til lave priser.
2. Københavns Lufthavn skal være et internationalt knudepunkt for flytrafikken i hele Norden og Østersøregionen, og lufthavnen skal være med til at sikre fortsat vækst og dynamik i Øresundsregionen.
3. Der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart.
4. Dansk luftfart skal være sikker, og den danske luftfartssektor skal være innovativ og effektiv, og tænke i nye løsninger vedrørende teknologi, miljø og energi.

5. EN SAMLET DANSK LUFTFARTSPOLITIK

Transport- og Energiministeriet har identificeret otte strategiske indsatsområder, der tilsammen kan udgøre centrale rammebetingelser for luftfartssektoren i Danmark:

Strategiske indsatsområder:

- Danmark arbejder for fælles internationale rammer, herunder i EU.
- Luftfartserhvervet har bedre økonomiske rammevilkår – blandt andet fordi der er færre administrative byrder.
- Der er en god og konstruktiv dialog mellem luftfartserhvervet og myndighederne. Omkostningerne til forskellige brugerbetalte myndigheds- og serviceydelser er holdt på et minimum. Samtidig er brugerne meget til-