

Foretræde for trafikudvalget tirsdag den 30. september 2008

Nedenstående følger de slides med bemærkninger der blev præsenteret af Terminal A ved foretræde for Trafikudvalget.

Slide 1: Forside



Slide 2: Lufthavns erfaring – mere end 37 år.

Terminal A – teamet bagved:



Mogens Kornbo,
Tidl. Underdirektør og COO,
Københavns Lufthavn A/S



Hans Chr. Stigaard
Tidl. Underdirektør og
trafikchef,
Københavns Lufthavn A/S



Torben Thyregod,
Tidl. Viceadm. direktør,
Københavns Lufthavn A/S

Samarbejdspartnere:

GOTTLIEB PALUDAN
LIND CADOUIS

Torben Thyregod, Hans Christian Stigaard og Mogens Kornbo har tilsammen mere end 37 års lufthavns erfaring fra Københavns Lufthavn i Kastrup.

Slide 3: Placering i lufthavnen og Terminal A's vision.



Placering af den ny lavpristerminal ligger i lufthavnens relativt øde Østområde, hvortil der er direkte adgang fra motorvejen, via Kystvejen, til Terminal A.

Hele layoutet af den ny terminal er tilrettelagt med henblik på at have de simpleste, hurtigste og mest effektive processer for derigennem at kunne opnå besparelser og effektivitetsgevinster for flyselskaberne og passagerne.

Slide 4: Status

Terminal A – Status

- ◆ Stor opbakning fra flyselskaber og passagerorganisationer
- ◆ Københavns Lufthavne A/S vil ikke gå i dialog med Terminal A
- ◆ Oprindelig tidsplan – åbning af Terminal A i foråret 2010 - udskudt
- ◆ Terminal A har indgivet klage til Konkurrencestyrelsen den 22. september 2008
- ◆ Københavns Lufthavne A/S' eget forslag til lavprisfaciliteter:
 - imødekommer ikke kundernes behov
- ◆ Terminal A vil bryde med monopolet og skabe fri konkurrence

Til trods for den massive opbakning der er fra såvel flyselskaber som passagerer, har CPH ikke ville mødes med Terminal A for at indlede realitets forhandlinger. Det betyder, at tidsplanen derfor allerede nu er udskudt – pt. til efteråret 2010. En uheldig udvikling, hvis lufthavnen i København skal være en del af den europæiske vækst.

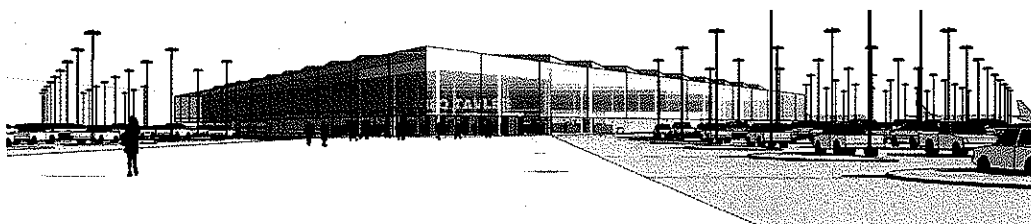
CPH synes dermed at cementere deres uskrevne strategi, der tager udgangspunkt i det faktum, at storaktionæren er en kapitalfond, og som betyder at der tænkes utrolig kortsigtet og kun med profitmaksimering for øje.

Der er ikke fra CPH's side vist nogen form for imødekommenhed over de trængte flyselskaber. Hverken på produkt, effektivitet eller pris, hvilket betyder at lufthavnens status i Europa vil svækkes og udviklingen derfor vil ske i andre lufthavne.

Slide 5: Baggrundssituationen for Terminal A

Terminal A – BAGGRUND

- ◆ Lavprissegmentet er det hurtigst voksende i Europa – også i København
- ◆ Lavpris = point to point = simple og effektive processer
- ◆ Flyselskaber er økonomisk trængt - og har behov for, at finde nye besparelser
- ◆ EU direktiv 96/97/EC giver mulighed for alternativ operatør på terminalydelse
- ◆ Essential Facility – en terminal skal ligge i lufthavnen



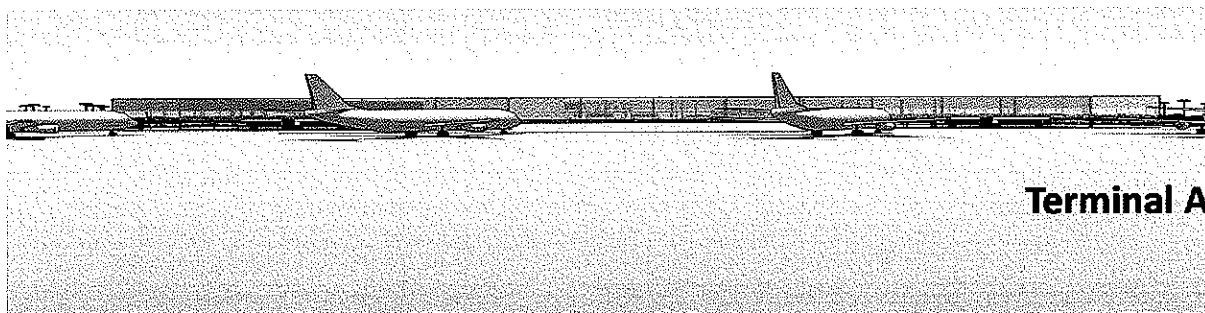
Vækstpotentialet i Point-to-Point segmentet er massivt, hvis flyselskaberne tilbydes de rigtige løsninger i Københavns Lufthavn. Københavns Lufthavne A/S (CPH) har dominerende stilling på markedet og sidder på en såkaldt "Essential Facility", hvorfor CPH skal give adgang til konkurrence. Dette er tidligere set på f.eks. færgeoverfarten Helsingør/Helsingborg, hvor HH Ferries i dag sejler side om side med Scandlines.

Derudover er der endnu et eksempel fra Rødby/Puttgarten, hvor Stenaline ønskede, at etablere en terminal og i øvrigt anvende havnefaciliteterne for at konkurrere med Scandlines på Ruten. Også her gav EU-kommissionen en klar melding om, at der skulle gives plads til konkurrence på ruten. (Af andre årsager skete dette ikke i første omgang.)

Slide 6: Terminal A's betydning for flyselskaber og passagerer

Terminal A og FLYSELSKABER & PASSAGERER

- ◆ Hurtig og effektiv turnaround
- ◆ Reduktion af Passagerafgift på 35%
- ◆ Andel af kommerciel indtjening incl. TAX-FREE (joint venture 50/50 %)
- ◆ 2.000 nye lavpris p-pladser – DKK 199,- pr. uge
- ◆ Brud på monopollet giver skarp konkurrence og de rigtige produkter
- ◆ Terminal A skaber vækst og nye ruter ud af København



For flyselskaberne vil der være to altovervejende fordele ved Terminal A's nye produkt; Den kortere opholdstid på jorden (den såkaldte "turn around tid" – og dermed omkostningsbesparelse) samt den væsentlige økonomiske forbedring hidrørende fra reduktionen i passagerafgiften (35%) samt 50% andel af indtjening fra det kommercielle salg i terminalen. I alt svarer det til ca. 80% reduktion i passagerafgiften.

Passageren vil dels opleve at kunne komme hurtigt, nemt og effektivt igennem terminalen (under 20 minutter fra bil til fly) og opnå substantielt lavere parkeringspriser på DKK 199,- pr. uge lige udenfor Terminal A's dør. Til sammenligning koster de billigste P-pladser hos CPH DKK 360,- pr. uge og vil man holde lige foran Terminal 3 koster det DKK 2.055 pr. uge.

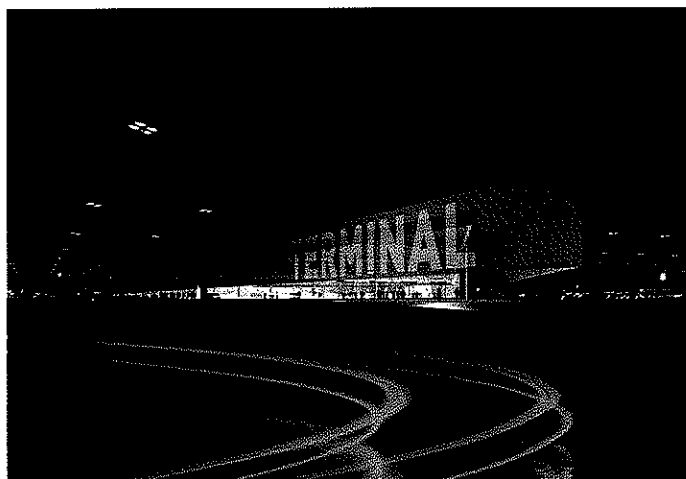
Slide 7: CPH's indvendinger.

Siden lanceringen af Terminal A den 24. juni 2008 har Terminal A forgæves forsøgt at få CPH i tale for at få en dialog om løsningsmulighederne på de udfordringer der måtte ligge i dette projekt.

Det har ikke været muligt at få en reel direkte dialog med CPH, som i stedet problematiserede en række mere eller mindre veldokumenterede påstande i breve til Terminal A. Terminal A har besvaret disse overfor CPH i form af forskellige løsningsforslag. I enhver lufthavn findes der dagligt udfordringer der skal løses – udfordringer teamet bag Terminal A har været vant til at løse gennem næsten 40 års samlet erfaring i deres arbejde i Københavns Lufthavn. Hvor der er vilje er der som bekendt vej...

Lufthavnens 7 indvendinger

- ◆ Terminal A hindrer udvidelsesmuligheder for Cargo
- ◆ Passagersikkerhed
- ◆ Security
- ◆ Banekrydsninger
- ◆ Manglende standplads kapacitet
- ◆ Dårlige transportforhold for passagerne
- ◆ Adgangsforhold (kystvejen)



Slide 8: CPH's påstand om at Terminal A hindrer udviklingen af cargo

Gode udvidelsesmuligheder for Cargo

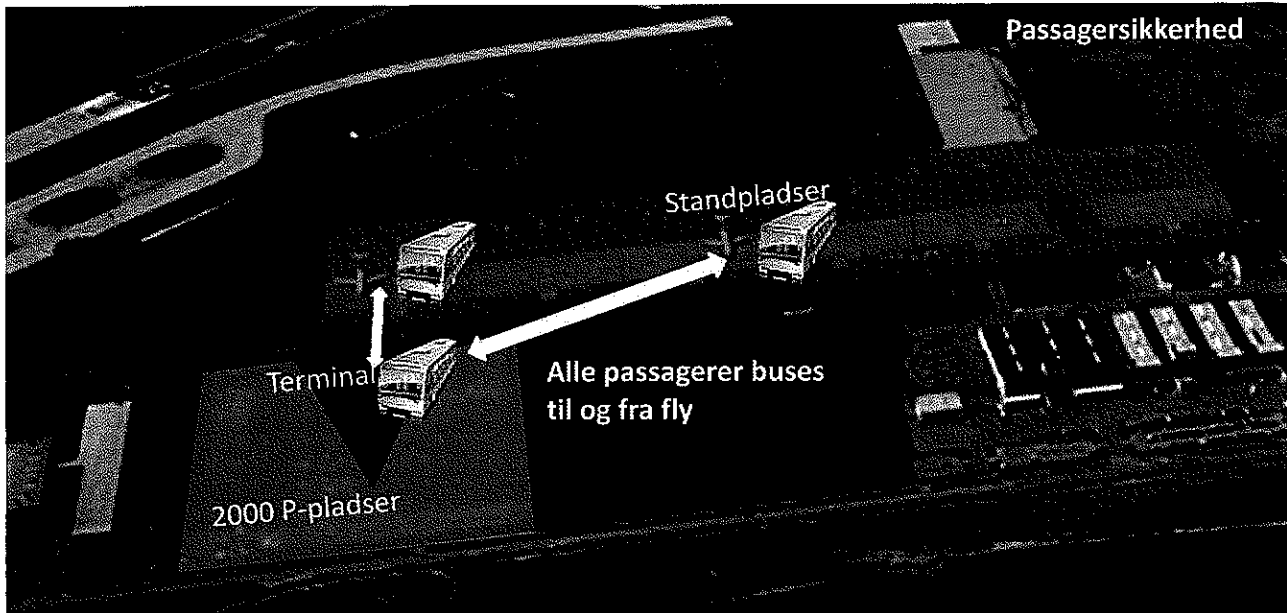


Cargotrafikken udgør 3% af de årlige operationer i lufthavnen. Det svarer til ca. 24 daglige operationer (operation = start eller landing) ud af samlet set over 800 operationer om dagen. I 2004 havde lufthavnen 8.457 cargooperationer og i 2007 havde man 8.693. En fremgang på 2,8%. I samme periode gik antallet af lavprispassager fra 1,2 mio pax (2004) til 3,0 passager (2007). En fremgang på 150%.

I dag fylder den eksisterende cargoområde ca. 100.000 m². Umiddelbart op ad området ligger imidlertid et over 300.000 m² stort område ubenyttet hen, hvor der således er rig mulighed for udvidelse.

Det er således tale om vildledning fra CPH's side, når CPH siger, at Terminal A hindrer Cargo's udvidelsesmuligheder i området.

Slide 9: Passagersikkerheden



CPH har hævdet, at når passagerne skulle gå til og fra flyet ville det indebære en betydelig risiko for passagerens sikkerhed – både når de skulle krydse vejen og omkring flyet.

CPH er dog ude i et vildledende ærinde og giver umiddelbart de kommende passagerer i Terminal A en helt unødigt ængstelse, idet Terminal A har valgt en løsning, hvor passagerne busser til og fra flyet. Dette afledt af forhold omkring security, passagersikkerhed og komfort. Desuden giver denne løsning den optimale fleksibilitet i udnyttelsen af lufthavnens kapacitet, idet flyene således også betjenes i lufthavnens øvrige områder.

Bemær i øvrigt at indenrigspassagerer i CPH i dag går ud til flyet

Slide 10: Securityforhold

CPH har givet indtryk af, at det at Terminal A skulle ligge i Østområdet af lufthavnen pludselig også skulle indebære, at Cargo virksomhederne skulle indlemmes i et nyt sikkerhedsområde. Det er imidlertid forkert.

CSRA (Critical Parts of Secured Restricted Area) er per definition alene det område, hvor passagerne befinder sig med deres håndbagage – efter at de har passeret lufthavnens sikkerhedskontrol. Med andre ord: terminalerne. I mange lufthavne har man valgt også at lægge de tilstødende standpladser (parkeringspladser til fly) ind i CSRA området.

Terminal A har peget på en mulig enkel løsning, der indebærer, at det alene er terminalens airside der lægges som CSRA-område og at de tilhørende standpladser dynamisk tilpasses Terminal A og Cargo's behov. Dv.s når der er få cargofly anvendes de resterende pladser til Terminal A, hvor standpladserne således indlemmes i CSRA-området – og omvendt når der er flere Cargofly lægges standpladserne hertil udenfor CSRA-området.

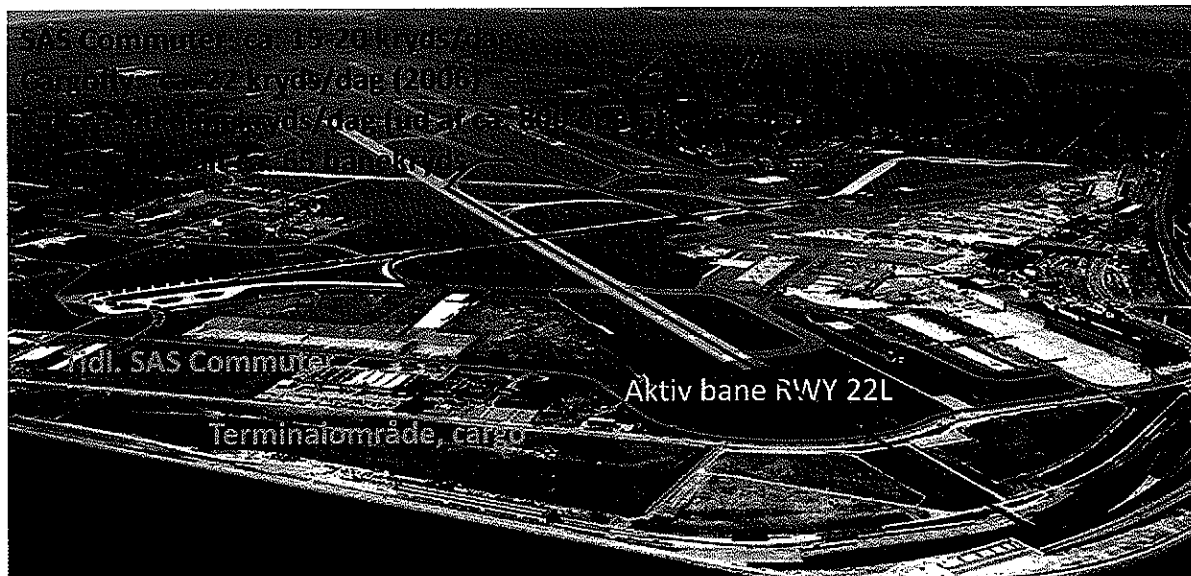
Den enkle løsning bliver således som vist nedenfor:

Security



Slide 11: Banekryds

Banekryds – situationen op til i dag



CPH har givet indtryk af, at Terminal A's placering skulle medføre en voldsom forøgelse af fly, der skal krydse en landingsbanebane, hvilket ikke sikkerhedsmæssigt var muligt at løse.

Faktum er, at det sker mange krydsninger af landingsbaner hver dag – ikke blot i CPH, men i næsten alle større europæiske lufthavne. I København foregik det – indtil for nylig ca. 40 gange om dagen og når Terminal A er en realitet vil dette tal formentlig være omkring 60 ud af et samlet antal daglige operationer på ca. 800.

Note: SAS Commuter er en betegnelse der dækker over SAS turboprop flyflåde der flyver intereuropæiske korte distancer.

Slide 12: Banekryds fremover.

Banekryds – mulige løsningsmodeller (ikke prioriteret rækkefølge)



En mulighed er, at banekryds foretages ligesom der sker i dag. Det er en operationel kendt løsning som foregår efter nogle almindeligt kendte sikkerhedsprocedurer. I sidste ende vil det være Statens Lufthavnsvæsen (SLV) der skal stille de nødvendige betingelser for løsningen.

Slide 13: Banekryds fremover – alternativ løsning:

CPH's egen strategi er at vækste til 30 mio. passagerer allerede om 7 år. Det vil kræve investering i ny kapacitet på baneområdet. CPH inkasserer hvert år over DKK 1,5 mia alene i trafikindtægter. Af disse udgør startafgifterne, der skal gå til at dække investeringer på baneområdet, ca. DKK ½ mia. CPH har imidlertid ikke investeret i ny infrastruktur på baneområdet gennem flere år.

Nedenstående forslag vil udvide lufthavnens kapacitet og vil næsten 100 % kunne eliminere banekryds. Dersom CPH ville finde en sådan løsning hensigtsmæssig kunne den – baseret på CPH's egne tal – skønmæssigt etableres for DKK 250 mio. – svarende til 2 mdr.'s trafikindtægter.

Banekryds – mulige løsningsmodeller (ikke prioriteret rækkefølge)



Slide 14: Adgangsforhold (kystvejen) og transportforhold



CPH har hævdet, at transporten fra lufthavnes offentlige infrastruktur (metro, tog og bus) til Terminal A skulle være en forringelse for de passagerer, der kom til lufthavnen via den offentlige transport idet disse passagerer skulle køre med shuttlebus til og fra Terminal A.

CPH glemmer tilsyneladende her, at CPH selv i stort omfang anvender shuttlebus transport. For det første kører der en shuttle bus mellem Terminal 1, 2 og 3 og denne busrute er senere blevet forlænget ud til CPH's budgetparkering, kaldet P15 og P17, hvor der ligger ca. 2.200 parkeringspladser.

Det er således noget passagerne allerede kender til i dag – også fra andre europæiske lufthavne. Ruten til Terminal A er ca. 1 km. (1 minut) længere end CPH's rute til P17.

CPH har også hævdet, at den offentligt ejede "Kystvejen" ikke ville kunne håndtere trafikken til Terminal A. Imidlertid håndterer Kystvejen allerede i dag trafikken ud til CPH's ca. 2.200 budgetparkeringspladser og da disse parkeringspladser i dag typisk anvendes af Terminal A's fremtidige kunder, vil der således stort set kun være tale om en forlægning af trafikken ca. 1 km længere ned ad Kystvejen.

Terminal A – AFRUNDING

◆ **Københavns Lufthavne A/S i gang med eget forslag til lavprisfaciliteter, men det giver ikke fri konkurrence:**

- ÷ giver ikke 35% reduktion af passagerafgiften
- ÷ giver ikke 50% af overskuddet fra det kommercielle salg til flyselskaberne
- ÷ giver ikke lavere parkeringspriser i lufthavnen
- ÷ giver ikke kortere og mere effektiv turnaround
- ÷ alle passagerer fortsat igennem flaskehalsene ved check-in og security

◆ **Terminal A vil bryde med monopolet og sikre fri konkurrence**

Terminal A har haft en flyvende start i form af en fantastisk opbakning fra alle parter i lufthavnen – måske lige med undtagelse af CPH. Terminal A har sat sig for at bryde monopolet i Københavns Lufthavn for derigennem at skabe fri konkurrence og dermed sikre de rigtige "produkter" til den rigtige pris og kundegruppe.

Det vil sikre de nødvendige vækstmuligheder og skabe langsigtet grobund for at fastholde og ikke mindst udbygge Københavns Lufthavns placering i Europa – en lufthavn der hele tiden kan levere de rigtige konkurrencedygtige produkter til de forskellige passagersegmenter. Væksten vil komme flyselskaberne, passagerne og regionen til gode – og faktisk også CPH, som også vil have økonomisk benefice af væksten.

Slide 16: Bestyrelsesformand, SAS Danmark, John Dueholm om fri konkurrence og Terminal A:

Bestyrelsesformand SAS, Danmark, John Dueholm:

”Vi presser meget på, og holder mange kaffemøder med Københavns Lufthavn, men kommer ingen vegne. I stedet giver lufthavnen dårligere forhold for kunderne ved at udvide sit butiksareal fra 10.000 til 16.000 kvadratmeter frem for at forbedre gates og infrastruktur. Lufthavnen har gjort meget for at forbedre forholdene, men ikke tilstrækkeligt.”

Det sagde øverste chef for SAS Airlines – og bl.a. også bestyrelsesformand for SAS Danmark, John Dueholm, da han torsdag var gæst hos Danske Flyvejournalister.

Han gentog SAS’ opbakning til en lavpristerminal og sagde, at ”konkurrence vil tvinge Københavns Lufthavn til en helt anden takst-politik.”

(Kilde: Internet-mediet "Take Off", 5/9-2002, i artiklen "Vi kommer ingen vegne med Københavns Lufthavn".)

Kontakt:

Torben Thyregod, email: torben@terminal-a.dk, +45 31 51 31 45

Mogens Kornbo, email: mogens@terminal-a.dk, +45 40 34 12 40

Hans Christian Stigaard, hanschristian@terminal-a.dk, +45 40 43 45 88

Webside: www.terminal-a.dk