

FOLKETINGETS HØRING OM LUFTFART

Christiansborg, den 8. december 2016



Lars Wigelstorp Andersen

A STAR ALLIANCE MEMBER 

SAS

SAS er et netværksselskab med internationalt knudepunkt i Københavns Lufthavn

Netværket skaber grundlag for flere ruter og frekvenser end Danmark ellers ville have

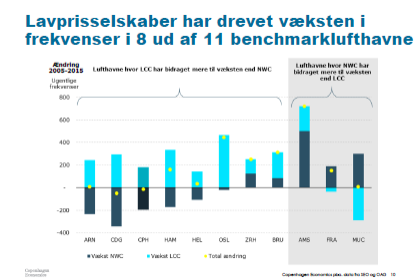
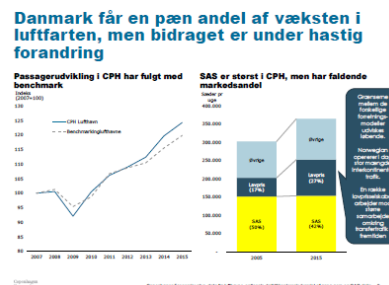
- SAS flyver ekstra transferpassagerer til/fra CPH
- Fra/til tynde og tunge ruter
- Med store og små fly
- Det giver flere ruter og frekvenser
- På både internationale og danske destinationer

- De fleste af SAS' langdistanceruter er afhængige af transferpassagerer
- Det samme gælder partnerskabsruter til eksempelvis Bangkok, Singapore og Toronto
- Transferpassagerer skal til/fra skandinaviske/nordeuropæske ruter
- Transferpassagerer skal til/fra danske destinationer

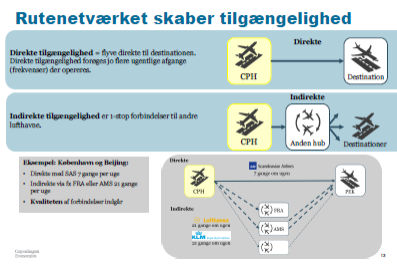


- SAS' andel af passagerer er 36%
- SAS' andel af transferpassagerer er 85%
- 50% af SAS' passagerer er transferpassagerer
- SAS' andel af operationer er 42%

Konklusioner fra CEs analyse – netværksselskaber med base i Danmark skaber tilgængelighed og arbejdspladser



- Netværksselskaber skaber tilgængelighed
- Dansk baseret trafik skaber flere luftfartsjobs
- Udenlandske p-t-p står for væksten
- Dansk baserede selskaber og SAS taber markedsandele.
- Knudepunktet i CPH er svækket, men skaber stadig stor værdi



Knudepunktet i Københavns lufthavn repræsenterer stor værdi

- Trods en gradvis netværkrationalisering repræsenterer knudepunktet i Københavns lufthavn fortsat en stor værdi for Danmark.
- En videre netværkrationalisering, hvor SAS lukker et antal interkontinentale ruter og dermed også mindsker transfertrafikken yderligere, vil have store omkostninger for Danmark.
- Samlet set vil en netværkrationalisering medføre et fald i antallet af passagerer på 375.000

Den mindskede tilgængelighed medfører et tab for samfundet på

3-5 mia. kr.

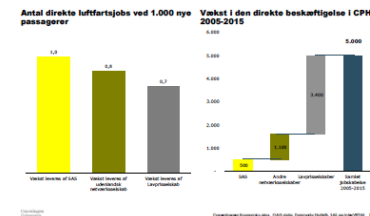
De mindskede rejseomkostninger medfører et tab for passagererne på knap

600 mio. kr.

En netværkrationalisering vil medføre et tab af

360 luftfartsjobs

Dansk baseret trafik skaber flere luftfartsjobs, men udenlandske lavprisselskaber har drevet væksten



Det er dyrt at drive luftfart i Danmark

Dansk luftfart har vanskelige vilkår og skal derfor være blandt de mest konkurrencedygtige

- I periferien af Europa
- Med et lille befolkningsunderlag
- I et højomkostningsland
- Med vanskelige vilkår for luftfarten
- Og høje omkostninger
- For de fleste led i værdikæden
- Med risiko for at miste kritisk masse



Dansk luftfart har stort potentiale for at komme på vækstsporet med skabelse af yderligere tilgængelighed og bevarelse af arbejdspladser med en ny luftfartsstrategi.

SAS ønsker at fastholde og udvikle sit netværk i Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn er den dyreste i Norden

Prislap for SAS per afgang kort/mellemdistancefly Airbus 320-200



Cost per flight	DKK
Startavgift	3 437
Emission	180
Passenger	10 791
PRM	673
Infrastructure	1 802
Cute	-
Säkerhetsavgift	5 359
TOT DKK	22 240
TOT SEK	28 425

Cost per flight	SEK
Startavgift	1 230
Noise	200
Emission	499
Markttjänstavgift R	599
Passenger	10 502
PRM	479
Markttjänstavgift P	1 562
Säkerhetsavgift	3 030
TOT SEK	18 102

Cost per flight	NOK
Start charge	4 736
Passenger	5 966
Säkerhetsavgift	4 586
TOT NOK	15 289
TOT SEK	15 640

Cost per flight	EUR
Start charge	339
Passenger	915
Säkerhetsavgif t	410
Other	26
TOT NOK	1 691
TOT SEK	16 089

Index CPH=100

ARN=64

OSL=55

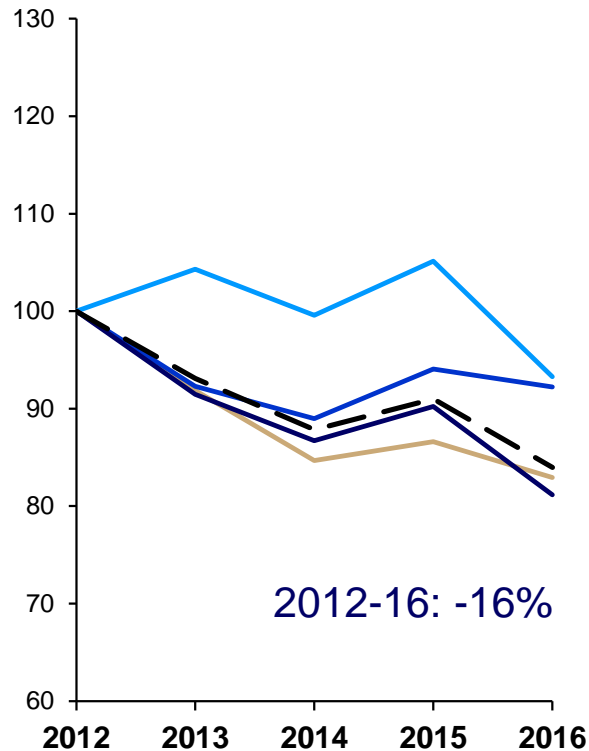
HEL=57

5 Prices as of September 2016
 A320 OY-KAY, 168 seats, MTOW 73 500, International flight , total pax 126 corresponding to CF 75%
 Exchange rate 1,278 DKK/SEK, 1,023 NOK/SEK.
 Parking excluded for all three airports

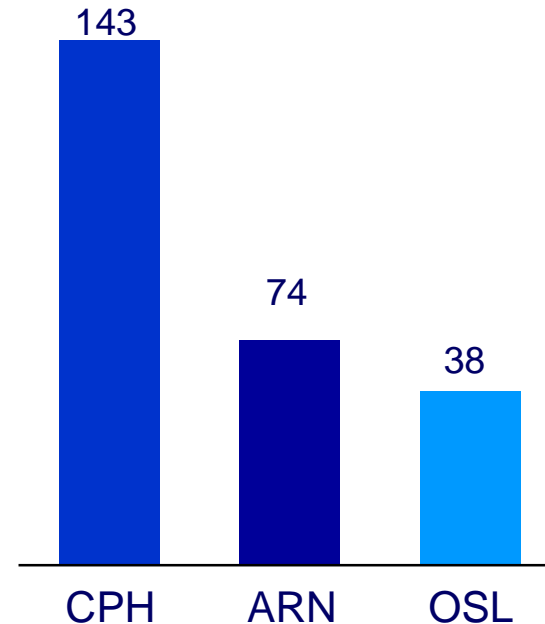
Transfertrafik er under pres på grund af øget konkurrence og faldende priser

CPH er ekstra presset på grund af høje afgifter, lille opland og perifer geografisk beliggenhed

Transferpriser via CPH



Passagerafgifter for transfer via CPH (SEK)



Europæisk luftfart - en branche i opbrud

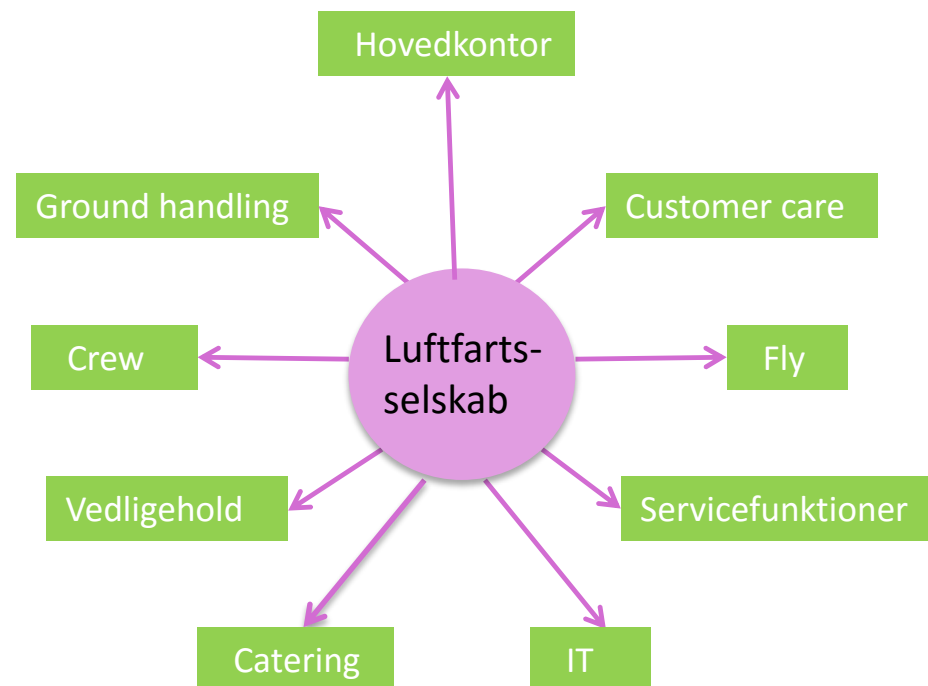


Liberalisering i en tid med integrerede luftfartsselskaber. Disintegration muliggør en udnyttelse af den utilstrækkelige regulering.

Integreret luftfartsselskab

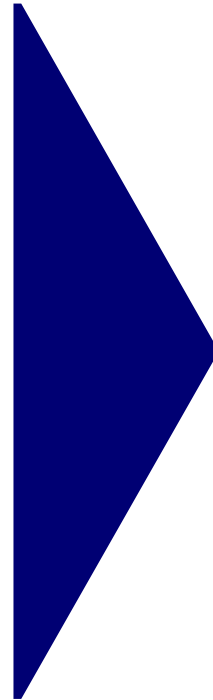


Disintegreret luftfartsselskab



SAS ønsker at være et skandinavisk baseret selskab

Vi vil gerne fastholde SAS som et skandinavisk selskab med skandinavisk base med skandinavisk service og personale med skandinaviske ansættelsesvilkår



Hvis konkurrenternes kreative forretningsmodeller og ansættelsesforhold fortsætter med at få overtaget, kan vi blive tvunget til at matche med konsekvenser for skandinaviske besætninger og arbejdspladser

Det er i sidste ende et politisk valg – hvis det ikke er for sent

Dansk luftfartsstrategi – det er dyrt at drive luftfart i Danmark

Hvordan får vi omkostningerne bragt ned – initiativer til ca. MDKK 7-800 (SAS)

1. Fair konkurrence

- Regelshopping i EU; skat og arbejdsvilkår ; stop eller match
- Luftfartsaftaler med tredjelande, statsstøtte og arbejdsvilkår (ILO)
- Besætninger fra tredjelande, harmoniserede regler i EU

2. Understøttelse af luftfarten

- Sektorordning: Afskaffelse af indkomstskat for flyvende personale bosat i Danmark.
- Statslig overtagelse af beskyttelse af luftfarten (security)

3. Københavns Lufthavn, økonomisk regulering og kapacitet

- Reduktion af afgifter til nordisk benchmark
- Diskriminerende adfærd: GO og opstartrabatter
- Regeringen tager ansvar for Masterplan og evt. lukning af bane 12/30
- Professionaliseret og transparent kapacitetstilsyn

4. Uddannelse af piloter

- Tilstrækkeligt udbud af kvalificerede danske piloter gennem statsfinansieret uddannelse – evt. i faser

SAS