

ANALYS
September 2022
Uppdaterad 12 okt. 2022



Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Köpenhamns flygplats - en motor för tillväxt i Greater Copenhagen

GREATER
CoPENHAGEN

Köpenhamns flygplats gav 136 miljarder kronor i samhällsekonomisk vinst 2019

Köpenhamns flygplats är väsentlig för både danska och svenska aktörer för att nå nya kunder, attrahera kompetens och få varor, tjänster och innovationer ut på världsmarknaden. Flygplatsen spelar även en stor roll för turismen, dels genom att vara porten ut i världen och dels genom att få besökande till Greater Copenhagen. Syftet med denna analys är att belysa de samhällsekonomiska effekterna som Köpenhamns flygplats ger Greater Copenhagen, och för första gången har även effekterna på den svenska sidan av Öresundsbron beräknats. Resultaten visar att den samhällsekonomiska vinsten var nära 136 miljarder SEK under 2019, och att alla fyra regioner i Greater Copenhagen tar del av de positiva effekterna.

Totalt sett var de samhällsekonomiska effekterna av Köpenhamns flygplats i Greater Copenhagen 136 miljarder SEK under 2019, vilket är det senast mätbara året innan flygbranschen påverkades kraftigt av coronapandemin. Det motsvarar nära 96 miljarder DKK. Den samhällsekonomiska vinsten var 104,6 mia. SEK i Region Hovedstaden, 14,9 mia. SEK i Region Sjælland, 14,4 mia. SEK i Region Skåne och 1,8 mia. SEK i Region Halland. Greater Copenhagen omfattar Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland och samtliga 85 kommuner i den svensk-danska geografien.

Den samhällsekonomiska vinsten mäts genom olika typer av ekonomiska effekter, varav de direkta, indirekta och inducerade effekterna är enklast att mäta. De omfattar den ekonomiska vinst som genereras av de personer som arbetar på flygplatsen (direkta effekter), de som indirekt arbetar med flygplatsen genom att exempelvis leverera mat till restaurangerna (indirekta effekter) och de arbetsmarknadseffekter som skapas av att de med direkta och indirekta arbeten konsumerar varor och tjänster (inducerade effekter). De katalytiska effekterna är svårare att uppskatta, då de mäter värdet av att regionen har tillgång till en internationell flygplats i ett större perspektiv. Det omfattar bland annat att företag väljer att förlägga sitt huvudkontor i regionen som ett resultat av närheten till en internationell flygplats, att regionens företag får tillgång till en större exportmarknad och mer kompetens samt att turismen ökar.

De direkta, indirekta och inducerade effekterna uppgick år 2019 till totalt 58,6 miljarder SEK. 79 procent av dessa effekter tillföll Region Hovedstaden, som ett resultat av den direkta närheten till flygplatsen och att majoriteten av de som arbetar på flygplatsen bor där. Region Skåne och Region Sjælland fick 10 respektive 11 procent av den samhällsekonomiska vinsten från de direkta, indirekta och inducerade effekterna.

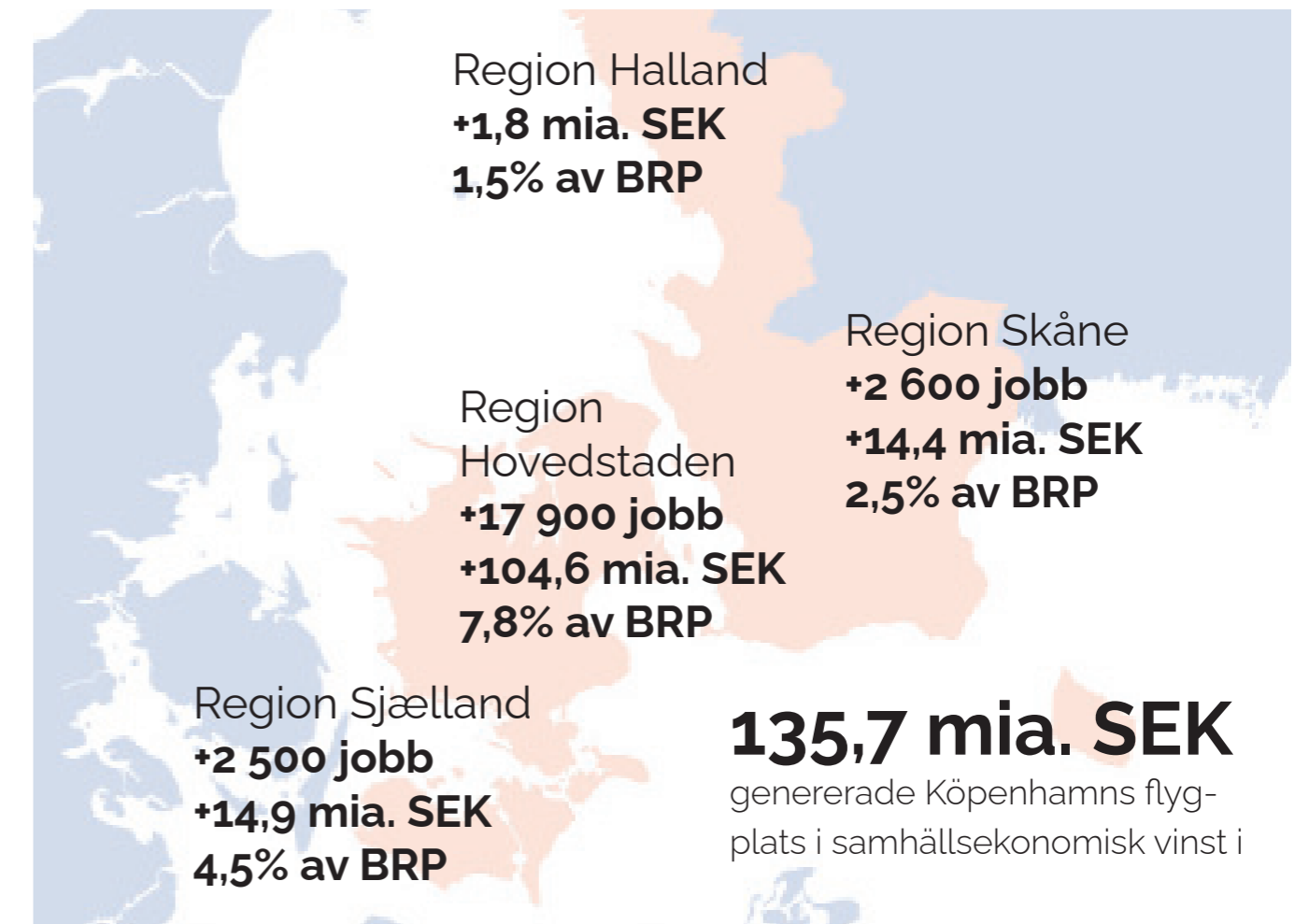
De katalytiska effekterna från flygplatsen uppgick till 77,1 miljarder SEK under 2019. Av de katalytiska effekterna gick 76 procent till Region Hovedstaden, 11 procent till vardera Region Skåne och Region Sjælland och 2 procent till Region Halland. På grund av avsaknad av data går det enbart att beräkna de katalytiska effekterna för Region Halland.

Köpenhamns flygplats skapade totalt 23 000 jobb i Greater Copenhagen 2019. Majoriteten av de som jobbar på flygplatsen bor i Region Hovedstaden (17 900 personer). 2 600 av jobben innehas av personer som är bosatta i Skåne och 2 500 av de som är anställda på flygplatsen bor i Region Sjælland.

Flygplatsens betydelse i relation till bruttoregionalprodukten (BRP) är störst i Region Hovedstaden (7,8% av BRP) följt av Region Sjælland (4,5% av BRP), Skåne (2,5% av BRP) och Halland (1,5% av BRP). Effekterna är betydligt större i de delar av Skåne som ligger närmast flygplatsen, så som Malmö.

Flygbranschen bidrar i genomsnitt med 1,5 procent till samhällsekonomin, visar en rapport som undersökt effekten i 43 europeiska länder (Intervista 2015). I Skandinavien ligger genomsnittet dock något högre då de nordiska ekonomierna har mycket export och reseaktivitet. I Danmark är det genomsnittliga bidraget 2,4 procent och i Sverige 1,9 procent enligt rapporten. Därmed är den regionala samhällsekonomiska betydelsen i exempelvis Skåne och Hovedstaden större än i de nationella ekonomierna.

Samhällsekonomiska effekter av Köpenhamns flygplats (2019)



Källa: Greater Copenhagen's egna beräkningar. I Greater Copenhagen-regionen ingår Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne och Region Halland, samt de 85 kommunerna i geografien.

	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Skåne	Region Halland	Greater Copenhagen
Direkta effekter (mia. SEK)	20,1	2,9	2,9	-	25,9
Indirekta effekter (mia. SEK)	12,5	1,8	0,8	-	15,1
Inducerade effekter (mia. SEK)	13,7	1,9	2,0	-	17,6
Katalytiska effekter (mia. SEK)	58,3	8,3	8,7	1,8	77,1

Direkta effekter: Består av de som arbetar på flygplatsen, i dess butiker och restauranger och på flygbolagen.

Indirekta effekter: Består av arbeten som har en koppling till flygplatsen, så som transportbolag, bränsleleverantörer och leverantörer till butiker och restauranger.

Inducerade effekter: Mäter de effekter som de anställdas konsumtion ger. Exempelvis ger de som arbetar på flygplatsen men bor i Skåne ett bidrag till ekonomin i Skåne när de konsumerar varor och tjänster.

Katalytiska effekter: Står för en stor del av vinsten och mäter de omfattande makroeffekter till följd av nationell och internationell tillgänglighet. Se en närmare beskrivning av metoden i "Box A" på sidan 4.

Regional fördelning: Effekterna har fördelats på de fyra regionerna i Greater Copenhagen baserat på antal pendlare som arbetar på flygplatsen och en uppskattning av flygplatsens effekt på samhällsekonomin.

Box A: Katalytiska effekter mäter den ökade tillgängligheten flygplatsen ger

Katalytiska effekter är ett uttryck för den vinst samhället får av en ökad tillgänglighet. En stor internationell flygplats med hög tillgänglighet har stor betydelse för Greater Copenhagen. Internationell tillgänglighet handlar om tillgång till exportmarknader, länder och regioner. Det lockar också utländska företag, turister och investerare till regionen. De katalytiska effekterna kan således ses som en uppskattning av globaliseringsvinsterna, eftersom mycket kunskap, utbyte och know-how skapas genom snabb tillgång till större delen av världen.

Om den tidigare empiriska modell, som utvecklats av InterVista (2015), tillämpas motsvarar en hög uppskattning av de katalytiska effekterna 77,1 miljarder SEK per år, och en mer försiktig uppskattning runt 40 miljarder SEK per år.

En annan metod som har använts i Toronto visar att de katalytiska effekterna utgör 3,6 % av BRP i Ontario. Den metod Greater Copenhagen använt för att mäta de katalytiska effekterna visar att vinsten i genomsnitt uppgår till 2,6 % av BNP, med en variation från 1,1 % till 7,6 % på landsnivå. Andra studier visar endast de katalytiska vinsterna som uppstår från turismen. Denna analys fokuserar dock på både turism och affärsnytta från flygplatsen.

Flygbranschen i förändring efter coronapandemin

Upplevelseindustrin med restauranger, hotell och evenemang - samt flygresor - är en av de branscher som påverkades mest av coronapandemin och dess nedstängningar med start i mars 2020. Reserestriktionerna har drabbat flygbranschen hårt och under en lång period kunde flygplatsen inte fungera så som den gjorde före coronapandemin. Det är först år 2022 som konturerna av ett mer förutsägbart resemönster återigen kan skönjas.

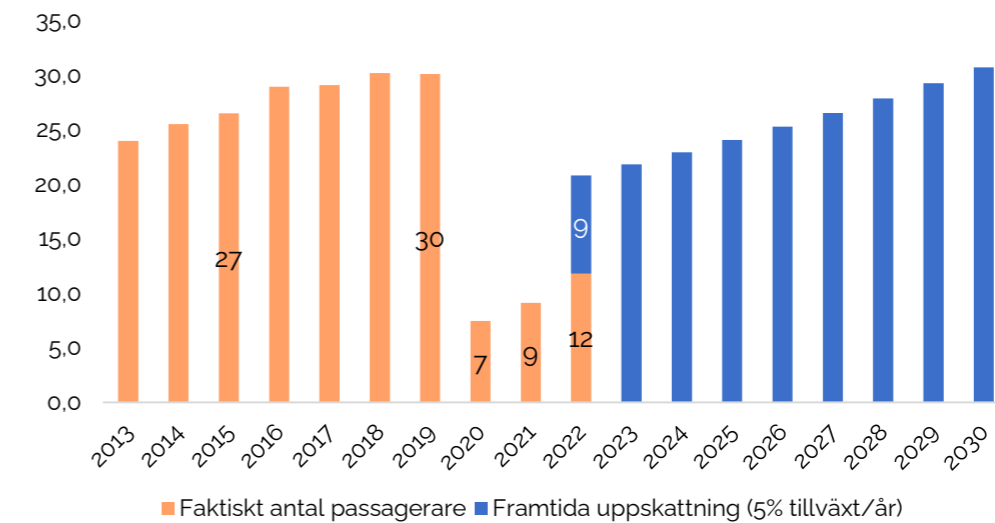
De samhällsekonomiska beräkningarna som presenteras i denna analys är baserade på data från 2019, vilket är det sista året då flygsektorn inte befann sig i kris som en följd av coronapandemin. Därför är det inte möjligt att återskapa beräkningar för 2022, men de samhällsekonomiska effekterna antas bli lägre än 2019. Under 2018/2019 hade flygplatsen runt 23 000 anställda. Under coronastopet, när antalet anställda var som lägst, arbetade runt 13 000 på flygplatsen. I september 2022 hade antalet ökat till över 16 000 anställda, och ökningen väntas fortsätta i takt med att fler flyglinjer öppnas igen. Bristen på flygavgångar på de asiatiska rutterna och generella besparingar på flygplatsen på grund av krisen gör att Köpenhamns flygplats inte nödvändigtvis når 23 000 anställda framöver, även om antalet passagerare i framtiden når samma nivå som 2019.

I juni 2022 var fyra av fem passagerare tillbaka på Köpenhamns flygplats europeiska flygningar jämfört med 2019. Samma återhämtning har ännu inte skett på de längre interkontinentala flyglinjerna, och i juni 2022 var 58 procent av passagerarna tillbaka jämfört med innan pandemin (2019). Den europeiska branschorganisationen Airports Council International Europe förväntar sig att antalet passagerare i Europa kommer att vara tillbara på pre-coronanivåer under 2024, men att flyglinjerna till Asien kommer att återhämta sig i en långsammare takt.

Antalet passagerare på Köpenhamns flygplats var runt 27 miljoner år 2015, då Københavns Lufthavn A/S presenterade analyser av utbyggnad av flygtrafikalternativen på Kastrup. Men redan 2018 nådde Köpenhamns flygplats 30 miljoner årliga passagerare. År 2020 föll passagerarantalet kraftigt till 7 miljoner på grund av Covid-19-restriktionerna som stängde ner större delen av flygtrafiken.

Under 2022 har resemönstren återigen blivit mer förutsägbara, men det råder en fortsatt osäkerhet kring framför allt prognoserna för långdistansresor. Dessutom kan osäkerheterna både kring privatekonomin, med rekordhög inflation i Sverige och Danmark, liksom den internationella ekonomiska situationen, ha negativ inverkan på reseefterfrågan.

Utveckling av passagerarantalet under pandemin och uppskattad framskrivning



30 milj. passagerare hade Köpenhamns flygplats under 2019 - året efter sjönk antalet med 75 % till 7,5 miljoner på grund av covid-19.

Källa: Köpenhamns flygplats (tidigare passagerartal) samt egna framtidsberäkningar.

Det är svårt att uppskatta antalet passagerare i framtiden. Om en årlig tillväxttakt på 5 procent per år antas de kommande åren kommer antalet passagerare år 2030 uppgå till 30 miljoner.

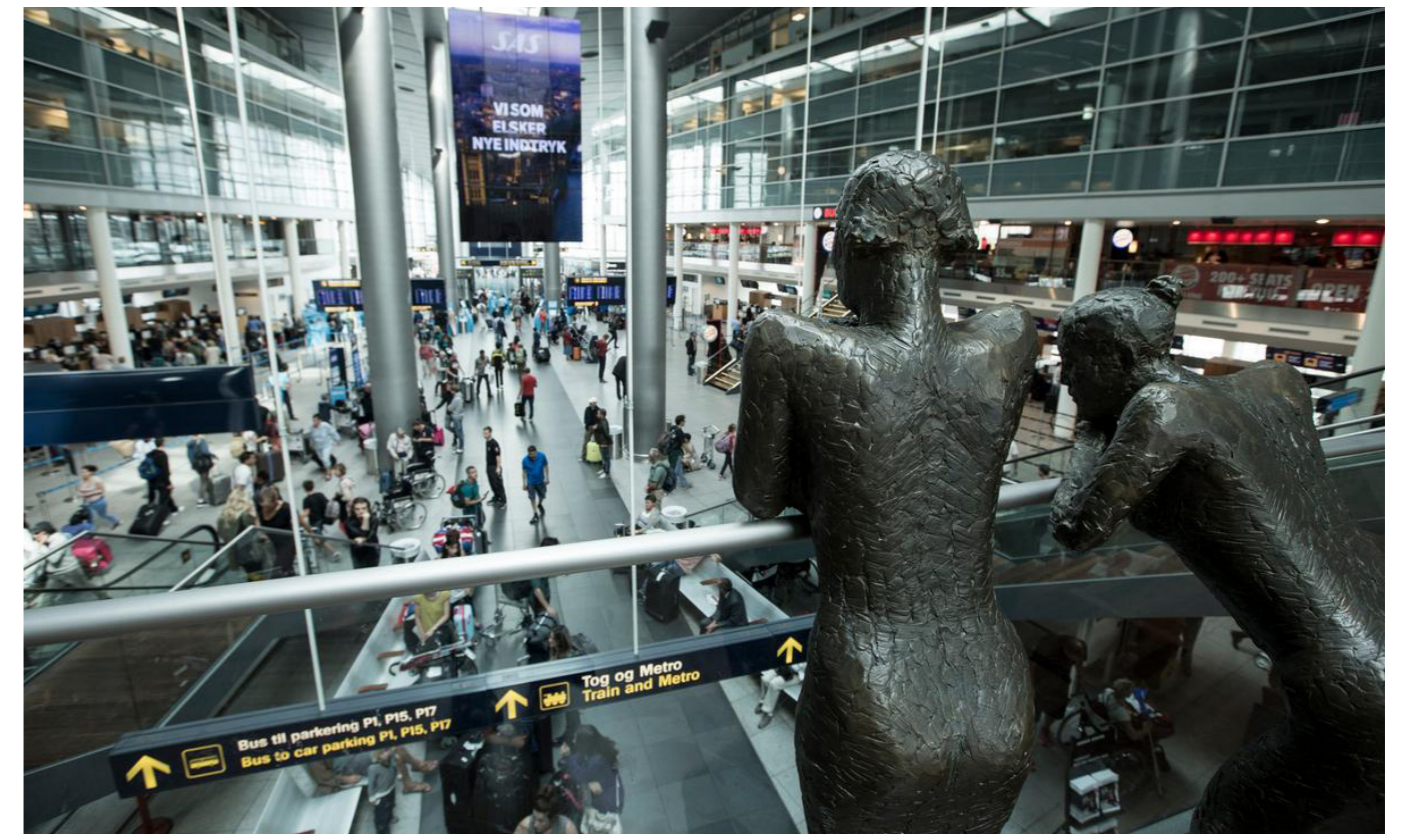


Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Flygplatsen blir allt grönare - men flera konkurrenter minskar utsläppen snabbare

En grön flygplats är också framöver en konkurrenskraftig flygplats, och Köpenhamns flygplats har en tydlig vision om att vara en av världens mest miljömässigt hållbara flygplatser. Utvecklingen i CO₂-utsläpp de senaste åren visar att utsläppen per passagerare minskar - både från den egna verksamheten och flygresorna. Kartläggningen visar samtidigt att reduktionen av CO₂-utsläpp går snabbare i såväl Oslo som Hamburg.

På global nivå står flygbranschen idag för runt 3 procent av de totala koldioxidutsläppen. Andelen väntas öka framöver i takt med att utsläppen reduceras i andra sektorer och flygtrafiken växer i tillväxtekonomierna. Över 70 procent av de utsläpp som genereras av en flygplats kommer normalt sett från flygresorna. I analysen undersöks utvecklingen av CO₂-utsläpp för sex flygplatser. Förutom Köpenhamns flygplats är hub-flygplatserna Schiphol Amsterdam, Hamburg Airport, Stockholm Arlanda och Oslo Gardermoen med i jämförelsen samt Malmö Airport, som har lägre passagerarantal än de övriga flygplatserna. Tidsperioden som undersöks är 2014-2019, åren därefter har uteslutits på grund av den stora nedgången i flygresandet som pandemin fört med sig.

Flygresornas start- och landningar står för strax över 70 procent av CO₂-utsläppen från Köpenhamns flygplats. Totalt genereras 93 procent av flygplatsens CO₂-utsläpp av scope 3, och de utsläpp som flygplatsen själv kontrollerar (scope 1+2) står för sju procent (se faktaruta på s. 7 för beskrivning av de olika typerna av utsläpp).

Under 2019 släppte Köpenhamns flygplats ut 12,4 kilo CO₂ per passagerare. I jämförelse med de övriga jämförda flygplatserna är det enbart Oslo Gardermoen som hade en lägre nivå av CO₂-utsläpp per passagerare under 2019. De totala utsläppen från Köpenhamns flygplats har dock ökat under perioden 2014-2015, men inte i samma takt som passagerartillväxten.

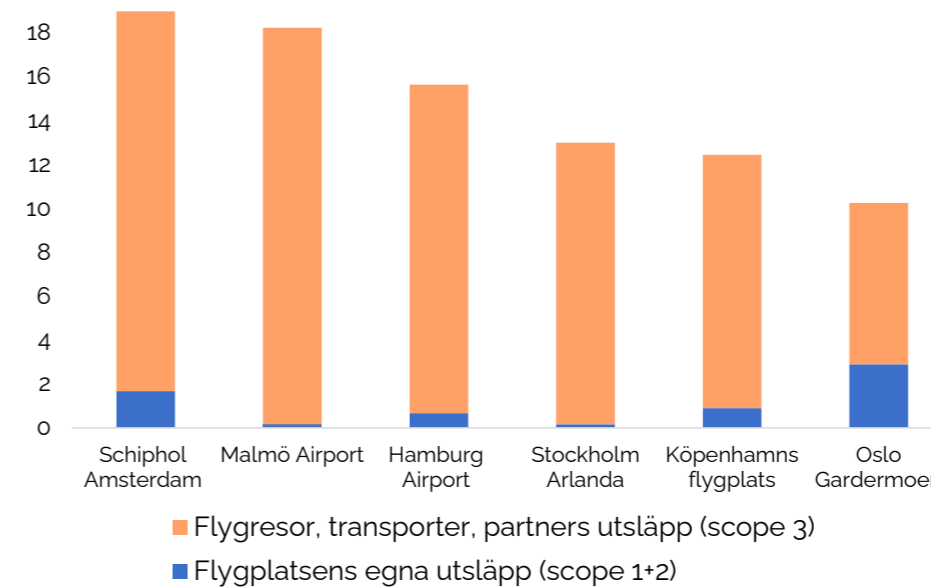
Sedan 2014 har utsläppen per passagerare från Köpenhamns flygplats minskat med åtta procent. Framför allt är det utsläppen i scope 1+2 som minskat, där är nedgången 24 procent under femårsperioden 2014-2019. Att utsläppen per passagerare minskat även inom scope 3 indikerar att flygplanen som används blir allt mer miljövänliga och att resorna till och från flygplatsen till större del sker genom gröna transporter.

Trots att både Oslo och Hamburg hade en lika stor passagerartillväxt under 2014-2019 minskade deras utsläpp per passagerare mer än i Köpenhamn. Det förklaras av att deras egna utsläpp, i scope 1+2, har minskat mer än i Köpenhamn. Hamburg Airport har mer än halverat de egna CO₂-utsläppen under 2014-2019 genom grön elektricitet och fossilfria bränslen för fordon och uppvärmning.

Copenhagen Airport når nivå 4 av 6 i internationellt certifikationsprogram (Airport Carbon Accreditation). Därmed är Köpenhamn på samma nivå som Malmö Airport, Oslo Gardermoen och Hamburg Airport, medan Schiphol Amsterdam samt Stockholm Arlanda är på "Level 4+ Transition", vilket motsvarar den näst högsta nivån. Certifikationen motsvarar var flygplatserna befinner sig i arbetet med att reducera utsläpp samt deras framtida ambitioner och fortsatta planer för utsläppsminskning. Fram till slutet av 2021 var "Level 3+ Neutrality" den högsta nivån, och Köpenhamns flygplats har som mål att så snabbt som möjligt klättra på rankingen.

De kommande åren väntas data på hållbarhetsområdet bli mer harmoniserad mellan EU-länderna, som en följd av det omfattande regelverket från EU:s taxonomi samt The Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

CO₂-utsläpp per passagerare, 2019 (kg)



12,4 kg

koldioxid släppte Köpenhamns flygplats ut per passagerare under 2019. Det är en nedgång med 8 % sedan 2014. De totala utsläppen har dock ökat med 9 % under perioden.

Utveckling CO ₂ -utsläpp per passagerare (kg)	Totalt 2014-2019	Scope 1+2 2014-2019	Scope 3 2014-2019
Hamburg Airport	-22%	-61%	-18%
Oslo Gardermoen	-13%	-32%	-2%
Köpenhamns flygplats	-8%	-24%	-6%
Malmö Airport	-3%	-91%	-3%
Schiphol Amsterdam	2%	-6%	3%
Stockholm Arlanda	9%	-87%	9%

Källa: Flygplatsernas egna uppgifter samt passagerardata från Eurostat.

Så mäts flygplatsernas CO₂-utsläpp

Scope 1: Direkta utsläpp från flygplatsen, så som exempelvis uppvärmning, tjänsteresor och flygplatsens egna fordon.

Scope 2: Indirekta utsläpp, men som är väsentliga för flygplatsens verksamhet, så som exempelvis utsläpp som genereras off-site av inköpt elektricitet.

Scope 3: Indirekta utsläpp som inte kontrolleras av flygplatsen. Hit hör flygresornas LTO-cycle (Landing and take-off) vilket omfattar de utsläpp som sker under start och landning under en höjd på 3 000 fot (ca 900 m), transporter till och från flygplatsen samt utsläpp från flygplatsens hyresgäster och partners.

Definitionen kommer från Greenhouse Gas Protocol. Alla flygplatser i undersökningen är ackrediterade enligt Airport Carbon Accreditation programme (ACA) från Airports Council International (ACI). ACA är ett oberoende certifikationsprogram för flygplatser som visar var de befinner sig när det gäller att reducera utsläpp. De flygplatser som är med är förpliktigade att redovisa CO₂-utsläpp årligen.

Fossilfria bränslen kan göra flygresorna grönare – men ännu inga krav på inblandning i Danmark

För att flygresorna ska bli mer gröna, och för att Köpenhamns flygplats ska nå sitt mål om att vara en helt emissionsfri flygplats år 2050, krävs det en snabb utveckling av grönt flygbränsle. Redan idag är det tillåtet att blanda i upp till 50 procent grönt bränsle i de flesta flygmotorerna, och både Sverige och Norge har lagstadgade krav på inblandning - något som Danmark inte har infört.

Det finns flera sätt att nå en grönare flygsektor - bland annat genom elektrifiering av flygplan, färre flygresor och grönare flygbränslen. Den sistnämnda är den som av Köpenhamns flygplats lyfts fram som den absolut viktigaste faktorn för att uppnå en flygbransch utan utsläpp framöver, och på sikt fram mot 2030 är införandet av hållbart flygbränsle avgörande för branschens gröna omställning. I den danska statsministern Mette Frederikssens (S) nyårstal vid årsskiftet 2021/2022 uttalades en klar målsättning om mindre CO₂-utsläpp i det danska inrikesflyget med mål om en grön inrikes flyglinje 2025, och helt fossilfritt inrikesflyg 2030.

Det finns en rad olika typer av grönt flygbränsle, men idag är alla varianter betydligt dyrare än fossilt bränsle vilket gör att användningen av dem är sparsam. Det som används mest idag är Sustainable Aviation Fuel (SAF), vilket redan idag är möjligt att blanda i det fossila bränslet upp till 50 procent. Att skala upp produktionen av SAF och få ner priset är en nödvändighet, enligt Marie-Louise Hansen, som är Head of Corporate Responsibility på Köpenhamns flygplats. Marie-Louise Hansen liknar det med då vindkraften i ett tidigt skede utvecklades, och menar att det krävs tydliga politiska ramvillkor på både nationell och EU-nivå för införandet av SAF - vilket hade drivit upp efterfrågan på de nya drivmedlen. De nya drivmedlena väntas också ställa nya krav på flygplatsernas infrastruktur, något som Köpenhamns flygplats är drivande i att utreda inom projektet ALIGHT.

EU överväger en gemensam lagstiftning kring införandet av grönt bränsle genom ett så kallat inblandningskrav, som innebär att en viss andel av flygbränslet måste vara fossilfritt. Det är en del av det omfattande klimatpaketet "Fit for 55", och lagförslaget har fått namnet "Refuel EU Aviation". Det väntas beslutas under 2023, vilket hade inneburit ett inblandningskrav för samtliga EU-länder på 2 procent år 2025, vilket därefter väntas öka fram till 2050. Redan nu har flera länder, däribland Norge och Sverige, infört nationell lagstiftning gällande inblandningskrav. Även en del flygbolag, däribland Norwegian och SAS, har egna målsättningar om inblandning av gröna bränslen. SAS har idag en målsättning om att ha 17 procent gröna bränslen år 2025, och Norwegian satsar på 28 procent 2030. Ju större andel grönt bränsle som används, desto mindre blir scope 3-utsläppen.

Den typ av förnybart flygbränsle som Danmark satsar på i stor skala är Power to X, där man med hjälp av förnybar energi så som vindkraft omvandlar elektricitet till flytande bränsle. En produktion i stor skala är dock ännu inte helt igång. Enligt en analys från Green Power Denmark (september 2022) väntas det först vara möjligt när man på politisk nivå har antagit en rad åtgärder, som lyfts fram i deras rapport.

	SAF inblandningskrav (år för införande)	Mål för inblandning	Mål för emissionsfria flygresor
Danmark	Nej	-	En inrikes flyglinje 2025 Inrikes 2030 Samtliga flygresor 2050
Norge	Ja (2020)	0,5% av allt drivmedel (2022) 30% år 2030	Inrikes 2030 Samtliga flygresor 2050
Sverige	Ja (2021)	2% av allt drivmedel (2022) 30% år 2030	Inrikes 2030 Samtliga flygresor 2045

Fakta: "Klimapartnerskab for luftfart"

Regeringen och det danska näringslivet har etablerat så kallade "klimapartnerskaber" inom näringslivets branscher. Syftet är att stärka näringslivets gröna omställning och stödja målet om att Danmark ska reducera 70 procent av CO₂-utsläppen till 2030. I "Sektorkøreplan for luftfart" från oktober 2021 sammanförs den danska regeringens och vissa av näringslivets rekommendationer i en gemensam plan. I "sektorkøreplanerne" beskriver näringslivet först sina egna målsättningar och initiativ, därefter beskrivs regeringens tilltag för att stödja branschens gröna omställning.

I förlängning av de rekommendationer som lyfts fram i "Klimapartnerskab for luftfart" önskar

Dansk Luftfart og Københavns Lufthavn A/S, att det inrättas en klimatfond, dit passagerarna ska betala vid flygresor. Pengarna ska användas till investeringer, uppskalering och forskning på hållbart flygbränsle. Framför allt har det varit en del debatt från bland annat Klimarådet, gröna tankesmedjor samt intresseorganisationer huruvida flygtrafiken borde påläggas avgifter eller ej som ett steg i att minska utsläppen.

Den danska regeringen föreslog i september 2022 att införa passageraravgifter på flygresor från 2025. Avgiften som föreslås är på 13 DKK och intäkterna ska gå till att utveckla och skala upp produktionen av grönt bränsle.



"Hållbara flygbränslen är 3-5 gånger så dyra som konventionella flygbränslen, och ett bidrag skulle hjälpa med merkostnaderna och stödja den gröna omställningen av flyget. Ett sådant stöd måste godkännas av regeringen. Regeringen kommer att presentera ett grönt flygpaket 2022."

Folketingsvar från transportminister Trine Bramsen (S), 30 juni 2022.

Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Fakta: Green Fuels for Denmark

I partnerskabet "Green Fuels for Denmark", där flera av Danmarks största företag ingår, arbetas för att skapa en ny grön bransch genom att producera klimatneutrala bränslen till flyg och andra fordon så som fartyg och lastbilar. Green Fuels for Denmark har ambitionen att från 2030 kunna producera upp till 25 procent av den förväntade bränsleförbrukningen i Köpenhamns flygplats.

Relativt billigt för flygbolagen att nyttja Köpenhamns flygplats

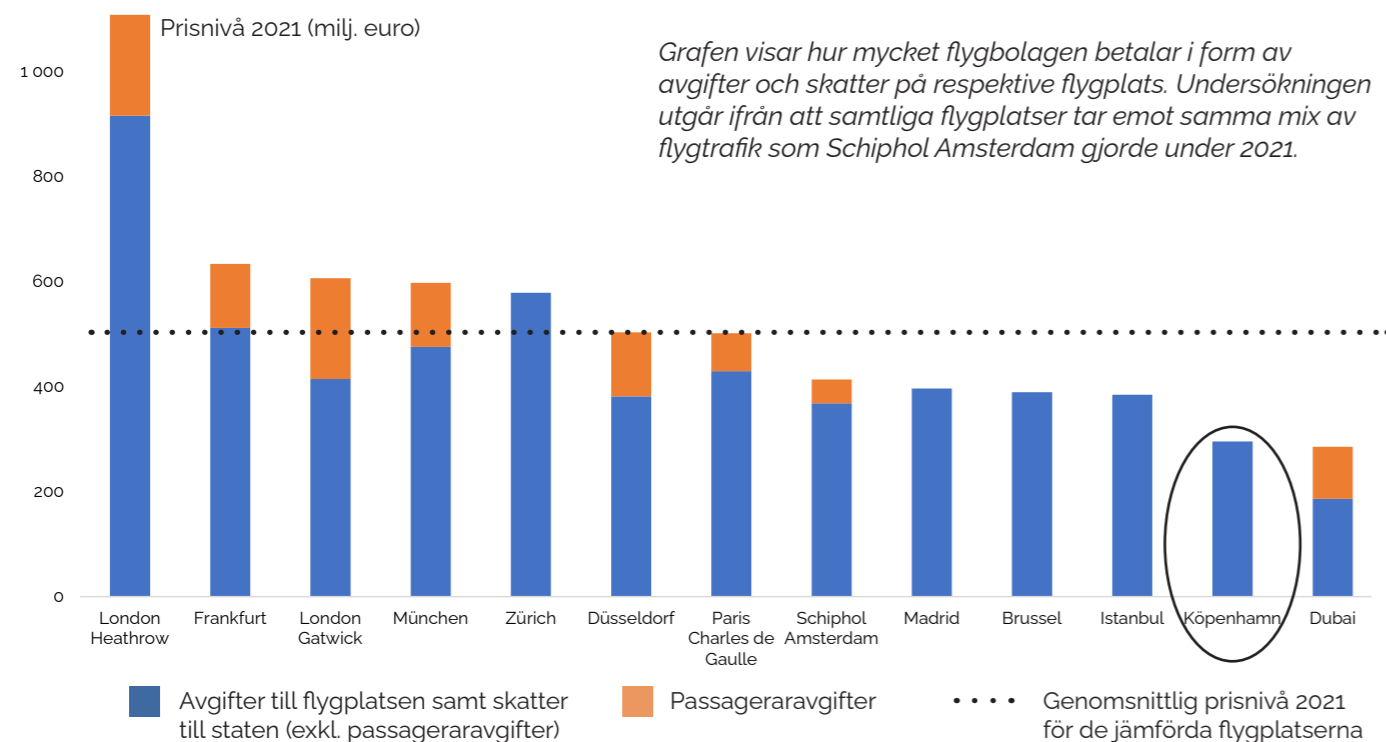
Köpenhamns flygplats är relativt sett billig för flygbolag att använda - jämfört med exempelvis Amsterdams flygplats Schiphol betalar flygbolagen 29 procent mindre i skatter och avgifter. Det visar en undersökning från forskningsinstitutet SEO Research. Anledningen till den relativt låga prisnivån är att Danmark inte har avgifter för passagerare eller skatt på flygresor. Den danska regeringen presenterade dock den 20 september 2022 ett förslag på att införa en passageraravgift på 13 DKK på samtliga flygresor från danska flygplatser.

SEO Research (2021) har gjort en jämförande analys av 13 flygplatser där Köpenhamn är den enda nordiska flygplatsen som är med i jämförelsen. Analysen gjordes på beställning av den holländska regeringen med syftet att se hur konkurrenskraftig Amsterdams flygplats Schiphol är, i denna rapport har jämförelsen använts med Köpenhamns flygplats som utgångspunkt. Grafiken nedan visar prisnivån för flygbolagen på de jämförda flygplatserna. Jämförelsen utgår från den trafik som Schiphol Amsterdam hade 2021, det vill säga lika många flygresor med samma fördelning över kort- och långdistanslinjer har använts för alla flygplatser i undersökningen.

Ser man närmare på jämförelsen av prisnivån mellan de utvalda flygplatserna i SEO:s rapport toppar London Heathrow med runt 1 100 miljoner euro per år, samtidigt som genomsnittet är 510 miljoner euro per år. Trots att den nederländska regeringen nyligen infört beskattning på flygresor är Schiphol i Amsterdam fortfarande under den genomsnittliga prisnivån. Köpenhamns flygplats ligger 29 procent under Schiphols prisnivå, enligt rapporten som jämför de utvalda flygplatserna. I september 2022 uppgav även Köpenhamns flygplats, utifrån en egen jämförelse, att de är bland den billigaste tredjedelen av 21 undersökta flygplatser.

Den 20 september 2022 presenterade den danska regeringen förslaget "Grøn luftfart for alle" som innebär att regeringen vill införa passageraravgifter på samtliga flygresor från danska flygplatser från år 2025. Avgiften föreslås vara på 13 DKK per biljett och pengarna ska gå till att säkra att det danska inrikesflyget är fritt från CO₂-utsläpp år 2030, genom att utveckla och skala upp produktionen av gröna flygbränslen.

Jämförelse - så mycket betalar flygbolagen på de olika flygplatserna*



Källa: SEO Research *Beräkningarna omfattar inte den passageraravgift som Danmarks regering förslög 22 sep 2022.

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

2017 tog den dåvarande danska regeringen fram en luftfartsstrategi, för att stärka den danska flygsektorn i en allt hårdare europeisk och nordisk konkurrens. Strategin hade bland annat fokus på bättre trafiksammanhållning i Danmark och den underströk Köpenhamns flygplats stora betydelse som porten ut i världen. Strategin handlade bland annat om hur man kunde stärka Köpenhamns flygplats konkurrenskraft och önsningar om investeringar för att kunna ta emot 40 miljoner passagerare årligt. Därefter har covid-19 och klimatkrisen ändrat på dagsordningen.

I september 2022 presenterade den nuvarande danska regeringen ett nytt utspel till hur Danmark ska nå målet om att ha klimatneutralt inrikesflyg 2030 och en helt grön inrikeslinje 2025. I förslaget med namnet "Grøn luftfart for alle" föreslår regeringen en passageraravgift på 13 DKK på samtliga flygresor från danska flygplatser från och med 2025. Pengarna ska gå till att utveckla och skala upp produktionen av grönt bränsle. Den danska regeringen har också föreslagit en nationell CO₂-avgift för inrikesflygningar på 375 DKK per ton CO₂.



Foto: Nicolai Perjesi/CopCap

Fotnot till tabell: Prisnivån på de olika flygplatserna fastställs på underlag av de samlade årliga intäkter från flygplatsavgifter och offentliga avgifter/skatter. De fastställs genom en benchmark-modell för åren 2013, 2018, 2020 och 2021. En bottom-up-tillgång används där intäkterna byggs upp utifrån olika parametrar: flygplatsavgifter (bestående av landningsavgifter, parkeringsavgifter, passageraravgifter och andra avgifter), emissionsavgifter, bulleravgifter och passageraravgifter mm. För att jämföra flygplatserna över tid och sinsemellan är prisnivån baserad på samma trafikammansättning. Jämförelsen utgår från Schiphol, och det är deras trafikdata som jämförs med skatter och avgifter i de andra flygplatserna, vilket innebär att tabellen visar vad flygbolagen som använde Schiphol 2019 hade betalat för samma trafik på andra flygplatser.

”Köpenhamns flygplats är en central knutpunkt för våra ambitioner”

För Malmö-baserade modejätten Boozt spelar Köpenhamns flygplats en viktig roll. Med nära 600 anställda fördelat på 38 olika nationaliteter på huvudkontoret i Hyllie är Köpenhamns flygplats en betydande pusselbit för att attrahera globala talanger och behålla företagets internationella arbetssätt, berättar Boozts vd Hermann Haraldsson.

- Vi vill gärna vara ett internationellt och interkulturellt bolag och därför betyder Köpenhamns flygplats väldigt, väldigt mycket för oss. Vår inspiration är The Bay Area, som också är har goda förbindelser och infrastruktur, och om inte flygplatsen funnits här hade det varit svårt för oss, säger Hermann Haraldsson, founder och vd för Boozt, från bolagets huvudkontor på Hyllie.

Köpenhamns flygplats är också en av anledningarna till att bolagets huvudkontor finns på just Hyllie – vars tågstation ligger 12 minuter från Köpenhamns flygplats.

- Vi ville vara nära flygplatsen, Skåne och Köpenhamn. Köpenhamns flygplats är en central knutpunkt för våra ambitioner.

Flygplatsen är framför allt viktig för att attrahera den globala talang som bolaget behöver – och som Boozt konkurrerar om med andra metropolregioner, så som Berlin, Stockholm och London.

- En stor del av de talanger som utvecklar vår plattform kommer från hela världen, och vill bo nära en metropol där det händer något. Då är en internationell flygplats med många avgångar väsentligt. De måste även känna att det är lätt att resa hem och att få besök, säger han.

Utöver medarbetarperspektivet används flygplatsen frekvent i det operativa arbetet. Förutom huvudkontoret i Malmö har Boozt kontor i Litauen, Polen och Aarhus, country managers i Finland, Norge och Island samt ett tech-kontor i Köpenhamn.

- Flera av våra medarbetare på våra internationella kontor kommer hit till Malmö flera gånger i månaden och det hade aldrig fungerat utan Köpenhamns flygplats. Då hade vi inte lyckats rekrytera dem, säger Hermann Haraldsson.

Trots att coronapandemin har ökat distansarbetet på många håll är Boozts användning av flygplatsen fortsatt stor efter pandemin.

- Vi har insett att det faktiskt fungerar bra att ha medarbetare på plats i olika länder, men vi vill behålla de fysiska mötena som komplement. Och

det hade inte fungerat utan flygplatsen, säger han. Framöver tror han att Köpenhamns flygplats kommer att bli ännu viktigare för bolagets arbete, då kontoren i både Litauen och Polen växer i takt med it-utvecklingen.

Hermann Haraldssons vision är, att Boozt ska ses som ett Greater Copenhagen-bolag. Han menar att det finns en enorm potential i regionen, men att det fortfarande finns mycket att göra för att underlätta både rekrytering av internationella talanger och integration över Öresund. Svårigheterna för tredjelandsmedborgare att bo i ett av länderna och jobba i det andra, är ett av de viktigaste hindren att ta bort, menar Hermann Haraldsson.

- Om man får ett jobb i Greater Copenhagen ska det ju inte spela någon roll var man väljer att bosätta sig. Våra medarbetare som har familj bor ofta gärna i Sverige, medan de unga utvecklarna helst vill bo i Köpenhamn. Men trots att vi kan visa upp intyg om jobb, så får de inte arbetstillstånd om de bor på andra sidan sundet. Det gör att vi mister konkurrenskraft i jämförelse med andra metropolregioner som Berlin, München och Stockholm.

BOOZT

Bransch: E-handel

Huvudkontor: Malmö

Antal anställda: 600 i Malmö, +1 100 globalt



Bild: Boozt

”Flygplatsen stärker vår attraktionskraft när vi rekryterar från utlandet”

Novo Nordisk producerar hälften av hela världens insulin med hjälp av 3 500 anställda som är fördelade över 40 nationaliteter i Kalundborg. Hade det inte varit för Köpenhamns flygplats hade life science-jätten inte kunnat locka till sig de internationella talangerna i samma omfattning, menar Michael Hallgren, Senior Vice President på Novo Nordisk API Manufacturing i Kalundborg och USA.

Novo Nordisk är Greater Copenhagens största bolag inom life science. Totalt har läkemedelstillverkaren 18 200 anställda fördelat på nio olika anläggningar i Region Sjælland och Region Hovedstaden. I Kalundborg, längs kusten på nordvästra Sjælland, finns bolagets största produktionsanläggning med 3 500 anställda med runt 40 olika nationaliteter. Fram till 2027 har Novo Nordisk aviserat att de ska investera hela 18 miljarder danska kronor i Kalundborg genom att bygga flera nya produktionsanläggningar och bygga ut de existerande – något som väntas skapa 400 nya direkta arbetstillfällen.

För att bolaget ska kunna rekrytera den kompetens som krävs både idag och de kommande åren är Köpenhamns flygplats viktig, säger Michael Hallgren, som är Senior Vice President på Novo Nordisk API Manufacturing i Kalundborg och USA.

- När man rekryterar medarbetare från utlandet, vilket vi gör i stor utsträckning, som bosätter sig någonstans mellan Kalundborg och Köpenhamn är det väldigt viktigt att de kan ta sig hem till familjen utomlands relativt lätt och därmed har det betydelse för vår attraktionskraft när vi rekryterar.

Medarbetarna i Kalundborg har även mycket utbyte med en nybyggd produktionsanläggning i USA, vilken Michael Hallgren också ansvarar för.

NOVO NORDISK

Bransch: Läkemedelstillverkning

Huvudkontor: Bagsværd

Antal anställda: 18 200 i Region Hovedstaden och Region Sjælland, +50 000 globalt

- Vi reser mycket till dem och de kommer till oss, och det är klart att Köpenhamns flygplats verkligen underlättar det vilket är viktigt, säger Michael Hallgren.

De ingredienser till företagets färdiga läkemedelsprodukter som tillverkas i Kalundborg transporteras ofta via sjöfart. På grund av de strikta reglerna kring transport av medicin, som ska hållas vid specifika temperaturer, använder sig Novo Nordisk till så stor grad som möjligt av de transportsätt som de är vana vid, men det händer att flygplatsen används även till frakt, säger Michael Hallgren.

Han berättar också att flygresandet har minskat inom verksamheten efter coronapandemin då en del möten istället sker digitalt, samtidigt som bolaget försöker hålla nere flygresorna i linje med sin policy om att minska de egna CO2-utsläppen. Däremot ser han det som otänkbart att inte flyga alls framöver.

- Man kan inte undgå att det finns ett behov av att resa. En lösning måste istället vara att göra bränslet grönare. Man kan begränsa flygandet, men det kommer fortsatt att vara viktigt. Därför anser jag också att Köpenhamns flygplats kommer att vara viktig för oss även framöver.



Bild: Novo Nordisk

Fler case från det sydsvenska näringslivet

Här presenteras svaren från flera tillfrågade företag i Skåne om vad Köpenhamns flygplats betyder för deras verksamhet idag, hur användningen har förändrats sedan coronapandemin samt företagens förväntningar på flygplatsens betydelse framöver.

The Absolut Company i Åhus: "En viktig knutpunkt för inresande besökare"

Maria Béres, Manager Corporate Communications

Vad betyder Köpenhamns flygplats för er verksamhet?

- Med anledning av att The Absolut Company tillhör en global koncern, Pernod Ricard, är det viktigt för oss att våra kollegor på ett smidigt sätt kan ta sig till vår verksamhet i Åhus. Kastrup är därmed en viktig knutpunkt för inresande besökare till dels vår fabriksanläggning men även vårt besökscenter, Absolut Home. Vi erbjuder dessutom sedan många år en så kallad Absolut Akademi, där branschfolk får möjlighet att lära sig mer om vårt varumärke, produkt och vår destination. Dessa gäster flyger in från världens alla hörn och sammanstrålar i Köpenhamn för att sedan gemensamt ta sig vidare till Åhus.

På vilket sätt använder ni er av Köpenhamns flygplats?

- Användningsområdet av flygplatsen innefattar utresa för egna medarbetare som ska ta sig vidare inom koncernen, leverantörsbesök etc. men även för inkommande besökare till vår verksamhet. Flygplatsen öppnar även upp möjligheten för turister att besöka vår destination där vårt Absolut Home numera bidrar till att öka attraktionskraften för destinationen i regionen.

Har betydelsen av flygplatsen förändrats efter coronapandemin?

- Det personliga mötet och relationsbyggandet är viktigt även om många kortare avstämningar har ersatts av hybrida möten. Vi har en produktionsanläggning som många gånger kräver personligt besök för att få full förståelse för vår verksamhet. Vi är därför mycket glada över att rörligheten ökat och att vi återigen kunnat öppna våra anläggningar för besök.

Hur tror ni att flygplatsens betydelse kommer att se ut framöver?

- Eftersom vi är aktivt engagerade i hållbara lösningar så hoppas vi även att flygresor utvecklas i takt med ökad miljömedvetenhet. Detta är en förutsättning för att vi ska kunna rättfärdiga och bibehålla volymen av flygresandet i framtiden.

THE ABSOLUT COMPANY

Bransch: Dryckestillverkning

Huvudkontor: Del av dryckeskoncernen Pernod Richard som har huvudkontor i Stockholm, produktionen sker i Åhus

Antal anställda: 375 på produktionsanläggningen i Åhus.



Bild: The Absolute Company

Köpenhamns flygplats lyfts fram som enormt viktig för multinationella Tetra Pak i Lund

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

Vad betyder Köpenhamns flygplats för er verksamhet?

- Det är vår "huvudflygplats" och dess service och linjer är en mycket viktig del för Tetra Pak. Direktflyg är att föredra men för resorna till interkontinentala destination är vi medvetna om att det inte alltid fungerar och därför är det viktigt att CPH fortsätter vara en hub för de globala flygbolagen både för vårt resande ut från Sverige och Danmark men även för resandet till vår site i Lund.

På vilket sätt använder ni er av Köpenhamns flygplats?

- 90% av våra tjänsteresor från den svenska verksamheten utgår från CPH. 75% av resorna från vår danska verksamhet går via CPH. För besökande (kunder, kollegor) går 95% av resorna till/från CPH. I samtliga flygbolagsavtal som görs på global nivå är CPH "point of departure" även om "point of sale" är Sverige.

Har betydelsen av flygplatsen förändrats efter coronapandemin?

- Vi har en minskning av tjänsteresor efter pandemin och vi kommer självklart fortsätta att hålla antalet resor nere och ersätta med digitala möten när detta är möjligt – både ur ett kostnadsperspektiv men främst för att uppnå våra miljömål när det gäller minskning av utsläpp.

Hur tror du att betydelsen kommer att se ut framöver?

- CPH kommer fortsatt att vara en mycket viktig flygplats för oss som företag och all infrastruktur runt den är också intressant, bland annat möjligheter att kombinera snabbtåg och flyg vilket skulle kunna göra att våra enheter i norra Tyskland också skulle kunna nyttja CPH. Rutter och globala flygbolags närvaro på CPH är enormt viktigt för oss som företag då vi har ett väldigt globalt resande och där ser vi ingen förändring i behov.

OM: TETRA PAK

Bransch: Process- och förpackningslösningar för livsmedel

Huvudkontor: Schweiz

Antal anställda: 3 100 i Lund och +25 000 globalt



Bild: Tetra Pak

Thule Group i Malmö: "Närheten till en internationell flygplats är mycket betydelsefull"

Fredrik Erlandsson, kommunikationsdirektör

Vad betyder Köpenhamns flygplats för er verksamhet?

- Vi är ett företag med verksamhet över hela världen. Detta innebär att närheten till en internationell flygplats med stort linjenät är mycket betydelsefull.

På vilket sätt använder ni er av Köpenhamns flygplats?

- Både för egna resor i verksamheten och för kunder, leverantörer och investerare som ska besöka oss i Malmö eller Småland. Vi använder Kastrup för den absoluta huvuddelen av våra flygresor.

Har betydelsen av flygplatsen förändrats efter coronapandemin?

- Vi reser mindre för interna aktiviteter.

Hur tror ni att betydelsen av flygplatsen kommer att se ut framöver?

- Fortsatt betydelsefullt för oss att vara nära en flygplats med Kastrups storlek och profil.



Bild: Thule Group

THULE GROUP

Bransch: Utveckling, tillverkning och försäljning av sport- och fritidsutrustning

Huvudkontor: Malmö

Antal anställda: 105 i Malmö

Om rapporten

Litteraturlista;

- 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).
- Statistika centralbyrå (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

Övriga källor:

- Hamburg Airport
- Oslo Gardermoen
- Swedavia

Intervjupersoner:

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

Om rapporten

Rapporten, som publicerades i september 2022, är framtagen av Greater Copenhagen som är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östdanmark. Greater Copenhagen stiftades 2015 och omfattar Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland och samtliga 85 kommuner i den svensk-danska geografien.

Rapporten är skriven av:

Flemming Densø Nielsen
fdn@greatercph.com
Tlf: +45 30 16 11 13

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

Metod för beräkning av samhällsekonomiska effekter

Valet av metod för analysen har baserats på bakgrund av analysens syfte. Ett av de främsta syftena är att visa att Köpenhamns flygplats har betydelse för alla de fyra regionerna i Greater Copenhagen. Tidigare analyser har visat på flygplatsens betydelse för dansk ekonomi, men man har inte uppskattat effekterna för andra regioner tidigare. Greater Copenhagen har använt Intervistas (2015) metod samt adderat med nya data. Modellberäkningarna bygger på en rad faktiska källor och flygsektorns data har kalibrerats med andra källor.

Effekterna har beräknats på följande sätt:

Direkta effekter: För antalet anställda på flygplatsen används upplysningar om antalet "havnekort" på Köpenhamns flygplats som kopplats till både danska och svenska upplysningar om pendlarmönster. Dessa fördelas i de fyra regionerna plus i resten av Danmark, då vi har upplysningar om pendlare från Jylland till flygplatsen.

Indirekta effekter: Antalet företag som handlar med flygplatsen från Skåne uppskattas till 5 procent av de 850 företag som jobbar med flygplatsen. Det anses vara en blygsam uppskattning, vilket gör att det är ett realistisk bud.

Inducerade och katalytiska effekter: Här används koefficienterna från Intervista-rapporten tillsammans med de direkta jobbeffekterna vilka omvandlas till inducerade och katalytiska effekter.

GREATER
CoPENHAGEN

greatercph.se

Nørregade 7B, 3. sal,
1165 Köpenhamn, Danmark