



Genstartsteam for Luftfart



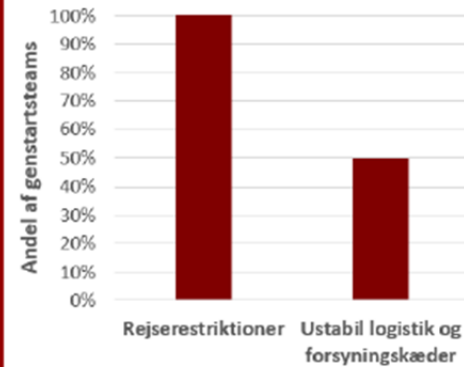
”

”Corona har haft en ret stor indflydelse på mit arbejde. Jeg er i Indien for at ansætte en masse mennesker, og jeg har jo været spærret inde i mit hjem i de sidste 50 dage..... Det er en meget anderledes oplevelse at skulle ansætte og starte en masse nye mennesker op uden at kunne møde dem andet end gennem video og telefon. Og det er så en ting, hvor man så selvfølgelig kan gøre noget ud fra CV og ud fra den samtale, du har med en medarbejder eller en person, men der er også hele fasen, hvor vi starter dem op som medarbejder hos os. Hvordan får man dem til at føle sig som en del af virksomheden, som en del af familien og begynde at fornemme værdierne og sådan nogle ting. Hvordan formidler man det igennem en telefonkonference eller en telefonforbindelse? Det er nogle af de udfordringer, vi sidder med i øjeblikket.... Jeg ser i den grad frem til, at vi på et tidspunkt kan mødes fysisk og begynde at arbejde med nogle af de ting, fordi det er helt tydeligt noget af det, vi har sværest ved, når vi ikke kan mødes fysisk.”

48-årig mandlig IT-medarbejder, 5 erhvervsrejser med fly årligt

Citat-kilde: "AirportCityFuture (2020), udtræk fra interviewdatabase".

Fysiske restriktioner



Klart tale fra alle genstartsteams – COVID19-relaterede rejserestriktioner er en kæmpe udfordring for eksporten

Kilde: Erhvervsministeriet og Udenrigsministeriet, "Tværgående udfordringer identificeret af genstartsteams"

”Angående nødvendige rejser. Den almene befolkning, herunder egne medarbejdere, ser ikke erhvervsrejser som nødvendige. Medarbejderne er nervøse. Hvordan bliver der set på dem, når man vender hjem fra en rejse? Anbefaler kommunikation fra sundhedsmyndigheder om, hvordan eksportvirksomheder kan rejse ud. Berolige den danske befolkning.”

”Langt det vigtigste er udlandsrejser og test”

”Alle de steder, vi kommer ud til kunder mv, som har strenge krav når man kommer frem, skal man kunne fremvise en negativ coronatest, som ikke er mere end 48 timer gammel. Den kinesiske ambassade stiller krav om at medsende test, når man indsender visum og derudover kunne medbringe en højst 48 timer gammel test, når man lander i Kina.”

Udvalgte citater fra medlemmer af SMV-teamet

Fotos: SAS, CPH, BLL

Indledning

COVID19 og nedlukningen af samfundet medio marts fik øjeblikkelig og dramatisk effekt på luftfarten. I årets 2. kvartal faldt antallet af flyoperationer i danske lufthavne med 86 % og passagertallet faldt med 97 %. Samlet set er passagertallet i dansk luftfart primo september fortsat ca. 80 % under 2019. Efterspørgslen er dermed betydelig mindre end den indsatte kapacitet. Belly-fragt, der er en væsentlig faktor for god ruteøkonomi, er som følge af den mindre rutekapacitet, også langt under normalen. I 2. kvartal lå den 93 % under 2019 og i juli 77 % under.

Luftfart er omskiftelig. Men den ekstreme usikkerhed og uforudsigelighed, der kendetegner de forretningsmæssige konditioner for at genetablere et ruteudbud som før krisen, er en kæmpe udfordring. Uforudsigeligheden, forskelligartede rejsevejledningsregimer landene imellem, stop-and-go og rejserestriktioner bidrager til svag ruteøkonomi og forsigtighed med kapacitetsindsatser. Samtlige genstartsteams fremhæver enstemmigt behovet for at få strømlinet rejseflowet og de forskellige rejserestriktioner. Mange virksomheder har også indført skærpede rejsepolitikker, tilskyndet af et forsigtighedsprincip, der også er med til at reducere efterspørgslen.

Samlet ses et billede, der indeholder tydelige trusler for Danmarks hidtidige meget stærke position i international tilgængelighed. For eksporten og samfundsøkonomien er det afgørende, at CPH's position som Nordeuropæisk knudepunkt bevares.

Fly er en meget sikker transportform – også når det angår risiko for smittespredning. Sikkerhed er højeste prioritet inden for luftfart, og branchen er vant til løbende at omstille sig til nye forhold. Derfor var luftfarten også den første branche, der indførte COVID19-foranstaltninger, der skal forhindre smittespredning både før, under og efter rejsen. Derfor kan Danmark vurdere at åbne mere op for erhvervsrejser – uden at gå på kompromis med sikkerheden. Udvides testkapaciteten og svarhastigheden i lufthavnene, kan vi styrke sikkerheden yderligere, og dermed gøre det mere attraktivt både for erhvervslivet og turister at rejse til og fra Danmark.

Genstartsteamet for Luftfart har i arbejdet defineret sin rolle som værende en vital "enabler" for eksporterhvervenes kontakt og tilgængelighed til markederne. Derfor tager teamets anbefalinger fokus på at tilfredsstille rejsebehovet og forstærke udbuddet under de gældende omstændigheder. Der er mange barrierer, men også flere enkle løsninger, der kan have stor betydning for genstarten af dansk eksport og turisme.

Målet med teamets anbefalinger er derfor:

- At Danmarks internationale tilgængelighed bevares, og at forbindelser til eksportkritiske destinationer genetableres.
- At forhold for erhvervsrejsende effektiviseres og forbedres, herunder ved adgang til hurtige COVID-19 test.
- At rejseflowet forbedres, effektiviseres og unødige barrierer fjernes. Herunder, at rejseregimerne harmoniseres i EU.
- At vitale luftfartskompetencer kan bevares og være tilgængelige, når efterspørgslen stiger.
- At luftfartens plan for grøn omstilling accelereres og realiseres.

Genstartsteam for Luftfart

Dansk Luftfart spiller en væsentlig rolle for samfundsøkonomien



Mere end 500 virksomheder
... hvoraf SAS, Norwegian og Københavns Lufthavn er nogle af de største



1 branche
... med stor fødekæde og mange forgreninger



50.000 ansatte
... i luftfartens værdikæde. De fleste er ansat af SAS og Københavns Lufthavn



100 mia. kr. i dansk økonomi
... hvoraf den direkte og indirekte omsætning er 30 mia. kr.



33 mio. udenrigspassagerer
... og 1,8 mio. indenrigspassagerer – dvs. udenrigspassagerer udgør ca. 95 % af luftfartstrafikken

Kilde: Danmarks Statistik (primært 2017-data) | Copenhagen Economics: Luftfartens samfundsøkonomiske betydning for Danmark (november 2016)

De primære drivkræfter for værdiskabelse

- Luftfarten skaber værdi via tilgængelighed, passagergevinster og luftfartsjob
- De største gevinster opstår via tilgængelighed
- Interkontinentale ruter med netværksselskab giver størst tilgængelighed
- Interkontinentale ruter giver de største passagergevinster
- Knudepunktet i Københavns Lufthavn repræsenterer en stor værdi

> Alt det er på spil, hvis vi ikke kommer tilbage på sporet

Udfordringsbilledet for dansk eksport – set fra luftfarten

Udfordringer og muligheder

Adgang til vigtige eksportmarkeder og fastholdelse af CPH som hub

Genstart af eksport afhænger af tilgang til markeder. Mange markeder har begrænset eller ingen betjening

Risikoen er stor, ruteøkonomien lider, og det øger risikoen for, at direkte tilgængelighed bliver til indirekte tilgængelighed. Dermed er CPH's knudepunkts-position truet til stor skade for samfundsøkonomien. Samtidig er det også vigtigt at bevare gode direkte forbindelser ud af Vestdanmark.

Nem, sikker og smidig rejse

Vilkår og rammer for at rejse er for uforudsigelige og komplicerede. Det øger den rejsendes usikkerhed, hæmmer rejselysten og er til stor ulempe for eksporterhvervet.

Der er behov for harmonisering og et paradigmeskifte fra restriktioner til at styrke kontrollen med COVID-19 gennem tiltag som f.eks. effektive test-regimer.

Sikre dansk luftfarts kompetencer og konkurrencedygtighed

Vitale kompetencer i den samlede fødekæde forsvinder og vil være svære at erstatte, når det igen går fremad.

Piloter og flyteknikere er underlagt certifikat- og licenskrav, hvor certifikater og licenser skal holdes i live – for det er dyrt, tidskrævende og besværligt at få fornyet, når det først er udløbet. Dertil kommer, at antallet af praktikpladser for flyteknikerlærlinge reduceres.

Sikre Danmarks globale tilgængelighed med udgangspunkt i en grøn og bæredygtig luftfartssektor

Danmarks stærke internationale tilgængelighed er under pres som effekt af COVID19-krisen. Høj tilgængelighed er af vital betydning for et eksport- og vidensbaseret samfund som det danske.

Hvis Danmark taber positionen som Skandinaviens knudepunkt for luftfart, står der tusindvis af jobs på spil i mange år frem. Det er vigtigt for samfundsøkonomien at denne position fastholdes – samtidig med at luftfartens klimaomstillingspotentiale realiseres.

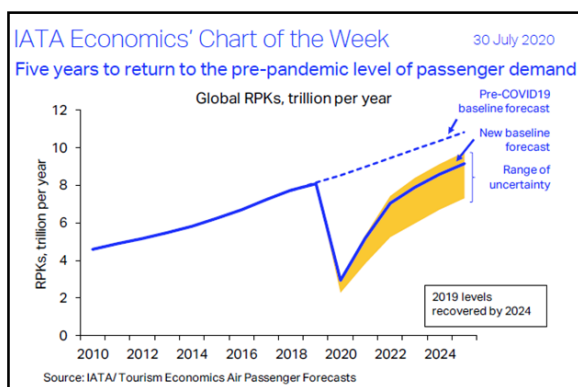
Et øjebliksbillede for knudepunktet CPH (uge 32 og 33)

En række destinationer betjenes nu, men med væsentlig reduceret frekvens og lave passagertal. Mange har frekvenser på 30 % ift. 2019. Eksempler:

- AMS, EWR, ORD, STO, OSL, CDG, LHR, SIN, BKK
- Danmarks sammenhængskraft er udfordret – ruten BLL – CPH betjenes f.eks. ikke pt.

En række andre eksportvigtige destinationer betjenes ikke pt., herunder Washington, Toronto, Tokyo, Shanghai, Beijing, Delhi, Hong Kong

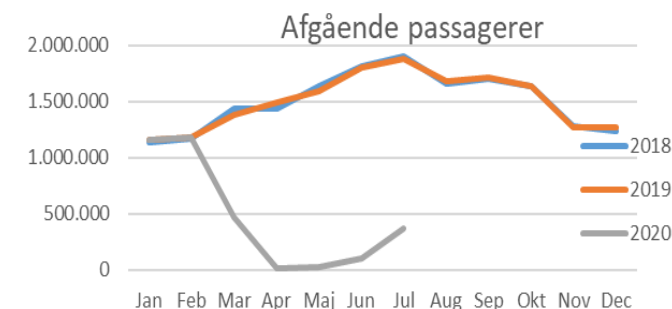
Det tager tid at genvinde 2019-niveau



Vi mister mange arbejdspladser og vitale kompetencer:

- Mange opsigelser og varslinger i den direkte sektor: til dato ca. 5.000 jobs
- 2 større konkurser: bortfald af ca. 1.000 jobs
- Dertil et større antal i den indirekte sektor: butiks- og restaurant-, hospitality-, underleverandører til sektoren osv.

Krisen er dyb og passagererne vender kun langsomt tilbage



Anbefalinger

Udfordring	Anbefalinger	
Adgang til vigtige eksportmarkeder og fastholdelse af CPH som hub	KAN IGANGSÆTTES PÅ KORT SIGT OG FINANSIERES AF ALLEREDE AFSATTE MIDLER I 2020 TIL EKSPORTPAKKE	
	1.1. Udvidede midler og ordning for markedsføring af strategisk vigtige ruter (Global Connect format)	Det foreslås, at der med inspiration fra Global Connected-konceptet etableres en statslig støtteordning, der kan understøtte reetableringen af forbindelser til/fra prioriterede eksportkritiske destinationer. Kritiske destinationslande er især USA, Kina, Japan, Storbritannien og Tyskland. Det er samtidig lande, hvor der er sammenfald mellem eksport og turisme og dermed god synergi. Det foreslås, at de økonomiske rammer for Global Connected udvides, og betingelserne lempes, så støtten kan være mere fleksibel end under normale forhold og fx kan bruges til markedsføring af sikker rejse og andre tiltag, der kan fremme rejseaktivitet. Det er vigtigt, at ressourcerne i en markedsføringsindsats bruges til effektivt at understøtte destinationer der er vigtige for både eksporten og turismen. Det foreslås, at der afsættes midler til realisering af denne anbefaling.
	KRÆVER LÆNGEREVARENDE INDSATS OG FINANSIERING	
2.1 Øget indsats for markedsføring af Danmark som turistland	Markedsføringen af Danmark som turistmål er helt central for tiltrækning af udenlandske gæster. En styrkelse af markedsføringen kan således være med til at styrke efterspørgslen på erhvervs ydelser og kan bidrage til øget efterspørgsel på flyrejser. Den internationale markedsføring skal styrkes og målrettes de lande og segmenter, der gavner både turisme og eksport. Danmark har en styrkeposition som sikker og tryk turistdestination med adgang til natur og outdoor som supplement til byferier.	
2.2 Digitalisering af cargo supply chain	Det foreslås, at der nedsættes en arbejdsgruppe på tværs af "cargo supply chain's" værdikæde, der sammen med relevante myndigheder skal undersøge potentialet for eksporten i en fælles digitaliseret løsning.	
Nem, sikker og smidig rejse	KAN IGANGSÆTTES PÅ KORT SIGT OG FINANSIERES AF ALLEREDE AFSATTE MIDLER I 2020 TIL EKSPORTPAKKE	
	1.2 Regionalisering og harmonisering af rejsevejledninger	Regionalt opdelte rejsevejledninger på prioriterede lande, hvor datagrundlaget er sikkert og tilstrækkelig nuanceret, vil medvirke til, at Danmark ikke afskærer sig unødigt for tæt erhvervsmæssig kontakt med eksportkritiske lande. Regionalisering vil også understøtte den danske rejsebranche, idet det åbner for muligheden for, at vigtige turistområder kan holdes åbne. Kriterier for at åbne og lukke lande/regioner bør harmoniseres med strategisk vigtige destinationslande.
	1.3 Styrke og lette vejledning for erhvervsrejser	Der er behov for en stærkere tydeliggørelse af forskellen mellem turistrejser og erhvervsrejser i Udenrigsministeriets rejsevejledninger. Mange virksomheder og erhvervsrejsende er ikke bekendt med, at erhvervsrejser per definition er nødvendige. Der foreslås blandt andet en kommunikationsmæssig indsats i samarbejde med erhvervslivets organisationer, for at tydeliggøre forskellene, samtidig med, at erhvervsvejledningerne fremstår tydeligere og mere tilgængelige på Udenrigsministeriets platforme. Brugen af Corona-passet bør udvides, herunder søges gensidigt anerkendt i eksportkritiske lande. Der foreslås at erhvervsrejsende følger generelle rejseråd og der samtidig laves en ny erhvervsrejsevejledning, hvor brug af COVID-19 test ved både ud og hjemrejse skal smidiggøre erhvervsrejserne og sikre at erhvervsrejsende ikke kommer i karantæne – hverken i ud- eller hjemland.
	1.4 Etablering af hurtig COVID19-test i lufthavne, initialt målrettet erhvervsrejsende og crew	Der er behov for proaktivt at smidiggøre indrejsen til Danmark for rejsende, så vi hurtigst muligt får bygget udenlandske relationer op igen, samtidig med at kontrollen med COVID19 øges. Målet er et paradigmeskifte fra restriktioner til hurtige test, så snart testteknologien er klar. Fast-tracks og testeaktivisering vil skabe tryghed for de rejsende og dermed reducere tvivl i forhold til de rejsendes sikkerhed. Danske erhvervsrejsende skal have hurtig adgang til test ved hjemkomst med svartid på max 24 timer og så snart det er teknisk muligt, væsentlig kortere. Udenlandske erhvervsrejsende fra 'gule lande' indrejser som i dag, mens erhvervsrejsende fra 'orange lande' skal fremvise en standarderklæring om erhvervsmæssig gøremål i Danmark, i stedet for som i dag at skulle dokumentere et anerkendelsesværdigt formål. Det vil gøre det langt mere simpelt og smidigt for udenlandske erhvervsrejsende. Det forudsættes, at kapaciteten i de eksisterende testcentre i lufthavnene udvides i takt med behovet.
KRÆVER LÆNGEREVARENDE INDSATS OG FINANSIERING		
2.3 Etablering af et harmoniseret EU- / EØS-system for rejsevejledninger, håndtering af rejseregler og -restriktioner under COVID19	EU- og EØS-landene har hver især egne regler og retningslinjer for COVID19- relaterede rejsevejledninger, restriktioner, værnemidler, åbninger og lukninger, procedurer ved ind- og udrejse mm. Det er stærkt uhensigtsmæssigt for et effektivt rejseforløb og bidrager samtidig til oplevelsen af usikkerhed og uforudsigelighed. EU-Kommissionen har netop foreslået en øget koordination og harmonisering af rejsevejledningsregimerne mm. Det anbefales, at Danmark slutter op om og bidrager aktivt til dette initiativ. Herunder med særligt fokus på at opnå et paradigmeskifte fra restriktioner til test.	

Anbefalinger

Udfordring	Anbefalinger	
Sikre dansk luftfarts kompetencer og konkurrencedygtighed	KAN IGANGSÆTTES PÅ KORT SIGT OG FINANSIERES AF ALLEREDE AFSATTE MIDLER I 2020 TIL EKSPORTPAKKE	
	1.5 Ordning til sikring af tilgængelighed til vitale medarbejdergrupper (licens- og certifikatbelagte – piloter og flyteknikere)	COVID19-krisen medfører, at mange arbejdspladser i luftfarten bortfalder, og vitale kompetencer, der er svære at erstatte, er i fare for at blive tabt, når det igen går fremad. Det gælder især piloter og flyteknikere, der er underlagt internationale certifikat- og licenskrav, og for de nøglemedarbejdere i luftfartsselskaberne, der er kritiske for opretholdelsen af selskabets operationelle tilladelse (AOC). Dertil kommer også, at antallet af praktikpladser for flyteknikerlærlinge reduceres sfa. situationen, hvilket truer den vitale fødekæde til erhvervet. Det foreslås derfor, at der udformes et støtteprogram, der dels medvirker til at sikre, at et relevant omfang af pilotcertifikater og flyteknikerlicenser beholder deres gyldighed, og dels sikrer et minimum af aktiviteter på flyteknikeruddannelsen, f.eks. gennem en udvidet periode for virksomhedsforlagt skolepraktik. Der bør endvidere ses nærmere på, hvordan kritiske AOC-kompetencer (nominated post-holders) kan fastholdes i virksomhederne. Det foreslås, at der afsættes midler til realisering af denne anbefaling. Det kan dertil undersøges om der til formålet kan tilvejebringes midler blandt andet gennem Varslingspuljemidler og målretning af Jobcentres uddannelsesstilbud til piloter.
	KRÆVER LÆNGEREVARENDE INDSATS OG FINANSIERING	
2.4 Bortfald af afgifter frem til normalisering af luftfarten: safety bidrag, promilleafgiften (flyregistrering), o.lign.	Vilkårene for reetablering af ruteudbuddet kan forbedres, blandt andet ved statslig finansiering af nationalt bestemte afgifter og gebyrer for en nærmere bestemt periode. Det kunne eksempelvis være den såkaldte safety-afgift (med tilknyttede aktivitetsbestemte gebyrer til Trafikstyrelsen) og aflysning af at genindføre den såkaldte promilleafgift (flyregistreringsafgift). Afgifts- og gebyrprovenuet estimeres til 100 – 120 MDKK for 2021. Byrderne for erhvervet kan endvidere lempes gennem en statslig medfinansiering af luftfartsselskabernes betaling af security-omkostninger.	
Sikre Danmarks globale tilgængelighed med udgangspunkt i bæredygtig luftfartssektor	KAN IGANGSÆTTES PÅ KORT SIGT OG FINANSIERES AF ALLEREDE AFSATTE MIDLER I 2020 TIL EKSPORTPAKKE	
	1.6 Etablering af Luftfartens klimafond fra 2021	Luftfartens Klimapartnerskab har foreslået etableringen af en klimafond, hvor midlerne opsamles via et mindre bidrag per afgående passager. Fonden skal bidrage til at levere effektiv omstilling uden at skade Danmarks og dansk luftfarts konkurrenceevne, og som samtidig har kapacitet til at skaffe Danmark en førerstilling i bæredygtige teknologier. Klimafonden skal etableres bl.a. med henblik på at udligne prisforskellen mellem fossilt og bæredygtigt brændstof. Klimafonden skal finansieres gennem et klimabidrag på 20-30 kr. per lokalt afgående passager fra danske lufthavne. Dermed kan branchen selv yde et afgørende bidrag og den nødvendige finansiering til at sikre den bæredygtige omstilling af luftfarten. Klimafonden vil kunne udløse et teknologisk eksportpotentiale og sikre en klar styrkelse af luftfartens klimaprofil. Danmark kan herudover tage initiativ til en samlet nordisk / skandinavisk strategi for luftfartens omstilling. Det foreslås endvidere, at Luftfartspakkens afsatte 25 MDKK til klimainitiativer overføres til klimafonden som startkapital.
	KRÆVER LÆNGEREVARENDE INDSATS OG FINANSIERING	
2.5 Evaluering og opdatering af Danmarks luftfartsstrategi for sikring af stærk dansk luftfartssektor og CPH position som ledende Nordeuropæisk hub	Konteksten for dansk luftfart er radikalt forandret som følge af COVID19-pandemien. Vækstforventninger er afløst af scenarier, der i bedste fald forudsiger en tilbagevenden til 2019-niveau i 2023/24. Luftfarten står over for grundlæggende strukturelle forandringer, der har negative konsekvenser, der rækker langt ud over branchen selv. Faldende internationalt og oversøisk ruteudbud udfordrer Københavns Lufthavns stærke position og opretholdelsen af den samlede fødekæde af flyskoler, flytekniske virksomheder og de mange tilknyttede servicevirksomheder. Det samme gælder for trafikken i de vstdanske lufthavne. Dertil kommer, at mange af de 169.000 arbejdspladser som turismeerhvervet skaber, står på spil uden en stærk dansk-baseret luftfartssektor. Den danske arbejdsmarkedsmodel, der er kendetegnende for de dansk-baserede luftfartsvirksomheder, risikerer desuden at blive udfordret, hvis en stor del af markedet bliver overtaget af udenlandske aktører, der bekender sig til mindre samarbejdsorienterede arbejdsmarkedsmodeller. Det foreslås derfor, at disse trusler og perspektiver analyseres og adresseres i en opfølgning på luftfartsstrategien fra 2017. Det foreslås endvidere, at luftfartsstrategien herefter evalueres og opdateres hvert 4. år.	

Genstartsteam for luftfart

Formand

- Simon Pauck Hansen, koncerndirektør, SAS

Virksomheder

- Thomas Woldbye, adm. direktør, Københavns Lufthavn
- Jan Hessellund, adm. direktør Billund Lufthavn
- Søren Svendsen, adm. direktør, Aalborg Lufthavn
- Andreas Hjørnholm, kommunikationschef, Norwegian
- Kristian Tvergaard, kommerciel direktør, SunAir
- Søren Graversen, Administrerende direktør, Star Air (Cargo)

Forskere

- Jeppe Juul, Seniorrådgiver, Klima og Transport, Rådet for Grøn omstilling
- Claus Lassen, Transportforsker med speciale i luftfart, Aalborg Universitet

Organisationer

- Dansk Industri
- Dansk Erhverv
- 3F
- Flyvebranchens Personale Union

At få gang i erhvervsrejserne er en klar prioritet for DI's virksomhedspanel

Hvilke tiltag er nødvendige for at understøtte din virksomheds salg i den aktuelle situation?



Anm.: Andelen er af alle deltagere fordelt på eksport i virksomhedspanel uden dem, som har svaret ved ikke til spørgsmålet
Kilde: DI's Virksomhedspanel uge 34, 818 besvarelser



Genstartsteamet for Luftfart har afholdt 2 møder. Forud for første møde 21. august 2020 fremsendte medlemmerne og en udvidet kreds af stakeholders deres ideer og forslag til sekretariatet. Forslagene er bearbejdet og efterfølgende drøftet og kommenteret på andet møde den 4. September. Et endeligt udkast er derefter rundsendt til skriftlig kommentering. Nærværende papir er det konsoliderede resultat heraf.

Teamet er sekretariatsbetjent i et tæt samarbejde mellem Transportministeriet og DI Transport / Dansk Luftfart