



## Cover

Til Økonomiudvalget

### Minianalyse af Københavns Lufthavn

#### Resumé

Økonomiudvalget orienteres om en minianalyse om Københavns Lufthavn, som Økonomiforvaltningen har udarbejdet i lyset af luftfartens udvikling under coronakrisen samt den seneste udvikling for SAS.

#### Sagsfremstilling

Coronakrisen har ramt luftfarten hårdt og har ført til en nedgang i flytrafikken verden over. Københavns Lufthavn bidrager til dansk økonomi bl.a. gennem turisme, international handel og vidensdeling. For at bevare de samfundsmæssige gevinster ved lufthavnens tilgængelighed er det essentielt for både København og resten af lufthavnens opland, at luftfarten i København genoprettes.

Dansk luftfart bidrog i 2019 med 109 mia. kr. til samfundsøkonomien, hvoraf størstedelen af værdien genereres i Københavns Lufthavn, som er Danmarks største lufthavn. København er derudover den største lufthavn i Norden og den 17. største lufthavn i Europa (30 mio. passagerer i 2019).

Københavns Lufthavn er et knudepunkt for SAS. Lavprisselskaberne har dog vundet frem de sidste 10 år. Samtidigt har SAS' rutenetværk i København udviklet sig mindre godt sammenlignet med netværksselskaberne i andre nordeuropæiske lufthavne. Det har medført, at Københavns position som hublufthavn er svækket. I 2019 overgik Helsinki København på hubtilgængelighed. Under coronakrisen er der sket et drastisk fald i antallet af flypassagerer, hvilket truer Københavns hubstatus yderligere.

Lufthavne med hubfunktion tiltrækker flere passagerer end oplandet tilsiger, og hublufthavne kan derfor udbyde flere og bedre ruter end en lufthavn uden hubstatus. Københavns Lufthavns funktion som hub bidrager til øget tilgængelighed, som er til gavn for København og resten af landet. Københavns Lufthavn er i høj grad en hub i kraft af SAS.

#### Bilag

Minianalyse af Københavns Lufthavn

19-08-2022

Sagsnummer i F2  
2022 - 10668

Dokumentnummer i F2  
1650816

Sagsnummer eDoc  
2022-0217968

# Københavns Lufthavn

## Minianalyse



# Sammenfatning

- Dansk luftfart bidrog i 2019 med 109 mia. kr. til samfundsøkonomien, hvoraf en stor del kom fra katalytiske effekter, som er bredere makroøkonomiske effekter fra tilgængelighed, herunder turisme, international handel, vidensdeling og produktivitetsvækst.
- Københavns Lufthavn er den største i Danmark og havde ca. 30 mio. passagerer i 2019, hvoraf 24 mio. var på europæiske ruter. Siden 2005 er særligt antallet af interkontinentale passagerer vokset i Københavns Lufthavn.
- Målt på passagerer var København i 2019 den 17. største lufthavn i Europa og den største i Norden. Københavns Lufthavn er et knudepunkt for SAS, og Københavns Lufthavn er den lufthavn i Norden med flest interkontinentale ruter.
- Hublufthavne har en større mængde interkontinentale ruter end befolkningsoplandet tilsiger og kan dermed udbyde flere og bedre ruter end en lufthavn uden hubstatus. Siden 2005 er København faldet i hubtilgængelighed, bl.a. som følge af at SAS' rutenetværk i København har udviklet sig mindre godt end rutenetværkene for 'home network carriers' i mange af de øvrige sammenlignelige lufthavne. I 2019 overgik Helsinki København på hubtilgængelighed.

●	Sammenfatning
○	Luftfartens samfundsbidrag
○	Københavns Lufthavn
○	Passagerudvikling
○	Coronakrisen
○	Sammenligning med andre lufthavne
○	Luftfartsselskaber
○	Opland og tilgængelighed
○	Ejerstruktur og kursudvikling
○	Fremtidig udvikling

# Sammenfatning

- Den faldende hubtilgængelighed i Københavns Lufthavn hænger sammen med en faldende transferandel i perioden 2005-2019. I både Oslo og Helsinki er transferandelen steget fra 2005 til 2019.
- Under coronakrisen faldt passagertallet i alle de nordiske lufthavne. Genopretningen af lufthavnen er centralt for at bevare gevinsterne ved øget tilgængelighed til Danmark og København, herunder jobskabelse, tiltrækning af højtuddannede medarbejdere, international handel, tilgang af turister og mobilitet for københavnere og danskere generelt.
- På trods af tilbageslaget under coronakrisen fastholder Københavns Lufthavn sine udviklingsplaner, herunder at øge passagerkapaciteten samt at forskyde tværbanen for at kunne lave standpladser til nye flytyper, der udleder mindre støj og CO2 pr. passager, som flyselskaberne investerer i.



●	Sammenfatning
○	Luftfartens samfundsbidrag
○	Københavns Lufthavn
○	Passagerudvikling
○	Coronakrisen
○	Sammenligning med andre lufthavne
○	Luftfartsselskaber
○	Opland og tilgængelighed
○	Ejerstruktur og kursudvikling
○	Fremtidig udvikling

# Luftfarten skaber økonomisk værdi i mange led og for hele Danmark

I 2019 bidrog dansk luftfart, hvoraf hovedparten er i København, med ca. 109 mia. kr. til Danmarks BNP. Det svarer til omtrent 5 pct. af BNP. Dansk luftfart understøttede samtidig 52.000 jobs. Særligt de bredere katalytiske makroeffekter bidrog til samfundsøkonomien.

Figur 1: Dansk luftfarts samfundsbidrag i 2019



Kilde: Implement Economics via Københavns Lufthavn

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

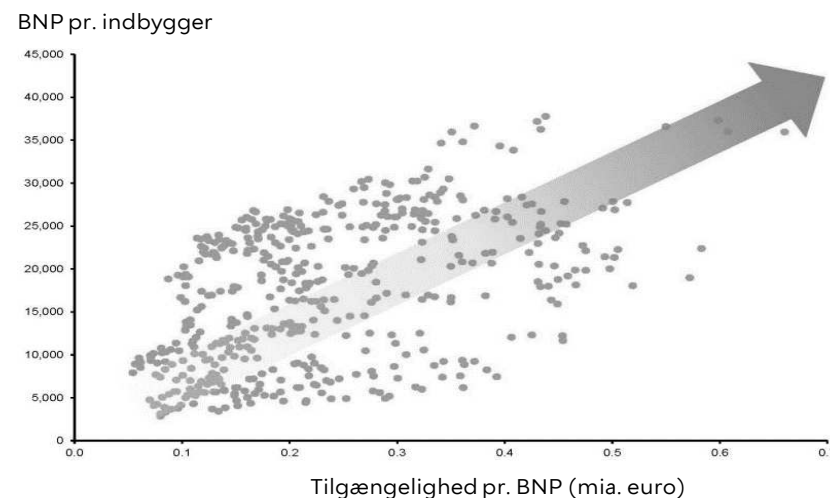
# Øget tilgængelighed bidrager til Danmarks BNP gennem flere kanaler

De katalytiske effekter dækker bl.a. over turisme, international handel, udenlandske investeringer, vidensdeling, tiltrækning af arbejdskraft og produktivitetsvækst. Der er påvist en positiv sammenhæng mellem tilgængelighed skabt af lufthavne og BNP pr. indbygger. 1 pct. stigning i tilgængelighed modsvarer omtrent 1 mia. kr. i øget BNP for Danmark (InterVISTAS, 2014).

Tabel 1: Forskellige økonomiske effekter af luftfart

Effekt	Område
Direkte økonomiske effekter	Flyselskaber, administration, security, ground handling, reparation, service, rengøring, restauranter, butikker, told, politi mv.
Indirekte økonomiske effekter	Leverandører (fly, komponenter og reservedele), underleverandører (håndværkere, mekanikere, faciliteter, materialer mv.) og uddannelser (pilot, kabine, mekanikere, flyveledere mv.)
Inducerede økonomiske effekter	Forbrug af nationale varer og tjenester genereret af ansatte i luftfarten (både indirekte og direkte)
Katalytiske effekter	Turisme, international handel, udenlandske investeringer, vidensdeling, tiltrækning af udenlandsk arbejdskraft, produktivitetsvækst mv.

Figur 2: Tilgængelighed og BNP pr. indbygger 2002-2012



Note: InterVISTAS analyse konkluderer, at en stigning i 10 pct. i tilgængelighed medfører en stigning på 0,5 pct. i BNP pr. indbygger. Analysen baserer sig på 40 lande over perioden 2000-2012. Figuren til venstre viser tilgængelighed opgjort af IATA (International Air Transport Association), og tilgængelighedsopgørelsen differencierer sig fra tilgængelighedsopgørelserne fra ACI Europe præsenteret på efterfølgende slides.

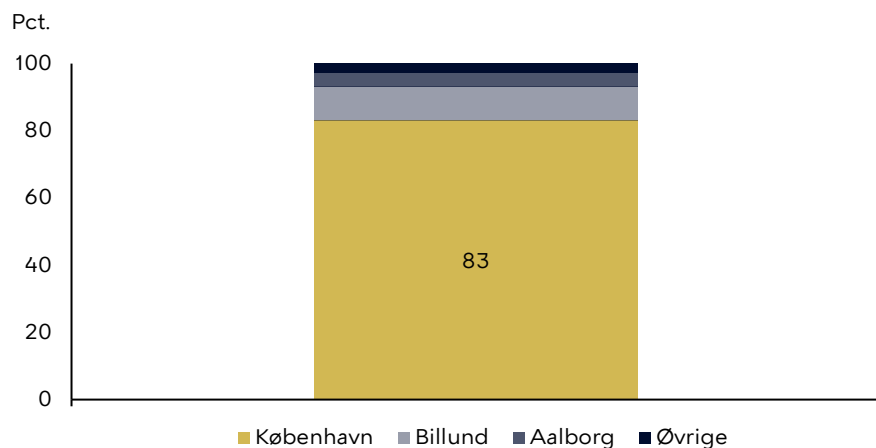
Kilde: Copenhagen Economics og InterVISTAS (2014)

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

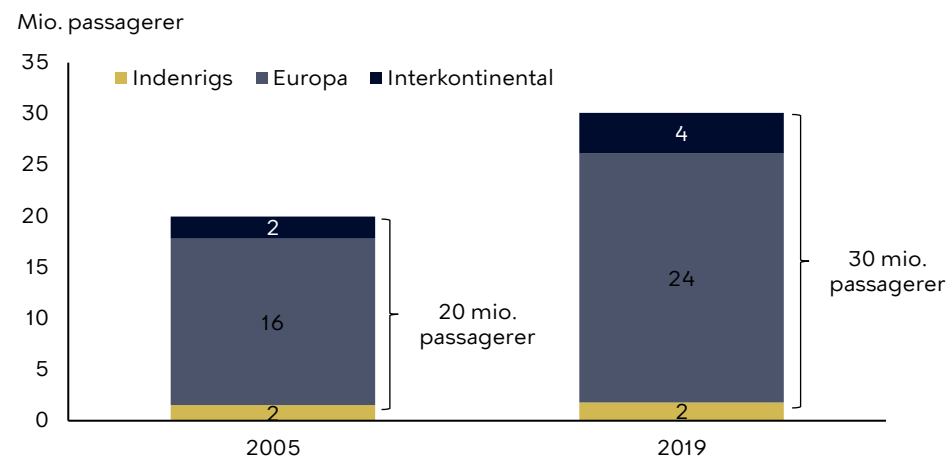
# Københavns Lufthavn er Danmarks største, som sørger for tilgængelighed til gavn for hele landet

Københavns Lufthavn er landets største lufthavn. I 2019 havde den ca. 30 mio. passagerer svarende til over 80 pct. af flypassagererne i Danmark. Københavns Lufthavn er målt på antal passagerer vokset fra 2005 til 2019. Det er både antallet af europæiske og interkontinentale passagerer, som er steget. Europæisk trafik udgør den største andel af passagererne i Københavns Lufthavn.

**Figur 3:** Fordeling af flypassagerer i Danmark på danske lufthavne 2019



**Figur 4:** Passagerer Københavns Lufthavn 2005 og 2019 fordelt på destination



Note: Færøerne er inkluderet som en indenrigsdestination, mens Grønland er inkluderet i interkontinentale destinationer.

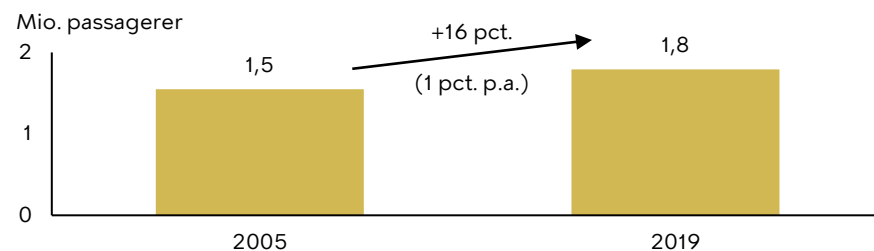
Kilde: Trafikstyrelsen og Danmarks Statistik

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

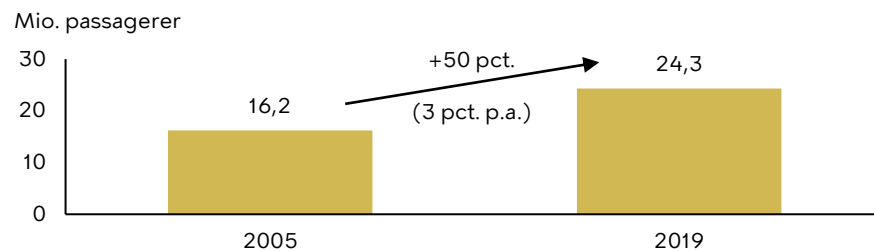
# Københavns Lufthavn er vokset målt på passagerer, men antallet af afgange er faldet

Antallet af passagerer er steget fra 2005 til 2019. Både antallet af interkontinentale passagerer (+83 pct.) og europæiske passagerer er steget (+50 pct.) relativt meget. På trods af dette er antallet af ugentlige afgange faldet over samme periode (-2 pct.). Dette skyldes, at flyene er vokset i størrelse, og at der er færre tomme sæder.

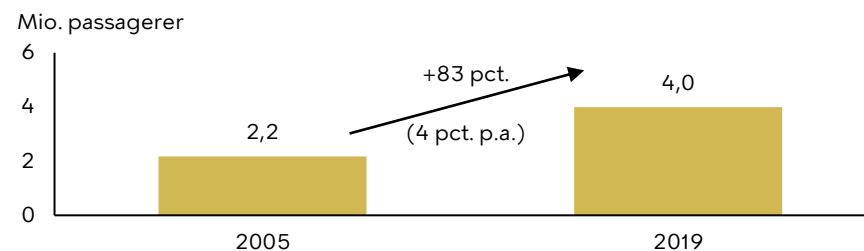
**Figur 5: Passagerer på indenrigsflyvninger 2005 og 2019**



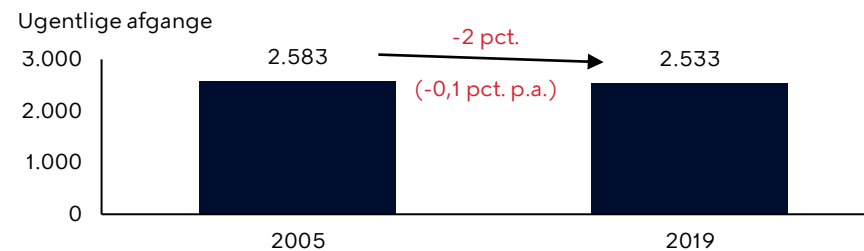
**Figur 6: Passagerer på europæiske flyvninger 2005 og 2019**



**Figur 7: Passagerer på interkontinentale flyvninger 2005 og 2019**



**Figur 8: Ugentlige afgange 2005 og 2019**

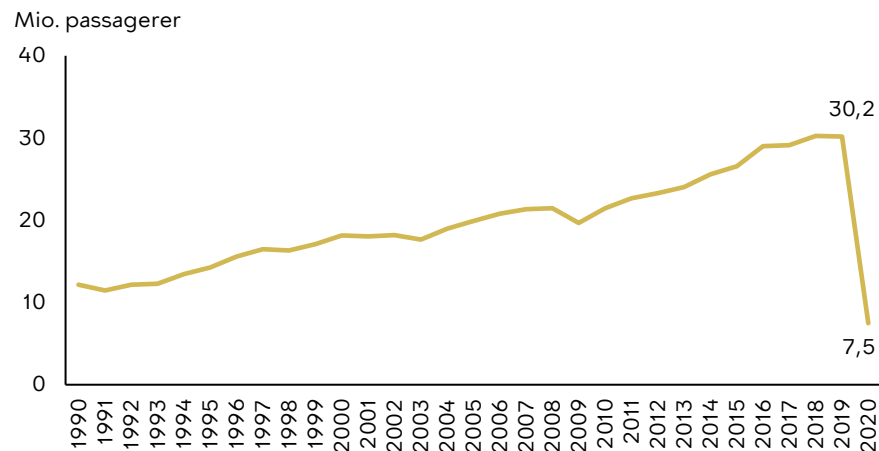




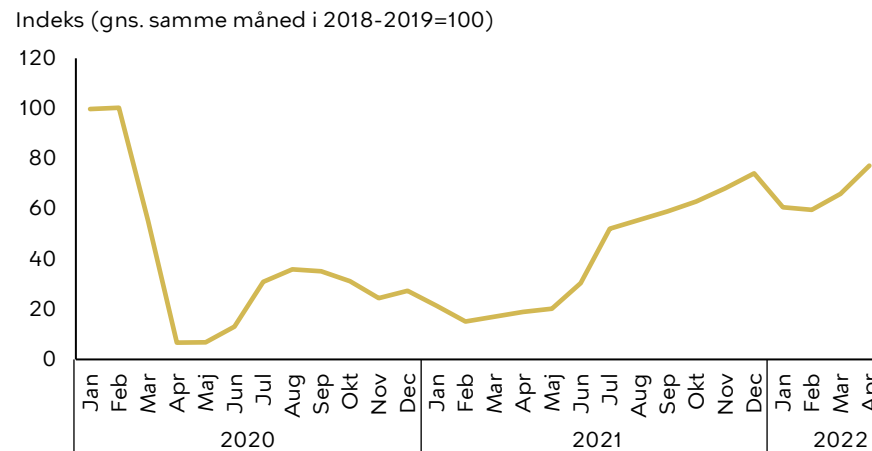
# Coronakrisen førte til et markant tilbageslag for Københavns Lufthavn, og luftfarten er fortsat i knæ

Antallet af flyafgange og passagerer i Københavns Lufthavn faldt markant, da coronakrisen indtraf. I 2020 var der 75 pct. færre passagerer i Københavns Lufthavn end i 2019. Flytrafikken i Københavns Lufthavn har endnu ikke normaliseret sig, hvilket bl.a. skal ses i lyset af nye coronavarianter, rejserestriktioner og løbende nedlukninger i både ind- og udland. Herudover kan øget brug af onlinemøder og færre erhvervsrejser være med til at forklare lavere passagertal.

Figur 9: Passagerer Københavns Lufthavn 1990-2020



Figur 10: Flyafgange passagerfly Københavns Lufthavn 2019-2022



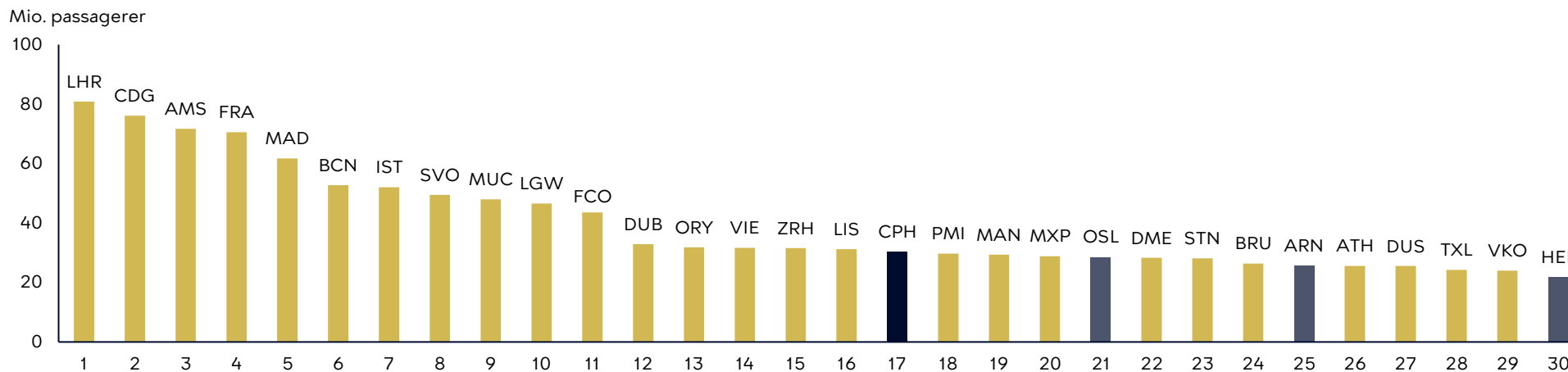
Kilde: Danmarks Statistik

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Københavns Lufthavn er i top 30 blandt de europæiske lufthavne

Københavns Lufthavn var i 2019 den 17. største lufthavn i Europa målt på antal passagerer. Dette placerer København umiddelbart under Lissabon Lufthavn og lige over Palma de Mallorca Lufthavn. København er dermed den største lufthavn i Norden, mens Oslo er nr. 21, Stockholm er nr. 25 og Helsinki er nr. 30 i Europa. Det skal bemærkes, at de øvrige nordiske lufthavne har markant flere indenrigsrejsende end Københavns Lufthavn, mens Københavns Lufthavn omvendt har flere udenlandske passagerer.

Figur 11: Passagerer top 30 lufthavne i Europa 2019



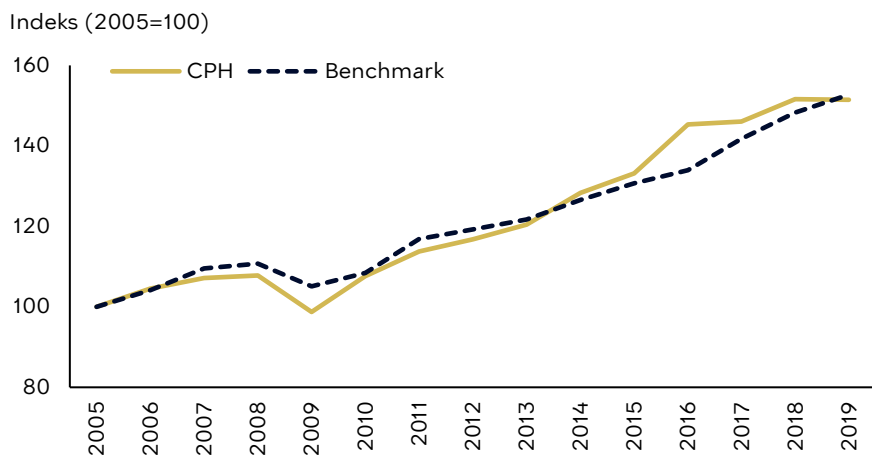
Kilde: Lokale data fra de enkelte lufthavne

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

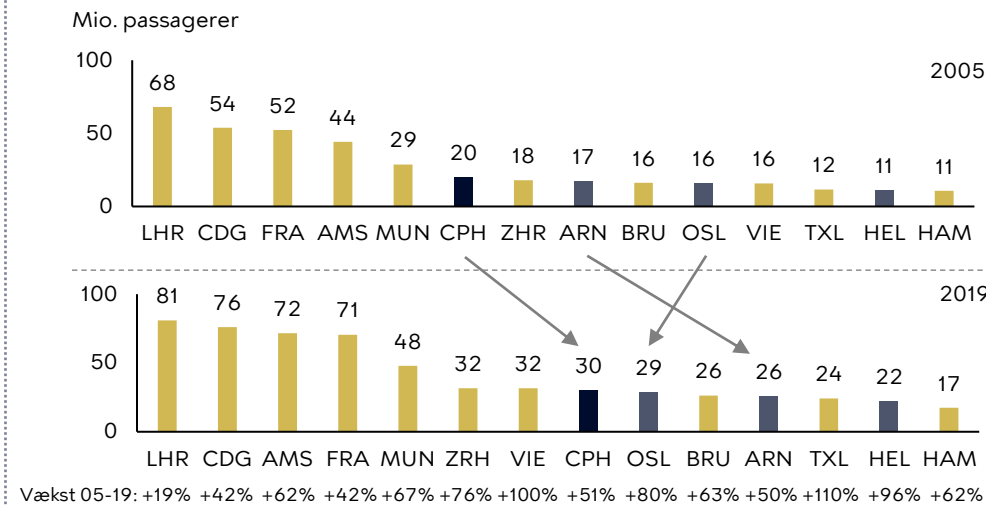
# Københavns Lufthavn har udviklet sig tilsvarende andre sammenlignelige europæiske lufthavne

Passagertallet i Københavns Lufthavn har fulgt udviklingen i benchmarklufthavne fra 2005 til 2019<sup>1</sup>. Antallet af passagerer i Københavns Lufthavn vækstedede 51 pct. fra 2005 til 2019. Dette er højere end for nogle af de større benchmarklufthavne, men lavere end for størstedelen af de mindre lufthavne. Københavns Lufthavn var både i 2005 og i 2019 den største lufthavn i de nordiske lande.<sup>2</sup>

**Figur 12: Passagerer Københavns Lufthavn og benchmarklufthavne 2005-2019**



**Figur 13: Passagerer benchmarklufthavne 2005 og 2019**



**Note:** 1) Benchmarklufthavnene er defineret som lufthavne, som udgør de nærmeste konkurrenter baseret på en række parametre som geografi, overlap af transferruter og grad af konkurrence om interkontinentale ruter. Benchmarklufthavnene er LHR, CDG, FRA, AMS, MUN, ZRH, VIE, OSL, ARN, BRU, TXL, HEL og HAM. De valgte benchmarklufthavne er baseret på Copenhagen Economics valg af benchmarklufthavne i deres analyse fra 2016. Se bilag 1 for lufthavns-koder. 2) Københavns Lufthavn er også større end Reykjavik og Thorshavn Lufthavn, som ikke indgår i figuren.

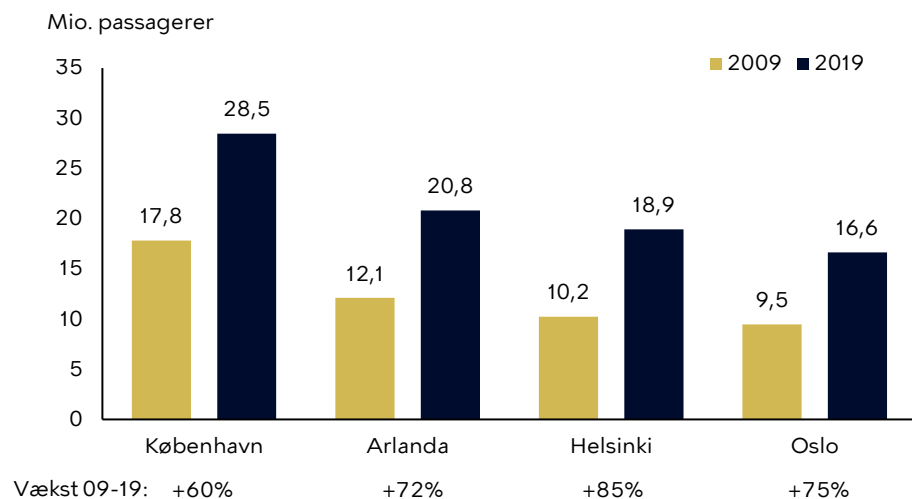
Kilde: Lokale data fra de enkelte lufthavne

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

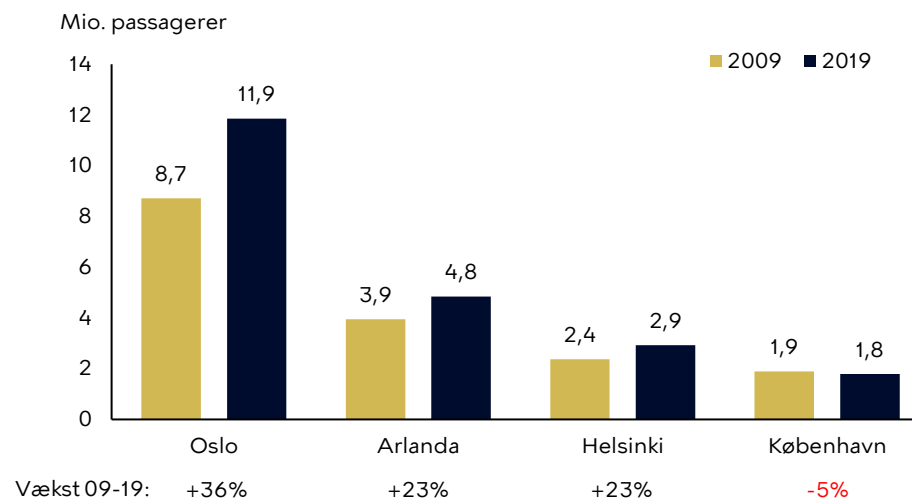
# København har flest udenrigspassagerer og færrest indenrigspassagerer

Københavns Lufthavn havde flest udenrigspassagerer i 2019 sammenlignet med de større nordiske lufthavne, men oplevede den laveste vækst (+60 pct.) fra 2009 til 2019. Antallet af indenrigspassagerer faldt i samme periode i København som den eneste af de større nordiske lufthavne. Antallet af indenrigspassagerer i Københavns Lufthavn skal ses i lyset af, at Danmark er relativt småt målt på areal, samt at der ikke er nogen meget fjerne egne i Danmark.

Figur 14: Passagerer på udenrigsflyvninger i nordiske lufthavne 2009 og 2019



Figur 15: Passagerer på indenrigsflyvninger i nordiske lufthavne 2009 og 2019



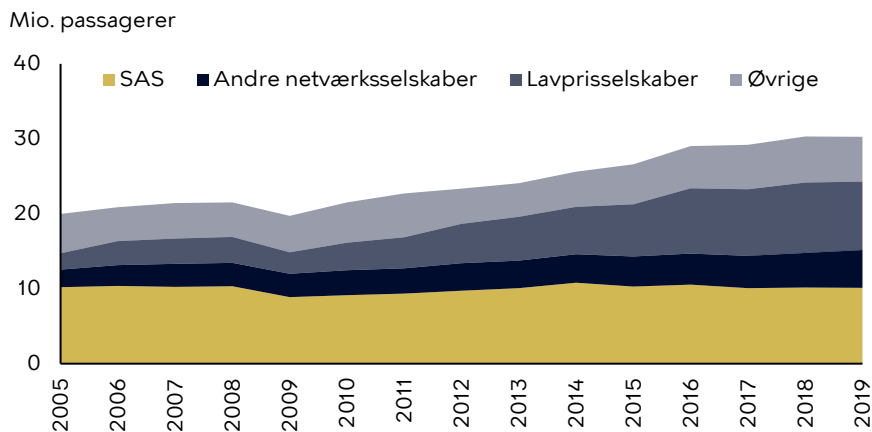
Note: Se bilag 3 for ejerskabsinformationer for de nordiske lufthavne.  
Kilde: Lokale data fra de enkelte lufthavne og Statistisk Sentralbyrå

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

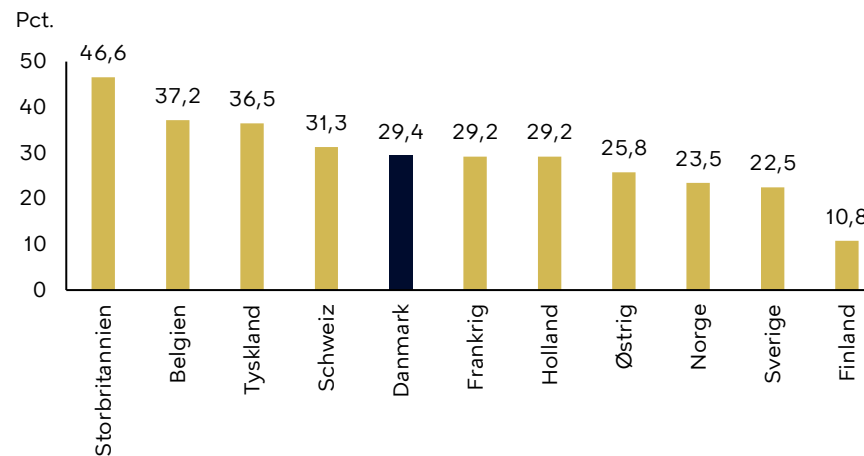
# SAS er størst i Københavns Lufthavn, men lavprisselskaberne har vundet frem

Netværksselskabet SAS er det største flyselskab i Københavns Lufthavn. SAS havde 51 pct. af passagererne i Københavns Lufthavn i 2005, men SAS' markedsandel er faldet 18 pct.-point frem til 2019 til 34 pct. Lavprisselskabernes andel er imidlertid steget fra 11 pct. til 30 pct. i samme periode. Lavprisselskabernes markedsandel i Danmark placerer sig i midten relativt til sammenlignelige lande, men er den højeste i Norden.

Figur 16: Passagerer i Københavns Lufthavn fordelt på type af flyselskab 2005-2019



Figur 17: Markedsandel for lavprisselskaber direkte tilgængelighed 2019



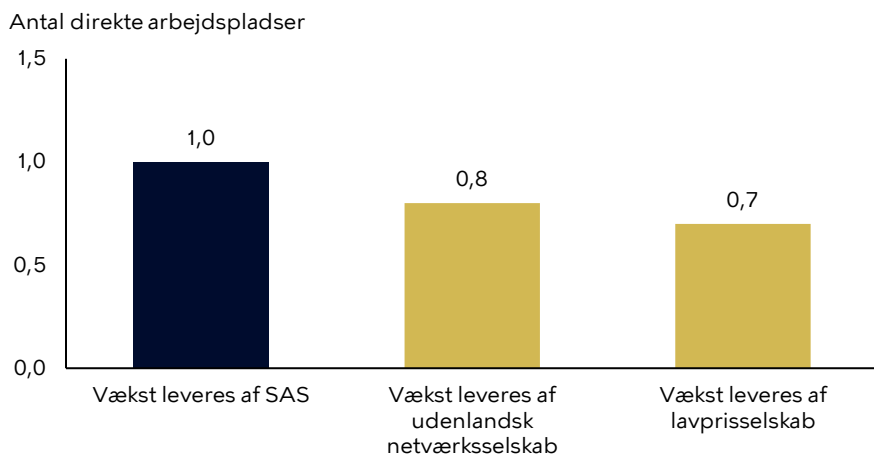
Note: Mindre lavprisselskaber kan være inkluderet i øvrige-kategorien i figuren til venstre.  
Kilde: Trafikstyrelsen og ACI Europe

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

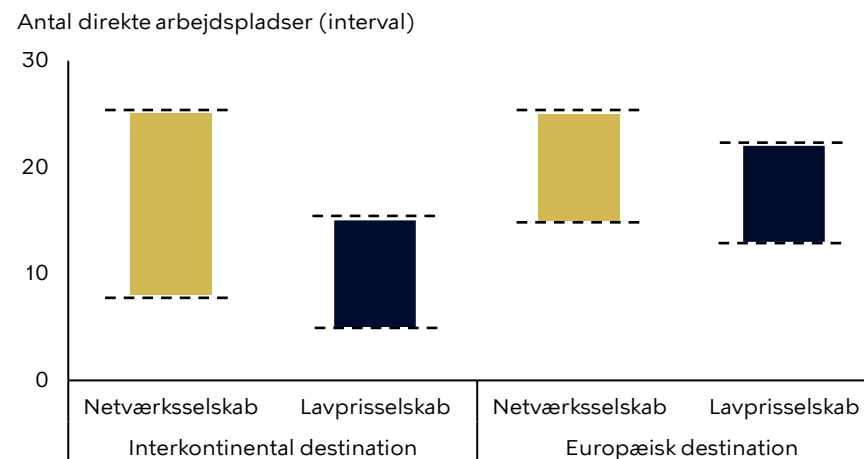
# Netværksselskaber som SAS skaber flest direkte arbejdspladser i Københavns Lufthavn

Mere flytrafik skaber flere arbejdspladser. Netværksselskaber skaber flere arbejdspladser end lavprisselskaber per passagerer, og særligt SAS, som opererer med base i Danmark og , skaber mange direkte arbejdspladser per passagerer. Tilsvarende skaber det flest jobs, hvis et netværksselskab udbyder en ny destination fra Københavns Lufthavn sammenlignet med, hvis et lavprisselskab udbyder en ny destination.

**Figur 18:** Antal direkte arbejdspladser ved vækst på 1.000 nye passagerer



**Figur 19:** Antal direkte arbejdspladser skabt ved oprettelse af nye destinationer



**Note:** Direkte arbejdspladser dækker over flypersonale, men også en lang række andre typer jobs, herunder ground handling, sikkerhedspersonale samt butikker og restauranter i lufthavnen. Når der skabes én direkte arbejdsplads skabes der 2/3 indirekte arbejdspladser.

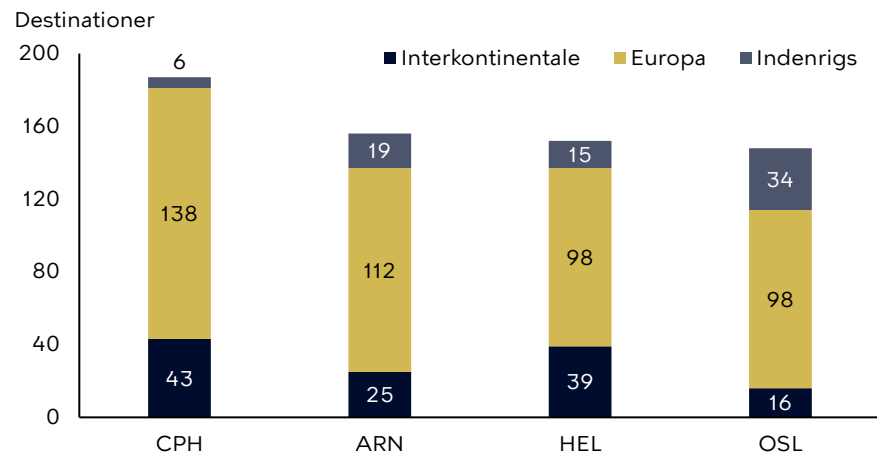
**Kilde:** Copenhagen Economics

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Flere interkontinentale ruter fra Københavns Lufthavn end i øvrige nordiske lufthavne

I 2019 var Københavns Lufthavn forbundet med 43 interkontinentale destinationer, og dermed var Københavns Lufthavn den nordiske lufthavn med flest interkontinentale destinationer. København havde 4 flere interkontinentale destinationer end Helsinki i 2019. Københavns Lufthavn er primært forbundet med Nordamerika og store dele af Asien.

Figur 20: Destinationer fra største nordiske lufthavne 2019



Figur 21: Interkontinentale destinationer Københavns Lufthavn 2019



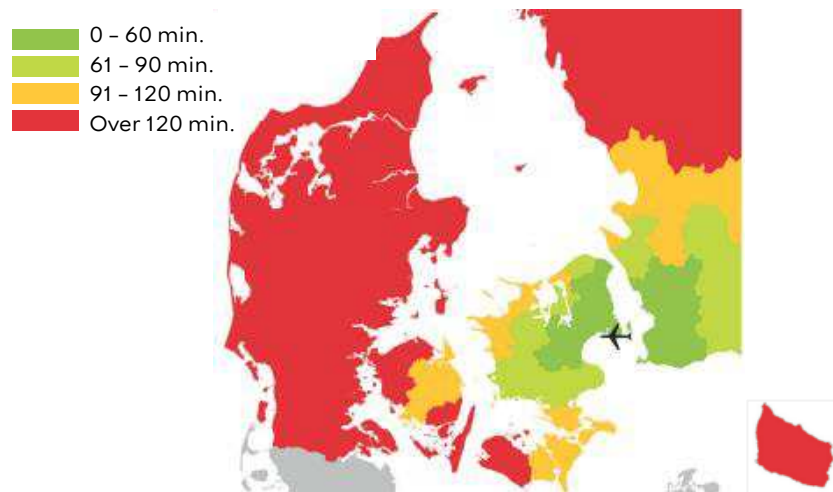
Note: En rute/destination er et planlagt fly med minimum 1 afgang om ugen i minimum 8 uger i træk.  
 Kilde: Københavns Lufthavn

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

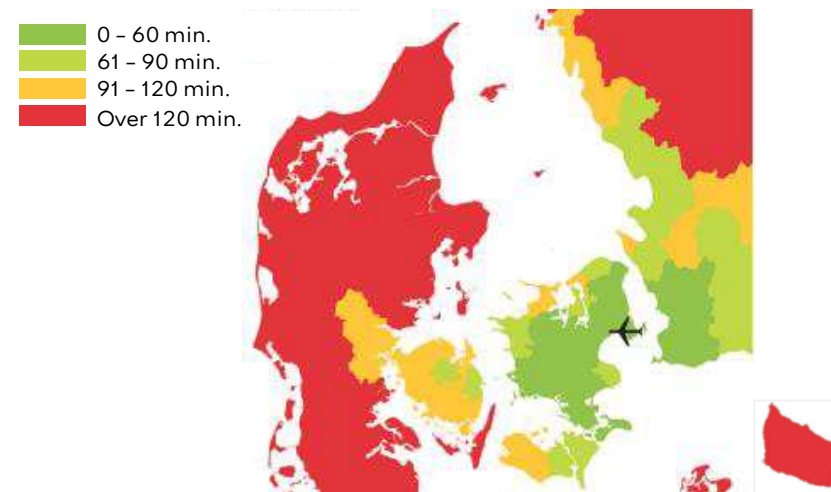
# Københavns Lufthavns potentielle passageropland er voksende

Rejsetiden til Københavns Lufthavn forventes reduceret i fremtiden i takt med udbygningen af ny infrastruktur. Den forventede mindskede rejsetid skyldes bl.a. udbygningen af metronetværket, højhastighedstog mellem København og Ringsted samt forøgelse af kapaciteten på det svenske jernbanenet. Dette øger antallet af potentielle passagerer i Københavns Lufthavn.

**Figur 22:** Passageropland med tog og bil til Københavns Lufthavn 2016



**Figur 23:** Københavns Lufthavns potentielle passageropland i 2035



**Note:** Rejsetiderne tager udgangspunkt i den korteste rejsetid med enten tog eller bil fra kommunernes primære by og til Københavns Lufthavn.

**Kilde:** Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

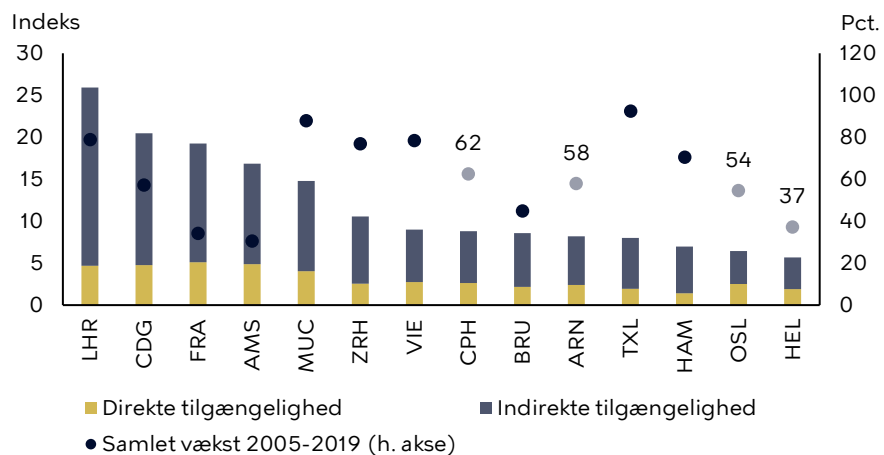
- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling



# Tilgængeligheden er høj i København i forhold til sammenlignelige nordiske lufthavne

Københavns Lufthavn ligger målt på tilgængelighed højest af de nordiske lufthavne, og er fra 2005 til 2019 vokset mere end de øvrige store lufthavne i Norden. Den samlede tilgængelighed opgøres af summen af den direkte og den indirekte tilgængelighed, dvs. af de direkte og indirekte (dvs. one-stop transfer) forbindelser. Tilgængelighedsindekset måles ved brug af NetScan-modellen, hvor ruters kvalitet definerer deres tilgængelighedsbidrag.

Figur 24: Tilgængelighed 2019 og vækst 2005-2019 benchmarklufthavne



Tabel 2: Tilgængelighedsbegreber

Tilgængelighed	Definition
Direkte tilgængelighed	Afhænger af antal direkte ruter og deres frekvenser.
Indirekte tilgængelighed	Afhænger af antal ruter der kan opnås via en anden lufthavn og deres frekvenser, forbindelsestid og omveje.
Hubtilgængelighed	Afhænger af forbindelsesmuligheder i den pågældende lufthavn, vægtet mht. forbindelsestid og omveje.

Note: Se bilag 2 for uddybende definitioner af forskellige typer tilgængelighed.  
Kilde: ACI Europe

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

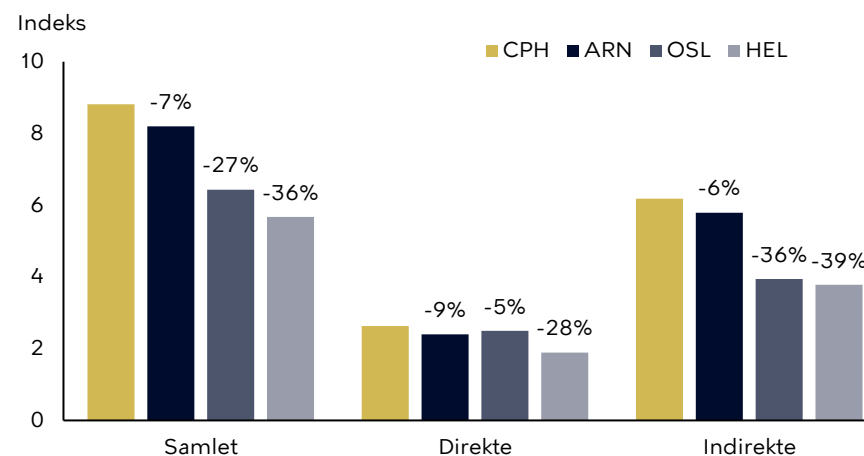
# København dominerer særligt på den indirekte tilgængelighed

København og Stockholm ligger målt på tilgængelighed relativt højt sammenlignet med Oslo og Helsinki, hvilket primært skyldes, at både København og Stockholm har en betydeligt højere indirekte tilgængelighed, dvs. flere og bedre one-stop forbindelser.

Tabel 3: Måling af tilgængelighed i NetScan-modellen

Tilgængelighed	Måling
Direkte tilgængelighed	Måles som et indeks, som er summen af antal <i>connectivity units</i> (CNU). En direkte ugentlig forbindelse udgør én CNU.
Indirekte tilgængelighed	Indirekte forbindelser har ikke samme kvalitet som direkte forbindelser. En ugentlig indirekte forbindelse bidrager dermed med mindre end én CNU. Det præcise tilgængelighedsbidrag vægtes efter flyvetid og skiftetid.

Figur 25: Direkte og indirekte tilgængelighed nordiske lufthavne 2019



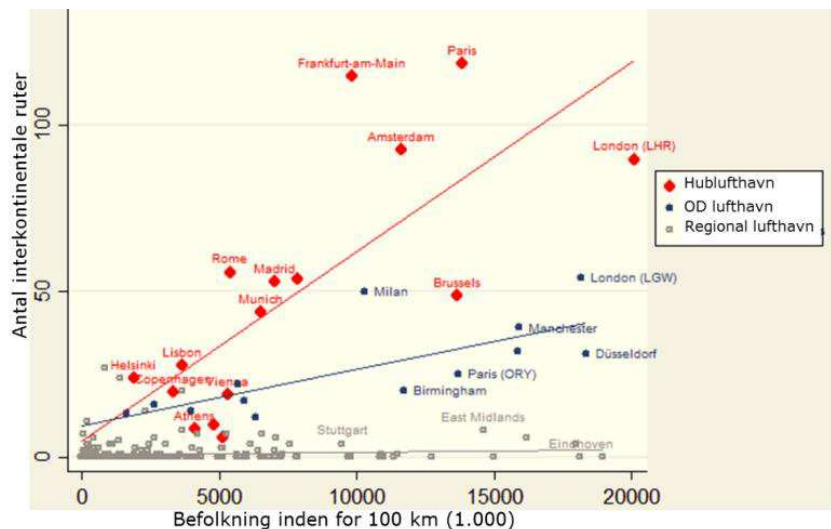
Note: I figur 25 angiver procenterne den procentvise forskel fra Københavns Lufthavn til de øvrige nordiske lufthavne.  
Kilde: Copenhagen Economics og ACI Europe

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Københavns Lufthavn er et knudepunkt for SAS, men er som den eneste gået tilbage målt på hubtilgængelighed

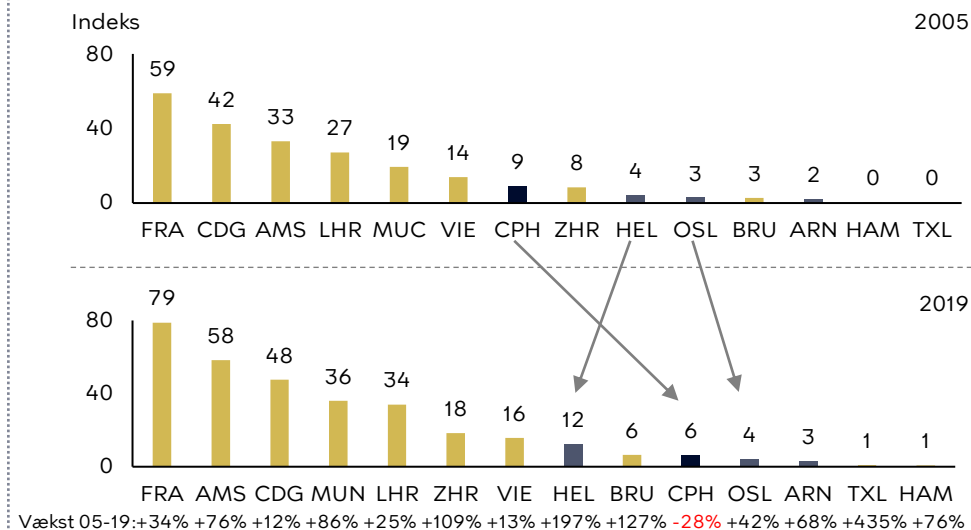
Hublufthavne har en større mængde interkontinentale ruter end befolkningsoplandet tilsiger. Hubtilgængeligheden i Københavns Lufthavn er faldet fra 2005 til 2019. København er den eneste af de nordeuropæiske lufthavne, hvor der er sket et fald i kvaliteten af transferforbindelser. Dette forklares af, at SAS' rutenetværk i København har udviklet sig mindre godt end rutenetværkene for 'home network carriers' i mange af de øvrige benchmarklufthavne.

Figur 26: Interkontinentale ruter og befolkningsopland 2011



Kilde: Copenhagen Economics og ACI Europe

Figur 27: Hubtilgængelighed benchmarklufthavne 2005 og 2019

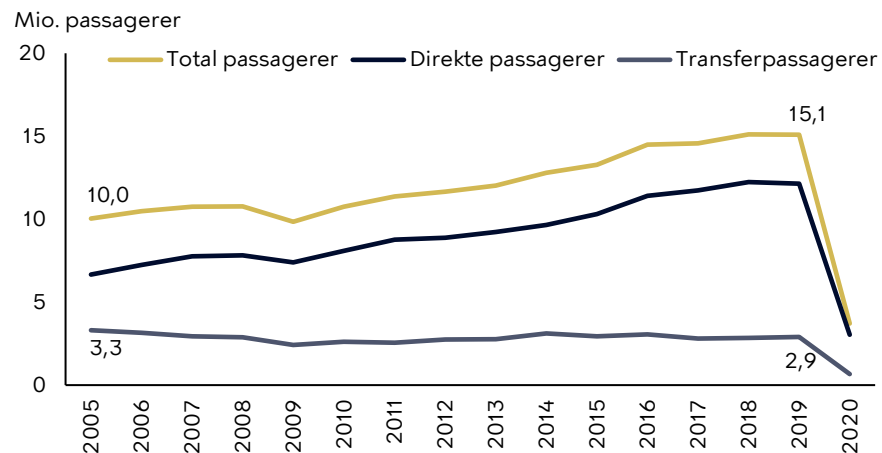


- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

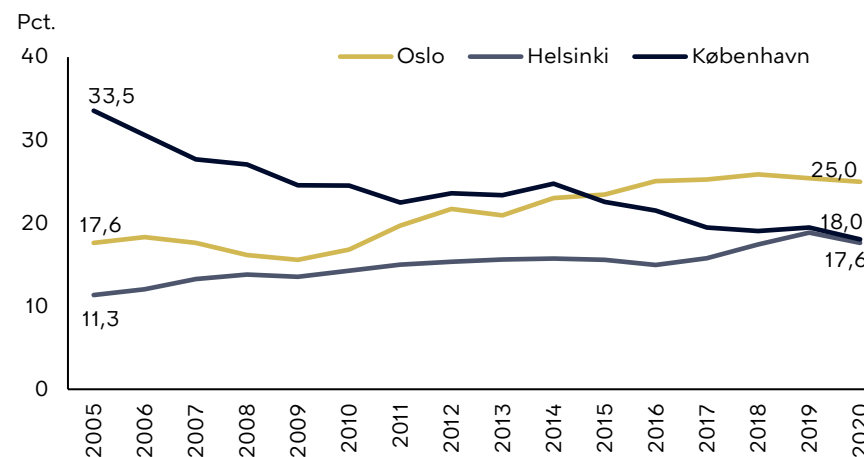
# Fald i hubtilgængeligheden hænger sammen med en faldende transferandel i Københavns Lufthavn

Passagertallet i Københavns Lufthavn er steget fra 2005 til 2019, mens antallet af transferpassagerer har været svagt aftagende. Dette har bevirket, at transferandelen i perioden har været faldende. I Oslo og Helsinki er transferandelen steget i perioden. Transferpassagerer understøtter antallet af frekvenser, som er med til at tiltrække punkt-til-punktpassagerer, som bidrager til de katalytiske økonomiske effekter.

Figur 28: Passagerudvikling afrejsende Københavns Lufthavn 2005-2020



Figur 29: Transferandel for nordiske lufthavne 2005-2020



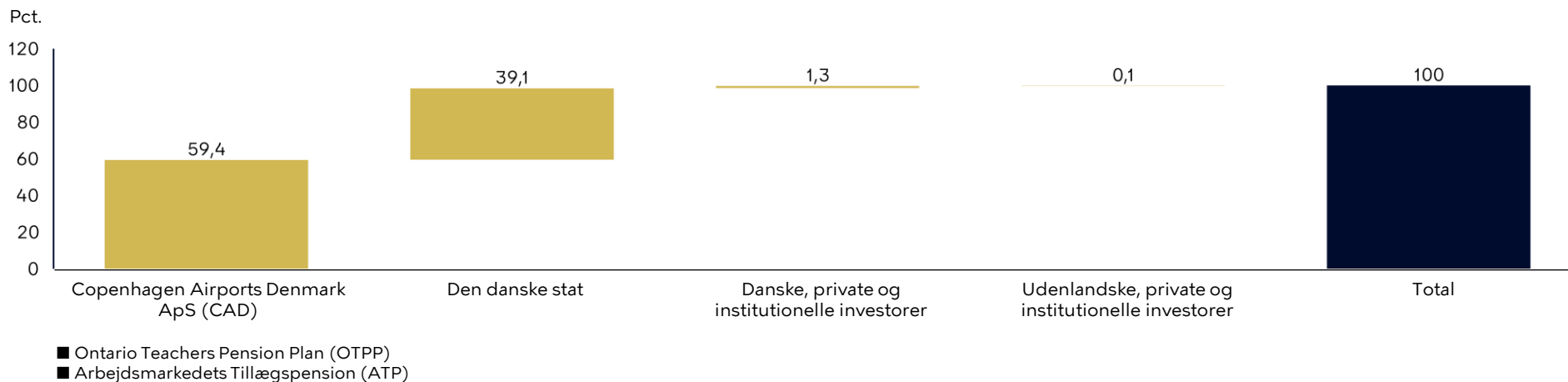
Kilde: Trafikstyrelsen samt lokale data fra Oslo og Helsinki lufthavn.

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Københavns Lufthavn er kun delvist statsejet modsat lufthavnene i Stockholm, Oslo og Helsinki

Omkring 60 pct. af Københavns Lufthavn A/S er ejet af Copenhagen Airports Denmark ApS, som kontrolleres af den canadiske pensionskasse Ontario Teachers Pension Plan samt ATP. ATP købte sig ind i 2017, og ATP opkøbte den australske kapitalfond Macquaires andel af Københavns Lufthavn A/S. Den danske stat ejer ca. 39 pct. af Københavns Lufthavn A/S. Lufthavnene i Stockholm, Oslo og Helsinki er alle statsejede.

Figur 30: Aktionæroversigt Københavns Lufthavn A/S



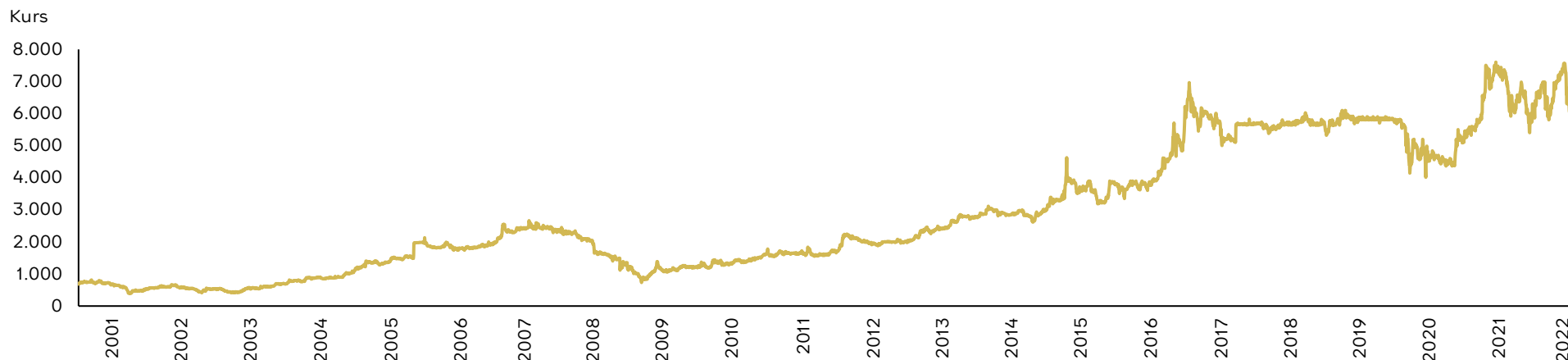
Note: Se bilag 3 for ejerskabsinformationer for de nordiske lufthavne.  
 Kilde: Københavns Lufthavn

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Over en længere årrække har der været en gunstig kursudvikling for lufthavnsaktien

Værdien af Københavns Lufthavne A/S er steget markant siden 2001, og aktiekursen er omtrent nidoblet siden 2001. Selskabet Københavns Lufthavne A/S driver både lufthavnene i Kastrup og Roskilde, men hovedaktiviteten er i Kastrup. Aktiekursen faldt under coronakrisen i 2020. Både i 2020 og 2021 kom lufthavnen ud med et samlet underskud i deres årsregnskab.

Figur 31: Kursudvikling Københavns Lufthavne A/S (KBHL)



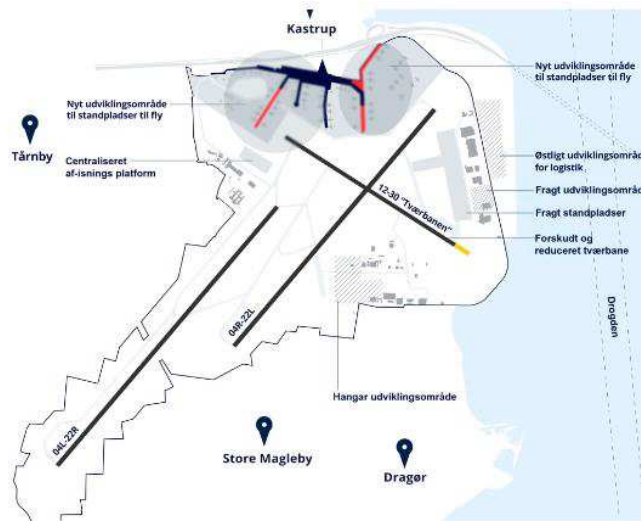
Kilde: Nasdaq

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Københavns Lufthavn fortsætter sine udviklingsplaner

I 2019 besluttede Københavns Lufthavn at udvide lufthavnens terminal 3 mellem gates B og C med 65.000 m<sup>2</sup>, som skal bruges til bl.a. udvidet bagageudlevering og paskontrol. Projektet er pga. coronakrisen udskudt, men forventes at stå klar i 2028. Herudover har lufthavnen planlagt at afkorte og forskyde tværbanen og derved tilføje flere standpladser til større nye flytyper. Flyselskaberne investerer i øjeblikket i nye større fly, der støjer mindre, og udleder mindre CO<sub>2</sub> pr. passager. De første standpladser i Københavns Lufthavn forventes at stå klar i 2030.

Figur 32: Plantegning over forskydning af tværbanen



Kilde: Københavns Lufthavn

Figur 33: Vision for den udvidede bagageudlevering



- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling

# Udviklingen skal ske indenfor rammerne af lufthavnens mål for bæredygtig omstilling

Københavns Lufthavn har sat sig mål for en bæredygtig omstilling. Københavns Lufthavn understøtter herudover den grønne omstilling af luftfart ved at udvikle ny infrastruktur, der understøtter decarboniserede fly og kan håndtere nye drivmidler som SAF (sustainable aviation fuel), el og brint. Herudover har lufthavnen etableret et samarbejde om dansk produktion af bæredygtigt Power-to-X-brændstof med Ørsted mfl., som skal sørge for fossilfrit brændstof til dansk luftfart. Regeringen ventes at lancere en plan for grøn omstilling af luftfarten i 2022.

Figur 34: Københavns Lufthavns mål for bæredygtig omstilling

			
2021-2023	Ingen overtrædelser af støjgrænsen om natten.	90 pct af alt udstyr og køretøjer airside skal være lavemissionsudstyr.	Københavns Lufthavn er (siden 2019) en CO2-neutral lufthavn gennem klimakompensation.
2030	Antallet af støjbelastede boliger skal holdes på 2018-niveau uanset om kapacitet øges.	Alt transport på land skal være emissionsfri.	Københavns Lufthavn skal være emissionsfri lufthavn med emissionsfri transport til og fra lufthavnen.
2050	Antallet af støjbelastede boliger skal være <b>halveret</b> i forhold til 2018.	Lufthavnen skal have <b>minimal effekt</b> på den lokale luftkvalitet.	Københavns Lufthavn og hele luftfarten skal <b>være emissionsfri</b> .

- Sammenfatning
- Luftfartens samfundsbidrag
- Københavns Lufthavn
- Passagerudvikling
- Coronakrisen
- Sammenligning med andre lufthavne
- Luftfartsselskaber
- Opland og tilgængelighed
- Ejerstruktur og kursudvikling
- Fremtidig udvikling



# Bilag

---

# Bilag 1

---

## Lufthavnskoder

AMS = Amsterdam Airport Schiphol

ARN = Stockholm Arlanda Airport

ATH = Athens International Airport

BCN = Barcelona Airport

BRU = Brussels Airport

CDG = Paris Charles-de-Gaulle Airport

CPH = Copenhagen Airport

DUB = Dublin Airport

DUS = Düsseldorf International Airport

DME = Moscow Domodedovo International Airport

FCO = Rome Fiumicino Airport

FRA = Frankfurt Airport

HAM = Hamburg Airport

HEL = Helsinki Airport

IST = Istanbul Airport

LGW = London Gatwick Airport

LHR = London Heathrow

LIS = Lisbon Airport

MAD = Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport

MAN = Manchester Airport

MUC = Munich Airport

MPX = Milano Malpensa Airport

ORY = Paris-Orly Airport

OSL = Oslo Airport

PMI = Palma de Mallorca Airport

STN = London Stansted Airport

SVO = Moscow Sheremetyevo Airport

TXL = Berlin Tegel Airport

VIE = Vienna International Airport

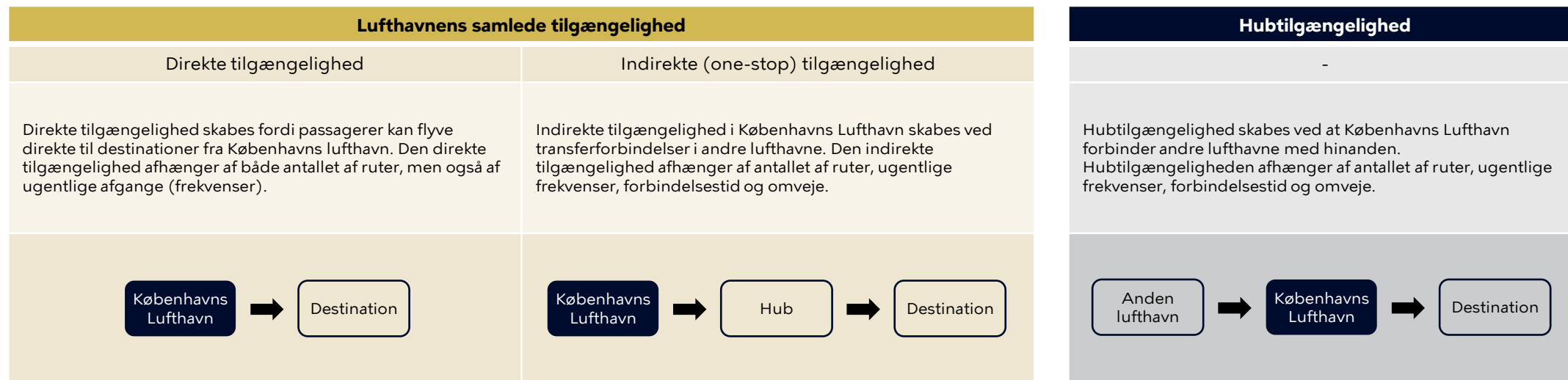
VKO = Moscow Vnukovo International Airport

ZRH = Zurich Airport

## Bilag 2

Den samlede tilgængelighed opgøres baseret på summen af de direkte og indirekte (dvs. one-stop transfer) forbindelser fra lufthavnen samt antallet af ugentlige afgang. Hubtilgængeligheden er et supplerende mål, der måler en lufthavns kvalitet i forhold til at forbinde andre lufthavne med hinanden.

Figur 33: Direkte, indirekte og hub tilgængelighed



Note: Hubtilgængeligheden kan ikke umiddelbart lægges oven i den direkte og indirekte tilgængelighed, da den tæller en del af de samme ruter, som allerede indgår i den direkte og indirekte tilgængelighed.

Kilde: ACI Europe

## Bilag 3

---

Lufthavn	Ejerskab
København	Copenhagen Airports Denmark ApS, som kontrolleres af Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP) og Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP): 59,4% Den danske stat: 39,2% Danske, private og institutionelle investorer: 1,3% Udenlandske, private og institutionelle investorer: 0,1%
Stockholm (Arlanda)	Swedavia (statsejet)
Oslo	Avinor (statsejet)
Helsinki	Finavia (statsejet)