

Borgmestrene vil åbne grænse mod Tyskland

I. SEKTION Side 8

Den fysiske boghandel giver ikke op



KULTUR Side 4



Vold mod kvinder vokser – overalt

I. SEKTION Side 11

Tegning: Anne-Marie Steen Petersen

# POLITIKEN

Onsdag

29. april 2020  
Årgang 136. Nr. 212  
Pris 35,00  
Kundecenter  
Politiken 70 15 01 01  
2. udgave  
www.politiken.dk

POLITIKEN MENER

## En grøn fremtid

SAS-fyringerne viser, hvor dyb krisen kan blive.

**H**alvdelen af alle ansatte i SAS, 1.700 mennesker alene i Danmark. Fyret på grund af coronakrisen.

Selv med alle hjælpepakkerne og støtteordningerne understreger udmeldingen fra SAS, at pandemien kommer til at koste ekstremt dyrt, og at umådelig mange danskere risikerer at miste jobbet i de kommende uger og måneder. Og det er ikke bare tal og statistik. Hver enkelt person, der mister arbejdet, er en tragedie, en fuldkommen uforståelig krisetilstand, som nu rammer både dem og deres familier.

Luftfarten er selvsagt blevet ekstremt hårdt ramt. Med stort set alle passagerfly aflyst og uden udsigt til for alvor at komme i gang igen i den overskuelige fremtid er det svært at se lyset forude. Det andet store nordiske flyselskab, Norwegian, balancerer også på fallittens rand og har allerede indstillet alle flyvninger fra Danmark året ud.

Krisen i luftfartsindustrien rammer ikke kun flyselskaberne. Det er også en meget alvorlig udfordring for København. Lufthavnen er byens største private arbejdsplads, og Kastrups position som regional transporthub er en af Danmarks styrker i at tiltrække udenlandske firmaer og investeringer.

NU ER coronakrisen her, og så er det afgørende at få det bedst mulige ud af den. Det kræver nytænkning, visioner og politisk mod, og det er det er i den grad nu tid til at give fuld gas på den grønne omstilling.

Moderniser toget, invester i nattoget, og opgrader massivt i den kollektive transport. Opstil lade-standere til elbiler overalt i landet, og ryk videre med planerne om oprettelse af en grøn energigig. Prøv heller for meget end for lidt. Gør alt for at sikre, at København også i en verden med mindre flytrafik forbliver et internationalt knudepunkt.

Det vil skabe arbejde, det vil skabe håb, og det vil skabe et bedre og mere bæredygtigt dansk samfund og erhvervsliv på den anden side af coronakrisen.

Det er nu, at regeringen skal vise handlekraft, men indtil videre har det stået sløjt til. Klimaforhandlingerne er udskudt til efteråret. Der er ikke stillet synderlige krav til bæredygtighed i forbindelse med hjælpepakkerne, og klimaminister Dan Jørgensen (S) har været betydeligt mere synlig på sociale medier med billeder af bogsortering med sin nye kæreste end med nye politiske initiativer på Christiansborg.

Klimaministeren skal op i gear. Det er nu, skinnerne til fremtiden skal lægges. *mr*

Fotomontage: Tomas Østergaard / Foto: Jens Drenning / Thomas Borberg



# Flykrisen kulminerer ikke med massefyringer i SAS. Luftfarten står ved en helt ny begyndelse

Flyindustrien har før klaret sig gennem store kriser, men denne har et særligt potentiale til at forandre luftfarten for bestandigt, siger analytikere efter at SAS og flere andre luftfartsmastodonter har varslet fyringer i titusindvis.

## LUFTFART

MICHAEL OLSEN, METTE GULDAGGER, MICHAEL THYKIER OG SUNE HØJRUP BENCKE

**D**e har prøvet det før, medarbejderne i SAS. Store fyringsrunder og dybe kriser. Men alt er anderledes denne gang. Aldrig har så mange fly været parkeret i København Lufthavn. Aldrig har lufthavnens haller, butikker og cafeer været så mennesketomme – så længe.

Og hvad værre er; billedet er stort set det samme i de fleste lufthavne verden over: Alt er lukket ned i en coronakrise, der lige nu er umulig at se enden på.

I går måtte luftfartens skandinaviske kæmpe og stolthed, SAS, meddele, at det bliver nødvendigt at fyre 5.000 medarbejdere, næsten en halvering af medarbejderstaben, og at 1700 fyresedler skal deles ud i Danmark.

Det følger få dage efter, at den næststørste aktør i Københavns Lufthavn, Norwegian, havde begæret sin danske virksomhed konkurs, og næppe havde SAS meldt sin fyringsrunde ud tirsdag morgen, før British Airways fulgte trop tirsdag eftermiddag med meldingen om, at det bliver nødvendigt at afskedige op mod 12.000 medarbejdere.

Det er en voldsom krise for flyindustrien, men luftfarten er desuden en af de absolutte vækstmotorer både i dansk og international økonomi, fordi den hele tiden generer nye jobs omkring sig: Mad til de rejsende, bagagehåndtering, restauranter, cafeer. Som sådan er der dømt krise med krise på. På globalt plan afhænger mere end 65 millioner jobs af flyindustrien, og lige nu er 25 millioner af dem i fare, vurderer International Air Transport Association (IATA).

»Når flybranchen tjener en euro, så tjener brancherne omkring tre eller fire gange så meget. Det kan betyde stærk vækst, men det er også enormt sårbart. For det betyder samtidig, at når SAS fyrer 5.000 ansatte, så kan man forvente, at op mod 20.000 omkringliggende jobs er i overhængende fare«, siger Ian Goldin, professor i globalisering ved Oxford University og tidligere vicepræsident i Verdensbanken.

Man kan selvfølgelig indvende, at luftfartsindustrien har overlevet kriser før. Både efter olie-krisen, 11. september-angrebet og finanskrisen gik der relativt kort tid, før trafikken igen var større end nogensinde før. Men det er som om, at noget er anderledes denne gang.

Meget taler for, at denne krise har potentiale til at forandre luftfarten for altid.

»Det her er alvorligt. Vi skal vænne os til en verden med færre flyselskaber, færre flyafgange, færre ruter og ikke mindst, færre billige biletter – i hvert fald i en pæn lang årrække«, siger Michael Svane, direktør for Dansk Industris Transportbranche, der organiserer lufthavne og luftfartsselskaber, der omfatter mere end 500 virksomheder med cirka 50.000 ansatte og en samfundsøkonomisk værdi på 30 milliarder kroner. Selv når de øvrige lande i Skandinavien, Euro-

pa og resten af verden ophæver deres rejse-restriktioner og grænsekontroller, bliver det en økonomisk og psykologisk udfordring igen at få folk til at sidde tæt i flykabinerne.

»Før vi rejser, skal vi have genvundet forbrugertilliden. Folk har opdaget, hvor sårbart man er, i forhold til, hvad der kan ske i verden. Vi kommer til at vende langsomt tilbage, først åbner vi for flyrejser indenrigs, så udvider vi til Norden, så det nærmeste Europa – og så først derefter Dubai, USA og Thailand«, siger Ole Kirchert Christensen, redaktør for branchemediet Check-in.dk.

»Så længe der er krise og risiko for smitte, så vil folk ikke af sted. Den dag, hvor der er kontrol over pandemien, så har vi en ny situation. Men selv da er der nogle, der er blevet forskrækkede – særlig den ældre del af befolkningen.«

Dertil kommer udsigten til en længerevarende, verdensomspændende økonomisk krise, der med stor sandsynlighed vil få virksomheder og borgere til at skruer ned for rejseforbruget.

Aktie-analysechef i Sydbank, Jacob Pedersen, forventer kraftige prisstigninger på den korte bane.

Fortsættes side 4

Sådan bliver du en **VASKEÆGTE KLIMASUPERHELT!**

**Sommerblazere**

**asmus**

KUN TIL DAMER  
www.asmus-lyngby.dk

MaxMara jakke. Rod og blå. **2.399,-**

Penny Black jakke. Blå og orange. **2.499,-**

Erfø jakke. Blå og gul. **1.099,-**

Rofa jakke. 100% bomuld. Orange, hvid, navy og gul. **1.499,-**

Rofa jakke. 100% hør. Sand, hvid, melon, gul og lyseblå. **1.199,-**

Rofa jakke. 100% hør. Lyseblå, hvid, sand og gul. **1.799,-**

Lyngby Hovedgade 39 - 2800 Kgs. Lyngby - Tlf. 3216 1290

# Bundlinjen: SAS-fyringer er et hårdt slag for hele Københavns økonomi

**Københavns Lufthavns største kunder bløder. Og de frygter, at coronakrisen kan vare helt til 2022.**



**ERHVERVSKOMMENTAR**  
**LEIF BECK FALLESEN**  
ERHVERVSKOMMENTATOR

Det kan blive et mareridt for Københavns Lufthavn, hvis Norwegian og SAS skærer voldsomt ned på trafikken samtidigt. Især hvis andre selskaber følger trop.

Det vil være et hårdt slag også mod om-

sætningen og beskæftigelsen i byens hoteller, restauranter og hele oplevelsesindustrien i København, at der kommer færre flyrejsende til byen i en længere periode.

Desværre peger alt i retning af, at det er, hvad der kommer til at ske. SAS besluttede i går at afskedige op mod 5.000 medarbejdere, heraf 1.700 i Danmark, for at tilpasse kapaciteten til den lavere efterspørgsel under coronakrisen. Det er nødvendigt og uundgåeligt, hvis SAS skal overleve krisen. Ledelsen har handlet proaktivt, og det skal en god ledelse gøre.

Det er mere foruroligende, at SAS' topchef, Rickard Gustafson, i forbindelse med beslutningen sagde, at SAS først venter, at flytrafikken kommer tilbage til niveauet før coronakrisen i 2022. Hvis han får ret, så bliver krisen mere langvarig og dyrere end forudsat af de fleste politikere og økonomer.

## Mange fly bliver på jorden

SAS er Københavns Lufthavns største kunde, med en andel af trafikken på 34 pro-

cent. Norwegian er næststørste kunde med en trafikandel på 17 procent, begge tal i 2019. Efter nedlukningen er det samlede passagerantal i lufthavnen faldet med 98 procent, så det kan kun vokse.

SAS ventes at genoptage en del flyvninger, så snart politikerne genåbner grænserne i Danmark og i de lande, hvor kunderne ønsker at lande.

Det er mere usikkert, hvad der sker med Norwegian – om selskabet overlever og i givet fald med hvilke ruter. I den retningsplan, som blev offentliggjort mandag, peges på flere muligheder, men den centrale er, at der kun flyves i Norge i resten af 2020, og at næsten alle fly bliver på jorden frem til april næste år.

## Alle flyver mindre

Det kan naturligvis gå bedre, men Norwegian er enig med SAS i, at aktiviteten ikke bliver normal før i 2022. Budskabet fra de to største kunder vil Københavns Lufthavn helt givet tage alvorligt.

Mulighederne for at tiltrække andre luftfartsselskaber med ny trafik er i reali-

teten nul. Tværtimod. Københavns Lufthavn må forvente, at andre af de nuværende kunder også flyver mindre under coronakrisen.

Københavns Lufthavn har i mange år præsteret en flot vækst, ikke mindst i antallet af nye direkte internationale ruter.

Nu er investeringerne stort set sat i bero som led i en samlet besparelse på omkring en milliard kroner, og det vil kunne mærkes hos leverandører og byggefirmaer. Samme spareøvelse er i gang i alle virksomheder, som er afhængige af aktivitetsniveauet i lufthavnen, så den negative på-

virkning af bidraget til Københavns – og Danmarks – vækst er større.

Samlet set er Københavns Lufthavn den

største private arbejdsplads i København. Lufthavnen har selv 2.600 ansatte, men i butikkerne, luftfartsselskaberne og handlingselskaberne er der ansat yderligere mellem 22.000 og 23.000, så i alt er der tæt på at være 25.000 arbejdspladser. Kun en arbejdsplads i København er større, og det er Københavns Kommune.

Men langt flere arbejdspladser er truet, for trafikken i lufthavnen har som sagt stor betydning for hele oplevelsesindustrien i København og indirekte for turismen i hele landet, fordi byen er afsat for besøg andre steder i Danmark.

Krydstogtskibene har fået en særlig plads i Københavns havn, og passagererne bruger lufthavnen, når de skal ud og hjem, med særlig service i lufthavnen. Det er en synergi mellem havn og lufthavn, som også genererer omsætning til byens handlende. Krydstogtskibene er lagt op, og de må regne med en længere indkørsperiode, før der igen er normal drift. Det kan lufthavnen kun vente på.

Hjælpepakkerne har hjulpet Københavns Lufthavn, bare ikke med flere pas-

sagerer. Antallet af forretningsrejsende bestemmes af konjunkturerne, og de er ikke gode.

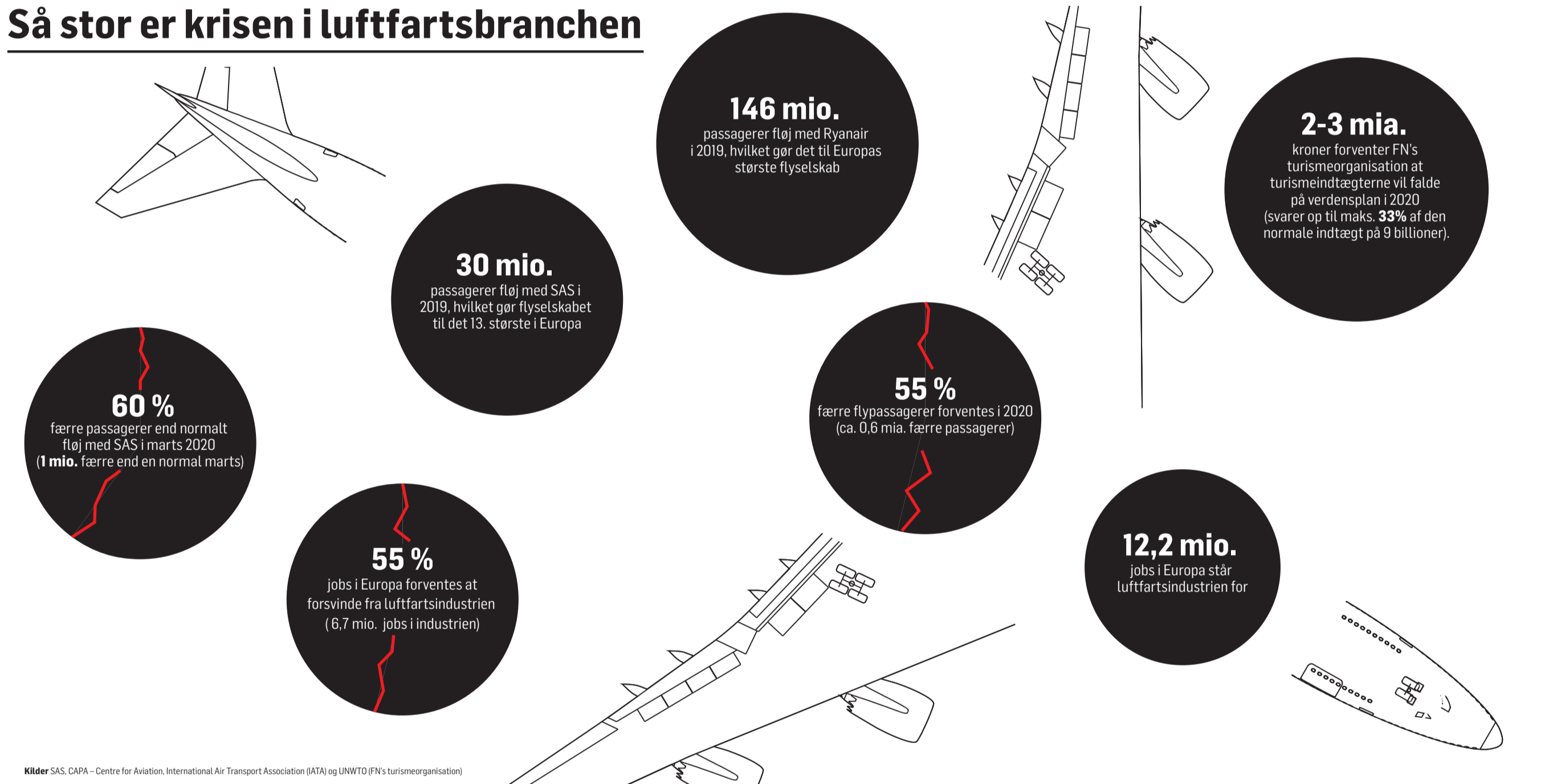
## Forslag: sæt momsen ned

De påvirker også turismen negativt. Men som brancheorganisationen Horesta foreslår, så kan politikerne som langsigtet løsning vælge at gøre danske hoteller og restauranter mere konkurrencedygtige ved at differentiere (nedsætte) momsen til samme niveau som vore nabolande i denne sektor. Der bliver brug for arbejdspladserne, når ledigheden for alvor begynder at stige til efteråret.

Bundlinjen er, at flyselskabernes kriser ikke kun svækker København Lufthavn, men hele oplevelsesindustrien i byen. Der kan blive behov for at hjælpe lufthavnen, men det vigtigste er, at SAS som største kunde overlever med den nødvendige støtte, og at oplevelsesindustrien får bedre vilkår for at tiltrække turister, som bruger lufthavnen. Det vil gavne væksten i København og hele Danmark.

leif.b.falleesen@pol.dk

## Så stor er krisen i luftfartsbranchen



## Flykrisen kulminerer ikke...

### Fortsat fra forsiden

»Det siger sig selv, at når selskaberne ikke kan få fyldt sæderne op. Og når der ikke er nogle steder at flyve hen, så er der kun prisen at skrue på, også for lavprisselskaberne«, siger aktie-analysechef i Sydbank, Jacob Pedersen, der forventer kraftige prisstigninger på den korte bane. Men dybden af den økonomiske verdenskrise kommer til at afgøre, hvor mange flyselskaber, der overlever og hvor hurtigt, de får kræfterne tilbage.

Uanset krisens længde og omfang, må flyselskaberne for altid vinkel farvel til en stor del af deres erhvervs-kunder, mener eksperterne.

»Med coronakrisen har virksomhederne for alvor fundet ud af, hvis effektivt og billigt det er, at holde videomøder, så de kommer ikke tilbage i flysæderne i samme omfang som tidligere«, siger Jacob Pedersen.

Og der er endnu en ubekendt, når det gælder krisen i luftfarten: Klimaet. Det er ikke nok af selskaberne får styr på økonomien. De skal også være i stand til indrette sig efter skrappe nationale og internationale klimakrav de kommende år, for det er en dyr og bunden opgave, og en forventning hos kunderne, understreger Michael Svane.

I det, der kan blive en model for andre lande, ikke mindst Danmark, har den østrigske regering netop krævet, at det nationale flyselskab Austrian Airlines skal gøre en større indsats for grøn omstilling, hvis den skal opnå støtte fra staten.

### Statslig eller lavpris

Hvilke flyselskaber – eller måske rettere hvilke typer af flyselskaber – der kommer mest forslåede gennem de svære år, er desuden et åbent spørgsmål. Der kan blive vendt op og ned på markedet.

»Hvis vi i begyndelsen vil opleve, at flyselskaberne skal flyve med færre passagerer, eksempelvis med blokerede midtersæder, er det mest en trussel for lavprisselskaberne, fordi deres forretningsmodel bygger på høj belægning og fyldte fly«, siger Flemming Lundberg Poulsen, der driver branchesitet FinalCall.travel og følger luftfartsbranchen tæt.

Også han er overbevist om, at krisen vil betyde en kraftig reduktion af flyruter og afgang ind og ud af København. Og at ruter, der i forvejen var urentable nu bliver skåret helt væk.

»Eksempelvis er det nok slut med 23 daglige afgang fra København til London«, siger Flemming Lundberg Poulsen.

Han mener dog stadig, at der kan være fornuft i at tilbyde billige flyrejser, når sel-

skaberne igen får lov at lade flyene lette.

»Jeg ved godt, at flybranchen allerede nu spår om højere priser, men jeg tror tværtimod, vi kommer til at se knaldtilbud og lokkepriser, for det er sådan markedet fungerer. Især hos lavprisselskaberne, hvis forretningsmodel i forvejen er baseret på det«, siger han:

**Vi skal vænne os til en verden med færre flyselskaber, færre flyafgange, færre ruter og ikke mindst, færre billige billetter**  
**Michael Svane, Dansk Industri**

Michael Svane fra DI Transport mener ikke man kan afskrive lavprisselskaber som RyanAir og EasyJet, men siger:

»Jeg tror, at vi bevæger os ind i en tid, hvor den europæiske luftfartshimmel igen bliver domineret af store, ikoniske, statsjede kongeflyselskaber som Luft-

denne svære periode. Og det er, vel at mærke, penge, de selv har tjent. De kan jo håbe på, at der snart bliver fundet en coronakur, der kan aflive noget af frygten og bane vejen for mere normale tilstande«, siger han og tilføjer:

»Men bliver denne besynderlige kriser langvarig, så slipper pengene op, og så taber lavprisselskaberne til de statsjede kæmper, der kan blive ved med at trække penge ud af statskasserne.«

Og det er ikke småpenge der bliver trukket ud af statskasserne. Den franske regering har lovet 52 milliarder kroner i lån til flykoalitionen Air France-KLM, som også er blevet tilbudt lån fra den hollandske regering på mellem 15-30 milliarder kroner.

Det hollandske lån er dog blandt andet bundet op på betingelser om, at der ikke må udbetales afkast til ejerne, og at de højtlønnede ansatte skal gå ned i løn.

Så sent som i går kom det frem at den tyske gigant Lufthansa er tæt på at lande en statslig støttepakke af dimensioner.

Michael Svane fra DI Transport mener ikke man kan afskrive lavprisselskaber som RyanAir og EasyJet, men siger:

»Jeg tror, at vi bevæger os ind i en tid, hvor den europæiske luftfartshimmel igen bliver domineret af store, ikoniske, statsjede kongeflyselskaber som Luft-

hansa, British Airways og KLM; selskaber, der bliver båret gennem krisen af massive stats-støttepakker«, siger Michael Svane.

Den svenske SAS-direktør Rickard Gustafson lægger ikke skjul på, at der er behov for betydelig statslig førstehjælp, hvis SAS skal klare skærene.

»Jeg tror på, at vi kommer til at se en stærk og livskraftig luftfart igen, hvor folk har brug for at rejse ud og opleve verden. Men det kommer til at tage tid. Vi forventer en markant nedgang i efterspørgslen på flyrejser de kommende år, og derfor har vi brug for at omstille os til den nye virkelighed«, siger han til Politiken.

Kan du forstå, at der er nogen, der mener, at I spekulerer i at få en hjælpepakke mere?

»Det har intet med det at gøre. SAS er ligesom de fleste andre flyselskaber rundt om i verden i en situation, hvor vi kæmper for vores eksistens og overlevelse. I den proces har vi brug for hjælp til at stå de svære år igennem«, siger Rickard Gustafson, der først i 2022 forventer en økonomisk virkelighed, der kan sammenlignes med tiden, før corona ramte verden.

### Travl lufthavn skaber vækst

Når staterne synes villige til at gå langt for at redde de nationale flyselskaber, er det ikke mindst fordi, en travl lufthavn er en vækstmotor for både byer og hele lande.

Den helt store opgave for den danske regering bliver at bevare forbindelsen mellem Danmark og resten af verden, mener professor Ian Goldin fra Oxford University.

»Det ville være en økonomisk katastrofe, hvis resten af verden skulle mellemlande i London eller Frankfurt, hver gang de skal handle med danskerne. Det ville ganske enkelt betyde, at det ville blive mere besværligt, mere tidskrævende og dermed dyrere at handle med Danmark«, siger han.

Derfor ligger der, ifølge professoren, en stor opgave både hos den danske og den svenske regering i at bevare forbindelserne til resten af Europa og resten af verden. Og især til de nye markeder i Asien, USA og Sydamerika.

»Jeg tror, vi kommer til at se en flyindustri, som skal bruge enorme kræfter på at omstille sig«, siger Ian Goldin.

SAS og Norwegian er ikke kun de to største selskaber i Skandinavien, de er også størst i Københavns Lufthavn. Og når de skandinaviske kæmper får problemer, påvirker det luftfartens betjening af hele det danske samfund, erhvervsliv og borgere, understreger Michael Svane, der vurderer, at dansk luftfart vil være kriseramt helt frem til 2023. Måske længere.

michael.olsen@pol.dk