

# Scenarier for Dansk Luftfart 2015

Af *Mette Bøgelund, COWI A/S og Annette Christensen, Transport- og Energiministeriet*

## 1. Introduktion

Luftfarten har gennem årtier fået stadig større betydning for det danske samfund og for den enkelte dansker. Dansk luftfart har undergået store ændringer, og meget tyder på at ændringerne kan blive endnu større de næste 10 år.

Globaliseringen betyder en yderligere åbning af verden, som giver Danmark nye muligheder. En række forudsætninger skal være opfyldt, for at Danmark kan udnytte de muligheder, globaliseringen giver. En af forudsætninger er, at danskerne har adgang til hurtig og billig transport til andre lande, uanset om det er til de øvrige EU-lande, den anden side af Atlanten eller vækstøkonomierne i Sydøstasien.

Danskerne har i sammenligning med de fleste andre lande betydeligt bedre muligheder for at flyve direkte til en lang række internationale destinationer. Det skyldes i høj grad Københavns Lufthavns status som knudepunkt for blandt andet SAS' ruter til og fra Nordeuropa/Østersøregionen. Det betyder, at Danmark i dag er et af de lande i Europa, der har flest internationale flyforbindelser i forhold til befolkningsunderlaget.

Det er imidlertid ingen selvfølge, at danskerne også fremover vil have mange flyforbindelser at vælge imellem. I de senere år har vilkårene for luftfarten ændret sig radikalt, blandt andet som følge af liberaliseringen af luftfarten, den øgede konkurrence, fremvæksten af lavprisselskaber og de tragiske begivenheder den 11. september 2001. Denne udvikling har haft mærkbare konsekvenser for luftfartserhvervet.

Liberaliseringen af luftfarten i EU har været årsagen til etableringen af nye lavprisselskaber, der med et andet omkostningsniveau og en anden rutestruktur, har skærpet konkurrencen på luftfartsmarkedet. Gamle flyselskaber lukker og nye vokser frem i disse år, ruter bliver nedlagt og andre opstår. Mange af de gamle flyselskaber er under pres i de fleste lande, og lufthavnene er i hård konkurrence om at tiltrække nye ruter og passagerer.

Udviklingen i de seneste to år tyder dog på, at dansk luftfart kan være på vej op igen efter flere års lavvækst. Men sektoren er også følsom, og sektoren er meget turbulent. Dynamikken og konkurrencen er således stor i disse år. Det er ingen selvfølge, at Danmark også om 10 år har de gode flyforbindelser, vi kender i dag, og som mange betragter som noget helt selvfølgeligt. Det er heller ikke givet, at dansk luftfart vil få den samme fremgang som luftfarten i andre lande tæt på os. Der er nødvendigt med en aktiv og helhedsorienteret indsats, hvis der skal sikres optimale vilkår for dansk luftfart. Erhvervet skal udvikle og forny sig, og de forskellige myndigheder skal bidrage til at sikre gode rammevilkår for erhvervet. Der er behov for en løbende indsats og fokus på en række områder.

På den baggrund har Transport- og Energiministeriet udarbejdet en omfattende analyse af udviklingen i dansk luftfart i de næste 10 år under overskriften ”Dansk Luftfart 2015 – Muligheder og udfordringer”. Formålet er at skabe et solidt grundlag for en debat om fremtidens luftfart i Danmark, og samtidig pege på, hvilke initiativer der kan bidrage til at skabe de rigtige rammer for, at dansk luftfart kan udvikle sig på en sund og bæredygtig måde.

Som led i denne analyse har Transport- og Energiministeriet bedt COWI om at udarbejde og analysere et antal scenarier for udviklingen i dansk luftfart. Disse scenarier afdækker et sandsynligt udfaldsrum for udviklingen i dansk luftfart i de næste 10 år.

## **2. Baggrund for scenarier**

Ved opstillingen af scenarier er der indledningsvist taget udgangspunkt i fortsat økonomisk vækst og globalisering. Dernæst er der – baseret på eksisterende kilder – udvalgt en række øvrige megatrends, som kommer til at påvirke og få betydning for det danske samfund generelt, og luftfarten i særdeleshed. Der er fire megatrends, der vurderes, at få særlig betydning for udviklingen i dansk luftfart, nemlig ”Nye forbrugertrends”, ”Informationsteknologiens æra”, ”Det globale erhvervsliv” og ”Viden – det vigtigste råstof”.

*Nye forbrugstrends* omfatter en udvikling med øget vægt på følelser og livsstil samt på den personlige kreativitet og udfoldelse. For luftfarten vil der i et sådant samfund ske en tilpasning af produkterne til de individuelle behov mod selvbetjening, situationsorientering og en skræddersyning af produkterne. For flyselskaberne kan det f.eks. betyde behov for en differentieret flyflåde. For forbrugerne bliver tid fortsat relativt vigtigere end penge, hvilket også stiller krav til en effektiv flytransport. Effektivitet er også afgørende for godstransporten, idet mange virksomheder går over til order-on-demand<sup>1</sup>.

I *Informationsteknologiens æra* spiller nye IT-produkter og markeder en afgørende rolle for indretningen af samfundet. Der udvikles mere fleksible organisationsformer og både konkurrence og værdikæde for varer ændres. For luftfarten betyder den teknologiske udvikling en effektivisering af rejsen for både passagerer og gods. Man vil også se, at passagererne kan arbejde videre (på telefon og computer) selvom de rejser med fly. Endelig vil den teknologiske udvikling give mulighed for øget brug af f.eks. videokonferencer med videre, hvilket kan virke modsat den generelle tendens til vækst i flytrafikken.

*Det globale erhvervsliv* omfatter en verden med stadig mindskede afstande, både rent fysisk og som det rent faktisk opleves af mennesker. Dette indebærer en hårdere global konkurrence, mindsket betydning af lokalisering af produktionsapparat og dermed en global organisering af produktionen. I Europa betyder det – sammen med udvidelsen af EU – at Europa skal ses som

---

<sup>1</sup> En samarbejdsform, hvor varen først produceres, når den er bestilt. Dette reducerer omkostningerne ved f.eks. lager væsentligt, men stiller øgede krav til en effektiv produktion og transport.

ét integreret marked. Flytransport spiller en væsentlig rolle for det globale erhvervsliv, som er afhængig af effektiv kommunikation og transport.

*Viden - det vigtigste råstof* indebærer et stigende element af viden i produkter og ydelser, fokus på menneskelige ressourcer og især fokus på forskning og udvikling, innovation og kreativitet. For luftfarten betyder dette et stigende behov for transport af viden – mennesker – samt et øget behov for det personlige møde. Et andet aspekt af relevans for flytransport er, at i og med at vidensindholdet i produkter konstant øges, så forkortes deres levetid også. Dette giver øget behov for godstransport (med fly).

De beskrevne megatrends påvirker i væsentlig grad omfanget af flytransport, men også i nogen grad strukturen i luftfarten, f.eks. typer, størrelse og placering af aktører og udbuddet af forskellige luftfartsservices. Sidstnævnte påvirkes dog også af en række andre tendenser, som det er værd at fokusere på for at få et godt grundlag til at vurdere dansk luftfart i år 2015.

Mange netværksselskaber er ikke bæredygtige på kort sigt og flere heller ikke på langt sigt. Det gælder både i USA, hvor der i år 2005 er set flere betalingsstandsninger, og i Europa. Årsagen er, at netværksselskaberne er presset fra to sider. Dels fra punkt-til-punkt selskaberne, der på de trafikerede ruter tilbyder lave priser, og dels fra andre netværksselskaber, der forsøger at trække passagererne til deres egne knudepunkter. Netværksselskaberne tvinges derfor til at effektivisere og at drive de enkelte ruter lønsomt. De kan altså ikke i lige så høj grad som tidligere optimere hele nettet.

Der er en tendens til, at punkt-til-punkt selskaberne går ind i markeder for længere ruter, opbygger deres eget brand og opbygger ”baser” i centrale lufthavne (gerne mindre og billigere lufthavne). Hermed kan de komme til at ligne netværksselskaber i rutestruktur, men kun få adapterer netværksselskabernes ansvar for kunden på hele rejsen. Således har man som oftest to uafhængige billetter med det samme point-to-point selskab på en rute med en mellemlanding. Flere kilder nævner, at netværksselskabernes højere omkostningsniveau ikke alene skyldes netværket, men dette ansvar for kunden og deres omkostningsstruktur generelt (løn og aftaler i øvrigt). Fremover er det dermed sandsynligt, at man ikke i så høj grad som i dag taler om forskellige typer af selskaber, men hvor selskaberne udbyder en meget bred vifte af services til forskellig pris.

Med hensyn til flystørrelser ses der to udviklingsretninger. Airbus satser på store fly (A380) og Boeing satser omvendt på mindre og mere energiøkonomiske fly. Disse to tendenser stemmer fint overens med det stigende krav om kundetilpassede produkter (høj service/billig pris).

Hvor lufthavnene tidligere mere eller mindre har haft monopol på trafikken er der nu i stigende grad konkurrence mellem dem. Dels mellem de store knudepunkter i forskellige lande på transfertrafikken, og dels mellem de store og mindre lufthavne på trafikken til de

større destinationer. Denne udvikling forstærkes af den stigende trængsel (mangel på attraktive slots) i de større lufthavne.

Lufthavnenes konkurrenceevne, både direkte via omkostninger og indirekte via rammevilkår, er altså i stigende grad i fokus. Lufthavnene må leve op til brugernes krav om effektivisering og tilpasning af lufthavnsservices for at kunne klare sig i konkurrencen med nærliggende knudepunkter. Det drejer sig f.eks. om Stockholm, der har et stigende antal direkte ruter og derfor konkurrerer både om trafikken ud af Stockholm, som nu tager over København og om at blive et selvstændigt knudepunkt. Berlin er i gang med en udvidelse og øger derfor kapaciteten i de kommende år, hvilket også giver Københavns Lufthavn og dermed Danmark en ulempe i konkurrencen mellem regioner. Endelig er der de større lufthavne i Nordeuropa og f.eks. Holland, der til stadighed konkurrerer med Københavns Lufthavn om transfertrafikken.

Lufthavnene må derfor i højere grad end tidligere samarbejde med luftfartsselskaberne om en fælles strategi. Der vil formentlig også være en stigende tendens til, at lufthavnene benytter deres afgiftsstruktur til målrettet at forfølge deres vækststrategi. Dette ses blandt andet i Wiens lufthavn, som giver rabat på afgifterne ved nye ruter eller frekvenser som passer med deres strategi om at ekspandere mod øst. I øvrigt en strategi, der stemmer helt overens med strategien for det primære netværksselskab her, Austrian Airlines.

De identificerede megatrends og de generelle udviklingstendenser i luftfarten sætter rammerne for den mulige udvikling af dansk luftfart. Hvor dansk luftfart befinder sig i dette mulige udviklingsrum afhænger imidlertid af flere faktorer som samlet set kan karakteriseres som branchens konkurrenceevne i bred forstand.

Her spiller luftfartsselskaber og især lufthavne i Danmark naturligvis selv en afgørende rolle. For kun hvis de forstår at styrke deres konkurrenceevne i forhold til andre selskaber og lufthavne, kan dansk luftfart styrkes og udvikles i positiv retning.

Også rammevilkårene har betydning for erhvervets konkurrenceevne, og myndighederne spiller altså også en rolle i udviklingen af dansk luftfart. Det gælder både via de direkte omkostningsgenererende forhold som lovgivning og serviceydelser til luftfarten, men også mere generelle rammevilkår som f.eks. transportmuligheder til og fra lufthavnene.

For at afdække de mulige virkemidler er der gennemført studier af andre landes tiltag indenfor luftfart, og der er gennemført interviews i Østrig og Holland. Endelig er der gennemført en workshop med et bredt udsnit af aktører i dansk luftfart.

Virkemidlerne er mange, men de falder naturligt i to grupper. Disse to grupper påvirker luftfarten på forskellig vis og er samtidig uafhængige på den måde, at den ene gruppe af virkemidler kan være i spil uafhængigt af den anden. Sådanne underliggende kræfter – kaldet drivere – benyttes ofte ved opstilling af scenarier. Scenarierne defineres på basis af disse

drivere ved at sætte driverne i spil eller ude af spillet på forskellige niveauer i de forskellige scenarier. De to drivere for dansk luftfarts udvikling frem mod år 2015 er:

- 1 En konkurrencedygtig branche
- 2 Bedst mulige rammevilkår.

Ved opstilling af scenarierne er der varieret på styrken af de to drivere og undersøgt de mulige konsekvenser for dansk luftfart. Resultatet heraf er tre forskellige scenarier, der adskiller sig fra hinanden ved rækkevidden af dansk luftfart. Figuren nedenfor viser, hvordan de forskellige drivere er i spil i de tre scenarier, spændende fra det mest positive scenarium "Dansk luftfart med international rækkevidde" over "Dansk luftfart med europæisk rækkevidde" til det mest pessimistiske "Dansk luftfart med regional rækkevidde".

Figur 1 Kombination af drivere skaber forskellige scenarier

DANSK LUFTFART MED:	1. INTERNATIONAL RÆKKEVIDDE	2. EUROPÆISK RÆKKEVIDDE	3. REGIONAL RÆKKEVIDDE
1. KONKURRENCEDYGTIG BRANCHE	Ja	Delvist	Nej
2. BEDST MULIGE RAMMEVILKÅR	Ja	Ja	Nej

### 3. Scenarier for udviklingen i dansk luftfart

De tre scenarier adskiller sig navnlig fra hinanden ved antallet af direkte flyforbindelser til og fra de danske lufthavne. Der er også betydelige forskelle i, hvorledes de danske luftfartsselskaber klarer sig i konkurrencen med andres landes luftfartsselskaber.

I scenariet med international rækkevidde er der et stort antal både europæiske og interkontinentale flyforbindelser. Københavns Lufthavn er et stort internationalt knudepunkt, som tiltrækker et betydeligt antal transferpassagerer. Fra de regionale lufthavne oprettes også et stigende antal ruter til og fra europæiske destinationer, og der er ligeledes vækst i indenrigsflytrafikken.

I scenariet med europæisk rækkevidde er der et betydeligt antal forbindelser til en lang række europæiske destinationer, men der er færre interkontinentale forbindelser. Københavns Lufthavn er fortsat konkurrencedygtig i forhold til de omkringliggende lufthavne, men lufthavnens status som internationalt knudepunkt er svækket. Antallet af transferpassagerer forbliver dog højere end i f.eks. Oslo og Stockholm.

I scenariet med regional rækkevidde er dansk luftfart under pres. Københavns Lufthavn fungerer næsten udelukkende som nationalt knudepunkt, og antallet af internationale

destinationer er bestemt ud fra efterspørgslen fra de danske flyrejsende. Indenrigs-flytrafikken er i scenariet reduceret til trafik på ruterne mellem København og Bornholm, Færøerne og Grønland samt nogle få afgang til de resterende lufthavne.

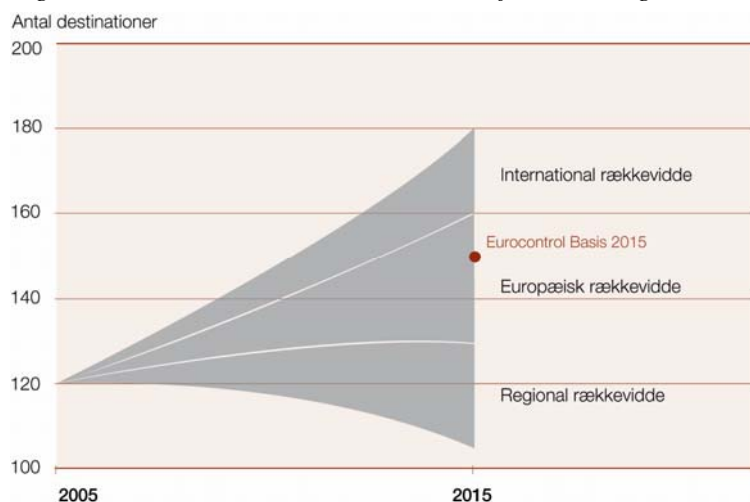
Scenariet med regional rækkevidde kan sammenlignes med situationen i Bruxelles Lufthavn efter lukningen af Sabena, hvor Bruxelles Lufthavn mistede en meget stor andel af sine transferpassagerer. Der er dog væsentlige forskelle på København og Bruxelles, herunder blandt andet fordi København geografisk set er et naturligt knudepunkt for trafikken til og fra Skandinavien.

Økonomisk vækst mv. gør, at dansk luftfart vil udvikle sig frem mod år 2015 – også selvom der ikke foretages væsentlige ændringer i rutestruktur og blandt aktørerne i luftfarten. Som grundlag for en sammenligning af scenarierne, er der derfor udarbejdet en basisfremskrivning, som er baseret på en langsigtsprognose fra Eurocontrol (som er den europæiske organisation for flyvekontrol), der kendetegner en såkaldt ”Business as usual” situation.

Eurocontrols langsigtsprognose B kendetegner en såkaldt ”Business as usual” situation, hvor der er middel vækst for befolkning og økonomi samtidig med, at det forudsættes, at der ikke sker afgørende strukturelle ændringer i luftfartsbranchen. I prognosen antages det dog, at der er en stigning i såvel brændstofudgifter som i omkostninger, der relaterer sig til støj og emissioner. Endelig er prognosen også baseret på en antagelse om, at de mindste og de største lufthavne, herunder Københavns Lufthavn, mister markedsandele til de mellemstore lufthavne, fordi der med tiden er grundlag for flere og flere direkte forbindelser fra de mindre byer.

Fra de danske lufthavne kan der i dag flyves til godt 120 forskellige destinationer, jf. figur 2. Hvis dansk luftfart udvikler sig ifølge Eurocontrols forventninger til udviklingen i dansk luftfart, vil der imidlertid i 2015 kunne flyves til ca. 150 forskellige destinationer.

Figur 2 Antal destinationer i 3 scenarier for udviklingen i dansk luftfart



Hvis dansk luftfart i 2015 får international rækkevidde, vil der kunne flyves til et sted mellem 160 og 180 forskellige destinationer. Det kan eksempelvis betyde, at der kommer direkte flyforbindelser fra København til Los Angeles, San Francisco og Miami.

I scenariet med europæisk rækkevidde kan der flyves til mellem 130 og 160 destinationer, heraf hovedparten europæiske. Der er færre interkontinentale destinationer og det indebærer, at mange rejsende til eksempelvis Asien og USA i stedet må rejse over Frankfurt, Amsterdam og London. Scenariet med europæisk rækkevidde har mange lighedspunkter med Eurocontrol basisfremskrivningen og illustrerer, hvorledes dansk luftfart kunne tænkes at udvikle sig, hvis der ikke aktivt arbejdes for at sikre en positiv udvikling.

Hvis dansk luftfart kun har regional rækkevidde indebærer det, at der kun vil kunne flyves til mellem 105 og 130 destinationer. Det vil betyde, at rejsende til forskellige europæiske destinationer vil skulle mellemlande for at nå deres endelige destination. Dertil kommer, at rejsende, der skal rejse til andre verdensdele, som regel vil skulle mellemlande mindst én gang og nogle gange to gange for at nå deres endelige destination.

#### 4. Konsekvenser i scenarierne

Ser man på prisen for at flyve i de tre scenarier, er der en klar sammenhæng med udbuddet af flytrafik. Der ventes således et fald i billetpriserne i scenarierne med international og europæisk rækkevidde, mens der ventes en stigning i scenariet med regional rækkevidde.

En positiv udvikling i dansk luftfart kan virke selvforstærkende. Antallet af destinationer og frekvenser afhænger af antallet af passagerer. En stigning i antallet af passagerer kan derfor øge antallet af frekvenser og antallet af destinationer. Højere frekvenser og flyvninger til flere destinationer vil tiltrække flere passagerer, hvilket igen kan være grundlag for hyppigere frekvenser og flere destinationer.

Der er stor forskel på antallet af passagerer i de tre scenarier. Hvis dansk luftfart får regional rækkevidde, kan antallet af passagerer komme helt ned på 18 mio. passagerer på årsplan, mens antallet af passagerer kan komme helt op på 40 mio. på årsplan, hvis dansk luftfart får international rækkevidde.

Beskæftigelsen i dansk luftfart øges, hvis der kommer flere passagerer, og beskæftigelsen reduceres, hvis der kommer færre passagerer. Effektiviseringer kan dog indebære en vis reduktion i antallet af ansatte.

I de tre scenarier er der også betydelige forskelle i, hvorledes de danske luftfartsselskaber klarer sig i konkurrencen med andres landes luftfartsselskaber. De danske luftfartsselskaber står relativt stærkt i scenariet med international rækkevidde, mens de står forholdsvis svagt i scenariet med regional rækkevidde.

Den væsentligste årsag til de forskellige udviklingsperspektiver i de tre scenarier er forskelle i det danske luftfartserhvervs evne til at sikre sin egen konkurrencedygtighed. Kun hvis luftfartsselskaber og lufthavne i Danmark formår at styrke deres konkurrenceevne i forhold til andre selskaber og lufthavne, kan dansk luftfart styrkes og udvikles i positiv retning.

Myndigheder mv. kan dog være med til at understøtte en positiv udvikling i luftfarten ved at sikre, at dansk luftfart har de bedst mulige rammebetingelser. Hvis dansk luftfart skal have international rækkevidde, kræver det således, at myndighederne gør brug af et bredt udvalg af virkemidler for at skabe de bedst mulige rammevilkår for luftfarten i Danmark.

I scenariet, hvor dansk luftfart har international rækkevidde, forudsættes det, at luftfartsselskaber og lufthavne med base i Danmark forstår at effektivisere samtidig med, at Københavns Lufthavn fastholdes som et internationalt knudepunkt. Samtidig gør myndighederne brug af et bredt udvalg af virkemidler for at skabe de bedst mulige rammevilkår for luftfarten i Danmark.

I scenariet, hvor dansk luftfart har europæisk rækkevidde, forudsættes det, at det danske luftfartserhverv er konkurrencedygtigt, men det lykkes dog ikke at fastholde Københavns Lufthavn som et stort internationalt knudepunkt. Samtidig forudsættes også i dette scenarie, at myndighederne gør brug af et bredt udvalg af virkemidler for at skabe de bedst mulige rammevilkår for luftfarten i Danmark.

I scenariet, hvor dansk luftfart har regional rækkevidde, forudsættes det, at det danske luftfartserhverv ikke er konkurrencedygtigt. Samtidig forudsættes, at luftfarten ikke understøttes af de bedst mulige rammevilkår.

Udviklingen i dansk luftfart kan også have betydning for Danmarks konkurrenceevne over for andre regioner i Europa, idet erhvervslivet generelt er afhængigt af lufttransport af enten



medarbejdere eller varer. Hvis dansk luftfart får international rækkevidde, vil der være en høj grad af mobilitet på luftfartsområdet, som kan bidrage til at give Danmark en konkurrencefordel over for andre regioner i Europa.

I scenariet med regional rækkevidde er der omvendt en reduktion i antallet af flyforbindelser til og fra de danske lufthavne. Konsekvensen af denne udvikling er, at danskerne får længere rejsetider ved udlandsrejser, at Danmark får sværere ved at tiltrække internationale virksomheder og turister, og at Danmarks konkurrenceevne i forhold til andre regioner i Europa svækkes. Samtidig reduceres antallet af indenrigsruter markant i dette scenario, hvilket også kan have konsekvenser for erhvervslivet, herunder i særdeleshed erhvervslivet i de områder, hvortil der tidligere har været en indenrigsrute.

Effekterne i de tre scenarier er opsummeret i tabel 1, der illustrerer udviklingen i antallet af destinationer, passagerer, billetpriser og beskæftigelsen i luftfartserhvervet i forhold til Eurocontrols basisscenario.

Tabel 1 Konsekvenser i tre scenarier for udviklingen i dansk luftfart

Navn	International rækkevidde	Europæisk rækkevidde	Regional rækkevidde
Antal destinationer	↑	-	↓
Antal passagerer	↑	-	↓
Billetpriser	↓	↓	↑
Antal beskæftigede i luftfartserhvervet	↑	-	↓

Som det fremgår, er der betydelig forskel i mulighederne for at flyve direkte til en lang række destinationer i de tre scenarier. Hvor gode muligheder, borgere og virksomheder i Danmark får for at tage del i globaliseringen, vil således afhænge af, hvorledes dansk luftfart udvikler sig i de kommende år.

## 5. Konklusion

Med udgangspunkt i analysen af de forskellige udviklingsscenarier er nedenstående luftfartspolitiske vision for dansk luftfart i 2015 formuleret:

### *Luftfartspolitisk vision*

Dansk luftfart har international rækkevidde. Der er mange direkte flyforbindelser, der giver borgere og virksomheder i Danmark gode muligheder for at deltage i globaliseringen. Samtidig har Danmark et internationalt konkurrencedygtigt luftfartserhverv på et fortsat højt sikkerhedsniveau.

Som nævnt ovenfor bestemmes udviklingen i dansk luftfart i høj grad af initiativer mv., som luftfartserhvervet selv iværksætter. De offentlige myndigheder kan imidlertid på en række områder understøtte en positiv udvikling i dansk luftfart ved at arbejde for, at luftfarten i Danmark har gode rammebetingelser.

Med udgangspunkt i den luftfartspolitiske vision er der opstillet 4 overordnede målsætninger for dansk luftfart i år 2015:

- Danskerne skal have direkte adgang til markant flere internationale destinationer over hele verden – med hyppige forbindelser til lave priser.
- Københavns Lufthavn skal være et internationalt knudepunkt for flytrafikken i hele Norden og Østersøregionen, og lufthavnen skal være med til at sikre fortsat vækst og dynamik i Øresundsregionen.
- Der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart.
- Dansk luftfart skal være sikker, og den danske luftfartssektor skal være innovativ og effektiv og tænke i nye løsninger vedrørende teknologi, miljø og energi.

Som led i strategien for udviklingen af dansk luftfart mod 2015 har Transport- og Energiministeriet identificeret 8 strategiske indsatsområder, der tilsammen udgør centrale rammebetingelser for luftfartssektoren i Danmark:

- Danmark arbejder for fælles internationale rammer, herunder i EU.
- Luftfartserhvervet har bedre økonomiske rammevilkår – blandt andet fordi der er færre administrative byrder.
- Der er en god og konstruktiv dialog mellem luftfartserhvervet og myndighederne. Omkostningerne til forskellige brugerbetalte myndigheds- og serviceydelse er holdt på et minimum. Samtidig er brugerne meget tilfredse med de ydelser, der leveres på luftfartsområdet.
- Der er et højt sikkerhedsniveau, og der er en fornuftig balance mellem initiativer på sikkerhedsområdet og de dertil knyttede omkostninger.
- Der er gode trafikforbindelser til de centrale lufthavne.
- Danmark støtter initiativer, der er rettet mod øget effektivitet og reduktion af trængsel i såvel lufthavne som i luften.
- Miljø- og energispørgsmål håndteres på bred international basis, og der er balance mellem hensynene til miljø, konkurrenceevne og beskæftigelse.
- Danmark har de bedst mulige luftfartsuddannelser.

Disse indsatsområder er nærmere beskrevet i rapporten ”Dansk luftfart 2015 – muligheder og udfordringer”.