

## Udlægning af baser – et skridt op ad værdikæden?

*Onsdag meddelte SAS, at de opretter baser i London og Malaga og et datterselskab i Irland. Fagbevægelsen ser det som et ræs mod bunden, men spørgsmålet er, om det er så skidt endda*

ANALYSE

Steen E. Navrbjerg

**Jysk-fynske mediers tillæg Danmark, 5. februar 2017**

Onsdag meddelte SAS, at de opretter baser i London og Malaga og et datterselskab i Irland. Dermed er SAS hoppet på samme vogn som for eksempel Ryanair, som også flyver fra og til København, men har base i Kaunas i Litauen. Fagbevægelsen ser dette som et "ræs mod bunden"; de multinationale selskaber søger hen, hvor arbejdskraften er billigst, og dermed presser de også løn og arbejdsvilkår i lande som Danmark.

Men spørgsmålet er, om det er den eneste måde af se det på. Nok kan fagbevægelsen principielt være imod en sådan regel-shopping, og der er ikke tvivl om, at mange medarbejdere i Københavns Lufthavn helst ønsker Ryanair og andre lavprisselskaber hen, hvor peberet gror, fordi løn- og arbejdsvilkår i disse selskaber er ringere end for eksempel hos SAS. Men samtidig ved især de medarbejdere, der arbejder på jorden, at lavprisselskaberne hjælper til at styrke Københavns Lufthavn, som samlet beskæftiger 22.000 personer, betjener 29 millioner passagerer og har et af landets største shopping centre. Der er nemlig betydelig konkurrence mellem lande og lufthavne, og den enkelte lufthavn, og dermed også politikere og ansatte, har en interesse i at blive internationalt knudepunkt for lufttrafik i regionen. Jo flere selskaber, der har ruter til og fra en given lufthavn, jo nemmere er det at sikre, at denne lufthavn bliver et vigtigt knudepunkt. Og bliver man et knudepunkt for også de store ruter over Atlanten og til Sydøstasien, kan lufthavnen tjene mange penge, og der skabes mange arbejdspladser. Københavns Lufthavn er et afgørende knudepunkt for SAS og dermed deres alliancepartnere, men i stigende grad også for lavprisselskaber som Norwegian og Ryanair

Som udgangspunkt har forestillingen været, at hvis ikke selskaberne har baser i Danmark, kan de ikke flyve tidlige morgenflyvninger ud af Danmark eller sene aftenflyvninger til Danmark, og hvis mange selskaber vælger at flytte baser, kan Københavns Lufthavns førende position som stadigt voksende knudepunkt i Norden blive truet. Ryanair har imidlertid vist, at det godt kan lade sig

gøre at have baser andre steder og alligevel flyve tidligt ud og sent ind til København. Ryanair er vokset til at være det tredjestørste selskab i Københavns Lufthavn med knap to millioner passagerer om året.

Dermed tegner der sig et grundlæggende dilemma for fagbevægelsen i særdeleshed, men på sigt også for danske interesser: På den ene side er der en betydelig interesse i at bevare og helst også udvide Københavns Lufthavns rolle som afgørende knudepunkt for lufttrafik i Norden, fordi det giver arbejdspladser. På den anden side synes dette også at have en pris, for alt tyder på, at konkurrencen indenfor luftfartsbranchen kun bliver mere intensiveret, og det samme gør kreativiteten, når der skal findes løsninger til at levere det billigst mulige produkt til kunderne. Stadig flere lavprisselskaber kommer ind på det danske marked med alternative selskabskonstruktioner.

Et muligt udkomme af denne udvikling kan være, hvad man også ser i andre brancher: En international arbejdsdeling, hvor en række (ofte mindre stedbundne) funktioner, som i visse lande med bestemte løn og arbejdsvilkår ikke mere er rentable, outsources, mens andre (ofte stedbundne og/eller højere kvalificerede) funktioner fastholdes i værtslandet. I tilfældet Københavns Lufthavn kunne scenariet om nogle år meget vel være, at mange tidligere dansk-baserede fly betjenes af personale med baser i andre lande, mens bagagehåndtering, service-ring af fly, security etc. betjenes af dansk baseret personale. Alene i security arbejder i Københavns Lufthavn cirka 1000 personer, og vokser lufthavnen som knudepunkt, kommer der også flere job på jorden inden for alle områder. Inden for andre brancher er det før set, at der indenfor et segment forsvinder arbejdsfunktioner, men at der så indenfor andre segmenter indenfor samme branche er opstået ny nicher, måske endda med bedre job; det så man i tekstil- og modebranchen, hvor der forsvandt produktionsjob i 1980'erne til først Sydeuropa og siden Østen, men hvor der i dag er mange ansat indenfor design og salg i Danmark.

Ønsker man fortsat dansk personale på flyene fra København, er det fra flere sider blevet fremhævet, at der er behov for en international regulering af konkurrenceforholdene. Det kan imidlertid have lange udsigter, og lykkes det ikke, kan det på sigt være slut med fly indregistreret i Danmark samt piloter og kabinepersonale herfra. Spørgsmålet er, om det nødvendigvis koster arbejdspladser. Det er før set indenfor en række brancher, at bestemte jobfunktioner forsvinder, men at branchen som helhed rykker op i værdikæden, at de ansatte er bedre uddannet og bestrider videnstunge job, og at branchen i nogle tilfælde beskæftiger flere personer under ordnede overenskomstforhold end før de rykkede op i værdikæden.

*FAOS*  
*06.02.17*