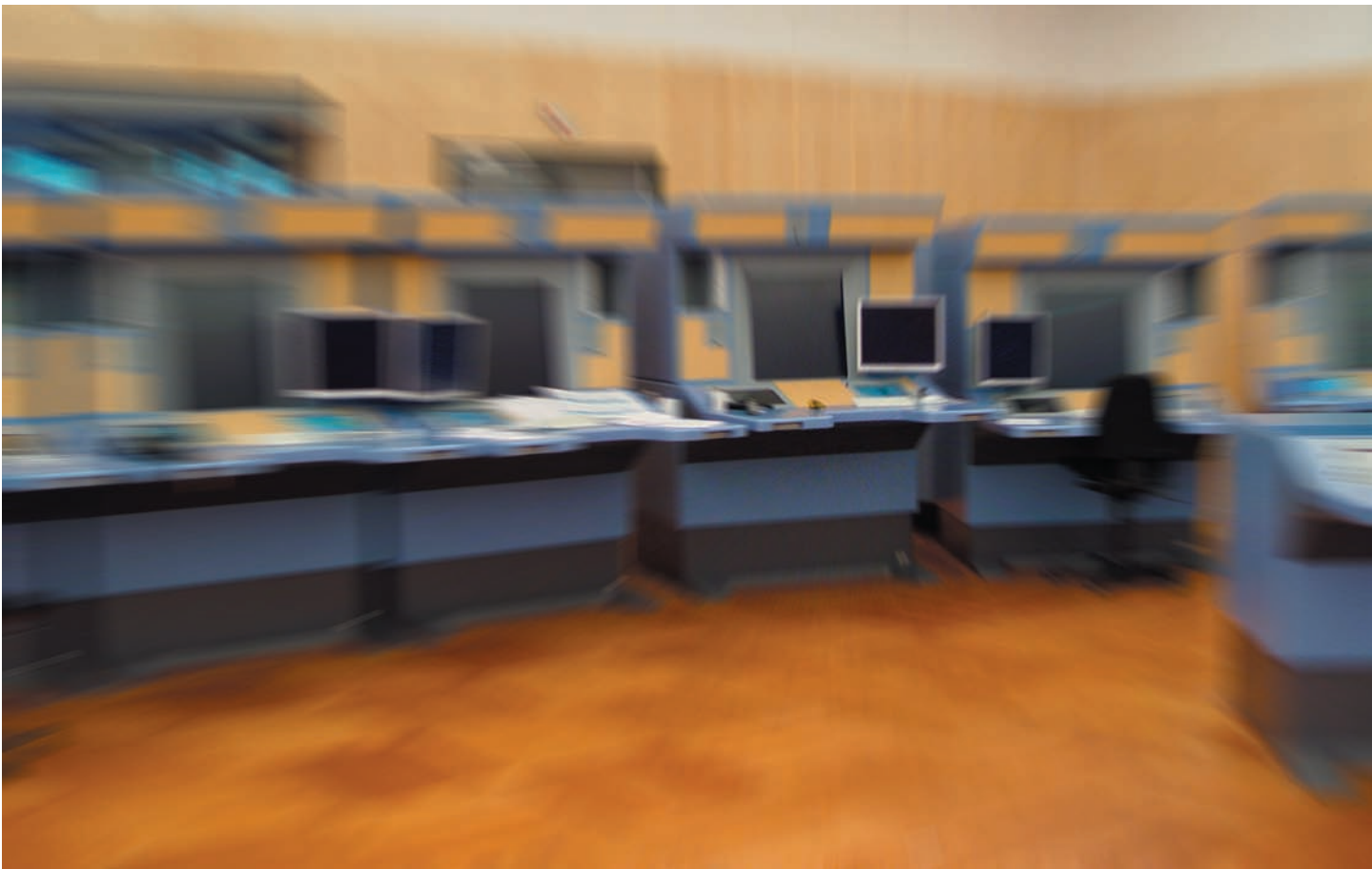


NAVI AIR

Flyvesikringstjenesten

Årsrapport 2005

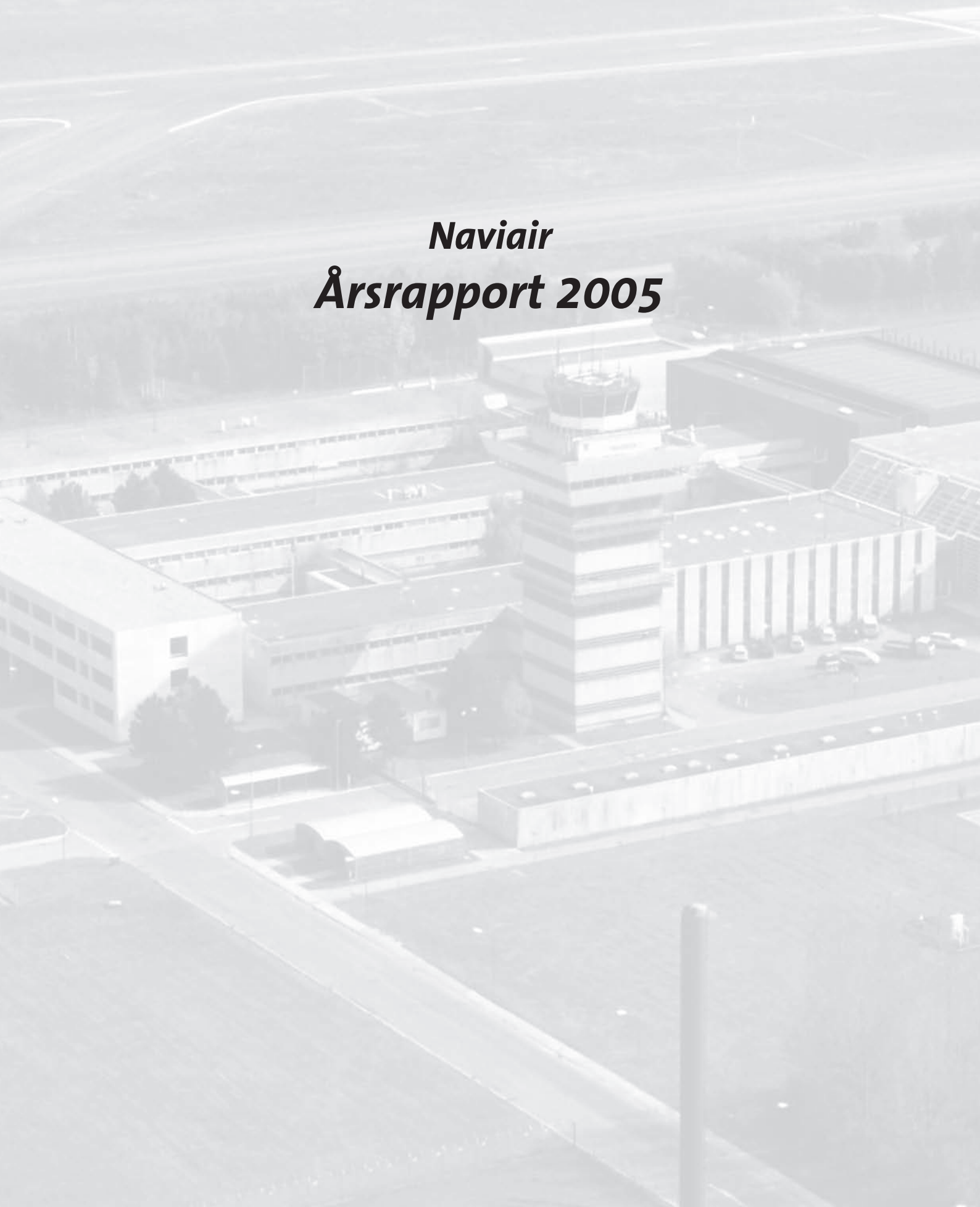


Air Navigation Services

Forsidefoto: Den kommende kontrolcentral i Naviairhuset, blok 5.

Årsrapport 2005

Naviair
Årsrapport 2005



Indholdsfortegnelse

Beretning 3

Målrapportering 6

Regnskab 14

Fremlæggelse & påtegning 19

Bilagsoversigt 21

Noter 22
Til resultatopgørelse og balance

Anlægsregnskab 26

Driftsregnskab 28
For Naviairs forretningsområder

Ressourceforbrug (Miljø) 36

Beretning

Naviair er en statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet.

Resultater i 2005

2005 var et udfordrende år for Naviair.

Det var positivt, at Naviair i 2004 kunne nedsætte en-route raten med 17,4% gældende også for 2005. Årsagen til denne ratenedsættelse var dels, at der ved ratefastsættelsen for 2004 var medtaget en underdækning fra 2002, at trafikstigningen i 2004 blev højere end forventet, samt at der i raten for 2005 indgik en overdækning fra 2003.

I modsætning til vores forventning om en fortsat trafikvækst i 2005 fik vi en trafikstagnation. For så vidt angår Københavns Lufthavn ligefrem en trafiknedgang. En udvikling, hvorved vi kom til at adskille os fra flertallet af europæiske lande.

Årsagen skal dels søges i ændret beflyvningsmønster udenom dansk luftrum, og dels i SAS' situation med reduktion i flyflåden og højere passagerbelægning på de enkelte fly. Det ændrede beflyvningsmønster skyldes bl.a. en større kapacitet i hhv. engelsk og østeuropæisk luftrum, hvilket har medført mulighed for direkte flyvninger udenom dansk luftrum. Desuden ses en tendens til, at SAS flyver direkte på destinationerne fra Sverige, uden transit i København.

Vi havde til gengæld en tilfredsstillende situation, både for så vidt angår sikkerhed og kapacitet (højt sikkerhedsniveau og ingen forsinkelser).

På produktivitetssiden er resultaterne naturligt præget af den manglende vækst i trafikken, idet det bemærkes, at vi af hensyn til en sikker implementering af CASIMO programmet i 2007/2008 har valgt at fastholde antallet af flyveledere. Dette på baggrund af erfaringer med implementering af et tilsvarende system i Sverige. Antallet af flyveledere er endvidere valgt fastholdt, idet prognoserne forudsiger en vækst i trafikken og fordi mangel på flyveledere er kritisk for virksomheden pga. den ensidige rekrutteringskilde. Mangel på flyveledere vil medføre forsinkelser og øget risiko for sikkerheden.

De to strategiske projekter NUAC og SKÅNE er blevet re-defineret i lyset af de kommende års implementering af Single European Sky og samlet i et program – NUAC programmet.

Der er ved årets udgang etableret en nordisk flyvelederskole i Malmö, ejet af Avinor i Norge, Luftfartsverket i Sverige og Naviair. Skolen har fået navnet 'Entry Point North'.

Med henblik på at effektivisere og modernisere driften af virksomheden blev der i 2004 igangsat et større ledelsesudviklingsprojekt kaldet 'Ét samlet Naviair'. Dette projekt er med succes afsluttet i 2005.

Vi har gennemført en ressourceoptilpasning (20 årsværk) samt outsourcing af reception og bygningsvedligehold.

I forbindelse med udarbejdelsen af Finanslovsforslag for 2006 har Naviair i 2005 brugt betydelige ressourcer idet Naviair i 2006 er med i forsøgsordningen om omkostningsbaserede bevillinger.

Naviairs opgaver

Naviairs opgave er at levere lufttrafiktjeneste. Lufttrafiktjenesten omfatter områdekontrolltjeneste i dansk luftrum - de såkaldte en-route tjenester. Desuden leverer Naviair indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste for afgående og ankomende fly til lufthavnene København, Roskilde, Billund, Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Bornholm. Derudover ydes der informations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum samt området omkring Færøerne. Endvidere koordinerer Naviair eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland.

Naviair ejer og vedligeholder Air Traffic Management (ATM)- og Communication, Navigation og Surveillance (CNS)-udstyr. ATM- og CNS-udstyr er flyvekontrollsystemer, omfattende avancerede databehandlingsystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyr mv.) og tale- og datakommunikationsfaciliteter.

Herudover leverer Naviair teknisk vedligehold til eksterne kunder.

Naviair uddannede i 2005 selv alt operativt personale – med flyvelederuddannelsen som den primære. Fra 2006 foregår grunduddannelsen af flyveledere fra den fælles nordiske skole "Entry Point North".

Naviairs mission og vision

Mission:

Naviair udvikler og leverer sikre og effektive ydelser til luftfarten.

Vision:

Vores vision er at være blandt de bedste ATM Service Providers i Europa.

Vi vil sikre en fortsat udvikling og en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere ved at indgå internationale alliancer.

Vi vil realisere vores vision og mål gennem målrettet medarbejderudvikling og løbende forbedring og standardisering.

Værdier:

Vores værdigrundlag bygger primært på 5 udvalgte værdier, der til stadighed skal styrkes:

- Vi er kundeorienterede
- Vi er forandringsparate
- Vi er ansvarlige
- Vi er samarbejdsorienterede
- Vi er effektive

Såvel mission som vision tager udgangspunkt i Transport- og Energiministeriets overordnede koncernstrategi: Transport og energi skaber værdi.

Bevillingerne er blevet omlagt fra det traditionelle udgiftsbaserede bevillingssystem til omkostningsbaserede bevillinger.

Endelig har vi igangsat et stort IT-effektiviseringsprojekt på det administrative område – NaviGate.

Det økonomiske resultat i 2005

Driftsregnskabet for 2005 udviser et resultat før N+2 på -21,7 mio. kr., mod et budgetteret resultat på -11,9 mio. kr. Når der korrigeres for overdækning på 15,5 mio. kr. fra 2003 bliver årets resultat på -6,2 mio. kr. I betragtning af at der i 2005 blev gennemført en ressourceoptilpasning, samt heraf følgende ekstraordinære hensættelser¹⁾ til rådighedsløn på 15,3 mio. kr., må resultatet vurderes som tilfredsstillende.

Naviairs likviditetsgrad er på 1,04% og viser, at de samlede omsætningsaktiver er større end den kortfristede gæld. Dette betyder, at Naviair kan betale sine løbende forpligtelser. Finansieringsgraden er på 0,97%, hvilket viser, at den samlede egenkapital overstiger anlægsaktiverens værdi, hvilket betyder, at finansieringen af anlægsaktiverne hovedsagelig er sket ved hjælp af egenfinansiering.

I 2005 var 97,7 pct., af Naviairs virksomhedsområde fuldt finansieret af luftfartens brugere. De resterende 2,3 pct. vedrører den bevillingsfinansierede del af Lufttrafiktjenesten i Grønland.

Enkelte poster i Naviairs regnskab er fastsat kalkulatorisk og har - i lighed med tidligere år - ikke været bogført.

Grundet ændringen af regnskabsprincip i 2004 arbejder Naviair også i 2005 med ikke mindre end tre forskellige regnskabsresultater:

1. Omkostningsbaseret, incl. kalkulatoriske poster (-21,7 mio. kr. jf. tabel 1 og driftsregnskab bilag 3)
2. Omkostningsbaseret, excl. kalkulatoriske poster (-21,5 mio. kr. jf. tabel 2 – 5)
3. Bevillingsmæssigt resultat - Udgiftsbaseret (lig SKS-regnskabet og bevillingsafregningen) (-39,9 mio. kr. jf. tabel 2, 5, 7 og omregningstabel i bilag 3)

Tabel 1: Oversigt over Naviairs driftsresultat (mio. kr.)

Indtægter	737,5
Udgifter	759,2
Årets driftsresultat	-21,7
N+2	15,5
Årets resultat efter N+2	-6,2

Note: Tabellen viser Naviairs drift ekskl. Anlæg, dvs. hovedkonto 28.33.01 og 28.33.03.

Tabel 2: Virksomhedens økonomiske hovedtal (mio. kr.)

	Regnskab 2005		
Ordinære driftsindtægter (ekskl. Bevillinger)	718,7		
Ordinære driftsomkostninger	713,6		
Heraf personaleomkostninger	415,2		
Andre driftsposter, netto	0,0		
Finansielleposter, netto	26,6		
Ekstraordinære poster, netto	0,0		
Årets resultat (ekskl. bevillinger)	-21,5		
	Driftsbevilling-/Statsvirksomhed		
Hovedkonto	28.33.01	28.33.03	Anlægsbevilling
Indtægter	688,6	31,2	28.33.02
Udgifter	592,5	36,9	0,0
Årets nettoudgifter (ekskl. bevillinger)	-96,1	5,8	182,1
Bevilling (nettotal) inkl. TB	-147,8	17,6	210,6
Årets overskud	-51,7	11,8	28,5
Beholdning primo 2005	34,4	-2,7	89,1
Til videreførelse	-17,3	9,1	117,6

¹⁾ Udover de ekstraordinære hensættelser på 15,3 mio. kr. er der tale om ordinære hensættelser på 6,4 mio. kr. Som det fremgår af balancen, er det totale beløb til hensættelser således 21,7 mio. kr., jfr. desuden regnskabets note 11.

Status pr. 31.12.2005 (mio. kr.)

Anlægsaktiver i alt	715,2
- Heraf immaterielle anlægsaktiver	10,9
- Heraf materielle anlægsaktiver	704,3
Omsætningsaktiver i alt	163,9
Aktiver i alt	879,1
Egenkapital	718,2
Hensatte forpligtelser	0,0
Øvrige forpligtelser	160,9
Passiver i alt	879,1

Bevillingsmæssigt resultat, se bilag 3.

Det regnskabsmæssige resultat på –6,2 mio. kr. er opgjort omkostningsbaseret, og incl. kalkulatoriske poster, da dette giver det mest dækkende og retvisende billede af Naviairs økonomi, og da det er i overensstemmelse med den måde, hvorpå raterne for Naviairs ydelser fastsættes. Driftsregnskabet opgjort efter disse principper er nærmere specificeret i bilag 3.

Opgjort omkostningsbaseret, men excl. kalkulatoriske poster og i øvrigt opstillet i overensstemmelse med Økonomistyrelsens vejledning om udarbejdelse af årsrapport, ser Naviairs driftsregnskab for 2005 og balance pr. 31/12 2005 ud som vist i Tabel 2 og "Status pr. 31.12.2005".

I takt med fuld gennemførelse af bevillingsreformen i staten vil Naviairs regnskab kunne harmoniseres med internationale regnskabsstandarder og opgørelsen af driftsresultater kan forenkles.

Forventninger til 2006

På baggrund af konsistente internationale prognoser forventer Naviair på sigt en stigning i trafiktallene, hvilket er grundlaget for en fortsat vækst.

Vi vil fortsætte med at udvikle Naviair i overensstemmelse med det koncept og de metodikker, der er introduceret i virksomheden i forbindelse med ledelsesudviklingsprojektet 'Ét samlet Naviair'.

Vi vil gennemføre NaviGate programmet med henblik på IT-understøttelse af alle væsentlige administrative processer, og dermed opnå en øget effektivisering.

Vi vil – i takt med at vi kommer tættere på idriftsættelsen af CASIMO programmet (nyt tårn og ny kontrolcentral) – intensivere arbejdet på dette område.

Vi vil sammen med vores svenske kolleger og i samspil med Statens Luftfartsvæsen og Transport- og Energiministeriets departement fortsætte arbejdet med NUAC programmet.

Endelig er COOPANS programmet igangsat i foråret 2006. COOPANS er et initiativ der vil standardisere kontrolcentralerne i Danmark, Irland og Sverige med henblik på fremtidig fælles vedligeholdelse og opgradering af udstyret i kontrolcentralerne (i alt fem). Dette program vil komme til at markere en radikal ændring i forhold til den metodik, der hidtil er fulgt i forbindelse med etablering og udskiftning af udstyr i kontrolcentraler i Europa.

Oversigt over hovedkonti

Der aflægges årsrapport for følgende hovedkonti:

- 28.33.01** Lufttrafiktjeneste, Danmark (Statsvirksomhed)
- 28.33.02** Investeringer vedrørende Lufttrafiktjeneste, Danmark (Anlægsbevilling)
- 28.33.03** Lufttrafiktjeneste, Grønland (Statsvirksomhed)

Målrapportering

Resultatkrav vedrørende KUNDEPERSPEKTIVET

Resultatkrav: Flyvesikkerhed

Ydelse af lufttrafiktjeneste i Danmark skal ske med høj og stigende flyvesikkerhed.

Hovedformålet er fastsat, fordi sikker trafikafvikling er en afgørende kvalitets/konkurrencefaktor for Naviair i relation til kunder og brugere.

Resultatkravet omfatter alle former for trafikafvikling: En-route (ACC), AACC (Tårn og indflyvningskontrol (Tower/Approach (TWR/APP)) samt kontraktområdet.

Antal hændelser

Antallet af hændelser vedr. near collision²⁾ (ACC, TWR/APP CPH og provinslufthavne), hvor Naviair har været direkte eller indirekte årsag til forløbet, skal i 2005 ligge under 20.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Antallet af hændelser vedr. near collision, hvor Naviair har været en direkte eller indirekte årsag til forløbet er for 2005 opgjort til 17.

Resultatkrav: Kapacitet

Kapaciteten i lufttrafiktjenesten skal svare til brugernes krav og forventninger.

Kapacitet som mål skal ses på baggrund af, at regularitet har vidtrækkende økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne.

Forsinkelser

Indenfor en-route trafikafvikling må den gennemsnitlige forsinkelse (Average delay) forårsaget af Naviair, højst udgøre 0,2 minut pr. flyvning. Average delay beregnes som samlet delay i forhold til samtlige operationer og opgøres hver måned (CFMU).

Årsstatus: Målet er opfyldt

I 2005 har den gennemsnitlige forsinkelse været 0,005 minut.

Kapacitetsudnyttelse

For trafikafvikling Tårn- og indflyvningskontrol (Tower /approach (TWR/APP)) Københavns Lufthavne A/S, Kastrup skal min. 98,5% af efterspørgselen (på 83 operationer, som er kapacitetsgrænsen, eller derunder) i tidsrummet 09.00 – 10.00 afvikles i dette tidsrum. Dage med dårligt vejr hhv. étbanesystem indgår ikke i beregningen. Kapacitetsudnyttelsen måles ved, at antal starter og landinger sættes i forhold til actual demand, som opgjort af CFMU.

Årsstatus: Målet er opfyldt

I 2005 har den gennemsnitlige udnyttelse været 98,9%.

²⁾ Near collisions er: Alvorlige hændelser, der alene i resultatet adskiller sig fra en ulykke (kategori A) samt større hændelser, hvor der har været en mulig fare for sammenstød mellem luftfartøjer eller med forhindringer (kategori B). Hændelser klassificeres i henhold til det af EUROCONTROL fastsatte regelsæt ESARR2 "Severity Classification Scheme".

Resultatkrav: Tilfredshed

Naviairs kunder og brugere skal være tilfredse med de ydelser, Naviair leverer.

Hovedformålet omfatter alle former for trafikafvikling og skal ses på baggrund af Naviairs vision om at være blandt de bedste lufttrafiktjenester i Europa, hvilket forudsætter at kunderne er tilfredse.

Brugertilfredshed

Der skal i foråret 2005 gennemføres en brugerundersøgelse blandt luftfartsselskaber og piloter. Den brugertilfredshed, der konstateres i denne undersøgelse, skal udgøre min. 90 pct, målt som den andel af brugerne, der er enten meget tilfredse eller tilfredse med Naviairs specifikke ydelser til brugergruppen. Ved opgørelsen ses bort fra evt. "ved ikke" besvarelser.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Brugerundersøgelsen for piloter er afsluttet. Den overordnede tilfredshed målt på funktionsområder viser en tilfredshed på 95 – 100 %.

En traditionel brugerundersøgelse blandt luftfartsselskaberne er i 2005 blevet erstattet af en omfattende konsultation af alle større, danske luftfartsselskaber, lufthavne, myndigheder og EU-kommissionen. Resultatet heraf viste en solid opbakning til Naviairs strategier, jfr. forklaringen i den uddybende analyse.

Resultatkrav: Miljøhensyn

Miljøhensyn skal bedst muligt tilgodeses med respekt af flyvesikkerheden.

Miljøberegninger

Fra 1. januar 2005 skal miljøkonsekvenserne af alle nye procedurer for trafikafviklingen i Københavns Lufthavn Kastrup beregnes ved anvendelse af INM-modellen (Integrated Noise Model).

Årsstatus: Målet er opfyldt

Der er i 2005 ikke indført nye procedurer, hvorfor der ikke har været behov for at miljøberegne efter INM-modellen.

Anvendelse af INM-modellen til beregning af miljøkonsekvenser anbefales af EUROCONTROL.

Resultatkrav vedrørende DET ØKONOMISKE PERSPEKTIV

Resultatkrav: Omkostningseffektivitet

Naviair skal udvise høj omkostningseffektivitet, således at prisen på Naviairs ydelser til enhver tid er konkur-

rencedygtig i forhold til andre udbydere af lufttrafiktjeneste.

En-route afgift

Årsstatus: Målet er ikke opfyldt

Naviairs en-route rate for 2006 må max. udgøre 32,8 €. Der er herved set bort fra udgifter i en-route costbasen, der er ukontrollable for Naviair (bidrag til EUROCONTROL, videregivelse af en-route indtægter til Statens Luftfartsvæsen og Danmarks Meteorologiske Institut, tilsynsgebyrer til SLV samt betalinger til Departementet). Ligesom der er set bort fra udgifter til forrentning og afskrivning.

Den beregnede 'Naviair-rate' er for 2006 35,87 €. Raten reflekterer forholdet mellem driftsomkostninger og antallet af operationer. Resultatet er derfor påvirket af den manglende vækst i trafikken (forventet vækst 2005 3,25% - realiseret vækst 0,5%). I øvrigt bemærkes, at en-route raten for 2006 er nedsat med 3,2% som følge af ændrede afskrivningsprincipper.

AACC afgift

Årsstatus: Målet er opfyldt

Naviairs AACC rate for Københavns lufthavn, Kastrup må for 2006 max. udgøre 16,4 kr.³⁾ pr. tons. Der er herved set bort fra udgifter til forrentning og afskrivning.

Raten for AACC København for 2006 er fastsat til 15,75 kr. pr. tons.

Resultatkrav: Ressourceeffektivitet

Naviair skal være i stand til at dokumentere, at ressourcerne anvendes hensigtsmæssigt og effektivt.

Det skal sikres, at disponeringen af det administrative personale i Naviair er så effektiv som muligt. Forbruget skal vise en faldende tendens.

Disponering af administrativt personale

Årsstatus: Målet er opfyldt

Antal ikke-operative årsværk pr. operativt årsværk til vagter (ATCO in OPS) skal i 2005 udgøre mindre end 2,3 og skal vise en faldende tendens i kontraktperioden.

Antal ikke operative årsværk pr. operativt årsværk til vagter er i 2005 opgjort til 2,1 mod 2,3 i 2004.

Produktivitet pr. antal operationer – En-route

Årsstatus: Målet er opfyldt

Det skal sikres, at disponeringen af personalet i en-route og TWR/APP, Kastrup er så effektiv som muligt.

- Produktivitet en-route: Antal operationer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for en-route skal i 2005 ligge over 6.629 ⁴⁾.

Antal operationer pr. ATCO in OPS er 7.062

³⁾ Den oprindelige måltalsberegning på 20,6 kr. pr. tons. var fejlagtigt inkluderet forrentning og og afskrivninger. Som det fremgår af tabellen er måltallet beregnes til 16,4 kr. pr. tons, når der ses bort fra forrentning og afskrivninger.

⁴⁾ I 2005 har Naviair skiftet datakilde for operationstallene fra eget økonomisystem SERIS til EUROCONTROL CFMU. Dette er gjort fordi operationstallene fra CFMU er en mere præcis angivelse af flyvninger, som har været i luftrummet tilhørende ACC København, hvorimod SERIS definerer en route operationer alene på en afstand fra hhv. start- og landingslufthavn. Denne datakilde-ændring har medført en konsistensrettelse i måltallet fra 8.210 til 6.629.

Produktivitet pr. antal flyvetimer – En-route

Det skal sikres, at disponeringen af personalet i en-route og TWR/APP, Kastrup er så effektiv som muligt.

- Produktivitet en-route: Antal flyvetimer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for en-route skal i 2005 ligge over 2.106.

Årsstatus: Målet er ikke opfyldt

Antal flyvetimer pr. ATCO in OPS er 2.096

Den manglende opfyldelse skyldes udeblivelse af en forventet trafikstigning på 3,25% og det forhold, at den gennemsnitlige, fløjne distance er faldet.

Produktivitet pr. antal operationer – TWR/APP

Det skal sikres, at disponeringen af personalet i TWR/APP, Kastrup er så effektiv som muligt.

- Produktivitet Tower Approach: Antal operationer pr. flyvelederårsværk til vagter (ATCO in OPS) for TWR/APP, Kastrup skal i 2005 ligge over 4.933.

Årsstatus: Målet er ikke opfyldt

Antal operationer pr. ATCO in OPS er 4.674

Ved målfastsættelsen forventedes en trafikstigning på 3,25%, i stedet blev der realiseret et fald på 1,4%.

Resultatkrav vedrørende DET INDRE PERSPEKTIV

Resultatkrav: Miljømæssige konsekvenser ifbm. Trafikafvikling

Nye procedurer for trafikafviklingen skal udformes med hensyntagen til konsekvenserne for miljøet.

Støjbestemmelser

Der skal i samarbejde med CPH inden udgangen af 2005 foretages en revision af samtlige støjbestemmelser.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Der er afholdt møde med CPH vedr. støjbestemmelser. Efterfølgende har Naviair udarbejdet et forslag til CPH som beskriver de områder, hvor Naviair vurderer, at man vil kunne opnå miljømæssige forbedringer og samtidigt forenkle trafikafviklingen.

Resultatkrav: Miljøindsats

Effekten af Naviairs miljøindsats skal dokumenteres.

Miljørapportering

Afvisninger fra gældende miljøbestemmelser skal rapporteres korrekt til Statens Luftfartsvæsen i min. 95 % af tilfældene.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Korrekt rapportering er udført i 97,7 % af tilfældene.

Resultatkrav: Planlægning af fælles nordisk kontrolcentral

Planlægningen af en fælles kontrolcentral for det øvre luftrum i Norden skal færdiggøres.

NUAC-projektet

NUAC-projektet – Nordic Upper Area Control Center – er udtryk for et ønske om en strukturel ændring af lufttrafik tjenesten. Som en konsekvens af ønsket om europæisk harmonisering af luftrummet, herunder SES, undersøges mellem de nordiske lufttrafik tjenester muligheden for at etablere en dynamisk, effektiv og konkurrencedygtig fælles kontrolcentral, der skal yde lufttrafik tjeneste i det øvre luftrum over Sverige og Danmark

Årsstatus: Målet er delvist opfyldt

Arbejdet er ikke udført iht. planen, hvilket skyldes at projektet er blevet re-defineret, jfr. forklaringen i den uddybende analyse.

Resultatkrav: Overtagelse af det nedre luftrum i Sydsverige

Plan for Naviairs overtagelse af lufttrafiktjenesten i dele af det sydsvenske luftrum skal færdiggøres.

Skåne Projektet

Parallelt med NUAC-projektet har Luftfartsverket i Sverige og Naviair igangsat endnu et projekt, benævnt Skåne-projektet. I dette projekt planlægges det, hvorledes ansvaret for ydelse af lufttrafiktjeneste i en del af det nedre luftrum over den sydlige del af Sverige kan overføres til Naviair.

Årsstatus: Målet er delvist opfyldt

Se kommentarerne vedrørende NUAC-projektet.

Resultatkrav: Fælles nordisk uddannelsesinstitution

Planerne vedr. etablering af en nordisk uddannelsesinstitution skal færdiggøres.

Nordisk uddannelsesinstitution

Som led i de strukturelle ændringer, Naviair gennemfører i disse år med sigte på at opnå større effektivitet, er det besluttet at undersøge mulighederne for etablering af en nordisk uddannelsesinstitution for flyveledere. Det er målet, at arbejdet med implementering af den fælles nordiske skole afsluttes, således at der kan træffes politisk beslutning og skolen herefter idriftssættes inden udgangen af 2005.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Den fælles nordiske skole er etableret.

Resultatkrav: Eksternt samarbejde

Samarbejde med eksterne partnere skal udbygges.

COOPANS

Der er gennemført drøftelser med et antal europæiske lufttrafiktjenester med henblik på etablering af et samarbejde – benævnt COOPANS (Cooperation of Air Navigation Service Providers) - om fælles udvikling af de operative systemer, der anvendes til lufttrafiktjeneste. Hensigten er at opnå standardisering af systemerne samt en bedre forhandlingsposition i forhold til leverandøren, så der kan opnås såvel lavere omkostninger som en hurtigere implementering af systemændringer.

Målet er, at der i 2005 indgås en økonomisk bindende aftale mellem på den ene side de deltagende lufttrafiktjenester og på den anden side leverandøren.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Der er mellem lufttrafiktjenesterne i Danmark, Irland og Sverige opnået enighed med leverandøren Thales om udvikling af COOPANS.

Endelig kontrakt er, efter godkendelse i folketingets trafikudvalg, indgået i foråret 2006.

Resultatkrav vedrørende LÆRINGS- OG VÆKSTPERSPEKTIVET

Resultatkrav: Attraktiv arbejdsplads

Naviair skal være en attraktiv arbejdsplads, der giver medarbejderne gode rammer for arbejdsglæde, personlig udfoldelse og udvikling.

Medarbejdertilfredsheds målinger

Der gennemføres i 2005 en undersøgelse af medarbejdertilfredsheden i Naviair, svarende til den undersøgelse, der er gennemført i 2004.

Det er et mål, at undersøgelsen i 2005 viser en gennemsnitlig tilfredshed på min. 3,0 på en 4-skala.

Gennemsnittet beregnes som et simpelt gennemsnit for samtlige medarbejdere og undersøgte temaer.

Årsstatus: Målet er delvist opfyldt

Der blev i september måned gennemført en medarbejdertilfredshedsmåling magen til undersøgelsen i 2004. Resultaterne viste en gennemsnitlig tilfredshed på 2,93 på en 4-skala. Dette resultat er bedre end året før.

Målopfyldelse – uddybende analyse

Mål vedr. brugertilfredshed

I 2005 var der planlagt en traditionel brugerundersøgelse blandt luftfartsselskaberne. Et af de strategiske mål i Naviairs businessplan er, at ville styrke og udvikle kunderelationer og initiere samarbejder for derigennem at kunne understøtte kundernes og egen vækst.

Af denne årsag vurderede Naviair, at der var behov for at initiere en tættere dialog samt en mere tilbunds-gående forståelse for luftfartsselskabernes forretning, behov samt forventninger til Naviair. For at opnå denne tættere dialog og bedre forståelse besluttede Naviair, efter aftale med ministeriet, at gennemføre en egentlig konsultation blandt luftfartsselskaberne fremfor at gennemføre den traditionelle brugerundersøgelse. Det er Naviairs vurdering at de gennemførte konsultationer har været et godt initiativ i forhold til at styrke og udvikle virksomhedens kunderelationer.

Mål vedr. en-route afgift

Målet er fastsat som en konstrueret Naviair-rate. Ved målfastsættelsen er der lagt som forudsætning, at der i 2005 og 2006 ville være en trafikstigning på 3,25% pr. år. Den faktiske realiserede trafikstigning har imidlertid været på 0,5% i 2005 målt i operationer⁵⁾ og 0,3% målt i serviceenheder⁶⁾. Ved målopførelsen er det videre lagt

til grund, at der i 2006 forventes en trafiksstigning på 1,4%, målt i antal serviceenheder.

Med dette som baggrund er der beregnet en rate på 35,87 €, hvor måltallet var 32,80 €.

Målet udtrykker en sammenhæng mellem udviklingen i Naviairs omkostninger og indtægtsudviklingen.

Indtægtsudviklingen er, som følge af manglende trafikvækst, betydelig mindre end forventet, og da der skal være dækning for omkostningerne, betyder det, at prisen pr. debiteret enhed bliver større end måltallet.

Hvis trafikvæksten havde været som forventet, ville Naviair-raten være blevet 34,47 €.

Omkostningsudviklingen viser en stigning på 8,7 mio. kr. fra 2005 til 2006. Initialomkostninger i forbindelse med etableringen af den fælles, nordiske skole bærer et omkostningsniveau på 1,9 mio. kr. De resterende 6,8 mio. kr. skyldes primært endnu ikke gennemførte besparelseskra- v på skolen samt implementering af ESARR5. Den manglende gennemførelse af besparelser på skolen skyldes dels at skolen ikke er færdig med at besætte stillinger og dels at der er gennemført interne overflytninger til andre stillinger.

⁵⁾ Operationer = antal overflyvninger.

⁶⁾ Serviceenheder = fløjet distance i dansk luftrum * vægt.

Alt i alt må det konstateres, at de forudsætninger, der lå til grund for opstillingen af resultatkravet, ikke blev opfyldt dels på grund af den manglende trafikvækst og dels på grund af en tilkommen initialomkostning⁷⁾ vedr. den fælles nordiske skole samt et endnu ikke effektueret besparelseskraav på skolen .

Mål vedr. produktivitet – en-route

Målet vedr. produktivitet pr. antal flyvetimer – en-route er ikke opfyldt.

Målet giver et udtryk for, hvor mange flyvetimer den enkelte flyveleder kontrollerer.

Ydelsen af flyvekontrol en-route baserer sig på, at der skal leveres et højt sikkerhedsniveau, parret med så få forsinkelser som muligt og med en så høj produktivitet som muligt. Antal flyvelederårsværk til vagter⁸⁾ har på en-route området i 2005 været 71,20.

Antal årsværk var i 2004 69,93.

Antal flyvetimer kontrolleret pr. flyveleder er faldet fra 2170 i 2004 til 2096 i 2005.

Naviair har ikke anset det forsvarligt at reducere antallet af flyveledere, henset til at vi i løbet af ganske kort tid skal påbegynde uddannelsen af flyvelederne til det nye en-route kontrolsystem, der skal tages i brug ved årsskiftet 2007/2008.

Hertil kommer, at de konsultationer, vi har haft med de store, danske luftfartsselskaber om sikkerhed, kapacitet og pris, viste, at der var et ønske om, at Naviair skulle opretholde samme kapacitet som hidtil.

Stigning i årsværksforbruget skyldes udskydelse af undervisning som følge af aflysningen af et flyvelederhold i 2003. Det har i den langsigtede planlægning været forudset, at et antal flyveledere skulle undervise på Naviairs egen flyvelederskole. Dette er ikke blevet aktuelt, hvorved der opstår et 'overskud', som belaster en-route med de flyveledere, der er checket ud til denne tjeneste.

På længere sigt er det forventningen, at trafikken på ny vil stige. Når der er en noget anderledes trafikudvikling i Danmark end i resten af Europa, skyldes det i et ikke ubetydeligt omfang, at det største luftfartsselskab SAS,

befinder sig i en vanskelig situation, hvor man i luftfartsselskabet gør sit yderste for at udnytte sin flyflåde bedst muligt – hvilket vil sige at reducere antallet af fly og samtidig øge belægningen på hvert af de fly, der flyves med.

Mål vedr. produktivitet for indflyvningstjeneste og tårnkontrol (TWR/APP)

Denne tjeneste leveres i henhold til en kontrakt med Københavns Lufthavne. Kontrakten fastlægger kapaciteten på lufthavnen.

I 2005 kunne det konstateres, at trafikken faldt med 1,4% i forhold til 2004 mod en forventet stigning på 3,25%.

Det har i den forbindelse været drøftet med Københavns Lufthavne, om der skulle ske en justering af lufthavnens kapacitet. Drøftelserne mundede ud i et ønske om at fastholde den nuværende kapacitet.

Antal flyvelederårsværk til vagter i TWR/APP var i 2004 55,70 årsværk, og i 2005 57,48 årsværk.

Den beskedne stigning i årsværksforbruget skyldes udskydelse af undervisning som følge af aflysningen af et flyvelederhold i 2003. Det har i den langsigtede planlægning været forudset, at et antal flyveledere skulle undervise på Naviairs egen flyvelederskole. Dette er ikke blevet aktuelt, hvorved der opstår et 'overskud', som belaster TWR/APP med de flyveledere, der er checket ud til denne tjeneste.

Henset til at kunden (Københavns Lufthavne) ikke har ønsket ændringer i kapaciteten, og til at Naviair nu nærmer sig tidspunktet for idriftssættelsen af et nyt kontrolsystem til TWR APP tjenesten, har vi ikke ønsket at nedbringe antallet af flyveledere.

På længere sigt er det forventningen, at trafikken på Københavns lufthavn vil stige. Se i øvrigt foregående afsnit om en-route.

7) Jfr. aktstykke 202 af 4. juli 2005.

8) Flyvelederårsværk til vagter betyder den del af flyveledernes tid, der er medgået alene til vagter. Således omfatter de angivne årsværk ikke tid, som medgår til obligatorisk efteruddannelse, administrative opgaver, projektopgaver, ferie, m.v.

Mål vedr. NUAC projektet og SKÅNE projektet

Naviair måtte i foråret 2005 sammen med svenskerne konstatere, at der ikke ville være fuld overensstemmelse mellem de hidtidige NUAC- og SKÅNE-projekter og de kommende implementeringsregler fra EU. Implementeringsregler der ville blive udstedt som et led i den overordnede implementering af et fælles luftrum i Europa.

Særligt kunne det konstateres, at reglerne vedr. fastsættelse af en-route raten sammenholdt med grundtanken i NUAC- og SKÅNE-projekterne om en opdeling af luftrummet i et øvre og nedre luftrum ville fremprovokere en uhensigtsmæssig situation med hensyn til ratefastsættelsen for det nedre luftrum. På denne baggrund kom parterne til enighed om at foretage en re-definering af de oprindelige projekter.

Parterne enedes om at ændre kommissoriet for de to projekter således at projekterne smeltes sammen til ét projekt med det mål at etablere en fælles virksomhed til at varetage en-route og indflyvningstjeneste i dansk og svensk luftrum.

Det endelige kommissorium for det redefinerede projekt blev afsluttet i begyndelsen af august 2005, hvorefter arbejdet blev påbegyndt.

Det hidtidige projektkontor i NUAC-projektet blev flyttet fra Malmö til København, hvor der blev oprettet et fælles projektkontor med lokaler på Københavns lufthavn.

Karakteren af det re-definerede projekt var så radikalt forskelligt fra de tidligere, at det krævede en anderledes ekspertise end den, Naviair og det svenske luftfartsverk ligger inde med. Det blev derfor besluttet, at tilføre projektet eksterne kompetencer, hvilket imidlertid medførte en udbudsrunde iht. EU's regler herom.

Naviair vurderer, at den ændring, der nu er sket med projektet, og som er gennemdrøftet med EU-kommissionen, giver en mere langsigtet løsning end de oprindelige projekter.

Tidsmæssigt er en implementering af NUAC på baggrund af revurderingen udskudt til 2010/2012.

Mål vedr. attraktiv arbejdsplads

Naviair har i lighed med 2004 også i 2005 gennemført en medarbejdertilfredshedsundersøgelse. Undersøgelsen er blevet gennemført på akkurat samme måde i 2005 som i 2004.

Resultatet er bedre i 2005, end det var i 2004, men det lever ikke helt op til resultatkravet. Resultatkravet er fastsat til 3,0 på en 4-skala, og der er opnået et resultat på 2,93.

Der har i året været gennemført en ressourcetilpasning, hvorved antallet af medarbejdere blev reduceret med 20. Desuden er 'reception' og 'byggningsvedligehold' blevet outsourcet, hvilket også har reduceret antallet af medarbejdere.

Samtidig har der været gennemført et meget omfattende ledelsesudviklingsprojekt.

Ledelsesudviklingsprojektet har som et selvstændigt væsentligt mål at øge medarbejdertilfredsheden gennem en ændret måde at lede virksomheden på. Den ændrede ledelsesform vil føre til, at den enkelte medarbejder vil få en mere direkte mulighed for dialog omkring, hvor virksomheden skal hen, virksomhedens resultatopfyldelse og tilrettelæggelsen og gennemførelsen af det daglige arbejde. Alle forhold, som det generelt er anerkendt, fører til større tilfredshed for medarbejderne.

Regnskab

Anvendt regnskabs praksis

Naviair aflægger regnskab efter statens regler for omkostningsbaserede regnskaber, med dispensation vedr. eksisterende og igangværende anlæg, finansieret som investeringer.

Anlægsaktiviteterne er, som følge af dispensationen, i 2005 samt tidligere år afskrevet efter saldometoden og afskrivning er påbegyndt året efter investeringen er foretaget. Renter aktiveres ikke, men omkostningsføres direkte på driften.

Den del af anlæggene, der i det udgiftsbaserede regnskab (2003 og tidligere) ville have været straksafskrevet som direkte forbrug og finansieret på driftsbudgettet, har siden 2004 fulgt Økonomistyrelsens vejledninger, idet de bliver afskrevet lineært og indgår i den samlede anlægsmasse.

Afskrivning på anlægsaktiviteterne er beregnet efter de forventede reallevetider. Slutafskrivning finder sted, når den nedskrevne restværdi udgør 5% eller mindre af anskaffelsessummen, samt hvis anlægget udgår af drift.

Årets resultat

Tabel 3: Resultatopgørelse (1.000 kr.)	R2005	R2004
Ordinære driftsindtægter		
Gebyrer Note 1	650.166	698.104
Salg af af varer og tjenesteydelser	64.034	53.965
Øvrige driftsindtægter	4.532	3.912
Ordinære driftsindtægter i alt	718.732	755.981
Ordinære driftsomkostninger		
Forbrugsomkostninger		
Husleje	3.554	2.965
Andre forbrugsomkostninger Note 2	162.696	143.408
Forbrugsomkostninger i alt	166.250	146.373
Personaleomkostninger		
Lønninger	344.052	341.596
Pension	58.052	56.898
Lønrefusion	-5.338	-9.709
Andre personaleomkostninger	18.442	10.758
Personaleomkostninger i alt Note 3	415.208	399.543
Andre ordinære driftsomkostninger	28.489	33.196
Af- og nedskrivninger Note 4	103.631	115.136
Ordinære driftsomkostninger i alt	713.578	694.247
Resultat af ordinær drift	5.154	61.734
Andre driftsposter		
Andre driftsindtægter	0	0
Andre driftsomkostninger	0	1.909
Resultat før finansielle poster	5.154	59.825
Finansielle poster		
Finansielle indtægter	1.109	1.817
Finansielle omkostninger Note 5	27.789	27.688
Resultat før ekstraordinære poster	-21.526	33.954
Ekstraordinære poster Note 6		
Ekstraordinære indtægter	32	1.489
Ekstraordinære omkostninger	1	266
Årets resultat	-21.496	35.177

Note X Noterne i tabel 3 og 4 uddybes i bilag 1.

Tabel 4: Balancen (pr. 31/12-2004)

Aktiver (1.000 kr.)	R2005	R2004	Passiver (1.000 kr.)	R2005	R2004
Anlægsaktiver			Egenkapital <small>Note 10</small>		
Immaterielle anlægsaktiver <small>Note 7</small>			Startkapital	730.096	630.400
Erhvervede koncessioner, patenter mv.	10.929	6.159	Årets resultat	-21.496	35.177
Igangværende projekter	11.532	1.331	Øvrige egenkapitalposter	9.609	64.519
Immaterielle anlægsaktiver i alt	22.460	7.489	Egenkapital i alt	718.209	730.096
Materielle anlægsaktiver <small>Note 8</small>			Hensættelser		
Grunde, arealer og bygninger	210.958	228.878	Fratrædelsesordninger mv. <small>Note 11</small>	21.669	12.957
Produktionsanlæg og maskiner	473.533	381.114	Hensættelser i alt	21.669	12.957
Transportmateriel	804	754	Langfristede gældsposter		
Inventar og IT-udstyr	5.334	6.011	Anden langfristet gæld	0	0
Igangværende projekter	2.109	0	Langfristet gæld i alt	0	0
Materielle anlægsaktiver i alt	692.737	616.758	Kortfristet gæld		
Finansielle anlægsaktiver	79	0	Leverandører af varer og tjenesteydelser	36.842	36.722
Kapitalandele i associeret selskab Entry Point North			Anden kortfristet gæld	2.089	11.117
Anlægsaktiver i alt	715.276	624.247	Skyldige feriepenge mv.	60.925	61.533
Omsætningsaktiver			Periodeafgrænsningsposter	39.388	28.560
Tilgodehavender <small>Note 9</small>	140.770	140.458	Kortfristet gæld i alt	139.244	137.932
Periodeafgrænsningsposter	6.023	0	Gæld i alt	139.244	137.932
Likvide beholdninger	17.053	116.281	Passiver i alt	879.123	880.985
Omsætningsaktiver i alt	163.846	256.738			
Aktiver i alt	879.123	880.985			

Tabel 5: Omregningstabel mellem resultatopgørelsen og årets nettoresultat (1.000 kr.)

Årets driftsresultat	-21.496
Tilbageførte regnskabsmæssige afskrivninger	108.520
Tilbageført brugerbetalte anlæg	-4.890
Beregnet kalkulatorisk rente	27.528
Regulering feriepenge	-191
Regulering overarbejde og afspadsering	-417
Regulering, hensættelse til tab på debitorer	-1.282
Anskaffelse af aktier i Nordisk Skole	-79
Anlægsinvesteringer, hovedkonto 28.33.01	-16.803
Anlægsinvesteringer, hovedkonto 28.33.02	-182.084
Anlægsinvesteringer, hovedkonto 28.33.03	-583
Årets resultat, udgiftsbaseret	-91.777
Anlægsinvesteringer, hovedkonto tilbageføres 28.33.02	182.084
Bevilling, hovedkonto 28.33.01	-147.800
Bevilling, hovedkonto 28.33.03	17.600
Bevillingsmæssigt resultat 2005	-39.893

Tabellen viser omregningen af årets resultat fra omkostningsbaseret til udgiftsbaseret. Tabellen viser endvidere sammenhængen over til bevillingsafregningen.

Tabel 6: Bevillingsregnskab for Naviairs hovedkonti 28.33.01 og 28.33.03 (Statsvirksomhed)

	Regnskab 2004	FL 2005	Regnskab 2005	Difference	FL 2006
28.33.01 (mio. kr)					
Udgifter	538,9	526,4	592,5	-66,1	626,1
Indtægter	741,9	690,2	688,6	1,6	593,7
Resultat, brutto	-203,0	-163,8	-96,1	-67,7	32,4
Bevilling, netto	-167,7	-163,8	-147,8	-16,0	-2,9
Resultat, netto	35,3	0,0	-51,7	-83,7	35,3
28.33.03 (mio. kr)					
Udgifter	37,9	40,2	36,9	3,3	38,5
Indtægter	17,4	22,6	31,2	-8,6	21,0
Resultat, brutto	20,5	17,6	5,7	11,9	17,5
Bevilling, netto	17,7	17,6	17,6	0,0	17,5
Resultat, netto	-2,8	0,0	11,8	11,9	0,0

Udgiftbaseret tabel

Tabel 7: Bevillingsafregning (mio. kr.)

Hovedkonto	Bevilling (FL+TB)	Regnskab 2005	Bevillings- tekniske omflytninger	Årets overskud	Disponibelt overskud (der bortfalder)	Akkumuleret overskud (til videreførsel)
28.33.01 Lufttrafiktjeneste Danmark						
- Nettobevisning	-147,8	-96,1		-51,7	-	-17,3
28.33.03 Lufttrafiktjeneste Grønland						
- Nettobevisning	17,6	5,8		11,8	-	9,1
Lufttrafiktjeneste Danmark og Grønland						
- Nettobevisning i alt	-130,2	-90,3		-39,9	-	-8,2
28.33.02 Investeringer vedrørende Lufttrafiktjeneste Danmark						
- Udgiftsbevilling	216,4	182,1	-5,8	28,5	-	117,6
- Indtægtsbevilling ¹⁾	5,8		5,8			
Investeringer vedrørende Lufttrafiktjeneste Danmark, i alt	210,6	182,1		28,5		117,6

Note 1) Forbrug af videreført opsparing

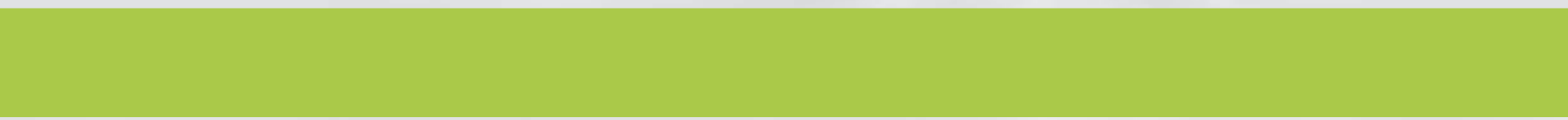
Udgiftbaseret tabel

Tabel 8: Akkumuleret resultat (mio. kr.)

Hovedkonto	Ultimo 2002	Ultimo 2003	Ultimo 2004	Årets resultat 2005	Ultimo 2005
28.33.01	-14,0	-0,9	34,4	-51,7	-17,3
28.33.02 ¹⁾	210,6	114,1	89,1	28,5	117,6
28.33.03	-2,7	0,0	-2,7	11,8	9,1

Note 1) Størsteparten af opsparingen på hovedkonto 28.33.02 forventes anvendt i 2006.

Udgiftbaseret tabel



Fremlæggelse & påtegning

Fremlæggelse

Naviairs Årsrapport for 2005 er fremlagt i henhold til Regnskabsbekendtgørelsen.

Årsrapporten dækker de regnskabsmæssige forklaringer for hovedkonto 28.33.01 Lufttrafiktjeneste Danmark, 28.33.02 Investeringer vedrørende lufttrafiktjeneste Danmark og 28.33.03 Lufttrafiktjeneste Grønland, som skal tilgå Rigsrevisionen i forbindelse med kontrollen for 2005.

Kastrup den 23. marts 2006



Morten Dambæk
Naviair

Påtegning

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at Årsrapporten for 2005 giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver og passiver og årets resultater.

København den 3. april 2006



Thomas Egebo
Transport- og Energiministeriet



Bilag

Bilag 1:	Noter til resultatopgørelse og balance	22
Bilag 2:	Anlægsregnskab	26
Bilag 3:	Driftsregnskab <i>For Naviairs forretningsområder</i>	28
Bilag 4:	Ressourceforbrug (Miljø)	36

Bilag 1: Noter til resultatopgørelse og balance

Noter til resultatopgørelsen

Note 1

Ordinære driftsindtægter	2005	2004
Gebyrer	650.166	698.104

Faldet i gebyrindtægterne vedr. dels en væsentlig nedsættelse af raten fra 2004 til 2005 med 17,4 %. Der henvises til afrapporteringen i bilag 3.

Note 2

Ordinære driftsomkostninger	2005	2004
Andre forbrugsomkostninger	162.696	143.408

Stigningen i forbrugsomkostninger skal dels søges i en generel forhøjelse af energifgifterne med ca. 2,0 mio.kr., en stigning i kontingentet til EUROCONTROL med ca. 10,0 mio.kr., hvoraf de ca. 3,9 mio.kr. vedr. betaling til pensionsfonden, en væsentlig forøgelse af konsulentbistand på ca. 5,0 mio.kr., hovedsagelig som følge af en generel meget bredere anvendelse af SAP/R3 samt en forøgelse af de øvrige forbrugs- omkostninger, herunder til Falck Securitas for vagttjeneste. Der henvises til afrapporteringen i bilag 3.

Note 3: Personaleomkostninger

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Personaleforbrug (antal medarbejdere)	772	779	741	717	674	
Personaleforbrug (antal årsværk)	748	757	750	699	681	666
Personaleomsætning	81 / 59	62 / 55	26 / 57	32 / 61	22 / 60	
Kønsfordeling (mænd/kvinder)	70,3% / 29,7%	69,2% / 30,8%	70,0% / 30,0%	68,6% / 31,4%	66,8% / 33,2%	

Personaleforbruget er opgjort ekskl. medarbejdere på barsel, men antal årsværk er inkl. overtid, undervisning og refusioner.

Personaleomsætningen er opgjort inkl. medarbejdere på rådighedsløn.

Forbrug af årsværk er i 2003 højere end antal medarbejdere, hvilket skyldes, at medarbejdere der er fratrådt inden 31. december 2003 som følge af resourcetilpasningsplanen, ikke medregnes i antal medarbejdere men i forbrug af årsværk indtil fratrædelsestidspunktet.

For så vidt angår personalerelaterede hensættelser henvises til note 9.

Naviairs aldersfordeling vist på personalegrupper

Personalegrupper/

Alderssammensætning	20-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60- år	I alt	% I alt
Flyveledere	42	123	96	63	1	325	48,2%
Flyvelederassistenter og infolyveledere	9	21	18	21	2	71	10,5%
Flyvelederaspiranter	13	0	0	0	0	13	1,9%
Tekniker og hele Systems	15	29	35	31	22	132	19,6%
Briefing	0	3	0	4	4	11	1,6%
Grønland	11	0	0	0	0	11	1,6%
Administration	6	28	39	34	4	111	16,5%
I alt	96	204	188	153	33	674	100,0%
% i alt	14,2%	30,3%	27,9%	22,7%	4,9%	100,0%	

Tabellen viser antal medarbejdere, dvs. den er ikke reduceret for deltidsbeskæftigelse, endvidere er antallet af flyveledere opgivet inkl. de administrative flyveledere.

Note 4: Opgørelse af årets afskrivninger (1.000 kr.)

Erhvervede koncessioner, licenser mv.	1.981
Grunde, arealer og bygninger	22.470
Produktionsanlæg og maskiner	80.545
Transportmateriel	258
Inventar og IT-udstyr	3.266
Sum årets afskrivninger	108.520
- Brugerbetalte anlæg - modtagne donationer	-4.890
Af- og nedskrivninger i alt	103.631

Af opgørelsen fremgår de totalt foretagne afskrivninger på anlægsaktiver, reduceret for afskrivninger af brugerbetalte anlæg, hvor beløbet fremgår af resultatopgørelsen.

Note 5: Opgørelse af finansielle omkostninger (1.000 kr.)

Beregn. forr. af grunde og arealer	16
Beregn. forr. af bygninger	10.444
Beregn. forr. af produktionsanlæg og maskiner	16.846
Beregn. forr. af IT-systemer	166
Beregn. forr. af igasngværende projekter	56
Sum årets forrentning	27.528
Renteudgifter	241
Kasse-, kurs- og momsdifferencer	20
Finansielle omkostninger i alt	27.789

Naviairs mellemregning med brugerne indeholder beregnet forrentning af anlægsaktiver.

Note 6: Ekstraordinære poster (1.000 kr.)

Tilbagebetalt kildeskat vedr. 2004	29
Mindre korrektioner til regnskab 2004	3
Ekstraordinære indtægter i alt	32
Eurocard betalinger vedr. 2004	1
Mindre korrektioner til regnskab 2004	0
Ekstraordinære udgifter i alt	1
Ekstraordinære poster i alt	31

Noter til balancen

Note 7: Immaterielle anlægsaktiver (1.000 kr.)

	Erhvervede koncessioner, patenter, licenser mv.	Igangværende arbejder immaterielle anlægsaktiver	I alt
Kostpris primo	33.840	1.331	35.171
Årets tilgang	6.752	11.532	18.283
Årets afgang	0	1.331	1.331
Kostpris pr. 31.12.2005	40.592	11.532	52.124
Af- og nedskrivninger primo	27.682	0	27.682
Årets af- og nedskrivninger	1.981	0	1.981
Afskrivninger på afhændede anlægsaktiver	0	0	0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2005	29.663	0	29.663
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2005	10.929	11.532	22.460

Årets afskrivning vedr. immaterielle anlægsaktiver på 1.981.499 kr. skal reduceres, for så vidt angår de allerede brugerbetalte anlæg, i alt 538.004 kr.

Note 8: Materielle anlægsaktiver (1.000 kr.)

	Grunde, arealer og bygninger	Produktions- anlæg og maskiner	Transport- materiel	Inventar og IT-udstyr	Igangværende arbejder materielle anlægsaktiver	I alt
Kostpris primo	409.759	1.124.668	2.133	14.316	0	1.550.876
Årets tilgang	4.549	172.964	307	2.588	2.109	182.518
Årets afgang	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31.12.2005	414.309	1.297.632	2.440	16.904	2.109	1.733.394
Af- og nedskrivninger primo	180.881	743.554	1.379	8.304	0	934.119
Årets af- og nedskrivninger	22.470	80.545	258	3.266	0	106.539
Afskrivninger på afhændede anlægsaktiver	0	0	0	0	0	0
Akkumulerede af- og nedskrivninger 31.12.2005	203.351	824.100	1.637	11.570	0	1.040.657
Regnskabsmæssig værdi pr. 31.12.2005	210.958	473.533	804	5.334	2.109	692.737

Årets afskrivning vedr. materielle anlægsaktiver på 106.538.880 kr. skal reduceres, for så vidt angår de allerede brugerbetalte anlæg, i alt 4.351.681 kr.

Note 9: Tilgodehavender (1.000 kr.)

Tilgodehavender vedr. varer- og tjenesteydelser	125.351
Hensat til forventet tab på debitorer	-6.449
Tilgodehavender vedr. skatter og afgifter	11.222
Deposita	3
SLS Lønafregning	3.542
Andre tilgodehavender	7.101
Tilgodehavender i alt	140.770

Vedr. garantistillelser og tilsagn henvises til "Yderligere information til balancen".

Note 10: Egenkapital (1.000 kr.)

Egenkapital primo 2005	730.096
Årets resultat 2005	-21.496
Beregnet forrentning vedr. anlæg	27.528
Inddækning vedr. investeringer 2005	178.961
Afregnede 12-dels rater 2005	-146.200
Likviditetsafregning for 2004	-50.680
Egenkapital ultimo 2005	718.209

Note 11: Hensættelser (1.000 kr.)

Hensættelser vedr. senior-ordning	-1.094
Hensættelser vedr. rådighedsløn	-20.576
Hensættelser i alt	-21.669

Begge ordninger vedrører fratrædelsesordninger for tjenestemænd, hvor senior-ordning vedrører frivillig fratrædelse.

Yderligere information til balancen

Garantistillelser og tilsagn (1.000 kr.)

Garantistillelser	440.126
Tilsagn	144.574
Garantistillelser og tilsagn i alt	584.700

Modtagne garantistillelser/bankgarantier fra kreditorer vedrører forudbetalinger på investeringsprojekter/igangværende arbejder og svarer til 15% af entreprisesummen. Garantien nedskrives løbende i takt med leverancerne. Beløbet er modposteret på passivsiden og er endvidere driftsført ved forudbetalingen.

Tilsagn vedrører kontraktlige forpligtelser overfor kreditorer vedrørende leverancer på investeringsprojekter/igangværende arbejder i henholdsvis 2006 og 2007. Beløbet er modposteret på passivsiden.

Bilag 2: Anlægsregnskab

Igangværende anlægsprojekter (mio. kr.)

Anlægsprojekt	Byggestart	Forventet afslutningstidspunkt	Årets udgift	Forventet totaludgift ¹⁾
Projektbevilling:				
CASIMO	1995	2007	164,2	1.228,4
Rådighedsbevillinger:				
DC-strømforsyning, København	2001	2006	0,4	3,4
Udskiftning af AFTN/CACOM	2003	2006	0,5	6,9
CANDI, Fase 2	2005	2006	0,1	10,5
ARTAS i CATCAS	2002	2006	0,4	5,1
Centralisering af FIC, Fase 1	2003	2006	0,3	4,3
DATSIM modifikationer	2005	2009	1,0	6,1
Bygningsændringer i Naviairhuset	2003	2006	0,4	2,8
Ventilationsanlæg, Blok 4	2005	2006	0,0	3,6
UPS anlæg nr. 1, Roskilde radar	2005	2010	0,7	2,2
Opgradering af CNS	2003	2009	0,4	3,6
CATCAS opgradering ²⁾	2003	2006	6,3	10,8
Opgradering af SERIS	2005	2006	1,6	1,5
SAP Udbygning	2005	2006	3,5	47,8

Note 1) Forventet totaludgift for projektbevilling er opgivet i prisniveau for den afsluttede Finanslov.

Note 2) CATCAS opgradering består af en række mindre selvstændige projekter, som er samlet under samme betegnelse. Mht. igangsættelse af de enkelte projekter tages stilling fra projekt til projekt. Endvidere ses der på hvor fremskredet CASIMO-programmet er, idet visse af opgraderingsprojekterne muligvis overhales af CASIMO-programmet og dermed ikke påbegyndes.

Afsluttede anlægsprojekter (mio. kr.)

Anlægsprojekt	Byggestart	Forventet afslutningstidspunkt	Faktisk afslutningstidspunkt	Oprindelig budgetteret totaludgift	Totaludgift
TAR-Radar København	1999	2005	2005	45,6	45,6
Departure Manager	2001	2005	2005	4,4	2,2
MSAW i CATCAS	2004	2005	2005	0,5	0,5
Miljøgård	2003	2005	2005	1,4	1,6

Afrapportering på afsluttede anlægsprojekter

Tar-Radar København

Projektets endelige afslutning har været væsentligt forsinket på grund af leveranceproblemer med ekstra reservedele. Systemet er idriftsat og efter fejlretning har kvaliteten levet fuldt op til det forventede. Budgettet er overholdt med et lille merforbrug på ca. 0,01mio. kr.

Departure Manager (DMAN)

Projektet blev startet op som et udviklingsprojekt i samarbejde med STNA⁹⁾ med det formål at få etableret en prototype på en Departure Manager til tårnkontrol-tjenesten i Københavns Lufthavn.

Projektet blev forsinket p.g.a. manglende bevillinger til STNA og Naviair besluttede i 2005, at indstille det videre arbejde med projektet.

Der har i projektforløbet alene været afholdt udgifter i forbindelse med to simuleringer. Der er derfor kun anvendt ca. 2,2 mio. kr. af den oprindeligt budgetterede totaludgift på 4,4 mio. kr. Beløbet vil blive fuldt afskrevet i 2006.

MSAW i CATCAS¹⁰⁾ (Minimum Safe Altitude Warning)

Projektet har været gennemført i samarbejde med STNA i Frankrig. Naviair har alene afholdt udgifter til anskaffelse af hardware og tilretninger af software.

Der har været gennemført besøg i Frankrig for demonstration af softwaren. Endelig konklusion i 2005 er, at der er for stor risiko ved implementering i det nuværende flyvekontrollsystem – CATCAS. Projektet er derfor afsluttet i 2005 og beløbet vil blive fuldt afskrevet i 2006.

Miljøgård

Projektet er gennemført med 2 års forsinkelser, som skyldes flere besparelsesrunder med deraf følgende omdefinering af projektet. Det gennemførte projekt lever op til de stillede miljøkrav og udførelsen er kvalitetsmæssigt tilfredsstillende.

⁹⁾ STNA står for Service Technique de la Navigation Aérienne og er den Franske pendant til Naviair.

¹⁰⁾ CATCAS står for Copenhagen Air Traffic Control Automated System.

Bilag 3: Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder

Driftsregnskab

Nedenstående oversigt viser indtægter og omkostninger i 2005 fordelt på Naviairs hovedformål samt generel ledelse og administration. Oversigten er opdelt i det fuldt bruger finansierede område, hovedkonto 28.33.01, og det delvist og ikke bruger finansierede område, hovedkonto 28.33.03. I 2005 var ca. 98 pct. af Naviairs virksomhedsområde fuldt finansieret af luftfartens brugere. Heraf er områderne lufttrafiktjeneste en-route, Danmark og ind- og udflyvning fra Københavns Lufthavne langt de største.

I sidste kolonne er vist resultat efter fordeling af indirekte omkostninger, således at det driftsmæssige over- og underskud for hvert forretningsområde fremgår.

Det samlede bevillingsmæssige resultat udviser et underskud på 20,9 mio. kr. Forskellen fra det driftsmæssige underskud på 21,7 mio. kr. til det bevillingsmæssige underskud skyldes ændringer i kalkulatoriske poster, som dels indgår i TB 2005 og dels medtages på TB 2006.

Oversigt over forretningsområder (hovedformål)				
<i>(1.000 kr.)</i>				
	Indtægter	Direkte omkostninger	Overskud	Resultat efter fordeling af indirekte omkostninger
Det fuldt brugerfinansierede område (hovedkonto 28.33.01)				
Lufttrafiktjeneste i dansk luftrum en route Danmark	491.085	349.131	141.954	-15.782
Lufttrafiktjeneste, ind- og udflyvning fra Kbh. Lufthavne (AACC)	155.909	122.239	33.670	-21.432
Lufttrafiktjeneste, ind- og udflyvning fra Billund Lufthavn (AACC)	8.989	7.109	1.879	1.214
Lufttrafiktjeneste Aalborg	10.645	9.334	1.311	-41
Øvrig lokal lufttrafiktjeneste, fastpriskontrakter	12.328	12.213	115	-612
Diverse kommerciel virksomhed	9.706	6.404	3.302	3.282
Generel ledelse og administration	-	67.690	-67.690	-
I alt	688.662	574.119	114.542	-33.371
Nettotal (Tilsvær)		147.800	-147.800	
I alt fuldt brugerfinansieret	688.662	721.919	-33.258	-33.371
Det delvist- og ikke brugerfinansierede område (hovedkonto 28.33.03)				
Lufttrafiktjeneste. En route Grønland, interne flyvninger	1.985	17.152	-15.167	1.066
Lufttrafiktjeneste. En route Grønland, Internationale flyvninger (ICAO)	29.226	18.570	10.656	10.588
Generel ledelse og administration	-	691	-691	-
I alt	31.211	36.413	-5.202	11.654
Nettotal (Tilskud)	17.600		17.600	-
I alt delvist- og ikke brugerfinansieret	48.811	36.413	12.398	11.654
Årets driftsresultat	737.472	758.332	-20.859	-21.717
Korrektion af kalkulatoriske poster m.m. fra 2005 (medtages på TB 2006)				858
Årets driftsresultat				-20.859

De kalkulatoriske poster er indirekte omkostninger og indeholder følgende poster: Internal tax fra EUROCONTROL, værdien af ikke refusionsberettiget købsmoms, forrentning og afskrivning, fradrag for udgifter vedrørende ikke-afgiftspligtige flyvninger, samt bidrag til finansiering af Økonomistyrelsens regnskabsmæssige ydelser.

Omregningstabel mellem driftsresultatet (Costbaser) og årets nettoresultat (bevillingsafregningen) samt resultatopgørelsens driftsresultat (1.000 kr.)

Bevillingsmæssigt resultat 2005	-39.893
Anlægsinvesteringer, hovedkonto 28.33.01	16.803
Anlægsinvesteringer, hovedkonto 28.33.03	583
Afskrivninger vedr. driftsanskaffelser	1.040
Regulering feriepenge	191
Regulering overarbejde og afspadsering	417
Resultat, Costbaseregnskab 2005	-20.859
Årets driftsresultat (resultatopgørelsen)	-21.496
Tilbageførte regnskabsmæssige afskrivninger	108.520
Tilbageført brugerbetalte anlæg	-4.890
Beregnet kalkulatorisk rente	27.528
Regulering, hensættelse til tab på debitorer	-1.282
Anskaffelse af aktier i Nordisk Skole	-79
Bevilling, hovedkonto 28.33.01	-147.800
Bevilling, hovedkonto 28.33.03	17.600
Afskrivninger vedr. driftsanskaffelser	1.040
Resultat, Costbaseregnskab i alt 2005	-20.859

Driftsregnskaber for de helt og delvist brugerfinansierede hovedformål er kommenteret på de følgende sider. I tabellerne indgår ud over de direkte omkostninger også indirekte omkostninger på hvert hovedområde til generel ledelse og administration, forrentning og afskrivning af anlægsinvesteringer samt andre kalkulatoriske poster.

Årets resultatet (efter N+2) for hovedområderne: En-route Danmark, En-route Grønland Internationale flyvninger, AACC København, AACC Billund, Lufttrafiktjeneste Aalborg tilbageføres til eller opkræves fra brugerne i 2007. Årets resultat efter N+2 indregnes således i prisfastsættelsen for næste efterfølgende år (N+2 ordningen). Øvrige områder er på fastpriskontrakter: Lufttrafiktjenester Bornholm, Vagar, Esbjerg, Århus og det Kommercielle område. Endelig er der det bevillingsfinansierede område: En-route Grønland Interne flyvninger.

Hovedkonto 28.33.01 - Flyvesikringstjeneste Danmark - Det fuldt brugerfinansierede område.

Lufttrafiktjeneste. En-route Danmark

Forretningsområdet en-route Danmark omfatter lufttrafiktjeneste for kontrollerede flyvninger i dansk luftrum, undtaget luftrummet over Grønland, Færøerne og Bornholm.

Indtægterne er baseret på en såkaldt en-route afgift, der dækker direkte og indirekte omkostninger til området. Indtægterne dækker medlemsbidrag til EUROCONTROL,

Naviairs driftsudgifter og kapitalomkostninger. I den samlede nationale rate indgår DMI's udgifter til den meteorologiske betjening af luftfarten og SLV's udgifter til visse myndighedsopgaver for luftfarten. Afgiften opkræves pr. flyvning i dansk luftrum (IFR), differentieret efter flyets vægt og fløjne distance. Luftfartøjer under 2 tons er fritaget for afgiften.

Driftsregnskab • Lufttrafiktjeneste • En-route - Danmark

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	404.377	502.124	558.544	491.085	496.396
Udgifter i alt	305.971	312.133	328.043	349.131	401.595
Overskud	98.405	189.992	230.502	141.954	94.801
Generel ledelse og administration	59.909	55.333	44.598	53.713	54.788
Forrentning	15.018	20.591	20.939	19.896	8.026
Afskrivninger	50.820	71.895	99.723	80.714	16.048
Øvrige kalkulatoriske poster ¹⁾	-981	-2.340	-1.048	-3.088	-1.470
Internal tax ²⁾	5.833	5.608	5.708	6.502	5.587
Årets resultat	-32.193	38.904	60.582	-15.782	11.822
N+2	21.318	-14.290	-45.194	26.187	15.708
Årets resultat efter N+2 ^{3) 4)}	-10.875	24.614	15.388	10.405	27.530

Note 1) Øvrige kalkulatoriske poster indeholder ikke-refusionsberettiget købsmoms, reduktion vedr. værdien af afgiftsfrie flyvninger, reduktion vedr. omkostninger til VFR-flyvninger samt andel af regnskabsteknisk postering til Økonomistyrelsen

Note 2) Internal tax er forskellen mellem EUROCONTROLS omkostninger og Danmarks medlemsbidrag. Internal tax er foreløbig tal, korrigeres ved RAM II.

Note 3) Underskud i 2001 fordeles over 2003 (-14.290) og 2004 (-34.319) Note 4) Underskud i 2001 fordelt over 2003 (-14.290) og 2004 (-34.319)

Note 4) Afvigelsen mellem Resultat 2004 og N+2 i Budget 2006 korrigeret ved RAM II.

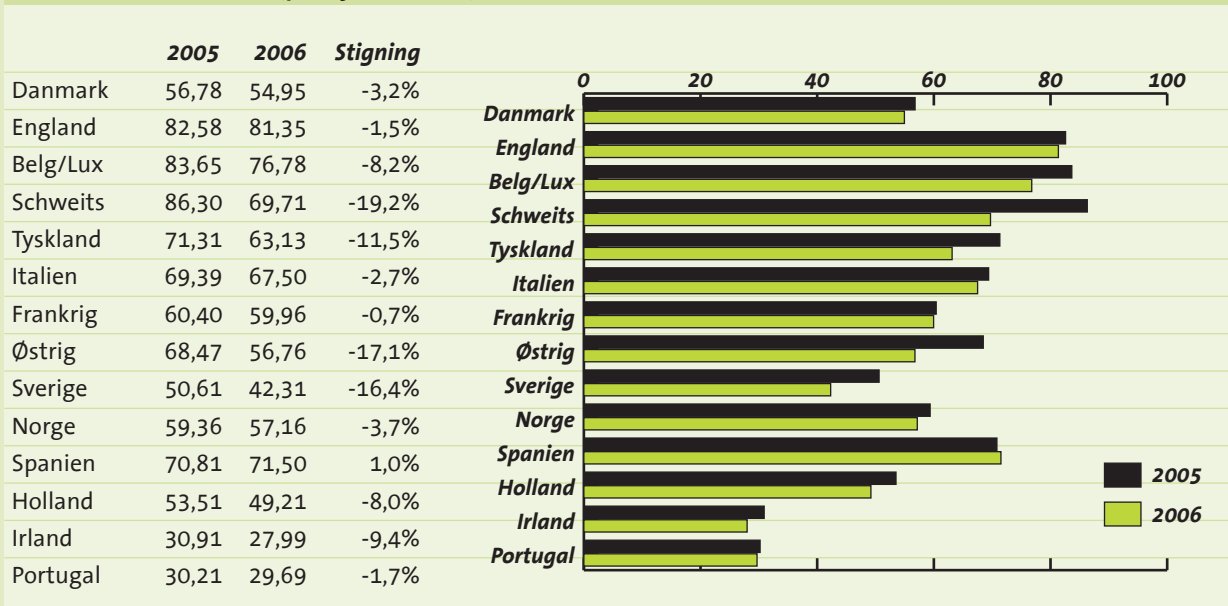
Dansk luftfart har været et år uden nævneværdig stigning i trafikken. Stigningen i 2005 blev i forhold til 2004 0,5% målt i operationer og 0,3% målt i serviceenheder. En vigende trafik til Københavns Lufthavn samt en nulvækst i den overflyvende trafik mellem Sverige og det øvrige Europa gav det ringe resultat.

Resultatet på 10,4 mio. kr. efter N+2 er en halvering i forhold til forventet, og en reduktion i forhold til årets resultat i 2004 på 4,9 mio. kr. Driftsudgifter steg med

30,0 mio. kr., hvoraf 10,0 mio. kr. skyldes øget bidrag til EUROCONTROL, ekstraordinære hensættelser til rådighedsløn på en-route området på 11,9 mio. kr. ¹¹⁾ samt øgede konsulentytelser på 5,0 mio. kr. Udgiften til afskrivning og forrentning faldt med 19. mio. kr. Det skyldes ekstraordinære afskrivninger på 24,6 mio. kr. i 2004. Indtægterne faldt med 67,5 mio. kr., hvilket skyldes ratesænkningen på 17,4 pct. i september 2004. Raten kunne holdes uændret i 2005 på grund af et skift i N+2 fra -45,2 mio. kr. i 2004 til +26,2 mio. kr. i 2005.

¹¹⁾ Af det totale hensættelsesbeløb på kr. 21,7 mio kr., vedrører de 15,3 mio. kr. ekstraordinære hensættelser, dels vedrørende en-route området (11,9 mio kr) og dels vedrørende AACC København (2,8 mio kr.).

Serviceenhedsraten i Euro (pr. 1. januar 2006)



I forhold til de øvrige EUROCONRTOL medlemsstater falder raten i Danmark lidt mindre en den gennemsnitlige rate i EUROCONTROL. Det skyldes primært at

trafikforventningen i Danmark (1,4 %) ligger betydeligt under trafikforventningen i det øvrige EUROCONTROL (ca. 6,0 %).

Luftrafiktjeneste. Københavns Lufthavne (AACC)

Forretningsområdet dækker luftrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra København og Roskilde lufthavne. Området er fuldt brugerfinansieret, idet Naviair opkræver en afgift, den såkaldte AACC, direkte fra lufthavnens brugere. Indtægterne skal dække alle

direkte og indirekte omkostninger vedr. luftrafiktjeneste på lufthavnene.

I 2005 steg raten med 12 pct. som en konsekvens af ubalancen i resultatet før N+2.

Driftsregnskab • Luftrafiktjeneste • Københavns Lufthavne (AACC)

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	127.049	121.315	138.410	155.909	162.614
Udgifter i alt	107.274	109.735	114.070	122.239	137.174
Overskud	19.775	11.580	24.340	33.670	25.440
Generel ledelse og administration	14.996	15.131	11.693	12.425	12.673
Forrentning	3.138	5.092	9.347	10.102	2.489
Afskrivninger	9.755	17.969	27.801	32.426	5.186
Øvrige kalkulatoriske poster ¹⁾	0	0	150	150	150
Årets resultat	-8.115	-26.612	-24.652	-21.432	4.941
N+2 ²⁾	9.478	33.664	8.416	0	-16.236
Årets resultat efter N+2	1.364	7.052	-16.236	-21.432	-11.294

Note 1) 2004: Andel af regnskabsteknisk postering til Økonomistyrelsen.

Note 2) Overdækning i 2003 indgår i N+2 for 2004.

Indtægtsstigningen på 12,6 pct. skyldes således rates-tigningen.

Driftsudgifter steg med 8,9 mio. kr., hvoraf stigningen i lønudgiften udgjorde 6,6 mio. kr., hensættelser til rådighedsløn på 2,8 mio. kr. samt øgede konsulent-tydelser på 0,8 mio. kr., Udgifter til afskrivninger og forrentning steg med 5,4 mio. kr.

Resultatet på -21,4 mio. kr. er en forværring på 5,2 mio. kr. i forhold til sidste år.

Det er aftalt med Transport- og Energiministeriet at raten i 2006 holdes i ro, men ubalancen rettes op i 2007 bl.a. ved en ratestigning.

Luftrafiktjeneste. Billund Lufthavn (AACC)

Forretningsområdet dækker luftrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra Billund Lufthavn. 1. januar 2001 blev udgifterne til luftrafiktjenesten adskilt fra Billund Lufthavns økonomi, idet Naviair nu opkræver AACC afgift direkte fra lufthavnens brugere. Indtægterne skal

dække alle direkte og indirekte omkostninger vedr. luftrafiktjeneste på lufthavnen. Afgiften steg med 6 pct. i 2004.

Driftsregnskab - Billund Lufthavn (AACC)

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	6.983	6.843	8.019	8.989	9.058
Udgifter i alt	6.500	6.976	7.281	7.109	8.006
Overskud	483	-132	738	1.879	1.052
Generel ledelse og administration	349	323	351	385	393
Forrentning	80	45	55	43	20
Afskrivninger ¹⁾	507	267	275	237	-52
Årets resultat	-454	-768	58	1.214	691
N+2	0	-580	-454	-1.348	-396
Årets resultat efter N+2	-454	-1.348	-396	-133	295

Note 1) Negative afskrivninger indikerer tilbageførsel af driftsafskrivninger.

Resultatet på -0,1 mio. kr. efter N+2 i forhold til sidste års -0,4 mio. kr. er således en konsekvens af afgiftsstign-

ingen på 12 pct., og at lønomkostningen er faldet med 0,1 mio. kr. i 2005.

Lufttrafiktjeneste. Provinsen

Naviair har i 2004 ydet lufttrafiktjeneste i henhold til kontrakter med følgende lufthavne: Aalborg, Aarhus, Bornholm, Esbjerg og Vagar. Betalingen for levering af lokal lufttrafiktjeneste på de enkelte lufthavne er fastsat på grundlag af en aftale og er dermed ikke direkte afhængig af antallet af operationer. Det er den enkelte lufthavn, der betaler for ydelsen. Indtægterne fast-

sættes med udgangspunkt i ønsket om balance mellem indtægter og omkostninger.

Over-/underskud for Lufttrafiktjeneste Aalborg tilbageføres til bruger det næst efterfølgende år (N+2) i lighed med øvrige trafikafhængige områder.

Driftsregnskab - Lufttrafiktjeneste Aalborg

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	10.950	10.283	10.279	10.645	11.399
Udgifter i alt	9.038	8.907	9.317	9.334	10.458
Overskud	1.912	1.376	962	1.311	941
Generel ledelse og administration	505	461	609	540	551
Forrentning	418	236	185	149	71
Afskrivninger	1.857	1.011	757	664	246
Øvrige kalkulatoriske poster	0	0	0	0	0
Årets resultat	-868	-332	-589	-41	74
N+2	1.311	781	443	450	-146
Årets resultat efter N+2	443	450	-146	409	-73

Resultatet før N+2 forventes at være i balance efter en del år med underskud.

Lufttrafiktjenesten Aarhus, Bornholm, Esbjerg og Vagar overgik i 2003 til fastpriskontrakter, hvilket indebærer, at over-/underskud indgår i Naviairs udsvingsordning.

Driftsregnskab - lokal lufttrafiktjeneste fastpriskontrakter ¹⁾

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	13.172	15.612	13.738	12.328	12.455
Udgifter i alt	12.852	14.123	13.131	12.213	12.271
Overskud	320	1.490	607	115	184
Generel ledelse og administration	777	578	731	687	701
Forrentning	0	0	0	1	4
Afskrivninger ²⁾	0	0	0	39	-209
Øvrige kalkulatoriske poster	0	0	0	0	0
Årets resultat ³⁾	-457	911	-124	-612	-311

Note 1) I 2003 overgik lokal lufttrafiktjeneste til fastpriskontrakter, bortset fra Aalborg.

Note 2) Negative afskrivninger indikerer tilbageførsel af driftsafskrivninger.

Note 3) Årets resultat overført til udsvingsordningen fra og med 2003.

Administrative afskrivninger indgår i 2005 i regnskabet. Der må forventes en mindre justering af fastpriskontrakterne i 2007.

Diverse kommerciel virksomhed

Forretningsområdet omfatter visse tekniske drifts- og vedligeholdelsesopgaver for Københavns Lufthavne A/S, provinslufthavne, DMI og Forsvaret. Endelig indgår

undervisnings- og kursusvirksomhed. Fra august 2003 og frem til januar 2005 har Naviair udlånt 7 flyveledere til Sydafrika på kontrakt.

Driftsregnskab - diverse kommerciel virksomhed

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	9.467	11.811	12.870	9.706	7.619
Udgifter i alt	4.576	7.935	13.065	6.404	4.716
Overskud	4.891	3.876	-195	3.302	2.903
Forrentning				0	0
Afskrivninger ¹⁾				20	-144
Årets resultat ²⁾	4.891	3.876	-195	3.282	3.047

Note 1) Negative afskrivninger indikerer tilbageførsel af driftsafskrivninger

Note 2) Resultat i 2001-2003 overført til En-route; Resultat fra og med 2004 overført til Naviairs udsvingsordning.

Hovedkonto 28.33.03 – Flyvesikringstjeneste Grønland – Det delvist og ikke brugerfinansierede område.

Flyveinformationstjeneste. En-route, Grønland, internationale flyvninger (ICAO)

Forretningsområdet dækker drift af kommunikations- og navigationsfaciliteter til brug for de internationale flyvninger i luftrummet over Grønland over 6 kilometers højde, samt flyveinformationstjeneste til internationale flyvninger under 6 kilometers højde. Omkostningerne

på området er for 95 pct. finansieret af ICAO i henhold til 'Agreement on the Joint Financing of certain Air Navigation Services in Greenland'. De resterende 5 pct. dækkes af den danske stat. Afgifter opkræves af England (NATS) og afregnes efterfølgende til Naviair.

Driftsregnskab - en route Grønland, internationale flyvninger

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt	12.257	13.374	21.759	29.226	20.854
Udgifter i alt	17.551	18.490	19.346	18.570	20.792
Overskud	-5.294	-5.116	2.413	10.656	62
Generel ledelse og administration	393	324	355	305	311
Forrentning	92	75	90	108	68
Afskrivninger	348	281	376	636	269
Øvrige kalkulatoriske poster	-1.577	0	0	0	0
Bevilling ¹⁾	1.300		1.008	981	1.072
Årets resultat	-3.250	-5.796	2.600	10.588	486
N+2 ²⁾		-1.667	538	-9.767	3.138
Årets resultat efter N+2		-7.463	3.138	821	3.624

Note 1) Bevilling udgør 5 pct. af samlede omkostninger.

Note 2) N+2 korrigeret i forhold til DMI's resultat.

I 2005 blev resultatet før N+2 et overskud på 10,6 mio. kr. mod et budgetteret overskud på 11,5 mio. kr.

Afvigelsen skyldes primært færre trafikindtægter på 1,6 mio. kr. og færre udgifter på 0,7 mio. kr.

Lufttrafiktjeneste, en-route Grønland, Interne flyvninger

Driftsregnskab - en route Grønland, interne flyvninger

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	Budget 2006
Indtægter i alt ¹⁾	417	2.514	1.468	1.985	1.911
Udgifter i alt ¹⁾	16.094	17.669	18.071	17.152	16.364
Overskud	-15.678	-15.156	-16.603	-15.167	-14.453
Generel ledelse og administration	1.750	378	354	386	394
Bevilling	17.700	18.300	17.292	16.619	16.528
Årets resultat	272	2.767	335	1.066	1.681

Note 1) DMI indtægter: 1,0 mio. kr. og EU-refusion vedr. NUP2 projektet: 0,7 mio. kr. i 2005; Udgifter i 2005 vedr. NUP2: 1,4 mio. kr.

Generel ledelse og administration:

Driftsudgiften omfatter centrale funktioner i Naviair. Projekt opgaver i administrative funktioner er udtaget

fra og med 2004. I 2003 blev der gennemført en undersøgelse af området Generel ledelse og administration.

Generel ledelse og administration 2001-2005

(1.000 kr.)

	2002	2003	2004	2005	2006
Generel ledelse og administration	78.680	72.528	58.690	60.598	69.810
Generel ledelse og adm. i % af bruttoudgifter	14,3	12,8	10,3	10,1	10,2

Bilag 4: Ressourceforbrug (Miljø)

Ressourceforbrug - Naviairhuset

(1.000 kr.)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Naturgas (m3)	298.636	294.504	399.420	417.880	422.180	417.897
El (mWh)	4.952	5.298	5.417	6.231	6.362	7.006
Vand (m3)	3.721	4.729	5.776	7.428	7.451	5.712
Papirindkøb (1000 sider) "Svanemærket"	1.680	2.184	2.152	2.753	2.620	2.080

Naviair blev i 2001 udskilt fra SLV. Reelt skete udflytningen til Maglebylille i august 2001, hvor ca. 120 medarbejdere flyttede fra SLV til Maglebylille. Den generelle forøgelse af ressourceforbruget kan hovedsagelig tilskrives effekt af udskillelsen, som nu formodes at have fundet det rette leje.

Stigningen i forbruget af gas, el og vand fra 2002 til 2003 skyldes væsentligst forbruget vedrørende de 2 nybyggede blokke (5 og 6). Blok 5, som skal huse den nye kontrolcentral, udgør 4.300 m². I denne blok er installeret et højteknologisk system til klima- og fugtstyring.

I 2005 er vandforbruget faldet væsentligt. Da der ikke er lavet foranstaltninger, der skulle munde ud i et sådant fald, er der p.t. ingen yderligere forklaring end at der generelt er brugt mindre. Udviklingen vil dog blive fulgt yderligere.

Det i 2005 øgede elforbrug formodes at skyldes øget aktivitet i det nye tårn og kontrolcentral.

Det lave papirforbrug i 2005 kan bl.a. forklares med, at der normalt bestilles større mængder papir hjem i december måned end der har været tilfældet i december 2005. Grunden er, at man er i færd med at nedbringe lageret og i at øge dag til dag leveringen.

Udgivet af Naviair

Naviair er en statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet

Redaktion: Finance • Layout: PR & Communications

April 2006

*Årsrapporten kan hentes på Naviairs hjemmeside **www.naviair.dk***



Naviair
Naviair Allé 1
DK 2770 Kastrup

www.naviair.dk
naviair@naviair.dk
T +45 3247 8000
F +45 3247 8800