

Forretningsplan

2012-2016

Forretningsplan 2012-2016

NAVIAIR

Air Navigation Services

Mod endnu højere mål

I 2011 kunne vi fejre vores første fødselsdag som selvstændig offentlig virksomhed (SOV). Det første år med den nye status blev et godt og dynamisk år præget af mange positive forandringer og en god udvikling for virksomheden. Først og fremmest fordi vi i løbet af året nåede et godt stykke vej videre på rejsen mod vores strategiske mål.

Udviklingen af samarbejdet med svenske LFV i vores fællesjede virksomhed NUAC HB tog for alvor form. Efter planen skal NUAC fra midten af 2012 overtage driften af en route-trafikken i det fælles dansk-svenske luftrum. Det betyder, at i alt 750 medarbejdere om kort tid bliver udlånt fra LFV og Naviair til NUAC. En stor del af medarbejderne skal drive de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm, som også udlånes til NUAC. De første 160 medarbejdere blev udlånt til NUAC allerede fra begyndelsen af 2011, hvor NUAC overtog ansvaret for den operative support.

Formålet med NUAC er at sikre harmonisering og effektivisering af lufttrafikstyringen i den dansk-svenske funktionelle luftrumsblok (Functional Airspace Block eller FAB). Gennem en række initiativer, som udnytter fordelene ved fælles drift, bliver der over de kommende år gennemført betydelige besparelser. Initiativerne vil samtidig gavne miljøet, fordi nye procedurer i det fælles luftrum giver kortere flyvetid og dermed mindre brændstofforbrug og mindre udledning af CO₂. Allerede i november 2011 kunne vi indføre såkaldt Free Route Airspace (FRA), således at luftfartsselskaberne nu altid kan tilrettelægge flyvning af den korteste og lige rute gennem det dansk-svenske luftrum. NUAC-initiativerne vil fra 2016 kunne medføre en samlet besparelse for det dansk-svenske en route-luftrum på 13 mio. euro årligt og samtidig sikre en reduktion af CO₂-udledningen fra flytrafikken i Danmark og Sverige på mindst 52.000 ton årligt.

Gennem NUAC opfylder vi således allerede en række vigtige mål i EU's Single European Sky programme (SES). Sammen med LFV ligger vi dermed fortsat i spidsen blandt de europæiske leverandører af luftfartstjenester, når det gælder realiseringen af EU's mål for udviklingen af lufttrafikstyringen i Europa. Den danske indsats har blandt andet høstet

ros fra EU, hvor Europa-Kommissionens særlige koordinator for fælles luftrum, Georg Jarzembowski, fremhævede Naviair og LFV som skoleeksempler på god og progressiv udvikling af lufttrafikstyringen i Europa, da han rapporterede til Europa-Parlamentet i foråret 2011.

Et vellykket resultat af samarbejdet om lufttrafikstyringen i det dansk-svenske luftrum har højeste prioritering i vores strategi; men på lang sigt er vores ambitioner endnu højere, når det gælder vores indsats for harmonisering og effektivisering. Sammen med svenske LFV, britiske NATS og irske IAA er vi i gang med at analysere eventuelle fordele og muligheder ved et samarbejde om fælles lufttrafikstyring – et område der både omfatter den dansk-svenske FAB og den britisk-irske FAB. De indledende analyser af det såkaldte FAB 4-projekt forventes afsluttet i sommeren 2012.

Naviair deltager også i det såkaldte Borealis-projekt, hvor vi undersøger de mere langsigtede muligheder for at skabe et samlet luftrum, der dækker store dele af Nordeuropa.

Et andet område med høj prioritet i vores strategi er internationalt samarbejde om udviklingen af de teknisk-operative systemer. Her var vi – sammen med LFV, IAA og med Thales, som teknisk leverandør – pionerer, da vi for fem år siden etablerede COOPANS-samarbejdet om udvikling og harmonisering af vores Air Traffic Management-systemer (lufttrafikstyringssystemer eller ATM). Samarbejdet har været så stor en succes, at både østrigske Austro Control og kroatisk Croatia Control siden har set en fordel ved at gå med mod betaling til de oprindelige partnere.

Det anslås, at partnerne gennem samarbejdet sparer cirka 30 procent af deres udviklingsomkostninger i forhold til at skulle gennemføre udviklingen alene. Det første konkrete resultat af samarbejdet blev høstet, da IAA i 2011 opgraderede selskabets lufttrafikstyringssystemer med COOPANS Build 1. Naviair og LFV gennemfører lignende opgraderinger af systemerne i 2012 og den næste generation af opgraderinger er allerede færdigudviklet.



Gennem COOPANS-samarbejdet fastholder vi altså Naviair på det højeste og mest moderne niveau for lufttrafikstyringssystemer i Europa.

Vi satser også på internationalt samarbejde på uddannelsesområdet, hvor vi sammen med LfV og norske Avinor driver flyvelederskolen Entry Point North (EPN) med hovedkvarter i Malmø. Skolens undervisningsmodel har blandt andet sikret en høj beståelsesprocent, og de skandinaviske undervisningsmetoder vækker nu for alvor international interesse. I 2011 etablerede EPN i samarbejde med ungarske HungaroControl en ny flyvelederskole, Entry Point Central (EPC), i Budapest.

Vi sigter altså mod konstant højere mål på alle vores delstrategier inden for det internationale samarbejde. Samtidig arbejder vi på udvikling af nye strategiske tiltag, som kan styrke Naviair og skabe vækst inden for vores kerneområder: En route - Danmark, En route - Grønland, Lokal flyvekontrol og Ydelser.

Både de hidtidige og nye strategiske tiltag skal afvikles inden for helt nye rammer for driften af vores forretning. Fra den 1. januar 2012 er Naviair underlagt en præstationsordning i henhold til EU's forordning om præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner. Naviair forventer, at der for Danmark efter 2014 ikke kan udlignes under- og overdækning fra årene 2012-2014 gennem senere regulering af taksterne for vores services. Med de nye rammer skal vi nu opfylde en række krav om præstationsudvikling inden for både sikkerhed, kapacitet, miljø og omkostningseffektivitet. Præstationsordningen hviler i et vist omfang på økonomiske incitamenter, hvor leverandører af luftfartstjenester med positive resultater kan have en begrænset økonomisk bonus, hvorimod leverandører af luftfartstjenester med negative resultater selv må dække disse. Ud over økonomiske incitamenter kan præstationsordningen medføre krav til handlingsplaner for leverandører af luftfartstjenester.

I Naviair finder vi de nye rammer inspirerende og mener, at de vil medvirke til både at øge effektiviteten og skabe en stadig mere bæredygtig udvikling af lufttrafikstyringen i Europa. Vi er overbeviste om, at vi kan leve op til de nye krav, og vi kan konstatere, at vi fortsat har den højeste standard for sikkerhed og samtidig er i stand til at levere den kapacitet, som luftfartsselskaberne efterspørger, og til et omkostningsniveau, som er rimeligt i forhold til vores servicestandard.

Selv om luftfarten fortsat er påvirket af den globale økonomiske krise, har vi gennem de seneste år set tegn på vækst, som tyder på, at vi i løbet af de kommende år kommer tilbage til en flytrafik, som matcher trafikniveauet inden krisens start i 2007. Det påvirker naturligvis Naviairs økonomi positivt. Men det vigtigste aktiv for forretningsmæssig succes fremover er naturligvis vores medarbejdere. Det er deres indsats, forandringsvillighed og kompetencer, som Naviairs fremgang og udvikling først og fremmest bygger på. Med en solid strategi på ret spor og engagerede, dygtige medarbejdere, vil Naviair fastholde sin position blandt de bedste i vores branche.

Forretningsplanen beskriver vores strategi samt de planer, vi har for fremtiden, og de forretnings tiltag vi prioriterer i de kommende fem år. Endvidere rummer planen et overblik over rammerne for vores aktiviteter og de kunder, vi arbejder for.

Rigtig god læselyst!

Morten Dambæk
Adm. direktør

Anne Birgitte Lundholt
Bestyrelsesformand



Strategisk platform

Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed (SOV) ejet af den danske stat ved Transportministeriet.



For at opfylde missionen og styre virksomheden frem mod realiseringen af vores vision, har vi formuleret tre delstrategier, der på hver sit område afstikker retningslinjer for vejen mod vores mål. For at nå målene skal Naviair: Skabe værdi

for samfundet og vores kunder, fortsat udvikle virksomheden og have dygtige, engagerede og motiverede medarbejdere.

Mission

Naviair bidrager til at skabe værdi og velfærd for samfundet gennem udvikling og leverance af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Dermed udfylder vi vores rolle som et afgørende led i luftfartens værdikæde.

Vision

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester i Europa.

Vi vil konstant udvikle vores virksomhed og sikre en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere gennem deltagelse i internationale alliancer.

Vi vil realisere vores ambitioner gennem dygtige, motiverede og engagerede medarbejdere, som befinder sig godt på en arbejdsplads med store krav, hvor målrettet medarbejderudvikling og -involvering er grundlaget for opretholdelsen af en attraktiv virksomhed.

De tre delstrategier

Værdiskabelse for samfundet og kunderne

Naviair bidrager til at skabe værdi og velfærd for samfundet gennem udvikling og levering af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten. Dermed udfylder vi vores rolle som et afgørende led i luftfartens værdikæde.

Naviair vil altid fokusere på at understøtte kundernes behov for at sikre virksomhedens langsigtede eksistens. Vi vil derfor konstant styrke og udvikle vores kunderelationer. Det gør vi gennem tæt samarbejde med fokus på sikkerhed, kvalitet og pris, således at Naviairs ydelser understøtter kundernes forretning bedst muligt.

Vi skaber blandt andet værdi ved at udvikle og styrke NUAC HB, som i 2012 samler lufttrafikstyringen i ét fælles dansk-svensk luftrum. Gennem en samlet koordinering af flytrafikken sikrer vi samtidig grundlaget for miljø- og klimaforbedringer.

- Vi vil fastholde det høje sikkerhedsniveau og samtidig vil vi løbende udvikle kapacitetsniveauet og øge effektiviteten.
- Vi vil understøtte luftfartsselskabernes og lufthavnenes vækst ved øget samarbejde og fælles planlægning.
- Vi vil fokusere på økonomisk ansvarlighed, effektivitet og omkostningsbevidsthed.
- Vi er miljøbevidste og har vores opmærksomhed rettet mod klimaforbedringer i luftfarten.

Udvikling af virksomheden

Naviair skal være i konstant udvikling og fastholde en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere gennem delta-gelse i internationale alliancer.

Naviair leverer luftfartstjenester og teknisk vedligehold. Ydelserne skal løbende udvikles og gøres attraktive for både eksisterende og nye kunder. Vi vil styrke det europæiske samarbejde inden for luftfartstjenester og relationerne til Trafikstyrelsen, militæret og DMI for derigennem at sikre fundamentet for vores vækst og udvikling.

Vi vil sikre og udvikle vores markedsposition i Danmark og i Europa gennem strategiske samarbejder som f.eks. NUAC, COOPANS, Borealis og EPN. Et bredt og solidt samarbejde er essentielt for at sikre den nødvendige styrke i forhold til de øvrige aktører på markedet.

Vi vil styrke den tekniske og operative udvikling gennem internationalt samarbejde med andre selskaber. Samarbejdet omfatter indkøb og leverandørstyring.

- Vi vil via NUAC, EPN, COOPANS, FAB 4, Borealis og NORACON udvikle et tættere samarbejde med de øvrige nordeuropæiske søsterorganisationer i branchen.
- Vi vil med COOPANS som forbillede indgå nye alliancer med andre partnere og leverandører.
- Vi vil levere tekniske og operative ydelser til de danske lufthavne samt indgå i tekniske strategiske samarbejder.
- Vi vil – på baggrund af specifikke behovsvurderinger, fokuserede udbudsforretninger og en stram leverandørstyring – satse på automatiserede og standardiserede systemer.



Dygtige, engagerede og motiverede medarbejdere

Naviair er en virksomhed med gode faglige og personlige udviklingsmuligheder, som både kan fastholde og tiltrække kompetente og engagerede medarbejdere. Dette forudsætter medarbejdernes involvering. Vi ønsker medarbejdere, som befinder sig godt på en arbejdsplads med store krav.

Naviair skal kontinuert udvikle ledelse, organisation og medarbejdere, som positivt udvikler relationer og resultater, og styrker trivselen.

Vi vil gennemføre målrettet kultur- og kompetenceudvikling af medarbejderne for at sikre, at luftfartstjenester altid leveres med vægt på sikkerhed, kapacitet og effektivitet. Ambitionen om at bevare vores position i førerfeltet blandt de mest sikre og effektive leverandører af luftfartstjenester i branchen kræver et løbende udviklingsforløb, der fastlægger ansvar, indflydelse, involvering og kompetencer – samt normer og spilleregler.

- Vi vil sikre, at medarbejderne til stadighed har de rette kompetencer og motivationen til at understøtte kerneforretningen.
- Vi vil konstant styrke de ledelsesmæssige færdigheder gennem kompetenceudvikling og efteruddannelse, gensidig sparring og inddragelse i den strategiske udvikling og styring af virksomheden.
- Vi vil løbende sikre udvikling på fire områder: Krav til ledelse, Kultur, Kompetencer og Kommunikation.
- Vi vil sikre, at medarbejderne har strategierne for øje, lever op til vores værdier, og forfølger vores fokusområder.

Kritiske succesfaktorer

For at sikre at vi får vores langsigtede mål realiseret, har vi fastlagt en række kritiske succesfaktorer (KSF'er). De er grundlaget for vores konkrete præstationsmål, som vi har defineret for at bevare fokus og retning mod de strategiske mål.

Sikkerhed

I Naviair fastholder vi altid et højt flyvesikkerhedsniveau.

Kapacitet

I Naviair sørger vi for, at der er tilstrækkelig kapacitet og at lufttrafikken afvikles med de mindst mulige forsinkelser.

Effektivitet

I Naviair anvender vi ressourcerne optimalt.

Miljøansvarlighed

I Naviair sikrer vi en lufttrafikafvikling, som reducerer luftforurening og minimerer støj.

Økonomisk ansvarlighed

I Naviair er vi opmærksomme på økonomien i alle henseender og vi er omkostningsbevidste.

Udvikling

I Naviair arbejder vi konstant for udvikling på alle vores aktivitetsområder gennem alliancer, harmonisering og standardisering.

Attraktiv virksomhed

I Naviair er vi positive, motiverede og velfungerende og alle medarbejdere har de rigtige kompetencer.



Aktivitetsområder

Naviair leverer infrastruktur til luftfarten og er dermed en vigtig aktør i samfundet. Vi har aktiviteter inden for En route - Danmark, En route - Grønland, Lokal flyvekontrol og Ydelser.

En route – Danmark

Områdekontrolltjeneste i dansk luftrum fra:

- Kontrolcentralen i København
- Tårnet i Roskilde
- Tårnet i Billund
- Tårnet i Århus
- Tårnet i Aalborg

Indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn fra:

- Kontrolcentralen i København

Briefingtjeneste fra:

- Kontrolcentralen i København

Flyveinformationstjeneste fra:

- Kontrolcentralen i København

Teknisk drift og vedligehold af ATM-/CNS-udstyr i Danmark:

- Radaranlæg i Danmark
- Kommunikationsanlæg i Danmark
- ATM-udstyr i Danmark

En route – Grønland

Briefingtjeneste fra:

- Flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq

Flyveinformationstjeneste fra:

- Flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq

Teknisk drift og vedligehold af CNS-udstyr på Færøerne og i Grønland:

- Radaranlæg på Færøerne
- Navigations- og kommunikationsanlæg på Færøerne og i Grønland

Lokal flyvekontrol

Tårnkontrolltjeneste fra:

- Tårnet i København
- Tårnet i Roskilde
- Tårnet i Billund
- Tårnet i Århus
- Tårnet i Aalborg
- Tårnet på Bornholm

Indflyvningskontrolltjeneste til lufthavn fra:

- Tårnet i Roskilde
- Tårnet i Billund
- Tårnet i Århus
- Tårnet i Aalborg
- Tårnet på Bornholm

Flyvepladsinformationstjeneste fra:

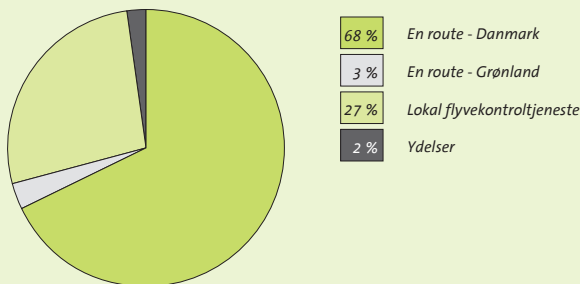
- Tårnet på Vágar

Ydelser

Salg af teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr fra:

- Teknisk base i København
- Teknisk base i Billund
- Teknisk base i Aalborg

Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder

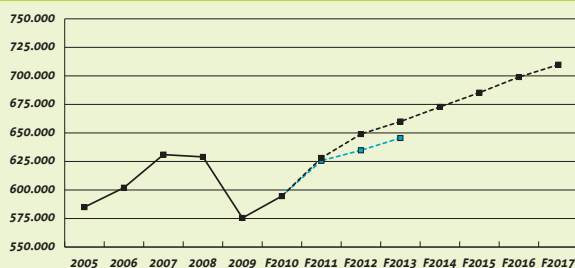


En route – Danmark

Langt den største indtægt i Naviair kommer via afgifter fra en route i dansk luftrum. Udviklingen i indtægtsgrundlaget har efter nedgangen i 2001-2003 vist en moderat stigende tendens, om end på et markant lavere niveau end den gennemsnitlige europæiske stigningstakt. I 2009 var der et kraftigt fald i trafikmængden i Danmark på helt op til 12 procent i forhold til 2008. Først fra 2010 har der igen været vækst i trafikmængden, som igen er på vej mod 2007-niveau. De kraftige udsving i indtægterne udfordrer Naviairs langsigtede mål om at levere lufttrafikstyring til en stabilt lavere enhedsomkostning.

Naviair baserer forventninger til en route trafikken på Eurocontrols prognoser (STATFOR). Eurocontrol nedjusterede i december 2011 forventningen til væksten i perioden frem til 2013. På baggrund heraf forventes en vækst for 2012 i størrelsesordenen 1,4 pct. i forhold til 2011. Nedenstående figur viser den forventede udvikling i trafikken på en route:

Udvikling i trafikken på en route



EUROCONTROL Forecast of Annual Number of IFR Flights (2011-2017) fra den 19. september 2011

EUROCONTROL Short-Term Forecast, December 2011 (2011-2013) fra den 23. december 2011

En route - Grønland

I Grønland yder Naviair flyveinformations- og alarmerings-tjeneste i luftrummet op til FL 195 (19.500 fod). Tjenesterne leveres fra flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq.

Flyvekontrollen af luftrummet over FL 195 er for den nordlige dels vedkommende udliciteret til islandske ISAVIA og leveres fra Reykjavik på Island og for den sydligste dels vedkommende til Nav Canada, som leverer servicen fra Gander i Canada. Naviair leverer det tekniske udstyr i Grønland, som anvendes af både Nav Canada og ISAVIA. Endvidere driver vi flyveredningstjeneste til luftfarten over Grønland fra flyveredningscentralen i Kangerlussuaq. Endelig yder vi luftfartskommunikationstjeneste fra Kangerlussuaq, hvor vi driver det nationale COM-center. Herfra overvåger vi de internationale og nationale ATS-kredsløb.

Lokal flyvekontrol

Den største kunde på området er Københavns Lufthavne A/S, hvor vi i 2012 forventer en stigning i flytrafikken på 2,1 procent.

På baggrund af trafikudviklingen i 2011 forventer vi derimod ikke ændringer i væksten på Billund og de øvrige lufthavne. Alle tiltag i Naviair bliver taget i brug for at understøtte luftfarten i Danmark ved at sikre et højt niveau af kapacitet og effektivitet ved tårnene i Danmark. Ud fra tendenser i andre lande forventes det, at vi ved lokal flyvekontrol fremover vil opleve øget konkurrence, hvorfor Naviair ved en organisationsændring i 2011 har etableret en rendyrket tårnorganisation med henblik på at kunne modstå den forventede konkurrence.

Ydelser

Naviairs drift og vedligehold af primært luftfartsrelateret udstyr for tredjepart, f.eks. lufthavne, er en væsentlig parameter for at nedbringe enhedsomkostningerne i Naviair. Området supplerer på bedste vis Naviairs kerneområder og muliggør en optimal udnyttelse af ressourcer. Der forventes en stabil udvikling.

Kundegrundlag

Naviair tilstræber til enhver tid at levere den bedste ydelse til vores kunder. Vi leverer samtidig ydelsen til den lavest mulige pris.

Luftfartsselskaber

Finanskrisen har siden 2008 ført til betydelige indskrænkninger i flytrafikken og alvorlige tab i luftfartsbranchen. Det har medført en markant indtægtsnedgang i Naviair, der trods de faldende indtægter fortsat skal sikre, at der er både tilstrækkelige ressourcer og tidssvarende opdateret teknisk udstyr til at imødekomme kundernes krav til service og effektiv trafikafvikling. En nedgang i flytrafik og indtægter på 10-12 procent kan altså ikke direkte matches med en tilsvarende reduktion i omkostningerne. Til trods for denne kendsgerning har vi under krisen konstant arbejdet på fortsat at reducere vores omkostninger og samtidig finde nye veje til at holde luftfartsselskabernes omkostninger til lufttrafikstyring så lave som overhovedet muligt.

I løbet af 2011 har der igen været vækst i flytrafikken. Udviklingen har påvirket Naviairs indtjening positivt. Indtjeningen påvirkes dog af modsatrettede faktorer; luftfartsselskaberne flyver gennemsnitligt med tungere fly, men den gennemsnitlige flyvetid/distance gennem dansk luftrum er blevet kortere. For at sikre den bedst mulige økonomi og de lavest mulige afgifter, fastholder vi fokus på en omkostningsbevidst adfærd. Vi arbejder konstant på at finde og gennemføre nye effektiviseringer, uden at gå på kompromis med sikkerheds- og serviceområderne.

Lufthavne

Københavns Lufthavn skal fastholde sin internationale status som nordeuropæisk knudepunkt for at sikre vækst og dynamik i Øresundsregionen. Det kræver, at kunderne ikke fravælger lufthavnen til fordel for lufthavne i andre lande. Som underleverandør bestræber vi os derfor på, at afviklingen af trafikken sker sikkert og hurtigt, så Københavns Lufthavn fremstår attraktiv. Samtidig er Naviairs indsats på miljø- og klimaområdet medvirkende til at gøre Københavns Lufthavn til et brændstoføkonomisk – og dermed CO₂-besparende – valg for luftfartsselskaberne.

De regionale lufthavne spiller en central rolle både for den fortsatte udvikling af luftfarten i Danmark og for at fastholde en effektiv indenrigsluftfart. Det er vigtigt, at de danske lufthavne stadig formår at tiltrække lufttrafik i konkurrence med andre transportformer. Det betyder, at lufthavnene til stadighed må gøre deres yderste for at minimere deres omkostninger. Som leverandør til lufthavnene har vi fokus på at holde prisen for vores ydelser så lav som mulig.

Forsvaret

Forsvaret i Danmark har gennem 90'erne og første halvdel af dette årti gennemgået en forvandling fra at have en primært defensiv og suverænitetsbevarende rolle til at varetage roller af humanitær og international karakter. Samtidig er antallet af luftfartøjer i forsvaret reduceret. Dette har skabt et ændret behov for forsvarets brug af luftrummet i Danmark, navnlig for så vidt angår træningsmuligheder. Udformningen af træningsområder, hvor civil lufttrafik adskilles fra forsvarets aktivitet, har derfor ændret sig.

Naviair er i tæt kontakt med forsvaret og koordinerer løbende de aktiviteter, der skal foregå i luftrummet, således at forsvarets behov kan blive opfyldt med mindst mulig ulempe for den civile lufttrafik.

DMI

Naviair leverer tekniske ydelser til DMI på kontrakt. Drift og vedligehold af lufthavnsrelateret vejrtjenestedyr og vejrradarer er de primære områder.

Naviair-familien

For at realisere vores vision og målet om altid at være blandt de bedste i vores branche er Naviairs forretningsmodel baseret på et stærkt engagement i tre internationale alliancer:

- Vi samler og effektiviserer lufttrafikstyringen (en route) i det fælles dansk-svenske luftrum gennem NUAC HB (medejerskab med LFV).
- Vi udvikler flyveledermannen på den fælles nordiske flyvelederskole EPN (medejerskab med LFV og Avinor).
- Vi udvikler vores lufttrafikstyringssystemer i COOPANS-alliancen.

NAVIAIR

NUAC HB
(50% ejerandel)

Entry Point North AB
(33% ejerandel)

Entry Point Central
(51% ejerandel)

COOPANS

■ Associerede virksomheder

□ International alliance
(Naviair, IAA, LFV, Austro Control,
Croatia Control & Thales)

Strategiske forretnings tiltag

Naviair har flere forskellige forretnings tiltag, som skal sikre vores mission om altid at være blandt de bedste til at levere luftfartstjenester i Europa. De internationale forretnings tiltag ligger under rammerne for SES og SESAR.

NUAC

Den dansk-svenske FAB blev deklareret i 2009. Det er EU's mål, at der skal deklarereres FABs over hele Europa. Foreløbig er der dog, foruden den dansk-svenske FAB, kun deklareret én anden FAB (2008), som omfatter det britisk-irske luftrum. Vi er dermed meget langt fremme i arbejdet med at realisere vores del af EU's SES-program og dermed målsætningen om harmonisering og effektivisering af lufttrafikstyringen i det europæiske luftrum.

I 2009 etablerede vi sammen med LfV virksomheden NUAC HB (svensk handelsbolag). Den 1. januar 2011 overtog NUAC ansvaret for den operative support, som omfatter omkring 160 medarbejdere, der er udlånt fra Naviair og LfV.

NUAC's hovedopgave i de kommende år er driften af LfV og Naviairs tre kontrolcentraler i henholdsvis København, Malmø og Stockholm. Efter planen skal NUAC overtage afviklingen af en route-trafikken i det fælles dansk-svenske luftrum den 1. juli 2012 (Full Scale Commencement). Herefter vil i alt 750 medarbejdere være udlånt til NUAC fra LfV og Naviair. Kontrolcentralerne forbliver også LfV og Naviairs ejendom og udlånes til NUAC. Gennem medejerskabet af NUAC står Naviair stærkt rustet til at møde de fremtidige krav og forventninger i branchen. Samtidig styrker samarbejdet vores evne til fortsat at gennemføre effektiviseringer og omkostningsreduktioner uden at slække på vores høje sikkerhed og service.

Forud for Full Scale Commencement har NUAC sammen med LfV og Naviair indledt arbejdet med at gennemføre en række effektiviseringsinitiativer, som ved udgangen af 2016 skal føre til en samlet besparelse for LfV og Naviair på 13 mio. euro årligt. Således vil aktiviteterne i NUAC med tiden isoleret set nedbringe luftfartsselskabernes udgifter til både lufttrafikstyring og brændstof. Initiativerne vil også medføre en positiv effekt på miljø og klima gennem reduktion af selskabernes udledning af CO₂ og NO_x.

EPN (Entry Point North)

I 2006 blev den nordiske flyvelederskole, EPN, etableret. Skolen ejes i fællesskab af Avinor, LfV og Naviair. Gennem EPN er Naviair blandt pionererne i arbejdet frem mod harmonisering af flyveledersuddannelsen i Europa. EPN styrker samtidig Naviairs indflydelse på udviklingen af såvel eksisterende som fremtidige uddannelser af luftfartstjenestepersonale. Foruden at levere uddannelsesydelser til ejerne har EPN gennem de seneste år arbejdet på at sælge uddannelsesydelser til andre leverandører af luftfartstjenester i både Europa og resten af verden. Senest har EPN i slutningen af 2011 indgået aftaler om uddannelse af lufttrafikstyringspersonale fra Kosovo og Saudi Arabien.

Når flyvelederaspiranterne har afsluttet deres forløb på EPN, fortsætter de den praktiske del af flyveledersuddannelsen på operative steder, hvor eleverne bliver trænet i trafikhåndteringen og certificeres som flyveledere.

I 2011 har EPN i samarbejde med ungarske HungaroControl etableret en fællesejet flyvelederskole i Budapest, som et joint venture. Den nye skole har fået navnet Entry Point Central, EPC.

Fremtidige ungarske flyveledere skal uddannes efter skandinaviske træningsmetoder.

Det første hold med ungarske elever startede på skolen i september 2011. Det er ambitionen, at den nye skole med tiden også skal tilbyde uddannelse til flyvelederelever fra andre lande i regionen.



COOPANS

Naviairs lufttrafikstyringssystem, DATMAS, er baseret på den nyeste teknologi inden for lufttrafikstyring, og er blandt de mest moderne i Europa. Systemet danner grundlag for COOPANS Build 1, der omhandler opgradering og harmonisering af lufttrafikstyringssystemer for svenske LFV, irske IAA og Naviair til et lufttrafikstyringssystem, der anvender samme software og harmoniserede tekniske løsninger.

COOPANS-samarbejdet påbegyndtes i 2006, og har Thales som leverandør og samarbejdspartner. COOPANS er åbent for tilføjelse af nye medlemmer, og indtil videre har østrigske Austro Control i 2010, og senest kroatiske Croatia Control i 2011 tilsluttet sig samarbejdet som fuldgældige partnere.

COOPANS har til formål at reducere partnernes udviklingsomkostninger via løbende opgradering af lufttrafikstyringssystemet. Alternativet havde været store og meget dyre totaludskiftninger. COOPANS skal derudover harmonisere de operative og tekniske arbejdskoncepter og derved begrænse specifikke nationale funktionaliteter. Samarbejdet forventes at reducere systemudviklingsomkostningerne med cirka 30 procent i forhold til de omkostninger, hver enkelt virksomhed ville have ved at udvikle teknikken på egen hånd. Hertil kommer besparelser på driftsomkostninger sikret ved de fælles arbejdskoncepter.

Ud over besparelser imødekommer COOPANS-samarbejdet EU's krav om fremtidig harmonisering af flyvekontrolsystemerne i Europa. Det vil løbende tilsikre en efterlevelse af EU-krav, herunder performance-kravene (se afsnit Single European Sky – SES), samt være på linje med udviklingen i SESAR. Ud over dette understøtter COOPANS ligeledes krav fra industrien og ICAO.

COOPANS tog et stort skridt fremad mod realiseringen af ét harmoniseret lufttrafikstyringssystem med idriftsættelsen af Build 1 i de irske kontrolcentraler i Shannon og Dublin i april og maj 2011. Primo 2012 blev Malmø kontrolcentral sat i drift. Naviair følger den 31. marts 2012 med idriftsæt-

telse af kontrolcentralen i København og tårnene i Roskilde og Billund. Udrulningen afsluttes i Stockholm kontrolcentral, der forventes at blive sat i drift efteråret 2012.

Den efterfølgende systemopgradering, Build 2, omfatter udvikling og integrering af ændringer, som er nødvendige for at de nyeste medlemmer af COOPANS-samarbejdet, Austro Control og Croatia Control, kan gå i drift i henholdsvis 2013 og 2014. Samtidig opfylder opgraderingerne en række nødvendige EU-krav. Build 2 skal også gennemføres i IAA, LFV og Naviair, således at lufttrafikstyringssystemet til stadighed bliver opdateret og harmoniseret hos alle fem leverandører af luftfartstjenester i COOPANS-samarbejdet.

Build 3 forventes idriftsat i perioden 2014-2015. COOPANS-samarbejdet sikrer løbende, at udviklingen i SES- og SESAR-regi fortsat følges op og alle nye EU-krav opfyldes.

NORACON

(NORTH European and Austrian CONSortium)

NORACON er et konsortium, som samarbejder om deltagelsen i SESAR-programmet (se afsnittet Europæiske rammer). NORACON blev etableret i 2009 og består af otte europæiske medlemmer; østrigske Austro Control, norske Avinor, finske Finavia, islandske ISAVIA, svenske LFV, irske IAA, estiske EANS og Naviair.

NORACON-konsortiet er formelt medlem af SJU (se afsnittet Europæiske rammer), og gennem NORACON har Naviair dermed indflydelse på beslutninger om den fælles europæiske udvikling inden for det teknisk-operative område. Samtidig har partnerne gennem NORACON beskyttet deres langsigtede strategiske investeringer i et SESAR-perspektiv. Dette sker under den uformelle paraplygruppe kaldet A6, som består af medlemmer fra Spanien, Italien, Frankrig, Tyskland og England samt NORACON-konsortiet.

A6-gruppen skal afstemme ANSP-synspunkterne i forhold til vigtige SESAR-områder i forbindelse med udviklingen i branchen, SJU-strategier og prioriteter samt sammenhængen med det operative miljø.



Det er besluttet, at NORACON-konsortiet skal være aktiv i A6-gruppen inden for området lufttrafikstyringsforskning og -udvikling. Ligesom der lægges særlig vægt på koordination med de relevante partnere, som er nødvendig for at understøtte denne strategi, herunder specielt NATS og DSNA.

Via arbejdet i NORACON og A6 vil Naviair også følge og påvirke klargøringen til SESAR-implementeringsfasen, som forventes at strække sig fra 2014-2020.

FAB 4

I 2011 etablerede irske IAA, svenske LFV, britiske NATS og Naviair det såkaldte FAB 4-projekt. Projektet undersøger mulighederne for et tættere samarbejde om afviklingen af flytrafikken i luftrummet over Danmark, Sverige, Storbritannien og Irland. Formålet er at øge effektiviteten i afviklingen af lufttrafikstyringen i området.

Muligheden for at sammenlægge de to hidtil eneste europæiske FABs – den dansk-svenske og den irsk-engelske FAB – indgår i projektets analyser.

Et allerede gennemført forstudie har vist, at der er mulighed for reelle omkostningsreduktioner og forbedret effektivitet ved et samarbejde.

De efterfølgende analyser og forslag til modeller for samarbejde og integration forventes færdige i sommeren 2012.

Borealis

Naviair samarbejder med en række nordeuropæiske søsterorganisationer om koordinering af lufttrafikstyringen i Borealis-samarbejdet. Medlemmerne i Borealis er foruden Naviair, norske Avinor, finske Finavia, islandske ISAVIA, svenske LFV, irske IAA, estiske EANS, britiske NATS og litauiske LSG.

Med en langsigtet vision om at etablere ét stort fælles nord-europæisk luftrum, indledte partnerne i 2011 det såkaldte Borealis-projekt. I Borealis undersøges i første omgang mulighederne for at etablere en mere formel og bindende alliance, der skal afløse det tidligere uformelle samarbejde.

Resultatet af Borealis-undersøgelserne skal drøftes mellem partnerne i 2012.

Miljø- og klimatiltag

Luftfarten påvirker, som al anden transport, både miljø og klima. Luftfarten bidrager i dag med 2-3 procent af den samlede globale luftforurening. Naviair arbejder målrettet på at sikre, at miljø- og klimapåvirkningerne bliver redu-

ceret i vores led af luftfartens værdikæde. Vi arbejder derfor konstant med at mindske påvirkningen gennem udvikling af vores procedurer og teknologi.

Støj

Naviair medvirker aktivt til at nedbringe støjen i og omkring de lufthavne, hvor vi står for styringen af flytrafikken. Støjreduktionerne opnås både gennem trafikprocedurer og gennem restriktioner for ind- og udflyvning i lufthavnene.

CO₂ og NO_x

Luftfartens andel af den globale CO₂-udledning udgør cirka to procent (IPCC 2007). I Naviair bidrager vi til reduktion af CO₂ og andre forurenende luftarter gennem fortsat udvikling af stadig mere effektive procedurer og infrastructuresystemer. Det sikrer dels, at flyene flyver så direkte som muligt mellem destinationerne og i den flyvehøjde, hvor flytypen bruger mindst brændstof, dels at flyene starter, lander og opererer på jorden i lufthavnene med mindst muligt brændstofforbrug.

Afviklingen af flytrafikken har naturligvis altid flyvesikkerheden som førsteprioritet. Men selv med det højeste niveau af sikkerhed har det være muligt for Naviair at optimere afviklingen af flytrafik og gennemføre klimaforbedrende tiltag gennem de seneste årtier.

Optimeringen sker gennem prioritering af en serviceorienteret kultur, udvikling af effektive trafikkoncepter og fleksibel brug af luftrummet. På denne baggrund anvender vi i dag de mest effektivitetsfremmende og klimavenlige trafikkoncepter, som anbefales af de europæiske luftfartsorganisationer.

Naviair analyserer og arbejder med udvikling af klimavenlige trafikkoncepter inden for både Free Route Airspace (FRA), Continuous Climb Departures (CCDs), Continuous Descent Approach (CDA) og Required Navigation Performance (RNP).

I november 2011 indførte vi sammen med LFV FRA i det dansk-svenske luftrum. Det betyder, at luftfartsselskaberne nu har mulighed for allerede under planlægningen af en flyvning at lægge flyruten på den korteste og lige vej gennem vores luftrum. Dermed kan selskaberne reducere den brændstofmængde, flyet skal tankes med og mindske flyets startvægt. På baggrund af simuleringer foretaget af Eurocontrol for Naviair og LFV er det beregnet, at FRA samlet vil reducere CO₂-udledningen i luftrummet med omkring 40.000 ton pr. år. Gennem anvendelse af CCDs ved udflyvning fra Københavns Lufthavn spares miljøet for udslip af cirka 32.000 ton CO₂ årligt og luftfartsselskaberne for et brændstofforbrug på cirka 10.000 ton årligt. Naviairs klimavenlige CCD-indsats blev i 2009 dokumenteret af Eurocontrol. Vores koncept indebærer, at flere end 95 procent af de startende fly får lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrumental Departure (SID)-procedure. I stedet følger de Naviairs særlige CCD-procedure, hvor flyene får lov til at gå direkte til deres ønskede rejsehøjde og hurtigt muligt får lov til at dreje direkte mod rejsemålet under udflyvningen.

CDA-konceptet giver piloterne mulighed for at planlægge den mest brændstofbesparende og klimavenlige indflyvning til lufthavnene fra flyets marchhøjde til landing. Det betyder, at flyet bruger mindst mulig motorkraft under den sidste del af flyvningen. I lufthavne med stor trafikthed kan det være vanskeligt at gennemføre CDA og samtidig opretholde en høj kapacitet med optimal tæthed mellem de startende og landende fly; men i perioder med lav trafikintensitet er det muligt at anvende konceptet – også uden at CDA bremser muligheden for at fastholde den høje procentdel af CCDs. I 2009 blev der indført mere lempelige højderestriktioner ved indflyvning til Københavns Lufthavn, så luftfartsselskaberne har mulighed for at gennemføre en tilnærmet CDA.



Vi arbejder tæt sammen med vores kunder og partnere om fortsat udvikling af nye initiativer, der kan optimere vores miljø- og klimaindsats. Blandt andet følger vi med interesse test af RNP-procedurer i Landvetter Lufthavn ved Gøteborg. RNP giver mulighed for automatiserede korte præcisionsanflyvninger som forventes at give en betydelig reduktion af brændstofforbruget. Såfremt testen giver gode resultater vil vi overveje at udvikle RNP-procedurer for et kommende samlet terminalområde i Øresundsregionen, der omfatter Københavns Lufthavn.

Klimastrategi

Vi bestræber os på at tilpasse vores klimaindsats efter kundernes ønsker og behov, samtidig med at vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i både SES, SESAR, NUAC, NEAP, COOPANS og NORACON.

Vi vil med udgangspunkt i Eurocontrols og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsat udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til danske lufthavne.
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling i lufthavnene.
- Grønne starter (CCDs) hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde.

Europæiske rammer

Medlemslandene i EU har sammen med en række andre europæiske lande forpligtet sig til at harmonisere og samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum. Det betyder, at lufttrafikstyringen i hele Europa er underlagt de samme rammer og udviklingsmål.

Single European Sky – SES

Det er EU's mål at samle lufttrafikstyringen i Europa i ét fælles luftrum. Hensigten er at skabe større effektivitet, billigere lufttrafikstyring og en miljøvenlig afvikling af flyvning i Europa.

EU's mål er beskrevet i den såkaldte Single European Sky (SES)-lovpakke fra 2004 samt i en række ændringer hertil i den såkaldte SES II-lovpakke fra 2009. SES er dermed baseret på EU-lovgivning og har en afgørende indflydelse på lufttrafiksektorens fremtidige organisation, struktur og økonomi.

EU-lovgivningen stiller blandt andet krav om:

- De mange statsafgrænsede geografiske områder skal lægges sammen i en nogle få store FABs. Disse fælles luftrum skal senest etableres i december 2012 og tage hensyn til en række krav om forbedring af blandt andet effektivitet og fleksibilitet.
- Implementering af resultatbaserede regler med krav, der styres af egentlige resultatmål, skal etableres og testes i 2012-2014, den såkaldte referenceperiode 1 (RP1), efterfulgt af lignende men 5-årige referenceperioder (se afsnit Præstationsordning).
- Overførsel af beføjelser og ansvar vedrørende sikkerheden på lufttrafikstyringsområdet til European Aviation Safety Agency (EASA).
- Væsentlige ændringer og trimning af Eurocontrols styring, opbygning og opgaver med en klar rollefordeling mellem Europa-Kommissionen, EASA og Eurocontrol. Europa-Kommissionen har den overordnede myndighedsrolle, EASA har ansvaret for luftfartssikkerheden, mens Eurocontrol som hovedopgave skal supportere Europa-Kommissionen og medlemsstaterne med ekspertbistand til lovgivning m.v. Herunder varetager Eurocontrol fra 2012 den overordnede koordination gennem sin funktion som Network Manager styret gennem et Network Manager Board med interessenter fra de forskellige dele af industrien.
- Implementering af miljøregler og bestemmelser.



Forordningerne betyder, at både Europa-Kommissionen, Eurocontrol og EASA i høj grad vil styre udviklingen og fremdriften i de processer, der skal føre til ét fælles europæisk luftrum.

Naviair deltager i en national arbejdsgruppe, som bistår Trafikstyrelsen med at fastlægge Danmarks holdning til gennemførelsesbestemmelserne og kommenterer lovforslag både her og gennem sin internationale brancheforening CANSO.

Præstationsordning

I juli 2010 vedtog Europa-Kommissionen en forordning om fastlæggelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner (forordning nr. 691/2010), som skal bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet ved at forbedre luftfartstjenesternes præstationer. Præstationsordningen udspringer af Single European Sky-lovgivningen, hvor EU både vil sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa og tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik. Samtidig er det målet at nedbringe CO₂-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.



Præstationsforbedringerne skal hentes gennem både fastsættelse af fællesskabsdækkende, FAB-dækkende og nationalt dækkende præstationsmål. Leverandørerne af luftfartstjenester bliver målt på deres resultater og hvis resultaterne ikke opfylder præstationskravene kan der blive tale om korrigerende foranstaltninger. Målene er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne.

De fællesskabsdækkende præstationsmål vedtages af Europa-Kommissionen og anvendes til at udarbejde en præstationsplan for hvert enkelt af de nationale luftrum (nationalt dækkende præstationsmål) eller for den funktionelle luftrumsblok, som det nationale luftrum indgår i (FAB-dækkende præstationsmål). Præstationsordningens første referenceperiode (RP1) løber i tre kalenderår fra 2012 til 2014 og omfatter alene en route-området. De efterfølgende referenceperioder, som også omfatter afgifter relateret til terminaler og lufthavne (Terminal Navigation Charges), løber i 5 kalenderår fra 2015.

Præstationsordningen hviler i et vist omfang på økonomiske incitamenter, som skal tilskynde leverandørerne af luftfartstjenester til at nå de fastsatte mål.

Der skal fastsættes præstationsmål inden for følgende fire områder: Flyvesikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostnings-effektivitet. Målene for dansk-svenske FAB og Naviair/Danmark i RP1 er vist i bilag 2. Der er ikke fastsat mål for miljø i RP1.

Single European Sky ATM Research - SESAR

SESAR er EU's program til udvikling af den nye generation af et europæisk lufttrafikstyringssystem. Programmet kombinerer teknologi med operationelle, økonomiske og lovgivningsmæssige aspekter. EU's ministerråd vedtog i 2009 en europæisk ATM Master Plan, som dækker perioden frem til 2020. Ifølge planen skal den nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem implementeres i perioden fra 2014 til 2020.

Til at styre og udvikle SESAR, foreløbigt frem til 2016, er der etableret et fællesforetagende, det såkaldte SESAR Joint Undertaking (SJU). SJU er sammensat som et offentligt privat partnerskab. Medlemmerne er Europa-Kommissionen, Eurocontrol og luftfartssektoren (herunder et antal leverandører af luftfartstjenester), som har hver sin tredjedel af pladserne og hver sin tredjedel af udgifterne. Naviair deltager i arbejdet i SJU gennem NORACON (se afsnittet Naviairs strategiske forretningsstiltag).

SESAR-definitionsfasen, der ifølge planen strækker sig fra 2013 til 2020, er under klargøring. Der er endnu ikke truffet beslutning om, hvordan og i hvilket regi denne fase skal gennemføres. Det er således usikkert, om SJU's arbejdsplan kan forlænges ud over 2016 således, at SJU også bliver styrende i forhold til gennemførelsen af SESAR, eller om der skal findes andre løsninger for definitionsfasen.

Bilag



5-årsoversigt

Sikkerhed	2007¹⁾	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011
Antal hændelser pr. 100.000 operationer i kategori A, B og C hvor Naviair har været direkte årsag til forløbet	1,55	1,77	1,20	1,05	1,79
Tilgængelighed – ODS'er i kontrolcentralen	99,9%	99,8%	99,9%	99,9%	100,0%
Tilgængelighed – Radardækning	100%	100%	100%	100%	100%
Tilgængelighed – Radio-/nødradiosystemer	100%	100%	100%	100%	100%
Kapacitet	2007¹⁾	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i ACC	0,1	2,2	0,0	0,0	0,0
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i Tower/Approach	0,1	0,9	0,0	0,0	0,0
Effektivitet	2007¹⁾	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011
Disponeringseffektivitet – En route	7.218	6.392	7.268	7.688	8.216
Disponeringseffektivitet – Tower/Approach	4.327	4.360	4.708	4.819	5.076
Administrativ og teknisk produktivitet	1,9	1,8	2,0	2,2	2,5 ²⁾
Økonomi	2007¹⁾	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011
Ordinære driftsindtægter (mio. DKK)	758,8	868,8	828,0	970,0	984,5 ³⁾
Personaleomkostninger (mio. DKK)	502,3	536,4	539,2	535,8	536,1 ³⁾
Øvrige driftsomkostninger (mio. DKK)	211,4	249,8	244,2	252,2	241,1 ³⁾
Miljø	2007¹⁾	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011
Støjgener	1	0	0	2	0

¹⁾ I perioden før 2010 er sammenligningstallene baseret på driften i Naviair som statsvirksomhed.

²⁾ Administrativ og teknisk produktivitet er fra 2011 i overensstemmelse med ACE-definitionen.

³⁾ Estimerede tal for 2011.



Præstationsordning - Reference periode 1 (RP1)

Dansk-svenske FAB	2012	2013	2014
<i>Safety</i>			
Separation minima infringements per 100.000 flying hours, category A and B with direct ATM involvement, for Danish and Swedish airspace.	1,49	1,45	1,42
<i>Capacity</i>			
Minutes of en route ATFM delay per flight	0,20	0,15	0,08
Naviair/Danmark	2012	2013	2014
<i>Cost efficiency</i>			
Naviair - Determined cost (mio. DKK) ¹⁾	640,40	666,44	673,53
Naviair - Determined unit rate (EUR) ²⁾	51,70	52,85	50,42
Denmark - Determined unit rate (EUR) ³⁾	63,14	64,20	61,51
User rate (EUR)	71,52	73,52	75,49

¹⁾ "Naviair - Determined cost" er Naviairs andel af omkostningsbasen.

²⁾ "Naviair - Determined unit rate" er Naviairs andel af User rate, ekskl. over-/underdækning.

³⁾ "Denmark - Determined unit rate" er Danmarks andel af User rate, ekskl. over-/underdækning (Naviair, DMI, Trafikstyrelsen og omkostninger til Eurocontrol).

Forkortelser og navne

A6: ANSP som er medlemmer af SJU

ANSP: Air Navigation Service Provider (leverandør af luftfartstjenester)

Approach: Indflyvning

ATM: Air Traffic Management (lufttrafikstyring)

Austro Control: ANSP Østrig

Avinor: ANSP Norge

CANSO: The Civil Air Navigation Services Organisation (foreningen af civile luftfartstjenester)

CCD: Continous Climb Departure

CDA: Continous Descent Approach

CNS: Communications, Navigation and Surveillance

COOPANS: CO-Operation of Air Navigation Service providers (teknisk samarbejde med andre ANSPs)

Croatia Control: ANSP Kroatien

DMI: Danmarks Meteorologiske Institut

DSNA: ANSP Frankrig

EANS: ANSP Estland

EASA: European Aeronautical Safety Agency (europæisk sikkerhedsorganisation)

EPC: Entry Point Central (flyvelederskole ejet af EPN og HungaroControl)

EPN: Entry Point North (nordisk flyvelederakademi)

EUROCONTROL: European Organisation for the Safety of Air Navigation (europæisk organisation for sikkerhed omkring luftfartstjenester)

FAB: Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)

Finavia: ANSP Finland

FRA: Free Route Airspace

HR: Human Resources

HungaroControl: ANSP Ungarn



IATA: The International Air Transport Association

ICAO: International Civil Aviation Organization

IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change (mellemstatsligt panel der behandler klimaændringer)

ISAVIA: ANSP Island

IAA: Irish Aviation Authority

KSF: Kritisk Succes Faktor

LFV: ANSP Sverige

LSG: ANSP Letland

NATS: ANSP England

NEAP: North European ANS Providers (nordeuropæisk strategisk samarbejde)

NORACON: NORth European and Austrian CONSortium (nordeuropæisk teknisk samarbejde)

NUAC HB: Nordic Unified Air Traffic Control. NUAC HB er en fællesejet virksomhed under LFV og Naviair, der fra 2012 står for lufttrafikstyringen i det fælles dansk-svenske luftrum.

RNP: Required Navigation Performance

RP1: Referenceperiode 1 i præstationsordningen 2012-2014

SES: Single European Sky (EU's mål om at samle det europæiske luftrum)

SESAR: Single European Sky ATM Research programme (EU-program om udvikling af den nye generation af ét europæisk lufttrafikstyringssystem)

SID: Standard Instrumental Departure (standard instrumental afgang)

SJU: SESAR Joint Undertaking (initiativ fra EU-Kommissionen med formålet at udvikle den nye generation af et europæisk lufttrafikstyringssystem)

Tower: Kontrolltårn



Indhold

<i>Mod endnu højere mål</i>	<i>2</i>
<i>Strategisk platform.....</i>	<i>5</i>
<i>De tre delstrategier.....</i>	<i>6</i>
<i>Kritiske succesfaktorer.....</i>	<i>8</i>
<i>Aktivitetsområder</i>	<i>9</i>
<i>Kundegrundlag</i>	<i>11</i>
<i>Naviair-familien.....</i>	<i>12</i>
<i>Strategiske forretningstiltag</i>	<i>13</i>
<i>Miljø- og klimatiltag.....</i>	<i>16</i>
<i>Europæiske rammer.....</i>	<i>18</i>
<i>Bilag</i>	<i>20</i>
<i>Forkortelser og navne.....</i>	<i>22</i>

*Forretningsplan 2012-2016
er udgivet af Naviair i
februar 2012.*

*Redaktion:
Business Development og
PR & Communications*

*Forretningsplanen kan
hentes på www.naviair.dk*

