

Forretningsplan

2013-2017

Forretningsplan 2013-2017

NAVIAIR

Air Navigation Services





Grundlæggende styrke trods svage konjunkturer

På to vigtige områder blev 2012 et markant år for Naviair med tiltag, som vil medføre betydelige forbedringer for lufttrafikstyringen. I marts gennemførte vi helt problemfrit en omfattende opdatering af vores lufttrafikstyrings-system, da vi implementerede COOPANS, og i juli overtog NUAC – på vegne af Naviair og LFV – driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm.

Det er vores princip, at vores service skal leveres uden besvær for kunderne – også når vi gennemfører forbedringer og effektiviseringer for at styrke lufttrafikstyringen til fordel for luftfartsselskaberne og de rejsende. De betydelige moderniseringer og omlægninger i 2012 førte ikke til forsinkelser for flytrafikken, og derfor var der ingen gener for de rejsende eller luftfartsselskaberne.

Vi arbejder på at effektivisere vores drift og høste fordelene af en samlet og koordineret drift af kontrolcentralerne i Danmark og Sverige. Målet er at nedbringe vores omkostninger løbende over de kommende år. Samtidig vil vi igennem NUAC løbende forbedre og optimere luftrumstrukturen, så luftfartsselskaberne kan flyve så kort, billigt og effektivt som muligt.

Den dansk-svenske model med en fællesejet integreret driftsvirksomhed er fortsat helt unik inden for europæisk

lufttrafikstyring, og modellen har blandt andet høstet stor anerkendelse fra EU, hvor Kommissionens særlige koordinator blandt andet har betegnet modellen som et forbillede for andre leverandører af luftfartstjenester i Europa. Vi fastholder dermed vores position blandt de mest udviklingsorienterede og moderne virksomheder i vores branche i Europa.

Vores arbejde for at forbedre og effektivisere lufttrafikstyringen er imidlertid ikke begrænset inden for den dansk-svenske luftrumsblok. Vi samarbejder med leverandørerne af luftfartstjenester i NEFAB for at få udvidet mulighederne for etablering af Free Route Airspace, så luftfartsselskaberne selv frit kan fastlægge deres flyruter i hele det nordiske luftrum og ikke – som i dag – kun over Danmark og Sverige. Det er vores opfattelse, at lufttrafikstyringen først bliver fuldt effektiv, når der er udviklet Free Route Airspace-lufttrafikstyring i hele det nordeuropæiske område.

På det tekniske område fortsætter vi udviklingen og harmoniseringen af vores lufttrafikstyringssystemer gennem samarbejdet i COOPANS.

Generelt har konjunkturerne og lufttrafikudviklingen ikke været gunstige i 2012. Mens vi – baseret på Eurocontrols prognoser – ved indgangen til 2012 havde en optimistisk



forventning til vækst i flytrafikken, viste det sig allerede i foråret, at lufttrafikudviklingen blev negativ. I 2012 faldt flytrafikken i dansk luftrum, og de nyeste prognoser forudsiger en næsten flad udvikling inden for lufttrafikken i 2013 og først mulig vækst igen fra 2014.

Indenrigsflyvningen i Danmark blev alvorligt ramt af Cimbler Sterling's konkurs. En række indenrigsruter blev lukket og strukturen i indenrigsluftfarten er formentlig markant ændret fremover, fordi det må forventes at kun de rentable ruter bliver genetableret.

Så snart vi modtog de negative prognoser i foråret, reagerede vi ved at gennemføre omkostningsreduktioner, herunder også afskedigelse af medarbejdere. Med de nye europæiske præstationsordninger til lufttrafikstyringen er leverandører af luftfartstjenester mere økonomisk udsatte end tidligere. Vi skal selv i højere grad evne at tjene penge for at kunne håndtere udsving i økonomi og indtjening.

I Naviair er vi glade for de nye vilkår og mener, at de nye præstationskrav bredt vil styrke indsatsen for effektivisering af den europæiske lufttrafikstyring. Vi er fokuserede på at leve op til de krav, der er opstillet for Naviair og på at bidrage til at leve op til kravene, der stilles til NUAC. Samtidig med at vi opfylder kravene, fastholder vi en fortsat høj

standard for sikkerhed, og vi leverer kapacitet til et omkostningsniveau, som er rimeligt i forhold til servicestandarden.

Naviair står godt rustet til at møde de kommende års udfordringer, hvor udsigten til lav vækst i flytrafikken og stærke krav om reduktion af prisen for lufttrafikstyring vil påvirke vores aktiviteter og udvikling. Med udgangspunkt i vores forandringsvillige og kompetente medarbejdere og vores fremtidsrettede strategi kan vi fastholde vores position i førerfeltet blandt de europæiske leverandører af luftfartstjenester.

Vores forretningsplan beskriver Naviairs strategi samt de planer, vi har for fremtiden, og de tiltag vi vil prioritere i de kommende fem år. Vi justerer løbende vores planer efter den aktuelle situation, men vores grundlæggende strategi har ligget fast i en årrække og er fortsat fuldt tidsvarende. Forretningsplanen omfatter også et overblik over rammerne for vores aktiviteter og de kunder, vi arbejder for.

God læselyst

Morten Dambæk
Adm. direktør

Anne Birgitte Lundholt
Bestyrelsesformand

Strategisk platform

Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed 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.

Strategisk platform

Mission og vision

3 delstrategier

Værdiskabelse • Udvikling • Medarbejdere

7 kritiske succesfaktorer

Sikkerhed • Kapacitet • Effektivitet • Miljøansvarlighed • Økonomisk ansvarlighed • Udvikling • Attraktiv virksomhed



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 vores 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, som i 2012 overtog driften af kontrolcentralerne i København, Malmø og Stockholm på vegne af Naviair og

LFV. Gennem en samlet koordinering af flytrafikken sikrer vi samtidig grundlaget for miljø- og klimaforbedringer.

- Vi vil fastholde det høje sikkerhedsniveau og samtidig 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, forsvaret 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 forretnings tiltag som f.eks. NUAC, Entry Point North, COOPANS og Borealis. Et bredt og solidt samarbejde om fællesejede virksomheder, alliancer og partnerskaber 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 leverandører af luftfartstjenester. Samarbejdet omfatter indkøb og leverandørstyring.

- Vi vil via NUAC, Entry Point North, COOPANS, NORACON, FAB 4 og Borealis 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 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. Det er vigtigt, at alle medarbejdere befinder sig godt på en arbejdsplads med store krav.

Naviair skal kontinuerligt udvikle ledelse, organisation og medarbejdere, som positivt udvikler relationer og resultater samt styrker trivslen.

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 luftfartstjene-

ster i branchen kræver løbende udvikling, fastlæggelse af 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 inden for effektivitet, 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. 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 færrest 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 er designet til at levere infrastruktur til luftfarten og er dermed en vigtig aktør i samfundet.

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 *

**) Kontrolcentralen i København drives af NUAC på vegne af Naviair*

Briefingtjeneste fra:

- Kontrolcentralen i København *

Flyveinformationstjeneste fra:

- Kontrolcentralen i København *

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

- Radaranlæg
- Navigations- og kommunikationsanlæg
- ATM-udstyr

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
- Surveillance (ADS-B) 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

Øvrige aktivitetsområder

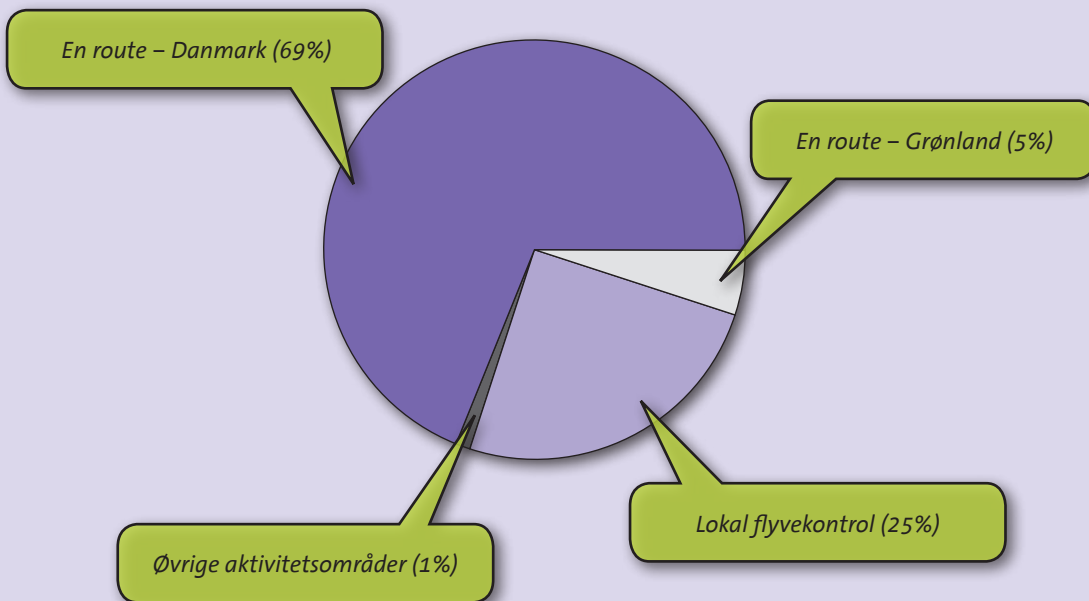
Salg af teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr fra:

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

Salg af teknisk-operativ knowhow



Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder



Kilde: Naviairs Q3-prognose 2012



En route – Danmark

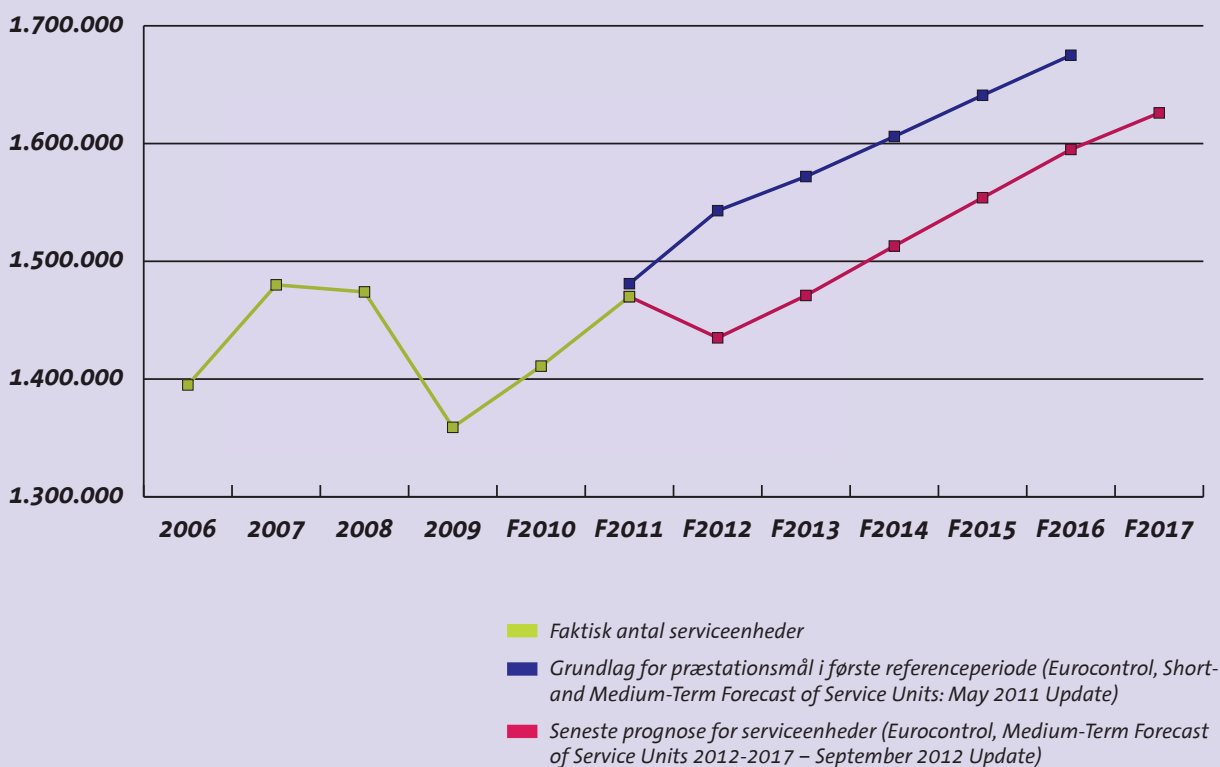
En route – Danmark (teknisk-operativ) omfatter områdekontrol i dansk luftrum og lufttrafikstyring over danske lufthavne. Endvidere omfatter aktiviteterne på området briefing og flyveinformation fra kontrolcentralen i København. Aktivitetsområdet dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg og kommunikationsanlæg i Danmark. Langt den største del af Naviairs omsætning kommer via afgifter fra en route-trafik i dansk luftrum.

Fra slutningen af 2011 faldt en route-trafikmængden betydeligt og trafikken i 2012 var 3,5 procent lavere end 2011. Forventningerne til trafikmængden efter 2012 og frem er derfor nedjusteret.

Naviair baserer forventninger til en route-trafikken på Eurocontrols prognoser (STATFOR). Eurocontrol justerede i december 2012 forventningen til væksten i perioden frem til 2018. På baggrund heraf forventes en vækst i trafikken for 2013 i størrelsesordenen 2,1 procent i forhold til 2012.

Figuren viser den forventede udvikling i trafikken målt på serviceenheder på en route. Som det fremgår af figuren er prognosen for udviklingen reduceret betydeligt fra 2011 til 2012. Kravene i præstationsordningens første referenceperiode er baseret på maj 2011-prognosen, hvilket indebærer at Naviairs grundlag for at opfylde kravene er svækkede.

Udvikling i serviceenheder på en route





En route – Grønland

En route – Grønland (teknisk-operativ) omfatter briefing og flyveinformation fra flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq. Aktiviteterne dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg på Færøerne og navigations- og kommunikationsanlæg på Færøerne og i Grønland samt surveillance i Grønland.

Flyvekontrollen af luftrummet over FL 195 er for den nordlige dels vedkommende udliciteret til ISAVIA og leveres fra Reykjavik i Island og for den sydlige 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

Lokal flyvekontrol omfatter tårnkontrol og indflyvningskontrol i en række lufthavne samt flyvepladsinformation på Færøerne.

Den største kunde på området er Københavns Lufthavne A/S, hvor vi i 2013 forventer en stigning i flytrafikken på 1,5 procent. Vi forventer ligeledes en stigning i flytrafikken på 1,5 procent i Billund.

På baggrund af trafikudviklingen i 2011 og 2012 forventer vi derimod ikke ændringer i væksten på de øvrige lufthavne.

Med Cimber Sterlings konkurs i 2012 blev en række indenrigsruter lukket og det må forventes, at kun de rentable ruter genetableres. De danske indenrigslufthavne har imidlertid stor betydning for udviklingen af dansk luftfart og i Naviair har vi fokus på ethvert tiltag, der kan understøtte luftfarten i Danmark gennem sikring af et højt niveau af kapacitet og effektivitet ved tårnene i Danmark.

Øvrige aktivitetsområder

Øvrige aktivitetsområder omfatter primært teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr i Danmark. Naviairs drift og vedligehold af primært luftfartsrelateret udstyr for tredjepart, for eksempel 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.

I 2012 lancerede vi et nyt aktivitetsområde: Salg af teknisk-operativ knowhow. Medarbejdere med flyvelederbaggrund erhverver sig via et efteruddannelsesforløb viden om et eller flere af Naviairs operative systemer, samtidig med at deres erfaring med projekt- og systemarbejde, strategisk arbejde eller arbejde med sikkerhed udbygges. Målet er at udleje disse medarbejdere på tidsbegrænsede kontrakter til eksempelvis forsvar, øvrige COOPANS-partnere, LFV Aviation Consulting, konsulentbureauer, søsterorganisationer og Entry Point North.

Naviair leverer endvidere instruktør-ressourcer til Entry Point North.

For hele området forventes en stabil udvikling.

Kundegrundlag

Vi vil vi til enhver tid bestræbe os på at levere den bedste ydelse til vores kunder. Vi fastholder en høj standard for sikkerhed og leverer kapacitet til et omkostningsniveau, som er rimeligt i forhold til servicestandarden.

Luftfartsselskaber

Via vores kontrolcentral i København og fra vores kontroltårne servicerer vi en række internationale luftfartsselskaber med mere end 600.000 flyvninger årligt.

Ved indgangen af 2012 var forventningen, at flytrafikken – efter en årrække med stagnerende trafik – igen ville vokse. Men trafikvæksten udeblev og i løbet af året blev trafikudviklingen negativ, så flytrafikken i dansk luftrum i 2012 var faldet med 3,5 procent i forhold til 2011.

Trafikudviklingen er både et udtryk for, at luftfarten endnu ikke er igennem krisen, som begyndte i slutningen af 2008, og et udtryk for at luftfartsselskaberne er blevet bedre til at tilpasse trafikken og antallet af ruter og flyafgange til markedets aktuelle behov. Selskaberne skruer hurtigere op og ned for trafikken end tidligere, og det påvirker både kapacitetsudnyttelsen og indtjeningen i Naviair.

Lufthavne

Københavns Lufthavn har en vigtig rolle gennem sin internationale status som nordeuropæisk knudepunkt. Hvis vækst og dynamik i Øresundsregionen skal sikres, er det derfor nødvendigt at fastholde lufthavnens position. Det kræver, at kunderne vælger lufthavnen i stedet for lufthavne i andre lande. Som underleverandør bestræber vi os derfor på, at afviklingen af trafikken sker sikkert og effektivt, så Københavns Lufthavn fremstår attraktiv i forhold til konkurrenterne. Gennem de seneste år har vi sikret, at der ikke har været nævneværdige forsinkelser på grund af lufttrafikstyringen. Samtidig er Naviairs indsats på miljø- og klimaområdet medvirkende til at gøre Københavns Lufthavn til et brændstoføkonomisk – og dermed CO₂-besparende – valg for luftfartsselskaberne.

Selv om Cimber Sterlings lukning har medført et alvorligt tilbageslag for mange af de regionale lufthavne, spiller lufthavnene fortsat 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 på lavest mulige niveau.

Forsvaret

Forsvaret i Danmark har siden 90'erne 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 opfyldes med mindst mulig ulempe for den civile lufttrafik.

DMI

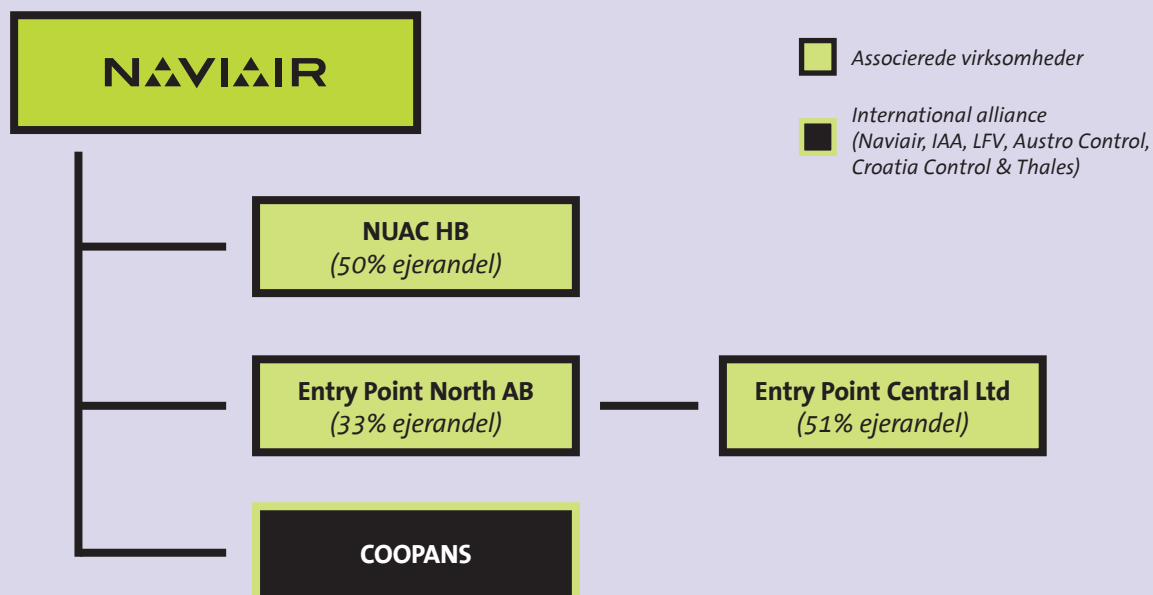
Naviair leverer tekniske ydelser til DMI på kontrakt. De primære områder er drift og vedligehold af lufthavnsrelateret vejrtjenesteudstyr og vejrradarer.

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 effektiviserer løbende lufttrafikstyringen i det fælles dansk-svenske luftrum. Det fællesejede svenske handelsbolag, NUAC HB, driver de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm på vegne af ejerne – Naviair og LFV.
- Vi udvikler flyvelederuddannelsen på den fælles nordiske flyvelederskole Entry Point North.
- Vi udvikler vores lufttrafikstyringssystemer i COOPANS-alliancen.

Naviair-familien





Strategiske forretnings tiltag

Naviair har taget initiativer til flere forretnings tiltag for at 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

I 2009 etablerede vi sammen med LFV virksomheden NUAC. Siden den 1. juli 2012 har NUAC – på vegne af Naviair og LFV – haft ansvaret for driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm. NUAC beskæftiger i alt cirka 750 medarbejdere, som er udlånt fra Naviair og LFV. Kontrolcentralerne og alt øvrigt udstyr er stillet til rådighed for NUAC, men er fortsat Naviair og LFV's ejendom.

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.

Gennem NUAC er Naviair og LFV i fuld gang med at gennemføre en række effektiviseringsinitiativer, som ved udgangen af 2016 skal føre til en samlet besparelse for Naviair og LFV på mindst 13 mio. euro årligt. Samtidig arbejder NUAC målrettet på at gennemføre forbedringer af lufttrafikstyringen, så flytrafikken kan afvikles så effektivt som muligt. Det er blandt andet et mål at sikre kortest mulig flyrute og flyvetid. Dermed vil aktiviteterne i NUAC med tiden isoleret set bidrage til at 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.

Vi har endvidere indledt et samarbejde med partnerne i NEFAB-projektet med henblik på at gennemføre Free Route Airspace – det vil sige frit valg af flyrute – i hele det luftrum som dækkes af NEFAB og den dansk-svenske FAB. Naviair og LFV har allerede i 2011 gennemført Free Route Airspace i den dansk-svenske FAB. Dette tiltag har medført betydelige brændstofforbedringer for de luftfartsselskaber, som flyver gennem dansk og svensk område.

Entry Point North

Flyvelederskolen Entry Point North ejes i fællesskab af Avinor, Naviair og LFV. Skolen blev oprettet i 2006 som den første transnationalt ejede skole inden for ATM-uddannelse og -træning. Entry Point North udbyder Recruitment services, Initial training, Conversion training, Refresher training samt Development training. I tråd med ambitionen i SES er Entry Point Norths primære formål at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyveleder-aspiranter og flyveledere.

Siden 2011 har kursussortimentet på Entry Point North også omfattet uddannelse af teknisk personale, der udfører vedligeholdelse af ATM-udstyr. Den såkaldte Air Traffic Safety Electronics Personnel-uddannelse giver eleverne kompetencer og praktiske færdigheder til at kunne drive og vedligeholde ATM-udstyr godkendt til operationelt brug. Uddannelsen har blandt andet haft elever fra Maastricht Upper Area Control Centre, LVNL, General Civil Aviation Authority i De Forende Arabiske Emirater og Indonesien.

Ud over at levere ATS-uddannelse til de tre ejere, servicerer Entry Point North på kommercielle vilkår leverandører af luftfartstjenester fra hele verden gennem salg af uddannelser, som skræddersys til kundernes behov og afvikles enten hos Entry Point North i Sturup eller on-site hos kunden. Entry Point North har nu mere end 40 kunder i over 20 forskellige lande.

Entry Point North har tegnet en langsigtet samarbejdsaftale med det kinesiske institut for civil luftfartsledelse, Civil Aviation Management Institute of China. Aftalens første resultat var en række kurser for mere end 100 deltagere. Endvidere har Entry Point North skrevet kontrakt med FerroNATS om uddannelse af tårnflyveledere til ti spanske lufthavne. Endelig indgik Entry Point North i 2012 en langsigtet samarbejdsaftale med GroupEAD Europe S.L, som blandt andet udbyder AIS- og AIM-relateret uddan-



nelse og servicier. Aftalen betyder, at begge virksomheder kan udbyde totale træningsløsninger til leverandører af luftfartstjenester overalt i verden.

Entry Point Norths vækststrategi blev i 2011 udmøntet i et samarbejde med HungaroControl og etableringen af flyvelederskolen Entry Point Central i Budapest. Entry Point Central er et datterselskab ejet af Entry Point North og HungaroControl.

Entry Point North har ambitioner om yderligere international vækst, blandt andet gennem muligheden for at etablere løsninger i lighed med Entry Point Central til andre leverandører af luftfartstjenester i regionen. Ud over den forretningsmæssige dimension, opfylder initiativet intentionen i SES om øget samarbejde og harmonisering af lufttrafikstyringen i de europæiske lande.

COOPANS

I 2006 etablerede vi COOPANS-samarbejdet sammen med LFV og IAA og Thales som leverandør. Efterfølgende har Austro Control (2010) og Croatia Control (2011) tilsluttet sig samarbejdet.

Formålet med COOPANS er opgradering og harmonisering af partnernes lufttrafikstyringssystemer til ét fælles lufttrafikstyringssystem, der benytter fælles software og indebærer harmoniserede vedligeholdelsesprocesser og operative koncepter. COOPANS optager – mod betaling – gerne nye partnere.

Gennem COOPANS-samarbejdet vil partnerne reducere deres udviklingsomkostninger via løbende opgraderinger af lufttrafikstyringssystemet. Alternativet ville være omfattende og meget dyre individuelle totaludskiftninger af systemerne. COOPANS skal endvidere harmonisere de operative og tekniske arbejdskoncepter og derved begrænse

specifikke nationale og individuelle funktionaliteter.

Partnerne forventer at reducere systemudviklingsomkostningerne med cirka 30 procent i forhold til de omkostninger, hver enkelt virksomhed ville få, hvis de skulle udvikle teknikken på egen hånd. Hertil kommer besparelser på driftsomkostningerne, som opstår gennem fælles arbejds-koncepter.

Ud over besparelser imødekommer COOPANS-samarbejdet EU's mål om harmonisering af lufttrafikstyringssystemerne i Europa. Vores partnerskab i COOPANS medvirker derfor til, at vi rettidigt efterlever en lang række af EU's kommende og nuværende lovkrav, herunder præstationskravene (se afsnittet Europæiske rammer), og at vi er på linje med udviklingen i SESAR. Herudover understøtter COOPANS kravene fra industrien og ICAO.

Udrulningen af den første systemopgradering er gennemført i Dublin, Shannon, Malmø og København samt ind- og udflyvningen fra lufthavnene i København, Roskilde og Billund. Med opgradering i kontrolcentralen i Stockholm omkring årsskiftet 2012-2013, anvender IAA, Naviair og LFV samme software og harmoniserede tekniske løsninger.

De efterfølgende systemopgraderinger omfatter blandt andet 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-lovkrav. Systemopgraderingerne skal også gennemføres i IAA, LFV og Naviair, således at lufttrafikstyringssystemet til stadighed er opdateret og harmoniseret hos alle fem leverandører af luftfartstjenester i COOPANS-samarbejdet.

Yderligere opgraderinger skal sikre, at alle kontrolcentraler fremover er harmoniseret både teknisk og operationelt og samtidig efterlever lovkrav og SESAR's målsætninger.



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 ni europæiske medlemmer; Austro Control, Avinor, Finavia, ISAVIA, LfV, Swedavia, IAA, 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 samt implementering. 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 følge og påvirke klargøringen til SESAR-implementeringsfasen, som forventes at strække sig fra 2014-2020.

FAB 4

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

Borealis

Naviair samarbejder med en række nordeuropæiske søsterorganisationer om koordinering af lufttrafikstyringen i Borealis-samarbejdet. Medlemmerne i Borealis er foruden Naviair, Avinor, Finavia, ISAVIA, LfV, IAA, EANS, NATS og LSG.

Borealis blev i 2012 etableret som en formel og bindende alliance til afløsning af det tidligere uformelle samarbejde. Alliancen har defineret syv områder, hvor medlemmerne i de kommende år vil prioritere samarbejde om udvikling, forbedringer og harmonisering af luftrumsstrukturen og lufttrafikstyringen. Blandt de prioriterede samarbejdsområder er etablering af datalink inden 2015 som et element af lufttrafikstyringen af en route-trafikken.

Outsourcing

Vi har valgt i et vist omfang at outsource aktiviteter, som ikke er kerneaktiviteter. Outsourcing vurderes fra sag til sag. For øjeblikket er rengøring, kantinedrift, vagt- og receptionsservice samt vedligehold af bygningstekniske installationer outsourcet.

Miljø- og klimatiltag

Luftfarten påvirker, som al anden transport, både miljø og klima. Mellem 2 og 3 procent af den samlede globale luftforurening stammer fra luftfart. 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 afvikler flytrafikken. Støjreduktionerne opnås både gennem trafikprocedurer og gennem restriktioner for ind- og udflyvning i lufthavnene.

Udledning af CO₂ og NO_x

Luftfartens andel af den globale CO₂-udledning udgør cirka 2 procent (IPCC 2007). I Naviair bidrager vi til reduktion af CO₂ og andre forurenende luftarter gennem fortsat udvikling af stadig mere effektive procedurer og infrastrukturessystemer. 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.

Flyvesikkerheden har naturligvis førsteprioritet, når der afvikles flytrafik. Men selv med det højeste niveau af sikkerhed arbejder vi konstant på at optimere afviklingen af flytrafik og gennemføre klimaforbedrende tiltag.

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, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance.

I november 2011 indførte vi sammen med LFV Free Route Airspace 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 Free Route Airspace samlet vil reducere CO₂-udledningen i luftrummet med omkring 40.000 ton pr. år. Gennem anvendelse af Continuous Climb Operations 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 Continuous Climb Operations-indsats blev i 2009 dokumenteret af Eurocontrol. Vores koncept indebærer, at mere end 95 procent af de startende fly får lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrument Departure-procedure. I stedet følger flyene Continuous Climb Operations-konceptet, hvor de får lov til at gå direkte til deres ønskede marchhøjde og hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsemålet under udflyvningen.

Gennem NUAC samarbejder vi nu med landene i NEFAB om at udbrede Free Route Airspace i hele det nordiske område.

Continuous Descent Operations-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 trafiktæthed kan det være vanskeligt at gennemføre Continuous Descent Operations 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 Continuous Descent Operations bremser muligheden for at fastholde den høje procentdel af Continuous Climb Operations. I 2009 blev der indført mere lempelige højderestriktioner ved indflyvning til Københavns Lufthavn, så luftfartsselskaberne har mulighed for at gennemføre en tilnærmet Continuous Descent Operation.



I det dansk-svenske luftområde ved Københavns Lufthavn arbejder NUAC sammen med de danske og svenske myndigheder på at etablere en mere effektiv og hensigtsmæssig luftrumsstruktur i ét samlet terminalområde i Øresundsregionen, som blandt andet vil medføre at ind- og udflyvning til lufthavnen bliver endnu mere effektiv, så der spares brændstof og miljø- og klimapåvirkningen dermed mindskes.

Vi arbejder tæt sammen med vores kunder og partnere om fortsat udvikling af nye initiativer, der kan optimere vores miljø- og klimainsats. Blandt andet følger vi med interesse test af Required Navigation Performance-procedurer i Landvetter Lufthavn ved Gøteborg. Required Navigation Performance 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 Required Navigation Performance-procedurer for et kommende samlet terminalområde i Øresundsregionen, der omfatter Københavns Lufthavn.

Miljø- og klimatiltag i vores bygninger og teknik

Naviairs tekniske anlæg kræver meget energi til både drift og afkøling. For at nedbringe energiforbruget og reducere vores CO₂-belastning etablerer vi i perioden frem til 2018 grundvandskøling som erstatning for vores nuværende køleanlæg, som står over for udskiftning på grund af både alder og myndighedskrav.

Vores forundersøgelse har vist, at vi kan spare 1 – 1,5 mio. kroner årligt i energiudgifter og samtidig reducere vores CO₂-belastning med ca. 275 ton pr. år på varme- og el-forbrug. Besparelserne kommer både via mindre forbrug af el ved køling og via genvinding af varme. Resultatet af en prøveboring i 2012 har bekræftet forundersøgelsen.

Endvidere har vi målrettet reduceret energiforbruget til belysning gennem løbende udskiftning af vores lysarmaturer til LED-armaturer. Foruden energibesparelserne opnår vi gennem udskiftningen reduktioner i vores lyskildeforbrug og i timeforbruget til lyskildeudskiftning, da de nye armaturer har en længere levetid.

Klimastrategi

Vi bestræber os på at tilpasse vores klimainsats efter kundernes ønsker og behov, samtidig med at vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i både SES, SESAR, NUAC, 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.
- Continuous Climb Operations 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 nogle få store FAB'er. Disse fælles luftrum skulle senest være etableret 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, efterfulgt af lignende, men 5-årige referenceperioder (se afsnittet Præstationsordning). Forberedelserne til referenceperiode 2 er startet i 2012

- Overførsel af beføjelser og ansvar vedrørende sikkerheden på lufttrafikstøringsområdet til European Aviation Safety Agency (EASA).
- Væsentlige ændringer og trimning af Eurocontrols styring, opbygning og opgaver med en klar rollefordeling mellem EU-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 paneuropæiske 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 til reduktion af forurening.

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

2012 var det første år, hvor Naviair skulle følge de nye europæiske præstationsordninger. Det vil sige, at vi ikke længere har fuld dækning af vores omkostninger, men er underlagt en ordning med mål for udviklingen i vores omkostninger, og med risikodeling på udviklingen i trafikken. Vi skal også opfylde mål for sikkerhed og regularitet. Vi bærer ansvaret for, at der altid er både tilstrækkelige ressourcer og tidsvarende opdateret teknisk udstyr til at opretholde det højeste sikkerhedsniveau, imødekomme kundernes krav og behov, samt at fastholde en effektiv





trafikafvikling. Vi har derfor fokus på at udvise både stor fleksibilitet og omkostningsbevidst adfærd for altid at sikre en forsvarlig økonomi. Samtidig vil vi altid bestræbe os på at give luftfartsselskaberne den bedst mulige service og udvikle den mest effektive luftrumsstruktur til fordel for kunderne.

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 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 fem kalenderår fra 2015.

Der skal fastsættes præstationsmål inden for følgende fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet. Målene for den dansk-svenske FAB og Naviair-Danmark i første referenceperiode er vist i bilag 2.

Målene for miljø bliver først fastsat fra anden referenceperiode. Forhandlingerne om fastsættelse af målene for anden referenceperiode er allerede i gang, og målene fastsættes endeligt i 2014.

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 European ATM Master Plan, som senest er opdateret i efteråret 2012, og som dækker perioden frem til 2020.

Der er etableret et fællesforetagende sammensat som et offentligt privat partnerskab, det såkaldte SESAR Joint Undertaking (SJU), til at styre og udvikle SESAR. Medlemmerne er EU-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 forretnings tiltag).

SESARs udviklingsfase (Development) er blevet forlænget fra 2014 til 2016, så der bliver overlap mellem denne fase og SESAR-gennemførelsesfasen (Deployment), der strækker sig fra 2014 til 2020 og er under klargøring.

Der er truffet beslutning om, hvordan og i hvilket regi denne fase skal gennemføres. Der er udarbejdet en opdateret European ATM Master Plan, ifølge hvilken den nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem implementeres i perioden fra 2014 til 2020. SJU som styrende funktion er forlænget fra 2016 til 2020 således, at SJU også bliver styrende i forhold til gennemførelsen af SESAR og dermed gennem hele forløbet, fra udviklingsfasen startede i 2008 til gennemførelsesfasen slutter i 2020.

5-årsoversigt

Sikkerhed	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011	2012
Antal hændelser pr. 100.000 operationer i kategori A, B og C hvor Naviair har været direkte årsag til forløbet	1,77	1,20	1,05	1,79	2,35
Tilgængelighed – ODS'er i kontrolcentralen	99,8%	99,9%	99,9%	100,0%	100,0%
Tilgængelighed – Radardækning	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Tilgængelighed – Radio-/nødradiosystemer	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Kapacitet	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011	2012
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i ACC	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i Tower/Approach	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Effektivitet	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011	2012
Disponeringseffektivitet – En route	6.392	7.268	7.688	8.216	7.293
Disponeringseffektivitet – Tower/Approach	4.360	4.708	4.819	5.076	4.787
Administrativ og teknisk produktivitet	1,8	2,0	2,2	2,5 ²⁾	2,5 ²⁾
Økonomi	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011	2012
Ordinære driftsindtægter (mio. DKK)	868,8	828,0	970,0	984,5	1.139,5 ³⁾
Personaleomkostninger (mio. DKK)	536,4	539,2	535,8	556,4	563,0 ³⁾
Øvrige driftsomkostninger (mio. DKK)	249,8	244,2	252,2	241,1	370,2 ³⁾
Miljø	2008¹⁾	2009¹⁾	2010	2011	2012
Støjgener	0	0	2	0	1

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⁾ De økonomiske tal for 2012 er estimerede tal.



Præstationsordning - Referenceperiode 1

Dansk-svensk FAB	2012	2013	2014
<i>Sikkerhed</i>			
Underskridelse af separationsminima per 100.000 flyvetimer i kategori A og B, hvor LFV/Naviair/NUAC har været direkte årsag til forløbet	1,49	1,45	1,42
<i>Kapacitet</i>			
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter – En route	0,20	0,15	0,08
Naviair og Danmark	2012	2013	2014
<i>Omkostningseffektivitet</i>			
Naviair – Faste omkostninger (mio. DKK) ¹⁾	640,40	666,44	673,53
Naviair – Fastlagt enhedsrate (EUR) ²⁾	51,70	52,85	50,42
Danmark – Fastlagt enhedsrate (EUR) ³⁾	63,14	64,20	61,51
Brugerrate (EUR)	71,52	73,52	75,49

Ovenstående tabel viser de krav, der stilles i præstationsplanen for den dansk-svenske FAB i referenceperiode 1.

¹⁾ "Naviair - Faste omkostninger" er Naviairs andel af omkostningsbasen.

²⁾ "Naviair - Fastlagt enhedsrate" er Naviairs andel af brugerraten, eksklusiv over-/underdækning.

³⁾ "Danmark - Fastlagt enhedsrate" er Danmarks andel af brugerraten, eksklusiv 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)

CNS: Communications, Navigation and Surveillance

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

Croatia Control: ANSP Kroatien

DMI: Danmarks Meteorologiske Institut

DSNA: ANSP Frankrig

EANS: ANSP Estland

EASA: European Aeronautical Safety Agency (europæisk sikkerhedsorganisation)

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

FAB: Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)

FerroNATS: Partnerskab mellem spanske Ferrovial og NATS

Finavia: ANSP Finland

HungaroControl: ANSP Ungarn

IATA: The International Air Transport Association

ICAO: International Civil Aviation Organization

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

ISAVIA: ANSP Island

IAA: Irish Aviation Authority

LFV: ANSP Sverige

LSG: ANSP Letland



LVNL: ANSP Holland

NATS: ANSP England

NEFAB: North European Functional Airspace Block (består af Norge, Finland, Estland og Letland)

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

NUAC: Nordic Unified Air Traffic Control. NUAC er et fællesejet svensk handelsbolag under LFV og Naviair, der fra 2012 står for driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm.

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)

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

Indhold

<i>Grundlæggende styrke trods svage konjunkturer</i>	<i>2</i>
<i>Strategisk platform.....</i>	<i>4</i>
<i>De tre delstrategier.....</i>	<i>6</i>
<i>Kritiske succesfaktorer.....</i>	<i>8</i>
<i>Aktivitetsområder</i>	<i>10</i>
<i>Kundegrundlag</i>	<i>14</i>
<i>Naviair-familien.....</i>	<i>15</i>
<i>Strategiske forretningstiltag</i>	<i>17</i>
<i>Miljø- og klimatiltag.....</i>	<i>20</i>
<i>Europæiske rammer.....</i>	<i>22</i>
<i>Bilag</i>	<i>24</i>
<i>Forkortelser og navne.....</i>	<i>26</i>

*Forretningsplan 2013-2017
er udgivet af Naviair i februar 2013*

*Redaktion:
PR & Communications
Corporate Business & Legal Affairs*

*Forretningsplanen kan hentes
på www.naviair.dk*

 *@Naviair*

