

Bilag til besvarelse af spørgsmål 1.

Finansiering af anlægsudgifterne samt rentabilitet af Saltholm lufthavn.

I lov nr. 166 af 30. april 1969 er det forudsat, at Kastrup skal bidrage i rimeligt omfang til finansiering af 1. etape af storlufthavnen på Saltholm, det vil sige til en udbygningsgrad, der gør det muligt at overflytte al trafik og ekspedition fra Kastrup til Saltholm. Der findes ingen direktiver for, hvad der skal forstås ved „rimeligt omfang“, men den grundlæggende tanke bag finansieringsbidraget er, at Kastrup og Saltholm lufthavne i hele anlægsperioden er økonomisk integrerede. Til belysning af, i hvilken udstrækning et sådant finansieringsbidrag kan tilvejebringes, er foretaget visse beregninger. Der er udelukkende tale om regneeksempler. Beregningerne er endvidere foretaget på grundlag af det pr. 1. april 1973 gennemførte afgifts- og lejeniveau (gennemsnitlig totalindtægt pr. passagerer).

a. Forudsætninger for driftskalkulerne.

Indtægter: Da Kastrups nuværende takstsystem gør det vanskeligt at beregne de fremtidige indtægter, uden at man har kendskab til fordelingen af flytyper i de enkelte år, idet enhedsafgiften opkræves som en vægtafgift på startende fly, har man i stedet valgt at sætte de samlede indtægter — såvel startafgifter som lejeafgifter og koncessionsafgifter — i relation til det totale antal passagerer i det enkelte år, altså afgående og ankommende terminalpassagerer samt transit/transferepassagerer talt to gange. I 1973-74 skønnes Kastrups gennemsnitsindtægt pr. passager at blive 24 kr. På grundlag af en sådan enhedsindtægt kan lufthavnens indtægter frem til året for udflytning fra Kastrup beregnes, men da der kun er tale

om et regneeksempel, kan der herfra intet sluttes om, hvilken afgiftspolitik lufthavnen bør føre, eller om, hvordan indtægtsbehovet bør fordeles på startafgifter, koncessionsafgifter, lejeafgifter etc.

Gennemsnitstallet, 24 kr. pr. passager, er som alle andre poster i kalkulerne angivet i fast pris, og i det omfang udgiftsposter påvirkes af pris- og lønstigninger, må indtægtstallet forhøjes tilsvarende i de aktuelle regnskaber.

Afskrivning: For at få en forretningsmæssig bedømmelse af lufthavnens omkostninger gennemføres driftskalkulerne på basis af et ændret afskrivningssystem, hvorefter alle investeringer, eksklusive arealerhvervelser og landvinding, afskrives lineært over 25 år, som altså i regneeksemplet betragtes som den økonomiske levetid for en lufthavnsinvestering. I modsætning til hidtidig praksis for statsvirksomheder gennemføres der i kalkulerne 4 pct. lineær afskrivning af den bogførte værdi pr. 31. marts 1973 for anlæggene på Kastrup samt for hvert års investering, begyndende året efter investeringen, uanset om et nyanlæg er taget i brug og dermed afkaster indtægter. For investeringerne i Saltholm lufthavn beregnes afskrivninger først fra det tidspunkt, da anlægget tages i brug. Det provenu, der opnås ved afhændelsen af Kastrups arealer og bygninger, anvendes til ekstraordinær afskrivning på de bogførte restaktiver.

Låneafdrag: For at lette beregningerne har man valgt en 20-årig afdragstid for det optagne lån, der i regneeksemplet forudsættes at være annuitetslån.