

Renter: Da det ikke skønnes, at det i løbet af anlægsperioden vil være muligt at opnå lånevilkår, der giver basis for den nuværende statsregnskabsforrentning for statsvirksomheder, 4,5 pct., har man valgt at kalkulere med en gennemsnitsforrentning på 9 pct.

Løbende driftsudgifter: Omfatter omkostninger til lønninger af enhver art og vedligeholdelse m.v. På grundlag af en analyse af de sidste 10 års udvikling i forholdet mellem stigningen i Kastrup lufthavns løbende driftsudgifter og stigningen i antallet af starter og landinger skønner man, at det vil være rimeligt at kalkulere med, at den omhandlede omkostningspost fremover vokser med den samme procentuelle, årlige stigning som operationstallet.

Basis for beregning af løbende driftsudgifter er 1972-73, hvor disse omkostninger er anslået til 60,3 mill. kr.

Bidrag til sikringstjenesterne: Under den nuværende regnskabsordning debiteres der for statslufthavnene hvert år et beløb, svarende til 40 pct. af statskassens omkostninger samme år til flyveleder-, flyveradio- og flyvevejrtjenesterne. I kalkulerne regnes der med en sikringstjenesteomkostning vedrørende Københavns lufthavn på ca. 30 pct. af disse tjenesters samlede omkostninger under finanslovens § 16 og med en årlig stigning i posten, svarende til halvdelen af den procentuelle stigning i operationstallet.

Der indgår i denne forudsætning en vis målsætning, herunder en forventning om direkte betaling for visse af sikringstjenesternes aktiviteter således, at tjenesternes samlede nettoomkostninger vil være relativt aftagende.

Basis for det omhandlede bidrag er 1972-73, hvor 30 pct. af sikringstjenesternes omkostninger er anslået til 15,7 mill. kr.

Finansieringsbidrag: Såfremt driftsindtægter overstiger årets fornævnte samlede drifts- og kapitalomkostninger, vil det overskydende beløb sammen med årets afskrivninger kunne anvendes til finansiering af

nyanlæg og dermed reducere nettokapitalbehovet.

b. Resultatet af drifts- og finansieringskalkuler.

Den for tiden gældende enhedsindtægt 24 kr. pr. passager/år svarer til, at samtlige lufthavnsinvesteringer — på uvæsentlige undtagelser nær — er statslige. For så vidt en væsentlig del af investeringerne i den nye lufthavn i stedet overgår til luftfartsselskaberne og andre, må en dertil svarende nedgang i enhedsindtægten påregnes. Eksempelvis vil samtlige lejeindtægter, bortset fra areallejer, bortfalde. Luftfartsselskaberne må også nære en begrundet forventning om reduktion i startafgifterne, for så vidt de selv skal finansiere terminalanlæggene, som hidtil har været inkluderet i den service, hvis ydelse lufthavnen tager sig betalt for gennem startafgifterne.

Til vurdering af det sandsynlige tidspunkt for økonomisk balance for de samlede investeringer er der opstillet en drifts- og finansieringskalkule, jfr. tabellerne 14a, 14b og 14c.

Da investeringerne til dette formål er taget under ét, uanset om de er statslige eller ikke, er der også indregnet uændret enhedsindtægt. Af beregningen fremgår, at økonomisk totalbalance indtræder 4½ år efter lufthavnens ibrugtagning.

En tilsvarende beregning er foretaget for lufthavnsøkonomien isoleret under forudsætning af en fordeling mellem minimale statslige og maksimale ikke-statslige investeringer.

Beregningsresultaterne, tabel 15a, 15b og 15c, viser, at lufthavnens egen økonomi er i balance allerede i perioden, hvor der flyttes ud fra Kastrup til Saltholm, idet 1985 er sidste år, hvor låneoptagelse er nødvendig, og 1986 viser driftsoverskud. Beregningerne er kun ført frem til 1986, til hvilket tidspunkt enhedsindtægten pr. passager som nævnt må justeres svarende til den nye fordeling af investeringsbyrden, ligesom der skal disponeres over lufthavnsanlægget i Kastrup, regnskabsmæssigt og i øvrigt.