

09

Ársskýrsla



FLUGSTOÐIR
ISAVIA



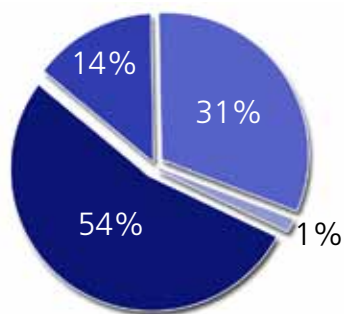


FLUGSTOÐIR
ISAVIA

Helstu lykiltölur

Umferðartölur	2009	2008
Fjöldi farþega á flugvöllum Flugstoða	854.521	964.848
Fjöldi flughreyfinga á flugvöllum Flugstoða	104.366	121.172
Fjöldi flugvéla um íslenska úthafsflugstjórnarsvæðið	101.503	110.366

Rekstrartölur 2009 í m.kr.	Flugstoðir	Flugstoðir Samstæða
Rekstrartekjur	3.954	4.798
Rekstrarkostnaður	-3.896	4.670
Rekstrarniðurstaða	57	128
Fjármunatekjur og -gjöld	13	103
Hagnaður fyrir tekjuskatt	70	231
Tekjuskattur	-15	-46
Hagnaður fyrir áhrif dótturfélaga/minnihluta	56	185
Áhrif dótturfélaga / hlutdeild minnihluta	130	1
Hagnaður ársins	185	185



Skipting rekstrartekna

- Þjónustusamningur vegna framkvæmda
- Þjónustusamningur vegna reksturs
- Aðrar rekstrartekjur
- Tekjur vegna aðþjóföflugþjónustu

Flugstoðir veita þjónustu í lofti og á jörðu niðri

Flugstoðir ohf. hefur síðastliðin þrjú ár haft það hlutverk að reka og byggja upp flugvelli og flugleiðsögubjónustu á Íslandi í samræmi við stefnumótun stjórnvalda í flugsamgöngumálum. Þessi stefnumótun kemur fram í flugmálaáætlun, sem er hluti af samgönguáætlun og í þjónustusamningi fyrirtækisins við samgönguráðuneytið.

Hjá Flugstoðum störfuðu árið 2009 um 230 manns, þar af um 60 á tólf áætlunarflugvöllum utan höfuðborgarsvæðisins. Auk rekstrardeilda hefur fyrirtækið haft með höndum umfangsmikla stoðstarfsemi til að vinna að uppbyggingu flugvalla- og flugleiðsögukerfa og uppfylla þær kröfur sem gerðar eru í hvers konar lögum og reglum um rekstur flugsamgöngukerfisins ekki síst vegna flugöryggis. Lögð hefur verið áhersla á að fyrirtækið hafi jafnan á að skipa hæfu starfslíði með góða menntun, hæfni og starfsreynslu.

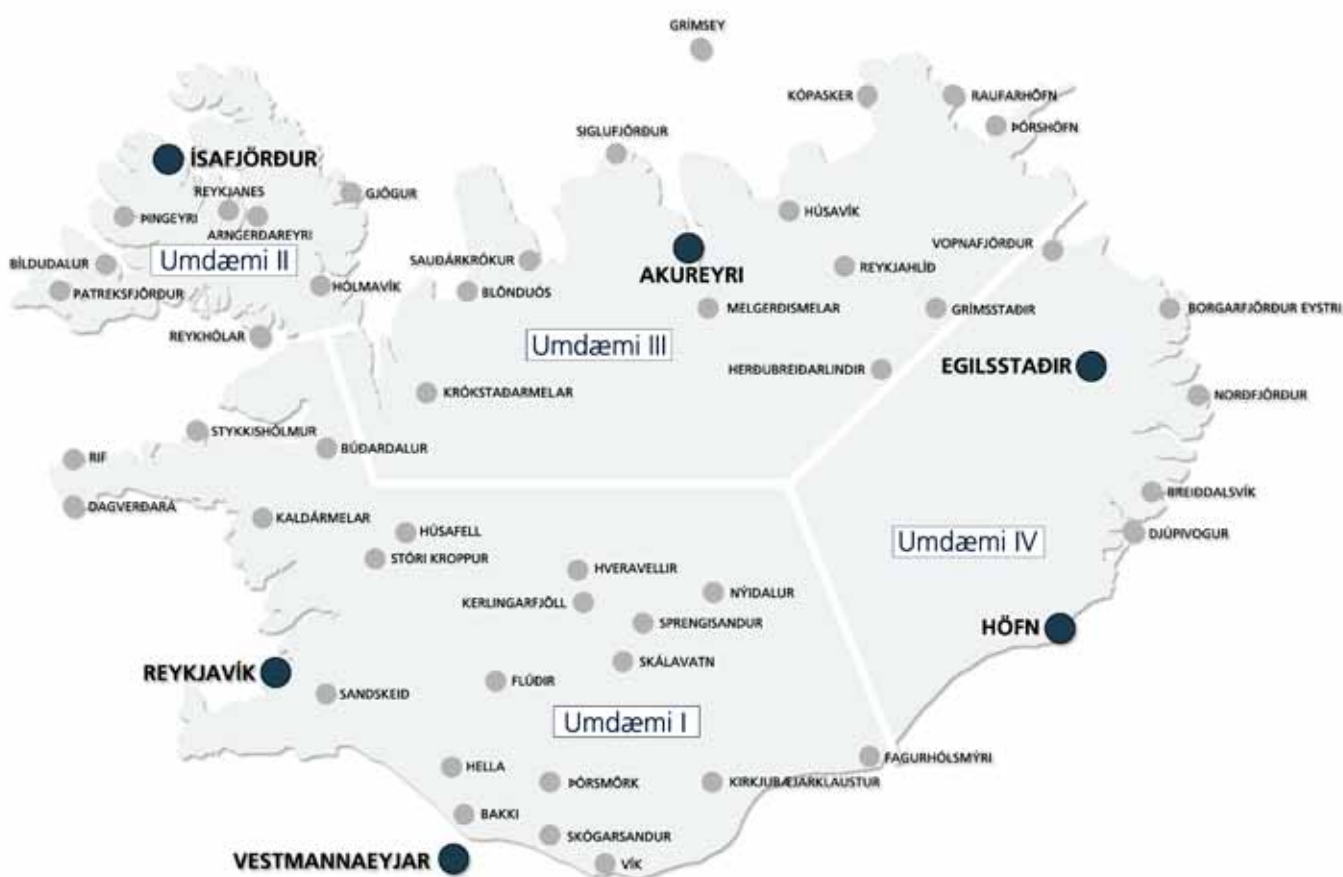
Hlutverk Flugstoða

- Annast rekstur og uppbyggingu fjórtán áætlunarflugvalla víðs vegar um landið. Þrjú þeirra, flugvellirnir í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum, eru varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll og skilgreindir sem alþjóðlegir flugvellir. Þeir gegna mikilvægu hlutverki við að tryggja öruggar flugsamgöngur við landið auk þess að vera stærstu áætlunarflugvellir innanlandsflugsins.
- Annast alla flugleiðsöguþjónustu, sem Ísland veitir fyrir alþjóðlegt flug á Norður-Atlantshafi samkvæmt alþjóðlegum samningi á vegum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Veita flugleiðsöguþjónustu fyrir innanlandsflugið að undanskilinni þjónustunni á Keflavíkurflugvelli.
- Annast flugumferðarstjórn yfir Grænlandi skv. tvíhliða samningi Danmerkur og Íslands.
- Annast þá stoðstarfsemi, sem nauðsynleg er fyrir rekstur og uppbyggingu flugvalla á landinu og þróun flugleiðsöguþjónustu bæði í alþjóðlegu loftrými og yfir landinu.
- Sinna flugprófunum á Íslandi, í Færeyjum og á Grænlandi og annast miðlun flugupplýsinga til flugrekenda einkum með útgáfu Flugmálahandbókar fyrir Ísland (AIP) og með útgáfu upplýsingaskeyta til flugmanna (NOTAM).
- Taka að sér sérverkefni á starfssviði sínu, s.s. á sviði uppbyggingar og reksturs flugvalla og flugleiðsöguþjónustu erlendis.

Gildi Flugstoða



Flugvellar Flugstoða



Áætlunarflugvellar

Reykjavíkur-, Akureyrar-, Egilsstaða-, Vestmannaeyja-/
Bakka-, Ísafjarðar-/Þingeyrar-, Hornafjarðar-,
Sauðárkróks-, Grímseyjar-, Búðardals-, Gjógers-,
Vopnafjarðar- og Þórshafnarflugvöllur.

Aðrir flugvellar og landingarstaðir

Flugbrautir með bundnu slitlagi:

Húsavíkur-, Patreksfjarðar-, Reykjahlíðar-, Rífs-,
Sandkeiðs-, Siglufjarðar- og Stóra-Kroppsflugvöllur.

Flugbrautir með malarslitlagi:

Arngerðareyri, Blönduós, Borgarfjörður
eystri, Breiðdalsvík, Búðardalur, Dagverðará,
Djúpvogur, Fagurhólsmýri, Flúðir, Grímsstaðir,
Herðubreiðarlindir, Hólmavík, Húsafell, Hveravellir,
Kerlingarfjöll, Kirkjubæjarklaustur, Kópasker,
Krókstáðarmelar, Melgerðismelar, Norðfjörður,
Nýidalur, Raufarhöfn, Reykhólar, Reykjanes,
Skálavatn, Skógarsandur, Sprengrisandur,
Stykkishólmur, Vík og Þórsmörk.

Flugbrautir með grasyfirborði:

Hella og Kaldármelar.



Þróun flugs árið 2009

Flugumferð á íslenska flugstjórnarsvæðinu

Flugumferð um íslenska flugstjórnarsvæðið minnkaði um 8% árið 2009 miðað við árið á undan vegna efnahagslegrar niðursveiflu hér á landi og á alþjóðavettvangi. Þrátt fyrir þennan samdrátt var þetta þriðja besta ár í sögu alþjóðaflugþjónustunnar. Fjöldi flugvéla sem fóru um flugstjórnarsvæðið var 101.503 en árið 2008 fóru 110.366 flugvélar um svæðið. Að jafnaði eru það um 278 flugvélar á dag. Mest varð umferðin í ágúst þegar tæplega 12 þúsund flugvélar flugu um íslenska flugstjórnarsvæðið. Í febrúar og mars fækkaði þeim talsvert eða um 14,8 % og 13,6% á milli ára. Um 24,4% flugumferðarinnar voru flugvélar í flugi til eða frá Íslandi miðað við 27,8% árið áður.

Flughreyfingar á flugvöllum Flugstoða

Á flugvöllum Flugstoða fækkaði áætlunar- og leiguflugi á Íslandi um 17% milli ársins 2008 og 2009. Aftur á móti fækkaði heildarflughreyfingum á árinu um 14%. Flughreyfingum fækkaði mest á Vestmannaeyjaflugvelli eða um 24%, á Egilsstaðaflugvelli um 22%, á Akureyrarflugvelli um 17% og Reykjavíkurlflugvelli um 9%.

Farþegafjöldi í innanlandsflugi

Farþegum sem fóru um flugvelli í umsjón Flugstoða fækkaði um 10,7% úr 912.603 í 815.042. Hver farþegi í innanlandsflugi er talinn tvisvar þ.e. við brottför og komu. Farþegum fjölgaði í Vestmannaeyjum en annars staðar fækkaði. Mest varð fækkunin á Egilsstöðum um 17 %, og á Akureyri um 12%. Farþegum í innanlandsflugi fækkaði í Reykjavík um 11% og fóru 379.957 farþegar um þann flugvöll árið 2009. Fækkunin er fyrst og fremst rakin til niðursveiflu í efnahag landsmanna.

Farþegar í millilandaflugi á flugvöllum Flugstoða

Mikil fjölgun varð á farþegum í millilandaflugi um flugvelli Flugstoða á árunum 2006 og 2007 og voru þeir flestir á árinu 2007 eða 73 þúsund. Það ár fóru tæplega 20 þúsund millilandafarþegar um Egilsstaðaflugvöll og rúmlega 12 þúsund um Akureyrarflugvöll en á síðasta ári fóru einungis um 7 þúsund millilandafarþegar um þessa tvo flugvelli. Skýringin felst einkum í lokum álversframkvæmda á Austurlandi og áföllum í íslensku efnahagslífi síðari hluta ársins 2008, sem gerði það að verkum að ferðum Íslendinga til annarra landa fækkaði stórlega. Á síðasta ári var heildarfjöldi millilandafarþega kominn niður í 38 þúsund farþega og þar af fóru rúmlega 32 þúsund millilandafarþegar um Reykjavíkurlflugvöll sem er 13% fækkun frá fyrra ári.



Framkvæmdir

Stjórnun framkvæmda

Íslenska ríkið er eigandi fasteigna og fasts tækjabúnaðar á þeim flugvöllum sem Flugstoðir reka. Íslenska ríkið greiðir fyrir framkvæmdir, meiriháttar viðhald og kaup á föstum búnaði með tekjum af flugvallaskatti og varaflugvallagjaldi í samræmi við áætlanir flugmálaáætlunar og fjárlög. Flugstoðir annast og bera ábyrgð á þessum framkvæmdum fyrir hönd ríkisins samkvæmt þjónustusamningi. Á árinu 2009 nam kostnaður við framkvæmdir 962 m.kr. en langstærstur hluti hans var vegna flugbrautarframkvæmda á Akureyri.

Framkvæmdir 2009

Framkvæmdir við flugvelli og flugleiðsögubúnað innanlands voru í lágmarki árið 2008 ef frá er talin endurnýjun og lenging flugbrautarinnar á Akureyrarflugvelli. Framkvæmdin hófst árið 2008 en var haldið áfram og lokið sumarið 2009.

Lenging Akureyrarflugvallar

Flugbrautin á Akureyrarflugvelli var lengd úr 2000 í 2400 metra auk þess sem upphaflega flugbrautin var endurnýjuð og ný flugbrautarljós sett upp. Flugbrautin uppfyllir nú tæknilega staðla um form og endaöryggissvæði. Samhliða lengri flugbraut var einnig tekið í notkun nýtt aðflugskerfi með beinu blindaðflugi að flugbrautinni úr suðri og aðflugsljós endurnýjuð.

Framkvæmdin á lengingu flugvallarins gekk mjög vel. Var henni lokið í ágústmánuði og var kostnaður í samræmi við kostnaðaráætlun um verkið. Þar með getur Akureyrarflugvöllur nú takið að sér stærra hlutverk í flugsamgöngum þjóðarinnar. Malbik, sem hefði nægt til að leggja 40 km. af malbikuðum vegi var lagt á flugvöllinn sem og 43 km. af rafmangslínunum sem eru að mestu leyti neðanjarðar. Framkvæmdin á Akureyrarflugvelli var ein af þremur stærstu flugvallarframkvæmdum hér á landi í flugsögunni, næst á eftir endurbyggingu Reykjavíkurlugvallar sem lauk árið 2002, og endurbyggingu flugvallarins á Egilsstöðum sem lauk árið 1993.

Ný kerfi

Nýtt fjarskiptastjórnkerfi

Nýtt fjarskiptastjórnkerfi var tekið í notkun í íslensku flugstjórnarmiðstöðinni í apríl. Um kerfið fara öll talviðskipti flugumferðarstjóra, s.s. samskipti við flugvélar og aðliggjandi flugstjórnarmiðstöðvar. Þetta kerfi kom í stað eldra kerfis sem tekið var í notkun árið 1996 þegar nýja flugstjórnarmiðstöðin var tekin í notkun og var orðið erfitt í viðhaldi. Auk aukinna afkasta og áreiðanleika býður nýja kerfið upp á nýtt notendaviðmót, sem gerir það mun auðveldara í notkun. Þannig hafa t.d. snertiskjár leyst hefðbundin takkaborð af hólmi. Í framtíðinni er stefnt að fjarskiptastjórnkerfið hafi bein samskipti við önnur flugstjórnkerfi Flugstoða. Kerfið, sem nefnist VCS 3020X, er framleitt af austuríska fyrirtækinu Frequentis.

AIRE

Á árinu unnu Flugstoðir að rannsóknarverkefni ásamt Icelandair og Tern Systems. Verkefnið lýtur að því að draga úr útblæstri flugvéla og var styrkt af AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) rannsóknaráætluninni sem Evrópusambandið og bandarísk stjórnvöld settu á laggirnar til að leita allra leiða til að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda í flugi milli meginlandanna, þ.e. Norður-Ameríku og Evrópu.

Markmið verkefnisins var að athuga hvernig draga megi úr eldsneytisnotkun í flugi um íslenska flugstjórnarsvæðið yfir Norður Atlantshafið með því að beita nýrri kógunar- og eftirlitstækni við flugumferðarstjórn (ADS-B). Helsti áfanginn í verkefninu árið 2009 var að gera margvíslegar hagkvæmnisflugprófanir á flugleið Icelandair milli Keflavíkur og Seattle. Flugprófanirnar miðuðu að því að flugvélin flygi sem næst hagkvæmustu hæð hverju sinni („cruise climb“), farflugshraði var gefinn frjáls („variable speed“) og flugleiðin stýtt með því að fara beinustu leið frá flugvelli að svæðamörkum („direct routing“). Fyrstu niðurstöður lofa góðu en stefnt er að verkefninu ljúki snemma árs 2010.

Færeyjaratsjá

Ný Færeyjaratsjá var tekin í notkun í maí. Uppsetning og innleiðing ratsjárinnar var samstarfsverkefni Naviair og Flugstoða og kemur í stað þeirrar ratsjár sem rekin var af danska flughernum um langt árabíl og flugstjórnarmiðstöðin hafði haft aðgang að frá árinu 1989. Með tilkomu nýju Færeyjaratsjárinnar munu Flugstoðir aftur geta boðið upp á ratsjáraðskilnað flugvéla í suð- austurhluta flugstjórnarsvæðisins líkt og gert var fyrir 1. janúar 2007. Sú þjónusta skilar notendum hagkvæmari flugleiðum og flughæðum sem dregur úr eldsneytiseyðslu.



Flugöryggi

Björgunar- og flugslysaæfingar

Árið 2009 voru haldnar tvær flugslysaæfingar. Voræfing á Þórshafnarflugvelli og haustæfing á Egilsstaðaflugvelli. Æfingarnar voru vel sóttar og voru þátttakendur frá öllum viðbragðsaðilum á svæðunum. Tekið var upp nýtt boðunar- og fjarskiptakerfi með Tetra, sem tryggir beintengingu flugvalla við Neyðarlinuna og Fjarskiptamiðstöð Ríkislögreglustjóra. Þar er um að ræða landsþekjandi miðstýrt stafrænt fjarskipta- og upplýsingakerfi. Kerfið biður uppá þann möguleika að tengja saman hluteigandi viðbragðsaðila sem boðaðir eru vegna flugslysa. Tetravæðingin stuðlar að styttri viðbragðstíma og markvissara upplýsingaflæði vegna flugslysavíðbúnaðar á flugvöllum landsins.

Alþjóðlegar björgunaræfingar

Eldgosaæfing

Á hverju ári eru haldnar alþjóðlegar björgunaræfingar þar sem æfð eru samskipti, aðgerðir og verklag milli bandalagsþjóða NATO, á norðaustur Atlantshafi, í Norðursjó og Eystrasalti. Vorið 2009 fór fram slík æfing þar sem um 120 manns frá Íslandi, Noregi og Færeyjum tóku þátt. Flugstoðir fóru með verkstjórn í norðursvæðinu þetta ár og því kom það í hlut Flugstoða að taka að sér skipulagningu og stjórn æfingarinnar. Flugstjórnarsvið Flugstoða hefur í mörg ár verið í fararbroddi við að vekja athygli á áhrifum

eldgosaðsku á flugumferð. Því þótti við hæfi að búa til atburðarás, sem vekja mundi athygli alþjóðlegra björgunaraðila á því sem þeir gætu þurft að takast á við, ef stórgos yrði á Íslandi. Í æfingunni var látið sem gos hefði hafist í Öskju.

Flugvernd og öryggismál

Á árinu 2009 var gengið frá neyðaráætlun vegna flugverndar fyrir Reykjavíkflugvöll og hófst vinna við undirbúning neyðaráætlunar fyrir Akureyrarflugvöll. Fjöldi flugverndarnámskeiðar var haldinn vegna aðgangs að flugvöllum.

Endurmenntun vopnleitarmanna var haldin á millilandaflugvöllum Flugstoða á þessu ári með góðri aðstoð sprengjusérfræðinga Landhelgisgæslunnar og sérsveit Ríkislögreglustjóra. Grunnnámskeið fyrir vopnleitarmenn var haldið í fyrsta skipti á vegum Flugstoða og undir eftirliti Flugmálastjórnar Íslands. Átta nemendur útskrifuðust með góðum árangri.

Á Reykjavíkflugvelli var flugvélahliði á Golf skipt út fyrir geislahlið og hafa þessi breyting haft í för með sér aukið öryggi og þægindi fyrir þá sem þar fara um. Á árinu voru framkvæmdar úttektir, prófanir og verklegar æfingar vegna flugverndarmála á flugvöllum bæði á vegum Flugmálastjórnar og Flugstoða.



Öryggis- og gæðastjórnun

Árið 2009 var haldið áfram innleiðingu á samræmdu öryggis- og gæðastjórnunarkerfi sem tekur til flugleiðsögubjónustu og allra flugvalla í umsjón Flugstoða. Þannig er tryggt að mannvirki, búnaður og hæfni starfsfólks sé í samræmi við íslenskar og alþjóðlegar kröfur og skuldbindingar.

Á árinu fékk fyrirtækið starfsleyfi fyrir flugleiðsöguþjónustuna en rekstur flugvalla hefur verið með starfsleyfi frá 2004. Flugmálastjórn Íslands veitir starfsleyfi og er eftirlitsstjórnvald. Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi fyrirtækisins er byggt upp samkvæmt ISO 9001 aðferðum, sem felur m.a. í sér innri úttektir á flugleiðsögu, flugvöllum og stoðdeildum, skýrar verklagsreglur, ábyrgð stjórnenda og ákvarðanatöku í kjölfar áhættumats sem grundvöll fyrir breytingum í þjónustu.

Útgáfa AIP

Upplýsingar um flugmál eru gefnar út sem samþættur flugmálaupplýsingapakki sem samanstendur m.a. af eftirfarandi einingum: Flugmálhandbók (AIP) ásamt uppfærslum og viðbótum (AIP AMDT og AIP SUP), tilkynningum til flugmanna (NOTAM) og upplýsingabréf (AIC). Fimm uppfærslur handbókarinnar voru gefnar út á árinu.

Þjálfunardeild Flugumferðarsviðs

Á árinu 2009 fór fram mikil vinna á vegum flugumferðarsviðs til þess að uppfylla þau skilyrði sem sett eru fram í reglugerðum nr.631 og nr. 404 og varða

þjálfun flugumferðarstjóra. Þessar reglugerðir tóku gildi á árinu 2008.

Námskeið sem haldin voru á árinu voru m.a. prófdómaranámskeið, starfsþjálfaranámskeið og nám til Suður/Austur réttinda í flugstjórnarmiðstöðinni. Snemma árs voru valdir sjö nýnemar sem hófu nám til starfsréttinda í Norður/Vestur deild flugstjórnarmiðstöðvarinnar en þetta er fyrsti hópurinn sem lauk grunnnámi í flugumferðarstjórn hjá Flugskóla Íslands. Tveir nemar luku réttindum flugumferðarstjóra í flugturni Reykjavíkur á árinu. Átak var gert í viðbótarþjálfun flugradíómanna í Vestmannaeyjum vegna breytingar á þjónustustigi úr flugumferðarstjórn í flugupplýsingaþjónustu. Í ágúst voru sex nýir starfsmenn ráðnir til Flugstoða og hófu þeir nám í fluggagnafræðum. Í október hófst aðflugsnámskeið í samvinnu við Keflavíkflugvöll ohf. og á því námskeiði voru meðal annars nemar úr fyrsta hópnum sem lauk grunnnámi flugumferðarstjóra hjá Keili. Í desember var m.a. haldið eins dags kynningarnámskeiði fyrir starfsmenn stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar. Eins og endranær var síþjálfun flugumferðarstjóra, fluggagnafræðinga og flugradíómanna fyrirferðarmikill þáttur í starfsemi þjálfunardeildarinnar.

Starfsmanna- og mannauðsmál

Í lok ársins unnu 227 starfsmenn hjá Flugstoðum þar af 161 karlar og 66 konur. Meðalaldur starfsmanna var rúmlega 40 ár. Sí- og endurmenntun hefur verið stór og mikilvægur hluti af starfsemi Flugstoða. Árið 2009 sóttu 30 starfsmenn 27 námskeið og var kostnaðurinn við þau tæpar sex milljónir króna.

Fjármál

Heildartekjur Flugstoða á síðastliðnu ári voru 3.954 milljónir. Rekstrargjöld voru 3.896 milljónir og rekstrarhagnaður af reglulegri starfsemi félagsins því rúmlega 57 milljónir króna. Tapið af rekstri innanlandskerfisins var 97,7 milljónir kr. Afkoman var jákvæð sem nemur 55,8 milljónum króna, sem skýrist af góðri afkomu annarra afkomueininga félagsins einkum Alþjóðaflugþjónustunnar. Hlutdeild félagsins í hagnaði dótturfélaga var 130 milljónir. Hagnaður Flugstoðasamstæðunnar árið 2009 var því 185 milljónir króna.

Heildareignir Flugstoða nema 4.478 milljónir króna og eigið fé 2.437 milljónir króna. Eiginfjárlutfall Flugstoða er því rúmlega 54%. Heildareignir samstæðunnar nema hinsvegar 4.683 milljónum króna og eigið fé samstæðunnar er 2.486 milljónir króna. Eiginfjárlutfall hennar er því rúmlega 53%.

Þjónustusamningur var gerður til eins árs við samgönguráðuneytið fyrir árið 2009. Tekur hann til meginhluta starfsemi fyrirtækisins:

Alþjóðaflugþjónustan

Í Joint Financing samningi við tuttugu og fjögur aðildarríki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) er íslenska ríkið skuldbundið til að veita flugleiðsögu-, fjarskipta- og veðurþjónustu fyrir alþjóðlegt flug. Í daglegu tali nefnist þetta alþjóðaflugþjónustan. Með þjónustusamningnum við samgönguráðuneytið taka Flugstoðir að sér framkvæmd flugleiðsöguþjónustunnar í samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins.

Flugleiðsöguþjónusta á innanlandssvæði

Kostnaður við að veita flugleiðsöguþjónustu á innanlandssvæði er greiddur af íslenska ríkinu með endurgjaldi þjónustusamningsins. Engin notendagjöld hafa verið innheimt fyrir flugleiðsöguþjónustu á innanlandssvæðinu til þessa. Bæði innanlandsflug og millilandaflug til og frá landinu njóta flugleiðsöguþjónustu í innanlandssvæðinu.

Rekstur flugvalla

Rekstur þeirra flugvalla og lendingarstaða sem Flugstoðir hafa umsjón með samkvæmt þjónustusamningnum er að langstærstum hluta fjármagnaður með endurgjaldi þjónustusamningsins eða yfir 90%. Upphæðir notendagjalda eru mjög lágar í samanburði við slík gjöld í nágrannalöndunum.

Umsjón með framkvæmdum

Í samgönguáætlun er tilgreind upphæð, sem greidd skal fyrir stjórnun framkvæmda á þeim flugvöllum sem Flugstoðir hafa forræði yfir, sem og umsýsla vegna kaupa og uppsetningar á föstum tækjabúnaði fyrir flugleiðsögu og á flugvöllum.

Endurgjald Flugstoða vegna þjónustusamningsins skiptist í eftirfarandi þætti

Rekstur flugleiðsögu innanlands, flugvalla og útgáfu AIP	1,229.1
Stjórnun framkvæmda	32.0
Samtals þjónustusamningur	1,261.1

Alþjóðleg samskipti

Helstu samskipti Flugstoða á alþjóðlegum vettvangi:

ICAO

(Alþjóðaflugmálastofnunin)

Alþjóðaflugþjónustan er rekin samkvæmt samningi Íslands og tuttugu og fjögurra ríkja, en ICAO annast stjórnun þessa samnings. Flugstoðir annast framkvæmd samningsins í umboði samgönguráðuneytisins og hefur mikil samskipti við ICAO vegna framkvæmdar hans, en auk Flugstoða standa Flugfjarskipti og Veðurstofa Íslands að þessari starfsemi.

Eitt helsta viðfangsefni Flugstoða á árinu var að ganga frá viðamiklum breytingum á samningnum um alþjóðaflugþjónustuna (Joint Financing Agreement), sem unnið hefur verið að um fjögurra ára skeið í náinni samvinnu við ICAO og hagsmunaaðila m.a. Alþjóðasamtök flugfélaga (IATA). Þessar breytingar fela í sér miklar hagsbætur fyrir íslenska ríkið þar sem 5% framlag þess til reksturs alþjóðaflugþjónustunnar var fellt niður frá og með árinu 2009 og allur kostnaðurinn greiddur af notendunum. Jafnframt breytist gjaldkerfi fyrir flugumferðarstjórn þannig, að greitt er fyrir þjónustuna í samræmi við flogna vegalengd inni í alþjóðlega flugstjórnarsvæðinu.

Kostnaðarlækkun íslenska ríkisins vegna þessara breytinga er á bilinu 150 - 200 milljónir kr. á ári. Auk framangreindra breytinga var samþykkt af fastaráði ICAO að ráðast í framkvæmdaverkefni á vegum alþjóðaflugþjónustunnar sem nema um einum og hálfum milljarði króna, þ.m.t. uppbyggingu ADS-B kögunarkerfis á flugstjórnarsvæðinu.

NAT/SPG

(North Atlantic Systems Planning Group)

NAT/SPG er fjölþjóðlegur vettvangur þar sem fjallað er um skipulag og notkun flugleiðsögukerfisins á Norður Atlantshafi. NAT/SPG ber ábyrgð á að fylgjast með heildaröryggi kerfisins og að vinna að lagfæringum og breytingum til að viðhalda flugöryggi á Norður Atlantshafi. NAT/SPG starfar í umboði ríkjanna við Norður Atlantshaf og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Framkvæmdastjóri flugumferðarsviðs hefur gegnt formennsku í NAT/SPG frá árinu 1997.



IAA

(Irish Aviation Authority)

Á árinu 2009 var haldið áfram samstarfi Flugfjarskipta og írsku flugmálastjórnarinnar (IAA) um samrekstur fjarskiptastöðvanna í Gufunesi og Ballygirreen. Kerfi þessara stöðva eru nú samtengd og geta þannig unnið sem ein stöð. Alls voru 556.302 skeyti afgreidd í Gufunesi á árinu þar af 18,3% vegna flugvéla á þjónustusvæði IAA, þ.e. Shanwicksvæðinu.

Norræn samvinna um flugvallarekstur

Flugstöðir hafa um margra ára skeið tekið þátt í norrænni samvinnu vegna flugvallareksturs. Árlegur fundur var haldinn í Noregi í september 2009.

NEAP

(North European ANS Provider)

Flugstöðir eru aðili að NEAP, sem er samstarf flugleiðsögufyrirtækja í Noregi, Svíþjóð, Danmörku, Finnlandi, Eistlandi, Lettlandi og Írlandi auk Íslands. Jafnframt hefur breska flugstjórnarfélagið NATS nú sótt um aðild. Samtökin mynda ramma um hvers konar samstarfsverkefni einkum vegna Samevrópska loftrýmisins (Single European Sky). NEAP samtökin hafa m.a. hafið vinnu við skipulag Norður-Evrópska loftrýmisins, North European Functional Airspace Block (NEFAB), sem er eitt af helstu viðfangsefnum Samevrópska loftrýmisins og nær yfir flugstjórnarrými allra NEAP ríkjanna.

NORACON

Hlutverk NORACON er að annast þátttöku NEAP í SESAR rannsóknaráætluninni. NEAP fyrirtækin eru öll aðilar að Noracon auk austurríska flugstjórnarfélagins Austrocontrol. NORACON er einn sextán samstarfsaðila að SESAR Joint Undertaking sem er sérstök stofnun, sem Evrópusambandið setti á laggirnar til að annast framkvæmd SESAR áætlunarinnar.

SESAR

SESAR er rannsóknar- og þróunaráætlun ESB, sem hefur sem markmið að þróa nýja kynslóð flugstjórnarkerfa fyrir Evrópu, sem ætlað er að samhæfa flugumferðarstjórn í álfunni, auka afkastagetu og tryggja flugöryggi. Flugstöðir hófu á árinu 2009 þátttöku í SESAR áætluninni undir hatti NORACON með megináherslu á flugumferðarstjórn yfir úthafinu. Gert er ráð fyrir að þessi verkefni standi yfir í a.m.k. sex ár.

NEFAB

NEFAB er verkefni NEAP aðilanna sem lýtur að því að þróa eitt samfellt loftrými, sem nær yfir flugstjórnarrými allra meðlima NEAP. Gert er ráð fyrir að verkefnið hefjist á árinu 2009.

CANSO

CANSO eru samtök flugleiðsöguveitenda á heimsvísu. Samtökin, sem eru með aðalstöðvar í Amsterdam, eru málsvari þessara fyrirtækja á alþjóðlegum vettvangi, m.a. hjá ICAO og vinna að stefnumótun fyrir hönd umþjóðenda sinna. Flugstöðir urðu fullgildur aðili að CANSO árið 2007 og taka einkum þátt í starfsemi Evrópudeildar CANSO.



Dótturfyrirtæki Flugstoða

Dótturfyrirtæki Flugstoða eru Flugfjarskipti (GANNET ATS COM) og TERN Systems (Flugkerfi), sem einnig er í eigu Háskóla Íslands.



GANNET
ATS.COM

GANNET

Flugfjarskipti annast fjarskipti við flugumferð yfir Norður-Atlantshafi sem er mikilvægur hluti af alþjóðaflugþjónustu Flugstoða.

Fyrirtækið tryggir örugg og skilvirk samskipti milli flugvéla, flugstjórnarmiðstöðva, flugrekenda, veðurstofa og annarra aðila sem koma að flugsamgöngum. Fjarskiptastöðin í Gufunesi heldur uppi talfjarskiptum við flugvélar yfir hafinu bæði á stuttbylgju og á metrabylgju í náninni samvinnu við fjarskiptastöðina í Ballygireen í Írlandi.

Alls voru 556.302 skeytiskeyti afgreidd í Gufunesstöðinni á árinu 2009, sem er 1,6%.% aukning frá árinu á undan. Þessi aukning stafar einkum af því að Gufunesstöðin hefur tekið að sértalsverða þjónustu á Shanwick svæðinu vegna samstarfsins við Íra. Fjöldi skeyta vegna samstarfsins við IAA var 101.637 og jókst um 33% frá árinu áður og var um 18,3% af heildarskeytafjölda farstöðvaþjónustunnar 2009. Fjöldi skeyta vegna flugvéla í flugstjórnarsvæði Reykjavíkur dróst saman um 3,5%.



Tern Systems

TERN

TERN er þróunarfyrirtæki, sem hefur byggt upp flest hugbúnaðarkerfi flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík. Hlutverk TERN Systems hefur fyrst og fremst verið að vinna að því að þróa hagkvæm kerfi fyrir flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík sem uppfylla sérþarfir starfseminnar og allar öryggiskröfur.

Stefna TERN er jafnframt að þróa almennar kerfislausnir og veita sveigjanlega þjónustu sem byggir á þróun og reynslu á einu víðfeðmasta og mikilvægasta alþjóðaflugstjórnarsvæði heims.

TERN Systems hefur lagt áherslu á að koma framleiðsluvörum sínum í auknum mæli inn á erlenda markaði einkum í Norður Evrópu. TERN leitar jafnframt tækifæri á uppgangssvæðum um allan heim sem þykja gefa tækifæri til að nýta þekkingu félagsins og lausnir.

Skipurit Flugstoða ohf.



Stjórn og stjórnendur Flugstoða ohf. 2009

Stjórn

Ólafur Sveinsson
stjórnarformaður

Ásgeir Magnússon
varaformaður

Arnbjörg Sveinsdóttir
Hilmar Baldursson
Margrét Kristmannsdóttir

Varamenn

Steindór Haraldsson
Hreinn Pálsson
Áslaug Alfreðsdóttir
Guðný María Jóhannsdóttir
Guðrún Erlingsdóttir

Ritari stjórnar

Anna Dagný Halldórsdóttir

Stjórnendur

Þorgeir Pálsson
forstjóri

Ásgeir Pálsson
framkvæmdastjóri flugumferðarsviðs

Haukur Hauksson
framkvæmdastjóri flugvalla- og leiðsögusviðs

Sigrún Traustadóttir
framkvæmdastjóri fjármála- og stjórnumunarsviðs



Brandur Guðmundsson
framkvæmdastjóri Flugfjarskipta/GANNET

Magnús Már Þórðarsson
framkvæmdastjóri TERN Systems



Skýrsla stjórnar Flugstoða ohf. til aðalfundar 2009

Almennt

Síðasta ár var erfitt rekstrarár hjá fyrirtækjum í landinu og voru Flugstoðir ohf. ekki þar undanskildar hvað varðar rekstur innanlandsflugsamgöngukerfisins. Þrátt fyrir þessa erfiðleika verður rekstrarniðurstaða ársins að teljast viðunandi. Má rekja það aðgerða sem gripið var til í rekstri félagsins, góðrar afkomu alþjóðaflugþjónustunnar og góðrar frammistöðu starfsmanna við halda utan um rekstur félagsins. Til viðbótar því settu áform og umræður um sameiningu félagsins við Keflavíkflugvöll ohf. mark sitt á rekstur félagsins. Þannig þótti ekki rétt að vera með breytingar á ferlum eða fyrirkomulagi einstakra þátta starfseminnar meðan verið var að móta niðurstöður, því ef af sameiningu yrði var sjálfgefið að skipulag yrði tekið upp og endurskoðað frá grunni.

Viðfangsefni síðasta árs voru mörg hvort heldur að litið er til reksturs innanlandsflugsamgöngukerfisins eða alþjóðaflugþjónustunnar. Það er skoðun stjórnar að áherslur í rekstri félagsins, sem kynntar voru á síðastliðnu ári og snéru fyrst og fremst að aðhaldi, hafi náðst. Jafnframt hafi tekist að verja þessi tvö megin svið í rekstri Flugstoða og þau markmið að vera með öflugt innanlandsflugsamgöngukerfi og að vera í fremstu röð í flugleiðsögupjónustu á Norður – Atlandshafi. Hvort sviðið um sig er samfélaginu mikilvægt og heyrir til mikilvægrar grunngerðar.

Innanlandsflugsamgöngukerfið

Nokkur samdráttur varð í innanlandsflugi frá fyrra ári eins og búist var við. Eitt af stærri viðfangsefnum stjórnar Flugstoða ohf. á síðastliðnu ári, sem hefur verið nefnt áður á þessum vettvangi, er bygging Samgöngumiðstöðvar. Ekkert mál hefur verið jafnoft á dagskrá stjórnar og þetta verkefni, stöðugt hafa verið skoðaðir nýjir möguleikar, breyttar útfærslur, breyttar staðsetningar og mikið hefur verið unnið með skipulagsyfirlöðum í Reykjavík að ná þeim niðurstöðum sem stefnt var að. Niðurstaða er vonandi í sjónmáli og væntingar eru um að framkvæmdir geti hafist fljótlega upp úr næstkomandi áramótum. Það er mjög mikilvægt að bæta aðstöðu farþega í innanlandsflugi og samþætta starfsemi samgöngubera á einum stað og vonandi hyllir undir slíka lausn. Þetta samstarf við skipulagsyfirlöð og skoðun á valkostum, ásamt breytingum stærð og legu hefur verið kostnaðarsamt og í ársreikningum félagsins er 40

milljón króna kostnaður vegna þessa verkefnis.

Ánægjulegur áfangi náðist í ágúst mánuði þegar lokið var við lengingu flugbrautar á Akureyri.

Í stjórn var mikil umræða um gjaldskrá félagsins og gjaldtöku í innanlandsflugsamgöngukerfinu en hækkunarir hafa ekki fylgt verðlagi í meira en áratug. Uppistaðan í gjaldtöku er í formi skatta, sem skilar sér því ekki beint til fyrirtækisins heldur í gegnum þjónustusamning við ríkið. Það er skoðun stjórnar að færa þurfi gjaldtöku frá því að vera í formi skatta til þess að vera gjöld fyrirtækisins, sem byggð eru á kostnaðargrunni og eru uppfærð í samræmi við þróun kostnaðar. Notandinn greiði sanngjarnt gjald fyrir þá þjónustu sem hann fær. Verði þetta niðurstaðan, má búast við að gjöld hækki eitthvað og ný gjöld verði tekin upp, t.d. flugleiðsögugjöld innanlands, en kostnaðarmeðvitund bæði þjónustukaupandans og þjónustuveitandans vex. Á móti ættu bein framlög úr ríkissjóði að lækka.

Enginn vafi er á mikilvægi flugsins sem atvinnugrein fyrir þjóðfélagið. Innanlandsflugsamgöngukerfið er mikilvægur og órjúfanlegur hlekkur í þeirri keðju sem atvinnugreinin er. Þetta á við bæði vegna uppbyggingar innan greinarinnar, t.d. uppeldis og þjálfunar flugmanna og annarra starfsmanna og sem hluti af tengslum landsins við útlönd. Það er því mikilvægt að horfa til þessara hlutverka og hafa framtíðarhagsmuni atvinnugreinarinnar að leiðarljósi.

Alþjóðaflugþjónustan

Stefna félagsins í rekstri Alþjóðaflugþjónustunnar hefur verið skýr, að vera tæknilega í fremstu röð við að veita þjónustu í flugleiðsögu á hafinu með öryggi í fyrirrúmi með eins hagkvæmum hætti og mögulegt er. Vaxandi kröfur notenda um lækkun kostnaðar og auknar kröfur vegna umhverfismála eru tækifæri fyrir þjónustuveitendur eins og Alþjóðaflugþjónustuna á komandi árum. Til að mæta þessum kröfum hefur verið lögð áhersla á aukin rannsóknar- og þróunarverkefni á þessu sviðum og að mati stjórnar hefur náðst umtalsverður árangur í því að efla það starf innan félagsins verulega og mun forstjóri gera fundinum nánari grein fyrir því.

Stjórn félagsins ákvað að fá erlendan aðila breskt ráðgjafafyrirtæki, Helios, til að skoða skipulag, verkferla og fyrirkomulag tæknimála hjá félaginu

einkum á sviði flugleiðsögu. Niðurstöðum var skilað um mitt ár. Þær sýndu að þörf væri á breytingum og voru settir fram valkostir í þeim efnum. Vegna fyrirhugaðrar sameiningar var tekin ákvörðun að aðhafast ekkert að svo komnu máli. Niðurstöðurnar og tilögurnar eru hins vegar innlegg inn í nýtt félag og framtíðina.

Breytingar urðu á gjaldtöku í flugstjórnarsvæðinu um síðastliðin áramót, sem fela í sér að aðeins þeir sem fljúga inn í flugstjórnarsvæðið greiða fyrir flugumferðarstjórn á svæðinu. Þó náðist sá árangur að breytingarnar munu taka gildi á þremur árum sem var mjög jákvæð niðurstaða fyrir þá aðila sem urðu fyrir neikvæðustu áhrifunum af þessari breytingum, t.d. íslenskum flugrekstraraðilum. Íslenska ríkið var hins vegar leyst undan þeirri kvöð að greiða 5% alls rekstrarkosntaðar eins og það hafði gert um áratuga skeið.

Nokkur samdráttur varð í flugi í flugstjórnarsvæðinu á síðasta ári eins og almennt gerðist á Norður-Atlantshafi vegna efnahagsástandsins. Breytt fyrirkomulag gjaldtöku er hins vegar áskorun til félagsins um virkari „markaðssetningu“ á þjónustu sinni til viðskiptavini sína, til samræmis við það sem aðrir þjónustuveitendur eru farnir að gera.

Rekstur og efnahagur síðastliðins árs

Heildartekjur Flugstoða ohf. á síðastliðnu ári voru 3.954 milljónir króna, rekstrargjöld voru 3.896 milljónir króna og rekstarhagnaður rúmlega 57 milljónir króna. Afkoma fyrir áhrif dótturfélaga var um 56 milljónir króna og hlutdeild félagsins í hagnaði dótturfélaga var tæplega 130 milljónir króna. Meginhluti af hagnaði dótturfélaga kemur frá rekstri Flugfjarskipta. Rekstrarniðurstaða Flugstoða árið 2009 er því hagnaður upp á 186 milljónir króna. Niðurstaða efnahagsreiknings félagsins er 4.478 milljónir króna og eigið fé félagsins 2.578 milljónir króna. Niðurstaða reikninga endurspelgar farsælan rekstur á síðastliðnu ári. Á síðasta aðalfundi var gerð grein fyrir niðurskurði þjónustusamnings vegna efnahagsástands, á miðju síðasta ári var var boðuð viðbótarskerðing á samningi upp á tæplega 103 millj. króna og síðan 121 milljón kr. til viðbótar á samningi yfirstandandi árs. Þessar upphæðir bættust við 170 milljón króna halla innanlangssamgöngukerfisins í fjárhagsáætlun. Í ljósi þróunar þessara stærða og þess að mjög erfitt er að sjá hvernig hægt er að draga saman í kerfinu nema með víðtækri skerðingu á þjónustu er endurskoðun á gjaldtöku og uppbyggingu gjaldkerfisins lífsnauðsynleg.

Framtíðin

Alþingi samþykkti í lok desember lög um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkflugvallar og skyldi þessum samruna verða lokið fyrir 1. maí. Með samþykki þessara laga var ljóst að tímamót væru framundan hjá félaginu, vegna þess að lögin kváðu jafnframt á um að slíta ætti félögum sem renna átti saman. Einnig lá fyrir að flugvellir landsins yrðu reknir af einu félagi og einn og sami aðili hefði forræði yfir flugvöllum landsins. Þetta eru ekki eingöngu tímamót hjá þessum félögum heldur einnig í samgöngusögu landsins.

Allir sem að þessum málum hafa unnið lýstu yfir ánægju með þessa niðurstöðu og í henni felast vonandi mikil tækifæri og það er mat stjórnar að um fá mál hefur ríkt jafn mikill einhugur eins og um ágæti þessarar aðgerðar, óháð síðan því hvernig hún hittir hvern og einn, enda er það annað mál.

Að lokum

Þessi aðalfundur Flugstoða er nr. 4 í röðinni og jafnframt sá síðasti. Það er von stjórnar að framlag Flugstoða til flugmála hafi verið jákvætt og að breytingin sem gerð var 1. janúar 2007 hafi verið heillaríkt skref og jákvætt innlegg í þróun atvinnugreinarinnar.

Starfsemi félagsins var farsæl á þeim tíma sem félagið var starfrækt, bæði í fjárhagslegu og félagslegum skilningi þrátt fyrir mikil umrót í rekstrarumhverfi og síbreytilegar og auknar kröfur. Þennan árangur á félagið fyrst og fremst öflugum starfsfólki að þakka og í ljósi þeirra tímamóta sem nú eru framundan og ljóst er að einhverjir starfmanna munu hverfa af vettvangi og aðrir munu snúa sér að öðrum verkefnum innan félagsins er þeim þakkað og óskað velfarnaðar í framtíðinni.

Ólafur Sveinsson, formaður stjórnar Flugstoða ohf.

Skýrsla forstjóra Flugstoða ohf.

Inngangur

Þriðja og síðasta starfsári Flugstoða er lokið og framundan er sameining við starfsemi Keflavíkurflugvallar í nýju sameinuðu fyrirtæki. Margt hefur áunnist á árinu. Segja má að á síðasta ári hafi starfsemin verið komin í nokkuð mótaðan farveg eftir tveggja ára uppbyggingu hins nýja félags Flugstoða. Á árinu 2009 var því hægt að fara að sinna ýmsum uppbyggingarverkefnum, sem höfðu setið á hakanum. Verulegur árangur náðist á árinu með tilliti til þeirra níu markmiða, sem sett voru fram á aðalfundi félagsins árið 2009, þótt margt sé enn ógert.

Fjárhagsleg afkoma

Fjárhagsleg afkoma móðurfélagsins á árinu 2009 var jákvæð, þ.e.a.s. hún var réttu megin við núllið. Þetta verður að teljast mjög vel viðunandi í ljósi þeirrar efnahagkreppu, sem skall á í október 2008 og hefur þrengt að öllum atvinnurekstri hér á landi. Áhrif kreppunnar á rekstur Flugstoða hafa fyrst og fremst komið fram í lækkun á framlagi ríkisins til reksturs innanlandsflugsamgöngukerfisins, sem enn stendur að langstærstu leyti undir kostnaðinum við rekstur þessa kerfis. Í heild var þessi niðurskurður um 20% af kostnaði við að standa undir rekstri þessarar afkomueiningar, sem er mjög lágur í samanburði við rekstur sams konar þjónustu og innviða á Norðurlöndunum.

Þessi lækkun framlagsins kallaði á mikinn niðurskurð á kostnaði vegna reksturs flugvallar og búnaðar þeirra á árinu auk þess sem farið var í hagræðingaraðgerðir í öllum stoðdeildum. Um var að ræða samstillt átaksverkefni, sem hafði að markmiði að lækka kostnað um ca. 130 m.kr.. Þetta átak fólst í að draga úr yfirvinnu, endurskipuleggja starfsemina, ráða ekki í störf sem losnuðu og skera niður allan kostnað hverju nafni sem hann nefndist. Jafnframt var dregið nokkuð úr þjónustu, m.a. með því að stytta þjónustutíma á flugvöllum og koma upp flugupplýsingaþjónustu á Vestmannaeyjaflugvelli í stað flugumferðarstjórnar. Eiga starfsmenn Flugstoða miklar þakkir skildar fyrir góða frammistöðu í að ná þessum árangri á mjög skömmum tíma. Verst er að skerða þurfti möguleika starfsmanna til að afla sér frekari þekkingar og hvers konar endurnýjun á búnaði vegna innanlandskerfisins var skotið á frest.

Fjárhagur alþjóðaflugþjónustunnar var með allt öðrum hætti, því hér er raunverulega um

útflutningsatvinnugrein að ræða. Tilkostnaður og gjaldtaka þessarar mikilvægu rekstrareiningar eru í raun metin í erlendri mynt. Ljóst er að kostnaður í erlendri mynt lækkaði verulega vegna lágs gengis íslensku krónunnar. Afkoma þessa hluta starfseminnar, sem nam um 60% af heildarveltu Flugstoða á árinu 2009, var því mjög góð og skilaði hún ágætum hagnaði. Eins var rekstur dótturfélagsins Flugfjarskipta ohf. mjög blómlegur, en hann er sem kunnugt er hluti af alþjóðaflugþjónustunni. Þetta ræður mestu um hve góð afkoma samstæðunnar var á árinu 2009.

Aðrar afkomueiningar voru ekki afgerandi í rekstri fyrirtækisins á árinu. Verkefninu í Kósóvó, sem verið hafði umsvifamikil starfsemi um fimm ára skeið, var lokið á árinu 2008 og því aðeins um lokauppgjör að ræða á árinu 2009. Ljóst er að afar mikilvægt væri að koma af stað fleiri verkefnum af þessu tagi. Flugstoðir tóku reyndar að sér úttekkt á flugvöllum í Mosambique fyrir dönsku þróunarstofnunina og flugvöllur í Bangladesh fylgdi í kjölfarið. Mjög vel tókst til um þessa framkvæmd, sem gefur fyrirheit um fleiri slík verkefni.

Fjármagnstekjur voru enn verulegar á árinu. Eins og margoft hefur verið bent á er þó ekki á vísan að róa í þessum efnum því Flugstoðir eru eðli málsins samkvæmt á stundum vörsluaðilar að verulegum fjárhæðum fyrir alþjóðaflugþjónustuna. Hins vegar snýst þetta dæmi við, þegar tekjur af flugumferðinni standa ekki undir kostnaði ársins. Í því tilviki verður fyrirtækið að leggja til nauðsynlega fjármuni til að brúa bilið án þess að nokkrir vextir komi á móti. Jafnframt er mikilvægt að gera sér grein fyrir að slíkar fjármagnstekjur eru allar til komnar vegna alþjóðaflugþjónustunnar. Tilflutningur þessara tekna ásamt hagnaði af alþjóðaflugþjónustunni til annarra afkomueiningar, þ.e. innanlandskerfisins, kunna ekki góðri lukku að stýra þegar litið er til lengri tíma. Slíkt er reyndar í allgerri andstöðu við reglur og samþykktir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Flugsamgöngukerfið innanlands

Nokkur samdráttur varð í innanlandsflugi á árinu eða um 11,4 %. Farþegar á flugvöllum Flugstoða voru álíka margir og árið 2005. Miðað við aðstæður í efnahagslífi þjóðarinnar má segja að þetta sé þrátt fyrir allt ekki slæm niðurstaða og hún sýnir hve flugið er snar þáttur í gangverki þjóðfélagsins. Staðreyndin er nefnilega sú, að þótt margir flugfarþegar fljúgi á

milli landshluta vegna starfa sinna er einnig mikið um að einstaklingar ferðist með innanlandsfluginu á eigin kostnað. Þá er einnig ljóst af rannsóknum að það eru ekki síður höfuðborgarbúar en landsbyggðamenn sem nýta sér innanlandsflugið.

Af þessu má ráða að þörfin fyrir góðar flugsamgöngur innanlands eru síst að minnka. Miklu fremur eru þær mikilvægar þáttur í að tengja fjarlægari þéttbýliskjarna við höfuðborgarsvæðið og gera landið þannig að einu viðskipta- og atvinnusvæði. Því er brýnt að treysta stöðirnar undir rekstri og uppbyggingu flugsamgöngukerfisins innanlands með því að koma fjárhag þess í viðunandi horf. Starfsemi, sem er rekin með fjárhagslegum halla ár eftir ár á enga framtíð fyrir sér í núverandi rekstrarumhverfi. Þetta hafa frændur okkar á Norðurlöndum séð fyrir löngu og gert viðeigandi ráðstafanir. Staðreyndin er að tilkostnaðurinn við rekstur flugvallakerfisins hér á landi er í algeru lágmarki. Samanburður við nágrannalöndin leiðir þetta glögg í ljós.

Á síðastliðnu ári var lokið við lengingu og endurgerð flugbrautarinnar á Akureyrarflugvelli ásamt endurnýjun á aðflugskerfum. Sú framkvæmd þótti takast afar vel bæði hvað varðar tæknilega útfærslu og fjárhagslega niðurstöðu. Þeir sem báru ábyrgð á þessari stóru framkvæmd eiga þakkar skildar. Verður spennandi að fylgjast með því hvernig þessi nýja mannvirki munu nýtast í framtíðinni ekki síst nýja aðflugið úr suðri. Þótt framkvæmdir við flugvelli og flugleiðsögukerfi landsins verði nú í sögulegu lágmarki um nokkra hríð vegna efnahagsástandsins er mikilvægt að nota tímann vel til að gera vandaðar áætlanir um hvernig staðið skuli að verki þegar kemur betri tíð með blóm í haga.

Alþjóðaflugþjónustan

Rekstur alþjóðaflugþjónustunnar gekk mjög vel á árinu. Nokkur samdráttur varð á flugi yfir Norður-Atlantshafið eins og búist hafði verið við. Þannig fóru um 8% færri flugvélar í gegnum flugstjórnarsvæði Íslands. Heildarfjöldinn varð þó um 102 þús. flugvélar, en það var ekki fyrr en árið 2007 sem þessi tala hafði náð 100 þús. markinu. Árið var því 3ja besta árið frá upphafi hvað varðar flugumferð á eftir árunum 2008 og 2007. Vandamál þeirra aðila, sem veita flugleiðsöguþjónustu er hins vegar, að gjöldin eru ákveðin út frá fyrirfram áætluðum fjölda flugvéla á árinu. Þetta hefur í för með sér að tekjur verða ekki eins miklar og skyldi, ef umferðin er minni en spáð hafði verið. Nokkuð vantaði því upp á að tekjur dygðu fyrir kostnaði á árinu 2009. Hin vegar var meira en nægt vörslufé alþjóðaflugþjónustunnar til staðar til að

taka slakann. Leiðrétting á tekjum næst svo fram árið 2011 í samræmi við "cost-recovery" aðferðina.

Miklar tæknilegar framfarir urðu á árinu eins og oftast áður. Nýtt og fullkomið fjarskiptastjórnkerfi var tekið í notkun í flugstjórnarmiðstöðinni og var það mikill léttir. Gamla kerfið var orðið þrettán ára gamalt og ekki á sumar setjandi. En til þess kom ekki því nýja kerfið var tekið í notkun í apríl vorið 2009. Ýmsar aðrar viðbætur við flugstjórnarkerfið voru teknar í notkun s.s. Færeyjaratsjain. Þá hefur á undanförunum árum verið unnið að því að gera kerfislægur breytingar á gagnfjarskiptarásum Flugstoða og Flugfjarskipta. Þessar breytingar hafa haft í för með sér að kostnaður hefur lækkað verulega auk þess sem áreiðanleiki og öryggi hefur aukist.

Á árinu 2009 voru mjög mörg ný verkefni samþykkt af ICAO ráðinu vegna þróunar flugleiðsögukerfis alþjóðaflugþjónustunnar og hafa þau aldrei orðið fleiri. Þannig var samþykkt uppbygging ADS-B stöðvanets til að mynda samfellt kögunarkerfi frá Evrópu til Kanada. Þá var fjórði áfangi í uppbyggingu flugstjórnarkerfis flugstjórnarmiðstöðvarinnar samþykktur auk þróunar og reksturs Oceanic Test Bed og þátttaka alþjóðaflugþjónustunnar í að koma upp og reka nýju stuttbylgjufjarskiptastöðina að Bessastöðum á Heggstaðanesi svo það helsta sé nefnt. Heildarfjárfestingin í þessum verkefnum er um 1,5 milljarðar kr. og hafa umfangsmeiri verkefni aldrei fyrr verið samþykkt af fastaráði ICAO á einu ári. Alls eru nú í vinnslu þróunarverkefni fyrir upphæð sem nemur um 2 milljörðum kr.. eru þá ótalin SESAR rannsóknarverkefni, sem Flugstoðir hafa tekist á hendur og nema 600 m.kr. á komandi átta árum.

Síðast en ekki síst skal hér nefna þann árangur, sem náðist á árinu þegar breytingar á Joint Financing samningnum voru að lokum samþykktar af aðildarríkjum samningsins og jafnframt að þær skyldu taka gildi frá og með 1. janúar 2009. Unnið hafði verið að þessum breytingum af hálfu Flugstoða um fjögurra ára skeið og mörg ljón orðið á veginum vegna mismunandi skoðana hinna ýmsu hagsmunaaðila. Með góðri samvinnu við ICAO Joint Financing Section og danska flugleiðsögufélagið, Naviair, tókst að lokum að greiða úr öllum ágreiningsatriðum og tryggja samþykki aðildarríkjanna. Eitt helsta hagsmunamál íslenska ríkisins er að nú greiða notendurnir kostnað við þjónustuna að fullu. Fram til þessa tíma hafði ríkissjóður hinsvegar greitt 5% af þessum kostnaði. Fjárhagslegt uppgjör á samningnum við þessi tímamót var Flugstoðum einnig gríðarlega hagstætt. Meðal annars fengust leiðréttingar á tekjum 17 ár aftur

í tímann, sem einar og sér námu um 72 m.kr. og verða þessir fjármunir notaðir til að efla rannsóknir og þekkingaöflun á sviði flugleiðsögu.

Með breytingunni á samningnum um alþjóðflugþjónustuna tókst að skapa nýjan og sterkan grunn fyrir áframhaldandi rekstri þessarar alþjóðlegu starfsemi með aðkomu Alþjóðflugmálastofnunarinnar (ICAO). Bent hefur verið á að Íslendingar gætu sem best tekið að sér þessa þjónustu án beinnar aðildar ICAO og er það óumdeilt. Hins vegar má ekki gleyma að þessi alþjóðlega stofnun Sameinuðu þjóðanna og ríkin sem standa að Joint Financing samningnum er mikill og sterkur bakhjarl, sem ekki má vanmeta. Þessi bakhjarl hefur reynst mikilvægur við að halda uppi og fjármagna rekstur og framkvæmdir alþjóðflugþjónustunnar í núverandi efnahagsástandi.

Alþjóðlegt samstarf

Alþjóðlegt samstarf Flugstoða óx hröðum skrefum á árinu. Ekki hvað síst var það á vettvangi NEAP eða North European Air Navigation Providers. Umsvif þessara samtaka, sem eru til komin upp úr gamla Norðurlandasamstarfinu, tóku á sig nýja mynd með stofnun sérstakrar skrifstofu, Project Office og ráðningu fyrsta starfsmannsins á árinu. Þá fóru ýmis verkefni af stað á vegum NEAP, sem munu skipta flugleiðsöguþjónustuna miklu máli, þegar fram líða stundir. Sérstaklega er þar átt við skipulag loftrýmisins samkvæmt reglugerðum Evrópusambandsins um Samevrópska loftrýmið (SEL) og SESAR rannsóknaráætlunina, sem ætlað er að þróa nýtt flugstjórnarkerfi fyrir Evrópu. Á síðastliðnu ári skuldbundu Flugstoðir sig til að taka þátt í SESAR verkefnum undir hatti NORACON sem er eitt afsprengi NEAP. NORACON var sett á laggirnar eingöngu til að sinna SESAR verkefnum og er aðili að SESAR Joint Undertaking sem annast útfærslu áætlunarinnar af hálfu ESB. Flugstoðir og nú hið nýja sameinaða fyrirtæki munu leggja a.m.k. 18 manna vinnu í þetta verkefni á næstu sex til sjö árum.

Samantekt

Þótt nokkur samdráttur hafi orðið í umferð á íslenskum flugvöllum og í flugstjórnarrýminu er engin ástæða til að líta svartsýnum augum til framtíðarinnar. Þrátt fyrir allt var flugumferð og fjöldi flugfarþega á síðastliðnu ári um það bil hin sömu og árið 2006 sem þótti mjög gott ár. Það mun kannski taka einhver tvö til þrjú ár þar til umferðin nær aftur fyrri hæðum. Hins vegar er starfsemi Flugstoða í góðri stöðu til að taka slíkum tímabundnum samdrætti. Fyrirtækið er alls ekki ofmannað og getur því auðveldlega dregið úr afköstum

með því að minnka yfirvinnu. Slíkir tímar gefa einnig ráðrúm til að sinna uppbyggingarverkefnum, sem ekki hefur verið unnt að ráðast í á árum mikilla umsvifa. Þá eru gríðarlega mörg og spennandi verkefni framundan á vegum alþjóðflugþjónustunnar, sem hafa þegar verið samþykkt og verið er að hrinda í framkvæmd.

Nauðsynlegt er að jafnframt sé hægt að sinna slíkum uppbyggingarverkefnum vegna innanlandskerfisins. Þar er margt ógert og nægir að nefna áhættumat fyrir íslenska flugvelli, fjárhagslegan samanburð á uppbyggingu og rekstri flugvalla og beitingu nýjustu aðferða við aðflug og fráflug við flugvelli landsins. Þá má af gefnu tilefni nefna athuganir og rannsóknir á áhrifum eldgosa á flug bæði innanlands og milli landa. Þar er að finna gott dæmi um að rannsóknir og þekking skipti öllu máli við ákvarðanatöku.

Að öllu samanlögðu er því ástæða til bjartsýni um framtíð íslenskra flugmála. Íslensk flugfélög hafa staðið sig ótrúlega vel á þessum tímum efnahagslegra þrenginga. Það er hlutverk Flugstoða og nú hins nýja fyrirtækis að sjá til þess að allir innviðir flugsamgöngukerfisins séu í góðu lagi og séu reknir af hagsýni og útsjónarsemi. Þar hefur náðst mikill árangur á undanförunum árum og áratugum og allar forsendur til þess að ná enn meiri árangri í framtíðinni. Hins vegar er mikilvægt að átta sig á því að ekki má herða svo ólina fjárhagslega að að ekki sé unnt að uppfylla alþjóðlegar kröfur um flugöryggi og gæði þjónustunnar.

Ég vil ljúka orðum mínum með því að færa stjórnarformanni og stjórninni allri þakki fyrir gott samstarf sem hefur verið með miklum ágætum. Samhugur starfsmanna Flugstoða hefur verið mikill, eins og fram hefur komið bæði í starfi og félagslífi, sem hefur verið afar öflugt innan vébanda starfmannafélags Flugstoða og Flugfjarskipta. Það er fyrst og fremst starfsmönnum að þakka hve vel hefur til tekist í rekstri Flugstoða á árinu 2009. Ég vil að lokum nota þetta tækifæri til að óska sameinuðu fyrirtæki, sem nú tekur við hlutverki Flugstoða og Keflavíkurflugvallar mikillar velgengni á komandi árum.

Þorgeir Pálsson, forstjóri Flugstoða ohf.

Yfirlit fyrir ársreikninga Flugstoða ohf.

Skýrsla stjórnenda og staðfesting ársreiknings	21
Áritun endurskoðenda	22
Rekstrarreikningur	23
Efnahagsreikningur	24
Sjóðstreymi	26
Skýringar	27

Flugstoðir ohf. - samstæða

Skýrsla stjórnenda og staðfesting ársreiknings	33
Áritun endurskoðenda	34
Rekstrarreikningur	35
Efnahagsreikningur	36
Sjóðstreymi	38
Skýringar	39

Skýrsla stjórnenda og staðfesting ársreiknings

Ársreikningur Flugstoða ohf. fyrir árið 2009 er saminn í samræmi við ákvæði laga og reglugerða um gerð og framsetningu ársreikninga. Tilgangur félagsins er að annast rekstur og uppbyggingu flugleiðsögubjónustu, rekstur og uppbyggingu flugvalla og aðra skylda starfsemi. Flugstoðir hófu rekstur 1. janúar 2007. Félagið á tvö dótturfélög Flugfjarskipti ehf og Tern Systems hf. Jafnframt uppgjóri fyrir móðurfélagið er gert sérstakt uppgjör fyrir samstæðuna.

Samkvæmt rekstrarreikningi félagsins var hagnaður ársins 2009, 185,5 m.kr. Af hagnaði ársins eru 18,5 m.kr. lagðar í lögbundinn varasjóð og hagnaðurinn að öðru leyti fluttur á óráðstafað eigið fé. Hrein eign félagsins í árslok er jákvæð um 2.436,9 m.kr. er þá meðtalið hlutafé að fjárhæð 1.579,1 m.kr.

Afkoma Flugstoða ohf. án dótturfélaga var jákvæð sem nemur 55,8 m.kr., afkoma dótturfélaganna Flugfjarskipta ehf. var jákvæð um 131,9 m.kr. og afkoma Tern Systems hf. var neikvæð um 2,9 m.kr. Hagnaður félagsins er að miklu leyti til kominn vegna fjármagnstekna vegna fjárbindingar í varanlegum rekstrarfjármunum alþjóðaflugþjónustunnar.

Afkoma Flugstoða ohf. vegna reksturs innanlandssamgöngukerfisins á grundvelli þjónustusamnings var neikvæð sem nemur um 97,7 m.kr. Afkoma annarra rekstrareininga, fjármagns- og gengistekjum er ráðstafað til þess að mæta þessu tapi.

Á árinu voru gerðar breytingar á samningi um veitingu flugumferðarþjónustu (Joint Financing Agreement). 5% kostnaðarhlutdeild íslenska ríkisins var felld niður, samningurinn var færður úr USD í íslenskar krónur, vaxtaákvæðum var breytt og síðast en ekki síst var gjaldafyrirkomulagi breytt. Gjaldtöku fyrir flugumferðarþjónustu verður í áföngum breytt yfir í gjald pr. floginn kílómeter í stað gjalds pr. yfirflug. Breytingarnar voru afturvirkar frá og með 1. janúar 2009.

Á árinu tók stjórn ákvörðun um að leggja í rannsóknarsjóð 72,6 m.kr. sem er samsvarandi fjárhæð og fékkst viðurkennd sem leiðrétting vegna gengismála Alþjóðaflugþjónustunnar 1991-2007.

Hlutafé í árslok 2009 nam 1.579,1 m.kr. og er það allt í eigu ríkissjóðs.

Stjórn félagsins leggur til að ekki verði greiddur arður til hluthafa á árinu 2010 vegna rekstrar á árinu 2009.

Stjórn og framkvæmdastjóri Flugstoða ohf. staðfesta hér með ársreikning félagsins fyrir árið 2009 með undirritun sinni.

Reykjavík, 26. apríl 2010

Stjórn:


Þóroddur Árnason


Rannveig Guðmundsdóttir


Arnbjörg Sveinsdóttir


Arngrímur Jóhannsson


Ásta Rut Jónasdóttir


Jón Norðfjörð


Ragnar Óskarsson


Framkvæmdastjóri

Áritun endurskoðenda

Til stjórnar og hluthafa Flugstoða ohf.

Við höfum endurskoðað meðfylgjandi ársreikning Flugstoða ohf. fyrir árið 2009. Ársreikningurinn hefur að geyma skýrslu stjórnar, rekstrarreikning, efnahagsreikning, sjóðstreymisýfirlit og upplýsingar um helstu reikningsskilaaðferðir og aðrar skýringar.

Ábyrgð stjórnenda á ársreikningnum

Stjórnendur eru ábyrgir fyrir gerð og glöggrri framsetningu ársreikningsins í samræmi við lög um ársreikninga. Ábyrgðin felur í sér að skipuleggja, innleiða og viðhalda innra eftirliti sem varðar gerð og glögga framsetningu ársreiknings sem er í meginatriðum án verulegra annmarka, hvort sem er vegna sviksemi eða mistaka. Ábyrgð stjórnenda nær einnig til þess að beitt sé viðeigandi reikningsskilaaðferðum og mati miðað við aðstæður.

Ábyrgð endurskoðenda

Ábyrgð okkar felst í því álit sem við látum í ljós á ársreikningnum á grundvelli endurskoðunarinnar. Endurskoðað var í samræmi við lög um ársreikninga. Samkvæmt þeim ber okkur að fara eftir settum siðareglum og skipuleggja og haga endurskoðuninni þannig að nægjanleg víska fáiast um að ársreikningurinn sé án verulegra annmarka.

Endurskoðun felur í sér aðgerðir til staðfestingar á fjárhæðum og öðrum upplýsingum í ársreikningnum. Val endurskoðunaraðgerða byggist á faglegu mati endurskoðandans, þar með talið á þeirri hættu að verulegir annmarkar séu á ársreikningnum, hvort sem er vegna sviksemi eða mistaka. Við áhættumatið er tekið tillit til þess innra eftirlits sem varðar gerð og glögga framsetningu ársreiknings, til þess að skipuleggja viðeigandi endurskoðunaraðgerðir, en ekki til þess að gefa álit á virkni innra eftirlits félagsins. Endurskoðun felur einnig í sér mat á reikningsskilaaðferðum og matsaðferðum sem stjórnendur nota við gerð ársreikningsins, sem og mat á framsetningu hans í heild.

Við teljum að við endurskoðunina höfum við aflað nægilegra og viðeigandi gagna til að byggja álit okkar á.

Álit

Það er álit okkar að ársreikningurinn gefi glögga mynd af afkomu félagsins á árinu 2009, fjárhagsstöðu þess 31. desember 2009 og breytingu á handbæru fé á árinu 2009, í samræmi við lög um ársreikninga.

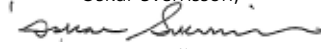
Ríkisendurskoðun, 26. apríl 2010

Sveinn Arason



ríkisendurskoðandi

Óskar Sverrisson,



endurskoðandi

Rekstrarreikningur 2009

Rekstrartekjur		2009	2008
	<i>Skýring</i>		
Þjónustusamningur vegna reksturs	1	1.229.100.000	1.332.273.000
Þjónustusamningur vegna framkvæmda	2	32.000.000	28.000.000
Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu	3	2.130.913.504	1.694.307.609
Aðrar rekstrartekjur	4	561.539.434	767.219.829
		3.953.552.938	3.821.800.438

Rekstrargjöld

Laun og launatengd gjöld	5	2.204.903.501	2.011.214.130
Annar rekstrarkostnaður	16	1.399.487.964	1.609.614.407
Afskriftir	8	291.818.917	247.729.718
		3.896.210.382	3.868.558.255

Rekstrarhagnaður (tap) (57.342.556) (46.757.817)

Fjármunatekjur og (fjármagnsgjöld)

Hreinar fjármunatekjur	6	13.133.852	165.264.756
		13.133.852	165.264.756

Hagnaður fyrir tekjuskatt 70.476.408 118.506.939

Tekjuskattur	11	(14.699.932)	(19.317.075)
--------------	----	--------------	--------------

Hagnaður fyrir áhrif dótturfélaga 55.776.476 99.189.864

Áhrif dótturfélaga

Hlutdeild í afkomu dótturfélaga	10	129.698.472	321.729.010
---------------------------------	----	-------------	-------------

Hagnaður ársins **185.474.948** **420.918.874**

Efnahagsreikningur

Eignir

Fastafjármunir		2009	2008
Varanlegir rekstrarfjármunir	<i>Skýring</i>		
Fasteignir	8	476.754.427	481.527.523
Aðrir varanlegir rekstrarfjármunir	8	1.803.470.602	1.757.427.777
Eignarhlutir í dótturfélögum	10	1.447.094.750	1.347.396.278
Langtímakröfur			
Langtímakrafa	9	73.940.713	32.421.060
Rannsóknarfé vegna Alþjóðaflugþjónustunnar	7	72.599.436	0
Fastafjármunir samtals		3.873.859.928	3.618.772.638

Veltufjármunir

Skammtímakröfur			
Birgðir		12.438.565	19.728.871
Viðskiptakröfur		264.862.733	549.239.369
Næsta árs afborgun langtímakrafna	9	13.678.508	4.771.246
Aðrar skammtímakröfur		32.143.120	17.888.195
Handbært fé		281.003.294	497.614.307
Veltufjármunir samtals		604.126.220	1.089.241.988

Eignir samtals **4.477.986.147** **4.708.014.626**

31. desember 2009

Eigið fé og skuldir

Eigið fé	Skýring	2009	2008
Hlutafé		1.579.063.362	1.579.063.362
Lögbundinn varasjóður		101.500.000	83.000.000
Óráðstafað eigið fé		756.325.331	658.223.947
Eigið fé samtals 12		2.436.888.693	2.320.287.309

Skuldir

Langtímaskuldir

Langtímalán	13	407.792.796	654.079.478
Alþjóðaflugþjónustan		72.599.436	523.100.110
Tekjuskattsskuldbinding	11	24.770.801	10.070.869
Langtímaskuldir samtals		505.163.033	1.187.250.457

Skammtímaskuldir

Viðskiptaskuldir		480.363.304	396.208.442
Ríkissjóður	14	322.821.377	163.440.724
Flugfjarskipti ehf.		99.955.374	60.992.024
Tern Systems hf.		21.093.318	65.453.082
Næsta árs afborganir langtímalána	13	268.096.231	259.513.978
Aðrar skammtímaskuldir		343.604.818	254.868.610
Skammtímaskuldir samtals		1.535.934.422	1.200.476.860
Skuldir samtals		2.041.097.455	2.387.727.317

Eigið fé og skuldir samtals	4.477.986.148	4.708.014.626
------------------------------------	----------------------	----------------------

Sjóðstreymi 2009

Handbært fé frá rekstri		2009	2008
	<i>Skýring</i>		
	Hagnaður ársins	185.474.948	420.918.874
Rekstrarliðir sem hafa ekki áhrif á fjárstreymi:			
Afskriftir fastafjármuna		291.818.917	247.729.719
Breyting skattskuldbindingar	11	14.699.932	19.317.075
Söluhagnaður		(1.309.444)	(2.686.186)
Áhrif dótturfélaga	10	(129.698.472)	(321.729.010)
Gengismunur og áfallnir vextir langtímalíða		(7.941.898)	(72.861.545)
	Hreint veltufé frá rekstri	353.043.982	290.688.927
Breytingar á rekstartengdum eignum og skuldum:			
Birgðir, lækkun (hækkun)		7.290.306	310.795
Skammtímakröfur, lækkun (hækkun)		395.358.068	(195.698.744)
Skammtímaskuldir, lækkun (lækkun)		153.985.066	(65.548.358)
	Breytingar á rekstartengdum eignum og skuldum	556.633.440	(260.936.307)
	Handbært fé frá rekstri	909.677.422	29.752.620

Fjárfestingarhreyfingar

Fjárfesting í varanlegum rekstrarfjármunum		(331.122.890)	(374.617.043)
Þar af ógreitt um áramót		13.509.590	37.011.840
Seldir varanlegir rekstrarfjármunir		3.468.949	3.900.118
Langtímakröfur, breyting		(14.408.154)	4.771.246
Fjárfesting í dótturfélagi	10	0	(90.000.000)
Mótttekinn arður		30.000.000	25.000.000
	Fjárfestingarhreyfingar	(298.552.505)	(393.933.839)

Fjármögnunarhreyfingar

Greiddar afborganir langtímalána		(265.142.909)	(199.413.403)
Langtímaskuldir, lækkun (hækkun)		(450.500.674)	391.748.760
Ríkissjóður		(112.092.347)	(361.337.343)
	Fjármögnunarhreyfingar	(827.735.930)	(169.001.986)

Lækkun á handbæru fé		(216.611.013)	(533.183.205)
Handbært fé í ársbyrjun		497.614.307	1.030.797.512
Handbært fé í árslok		281.003.294	497.614.307

Aðrar upplýsingar

Skýring við sjóðstreymi	15
-------------------------	----

Skýringar

Upplýsingar um félagið

Flugstoðir ohf. er opinbert hlutafélag og er megin starfsemi félagsins fólgin í þjónustustarfsemi tengdri flutningum með flugi.

Flugstoðir ohf. er móðurfélag Flugfjarskipta ehf. og Tern Systems hf.

Grundvöllur reikningsskilanna

Ársreikningurinn er gerður í samræmi við lög um ársreikninga. Hann er í íslenskum krónum og byggir á kostnaðarverðsreikningsskilum.

Sú breyting hefur verið gerð á framsetningu rekstrarreiknings frá fyrra ári að gengismunakröfu v/Alþjóðaflugþjónustunnar var bætt við stofnverð varanlegra rekstrarfjármuna og langtímakröfu. Þetta er gert vegna breytinga á Joint Financing samningnum við Alþjóðaflugþjónustuna, en frá og með 1. janúar 2009 verður uppgjör Alþjóðaflugþjónustunnar í íslenskum krónum og því ekki lengur um gengistryggingu rekstrarfjármuna að ræða. Einnig er hluti viðskiptaskuldar við Alþjóðaflugþjónustuna sem kemur til greiðslu seinna en 2010 (sjá skýringu 7) settur fram með langtímaskuldum. Samanburðartölum hefur verið breytt til samræmis.

Matsaðferðir

Stjórnendur þurfa að meta og taka sértækar ákvarðanir er varða mikilvæga liði ársreikningsins og vegna eðlis síns eru háðir mati hverju sinni. Matsaðferðirnar eiga sér stoð í góðri reikningsskilavenju. Raunveruleg verðmæti þeirra liða sem þannig eru metnir, geta við sölu eða aðra ráðstöfun, reynst önnur en niðurstaða samkvæmt matinu.

Verð- og gengistryggðar eignir og skuldir

Áfallinn gengismunur og verðbætur á höfuðstól eigna og skulda eru færðar í ársreikninginn. Verðtryggðar eignir og skuldir eru færðar miðað við vísitölur sem tóku gildi 1. janúar 2010. Eignir í erlendum gjaldmiðlum eru umreiknaðar í íslenskar krónur á síðasta skráða kaupgengi í árslok og skuldir í erlendum gjaldmiðlum í íslenskar krónur á síðasta skráða sölugengi í árslok. Gengismunur sem myndast er færður í rekstrarreikning.

Varanlegir rekstrarfjármunir

Varanlegir rekstrarfjármunir eru færðir til eignar á kostnaðarverði að frádregnum afskriftum. Endurbætur eru eignfærðar ef líklegt er að þær skili félaginu framtíðarhagnaði og hægt sé að meta kostnaðinn á áreiðanlegan hátt. Allur viðhaldskostnaður er gjaldfærður í rekstrarreikning þegar til hans er stofnað. Afskriftir eru miðaðar við áætlaðan nýtingartíma einstakra varanlegra rekstrarfjármuna og reiknaðar sem fastur árlegur hundradshluti af stofnverði, að frádregnu áætluðu hrakvirði, miðað við eignarhaldstíma á árinu.

Eignarhlutir í dótturfélögum

Dótturfélög eru þau félög sem félagið fer með yfirráð í. Yfirráð eru til staðar þegar félagið á meirihluta atkvæða í öðru félagi eða fer með meirihluta atkvæða af einhverjum ástæðum, sbr. skilgreining í 2. gr. laga um ársreikninga. Eignarhlutir félagsins í dótturfélögum eru færðir samkvæmt hlutdeildaraðferð. Með aðferðinni er tekið tillit til rekstrarárangurs og annarra breytinga á eigin fé dótturfélagsins. Hlutdeild í rekstrarárangri er færð sem áhrif dótturfélaga í rekstrarreikning.

Viðskiptakröfur

Viðskiptakröfur eru færðar samkvæmt upphaflegu viðskiptaverði að teknu tilliti til gengisbreytinga og að frádreginni niðurfærslu sem gerð er til að mæta þeim kröfum sem kunna að tapast.

Birgðir

Birgðir eru færðar á kostnaðarverði eða dagverði, hvort sem lægra reynist.

Handbært fé

Til handbærs fjár í efnahagsreikningi og við gerð sjóðstreymis teljast sjóður og bankainnstæður.

Tekjur

Tekjur eru færðar þegar verulegar líkur eru á að fjárhagslegur ávinningur þeirra renni til fyrirtækisins og þegar hægt er að meta þær með áreiðanlegum hætti. Almennt er miðað við að þjónusta hafi verið innt af hendi.

Vaxtatekjur eru færðar í rekstrarreikning þegar þær falla til.

Tekjuskattur

Tekjuskattur vegna rekstrarársins hefur verið reiknaður og færður í ársreikninginn. Tekjuskatturinn samanstendur af tekjuskatti til greiðslu og frestuðum tekjuskatti.

Tekjuskattsskuldbinding félagsins er reiknuð og færð í ársreikninginn. Útreikningur hennar byggist á mismun efnahagsliða samkvæmt skattuppgjöri annars vegar og ársreikningi félagsins hins vegar. Mismunur sem þannig kemur fram stafar af því að álagning tekjuskatts er miðuð við aðrar forsendur en reikningsskil félagsins.

1 - Þjónustusamningur vegna reksturs

Á grundvelli þjónustusamnings við samgönguráðuneytið veita Flugstoðir flugleiðsögubjónustu í innanlandsloftrými, rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvalla og lendingarstaða, rekstur flugumferðaskólans og útgáfu AIP handbókar.

2 - Þjónustusamningur vegna framkvæmda

Þjónustusamningur milli samgönguráðuneytis og Flugstoða ohf. (FST) tekur meðal annars til viðhalds og stofnframkvæmda vegna flugvalla. FST starfa með samgönguráði og leggja fyrir það tillögur um viðhaldsverkefni og stofnframkvæmdir sem FST telja nauðsynlegt að ráðist verði í hverju sinni vegna vinnu við samgönguáætlun. Þau verkefni sem falla undir þennan lið eru því samþykkt í samgönguáætlun. Greitt er til FST samkvæmt greiðsluáætlun sem tengist áætlaðri framvindu verkefna. Innifalið í þessum hluta þjónustusamningsins er stjórnunarþóknun vegna framkvæmda. Fyrir árið 2009 var fjárhæðin 32 m.kr. Á árinu 2009 var framkvæmt fyrir 961,9 m.kr.

3 - Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu

Á grundvelli þjónustusamnings við samgönguráðuneytið veita Flugstoðir flugleiðsögubjónustu innan íslenska flugupplýsingasvæðisins og hluta flugupplýsingasvæðis Grænlands og Færeyja í samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins gagnvart alþjóðasamningum. Um skuldbindingu þessa er í gildi svonefndur Joint Financing samningur sem gerður var árið 1956 á milli þrettán aðildarríkja ICAO en nú eru ríkin tuttugu og fjögur talsins. Á árinu 2009 var framangreindum Joint Financing samningi breytt sem m.a. hafði það í för með sér að 5% kostnaðarhlutdeild Íslands var felld niður og notendur greiða fyrir þjónustuna að fullu. Vextir vegna fjárbindingar varanlegra rekstrarfjármuna Alþjóðaflugþjónustunnar, að fjárhæð 149,9 m.kr., koma fram undir liðnum „Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu“.

4 - Aðrar rekstrartekjur

Aðrar rekstrartekjur sundurliðast þannig:	2009	2008
Lendingargjöld, vopnaleitargjald og stæðisgjöld	116.989.587	118.745.765
Tekjur vegna erlendra verkefna og sérverkefna	34.381.993	330.644.933
Leigutekjur	78.698.360	63.488.324
ATS skólagjöld	121.622.074	97.749.589
Vinna vegna flugmálaáætlunar	71.020.384	67.156.013
Flugprófanir	51.091.386	39.235.895
Fjármála- og kerfisþjónusta	17.876.974	16.194.081
EGNOS	17.461.943	3.557.999
Aðrar tekjur	52.396.733	30.447.230
	561.539.434	767.219.829

5 - Starfsmannamál

Laun og launatengd gjöld greinast þannig:	2009	2008
Laun	1.709.154.615	1.606.448.621
Launatengd gjöld	495.748.886	404.765.509
	2.204.903.501	2.011.214.130

Reiknað áunnið orlof í árslok nemur 231,3 m.kr. Á árinu 2009 voru gjaldfærðar lífeyrisgreiðslur frá árinu 2008 að fjárhæð 23 m.kr.

Að meðaltali störfuðu um 214 starfsmenn hjá félaginu á árinu m.v. heilsársstörf.

Í árslok voru 231 starfsmenn á launaskrá hjá félaginu, en heils dagsstöðugildi voru 215,5.

Laun stjórnarmanna voru 6,1 m.kr. og laun forstjóra og þriggja framkvæmdastjóra námu 50,7 m.kr. á árinu.

6 - Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld

Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld greinast þannig:	2009	2008
Vaxtatekjur og verðbætur	93.468.500	177.562.792
Vaxtagjöld	(41.714.123)	(52.695.399)
Gengismunur	(38.620.526)	40.397.363
Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld samtals	13.133.852	165.264.756

7 - Rannsóknarfé vegna Alþjóðaflugþjónustunnar

Á árinu 2009 var samþykkt af hálfu Alþjóðaflugþjónustunnar leiðrétting vegna tímabilsins 1991-2007. Um er að ræða 72,6 m.kr. sem leiðrétt er í gegnum eigið fé fyrirtækisins. Stjórn Flugstoða ákvað að fjármunir þessir yrðu settir í sérstakan rannsóknarsjóð.

8 - Varanlegir rekstrarfjármunir

Varanlegir rekstrarfjármunir greinast þannig:

	Fasteignir og lóðir	Aðrar eignir	Samtals
Bókfært verð 1/1	481.527.522	1.272.412.053	1.753.939.575
Gengismunakröfu bætt við stofnverð	0	451.899.701	451.899.701
Viðbót á árinu	35.750.094	332.614.081	368.364.175
Afskrifað á árinu	(40.523.190)	(251.295.727)	(291.818.917)
Selt og niðurlagt á árinu		(2.159.505)	(2.159.505)
Bókfært verð 31/12	476.754.426	1.803.470.603	2.280.225.029
Stofnverð alls 31/12	1.025.248.846	2.600.401.227	3.625.650.073
Afskrifað alls 31/12	(548.494.421)	(796.930.623)	(1.345.425.044)
Bókfært verð 31/12	476.754.426	1.803.470.603	2.280.225.029
Afskriftarhlutföll	2-5%	5-33,3%	

Fasteignir félagsins eru metnar með eftirgreindum hætti. Til samanburðar er bókfært verð eignanna.

	Fasteignamat	Vátryggingamat	Bókfært verð
Flugstjórnarmiðstöð Reykjavíkflugvelli	653.350.000	933.550.000	138.775.345
Flugturn Reykjavíkflugvelli	308.150.000	448.100.000	337.979.082
	961.500.000	1.381.650.000	427.754.427

9 - Langtímakröfur

Langtímakröfur greinast þannig:

Langtímakrafa, USD			
Næsta árs afborgun			87.619.221
	Langtímakröfur samtals skv. efnahagsreikningi		(13.678.508)
			73.940.713

Krafan er tilkomin vegna fjármögnunar á annarsvegar veðurbúnaði sem er til notkunar hjá Veðurstofu Íslands og hinvegar vegna búnaðar sem staðsettur er í Strumble UK.

Afborganir af langtímakröfu félagsins í árslok greinast þannig á næstu ár:

Afborganir 2009			13.678.508
Afborganir 2010			13.678.508
Afborganir 2011			13.678.508
Afborganir 2012			13.678.508
Afborganir 2013			13.678.508
Afborganir síðar			19.226.681
			87.619.221

10 - Eignarhlutir í dótturfélögum

	Hlutfall	Nafnverð	Bókfært verð
Flugfjarskipti ehf.	100%	250.500.000	1.282.058.590
Tern Systems hf.	77%	36.863.636	165.036.160
			1.447.094.750

Afkoma og hlutdeild í afkomu dótturfélaga greinist þannig:

	Afkoma	Hlutfall	Hlutdeild
Flugfjarskipti ehf.	131.914.794	100%	131.914.794
Tern Systems hf.	(2.878.340)	77%	(2.216.322)
			129.698.472

Eigið fé dótturfélaga nam samtals 1.496,5 m.kr. í lok ársins.

11 - Tekjuskattsskuldbinding

Tekjuskattsskuldbinding félagsins nam 24,8 m.kr. í lok ársins samkvæmt efnahagsreikningi. Breyting skuldbindingarinnar á árinu greinist þannig:

- Skuldbinding í upphafi árs		10.070.869
Breyting vegna hækkunar á tekjuskattshlutfalli	4.128.469	
Reiknaður tekjuskattur ársins	<u>10.571.463</u>	
Breyting skattskuldabindingar	14.699.932	14.699.932
Tekjuskattur til greiðslu		0
Tekjuskattsskuldbinding í árslok		24.770.801

Tekjuskattsskuldbinding félagsins skiptist þannig á eftirfarandi liði:

Varanlegir rekstrarfjármunir	48.345.588
Frestaður gengismunur	59.076.737
Yfirfæranlegt tap	(82.651.524)
Tekjuskattsskuldbinding í árslok	24.770.801

Ójafnað skattalegt tap félagsins í árslok, sem heimilt er að flytja áfram samkvæmt skattalögum nemur 459,2 m.kr. Skattalegt tap ársins 2009 nýtist til frádráttar hagnaði til ársloka 2019.

12 - Eigið fé

	Hlutfé	Lögbundinn varasjóður	Óráðstafað eigið fé	Samtals
Eigið fé 1/1	1.579.063.362	83.000.000	658.223.947	2.320.287.309
Lr. v/Alþj.flugþj. sbr. 7			72.599.436	72.599.436
Niðurf.kr. á ríkissj. sbr. 14			(141.473.000)	(141.473.000)
Hagnaður ársins			185.474.948	185.474.948
Lagt í lögb. varasjóð		18.500.000	(18.500.000)	0
Eigið fé 31/12	1.579.063.362	101.500.000	756.325.331	2.436.888.693

13 - Langtímaskuldir

Langtímaskuldir greinast þannig eftir gjaldmiðlum og verðtryggingu:

Langtímaskuldir í erlendri mynt, þ.m.t. næsta árs afborganir	675.889.027
Næsta árs afborganir	(268.096.231)
Langtímaskuldir samtals skv. efnahagsreikningi	407.792.796

Afborganir af langtímaskuldum félagsins í árslok greinast þannig á næstu ár:

Afborganir 2010	268.096.231
Afborganir 2011	186.588.375
Afborganir 2012	89.554.375
Afborganir 2013	63.225.713
Afborganir 2014	48.016.773
Afborganir síðar	20.407.496
	675.889.027

14 - Skuld við ríkissjóð

Skuld Flugstoða við ríkissjóð í árslok greinist þannig:

Framkvæmdafé frá 2009	43.353.702
Álagður flugvallaskattur; óinnheimt og/eða í vörslu FST	88.994.675
Vaxtakrafa ríkissjóðs 2007	30.000.000
Ofgreitt v/þjónustusamnings 2007	19.000.000
Krafa vegna þjónustusamnings 2007 og 2008	141.473.000
Staða 31/12	322.821.377

Ósamræmi hefur verið á viðskiptastöðu Flugstoða og ríkissjóðs sem nemur 225 m.kr. Mismunur þessi er tilkominn vegna lendingargjalda umfram fjárlög 833,5 m.kr. annarsvegar og mismunar á milli þjónustusamnings og útgjaldaheimilda á árunum 2007 og 2008 hinsvegar. Málín hafa nú verið til lykta leidd þannig að viðbótarútgjaldaheimildir verða veittar vegna lendingargjaldanna en eigið fé Flugstoða verður lækkað sem nemur 141,5 m.kr. þar sem ekki mun fást viðbótarfjárheimild vegna þjónustusamnings til að bæta þennan mismun.

15 - Sjóðstreymi

Almennar upplýsingar úr sjóðstreymi:

Innheimtar vaxtatekjur	57.603.130
Greidd vaxtagjöld	41.714.123

Annar rekstrarkostnaður	2009	2008
Funda- og ferðakostnaður	60.775.784	86.540.084
Aðkeypt sérfræðiþjónusta	253.079.589	492.898.630
Húsnæðiskostnaður	217.790.136	184.242.284
Símakostnaður	33.430.365	39.234.749
Pappír, ritföng og rekstrarvörur	11.199.017	11.458.339
Endurmenntun og námskeið	2.925.679	7.433.957
Þjálfun í ATS skóla	97.406.611	83.815.753
Vátryggingar	81.989.458	52.593.421
Starfsleyfi	29.016.343	27.409.920
Annar skrifstofu- og stjórnunarkostnaður	25.515.261	29.581.335
Rekstur bifreiða	46.972.933	42.259.894
Annar akstur og snjómokstur	65.082.673	62.519.936
Áhöld, tæki, húsgögn og viðhald áhalda og tækja	78.707.078	91.782.236
Önnur verkkaup, viðhalds- og þjónustusamningar	314.489.751	303.678.211
Kostnaður vegna samgöngumiðstöðvar	40.833.724	0
5% hlutdeild í kostnaði Flugfjarskipta og Veðurstofu v/Alþj.	0	40.714.415
Afskrifaðar viðskiptakröfur	2.169.993	11.445.213
Annar rekstrarkostnaður	38.103.569	42.006.030
	1.399.487.964	1.609.614.407

Skýrsla stjórnenda og staðfesting ársreiknings - samstæða

Ársreikningur Flugstoða ohf. fyrir árið 2009 er saminn í samræmi við ákvæði laga og reglugerða um gerð og framsetningu ársreikninga. Tilgangur félagsins er að annast rekstur og uppbyggingu flugleiðsögubjónustu, rekstur og uppbyggingu flugvalla og aðra skylda starfsemi. Flugstoðir hófu rekstur 1. janúar 2007. Félagið á tvö dótturfélög Flugfjarskipti ehf og Tern Systems hf. Jafnframt uppgjóri fyrir móðurfélagið er gert sérstakt uppgjör fyrir samstæðuna.

Samkvæmt rekstrarreikningi samstæðunnar nam hagnaður ársins 2009, 185,5 m.kr. Af hagnaði ársins eru 18,5 m.kr. lagðar í lögbundinn varasjóð og hagnaðurinn að öðru leyti fluttur á óráðstafað eigið fé. Hrein eign félagsins í árslok er jákvæð um 2.436,9 m.kr. er þá meðtalið hlutafé að fjárhæð 1.579,1 m.kr.

Afkoma Flugstoða ohf. án dótturfélaga var jákvæð sem nemur 55,8 m.kr., afkoma dótturfélaganna Flugfjarskipti ehf. var jákvæð um 131,9 m.kr. og afkoma Tern Systems hf. var neikvæð um 2,9 m.kr. Hagnaður félagsins er að miklu leyti til kominn vegna fjármagnstekna vegna fjárbindingar í varanlegum rekstrarfjármunum alþjóðaflugbjónustunnar.

Afkoma Flugstoða ohf. vegna reksturs innanlandssamgöngukerfisins á grundvelli þjónustusamnings var neikvæð sem nemur um 97,7 m.kr. Afkoma annarra rekstrareininga, fjármagns- og gengistekjum er ráðstafað til þess að mæta þessu tapi.

Stjórn og framkvæmdastjóri Flugstoða ohf. staðfesta hér með ársreikning samstæðunnar fyrir árið 2009 með undirritun sinni.

Reykjavík, 26. apríl 2010

Stjórn:

 Þóroddur Árnason	
 Rannveig Guðmundsdóttir	 Arnbjörg Sveinsdóttir
 Arngrímur Jóhannsson	 Ásta Rut Jónasdóttir
 Jón Nordfjörð	 Ragnar Óskarsson
 Framkvæmdastjóri	

Áritun endurskoðenda - samstæða

Til stjórnar og hluthafa Flugstoða ohf.

Við höfum endurskoðað meðfylgjandi samstæðuársreikning Flugstoða ohf. fyrir árið 2009. Ársreikningurinn hefur að geyma skýrslu stjórnar, rekstrarreikning, efnahagsreikning, sjóðstreymisýfirlit og upplýsingar um helstu reikningskilaaðferðir og aðrar skýringar.

Ábyrgð stjórnenda á ársreikningnum

Stjórnendur eru ábyrgir fyrir gerð og glöggri framsetningu ársreikningsins í samræmi við lög um ársreikninga. Ábyrgðin felur í sér að skipuleggja, innleiða og viðhalda innra eftirliti sem varðar gerð og glögga framsetningu ársreiknings sem er í meginatriðum án verulegra annmarka, hvort sem er vegna sviksemi eða mistaka. Ábyrgð stjórnenda nær einnig til þess að beitt sé viðeigandi reikningskilaaðferðum og mati miðað við aðstæður.

Ábyrgð endurskoðenda

Ábyrgð okkar felst í því álit sem við látum í ljós á ársreikningnum á grundvelli endurskoðunarinnar. Endurskoðað var í samræmi við lög um ársreikninga. Samkvæmt þeim ber okkur að fara eftir settum siðareglum og skipuleggja og haga endurskoðuninni þannig að nægjanleg víska fáist um að ársreikningurinn sé án verulegra annmarka.

Endurskoðun felur í sér aðgerðir til staðfestingar á fjárhæðum og öðrum upplýsingum í ársreikningnum. Val endurskoðunaraðgerða byggist á faglegu mati endurskoðandans, þar með talið á þeirri hættu að verulegir annmarkar séu á ársreikningnum, hvort sem er vegna sviksemi eða mistaka. Við áhættumatið er tekið tillit til þess innra eftirlits sem varðar gerð og glögga framsetningu ársreiknings, til þess að skipuleggja viðeigandi endurskoðunaraðgerðir, en ekki til þess að gefa álit á virkni innra eftirlits félagsins. Endurskoðun felur einnig í sér mat á reikningskilaaðferðum og matsaðferðum sem stjórnendur nota við gerð ársreikningsins, sem og mat á framsetningu hans í heild.

Við teljum að við endurskoðunina höfum við aflað nægilegra og viðeigandi gagna til að byggja álit okkar á.

Álit

Það er álit okkar að samstæðuársreikningurinn gefi glögga mynd af afkomu samstæðunnar á árinu 2009, fjárhagsstöðu hennar 31. desember 2009 og breytingu á handbæru fé á árinu 2009, í samræmi við lög um ársreikninga.

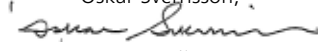
Ríkisendurskoðun, 26. apríl 2010

Sveinn Arason



ríkisendurskoðandi

Óskar Sverrisson,



endurskoðandi

Rekstrarreikningur 2009 - samstæða

		2009	2008
Rekstrartekjur			
	<i>Skýring</i>		
Þjónustusamningur vegna reksturs	1	1.229.100.000	1.332.273.000
Þjónustusamningur vegna framkvæmda	2	32.000.000	28.000.000
Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu	3	2.888.170.033	2.297.307.800
Aðrar rekstrartekjur	4	648.965.645	856.593.084
		4.798.235.678	4.514.173.884
Rekstrargjöld			
Laun og launatengd gjöld	5	2.653.559.696	2.460.151.745
Annar rekstrarkostnaður		1.622.555.720	1.720.830.799
		4.276.115.416	4.180.982.544
		Rekstrarhagnaður fyrir afskriftir	522.120.262
			333.191.340
Afskriftir	8	394.118.634	351.753.479
		4.670.234.050	4.532.736.023
		Rekstrarhagnaður, (rekstartap)	128.001.628
			(18.562.139)
Fjármunatekjur og (fjármagnsgjöld)			
Hreinar fjármagnstekjur	6	103.221.172	485.492.716
		Hagnaður fyrir tekjuskatt	231.222.800
			466.930.577
Tekjuskattur	12	(46.409.870)	(50.254.155)
		Hagnaður fyrir áhrif minnihluta	184.812.930
			416.676.422
Hlutdeild minnihluta			
Hlutdeild minnihluta		662.018	4.242.452
		Hagnaður ársins 10	185.474.948
			420.918.874

Efnahagsreikningur - samstæða

Eignir

		2009	2008
Fastafjármunir	<i>Skýring</i>		
Óefnislegar eignir	7	169.941.090	163.918.935
Fasteignir	8	718.651.633	622.022.124
Aðrir varanlegir rekstrarfjármunir	8	2.383.534.604	2.304.430.846
Skuldabréfaeign og langtímakröfur	9	206.186.678	160.258.851
Rannsóknarfé vegna Alþjóðaflugþjónustunnar		72.599.436	
Fastafjármunir samtals		3.550.913.441	3.250.630.756

Veltufjármunir

Birgðir		12.438.565	19.728.871
Viðskiptakröfur		179.526.894	524.286.816
Næsta árs afborgun skuldabréfaeignar og langtímakrafna	9	21.943.881	12.291.116
Aðrar skammtímakröfur		140.418.685	117.843.065
Handbært fé		777.897.316	887.651.557
Veltufjármunir samtals		1.132.225.341	1.666.554.932

Eignir samtals	4.683.138.782	4.917.185.688
-----------------------	----------------------	----------------------

31. desember 2009 - samstæða

Eigið fé og skuldir

		2009	2008
Eigið fé	<i>Skýring</i>		
Hlutfé		1.579.063.362	1.579.063.362
Lögbundinn varasjóður		101.500.000	83.000.000
Óráðstafað eigið fé		756.325.333	658.223.947
		2.436.888.695	2.320.287.309
Hlutdeild minnihluta		49.393.000	50.055.017
Eigið fé samtals 10		2.486.281.695	2.370.342.326

Skuldir

Langtímaskuldir

Langtímalán	11	407.792.796	654.079.478
Alþjóðaflugþjónustan		72.599.436	523.100.110
Tekjuskattsskuldbinding	12	100.413.477	111.010.049
Langtímaskuldir samtals		580.805.709	1.228.189.637

Skammtímaskuldir

Skuldir við lánastofnanir		0	13.915.524
Viðskiptaskuldir		524.012.476	447.037.871
Ríkissjóður	14	322.821.377	163.440.724
Næsta árs afborganir langtímalána	11	268.096.231	259.513.978
Skattar á hagnað ársins	12	57.006.443	24.161.425
Aðrar skammtímaskuldir		444.114.851	350.584.203
Skammtímaskuldir samtals		1.616.051.378	1.258.653.725
Skuldir samtals		2.196.857.087	2.546.843.362

Eigið fé og skuldir samtals		4.683.138.782	4.917.185.688
------------------------------------	--	----------------------	----------------------

Sjóðstreymi 2009 - samstæða

	2007	2008
Handbært fé frá rekstri		
Hagnaður	185.474.948	420.918.874
Rekstrarliðir sem hafa ekki áhrif á fjárstreymi:		
Afskriftir	394.118.634	351.753.479
Breyting skattskuldbindingar	(26.605.948)	26.092.731
Söluhagnaður	14.164.932	(2.686.186)
Hlutdeild minnihluta í afkomu	(662.018)	(4.242.452)
Aðrir reiknaðir liðir	(36.102.954)	(302.706.150)
Hreint veltufé frá rekstri	530.387.595	489.130.296

Breytingar á rekstrartengdum eignum og skuldum:

Birgðir, lækkun	7.290.306	310.795
Skammtímafröfur, lækkun (hækkun)	595.352.519	(33.459.076)
Skammtímaskuldir, hækkun (lækkun)	135.865.476	(222.145.377)
Breytingar á rekstrartengdum eignum og skuldum	738.508.302	(255.293.658)

Handbært fé frá rekstri 1.268.895.896 233.836.638

Fjárfestingarhreyfingar

Fjárfesting í rekstrarfjármunum	(486.858.179)	(502.563.461)
Eignfærður þróunarkostnaður	(48.163.931)	(61.773.135)
Sala eigna	4.668.949	4.050.366
Langtímafröfur	(6.645.524)	4.771.246
Fjárfestingarhreyfingar	(536.998.684)	(555.514.984)

Fjármögnunarhreyfingar

Afborganir langtímalána	(265.142.909)	(201.076.408)
Langtímaskuldir	(450.500.674)	391.748.760
Skammtímalán	(13.915.525)	(90.055.607)
Ríkissjóður, breyting	(112.092.347)	(361.337.343)
Fjármögnunarhreyfingar	(841.651.453)	(260.720.598)

Lækkun á handbæru fé	(109.754.241)	(582.398.944)
Handbært fé í ársbyrjun	887.651.557	1.470.050.501
Handbært fé í árslok	777.897.316	887.651.557

Aðrar upplýsingar

Skýringar við sjóðstreymi

15

Skýringar

Upplýsingar um félagið

Flugstoðir ohf. er opinbert hlutafélag og er megin starfsemi félagsins fólgin í þjónustustarfsemi tengdri flutningum með flugi.

Reikningsskilaaðferðir

Grundvöllur reikningsskilanna

Ársreikningurinn er gerður í samræmi við lög um ársreikninga. Hann er í íslenskum krónum og byggir á kostnaðarverðsreikningsskilum.

Grundvöllur samstæðu

Ársreikningurinn nær til Flugstoða ohf. og dótturfélaga þess. Félag innan samstæðunnar eru auk Flugstoða ohf., Flugfjarskipti ehf. og Tern Systems hf.

Kaup á dótturfélögum og sameiningar eru færð í samræmi við kaupaðferð í samstæðunni. Allar eignir og skuldir sem skráðar eru í efnahagsreikningi keypta félagsins við kaup eða stofnað er til í tengslum við kaupin og óskráðar eignir og skuldir sem koma fram við mat einstakra liða í tengslum við kaupin, eru metin á gangvirði í samstæðunni.

Dótturfélög eru þau félag sem félagið fer með yfirráð í. Yfirráð eru til staðar þegar félagið á meirihluta atkvæða í öðru félagi eða fer með meirihluta atkvæða af einhverjum ástæðum, sbr. skilgreining í 2. gr. laga um ársreikninga. Ársreikningar dótturfélaga eru innifaldir í samstæðureikningi félagsins frá því að yfirráð nást og þar til þeim lýkur. Stöður milli samstæðufélaga, viðskipti og óinnleystur hagnaður sem myndast hefur af viðskiptum milli þeirra er felldur út í samstæðureikningnum.

Matsaðferðir

Stjórnendur þurfa að meta og taka sértækar ákvarðanir er varða mikilvæga liði ársreikningsins og vegna eðlis síns eru háðir mati hverju sinni. Matsaðferðirnar eiga sér stoð í góðri reikningsskilavenju. Raunveruleg verðmæti þeirra liða sem þannig eru metnir, geta við sölu eða aðra ráðstöfun, reynst önnur en niðurstaða samkvæmt matinu.

Verð- og gengistryggðar eignir og skuldir

Áfallinn gengismunur og verðbætur á höfuðstóligna og skulda eru færðar í ársreikninginn. Verðtryggðar eignir og skuldir eru færðar miðað við visitólur sem tóku gildi 1. janúar 2010. Eignir í erlendum gjaldmiðlum eru umreiknaðar í íslenskar krónur á síðasta skráða kaupgengi í árslok og skuldir í erlendum gjaldmiðlum í íslenskar krónur á síðasta skráða sölugengi í árslok. Gengismunur sem myndast er færður í rekstrarreikning.

Varanlegir rekstrarfjármunir

Varanlegir rekstrarfjármunir eru færðir til eignar á kostnaðarverði að frádregnum afskriftum. Endurbætur eru eignfærðar ef líklegt er að þær skili félaginu framtíðarhagnaði og hægt sé að meta kostnaðinn á áreiðanlegan hátt. Allur viðhaldskostnaður er gjaldfærður í rekstrarreikning þegar til hans er stofnað. Afskriftir eru miðaðar við áætlaðan nýtingartíma einstakra varanlegra rekstrarfjármuna og reiknaðar sem fastur árlegur hundraðshluti af stofnverði, að frádregnu áætluðu hrakvirði, miðað við eignarhaldstíma á árinu.

Óefnislegar eignir

Viðskiptavild félagsins myndast við kaup á eignarhlutum þess í dótturfélögum. Hún er sá mismunur sem eftir stendur þegar frá kostnaði við kaupin hefur verið dregið frá gangvirði yfirtekinna eigna. Óefnislegar eignir eru eignfærðar þróunarkostnaður, sem er aðallega launakostnaður. Óefnislegar eignir eru færðar á kostnaðarverði.

Viðskiptakröfur

Viðskiptakröfur eru færðar samkvæmt upphaflegu viðskiptaverði að teknu tilliti til gengisbreytinga og að frádreginni niðurfærslu sem gerð er til að mæta þeim kröfum sem kunna að tapast.

Birgðir

Birgðir eru færðar á kostnaðarverði eða dagverði, hvort sem lægra reynist.

Handbært fé

Til handbærs fjár í efnahagsreikningi og við gerð sjóðstreymis teljast sjóður og bankainnstæður.

Tekjur

Tekjur eru færðar þegar verulegar líkur eru á að fjárhagslegur ávinningur þeirra renni til fyrirtækisins og þegar hægt er að meta þær með áreiðanlegum hætti. Almennt er miðað við að þjónusta hafi verið innt af hendi.

Vaxtatekjur eru færðar í rekstrarreikning þegar þær falla til.

Tekjuskattur

Tekjuskattur vegna rekstrarársins hefur verið reiknaður og færður í ársreikninginn. Tekjuskatturinn samanstendur af tekjuskatti til greiðslu og frestuðum tekjuskatti.

Tekjuskattsskuldbinding félagsins er reiknuð og færð í ársreikninginn. Útreikningur hennar byggist á mismun efnahagsliða samkvæmt skattuppgjöri annars vegar og ársreikningi félagsins hins vegar. Mismunur sem þannig kemur fram stafar af því að álagning tekjuskatts er miðuð við aðrar forsendur en reikningskil félagsins.

1 - Þjónustusamningur vegna reksturs

Á grundvelli þjónustusamnings við Samgöngu-ráðuneytið veita Flugstoðir flugleiðsöguþjónustu í innanlandsloftrými, rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvalla og lendingarstaða, rekstur Flugumferðaaskólans og útgáfu AIP handbókar.

2 - Þjónustusamningur vegna framkvæmda

Þjónustusamningur milli samgönguráðuneytis og Flugstoða ohf. (FST) tekur meðal annars til viðhalds og stofnframkvæmda vegna flugvalla. FST starfa með samgönguráði og leggja fyrir það tillögur um viðhaldsverkefni og stofnframkvæmdir sem FST telja nauðsynlegt að ráðist verði í hverju sinni vegna vinnu við samgönguáætlun. Þau verkefni sem falla undir þennan lið eru því samþykkt í samgönguáætlun. Greitt er til FST samkvæmt greiðsluáætlun sem tengist áætlaðri framvindu verkefna. Innifalið í þessum hluta þjónustusamningsins er stjórnunarþóknun vegna framkvæmda. Fyrir árið 2009 var fjárhæðin 32 m.kr. Á árinu 2009 var framkvæmt fyrir 961,9 m.kr.

3 - Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu

Á grundvelli þjónustusamnings við samgönguráðuneytið veita Flugstoðir flugleiðsöguþjónustu innan íslenska flugupplýsingasvæðisins og hluta flugupplýsingasvæðis Grænlands og Færeyja í samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins gagnvart alþjóðasamningum. Um skuldbindingu þessa er í gildi svonefndur Joint Financing samningur sem gerður var árið 1956 á milli þrettán aðildarríkja ICAO en nú eru ríkin tuttugu og fjögur talsins. Á árinu 2009 var framangreindum Joint Financing samningi breytt sem m.a. hafði það í för með sér að 5% kostnaðarhlutdeild Íslands var felld niður og notendur greiða fyrir þjónustuna að fullu. Vextir vegna fjárbindingar varanlegra rekstrarfjármuna Alþjóðaflugþjónustunnar, að fjárhæð 149,9 m.kr., koma fram undir liðnum „Tekjur vegna alþjóðaflugþjónustu“.

4 - Aðrar rekstrartekjur

Aðrar rekstrartekjur sundurliðast þannig:

	2009	2008
Lendingargjöld, vopnaleitargjald og stæðisgjöld	116.989.587	118.745.765
Tekjur vegna erlendra verkefna og sérverkefna	34.381.993	330.644.933
Leigutekjur	78.698.360	66.536.852
ATS skólagjöld	121.622.074	97.749.589
Vinna vegna flugmálaáætlunar	71.020.384	67.156.013
Flugprófanir	51.091.386	39.235.895
Seld sérfræðipjónusta	57.310.677	43.332.484
Pjónustusamningur við Neyðarlínu	0	23.347.353
Aðrar tekjur	117.851.184	69.844.200
	648.965.645	856.593.084

5 - Starfsmannamál

Laun og launatengd gjöld greinast þannig:

	2009	2008
Laun	2.207.826.525	2.108.061.575
Launatengd gjöld	604.611.650	498.473.903
Eignfærður launakostnaður	(158.878.479)	(146.383.733)
	2.653.559.696	2.460.151.745

Að meðaltali störfuðu um 293 starfsmenn hjá samstæðunni á árinu m.v. heilsársstörf.

Í árslok voru um 307 starfsmenn á launaskrá hjá samstæðunni, en heilsdagsstöðugildi voru um 288.

Laun stjórnarmanna alls námu um 9,7 m.kr. á árinu. Laun forstjóra og 5 framkvæmdastjóra námu um 89,1 m.kr. á árinu.

6 - Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld

Fjármunatekjur og (fjármagnsgjöld) greinast þannig:

	2009	2008
Vaxtatekjur og verðbætur	172.061.033	271.769.426
Vaxtagjöld og verðbætur	(42.574.829)	(60.457.436)
Gengismunur	(26.265.031)	274.180.726
Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld samtals	103.221.172	485.492.716

7 - Óefnislegar eignir

Óefnislegar eignir greinast þannig:

Eignfærður þróunarkostnaður á árinu 2009 nam 48 m.kr. en áður höfðu 164 m.kr. verið eignfærðar. Í öllum tilvikum er um að ræða þróun á tölvuhugbúnaði. Bókhaldslega er byrjað að afskrifa óefnislegar eignir þegar þær eru hæfar til notkunar/tekjuöflunar.

	2009	2008
Stofnverð í ársbyrjun	210.708.871	168.692.112
Afskrifað áður	(46.789.936)	(17.002.789)
Bókfært verð í ársbyrjun	163.918.935	151.689.323
Viðbót á árinu	48.163.930	75.582.935
Afskrifað á árinu	(42.141.775)	(63.353.323)
Óefnislegar eignir í árslok	169.941.090	163.918.935

8 - Varanlegir rekstrarfjármunir

Varanlegir rekstrarfjármunir

greinast þannig:	Fasteignir og lóðir	Aðrar eignir	Samtals
Stofnverð 1/1	1.153.974.177	2.524.790.977	3.678.765.154
Afskrifað alls 1/1	(531.952.055)	(727.275.656)	(1.259.227.711)
Bókfært verð 1/1	622.022.122	1.797.515.321	2.419.537.443
Gengismunakröfu bætt við stofnverð		637.273.673	637.273.673
Viðbót á árinu	145.319.741	475.167.843	620.487.584
Afskrifað á árinu	(48.690.232)	(345.428.402)	(394.118.634)
Selt og niðurlagt	0	(11.052.739)	(11.052.739)
Bókfært verð 31/12	718.651.631	2.553.475.696	3.272.127.327
Stofnverð alls 31/12	1.299.293.918	3.626.179.754	4.925.473.672
Afskrifað alls 31/12	(580.642.287)	(1.072.704.058)	(1.653.346.345)
Bókfært verð 31/12	718.651.631	2.553.475.696	3.272.127.327
Afskriftarhlutföll	2-5%	5-33,3%	

Sérgreindur afskriftaliður í rekstrarreikningi tekur bæði til afskrifta af varanlegum rekstrarfjármunum að fjárhæð 352 m.kr og óefnislegum eignum að fjárhæð 42,1 m.kr. eða samtals 394,1 m.kr.

Fasteignamat fasteigna og lóða nam 1.173,5 m.kr. en váttryggingamat 1.629,9 m.kr.

9 - Skuldabréfaeign og langtímakröfur

Skuldabréfaeign og langtímakröfur greinast þannig:

Skuldabréf vegna sölu á fasteign, NVT	140.511.338
Langtímakrafa	87.619.221
Skuldabréfaeign samtals	228.130.559
Næsta árs afborgun	(21.943.881)
Skuldabréfaeign og langtímakröfur samtals skv. efnahagsreikningi	206.186.678

Afborganir af skuldabréfaeign félagsins í árslok greinast þannig á næstu ár:

Afborganir 2009	21.943.881
Afborganir 2010	21.943.881
Afborganir 2011	21.943.881
Afborganir 2012	21.943.881
Afborganir 2013	21.943.881
Afborganir síðar	118.411.154
	228.130.559

10 - Eigið fé

Yfirlit um eiginfjárreikinga:

	Hlutfé	Lögbundinn varasjóður	Óráðstafað eigið fé	Samtals
Eigið fé 1/1	1.579.063.362	83.000.000	658.223.947	2.320.287.310
Lr. v/Alþjóðaflugþjón.			72.599.436	72.599.436
Niðurf. krafa á ríkiss.			(141.473.000)	(141.473.000)
Hagnaður ársins			185.474.948	185.474.948
Lagt í lögb. varasjóð		18.500.000	(18.500.000)	0
Eigið fé 31/12v	1.579.063.362	101.500.000	756.325.332	2.436.888.695

Hlutdeild minnihluta í eigið fé er vegna Tern Systems hf. þar sem 77% eru í eigu samstæðunnar og 23% í eigu minnihluta. Flugfjarskipti ehf. er að fullu í eigu samstæðunnar.

Afkoma Flugfjarskipta ehf. á árinu nam 131,9 m.kr. og eigið fé í árslok 1,282,1 m.kr. Afkoma Tern Systems hf. á árinu var neikvæð um 2,9 m.kr. og eigið fé í árslok nam 214,4 m.kr.

Á árinu 2009 var samþykkt af hálfu Alþjóðaflugþjónustunnar leiðrétting vegna tímabilsins 1991-2007. Um er að ræða 72,6 m.kr. sem leiðrétt er í gegnum eigið fé fyrirtækisins. Stjórn Flugstoða ákvað að fjármunir þessir yrðu settir í sérstakan rannsóknarsjóð.

11 - Langtímaskuldir

Langtímaskuldir greinast þannig eftir gjaldmiðlum og verðtryggingu:

Langtímalán í erlendri mynt	675.889.027
Næsta árs afborganir	(268.096.231)
Langtímaskuldir samtals skv. efnahagsreikningi	407.792.796

Afborganir af langtímaskuldum samstæðunnar í árslok greinast þannig á næstu ár:

Afborganir 2010	268.096.231
Afborganir 2011	186.588.375
Afborganir 2012	89.554.439
Afborganir 2013	63.225.713
Afborganir 2014	48.016.773
Afborganir síðar	20.407.496
	675.889.027

12 - Tekjuskattsskuldbinding

Tekjuskattsskuldbinding samstæðunnar nam 100,4 m.kr. í lok ársins samkvæmt efnahagsreikningi.

Breyting skuldbindingarinnar á árinu greinist þannig:

Tekjuskattsskuldbinding í ársbyrjun	111.010.049
Reiknaður tekjuskattur ársins	27.750.838
Breytingar vegna hækkunar á tekjuskattshlutfalli	18.659.034
Tekjuskattur til greiðslu á næsta ári	(57.006.443)
Tekjuskattsskuldbinding í árslok	100.413.477

Tekjuskattsskuldbinding samstæðunnar skiptist þannig á eftirfarandi liði:

Varanlegir rekstrarfjármunir	140.771.638
Viðskiptakröfur	997.831
Frestaður gengismunur	81.068.842
Óefnislegar eignir	30.589.396
Ólokinn verksamningur	2.214.000
Yfirfæranlegt skattalegt tap	(155.228.230)
Tekjuskattsskuldbinding í árslok	100.413.477

Ójafnað skattalegt tap samstæðunnar í árslok, sem heimilt er að flytja áfram samkvæmt skattalögum nemur 862,4 m.kr. Skattalegt tap nýttist til frádráttar hagnaði næstu tíu ár eftir að það myndast.

Yfirfæranlegt skattalegt tap í árslok er nýtanlegt sem hér segir:

Tap ársins 2004, nýtanlegt til ársloka 2014	25.671.523
Tap ársins 2006, nýtanlegt til ársloka 2016	66.262.497
Tap ársins 2007, nýtanlegt til ársloka 2017	208.154.081
Tap ársins 2008, nýtanlegt til ársloka 2018	525.996.725
Tap ársins 2009, nýtanlegt til ársloka 2019	36.294.228
	862.379.054

13 - Veðsetningar og ábyrgðarskuldbindingar

Engar ábyrgðir voru utan efnahags í árslok 2009. Engin veðbönd hvíla á eignum samstæðunnar.

14 - Skuld við ríkissjóð

Skuld Flugstoða við ríkissjóð í árslok greinist þannig:

Framkvæmdafé frá 2009	43.353.702
Álagður flugvallaskattur; óinnheimt og/eða í vörslu FST	88.994.675
Vaxtakrafa ríkissjóðs 2007	30.000.000
Krafa vegna þjónustusamnings 2007 og 2008	19.000.000
Niðurfærð krafa á ríkissjóð v/þjónustusamnings 2007 og 2008	141.473.000
Staða 31/12	322.821.377

Ósamræmi hefur verið á viðskiptastöðu Flugstoða og ríkissjóðs sem nemur 225 m.kr. Mismunur þessi er tilkominn vegna lendingargjalda umfram fjárlög 83,5 m.kr. annarsvegar og mismunar á milli þjónustusamnings og útgjaldaheimilda á árunum 2007 og 2008 hinsvegar. Málin hafa nú verið til lykta leidd þannig að viðbótarútgjaldaheimildir verða veittar vegna lendingargjaldanna en eigið fé Flugstoða verður lækkað sem nemur 141,5 m.kr. þar sem ekki mun fást viðbótarfjárheimild til að bæta þennan mismun.

15 - Sjóðstreymi

Almennar upplýsingar úr sjóðstreymi:

	2009	2008
Mótteknar vaxtatekjur	136.195.663	194.810.468
Greiddir vextir	(50.600.689)	(59.554.786)
Greiddir skattar	(24.161.425)	(13.399.928)