



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Bilag 2

## 1. STRATEGISK LUFTRANSPORT (PASSAGERTRANSPORT)

### 1.1. LUFTARK MD-83 passagerfly.

#### 1.1.1. Forsyningsikkerhed.

Siden påbegyndelsen af flyvninger med MD-83 i august 2009 har der kun været fem nævneværdige forsinkelser. Stellets pålidelighed betegnes derfor som værende høj.

Med hensyn til overflyvningstilladelser har flyvemønstret været rutinepræget, hvilket har betydet, at der har været meget få udfordringer med at tilvejebringe disse i tide, og dermed har der altid kunne flyves af den planlagte Nordrute.

Til erstatning for den ene MD-83 kan én MD-87 indsættes, hvis den ikke er afgivet til andre missioner og kan ikke forventes at blive afregnet i LUFTARK timer. Dette betyder, at back-up strukturen er relativt svag, skulle det primære stel i form af MD-83 være forhindret. Dog har LUFTARK, gennem operatøren Danish Air Transport, været servicemindede og søgt at løse opgaverne med andre flystel hvis muligt<sup>1</sup>. Dog ville en større flåde ved operatøren øge sandsynligheden for at kunne indsætte et erstatningsfly hurtigt, kombineret med en kontraktuel forpligtelse til at stille et back-up stel, når det primære stel er til eftersyn<sup>2</sup>.

Kvaliteten i opgaveløsningen har været fuldt ud tilfredsstillende med positive tilbagemeldinger omkring DAT personalets professionalisme og forhold under flyvningerne. Dertil kommer det tryghedsskabende faktum, det er, at have dansk personale omkring sig under flyvningerne, samt en kortere kulturel afstand mellem kunde og operatør end ved udenlandske operatører.

DAT har til fulde efterlevet FTK krav om anflyvning til Camp Bastion, hvilket var betinget af, at der kunne an- og fraflyves i mørke, samt bruges militære instrumentanflyvningspublikationer<sup>3</sup>.

Forsyningsikkerheden med LUFTARK MD-83 har været tilfredsstillende og betegnes som mellem, henset til at LUFTARK kun har haft en svag back up ved forsinkelser og nedbrud.

#### 1.1.2. Økonomi.

Under dette punkt noteres alene økonomiske fakta, som senere vil blive sammenlignet i forhold til andre løsninger.

Forsvaret har modtaget et tilbud fra Adagold omkring forlængelse af LUFTARK kontrakten. Tilbuddet er benævnt "Adagold Aviation Contract Extension Proposal 2012".

Tilbuddet opstiller et scenario, hvor der købes 1500 timer, i stedet for de 3000 timer den nuværende kontrakt forpligter til. Desuden er der mulighed for at sælge 500 timer tilbage til Adagold, såfremt det viser sig, at der ikke er behov for mere end 1000 timer<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> I et tilfælde, ved nedbrud af MD-83, blev der indsat to ATR-42 fra DAT som erstatning, uden meromkostninger. Derimod var der kun ét muligt stel at indsætte som erstatning, nemlig MD-87, da MD-83 fik tekniske problemer i Camp Bastion.

<sup>2</sup> Dette er ikke tilfældet med den nuværende kontrakt.

<sup>3</sup> Der anvendes Instrument Approach Publications publiceret af det britiske Royal Air Force.



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Økonomiske konsekvenser ved nye LUFTARK priser.

Luftark timer <sup>5</sup>	Pris pr. time i kr.	Faste omk. I mio. kr.	Variable omk. i mio. kr.	Total i kr.	Besparelse i mio. kr.
3000	27.500	82,3	57,0 <sup>6</sup>	139,3	
1500	48.000	72,1	57,0	129,1	10,2
1300	55.500	72,1	49,4	121,5	17,8
1000	53.500	53,5	38,0	91,5	47,8

Det ses af ovenstående tabel, at der ved et nyt LUFTARK er potentielle omkostningsreduktioner på op til ca. 47,8 mio. kr. i forhold til den hidtidige LUFTARK konstruktion, hvor der var tilkøbt 3000 timer i kontrakten. De 47,8 mio. kr. er dog under forudsætning af, at forsvaret kun anvender ca. 1000 flyvetimer. Dette er ikke helt i overensstemmelse med prognoserne for henholdsvis 2013 og 2014, hvorfor et gennemsnit på ca. 1300 timer er mere realistisk. Dette vil i forhold til den hidtidige kontrakt betyde en reduktion i omkostningerne på ca. kr. 17,8 mio. kr.

Som det også blev anført under bilag 1, skal det bemærkes jf. pkt. 2.3.1.3, at der til forvaltning af LUFTARK projektet blev tilføjet fem normer til Flyvertaktisk Kommando. Et forhold der samlet set fordyrer timeprisen for LUFTARK i relation til totalomkostningsprincippet, men som dog ikke er medtaget i ovenstående prisniveau.

#### 1.1.3. Flexibilitet.

Kontraktligt har forsvaret været bundet til én flytype (MD-83) og ét halenummer. Særligt typevalget af fly har reduceret mulighederne for læssemåder, læsning af gods i flyets bug samt tilvejebragt lavere samlet tonnage sammenlignet med andre flytyper af samme størrelse (Boeing 737, Airbus 320). Kontrakten har ikke muliggjort skift af stel løbende efter behov. Omstillingen til anflyvning af Camp Bastion var upåklagelig, og generelt er oplevelsen, at operatøren (DAT) strækker sig langt for at imødekomme forsvarets ønsker.

Flexibiliteten betegnes derfor som værende **mellem**.

#### 1.1.4. Internationalt samarbejde.

I MCCE har LUFTARK MD-83 været benyttet flere gange<sup>7</sup>. Sammenlignet med andre typer af samme størrelse er prisen konkurrencedygtig<sup>8</sup>. Dog har efterspørgslen ikke været specielt stor fra øvrige nationer, idet tendensen synes at være, at nationerne oftest selv dækker eget behov, når det gælder transport af personel.

LUFTARK MD-83 har også været tilbudt i NORDEFECO regi, uden at generere yderligere interesse fra de øvrige nordiske lande, hvilket selvsagt kan henføres til, at Danmark med etableringen af LUFTARK netop trak sig ud af den eksisterende NORDEFECO aftale. De nordiske lande har således hele tiden haft en alternativ løsning.

<sup>4</sup> Prisen pr. flyvetime ved 1500 timer er på 6,452 Euro/time = 48.000 kr/time. Tilbagekøbsprisen på de 500 timer er på 4,981 Euro/time = 37.000 kr/time.

<sup>5</sup> Timerne og de tilknyttede beregninger tager udgangspunkt i Adagold fremsendte tilbud ved tilkøb af 1500, 1300 og 1000 timer. For overblikkets skyld medtages de tidligere tilkøbte 3000 timer for at demonstrere differencerne.

<sup>6</sup> Der regnes med en gennemsnitlig variabel udgift på 5100 Euro pr time = 38.000 kr/time.

<sup>7</sup> Fem gange for MD-83 vedkommende, og to gange for MD-87 vedkommende.

<sup>8</sup> MD-83 er sat til 1 ATARES pr. flyvetime, hvorimod øvrige nationers A320 er sat til minimum 2 ATARES.



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Internationalt samarbejde betegnes som værende **lavt**.

## 1.2. ACMI kontrakt.

Ved ACMI kontrakter tilkøber kunden et antal flyvetimer til en fast pris, men betaler selv de variable udgifter, der følger med aktuelle flyvninger.

### 1.2.1. Forsyningssikkerhed.

En fordel ved en ACMI kontrakt er garantien for at have et vis antal flyvetimer til rådighed, da disse er forudbetalt.

Det er således valg af operatør og kontraktens udformning, der afgør, i hvilken grad kunden kan forvente at disponere over stellet i de frie perioder. Det forudsættes derfor, at en fremtidig ACMI kontrakt gør det muligt altid at have tilgang til et back-up stel indenfor en rimelig tidsgrænse, typisk ved 24 timers forsinkelse.

Afhængig af operatøren kan denne selv indhente overflyvningstilladelser<sup>9</sup>, men det kan ikke udelukkes, at kunden selv er nødt til at forestå disse. Kontraktens natur er derfor ingen garanti for lettere tilgang af overflyvningstilladelser. LUFTARK erfaringerne viser, at forsvaret er nødt til selv at indhente overflyvningstilladelser i de fleste tilfælde. Øvrige erfaringer viser, at dette også generelt er gældende for andre lande<sup>10</sup>. Dette betyder, at fremtidige ACMI kontrakter skal tage højde for, i hvor høj grad operatøren selv er i stand til at indhente overflyvningstilladelser, vel vidende at disse altid er en usikker faktor særligt ved nye ruter.

Ligeledes er kvaliteten i opgaveløsningen afhængig af hvilken operatør, der vælges. LUFTARK MD-83 har været kendetegnet ved høj kvalitet og serviceniveau.

Det forudsættes derfor, at en evt. fremtidig ACMI kontrakt kun skrives med en operatør, hvis kvalitet i opgaveløsningen på forhånd er undersøgt af forsvaret<sup>11</sup>. I denne henseende skal specialviden, indhentet gennem den daglige drift af lufttransport ved FTK, medtages i vurderingen af en evt. operatør.

Forsyningssikkerheden kan ved ACMI kontrakter, hvor tidligere erfaringer inddrages, vurderes at være **høj**.

### 1.2.2. Økonomi.

I modsætning til de øvrige afsnit under økonomi beskriver dette afsnit mere de karakteristika, der gælder for en ACMI kontrakt, idet der ikke kan relateres til et konkret eksempel.

ACMI kontrakter skrives typisk i den civile luftfartsbranche i forbindelse med operationer til få (op til tre), velkendte destinationer og over en kort periode på op til seks måneder. Dette skal sikre, at de variable udgifter kendes med meget stor sikkerhed, således der ikke kommer uforudsete udgifter, som kunden selv skal betale. Såfremt dette sker, forsvinder det økonomiske incitament for at lave en ACMI kontrakt, da det ellers bedre kan betale sig at chartre. LUFTARK kontrakten blev ikke indgået med baggrund i et lille antal faste destinationer bundet op på velkendte operationsmønstre. Tværtimod skulle spændvidden til-

<sup>9</sup> DIPLO er betegnelsen for en militær overflyvningstilladelse, hvilket pr. definition ikke kan indhentes af en civil myndighed.

<sup>10</sup> Se Euro-Atlantic Partnership Council "Civil Aircraft Availability Report" § 237-241

<sup>11</sup> Såfremt der skrives ACMI kontrakt via en broker, kan denne stå som garant for operatøren.



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

svare forsvarets krav om stor deployerbarhed og gik således mod en af forudsætningerne for en økonomisk succesfuld ACMI kontrakt.

En af risiciene ved ACMI kontrakter er for kunden at binde sig for et forkert antal timer. Viser købet sig at være for lille, kan der typisk tilkøbes flere timer til en højere timepris.

Viser købet sig at være for stort, kan timerne ofte sælges tilbage til operatøren til en lavere pris, end de blev købt. Dette fjerner således ikke tabet for kunden, men reducerer det.

Incitamentet for operatøren til at finde de billigste priser på de variable udgifter er minimal ved ACMI kontrakter, idet regningen alligevel betales af kunden i sidste ende. Kun ønsket om at få fornyet ACMI kontrakten kan være et incitament til at finde de billigste variable udgifter på kundens vegne. Den besparelse, der ønskes ved en ACMI kontrakt, kan således i høj grad være afhængig af kundens egen evne til at finde de billigste variable udgifter.

Operatøren lægger ikke nogen profitmargener oveni de forventede variable udgifter (brændstof og Operational Costs), idet disse betales af kunden selv. I forsvarets tilfælde betyder det i forbindelse med LUFTARK kontrakten, at FTK Økonomiafdeling<sup>12</sup> bærer ansvaret for at betale regningerne for LUFTARK flyvningerne. I praksis har det vist sig, at regningerne for diverse flyvninger fremsendes på mange forskellige tidspunkter og fra forskellige instanser. Det bevirker, at den administrative byrde for at anskueliggøre de finansielle omkostninger er meget omfattende for forsvaret, da det i den hidtidige model har været forsvarets opgave.

Fra kundens økonomiske synspunkt er ACMI kontrakter særdeles fordelagtige, såfremt der skrives en kontrakt i en periode med lave priser, for derefter at afflyve timerne i en periode med høje priser. Dette var bl.a. en af idéerne bag LUFTARK projektet. Det har dog ingen interesse for operatøren at flyve de forudbetalte timer til lavere pris, end hvad markedet tillader. Det kan derfor tænkes, at en operatør, der har skrevet en ACMI kontrakt i en for kunden gunstig periode, ad mange veje vil søge at få opsagt denne kontrakt, såfremt det står klart, at det økonomisk er uinteressant for operatøren i forhold til de aktuelle mulige timepriser. Det skal således vurderes, hvorvidt argumentet om at skrive en ACMI kontrakt i en lavkonjunkturperiode vil garantere, at disse priser også holder i gunstigere tider. Forsvarets erfaringer med ACMI kontrakter vurderes på baggrund af beskrivelsen ovenfor at være utilfredsstillende for forsvaret.

I forhold til løsning af forsvarets opgaver vurderes ACMI kontraktens evne til at give en tilfredsstillende mulighed for løsning af disse som værende **lav**.

### 1.2.3. Flexibilitet.

Ved ACMI kontrakter er kunden oftest bundet til én flytype og ét halenummer. Ved passagerfly betyder dette, at visse afgangene ikke udnyttes optimalt, da flyet kun fyldes delvis op. De timer, der var planlagt fløjet, bliver således ikke benyttet, hvilket resulterer i, at kunden risikerer at sidde tilbage med overskydende timer. Sker det modsatte, og der er flere passagerer, end der kan være i flyet, skal der flyves flere gange.

Der er dog mulighed for at lave ACMI kontrakter, der kun fastsætter antallet af flyvetimer, og gør det muligt at veksle mellem de flytyper, operatøren har adgang til. Således øges sandsynligheden for at få den mest egnede flytype til opgaven. Dog kan det ikke forventes, at en operatør har adgang til samtlige flytyper, der opfylder alle behov bedst.

---

<sup>12</sup> FTK-KDOE



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Idet ACMI kontrakter grundlæggende egner sig bedst i scenarier, der omfatter få, men kendte destinationer samt et kendt afflyvningsmønster over et kort tidsrum, er det ikke umiddelbart en kontraktform, der opfylder forsvarets behov for fleksibilitet.

ACMI kontraktens fleksibilitet vurderes derfor som værende **mellem**.

#### 1.2.4. Internationalt samarbejde.

Muligheden for at sælge overskydende flyvetimer til andre nationer, som det har været tanken med LUFTARK, er altid til stede ved ACMI kontraktindgåelser. Det kræver dog, at den kapacitet, der tilbydes, er attraktiv, og at dette sker gennem de juridisk rigtige kanaler<sup>13</sup>. I den forbindelse har LUFTARK normalt ikke været den bedste løsning for allierede nationer.

En fremtidig ACMI kontrakt, der opfylder betingelserne nævnt i pkt. 1.2.1., vil dog sandsynligvis ændre dette, selvom det er uvist i hvor høj grad.

Under disse forudsætninger kan et ACMI bidrag til det internationale samarbejde vurderes som **mellem**.

#### 1.3. Charter (Passagertransport).

##### 1.3.1. Forsyningssikkerhed.

Forsvaret chartrer strategiske luftkapaciteter gennem rammeaftepartnerne. Disse agerer brokere og har kontakt til flere mulige operatører.

Disse operatører varierer i størrelse, herunder også i forhold til antal og type af fly i flåden, samt evne til selv at skaffe overflyvningstilladelser.

Gennem rammeaftalerne har forsvaret indirekte adgang til mange operatører og dermed en bred palet af flystel. Ved kontraktindgåelse med brokieren påtager denne sig ansvaret for at finde et erstatningsfly ved nedbrud eller forsinkelser.

Afhængigt af operatøren er det muligt at lave kontrakter, der dækker over flere flyvninger og over en længere tidsperiode. På denne måde kan sikkerheden for beflyvning af en destination sikres helt op til ét år ad gangen.

Afhængig af hvilken operatør, der er tale om, kan denne selv til en vis grad indhente overflyvningstilladelser. Disse indhentes ad kommercielle veje og inddrager derved ikke diplomatiske kanaler, der traditionelt er mere langsomme. Derved er sikkerheden for at få overflyvningstilladelsen også højere.

Kvaliteten i opgaveløsningen er sikret gennem de krav, der stilles til rammeaftalepartnere. F. eks. skal alle operatører leve op til EASA<sup>14</sup> krav. Derudover har forsvaret altid mulighed for at få dybere kendskab til en specifik operatør og derved sikre sig, at transport af forsvarets personel sker på tilfredsstillende vis.

<sup>13</sup> Forsvaret må ikke drive luftransport på det civile marked, men kapaciteters flyvetimer kan byttes via f.eks. MCCE samarbejde med betaling i ATARES points.

<sup>14</sup> European Aviation Safety Agency er EUs luftfartssikkerhedsagentur. Gennem indførelse af standarder til sikres et højt sikkerhedsniveau indenfor luftfart.



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Den fremtidige situation på chartermarkedet kan resultere i, at efterspørgslen er større end udbuddet. Denne sandsynlighed vurderes dog som værende lav, ifølge DAT og DSV, særligt såfremt man benytter sig af større operatører, og der forespørges i god tid (mere end 6 måneder frem). Løsningen vil dog være sårbar, hvis forsvaret har styrker på højt beredskab, der skal deployeres i en tid med knap kapacitet (sæsonudsving).

Grundet den fremtidige markedssituation på kort sigt vurderes forsyningssikkerheden ved chartring at være **høj**

### 1.3.2. Økonomi.

Under dette punkt noteres alene økonomiske fakta, som senere vil blive sammenlignet i forhold til andre løsninger.

Forsvaret har modtaget tilbud fra rammeaftalepartnere omkring flyvning til følgende destinationer:

- En flyvning fra Karup til Camp Bastion og retur, chartret gennem rammeaftalepartneren DSV, koster: Ca. 0,92 mio. kr.
- En flyvning fra Karup til Camp Bastion og retur, chartret gennem rammeaftalepartneren Bendix, koster: Ca. 0,94 mio.kr.
- En flyvning fra til Island og retur, chartret gennem rammeaftalepartneren Bendix, koster: Ca. 0,41 mio. kr.
- En flyvning fra til Grønland og retur, chartret gennem rammeaftalepartneren Bendix, koster: Ca. 0,51 mio. kr.

### 1.3.3. Flexibilitet.

Ved anvendelse af charterkapaciteter vil det være muligt at rekvirere kapaciteter, som er nøjagtigt tilpasset forsvarets behov. Dette gælder både for selve antallet af kapaciteter og dermed det reelle antal flyvetimer,

Derudover er forsvaret ikke bundet til en bestemt operatør, som det eksempelvis er tilfældet med Adagold. Såfremt forsvaret er utilfreds med en ydelse, kan man derfor relativt hurtigt skifte operatør. Dette gælder også ved anflyvninger til nye destinationer. Hvor én operatør evt. ikke vil eller kan løfte transportopgaven, grundet egne trusselvurderinger eller høj war risk insurance, vil andre operatører eventuelt, idet deres forhold er nogle andre.

Flexibiliteten ved anvendelse af charter er således **høj**.

### 1.3.4. Internationalt samarbejde.

Forsvaret har tidligere haft succes med at chartre til andre nationer via MCCE. Dette har typisk skyldtes andre nationers behov for at udbyde enhver større flyvning, grundet beløbsstørrelsen. Dette krav om udbud er forsvaret dækket ind af under rammeaftalerne, hvorfor MCCE nationer med kort varsel kunne få dækket behovet for lufttransport, uden selv at skulle i udbudsrunde. På denne måde indtjente forsvaret ATARES points gennem chartring af civile kapaciteter til allierede til betaling af deployeringen af danske kampvogne til ISAF.

Bidrag til det internationale samarbejde i regi af ATARES vurderes at være **højt**.



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Ses der specifikt i forhold til evt. NATO comittment eller Smart Defence principper, vurderes det internationale samarbejde at være **lav**.

#### 1.4. NORDEFECO LOGFLIGHT.

Forsvaret har, indtil påbegyndelsen af LUFTARK MD-83 flyvninger, fået dækket behovet for transport af passagerer til og fra ISAF gennem NORDEFECO LOGFLIGHT samarbejdet. Der er tale om et nordisk samarbejde, hvor Norge som ansvarlig nation chartrer en passende kapacitet gennem det norske brokerfirma Air Contact og således tilvejebringer en kapacitet for lufttransport til og fra Afghanistan for Norge, Sverige og Finland. Danmark benytter sig ikke af kapaciteten, undtagen for transport af enkeltmand, rekvireret ved Det Danske Internationale Logistikcenter.

Forsvaret har ved FTK tilkendegivet accept af vilkårene for deltagelse i NORDEFECO fremadrettet, hvorfor det er muligt med tre måneders varsel at genindtræde i samarbejdet.

##### 1.4.1. Forsyningssikkerhed.

Air Contact kontraherer med en operatør i samarbejde med det norske forsvar.

Norge sørger for overflyvningstilladelser. Det betyder at forsyningssikkerheden afhænger af brokern og det norske forsvars evne til at skaffe overflyvningstilladelser til Afghanistan. I udbudsmaterialet for valg af broker er der bl.a. lagt vægt på redundans i forhold til antallet af flystel. Der er således stor sandsynlighed for, at forsyningssikkerheden ikke kompromitteres grundet forsinkelser, idet der med stor sandsynlighed findes et back-up stel.

Forsyningssikkerheden ved NORDEFECO LOGFLIGHT betegnes derfor som **høj**.

##### 1.4.2. Økonomi.

En rundtur fra Danmark til Afghanistan og retur<sup>15</sup> forventes at ville koste ca. 1. mio. kr. Derudover gælder standardbetingelser for charterkontrakter, herunder aflysningsgebyrer<sup>16</sup>.

##### 1.4.3. Flexibilitet.

NORDEFECO LOGFLIGHT flyvninger er sat op efter aftaler mellem landene, således der er ugentlige afgang fra hvert land. Man er således bundet til den ugentlige afgangsdag, der aftales med de øvrige lande. Dette betyder, at de færreste lande er interesserede i afgang og ankomster i weekenden, da dette betyder merarbejde for det pågældende lands personel. Således er det primært tirsdag-torsdag, der flyves fra landene, og et ønske om at ændre egen afgangsdag skal koordineres med de øvrige lande. Derudover vil der i rotationsperioder kræves yderligere chartring af kapaciteter, da dette ikke alene kan håndteres af NORDEFECO LOGFLIGHT grundet utilstrækkelig kapacitet. Det vil derfor i den forbindelse være nødvendigt at koordinere med civile rammeaftalepartnere, hvilket øger administrationen og muligheden for fejl.

NORDEFECO LOGFLIGHT er udelukkende sat op til beflyvning af Afghanistan. Øvrige destinationer, der kræver strategisk transport af dansk personel<sup>17</sup>, er således ikke omfattet af denne kapacitet.

NORDEFECO LOGFLIGHT flexibilitet vurderes derfor som **lav**.

<sup>15</sup> Roskilde-Karup-Camp Bastion-Roskilde-Karup

<sup>16</sup> Se IMPLEMENTATION ARRANGEMENT, Airlift capacity NORDCAPS MCC, Annex A4: Specifications and obligations - Denmark

<sup>17</sup> Eksempelvis Nordatlanten eller Afrikas Horn



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".

### 1.4.1. Forsvarssamarbejde.

NORDEFECO LOGFLIGHT er per definition et eksempel på internationalt samarbejde, skabt i rammen af samt et ønske om nordisk, militært samarbejde. Der er fra dansk side dog ikke tale om, at der kan tilbydes nogen kapacitet til andre nationer, idet forsvaret udelukkende er modtager af ydelser i denne sammenhæng. Idet der er tale om en chartret kapacitet gennem det norske forsvar, er der umiddelbart ingen overskydende flyvetimer, der kan sælges til øvrige nationer. Operationsmønstret taget i betragtning kan der højst blive tale om at lade et andet nordisk land benytte sig af ens egen afgangsdag. Derudover er der en teoretisk mulighed for, at et ikke nordisk land ønsker at benytte sig af kapaciteten til netop den danske destination på netop den danske afgangsdag.

NORDEFECO LOGFLIGHT bidrager således til det internationale samarbejde, dog uden at forsvaret på egen hånd tilbyder en kapacitet, hvorfor kapacitetens bidrag til det internationale samarbejde vurderes som **mellem**.

## 2. KOMPARATIV ANALYSE AF PASSAGERKAPACITETER

### 2.1. Forsyningssikkerhed

Forsyningssikkerheden for passagerkapaciteter afhængig af kontraktformerne er beskrevet i pkt. 1.1.1., 1.2.1., 1.3.1. og 1.4.1. Heraf udledes at:

- Forsyningssikkerheden med *LUFTARK MD-83* vil fortsat være **høj**.
- Forsyningssikkerheden kan ved *ACMI kontrakter*, hvor tidligere erfaringer inddrages, vurderes at være **høj**.
- Forsyningssikkerheden ved *charter* vurderes at være **høj**.
- Forsyningssikkerheden ved *NORDEFECO LOGFLIGHT* er **høj**.

*LUFTARK MD-83*, *ACMI kontrakter*, *Charter* og *NORDEFECO LOGFLIGHT* har alle høj forsyningssikkerhed. Ved *charter* eksisterer der dog en risiko for, at såvel operatør som serviceniveau m.m. kan variere, med mindre at dette forhandles særskilt med den valgte leverandør. Dette er juridisk muligt, men vil givetvis påvirke prisen. Derudover er der kun ét back up stel ved *LUFTARK MD-83*, hvilket stiller kapaciteten dårligere end de øvrige muligheder.

### 2.2. Økonomi.

Økonomiske aspekter for passagerkapaciteter afhængig af kontraktformerne er beskrevet i pkt. 1.1.2., 2.2., 3.2. og 4.1.2.

Analysen af de økonomiske aspekter beror dels på sammenligninger mellem aktuelle flyvninger og estimerer dels på *FTK-LTE* kendskab og erfaringer med *ACMI kontrakter* og dels på et konkret tilbud fra *Adagold (LUFTARK)* på *MD-83* kapaciteten.

For at tage højde for eventuelle prisstigninger indenfor charterløsningen er der i beregningsgrundlaget medtaget prisstigninger på charterløsningen på henholdsvis 25 % og 50 %. Der ikke opstillet et økonomisk grundlag for en fiktiv *ACMI kontrakt*, da dette alene vil bero på fiktive estimerer. I stedet anvendes *LUFTARK*, som ligeledes er en *ACMI-kontrakt*.







Ved sammenligning af fleksibiliteten ved de forskellige muligheder konkluderes det, at den største fleksibilitet opnås ved chartring. Den næsthøjeste fleksibilitet udvises af LUFTARK MD-83 og ACMI kontrakter. NORDECO LOGFLIGHT er den mindst fleksible løsning

### 2.2.3. Delkonklusion vedrørende internationalt samarbejde.

Bidraget til det internationale samarbejde for passagerkapaciteter afhængig af kontraktformerne er beskrevet i pkt. 1.1.4., 1.2.4., 1.3.4. og 1.4.4. Heraf udledes at:

- *LUFTARK MD-83* bidrag til det internationale samarbejde har været **lavt**.
- Bidrag til det internationale samarbejde gennem *ACMI kontrakter* vurderes som **mellem**.
- *Charterbidrag* til det internationale samarbejde vurderes samlet som **mellem**, idet den skræddersyede kapacitet kan chartres til formålet i regi af MCCE vurderes som **høj**, mens det i relation til Smart Defence m.m. vurderes at være **lavt**. Baseret på FTK-LTE succesrige erfaringer med at chartre på vegne af allierede placeres muligheden i tabellen bedre end ACMI kontrakter.
- *NORDEFCO LOGFLIGHT* projektets bidrag til det internationale samarbejde er vurderet til **mellem**. Grundet muligheden multinationale, nordiske karakter, placeres den alligevel højt i tabellen, grundet det store fokus på internationale løsninger.

Ved sammenligning af bidragene til det internationale samarbejde konkluderes det, at NORDEFCO LOGFLIGHT projektet bidrager mest til internationalt samarbejde. Charter, ACMI og LUFTARK MD-83 kan bidrage til samarbejdet i lige høj grad. Dog har erfaringen vist, at charter har tilvejebragt størst internationalt samarbejde af disse tre.

### 2.3. Diskussion og vægtning af lufttransportmuligheder (Passagertransport).

Følgende tabel er opstillet på baggrund af de ovenstående analyserede muligheder og angiver, hvorledes mulighederne samlet set står i forhold til hinanden.

Tallet angiver muligheden placering i forhold til de øvrige. Hvor to eller flere muligheder vurderes at være lige egnede, deles placeringen. Laveste tal angiver den bedste løsning.

	Forsynings-sikkerhed	Økonomi	Fleksibilitet	Internationalt samarbejde	Samlet
LUFTARK MD-83	1	4	2	4	11
ACMI	1	2	2	3	8
Charter	1	1	1	2	5
NORDEFCO	1	2	4	2	9

Som det ses af ovenstående vurderes forsyningssikkerheden lige høj ved alle muligheder. Differentieringen skal derfor findes mellem de øvrige parametre. Set ud fra en økonomisk betragtning ses charter kun at være marginalt bedre end NORDEFCO LOGFLIGHT løsningen. I forhold til flere af de andre løsninger har charterløsningen den fordel, at kapaciteten kan tilpasses forsvarets faktiske behov. Behovet er stort set kendt i 2013 og til dels i 2014, jf. kapitel 4., medens det konkrete behov både i form af antal passagerer og destinationer er ukendt, hvilket umiddelbart favoriserer en charterløsning..



"Dokumentet er i nærværende udgave med udeladelser (ekstraheringer) afklassificeret".  
FORSVARSKOMMANDOEN

~~KOMMERCIEL FORTROLIG~~

Som med godstransport vil en fremtidig inddækning via full charter også have den risiko, at prisniveauet ved øget efterspørgsel kan eskalere, ligesom der er en potentiel risiko for, at der i korte perioder kan opstå knaphed på kapaciteter. Dette kan dog imødegås ved planlægning (3-6. måneder frem), hvilket forsvaret i stor udstrækning er i stand til med det nuværende operationsmønster. Der kan opstå et scenario, hvor der er knaphed på passagerstel, men risikoen vurderes meget begrænset og retfærdiggør ikke kapitalbinding til Assured Access i form af en fornyelse af LUFTARK kontrakten eller indgåelse af en tilsvarende ACMI kontrakt. ACMI kontrakten har den fordel, at operatøren er kendt i hele forløbet, og der kan stilles krav om serviceniveau m.m. Dette forhold er også muligt i regi af charterløsningen, hvis der blot opstilles krav herom.

### 2.3.1. Konklusion.

Forsvarets fremtidige strategiske passagerlufttransport ses bedst og mest fordelagtigt inddækket ved charter gennem rammeaftaler. De små økonomiske margener samt en lige høj grad af forsyningssikkerhed gør det usikkert, at konkludere entydigt på valg af den ene eller den anden løsning. Der bør derfor foretages en Break-even analyse mellem charter- og NORDEFECO løsningen ud fra størrelsen af det danske bidrag i Afghanistan 2013 samt frem til og med 2014 samt andre relevante parametre med henblik på at bestemme den mest effektive og økonomisk bedste løsning.

LUFTARK kontrakten med justeret timeantal vurderes ikke attraktiv.