

I samme år udkræves til dækning af:	1961-62	1966-67	1971-72
Afskrivninger.....	6 500 000	5 600 000	5 000 000
Forrentning.....	10 400 000	9 200 000	8 300 000
I alt...	16 900 000	14 800 000	13 300 000

Ifølge beregningerne vil man altså med det anslåede overskud i 1961-62 kunne påregne tilnærmelsesvis dækning af afskrivningerne, 6500 000 kr., men intet til forrentning.

Dette svarer så nogenlunde til forholdet ved udgangen af finansåret 1947-48, da de daværende investeringer var afsluttet. I året 1947-48 var driftsoverskuddet således ca. 727 000 kr., medens afskrivningerne udgjorde 734 000 kr.

I finansåret 1966-67 skulle der foruden fuld dækning for afskrivningerne, 5 600 000 kr., kunne udkomme 3 700 000 kr. til forrentning eller svarende til ca. 40 pct. af det anslåede forrentningsbeløb.

I finansåret 1971-72 — altså efter en 10-års periode — påregner man, foruden fuld dækning for afskrivningerne, 5 000 000 kr., et beløb på 6 500 000 kr. til dækning af forrentning svarende til ca. 78 pct. af forrentningsbeløbet.

Udviklingen må i årene efter 1971-72 påregnes fortsat i gunstig retning, da lufthavnen i sin udbyggede skikkelse, i alt fald hvad angår arealer, startbaneanlæg m. v., kan bære langt større trafik end den, der er regnet med i 1971-72.

Som nævnt er beregningerne over de fremtidige indtægter baseret på et uændret takstniveau. Spørgsmålet om evt. forhøjelse af de for havnens benyttelse fastsatte takster vil imidlertid blive overvejet, når de nye startbaner er taget i brug.

### Indirekte indtægter.

Ved afgørelsen af, om Københavns lufthavn bør udbygges i det foreslåede omfang, vil det være rimeligt også at lægge vægt på de samfundsmæssige fordele, som en 1. classes lufthavn vil tilføre landet. For erhvervslivet er det af den største betydning, at der er hurtige og direkte forbindelser til handelscentrene.

En øget lufttrafik vil medføre større turistindtægter og derved indtjene fremmed valuta.

Specielt vedrørende indtjeningen af fremmed valuta skal det på grundlag af oplysninger indhentet fra SAS bemærkes, at selskabets trafikindtægter i regnskabsåret 1954-55 udgjorde ca. 425 mill. danske

kroner. Heraf udgjorde indtægten i fremmed valuta ca. 315 mill. danske kroner eller ca. 74 pct.

Valutaforbruget udgjorde i samme periode ca. 200 mill. danske kroner, således at der fremkom et valutaoverskud på ca. 115 mill. danske kroner. Danmarks andel heraf udgjorde  $\frac{2}{7}$  eller ca. 33 mill. danske kroner.

Ved beregningen over valutaforbruget er medtaget udgifter til udlandsorganisationer, til besætninger og markorganisation i udlandet, landingsafgifter og rejseudgifter, og med hensyn til leverancer fra udlandet er medtaget ikke blot udgifter til reservedele og specielt værkstedsudstyr, hvad enten leverancerne er betalt i fremmed eller skandinavisk valuta, men også udgiften til flyvebenzin, selv om denne er indkøbt i Skandinavien uden direkte forbrug af fremmed valuta.

Betaling af indkøbte flyvemaskiner i fremmed valuta er derimod ikke medregnet i valutaforbruget, idet SAS's salg af brugt materiel hvert år har indbragt større beløb i udenlandsk valuta end den oprindelige anskaffelsessum. Normale afskrivninger på flyvemateriel, der i 1954-55 udgjorde ca. 25 mill. danske kroner, er følgelig ikke medregnet som en valutaudgift.

Ud over valuta-indtægten fra trafikvirksomheden havde SAS i samme periode en valuta-indtægt på ca. 9 mill. danske kroner, hidrørende fra værkstedsarbejder for fremmede kunder i Kastrup lufthavn.

Ifølge SAS skønnes endvidere turister, der ankom til Københavns lufthavn i 1955, at have tilført Danmark ca. 150 mill. danske kroner eller godt 40 pct. af de totale turistindtægter.

Endelig betyder SAS's virksomhed i Danmark en valutabesparelse for landet derved, at danske rejsende, såfremt et nationalt selskab ikke fandtes, ville være nødsaget til at benytte udenlandske selskaber med en deraf følgende valutaudgift.

Disse indirekte indtægter af luftfarten må ses på baggrund af, at lufttrafikken overtager en stadig større andel af den samlede trafik med offentlige trafikmidler. En amerikansk opgørelse viser således, at 76 pct. af den offentlige langvejstrafik mellem amerikanske byer i dag udføres med flyvemaskine.