Årsrapport 2011

Air Greenland AS
A/S Reg. Nr. 30672
GER Nr. 56996710
www.airgreenland.dk

Postboks 1012
3900 Nuuk
Grønland

air greenland

KONCERNENS HOVED- OG NØGLETAL *(mio. kr.)*

	2007	2008	2009	2010	2011
Omsætning	1.074,7	1.152,1	1.112,9	1.134,5	1.220,4
Resultat før finansielle poster	70,7	74,6	50,0	60,2	75,6
Resultat før skat	73,2	83,1	52,8	62,5	75,0
Årets resultat	49,3	56,7	36,8	41,1	51,3
Materielle anlægsaktiver	554,8	568,2	611,7	538,2	917,5
Egenkapital	458,2	514,9	551,7	592,7	653,4
Balancesum	972,9	1.011,3	1.043,7	1.071,0	1.314,4
Udbytte for regnskabsåret	-	-	-	-	30,0
Investeringer i materielle anlægsaktiver	83,4	115,6	147,9	131,8	464,8
Antal medarbejdere (ultimo året)	620	669	668	643	642
Overskudsgrad	6,6%	6,5%	4,4%	5,3%	6,2%
Afkast af investeret kapital efter skat inkl. goodwill	8,9%	8,8%	6,8%	7,5%	8,4%
Finansiel gearing	0,7	0,4	0,3	0,3	0,1
Egenkapitalens forrentning	11,4%	11,6%	6,9%	7,2%	8,2%
Soliditetsgrad	47,1%	50,9%	52,9%	55,3%	49,7%

STATISTISKE OPLYSNINGER

	Måleenhed	2007	2008	2009	2010	2011
Rutenettets længde	Km	17.922	14.235	14.235	16.400	16.348
Antal befløjne byer	Byer	22	21	21	21	21
Fløjne km i rutetrafik	1000	5.247	5.195	4.972	5.073	5.228
Flyvetimer i luften, i alt	Timer	23.136	24.056	22.583	22.453	24.542
Flyvetimer i luften, rute	Timer	11.738	11.696	11.076	11.276	11.524
Udbudte ton-km (ATK), rutetrafik	1000	86.322	82.185	74.539	78.584	76.097
Solgte ton-km (ATK), rutetrafik	1000	51.301	53.542	49.934	48.843	48.111
Total lastfaktor, rutetrafik	Procent	59,4	65,1	67,0	62,2	63,2
Antal passagerer	1000	403	421	399	393	390
Udbudte sæde-km., rutetrafik	1000	641.339	604.333	578.207	585.143	561.728
Solgte sæde-km, rutetrafik	1000	468.752	485.351	458.534	450.883	442.452
Kabinefaktor, rutetrafik	Procent	73,1	80,3	79,3	77,1	78,8
Gns. rejsestrækning i rutetrafik	Km	1.162	1.154	1.149	1.147	1.134

Indhold

04 SELSKABSOPLYSNINGER

05 LEDELSESPÅTEGNING

06 DEN UAFHÆNGIGE REVISORS PÅTEGNING

07 LEDELSESBERETNING
- Hovedpunkter
- Økonomisk udvikling
- Markedsudvikling
- Drift
- Forventninger til 2012
- Risici
- Redegørelse for samfundsansvar

34 FLYFLÅDEN

36 ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

47 RESULTATOPGØRELSE FOR 2011

48 BALANCE PR. 31.12.2011

50 EGENKAPITALOPGØRELSE FOR 2011

51 PENGESTRØMSOPGØRELSE FOR 2011

52 NOTER

66 BESTYRELSESMEDLEMMER OG -KOMPETENCER

68 CSR INDIKATORER

Selskabsoplysninger

SELSKAB

Air Greenland A/S
A/S Reg. Nr. 30672
Hjemstedskommune: Nuuk

Telefon: +299 34 34 34
Telefax: +299 32 72 88
Internet: www.airgreenland.com
E-mail: info@airgreenland.gl

BESTYRELSE

Jens Wittrup Willumsen
Bestyrelsesformand
(Grønlands Selvstyre)

Julia Pars
Direktør
Kulturhuset Katuaq
(Grønlands Selvstyre)

Lars Tybjerg
Fhv. direktør
Økonomi- og
Erhvervsministeriet
(Den danske stat)

Mads Kofod
Direktør
Campus Bornholm
(Den danske stat)

Lars Lindgren
SAS
(SAS)

Benny Zakrisson
Vice president
SAS Group
(SAS)

Claus Motzfeldt
Flytekniker
Air Greenland
(Medarbejderne)

Elisabeth Fisker
Stationsleder
Air Greenland
(Medarbejderne)

Niels C. Frederiksen
Afdelingsleder
Air Greenland
(Medarbejderne)

DIREKTION

Michael Binzer
Administrerende direktør
(Air Greenland)

REVISION

Deloitte Statsautoriseret
Revisionspartnerselskab

Ledelsespåtegning

Vi har dags dato aflagt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011 for Air Greenland A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og moderselskabets aktiver, passiver, finansielle stilling, resultat og koncernens pengestrømme.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Nuuk, 12. marts 2012

DIREKTION

Michael Binzer
Administrerende direktør

BESTYRELSE

Jens Wittrup Willumsen
Bestyrelsesformand

Mads Kofod

Claus Motzfeldt

Julia Pars

Lars Lindgren

Niels C. Frederiksen

Lars Tybjerg

Benny Zakrisson

Elisabeth Fisker

Den uafhængige revisors påtegning

Til aktionærerne i Air Greenland A/S
Vi har revideret årsrapporten for Air Greenland A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011, der omfatter ledelsespåtegning, ledelsesberetning, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter for såvel koncernen som selskabet. Årsrapporten aflægges efter årsregnskabsloven.

Ledelsens ansvar for årsrapporten
Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af en årsrapport, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde en årsrapport uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar
Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsrapporten på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge grønlandsk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsrapporten er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsrapporten. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsrapporten, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse af en årsrapport, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt den samlede præsentation af årsrapporten.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion
Det er vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2011 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Nuuk, den 12. marts 2012

Deloitte
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Per Jansen
Statsautoriseret revisor

Ole Sonntag
Statsautoriseret revisor

Ledelsesberetning

Hovedpunkter

Højt aktivitetsniveau
2011 har været et år med et rigtigt højt aktivitetsniveau, hvor alle selskabets ansatte har bidraget til det flotte årsresultat. Der er ydet en stor indsats fra samtlige personalegruppers side, og det har medvirket til, at det har været muligt at håndtere det høje aktivitetsniveau uden væsentlig forøgelse af selskabets faste omkostninger.

Konkurrence
Selskabet møder en stigende konkurrence, primært fra Island, men også fra charterløsninger for mineralselskaber med direkte forbindelser mellem Grønland og Europa eller Nordamerika. Forventningerne til 2012 er, at konkurrencen udvikler sig, og selskabet forventer en målrettet konkurrence mod selskabets kernekunder i Grønland, hvor det tidligere primært var de nuværende turismebaserede segmenter, konkurrencen lå på.

Væksten fra Island er i et vist omfang ny trafik fra udenlandske markeder, som ellers ikke ville være kommet til Grønland, og selskabet følger med stor interesse det potentiale, der er i at bruge Island som forbindelsesled til europæiske og nordamerikanske destinationer.

Canada
De seneste års udvikling indenfor olie- og mineralefterforskning har medført en voksende interesse fra nordamerikanske selskaber for at komme til Grønland. Antallet af charterflyvninger mellem Canada og Grønland var i 2011 på mere end 200. Air Greenland opererede fra 1981 til 2001 en rute mellem Canada og Grønland, og denne genoptages til sommeren 2012, hvor der i en 11 ugers periode flyves to gange ugentligt mellem Nuuk og Iqaluit med en DHC-8. Fra Iqaluit sikrer en række samarbejdsaftaler gode forbindelser til hele Canada og Nordamerika.

Det er hensigten at ruten skal udvides over tid, såfremt efterspørgslen er til det.

Prisnedsættelser
I 2011 blev der gennemført prissænkninger på ruterne mellem Nuuk og København på mellem 9 og 33%, svarende til cirka DKK 30 mio. Air Greenland har et særdeles konkurrencedygtigt produkt, hvor priserne matcher konkurrencen, og produktet giver en sammenhængende rejse mellem Nuuk og København, hvilket markedet efterspørger.

Konflikt
Året 2011 startede på alle måder noget kaotisk, da det kom til en konflikt i forbindelse med overenskomstforhandlingerne mellem Air Greenland og selskabets piloter. Som en del af konflikten blev alle Air Greenlandflyvninger til, fra og i Grønland, med undtagelse af et nødberedskab, suspenderet i seks dage. Det lykkedes efter velvilje fra begge parters side at nå til et fornuftigt resultat, der lagde grundlaget for de efterfølgende overenskomstforhandlinger med andre lønmodtagerorganisationer; Luftfartsfunktionærerne, Lederne og Dansk Metal.

Koncerndiagram

Sydgrønland
2011 var første år, hvor selskabets egen Boeing 757 ikke opererede ruten mellem København og Narsarsuaq helårligt. Ruten, der historisk har medført årlige underskud på DKK 10-15 mio. beflyves kun i den attraktive højsæson med indlejet fly fra Jet Time, mens passagererne den resterende del af året flyves via Kangerlussuaq. Siden 2010 har ruten været prissat ud fra et andet princip end det øvrige rutenet, og der betales i princippet ikke fuld pris for det ekstra ruteben mellem Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Selskabet vil fremadrettet arbejde på at udligne denne forskel mellem Sydgrønland og andre regioner igennem successive tilpasninger af prisen.

Distribution
Air Greenland kan ikke på sin nuværende distributionsplatform (it-system til salg, check-in og billetkontrol) indgå i branchestandarder for samarbejdsaftaler med andre luftfartsselskaber. Dette har haft en negativ effekt på gennemcheck af passagerer og bagage til især Jylland, og på mulighederne for at udbyde flyrejser globalt. Effekten er afbødet igennem bilaterale bagagegennemcheck-aftaler med SAS, Cimber Sterling og Icelandair, mens der ikke har været et fornuftigt alternativ til den manglende distribution på det internationale marked.

Selskabet har besluttet at ville være tilgængelig i de globale distributionssystemer (GDS) samt skabe mulighed for fuld interlining (gennemgangsbilletter) med andre flyselskaber, hvilket er et skifte i forhold til det nuværende lukkede miljø. Dette sker med kunden, konkurrencen og vækst for øje. Som følge heraf er der igangsat en evaluering af det nuværende system samt alternative løsninger for at sikre, at målsætningen kan være implementeret primo 2013.

Transportkommissionens anbefalinger
Air Greenland har med interesse fulgt debatten i Inatsisartut om Transportkommissionens anbefalinger og fastholder behovet for at få truffet nogle langsigtede beslutninger om infrastrukturen i Grønland. Air Greenland efterlyser et bredt politisk forlig på infrastrukturområdet for at sikre et langsigtet perspektiv, da investeringerne i fly- og helikoptermateriel er meget kapitalkrævende.
Air Greenlands holdning til en prioritering af indsatsområder er følgende:

- Udbygning af landingsbanen i Nuuk til 1199 meter
- Bygning af 1199 meter landingsbane i Qaqortoq og lukning af lufthavnen i Narsarsuaq
- Lukning af Qaanaaq lufthavn og dermed fremtidig beflyvning via Pituffik
- Udbygning af landingsbanen i Ilulissat til 1199 meter
- Fastholdelse af Kangerlussuaq som trafikknudepunkt, indtil der kan opnås finansiering til en 3000 meters landingsbane i Nuuk

Lufthavnsafgifter fra Mittarfeqarfiit
Air Greenland møder i stadigt større omfang markante stigninger i lufthavnsafgifter i Grønland, og igennem de sidste fem år er omkostningerne samlet steget med 21%. Afgiftsstigningerne har medført, at en uforholdsmæssig høj andel af den samlede billetpris er afgifter, hvilket er beklageligt. Efter Air Greenlands vurdering betyder det, at færre passagerer rejser - til skade for udviklingen i det grønlandske samfund og turisme. Det er samtidig kritisabelt, at selskabet for tredje år i træk oplever et urimeligt kort varsel for afgiftsstigningerne, hvilket vanskeliggør muligheden for at opkræve disse afgiftsstigninger hos kunderne. I tillæg er der en stigende tendens til, at afgiftsstigningerne primært sker på start- og åbningsafgifterne, der ikke kan synliggøres over for kunderne, hvilket er i strid med ønsket fra Naalakkersuisut om at synliggøre de reelle omkostninger ved en given aktivitet.

I relation til krydssubsidiering er det dog bemærkelsesværdigt, at afgifterne i servicekontraktområderne er holdt uændret igennem perioden, mens afgifterne på konkurrenceruterne er steget. Med henvisning til Mittarfeqarfiits seneste offentliggjorte årsberetning fra 2008, hvor driften pr. lufthavn er opgjort, fremgår den eksisterende krydssubsidiering tydeligt. Mittarfeqarfiit har endnu ikke offentliggjort sin beretning for 2009 og 2010, men det vurderes, at skævvridningen kun er blevet større.

Takst- og betalingsregulativet er særdeles omfattende, men med udgangspunkt i væsentlige ruter og afgifter, kan disse skitseres således, jf tabel på næste side:

For de kommercielle ruter i Grønland er lufthavnsafgifterne samlet steget med DKK 18,5 mio. i perioden 2007 til 2011. I samme periode har Air Greenland produceret 8% færre ATK'er (produceret kapacitet), og de samlede lufthavnsafgifter pr. ATK er som følge heraf i perioden steget med 29%. I samme periode er forbrugerprisindekset i Grønland steget med 14% og Air Greenlands gennemsnitlige billetpris ekskl. passagerafgifter pr. kilometer kun steget med 9%.

Air Greenland finder derfor fortsat de stigende lufthavnsafgifter særdeles bekymrende.

UDVIKLING I PASSAGERAFGIFTER

UDVIKLING I STARTAFGIFTER

UDVIKLING I KONKURRENCERUTER

Lederfilosofi
Som et led i en bevidst tilgang til lederudvikling i Air Greenland samles alle ledere i selskabet to gange årligt henover en weekend for at gennemgå og videreudvikle handlingsplaner i forlængelse af den valgte strategi. Disse samlinger benyttes samtidig til at skabe tværfaglige bånd, der medvirker til en større forståelse på tværs af forretningsområderne i koncernen. I 2011 blev der som noget nyt introduceret en mere procesmæssig fremgangsmåde, hvor afdelinger blev blandet på tværs og udfordret på at identificere de vigtigste strategiske udfordringer for Air Greenland frem mod 2017.

Denne proces skal danne grundlag for at udvikle den næste strategiplan Qarsoq 2017, som vil blive udviklet med interne ressourcer for at sikre en stor grad af ejerskab i organisationen.

VINDERPROJEKTER I 2011

- To ekstra DHC-8 købt (selskabet har nu i alt fem stk)
- Airbus 330 gået fra operationel til finansiel lease
- Optioner på to EC225 helikoptere købt med henblik på levering i 2014
- Nybygget hangar i Nuuk taget i brug
- Succesfuld leverandør til off shore-branchen for et tocifret millionbeløb
- Rekordår for charterafdelingen, både i antal chartertimer og indtjening
- Kapitalstrukturanalyse og femårsbudget udarbejdet
- Udviklingsprogram for alle ledere i Air Greenland
- Fraværsregistreringssystem indført
- Bedre og hyppigere kontakt med de vigtigste interessenter
- Marketing Excellence projekt i gang
- Kantineombygningsprojekt i gang
- CSR miljøvurdering gennemført
- Distributionsprojekt igangsat

Følgende nøgleprojekter er udpeget som fokusområder i 2012:

- Afklaring af fremtidens servicekontrakter, da de nuværende udløber pr. 31. december 2012
- Afklaring af fremtidens redningsberedskab (SAR), da nuværende aftale udløber pr. 31. december 2012
- Valg af distributionsplatform. I 2012 skal Air Greenland tage stilling til hvilken distributionsplatform, selskabet fremover skal benytte. Interline og GDS-opkobling er essentielle punkter i dette valg.
- Electronic Flight Bag / proces for fjernelse af papir i cockpittet
- Bundlinjeresultat pr. forretningsenhed
- Charter på DHC-7

QARSOQ 2012 STATUS

Figuren viser transformationskortet, der er en oversigt over projekternes status i den femårige strategiplan Qarsoq 2012. Som det ses, er de fleste projekter gennemført som planlagt. Årsagen til, at der fortsat er en del on-going (orange) projekter i 2011 er, at hovedparten af dem hænger nøje sammen med udfordringerne med det nuværende distributionssystem, der ikke har levet op til Air Greenlands krav.

KORRIDOR

- **A** Forsvare og udvide førerpositionen på atlant- og indenrigsruterne
- **B** Udbygge charterforretningen i og omkring Grønland
- **C** Forny og hamonisere flåde samt nedbringe enhedsomkostningerne
- **D** Forenkle forretningsmodellen og forbedre styringsgrundlaget
- **E** Styrke den kommercielle indstilling i hele organisationen (kulturændring)
- **F** Øge investeringsaktiviteterne i hotel-, Incoming- og rejsebureaudrift

Økonomisk udvikling

Koncernens resultat blev et overskud på DKK 75,0 mio. før skat og DKK 51,3 mio. efter skat. I forhold til 2010 er resultatet henholdsvis DKK 12,5 mio. og DKK 10,2 mio. højere. Det opnåede resultat for året er tilfredsstillende og indfrier samlet de forventninger, som var til året. Chartermarkedet er gået bedre end forventet, mens rutetrafikken har været præget af faldende passagermængder, hvilket vurderes som en effekt af den finansielle krise, den øgede konkurrence fra Island, høje fuelpriser og lufthavnsafgifter.

Moderselskabet
Resultatet før skat eksklusive indtægter af kapitalandele i tilknyttede og associerede selskaber for 2011 er 19,4 mio. bedre end 2010. Moderselskabets omsætning inkl. andre driftsindtægter på DKK 1.110,3 mio. er DKK 46,8 mio. højere end 2010. Omsætningsfremgangen kan primært henføres til øget charteromsætning i Grønland, hvilket blandt andet skyldes den øgede aktivitet med olie- og mineralefterforskning.

Passager-, fragt- og postindtægter stiger samlet med DKK 7,5 mio. i forhold til 2010, hvilket i lyset af de højere omkostninger til fuel ikke er tilstrækkeligt. Den manglende omsætningsstigning vurderes primært at være effekt af den finansielle krise, en offentlig sektor i Grønland som skal gennemføre besparelser, og ikke mindst den øgede konkurrence.

De eksterne omkostninger er steget med DKK 44,2 mio., hvoraf fuel udgør DKK 26,0 mio. Indfasningen af DHC-8 har allerede i 2011 påvirket omkostningerne positivt, og der forventes yderligere besparelser efterhånden som nummer fire og fem DHC-8 implementeres i 2012, og yderligere to DHC-7 udfases. Den 1. september 2011 overgik selskabets Airbus 330-200 fra en operationel lease til en finansiel lease, og dette udløser på helårsbasis en tocifret millionbesparelse, som derved kan medvirke til at holde omkostningerne nede.

I 2011 har der været tre færre fuldtidsansatte end i 2010, og de samlede lønomkostninger er steget med DKK 12,1 mio. svarende til 4,0% pr. fuldtidsansat. En del af stigningen skyldes et større forbrug af lønvariabler som følge af den højere aktivitet, herunder ekstra aktivitet med omskoling af mekanikere og piloter fra DHC-7 til DHC-8.

Datterselskaber
Grønlands Rejsebureau har i 2011 været kraftig påvirket af det svigtende salg, hvilket har medført et utilfredsstillende underskud på DKK 1,3 mio. Det svigtende resultat skyldes primært et fald i salget i Grønland, men også en nedgang i leasure salget fra Danmark, som følge af den finansielle uro i Danmark og Europa.

Det svigtende salg forventes at fortsætte i 2012, hvorfor ressourcerne er blevet tilpasset til den forventede aktivitet. Efter implementering af nyt økonomisystem er mange administrative rutiner blevet automatiseret, og som følge heraf forventes at kunne tilbyde en online portal til både virksomheder og leasurekunder i første halvår 2012.

De to World of Greenland (WOG) selskaber, som Grønlands Rejsebureau er medejer af, lever heller ikke op til det forventede resultat, men begge selskaber kommer ud af 2011 med positive resultater, som situationen taget i betragtning må siges at være tilfredsstillende.

Hotel Sisimiut kommer også ud af 2011 med et tilfredsstillende resultat.

Hotel Arctic fik i 2011 et ikke tilfredsstillende overskud på DKK 0,2 mio., hvor der blev oplevet en mindre fremgang på turismeovernatninger. Derimod ligger overnatningsniveauet for de øvrige segmenter under sidste år, hvilket bl.a. skyldes en kortere sæson samt et mindre omfattende olieefterforskningsprogram i Diskobugten og bortfald af en større kunde på kursussiden.

Antallet af gæster med bopæl i Grønland var på samme niveau som i 2010 (49%), og der var 1% færre gæster med bopæl i Danmark (22%). Fra øvrige europæiske lande er der en fremgang fra 12% til 18% i 2011, og fra den øvrige verden er der en tilbagegang fra 16% til 11%.

De senere års kapacitetsudvidelser samt moderniseringer frem til og med år 2010 medfører en betydelig belastning i form af renter og afskrivninger frem til og med år 2017, hvilket i forhold til 2012 vil medføre en årlig besparelse på DKK 4 mio., forudsat en stor tilbageholdenhed med re- og nyinvesteringer.

Hotellet afsluttede i foråret 2011 sine tiltag på energioptimeringsområdet, hvilket har medført at blandt andet elforbruget i 2011 er reduceret med 15% fra 2009. Tiltagene har medført, at Hotel Arctic har fået tildelt Selvstyrets Natur- og Miljøpris 2011.

Hotellet har i kraft af den høje standard, beliggenheden samt den gode service formået at positionere sig som et af Grønlands førende hoteller. Også internationalt er hotellets standard og serviceniveau fuldt konkurrencedygtig.

Associerede selskaber
Ejerskabet af Arctic Umiaq Line A/S deles ligeligt med Royal Arctic Line A/S, og resultatet for 2011 viser et resultat før skat og underskudsgaranti på DKK -8,1 mio. Underskuddet bliver dækket af Grønlands Selvstyre, hvorefter årets resultat efter skat bliver DKK 0.

Grønlands Selvstyre stillede i 2011 en ny underskudsgaranti for årene 2012 til 2016 på i alt DKK 59,7 mio., maksimeret i årene 2012 til 2016 med DKK 7,3 mio., 10,5 mio., 16,3 mion., 12,2 mio. og 13,4 mio., mod at Arctic Umiaq Line A/S garanterede drift af kommerciel kystsejlads i disse år. Det er Royal Arctic Line A/S' og Air Greenlands vurdering, at det ikke er muligt at drive kommerciel kystsejlads uden tilskud.

Air Greenland har i 2011 valgt at købe 25% af aktiekapitalen i det islandske Norlandair ehf., som primært foretager charterflyvninger med deres tre DHC-6 fly i svært tilgængelige områder. Norlandair har købt Air Greenlands sidste DHC-6 fly, hvorved denne flytype er udfaset. I 2011 har selskabet opnået et tilfredsstillende samlet resultat på DKK 3,3 mio. efter skat, og samarbejdet med Air Greenland er forløbet efter hensigten.

Investeringen i Norlandair skete dels fordi Air Greenland på den måde kunne medvirke til, at dets loyale Twinotterkunder kunne fortsætte deres arbejde stort set uændret, dels fordi det er en mulighed for at tjene penge i et økonomisk sundt selskab i stedet for blot at afhænde et aktiv. Samtidig har Air Greenland i henhold til målet i strategiplanen Qarsoq 2012 reduceret antallet af flytyper. Air Greenland har to medlemmer i bestyrelsen for Norlandair, herunder bestyrelsesformandsposten.

Finansiering og likviditet
Likviditeten i moderselskabet er mindsket med DKK 52,5 mio., og driftsresultatet bidrager i 2011 med DKK 222,3 mio., hvoraf DKK 66,8 mio. skyldes ændring i varebeholdninger som følge af flysalg. Likviditeten fra driften er brugt til anlægsinvesteringer på netto DKK 446,0 mio., hvortil der er optaget DKK 171,2 mio. i øget gæld.

Kapitalstrukturanalyse
Selskabet gennemførte i 2011 en omfattende kapitalstrukturanalyse, der havde til hensigt blandt andet at afdække gældsætningskapaciteten, behov for likviditet, målsætning for afkastkrav samt at opstille nogle finansielle nøgletal, der fremadrettet skal holdes for øje. Bestyrelsen vedtog efter grundige overvejelser at anvende et afkastkrav på cirka 7,5% *), som selskabet fremadrettet vil måles på.

Selskabets ledelse frembragte til kapitalstrukturanalysen et femårigt budget, der indeholdt fremtidige investeringer og forventninger til indtjening ud fra en række forudsætninger. Fremadrettet vil der løbende blive arbejdet med det femårige budget, så tallene hele tiden vil blive fremskrevet med de aktuelle forretningsmæssige planer.

Passagerrettigheder
Air Greenlands konflikt med piloterne i januar betød en række krav fra forsinkede passagerer under henvisning til forordning (EF) 261/04 om passagerers rettigheder ved bl.a. aflysning og forsinkelse. Da netop problemstillingen om luftfartsselskabers forpligtelser under en overenskomstmæssig konflikt ikke tidligere har været prøvet ved domstolene, er Air Greenland part i en retssag om dette. Afgørelsen forventes medio 2012.

Selskabet oplever et stigende antal klager relateret til fortolkningen af netop forordning (EF) 261/04. Forordningen opleves som noget uklar,

**) Selskabet har forskellige afkastkrav til egen- og fremmedkapital. Da begge beløbsstørrelser ændrer sig over tid, ændres afkastprocenten også.*

og stiller ofte passagerer en uhensigtsmæssig forventning om kompensation, som ikke kan indfris. Et stigende antal sager behandles som klager ved Trafikstyrelsen i Danmark. Som følge af den måde domstolene fortolker forordningen på, forventer selskabet fortsat stigende omkostninger til opfyldelse af forordningen.

Flyforsikringer
I 2011 blev Air Greenlands mangeårige samarbejdsaftale bestående af flere selskaber om flyforsikring opsagt, hvorefter selskabet var nødsaget til at forsikre sig på anden vis i markedet. Før opsigelsen havde vi fordele af at være forsikret i en større pool, hvor risikoen var delt mellem flere parter med lavere præmier til følge. Air Greenland er indgået i et nyt og mindre pool-samarbejde for 2012, hvilket har medført en fordobling af præmien. De høje omkostninger er et langt stykke ad vejen et resultat af den sammensatte flåde, hvor især risikoeksponeringen ved helikopterdrift indebærer høje præmier.

Norsaq
Air Greenlands Airbus 330, Norsaq, overgik pr. 7. oktober 2011 til en finansiel lease gennem Credit Agricole. Selskabet har ved denne transaktion opnået en tocifret årlig millionbesparelse, hvilket medvirker til at sænke enhedsomkostningerne forbundet med Atlanttrafikken.

air greenland
air greenland

Markedsudvikling

Fortsat størst
Air Greenland er fortsat den største aktør i markedet for passagertransport til, fra og i Grønland, men oplever en stadigt stigende konkurrence, der også strækker sig ind over området for luftfragt. Det stiller krav til selskabet om, at produkter og kundekendskab forbedres yderligere. I 2011 har selskabet indledt arbejdet med at styrke den kommercielle organisation igennem en række initiativer, herunder den fortsatte udvikling af prisstrukturen, markedsovervågningen og opgraderingen af markedskendskab – i daglig tale marketing intelligence.

Fartplanen
Fartplanen i 2011 var baseret på de bedste erfaringer fra de forgangne års scenarier. Mandage og fredage med tidlige ankomster til København og tirsdage og torsdage med senere ankomster, hvilket især rejsende til Jylland har haft fordel af, da transittiden i Københavns Lufthavn er kortere. Nordgående har der været faste tidlige afgange fra København og med indførelsen af DHC-8, og flere afgange har man som rejsende kunnet nå kysten samme formiddag. Især Nuuk har oplevet en forbedring af fartplanen med fire gode ankomster og afgange med forbindelse til og fra Atlanten. Denne udvikling fortsættes i 2012-fartplanen.

Indenrigstrafikken
Indenrigsruterne i Grønland er i 2011 i stigende grad blevet befløjet med DHC-8, der har vist sig at være en effektiv afløser til DHC-7. Dette har betydet flere og hurtigere flyvninger mellem især Nuuk og Kangerlussuaq.

I forhold til 2010 bød 2011 på en mindre nedgang i antallet af passagerer opgjort som fløjne strækninger (leg-pax), hvor man i 2010 fløj cirka 246.000 blev resultatet i 2011 cirka 243.000. Dette skyldes primært en ændring af ruteføringen, så der nu er flere direkte ruter i fartplanen, hvilket begrænser behovet for stop og mellemlandinger. Dette er en forbedring for de rejsende og et direkte resultat af, at de hurtigere DHC-8 er indfaset i flåden.

Atlanttrafikken
Air Greenland har i 2011 fløjet fire-fem gange om ugen mellem København og Kangerlussuaq, og i løbet af sommerperioden har der været op til 12 ugentlige afgange mellem Danmark og Grønland. Ekstra produktion til både Kangerlussuaq og til sommerens flyvninger på Narsarsuaq blev udført af Jet Time med en Boeing 737. Også i 2012 er der indgået aftale med JetTime for dele af sommertrafikken.

Atlanttrafikken har i 2011 været svigtende, når det gælder passagertransport. Det har generelt været svært at nå 2010-niveauet, og selskabet kan konstatere, at efterspørgslen generelt er faldende. Yielden (den gennemsnitlige indtjening pr. flysæde) har dog været tilfredsstillende, til trods for de manglende mængder.

Onlinesalg
Onlinesalget har fortsat sin vækst i 2011 for så vidt angår den private del af de direkte bookinger, som online marketingaktiviteter har været rettet mod. Omvendt er der konstateret et mindre fald i brugen af virksomhedsportalen målt i forhold til det totale billetsalg. Dette skyldes til dels, at en af de hidtidige store kunder, der før har brugt virksomhedsportalen, nu serviceres af et af de store rejsebureauer.

Selskabet har et mål om at arbejde endnu mere strategisk med distribution og fokuserer både på at distribuere via agenter og direkte via internettet. Der har dog vist sig et stort behov for at supportere selskabets kunder i processerne omkring online booking, hvorfor der i 2012 vil blive indført en ændret gebyrstruktur.

Salgets fordeling på online salget:

Gennemsnit	**09**	**10**	**11**
Privat websalg	25%	26%	28%
Virksomhedsportal	14%	18%	14%
Direkte websalg totalt	**39%**	**44%**	**42%**

Målet er, at 50% af samtlige reservationer skal komme fra disse to kanaler i 2012.

Post og Fragt
I 2011 udløb en række af de større fragtaftaler, selskabet havde. Alle er i året fornyet for en to- eller treårig periode. I 2012 udløber aftalerne med Post Danmark og Post Greenland.

Postmængderne, både indenrigs og over Atlanten, har været støt faldende, mens der har været en positiv udvikling i fragtmængderne, især for fødevarer til de større byer.

Udviklingen i fragtmængderne, og ikke mindst fordelingen heraf, vidner om den tendens, der også ses i servicekontrakt områderne: Demografien ændrer sig hastigt. Der sker en urbanisering, hvor folk flytter fra yderområderne til de større byer. Det giver et større pres på de store byer, mens det kommercielle grundlag for opretholdelse af ruter i yderområderne svinder ind.

Der har i 2011 kun været 300 krydstogtanløb, mod 348 i 2010, hvilket har kunnet mærkes på efterspørgslen efter ad hoc fragtforsendelser. Generelt ses en tendens med en større andel af forsendelser, der gives tidsmæssig prioritet (Greenpack).

Med introduktionen af DHC-8 i flåden og en overgang til primær brug af denne flytype i indenrigstrafikken, vil der i 2012 ske en tilpasning af den måde, fragten befordres på. DHC-8 har ikke den samme lastekapacitet som DHC-7, ligesom den ikke findes med cargodør, hvilket sætter grænser for størrelsen af forsendelserne. Specielle forsendelser over den størrelse vil dog stadig kunne transporteres med DHC-7.

Markedskendskab

Selskabet har sat fokus på markeds- og kundekendskab, hvilket blandt andet har afspejlet sig i en opgradering af ressourcer og kompetencer i marketingafdelingen, der fra 2011 også inkluderer e-business og service under flyvninger. Arbejdet centrerer sig om at opnå kendskab til behov, betalingsvillighed, rejsemønstre m.m. så produktudbuddet kan tilpasses markedet, ligesom der er fokus på at kunne indgå i konkurrencen med de fordele, som Air Greenland kan tilbyde. Selskabets fartplan og primære produkt er baseret på korte rejsetider mellem kystbyerne og Danmark. Nuuk-København kan gennemføres på under seks timer, med en let overgang i Kangerlussuaq fra indenrigsflyvning til atlantflyvning.

Island og internationalt fokus

Ruten Nuuk-Keflavik blev også i 2011 befløjet i højsæsonen og julen. Med to ugentlige forbindelser og en tilpasning til den internationale trafik i Keflavik har målet for ruten været at skabe forbindelser for rejsende, der har destinationer uden for Danmark, fx Nordamerika og Europa.

Ruten har oplevet vækst i antal passagerer, ligesom den gennemsnitlige indtjening også har været stigende, hvilket er positivt for rutens fremtid. Fordelen ved at skabe en indgang til Grønland via Island er, at der åbnes op for nye internationale markeder. Med udviklingen i den europæiske økonomi og Danmark som det primære marked for turistrejsende, er Grønland følsomt, når det gælder turismens udvikling. Der er derfor behov for at fokusere på nye markeder.

Air Greenland har i 2011 satset på at udvide det eksisterende agentnet internationalt. Dette er blandt andet sket igennem en målrettet indsats fra salgsafdelingen, der i 2011 har haft en key account manager med internationalt salg for øje ansat. Der er etableret en række kontakter, men salget har ikke vist sig endnu. Der er dog en forventning om, at satsningen

er langsigtet og i større grad vil slå igennem, når der igen bliver mulighed for at interline og disitribuere igennem de Globale Distributions Systemer, GDS, fra 2013.

Rekordernes år
2011 blev et fantastisk år for Air Greenlands charterafdeling med et rekordhøjt aktivitetsniveau på primært tre segmenter:

- Kulbrinteefterforskning offshore
- Mineral- og videnskabelig efterforskning onshore
- Bygge og anlægsarbejder primært repræsenteret ved vandkraftværket Paakitsoq ved Ilulissat.

Kulbrinteefterforskning
Cairn Energy fra Skotland ikke alene fortsatte i 2011 deres boreprogram, som de indledte i 2010; men udvidede både områderne og perioden. Dette indebar, at vi havde et DHC-7 fly dedikeret til Cairn i over otte måneder plus yderligere et i cirka tre måneder i perioden, hvor Cairn Energy borede både ud for Diskobugten og Nuuk simultant.

Endvidere var der ret stor aktivitet med seismiske undersøgelser langs hele vestkysten, også i de nye koncessionsområder i Melville Bugten.

DHC-7 satte derfor charterrekord med næsten 460 chartertimer for kalenderåret 2011, og det endda selv om der var flyttet omkring 160 chartertimer fra kontrakten med US Air Force fra DHC-7 til DHC-8. DHC-7s charterrekord passede fint sammen med indfasning af Air Greenlands tredje DHC-8 fly, der netop skal afløse DHC-7 og som betød, at der var flykapacitet til disse opgaver. Ydermere gav det muligheden for, at tre unge piloter fra den grønlandske pilotuddannelse opnåede timer som co-piloter sommeren igennem.

Mineralefterforskning
Der blev efterforsket i stor udstrækning overalt i Grønland i 2011 primært efter sjældne jordarters metaller, jernmalm og zink.

Air Greenlands 12 AS 350 helikoptere satte også ny rekord med mere end 6.917 flyvetimer, hvilket er cirka 1.500 timer mere end i 2010, der også var et godt år. Der var i 2011 i alt 7.200 flyvetimer til rådighed på de 12 helikoptere, så udnyttelsen har været på over 96%.

En kunde alene, nemlig London Mining, der efterforsker jernmalm i bunden af Nuuk Fjord ved Isua fløj mere end 2.000 timer med to maskiner på bare fire måneder.

Air Greenland havde to dedikerede AS 350 helikoptere tilknyttet etablering af vandkraftværket ved Paakitsoq ved Ilulissat. Her var vi ud over mastemontering for første gang i stand til også selvstændigt at foretage ledningstrækket fra mast til mast – en hel speciel og vanskelig teknik, som flere af selskabets AS 350 piloter nu også mestrer.

Offshore
Air Greenlands bestyrelse har besluttet, at selskabet skal vurdere mulighederne for fremover at kunne betjene offshore-sektoren med en dedikeret organisation som direkte leverandør. Beslutningen blev truffet samtidig med, at selskabet lagde første delbetaling på to EC225 helikoptere til levering i 2014. Leveringsbetingelserne er lavet således, at selskabet har mulighed for enten at videresælge retten til helikopterne, modtage disse til aftalt tid eller afstå fra at tage levering mod betaling af et beløb. I forlængelse af beslutningen er der nedsat en offshore-arbejdsgruppe med deltagelse af den tidligere flyvechef, charterafdelingens direktør, en person med særlige offshore-kompetencer samt projektlederen, den nuværende tekniske direktør. Arbejdsgruppen har fået til opgave at frembringe en detaljeret business case, der vil blive behandlet af bestyrelsen medio 2012. Det er Air Greenlands forventning, at det vil være nødvendigt med yderligere investeringer for at imødekomme en række af de meget specifikke krav, oliebranchen har til såvel udstyr og træning af personel som dokumentation, lige som kravene til det nationale SAR-beredskab forventes forhøjet.

De nye typer af kunder har anderledes og større krav til både udstyr og sikkerhed/kvalitet, hvilket har medført et større og større fokus på netop disse områder. Således arbejder Air Greenland mere og mere aktivt med at tilpasse processer, audits (interne kontroller) og holdningspåvirkning til de nye krav, der især gør sig gældende indenfor offshore-sektoren. Dette er beskrevet som OGP-standarder (Oil & Gas Producers), som indeholder meget specifikke krav for at kunne være direkte leverandør til branchen. Air Greenland har foretaget en omfattende analyse af selskabets nuværende procedurer med henblik på at udarbejde en liste over de områder, hvor der skal foretages tilpasninger.

Servicekontrakter
Udviklingen i distrikterne går imod en affolkning. Air Greenland har siden 2005 befløjet de fleste af landets servicekontrakter. Kendetegnende for de kontrakter, der blev indgået fra 2005 er, at den kommercielle risiko overgik fra Grønlands Selvstyre til operatøren. Udviklingen i demografien har derfor en negativ påvirkning på resultaterne af servicekontrakterne. De nuværende kontrakter udløber ultimo 2012, og det er selskabets forventning, at der gennemføres et udbud på de nye kontrakter i løbet af 2012. Kontrakterne udløb egentlig i 2010, men blev forlænget med to år på uændrede vilkår. Udbuddet har hidtil ladet vente på sig, og har afventet Transportkommissionens betænkning, der dog ikke behandler emnet.

Kundekommunikation
I 2011 har selskabet oprettet en profil på Facebook, og øget sit fokus på sociale medier og kommunikations kanaler væsentligt. Systemet PASNGR skal anvendes til at kommunikere både via SMS og e-mail, når det gælder passagerernes rejser, mens Facebook anvendes til at besvare henvendelser og skabe transparens. Især i perioder med stor irregularitet har Facebook vist sig god til at nå ud til kunderne. Første ilddåb for denne del af kommunikationsstrategien kom under episoden med askeskyen i maj.

Fremadrettet satses der på sociale medier, ikke kun som kommunikationsværktøj, men også som en kanal til taktisk markedskommunikation.

Drift

PUNKTLIGHED

Årets punktlighed, målt på samtlige afgange inden for 15 minutter i forhold til fartplanen ser således ud:
I hele 2011 var den samlede punktlighed 71,7% - en klar forbedring i forhold til 2010, hvor den var 62,0%.

Som et startskud på projektet On Time Performance, hvis formål er at forbedre punktligheden, blev der i april 2011 afholdt en heldagsworkshop i Kangerlussuaq. Deltagerne til workshoppen var en tværfaglig sammensætning af ansatte fra forskellige afdelinger.

Formålet med workshoppen var at fastsætte et mål for punktligheden samt aftale hvilke konkrete tiltag, der skulle arbejdes med og placere ansvaret for udførelsen.

Stationer
Der er en øget udfordring for stationerne at tiltrække kvalificerede ansøgere til ledige stillinger. I Aasiaat, Kangerlussuaq og Narsarsuaq har det ikke været muligt at bemande ledige stillinger med uddannet personale, hvilket har betydet, at nogle af de nye ansatte kun kan udfylde en begrænset jobfunktion.

For stationen i Kangerlussuaq har det været meget udfordrende under sommerens højsæson at tiltrække sommerhjælp på stationen, og de få, det har været muligt at tiltrække, har få eller ingen kompetencer på området. Dette øger presset på de medarbejdere, der har kompetencerne, i alvorlig grad. Samme udvikling gør sig gældende i Narsarsuaq.

Produktionen i 2011 var præget af en overgang fra DHC-7 til DHC-8. De i 2010 udarbejdede planer for tungt vedligehold måtte revideres, da størstedelen af DHC-7 produktion overgår til DHC-8.

DHC-8
Air Greenland modtog i juli 2011 sin tredje DHC-8/200, der blev sat i drift i det kommercielle rutenet. På et bestyrelsesmøde i juni blev det besluttet at indkøbe yderligere to DHC-8/200 til indsættelse i drift henholdsvis 1. februar og 1. marts 2012. Den meget omfattende opgave med at omskole piloter, teknikere, lagerfolk og stationsfolkene har i 2011 trukket store veksler, da dette personale i længere perioder har været på kurser, hvilket har medført en øget belastning på de tilbageværende personalegrupper. Med indfasningen af de to ekstra fly forventer Air Greenland fremadrettet at udføre alle kommercielle passagerflyvninger i Grønland på DHC-8.

For at kunne løfte fragtmængderne internt i Grønland samt udbyde specialopgaver for charterkunder, har selskabet valgt at beholde tre DHC-7, der har de specielle STOL-egenskaber (Short Take Off and Landing), der er specielt velegnede til korte og vanskelige baner.

Samtidig med at DHC-8 har overtaget mere og mere på rutenettet, har DHC -7 i højere grad løst charteropgaver. Besætningerne har været glade for denne type opgaver, hvor der er mere direkte kontakt til kunderne og kundernes behov. Det er planen, at tre DHC-7 bliver dedikeret til charter i løbet af en kort årrække, når der er fundet alternative løsninger på fragtproblematikken.

I forbindelse med indføringen af DHC-8 på en række af de korte baner er der opstået et behov for tilpasning af en række forhold, såsom landingsbanelys – de såkaldte papis'er. Landingsbanelysene og indflyvningsforholdene på alle lufthavnene langs kysten er baseret på DHC-7, så overgangen til DHC-8 vil i løbet af de kommende år betyde, at Mittarfeqarfiit får behov for at investere i nyt udstyr på en række landingsbaner, hvilket i første række gælder Qaarsut, Qaanaaq, Sisimiut og Paamiut.

S-61

Helikoptertypen S-61, der i over 45 år har tjent det grønlandske samfund, bliver udfaset fra selskabets flyflåde ved udgangen af 2012. Der er endnu ikke taget stilling til indkøb af en ny helikopter, der kan overtage S-61'ernes nuværende arbejdsområde i servicekontraktdistrikterne i Sydgrønland og Diskobugten, da dette afhænger af selvstyrets beslutning om fremtidens servicekontrakter, herunder fastlæggelse af serviceniveau. Indtil dette spørgsmål er afklaret vil Air Greenland forsøge at løse opgaverne med Bell 212 helikopterne, der dog har en række operationelle begrænsninger sammenlignet med S-61.

Udfasningen af S-61 vil samtidig få konsekvens for redningsberedskabet (Search And Rescue), da aktionsradiusen for Bell 212 er væsentligt mere begrænset. Der pågår en dialog med selvstyret om et nødberedskab i en overgangsperiode, indtil der kan etableres et reelt redningsberedskab.

Askesky

En af de begivenheder, der endnu engang prægede Air Greenlands forår var et islandsk vulkanudbrud. Denne gang var det vulkanen Grimsvötn, der lammede al flytrafik mellem Grønland og Europa i fem dage, og yderligere to dage internt i Grønland. En af de økonomiske konsekvenser for Air Greenland er, at der ifølge EU´s passagerrettighedsforordning skal afholdes opholdsomkostning for passagererne i den periode, hvor flyvningerne ikke kan gennemføres, selvom der er tale om en begivenhed udenfor selskabets kontrol. Dette er en økonomisk belastning i millionklassen for de involverede luftfartsselskaber, herunder Air Greenland.

Nybyggeri

I 2011 blev en ny hangar i Nuuk taget i brug til at udføre det tunge vedligehold på de små AS 350 og medium Bell 212 helikoptere. Hangaren er døbt Rotor Wing Maintenance Center Greenland og afspejler behovet for i højere og højere grad at kunne servicere de nye forretningsområder, som olie- og mineralindustrien udgør. Olie- og mineralindustrien har højere krav til såvel udstyr som vedligehold, hvilket har medført et øget behov for tidssvarende faciliteter. Hangaren huser fremover teknisk ledelse, logistik- og ingeniørafdelingen samt fælles mødelokaler.

I tillæg påbegyndtes opførelse af et nyt indgangsparti, der også skal indbefatte en ny kantine for at sikre let adgang for leverandører og ansatte frem for den nuværende placering på tredje sal. Ombygningen sikrer endvidere en bedre og mere sikker adgangskontrol til hangarfaciliteterne. Kantine og indgangsparti forventes at kunne tages i brug sommeren 2012. Begge byggerier bliver udført med ny ventilationsteknologi, bedre isolering og et fokus på arbejdsmiljø. Dette er en integreret del af Air Greenlands CSR strategi, der har et særskilt kapitel senere i årsrapporten.

Forventninger til 2012

Der er beherskede forventninger til 2012, primært på grund af en stagnerende efterspørgsel i rutetrafikken kombineret med, at olieefterforskningen i det kommende år forventes at være på et væsentlig lavere niveau end i 2011.

Det er fortsat selskabets vurdering, at efterspørgslen på charteropgaver for AS 350-flåden vil være på et meget højt niveau.

Selskabet forventer et overskud i størrelsesordenen DKK 60 mio. før skat.

Cairn Energy har meddelt, at de ikke gennemfører boreprogrammer i 2012.

Den seismiske aktivitet vil til gengæld blive intensiveret, og der vil også blive foretaget såkaldte shallow core drilling, som er mindre boringer på lavt vand, der skal give olieselskaberne mere viden om selve havbunden.

På mineralefterforskningssegmentet ser det ud til at aktivitetsniveauet vil forblive på det meget høje niveau, og det ser umiddelbart ud til, at der også starter etablering af anlæg til egentlig minedrift et par steder i løbet af 2012.

Resultatforventningen er behæftet med usikkerhedsfaktorer, primært når det gælder den kommercielle ruteforretning, hvor både efterspørgslen og prisen er under pres som følge af konkurrence og den globale økonomiske situation. Air Greenland er meget afhængig af det danske marked, og den indvirkning euro-krisen har på landet, gør markedet følsomt.

Det offentliges fokus på at reducere sine rejseomkostninger mærkes direkte i indtjeningen, og det er generelt en udfordring, at de primære indtægter i kerneforretningen er faldende. Lønsomheden på blandt andet det interne rutenet vil have selskabets fokus i den kommende strategi.

Risici

Fuel/dollar
Flybrændstof er en meget vægtig omkostning, så en stigning i verdensmarkedspriserne på flybrændstof i kombination med dollarkursniveauet er den største enkeltstående faktor, der påvirker Air Greenlands omkostninger. Air Greenland forsøger at imødegå dette ved en konservativ afdækningspolitik, hvor der sikres mod pris- og kursstigninger for 50 % af brændstofforbruget til atlantmaskinen gennem året, mens flybrændstoffet til indenrigs- og charterflåden er afhængig af verdensmarkedspriserne på grund af monopolet på brændstof i KNI Polaroil.

Markedsudvikling
Markedet er under pres med krav om lavere priser, samtidig med at der er færre kunder der rejser på grund af den økonomiske afmatning i det grønlandske samfund. Denne udvikling forventes forstærket især på en række af indenrigsruterne i Grønland, hvor bosætningsmønsteret og kommunernes økonomi har stor betydning for efterspørgslen.

Olie- og mineralefterforskning på et lavere niveau
Såfremt udviklingen indenfor olie- og mineralefterforskning ændres i negativ retning vil dette have stor indflydelse på behovet for charteroperationer i Grønland. Pt. er det Air Greenlands vurdering, at efterspørgslen internationalt på såvel olie som mineraler er stærk, hvorfor selskabet forventer en god udvikling. Dette forretningsområde fluktuerer dog med verdensmarkedspriserne, hvorfor det fortsat betragtes som en væsentlig risikofaktor.

Stigende konkurrence fra Island
Den øgede konkurrence fra Island I passagertrafikken vurderes at blive intensiveret i 2012, hvilket især har indflydelse på prisdannelsen. Air Greenland vil kæmpe for at beholde sin markedsandel og må i det lys betragte konkurrencen som en væsentlig risikofaktor for indtjeningen i det kommercielle ruteområde.

Baneforhold (papis'er)
Overgangen til at varetage al passagerbefordring med DHC-8 betyder, at en række tilpasninger skal foretages i landingsbanernes udstyr henover de kommende år. Især i forhold til at beflyve de korte baner på 799 meter, som fx Qaarsut lufthavn, hvor indstillingen på banelysene vanskeliggør beflyvning i mørkeperioden. Der er en god dialog om løsninger på denne problematik med selvstyret, men det må formodes, at en tilpasning af andre baner vil være en nødvendighed i de kommende år.

Afgiftsniveauet hos Mittarfeqarfiit
Det er Air Greenlands vurdering at niveauet på skatter og afgifter, som selskabet og passagerne betaler til Mittarfeqarfiit, har nået et niveau, hvor det har væsentlig indvirkning på efterspørgslen. Især på de interne ruter i Grønland, hvor andelen af passager, start- og landingsafgifter samt åbningsafgifter nu udgør over 20% af den samlede billetpris. Det vurderes således også, at afgiftsniveauet i Grønland direkte har negativ indflydelse på opfattelsen af billetpriserne i Grønland.

EU-kompensationsregler
De nuværende regler er tilpasset et meget reguleret EU-marked, hvor vejr og tekniske forhold har mindre indflydelse på regulariteten, end tilfældet er for Grønland, hvor et stort rutenet skal flettes sammen til at sikre en grundlæggende forsyning af samfundet. Forordningen stiller krav om udbetaling af kompensation på € 400 ved visse forsinkelser og aflysninger ud af EU. Med den nuværende retstilstand vurderer selskabet, at der er en sandsynlighed for en årlig tocifret millionomkostning. Retstilstanden er uklar, da håndhævelsen af forordningen har gennemgået store ændringer som følge af domspraksis.

Servicekontrakter
En af de største risikofaktorer for Air Greenland er sammensætningen af de kommende servicekontrakter, herunder vedr. redningsberedskabet, der udløber med udgangen af 2012. De eksisterende kontrakter har varet i syv år uden væsentlige tilpasninger, hvorfor udbudsmaterialet vil afgøre, hvilke kontrakter Air Greenland vil byde på til den kommende periode. En vigtig risikofaktor er tidshorisonten for en afklaring af servicekontrakterne, da der vil være store omkostninger forbundet med afvikling af materiel og personale i tilfælde af, at servicekontrakterne forringes væsentligt i forhold til den hidtidige indtjening.

Redegørelse for samfundsansvar

FNs Global Compact
Air Greenlands arbejde med samfundsansvar (Corporate Social Responsibility, CSR) tager udgangspunkt i tilslutningen til FNs Global Compacts ti principper.

Air Greenland har en politik for samfundsansvar, som er udarbejdet i 2010 på basis af en væsentlighedsvurdering, som inkluderer interessenternes krav og forventninger, risici, internationale retningslinjer og principper samt virksomhedens strategiske mål og værdier.

Air Greenland har en strategisk og forretningsdrevet tilgang til samfundsansvar og arbejder med følgende otte områder:

- Adgang (herunder interessentdialog og åbenhed)
- Kompetenceudvikling og uddannelse
- Involvering i lokalsamfundet
- Miljø og klima
- Menneske- og arbejdstagerrettigheder
- Arbejdsmiljø og sikkerhed
- Antikorruption
- Ansvarlig leverandørstyring

Air Greenlands politik for samfundsansvar kan ses på www.airgreenland.gl/CSR.

Adgang og interessentdialog
Det højest prioriterede område i 2011 har været "adgang", forstået som først og fremmest en øget og intensiveret dialog med selskabets interessenter. I en tid med øget konkurrence, færre midler hos såvel offentlige som private kunder og et stadigt voksende afgiftsniveau hos lufthavnsvæsenet, er det afgørende for Air Greenland at øge kendskabet til og forståelsen for vores forretningsbetingelser. Det er baggrunden for, at vi i 2011 i endnu højere grad end hidtil har systematiseret planlægningen, gennemførelsen og evalueringen af et stort antal møder med forskellige interessenter. Årlige møder med politikere fra Inatsisartuts stående udvalg og de fire grønlandske kommuner samt myndigheder som fx politimesterembedet er blevet sat i kalenderen, og møderne evalueres efterfølgende af deltagerne. I 2011 blev den gennemsnitlige vurdering af disse møder 5,2 på en skala fra 1 til 6.

Vinteren 2010/2011 var de første måneder, hvor der ikke længere var direkte flyvninger mellem Narsarsuaq og København, efter salget af vores Boeing 757. Dette tiltag var med til at fremkalde en negativ stemning mod Air Greenland i Sydgrønland, og kritikken mod selskabet var massiv og udtalt i regionen. Air Greenland ønskede at forklare baggrunden for de upopulære beslutninger. Derfor blev der på fem dage i april gennemført i alt 11 møder med både erhvervs- og turismefolk, politikere, studerende og ikke mindst almindelige borgere i Narsaq, Qaqortoq, Nanortalik og Narsarsuaq. Møderne var velbesøgte, og mange deltagere gav udtryk for glæde over muligheden for den direkte dialog med ledelsen. Efterfølgende har flere debatindlæg i de grønlandske medier vist, at selskabet har opnået en større forståelse for og accept af sine handlinger.

Samme ønske om dialog og øget tilgængelighed lå bag beslutningen om at etablere sig på de sociale medier. I foråret oprettede Air Greenland to Facebook-sider til henholdsvis en grønlandsk/dansk og en international målgruppe. Disse sider bruges dels til markedsføring af nye tiltag, men i meget høj grad også som et forum, hvor kunder og andre interesserede kan stille spørgsmål til medarbejderpanelet, få svar på kommentarer m.m. Den grønlandsk/danske side havde med udgangen af 2011 godt 4200 "venner" og er i stadig udvikling. I efteråret er der desuden afholdt et fysisk møde i vores hangar i Nuuk for facebookvennerne, denne gang med debat om Transportkommissionens betænkning og anbefalinger.

Andre eksempler på Air Greenlands proaktive dialog med interessenterne er den administrerende direktørs deltagelse i live chat på avisen Sermitsiaq, åbent hus på Kulturnatten i Nuuk og Ilulissat, møder med studerende på flere uddannelsesinstitutioner og et pressearrangement med fokus på baggrundsviden og fakta.

Involvering i lokalsamfundet
Air Greenland har gennem de seneste år involveret sig stadigt mere i lokalsamfundet både i form af sponsorater, donationer og frivilligt arbejde i arbejdstiden. I selskabets CSR politik er det fastlagt, at medarbejderne har mulighed for – hvis de ønsker det – at bruge op til én dag om året på frivilligt arbejde i arbejdstiden efter aftale med deres nærmeste leder. I 2011 har Air Greenlands medarbejdere bl.a. deltaget i arbejdet med landsindsamlingen Katersuiniar-

Det strategiske fokus i Air Greenlands samfundsansvar

neq 2011, miljøprojektet Saligaatsoq og sundhedsprojektet Gør Maj Sund. Air Greenland vil i 2012 undersøge muligheden for at registrere medarbejdernes timeforbrug i forhold til socialt arbejde i arbejdstiden, også kaldet "corporate volunteering".

Air Greenland støtter en række organisationer og projekter inden for områderne kultur, sport, børn og unge. Air Greenland har i 2011 fastholdt sine hovedsponsorater til kulturhusene i Grønland med Katuaq i spidsen, Grønlands Turist- og Erhvervsråd, Grønlands Idrætsforbund og Elite Sport Greenland. Andre større sponsorater har bakket op om Meeqqat Inuunerissut/ Bedre Børnelivs store landsdækkende og TV-transmitterede indsamling Katersuiniarneq.

Generelt er Air Greenlands sponsorater faldet fra 2010 til 2011 med cirka DKK 1,3 mio, bl.a. fordi der i 2010 er indregnet et sponsorat i forbindelse med flyvningen til Arctic Winter Games i Grande Prairie, Canada og fordi visse af de faste sponsorater i 2011 blev nedjusteret.

Kompentenceudvikling

Kompetenceudvikling og uddannelse er et andet af Air Greenlands fokusområder i CSR strategien, og der arbejdes med en række forskellige indikatorer og indsatser på området.

Air Greenland har særligt i sidste del af 2011 haft fokus på at forbedre mulighederne for faglig og personlig udvikling. Medarbejderne med uddannelsesønsker har fået en individuel tilbagemelding, kursusplanen er gjort tilgængelig for alle, og der er arbejdet med talentudviklingsplaner. Konceptet for medarbejderudviklingssamtaler (MUS) er revideret, så der i forbindelse med samtalen gives en vurdering af medarbejderens faglige og personlige performance. Samtidig er der indført mulighed for at afvikle en gruppeudviklingssamtale ud fra samme princip som MUS samtalerne. Uddannelsesbudgettet administreres efter en ny styringsform, som vil medføre en kortere reaktionstid og mere smidig adgang til uddannelser og kurser.

Et særligt indsatsområde bliver uddannelse af frontline medarbejdere i 2012. Der udvikles et uddannelsesprogram med interne instruktører, med et særligt fokus på kommunikation og konflikthåndtering.

Der måles specifikt på medarbejdernes oplevede adgang til kompetenceudvikling i medarbejdertilfredshedsundersøgelsen. Air Greenland er steget med ét procentpoint, hvilket skal ses i forhold til at gennemsnittet af danske virksomheder i undersøgelsen har oplevet et fald på tre procentpoint.

Uddannelsesudgifterne var i 2011 i gennemsnit DKK 13.131 pr. medarbejder hvilket dækker både lovpligtige og ikke-lovpligtige kurser. Dette er på samme niveau som i 2010. Air Greenland ser udgifter til kompetenceudvikling og efteruddannelse som en vigtig investering, der påvirker såvel medarbejdertilfredshed som motivation og effektivitet. De lovpligtige kur-

ser indeholder typisk også mere undervisning og pensum, end myndighederne kræver, fordi selskabet vurderer, at et højere videns- og færdighedsniveau betaler sig i form af færre fejl, højere produktivitet m.m. Argumentationen er den samme for den ikke-lovpligtige efteruddannelse. Fx bruges der mange ressourcer på kompetenceudvikling inden for projektledelse for at give den samme forståelse og de samme værktøjer på tværs i organisationen og mellem de grønlandske virksomheder.

De forskellige initiativer forventes først at slå endeligt igennem på målingen 2012.

Selskabet måler også på evnen til at uddanne egne ledere, således at der kan rekrutteres fra egne rækker, når der besættes lederstillinger. Air Greenland lægger vægt på uddannelse og kompetenceudvikling for at kunne opnå en høj grad af internt rekrutterede ledere – dog med tanke på at der også kan være brug for ny inspiration udefra.
I 2011 er der ansat 15 nye ledere i selskabet, og heraf er 12 rekrutteret internt. Der er således kommet lidt flere nye ind udefra i forhold til 2010, hvor alle nye ledere var rekrutteret internt.

Uddannelse
Uddannelse er en vigtig og nødvendig indsats i det grønlandske samfund, og som en stor arbejdsplads har selskabet en naturlig interesse i at være med til at uddanne. Air Greenland havde i 2011 27 elever.

Medarbejdertilfredshed
Air Greenland arbejder derudover målrettet med medarbejdertilfredshed og på at skabe arbejdsglæde. Selskabet gennemfører årligt en måling af medarbejdernes tilfredshed, og der udarbejdes handleplaner for de forskellige afdelinger og enheder for at arbejde med eventuelle udfordringer og forbedringsmuligheder.

Resultaterne for 2011 viser en fastholdelse af samme høje niveau som sidste år på trods af, at der i årets løb har været en lockout af piloter og

kabinepersonale. Tilfredsheden i denne gruppe af medarbejderne er således faldet siden 2010, men opvejes af en stigning andre steder.

Klima og miljø

Air Greenland har i 2011 haft fokus på klima og miljø-indsatsen. Dels fordi det er oplagt at afsøge besparelsesmuligheder på el- og brændstofforbrug, dels fordi Air Greenland har en målsætning om at reducere sin negative miljømæssige påvirkning. Særligt bemærkelsesværdigt er det, at datterselskabet Hotel Arctic i 2011 modtog Grønlands Selvstyres Natur- og Miljøpris for sin omfattende miljøindsats gennem de senere år.

Air Greenland har som luftfartsselskab et ansvar for at arbejde på at reducere sit CO_2 fodaftryk. Vores største miljømæssige påvirkning er CO_2 udledninger fra fly - men samtidig også det sværeste at reducere, da landingsbane- og vejrforhold i Grønland begrænser mulighederne for at vælge mere miljørigtige fly. CO_2 fodaftrykket fra flytrafikken er dog på samme niveau som sidste år, på trods af et højere aktivitetsniveau. Det undersøges nærmere i 2012 hvilke brændstofsbesparelser, der kan opnås ved at tænke brændstofsbesparelser ind i f.eks. ruteplanlægning, fart og lignende.

For at sikre en struktureret tilgang til miljøområdet og de bedste betingelser for dokumentation som udgangspunkt for det fortsatte arbejde, blev der i maj lavet en omfattende gennemgang af selskabets miljømæssige fodaftryk. Rapporten kortlægger det arbejde, der allerede er foregået og er i gang, og den identificerer en lang række risici og mulige indsatsområder inden for CO_2-udledninger, udledninger til vand, luft og jord samt affaldssortering. Miljøgennemgangens forslag til handleplaner behandles, prioriteres og koordineres af en nedsat miljøarbejdsgruppe med repræsentanter for de relevante indsatser.

I forhold til energibeparelser i hangarer og kontorer er der i 2011 gennemført en række tiltag:

- Energigennemgang i hovedkontor og hangar i Nuuk og i Kangerlussuaq med efterfølgende opfølgning på anbefalinger. Desuden fortsætter energigennemgangen andre steder på kysten i 2012

- Løbende udskiftning til elsparepærer og energibesparende apparater i alle kontorer og boliger
- I forbindelse med byggeriet af den nye hangar i Nuuk er der taget omfattende miljøhensyn

Af andre miljøtiltag i 2011 kan nævnes:
- Identifikation af muligheder for affaldssortering i Nuuk
- Dialog med leverandører om mulighed for mere miljøvenlig catering på flyene
- Udskiftning af printere til mere miljøvenlige harpiksprintere

Air Greenland vil i 2012 forsætte miljøarbejdet med fokus på involvering af medarbejderne i arbejdet gennem en større awareness kampagne og tiltag defineret i arbejdsgruppen.

Menneske- og arbejdstagerrettigheder
Air Greenland har gennem tilslutningen til FNs Global Compact forpligtet sig til en efterlevelse af internationalt anerkendte menneskerettigheder og arbejdstagerrettigheder. Det er en forpligtigelse, vi tager alvorligt. Derfor har vi i 2011 gennemført en gennemgang af vores interne og eksterne politikker med henblik på at sikre at disse lever op hertil. Denne er gennemført af en anerkendt menneskerettighedsekspert i efteråret og har peget på en række forbedringsmuligheder, som Air Greenland vil arbejde på i 2012, herunder:

- En mere klar og veldefineret handicappolitik både for medarbejdere og kunder
- En mere klar og veldefineret seniorpolitik

Air Greenland har desuden også fokus på at undgå diskrimination i alle ansættelses- og forfremmelsesprocedurer. Vi måler derfor på andelen af kvinder i ledelse i forhold til i virksomheden generelt, og på andelen af arbejdskraft med lokal forankring for at være sikre på, at denne fordeling er balanceret.

I 2011 er andelen af kvinder i ledergruppen vokset fra 20,4% til 24,1% mens den samlede arbejdsstyrke i Air Greenland har en 31% andel af kvinder. Dette må således anses for at være et rimeligt balanceret niveau.

Andelen af arbejdskraft med lokal tilknytning er 90,7% i 2010 og 89,6% i 2011, hvilket anses for at være et fornuftigt niveau set i lyset af, at Air Greenland har behov for at tiltrække visse specialistkompetencer udefra qua selskabets virke. At andelen af lokal forankret arbejdskraft er så høj er desuden i god tråd med virksomhedens målsætning.

Arbejdsmiljø og sikkerhed
Air Greenland har i 2011 gennemført arbejdspladsvurdering, APV, for selskabet, og vil på baggrund heraf udarbejde konkrete handlingsplaner for de forskellige arbejdsområder.

Blandt de arbejdsmiljøtiltag, der er igangsat i 2011 kan nævnes:

- Installering af ind- og udsugningsanlæg i hangar 3 i Nuuk
- Forhøjelse af tilskud til skærmbriller
- Frokoststue og særskilt rum til flybesætningerne i Kangerlussuaq
- Mere information om fx løfteteknikker til relevant personale

I 2012 vil arbejdsmiljø være et af Air Greenlands fokusområder. Der skal blandt andet arbejdes med:

- Analyse af lovgrundlag samt kundekrav, fra fx olieselskaberne, med henblik på at afdække eventuelle mangler
- Struktur på arbejdsmiljøorganisationen
- Synlighed – organisatorisk og selve arbejdet via fx intranettet
- Vurdering af behov for uddannelse – forskellige niveauer
- Implementering af arbejdsmiljø i eksisterende programmer – Qarsoq-dage, computerbaseret træning, ground træning
- Ny APV model
- Forebyggelse af sygefravær og forbedret registrering
- Vurdering af behov for at indføre standarder

Air Greenland havde i 2011 fire arbejdsulykker/næsten-ulykker mod fem i 2010. Ulykkerne er blevet gennemgået med henblik på at minimere risiko for lignende ulykker.

Medarbejdernes vurdering af det fysiske arbejdsmiljø måles i forbindelse med medarbejdertilfredshedsundersøgelsen. Vurderingen i 2011 var 66, hvilket er det samme som året før.

Med henblik på at øge medarbejdernes velvære har Air Greenland i 2011 også arbejdet med forskellige tiltag inden for sundhed. Blandt initiativerne har været tilskud til sport og motion for medarbejderne, løbeklub i Nuuk og tilbud om individuel kost- og træningsplanlægning.

Antikorruption og forretningsetik
Air Greenlands CSR politik indeholder en konkret stillingtagen til antikorruptionsområdet, og specificerer, at Air Greenland har en nultolerance i forhold til bestikkelse og facilitation payments i tråd med virksomhedens forpligtigelse i forhold til FNs Global Compact.

Air Greenland gennemførte i 2010 en risikovurdering af området antikorruption og forretningsetik, og på den baggrund valgte selskabet at lave en specifik gavepolitik for at imødegå denne risiko konkret. Gavepolitikken er forankret i HR afdelingen, og specificerer reglerne for at give og modtage gaver og underholdning i selskabet. Politikken er en del af medarbejderhåndbogen, og er implementeret efter samme principper og kanaler som selskabets øvrige politikker.

Air Greenland vil i 2012 overveje, om der er behov for en yderligere indsats på antikorruption i form af en mere omfattende antikorruptionspolitik og -program set i lyset af de øgede krav fra internationale kunder.

Ansvarlig leverandørstyring
Air Greenland gennemførte i 2011 en vurdering af risici i forhold til leverandørkæden og har på basis heraf indsamlet adfærdskodeks (Code of Conducts) fra de leverandører, som vurderes som høj-risiko i forhold til leverance og produktionssted. Derudover er der i 2011 igangsat et arbejde for at udarbejde en ny indkøbspolitik for koncernen, som bl.a. indeholder overvejelser omkring grønne indkøb og krav til leverandørernes performance på CSR området.

CSR Greenland
Air Greenland var blandt de stiftende medlemmer af organisationen CSR Greenland og har fortsat stort udbytte af ikke mindst netværksarbejdet med repræsentanter fra andre, større grønlandske virksomheder. Derudover har flere af selskabets medarbejdere deltaget i kurser og workshops i CSR Greenland regi, eksempelvis på antikorruptionsområdet.

Forventet udbytte af samfundsansvarsområdet
Som tidligere nævnt er Air Greenlands tilgang til samfundsansvarsarbejdet forretningsmæssigt, og der er en tæt sammenhæng mellem selskabets forretningsstrategi og samfundsansvarsstrategi. Selskabet oplever allerede og forventer fortsat følgende udbytte af arbejdet med samfundsansvar:

- Økonomiske besparelser som følge af reduceret energiforbrug
- Konkurrencefordele særligt i forhold til miljø- og arbejdsmiljøindsats og lokal forankring, da disse emner tydeligt optager en stadigt større andel af nuværende og potentielle kunder
- Bedre image og loyalitetsskabelse i Grønland
- Stærkere rekrutteringsgrundlag i lokalsamfundet
- Fastholdelse af medarbejdere
- Motivation og engagement af medarbejdere

Flyflåden

Airbus 330-200
Antal: 1

DHC-8 (DASH 8)
Antal: 5,
hvoraf 2 indfases i 2012

DHC-7 (DASH 7)
Antal: 5

Beech Super King Air B200
Antal: 1

Sikorsky S-61N
Antal: 2

Bell 212
Antal: 8

AS 350 B2/B3 Ecureuil
Antal: 12

air greenland
air greenland

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse C (stor).

Årsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

Generelt om indregning og måling
Aktiver indregnes i balancen, når det som følge af en tidligere begivenhed er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde koncernen, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når koncernen som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå koncernen, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

Koncernregnskabet
Koncernregnskabet omfatter Air Greenland AS (modervirksomheden) og de virksomheder (tilknyttede virksomheder), som kontrolleres af modervirksomheden, jf. koncernoversigten side 8. Modervirksomheden anses for at have kontrol, når den direkte eller indirekte ejer mere end 50% af stemmerettighederne eller på anden måde kan udøve eller rent faktisk udøver bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen direkte eller indirekte besidder mellem 20% og 50% af stemmerettighederne og udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder, jf. koncernoversigten side 8.

Konsolideringsprincipper
Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for Air Greenland AS og dets datterviksomheder. Udarbejdelse af koncernregnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder. De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes datterselskabernes regnskabsposter 100%. Minoritetsinteressernes forholdsmæssige andel af resultatet og nettoaktiverne præsenteres som særskilte poster i henholdsvis resultatopgørelse og balancen.

Kapitalandele i dattervirksomheder udlignes med den forholdsmæssige andel af dattervirksomhedernes nettoaktiver på overtagelsestidspunktet opgjort til dagsværdi.

Virksomhedssammenslutninger
Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra henholdsvis overtagelsestidspunktet og stiftelsestidspunktet. Solgte eller afviklede virksomheder indregnes i den konsoliderede resultatopgørelse frem til henholdsvis afståelsestidspunktet og afviklingstidspunktet.

Ved køb af nye virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, hvorefter de nytilkøbte virksomheders identificerbare aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på overtagelsestidspunktet. Der hensættes til dækning af omkostninger ved besluttede og offentliggjorte omstruktureringer i den erhvervede virksomhed i forbindelse med overtagelsen. Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris for den erhvervede kapitalandel og dagsværdien af de overtagne aktiver og forpligtelser indregnes under immaterielle anlægsaktiver og afskrives systematisk over resultatopgørelsen efter en individuel vurdering af brugstiden, dog maksimalt 20 år. Negative forskelsbeløb (negativ goodwill), der modsvarer en forventet ugunstig udvikling i de pågældende virksomheder, indregnes i balancen som en særskilt periodeafgrænsningspost og indregnes i resultatopgørelsen, i takt med at den ugunstige udvikling realiseres.

Fortjeneste eller tab ved afhændelse af kapitalandele
Fortjeneste eller tab ved afhændelse eller afvikling af dattervirksomheder opgøres som forskellen mellem salgssummen eller afviklingssummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på henholdsvis afhændelses- og afviklingstidspunktet, inklusive ikke afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Omregning af fremmed valuta
Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagens kurs, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle og immaterielle anlægsaktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til historiske kurser.

Ved indregning af udenlandske datter- og associerede virksomheder, der er selvstændige enheder, omregnes resultatopgørelserne til gennemsnitlige valutakurser for månederne, som ikke afviger væsentligt fra transaktionsdagens kurser. Balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurser. Goodwill betragtes som tilhørende den selvstændige udenlandske enhed og omregnes til balancedagens kurs. Kursdifferencer, opstået ved omregning af udenlandske dattervirksomheders egenkapital ved årets begyndelse til balancedagens valutakurser samt ved omregning af resultatopgørelser fra gennemsnitskurser til balancedagens valutakurser, indregnes direkte på egenkapitalen.

Kursregulering af mellemværender med selvstændige udenlandske dattervirksomheder, der anses for en del af den samlede investering i den pågældende dattervirksomhed, indregnes direkte på egenkapitalen.

Ved indregning af udenlandske dattervirksomheder, der er integrerede enheder, omregnes monetære aktiver og forpligtelser til balancedagens kurs. Ikke-monetære aktiver og forpligtelser omregnes til kursen på anskaffelsestidspunktet eller på tidspunktet for eventuelle efterfølgende op- eller nedskrivninger. Resultatopgørelsens poster omregnes til gennemsnitlige valutakurser for månederne, idet poster afledt af ikke-monetære aktiver og forpligtelser dog omregnes til historiske kurser gældende for de pågældende ikke-monetære poster.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis andre tilgodehavender og anden gæld.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen. Når de sikrede transaktioner realiseres, indregnes de akkumulerede ændringer som en del af kostprisen for de pågældende regnskabsposter.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, som anvendes til sikring af nettoinvesteringer i selvstændige udenlandske datter- eller associerede selvskaber, indregnes direkte på egenkapitalen.

Resultatopgørelsen

Nettoomsætningen
Nettoomsætningen for solgte billetter, fragt, post samt charter indregnes i resultatopgørelsen, når transport har fundet sted.

Passagerafgifter ved beflyvning internt i Grønland opkrævet hos passagerer for tredjepart medtages ikke i omsætningen.

Solgte trafikdokumenter, der ikke er benyttet inden forældelse, er medtaget som indtægt.

Offentlig betaling for servicekontraktbetaling indgår i nettoomsætningen.

Andre driftsindtægter og drifts-omkostninger
Andre driftsindtægter og driftsomkostninger omfatter indtægter og omkostninger af sekundær karakter i forhold til koncernens hovedaktiviteter, herunder udleje af erhvervslokaler, handlingsindtægter m.m.

Andre eksterne omkostninger
Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger til flyvedligeholdelse, brændstof, fremmed flykapacitet, agentprovision, afgifter samt omkostninger til passagerophold, lokaler, administration, salg og marketing m.v.

Personaleomkostninger
Personaleomkostninger omfatter løn og gager samt sociale omkostninger, pensioner mv. til selskabets personale.

Finansielle poster
Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger, rentedelen af finansielle leasingydelser, realiserede og urealiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortiseringstillæg og –fradrag vedrørende prioritetsgæld m.v. samt tillæg og godtgørelser under acontoskatteordningen.

Ekstraordinære poster
Ekstraordinære poster omfatter indtægter og omkostninger, der hidrører fra begivenheder, som ikke hører under koncernens ordinære drift, og som derfor ikke forventes at være tilbagevendende.

Skat
Årets skat, som består af årets aktuelle skat og ændring af udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen. Den andel af den resultatførte skat, der knytter sig til årets ekstraordinære resultat, henføres hertil, mens den resterende del henføres til årets ordinære resultat.

Der er i Grønland skattemæssigt fradrag for udbytte i udbetalingsåret. Den skattemæssige værdi af det i årsrapporten afsatte udbytte posteres derfor i overensstemmelse med ovenstående direkte på egenkapitalen.

Aktuelle skatteforpligtelser eller tilgodehavende aktuel skat, indregnes i balancen opgjort som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for betalt acontoskat.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og skattesatser i de respektive lande, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes i balancen med den værdi, aktivet forventes at kunne realiseres til, enten ved modregning i udskudte skatteforpligtelser eller som nettoskatteaktiver.

aigree

Balancen

Goodwill og koncerngoodwill
Goodwill afskrives lineært over den vurderede brugstid, der fastlægges på baggrund af ledelsens erfaringer inden for de enkelte forretningsområder. Afskrivningsperioden udgør sædvanligvis 5 år, men kan i visse tilfælde udgøre op til 20 år for strategisk erhvervede virksomheder med en stærk markedsposition og langsigtet indtjeningsprofil, såfremt den længere afskrivningsperiode vurderes bedre at afspejle nytten af de pågældende ressourcer.

Goodwill nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Materielle anlægsaktiver
Bygninger, flymateriel inkl. væsentlige flykomponenter, øvrige flykomponenter samt andre anlæg, driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen samt omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og lønninger. For finansielt leasede aktiver udgør kostprisen den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser.

Renteomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af materielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden. Alle øvrige finansieringsomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet restværdi efter afsluttet brugstid. Der foretages lineære afskrivninger, jf. dog nedenfor vedrørende væsentlige flykomponenter, baseret på nedenstående vurdering af aktivernes forventede brugstider og scrapværdier.

Air Greenlands flymateriel kan opdeles i dels selve flyet/helikopteren og dels de væsentlige komponenter. Selve flyet/helikopteren afskrives lineært efter ovennævnte principper.

De væsentlige komponenter afskrives i takt med brugen heraf frem til næste vedligeholdelseseftersyn. Når en komponent herefter sendes til vedligeholdelseseftersyn, vil det hidtidige anlægsaktiv blive afgangsført, og udgifterne til vedligeholdelseseftersynet vil blive aktiveret og afskrevet frem til næste vedligeholdelseseftersyn. Herved sikres, at vedligeholdelsesudgifterne periodiseres i takt med brugen af komponenterne.

Aktiver med en kostpris under 50 t.kr. pr. enhed indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen på anskaffelsestidspunktet. it-anskaffelser uanset kostpris aktiveres dog og afskrives over 3 år.

Materielle anlægsaktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen som korrektion til af- og nedskrivninger eller under andre driftsindtægter, i det omfang salgsprisen overstiger den oprindelige kostpris.

Kapitalandele i dattervirksomheder og associerede virksomheder
Kapitalandele i dattervirksomheder og associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode (equity-metoden), hvilket indebærer, at kapitalandelene måles til

	Afskrivningsperiode	Scrapværdi
Bygninger	20-35 år	0-25 %
Flymateriel	6-12 år	0-25 %
Øvrige komponenter	6-12 år	20 %
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	3-10 år	0 %

den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi med tillæg eller fradrag af uafskrevet henholdsvis positiv og negativ goodwill og med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

I resultatopgørelsen indregnes moderselskabets andel af virksomhedernes resultat efter eliminering af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab og med fradrag eller tillæg af afskrivning på henholdsvis goodwill og negativ goodwill.

Dattervirksomheder og associerede virksomheder med negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til nul, og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives med moderselskabets andel af den negative indre værdi, i det omfang det vurderes uerholdeligt. Såfremt den regnskabsmæssige negative indre værdi overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under hensatte forpligtelser, i det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække den pågældende virksomheds forpligtelser.

Nettoopskrivning af kapitalandele i dattervirksomheder og associerede virksomheder overføres i forbindelse med resultatdisponeringen til reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode.

Ved køb af kapitalandele i dattervirksomheder og associererede virksomheder anvendes overtagelsesmetoden, jf. beskrivelsen ovenfor under koncernregnskabet.

Varebeholdninger
Vareholdninger måles til kostpris, opgjort efter FIFO-metoden, eller nettorealisationsværdi, hvor denne er lavere.

Kostprisen for reservedele omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Nettorealisationsværdi for varebeholdninger opgøres som forventet salgspris med fradrag af omkostninger, der skal afholdes for at effektuere salget.

Tilgodehavender
Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

Periodeafgrænsningsposter
Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Andre værdipapirer og kapitalandele
Værdipapirer indregnet under finansielle anlægsaktiver omfatter børsnoterede kapitalandele, der måles til dagsværdi (børskurs) på balancedagen.

Øvrige finansielle anlægsaktiver måles til kostpris.

Udbytte
Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Det foreslåede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post i egenkapitalen.

Prioritetsgæld
Prioritetsgæld måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris, svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles prioritetsgæld til amortiseret kostpris. Dette betyder, at forskellen mellem provenuet ved låneoptagelsen og den nominelle værdi, der skal tilbagebetales, indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden som en finansiel omkostning ved anvendelse af den effektive rentes metode.

Leasingforpligtelser
Leasingforpligtelser vedrørende finansielt leasede aktiver indregnes i balancen som gældsforpligtelser og måles på tidspunktet for indgåelse af kontrakten til nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Efter første indregning måles leasingforpligtelserne til amortiseret kostpris. Forskellen mellem nutidsværdien og den nominelle værdi af leasingydelserne indregnes i resultatopgørelsen over kontrakternes løbetid som en finansiel omkostning.

Leasingydelser vedrørende operationelle leasingaftaler indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

Andre finansielle forpligtelser
Andre finansielle forpligtelser indregnes til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Periodeafgrænsningsposter
Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter til resultatføring i efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Pengestrømsopgørelsen
Pengestrømsopgørelsen for moderselskabet og koncernen præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt moderselskabets og koncernens likvider ved årets begyndelse og slutning.

Likviditetsvirkningen af køb og salg af virksomheder vises separat under pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter. I pengestrømsopgørelsen indregnes pengestrømme vedrørende købte virksomheder fra anskaffelsestidspunktet, og pengestrømme vedrørende solgte virksomheder indregnes frem til salgstidspunktet.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultatet reguleret for ikkekontante driftsposter, ændring i driftskapital samt betalt selskabsskat.
Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb og salg af virksomheder, aktiviteter og finansielle anlægsaktiver samt køb, udvikling, forbedring og salg mv. af immaterielle og materielle anlægsaktiver, herunder anskaffelse af finansielt leasede aktiver.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af moderselskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån, indgåelse af finansielle leasingaftaler, afdrag på rentebærende gæld, køb af egne aktier samt betaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko, med fradrag af kortfristet bankgæld.

Nøgletal
Nøgletal er udarbejdet med udgangspunkt i Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2010".

Nøgletal	Beregningsformel	Nøgletal udtrykker
Overskudsgrad (EBIT-margin) (%)	Driftsresultat (EBIT) / Omsætning	Virksomhedens driftsmæssige rentabilitet
Afkast af investeret kapital efter skat inklusive goodwill (%)	NOPAT / Gns. investeret kapital inkl. goodwill	Det afkast, som virksomheden genererer af investorernes midler
Finansiel gearing	Nettorentebærende gæld / Egenkapital	Virksomhedens finansielle gearing
Egenkapitalens forrentning (%)	Årets resultat / Gns. egenkapital	Virksomhedens forrentning af den kapital, som ejerne har investeret i virksomheden
Soliditetsgrad (%)	Egenkapital / Samlede aktiver	Virksomhedens finansielle styrke

NOPAT (Net Operating Profit After Tax) er defineret som resultat før renter (EBIT) korrigeret for operationelle leasingomkostninger, jf note 4, fratrukket en beregnet afskrivning på operationelle leasede fly, og fratrukket beregnet skat på 31,8%.

Investeret kapital inklusive goodwill er defineret som egenkapital tillagt nettorentebærende gæld.

Nettorentebærende gæld er defineret som rentebærende forpligtelser, fratrukket rentebærende aktiver, herunder likvide beholdninger og tilgodehavende selskabsskat. Der er under nettorentebærende gæld medtaget operationel leasing med en faktor 7 gange årets operationelle leasingomkostninger.

50
air greenland
1960-2010
Suloraq

Resultatopgørelse for 1. januar til 31. december

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**	**Note**	**2011**	**2010**
Nettoomsætning	1.086.250	1.046.086	1	1.195.980	1.117.063
Andre driftsindtægter	24.031	17.450		24.451	17.450
Andre eksterne omkostninger	(568.452)	(524.274)	2	(640.091)	(550.930)
Personaleomkostninger	(364.176)	(352.078)	3	(395.228)	(381.690)
Af- og nedskrivninger	(103.358)	(135.215)	4	(109.553)	(141.729)
Resultat før finansielle poster	74.295	51.969		75.559	60.164
Indtægter af kapitalandele i tilknyttede virksomheder	(756)	3.863	10	-	-
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder	186	-	10	674	1.207
Øvrige finansielle indtægter	7.806	5.174	5	8.279	5.402
Finansielle omkostninger	(6.301)	(773)	6	(9.560)	(4.280)
Resultat før skat	75.230	60.233		74.952	62.493
Skat af årets resultat	(23.928)	(19.154)	7	(23.650)	(21.414)
Årets resultat	**51.302**	**41.079**		**51.302**	**41.079**
Forslag til resultatdisponering:					
Udbytte for regnskabsåret	30.000				
Henlagt til reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	(570)				
Overført til næste år	21.872				
	51.302				

Balance pr. 31. december 2011

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**	**Note**	**2011**	**2010**
Goodwill og koncerngoodwill	-	-		451	736
Immaterielle anlægsaktiver	-	-	8	451	736
Bygninger	159.966	147.037		253.899	242.924
Flymateriel inkl. væsentlige flykomponenter	603.291	232.973		603.291	232.973
Øvrige flykomponenter	23.228	20.899		23.228	20.899
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	24.159	25.567		37.127	40.529
Materielle anlægsaktiver under opførelse	-	-		-	874
Materielle anlægsaktiver	810.644	426.476	9	917.545	538.199
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	60.894	61.650		-	-
Kapitalandele i associerede virksomheder	8.115	188		11.639	3.224
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder	2.260	2.424		-	-
Tilgodehavende hos associerede virksomheder	5.000	7.000		8.445	10.803
Andre værdipapirer og kapitalandele	-	-		20	31
Andre tilgodehavender	374	11.570		620	11.803
Udskudte skatteaktiver	-	-	13	2.442	1.995
Finansielle anlægsaktiver	76.643	82.832	10	23.166	27.856
Anlægsaktiver	887.287	509.308		941.162	566.791
Varebeholdninger	44.866	115.860	11	47.555	118.322
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	73.615	81.235		82.301	92.463
Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	6.585	7.317		-	-
Tilgodehavender hos associerede virksomheder	1.107	829		1.107	1.126
Andre tilgodehavender	44.092	48.892		44.935	49.992
Periodeafgrænsningsposter	3.813	2.633		3.996	2.760
Tilgodehavender	129.212	140.906		132.339	146.341
Likvide beholdninger	177.241	229.751		193.336	239.594
Omsætningsaktiver	351.319	486.517		373.230	504.257
Aktiver	**1.238.606**	**995.825**		**1.314.392**	**1.071.048**

Balance pr. 31. december 2011

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**	**Note**	**2011**	**2010**
Aktiekapital	24.000	24.000	12	24.000	24.000
Reserve for nettoopskrivning af kapitalandele efter indre værdis metode	21.365	21.935		1.348	674
Opskrivningshenlæggelse	8.263	8.263		8.263	8.263
Overført resultat	569.949	538.537		589.966	559.798
Foreslået udbytte for regnskabsåret	30.000	-		30.000	-
Egenkapital	653.577	592.735		653.577	592.735
Udskudte skatteforpligtelser	149.803	135.415	13	155.123	140.629
Hensatte forpligtelser	149.803	135.415		155.123	140.629
Prioritetsgæld	5.384	-		23.666	16.448
Leasingforpligtelser	124.680	-		124.680	-
Bankgæld	-	-		32.593	37.461
Langfristede gældsforpligtelser	130.064	-	14	180.939	53.909
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	41.096	-	14	44.665	3.338
Anden bankgæld	-	-		3.083	2.920
Leverandørgæld	74.004	82.744		78.855	86.772
Gæld til tilknyttede virksomheder	283	842		-	-
Gæld til associerede virksomheder	-	9		294	9
Selskabsskat	-	9.698		1.041	12.177
Anden gæld	109.576	81.668	15	116.612	85.692
Periodeafgrænsningsposter	80.203	92.714		80.203	92.867
Kortfristede gældsforpligtelser	305.162	267.675		324.753	283.775
Gældsforpligtelser	435.226	267.675		505.692	337.684
Passiver	**1.238.606**	**995.825**		**1.314.392**	**1.071.048**
Pantsætninger og eventualforpligtelser m.v.			16-18		
Øvrige noter			19-22		

Egenkapitalopgørelse pr. 31. december 2011

(i 1.000 DKK)

Moderselskab

	Aktiekapital	Reserve for nettoopskrivning af kapitalandele efter indre værdis metode	Opskrivnings-henlæggelser	Overført resultat	Foreslået udbytte for regnskabsåret	I alt
Egenkapital 01.01.2010	24.000	18.072	8.263	501.321	-	551.656
Udloddet udbytte	-	-	-	-	-	-
Årets resultat	-	3.863	-	37.216	-	41.079
Egenkapital 31.12.2010	24.000	21.935	8.263	538.537	-	592.735
Udloddet udbytte	-	-	-	(30.000)	30.000	-
Udskudt skat af årets udbytte	-	-	-	9.540	-	7.950
Årets resultat	-	(570)	-	51.872	-	51.302
Egenkapital 31.12.2011	24.000	21.365	8.263	569.949	30.000	653.577

Koncernen

	Aktiekapital	Reserve for nettoopskrivning af kapitalandele efter indre værdis metode	Opskrivnings-henlæggelser	Overført resultat	Foreslået udbytte for regnskabsåret	I alt
Egenkapital 01.01.2010	24.000	-	8.263	519.393	-	551.656
Udloddet udbytte	-	-	-	-	-	-
Årets resultat	-	674	-	40.405	-	41.079
Egenkapital 31.12.2010	24.000	674	8.263	559.798	-	592.735
Udloddet udbytte	-	-	-	(30.000)	30.000	-
Udskudt skat af årets udbytte	-	-	-	9.540	-	9.540
Årets resultat	-	674	-	50.628	-	51.302
Egenkapital 31.12.2011	24.000	1.348	8.263	589.966	30.000	653.577

Pengestrømsopgørelse for 2011

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**	**Note**	**2011**	**2010**
Resultat før finansielle poster	74.295	51.969		75.559	60.164
Af- og nedskrivninger	67.088	85.970		73.283	92.484
Ændring af driftskapital	92.639	(10.028)	19	98.837	(18.435)
	234.022	127.911		247.679	134.213
Modtagne finansielle indtægter	7.806	5.174		8.279	5.402
Betalte finansielle omkostninger	(6.301)	(773)		(9.549)	(4.275)
Betalt selskabsskat	(9.698)	(12.204)		(11.200)	(12.612)
Pengestrømme vedr. drift	225.829	120.108		235.209	122.728
Køb mv. af materielle anlægsaktiver	(462.325)	(126.826)		(464.769)	(131.830)
Salg af materielle anlægsaktiver	10.729	32.967		12.084	33.009
Køb mv. af finansielle anlægsaktiver	(7.741)	(2.486)		(7.754)	(29)
Salg af finansielle anlægsaktiver	13.360	1.056		13.554	1.381
Pengestrømme vedr. investeringer	(445.977)	(95.289)		(446.885)	(97.469)
Optagelse af langfristede gældsforpligtelser	256.900	-		257.467	-
Afdrag på langfristede gældsforpligtelser	(89.262)	(41.658)		(92.212)	(44.935)
Betalt udbytte	-	-		-	-
Pengestrømme vedr. finansiering	167.638	(41.658)		165.255	(44.935)
Ændring i likvider	(52.510)	(16.839)		(46.421)	(19.676)
Likvider 1. januar	229.751	246.590		236.674	256.350
Likvider 31. december	177.241	229.751		190.253	236.674
Likvider omfatter:					
Likvide beholdninger	177.241	229.751		193.336	239.594
Anden bankgæld	-	-		(3.083)	(2.920)
Likvider i alt	177.241	229.751		190.253	236.674

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**		**2011**	**2010**
1. Nettoomsætning					
Passagerindtægter ved beflyvning i Grønland	306.189	306.551		306.189	306.551
Charterindtægter ved beflyvning i Grønland	197.299	159.065		197.299	159.065
Fragtindtægter ved beflyvning i Grønland	41.386	34.182		41.386	34.182
Postindtægter ved beflyvning i Grønland	15.409	17.189		15.409	17.189
Passager-, fragt- og postindtægter ved beflyvning uden for Grønland	320.810	318.346		320.810	318.346
Charterindtægter ved beflyvning uden for Grønland	25.765	30.689		25.765	30.689
Offentlig betaling for servicekontrakter	115.076	115.076		115.076	115.076
Indtægter fra hoteldrift	-	-		40.207	41.847
Indtægter fra billetsalg	11.251	12.653		80.774	41.783
Andre trafikindtægter	53.065	52.335		53.065	52.335
	1.086.250	1.046.086		1.195.980	1.117.063
2. Andre eksterne omkostninger					
Heraf følgende ved beflyvning i Grønland:					
- Afgifter til tredjepart ifm. lufttrafik	119.423	112.700		119.423	112.700
- Distributionsudgifter	6.688	7.069		6.688	7.069
- Afgifter opkrævet hos passagerer	(64.286)	(62.232)		(64.286)	(62.232)
	61.825	57.537		61.825	57.537

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**		**2011**	**2010**
3. Personaleomkostninger					
Lønninger og gager	319.828	308.106		350.467	336.893
Pensionsomkostninger	9.550	9.374		9.841	9.539
Andre sociale omkostninger	34.798	34.598		34.920	35.258
	364.176	352.078		395.228	381.690
Heraf samlet vederlag til moderselskabets:					
- Direktion	2.932	3.185		2.932	3.185
- Bestyrelse	942	738		942	738
	3.874	3.923		3.874	3.923
Gennemsnitligt antal medarbejdere	571	574		655	664

Direktionen aflønnes i henhold til kontrakt med en fast månedsløn inkl. pension samt firmabil.

Der er endvidere etableret et kontantbaseret incitamentsprogram for selskabets direktion. Incitamentsprogrammet er baseret på en opnåelse af en kombination af finansielle mål for selskabet samt individuelle mål. Den maksimale udbetaling er fastsat til 388 t.kr. for 2011.

Selskabets direktør kan opsiges med 12 måneders varsel, ligesom direktøren kan opsige sin stilling med 9 måneders varsel. Ud over løn i opsigelsesperioden er der indgået aftale med direktionen om en fratrædelsesgodtgørelse på 12 måneders løn. Fratrædelsesgodtgørelsen er indregnet i årsrapporten som henholdsvis personaleomkostning og anden gæld.

Årets vederlag til moderselskabets direktionen kan specificeres således:

	2011	**2010**
Fast løn	2.522	2.600
Pension	100	100
Bonus	388	385
Regulering i hensat fratrædelsesgodtgørelse	(78)	100
	2.932	3.185

Der er ikke etableret incitamentsprogrammer for selskabets bestyrelse.

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**		**2011**	**2010**
4. Af- og nedskrivninger					
Goodwill	-	-		285	285
Bygninger	8.531	8.025		11.365	10.794
Flymateriel inkl. flykomponenter	46.367	62.082		46.367	62.082
Øvrige flykomponenter	1.540	5.325		1.540	5.325
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	11.980	11.536		15.669	15.038
Operationel leasing flymateriel	36.267	49.233		36.267	49.233
Operationel leasing andet driftsmateriel	3	12		3	12
Fortjeneste ved salg af materielle anlægsaktiver	(1.330)	(998)		(1.943)	(1.040)
	103.358	135.215		109.553	141.729
5. Øvrige finansielle indtægter					
Renter af bankindestående	2.356	3.251		2.520	3.482
Renter fra tilknyttede virksomheder	109	91		-	-
Renter fra associerede virksomheder	338	400		471	476
Kursgevinst	4.824	1.229		5.108	1.229
Renter i øvrigt	179	203		180	215
	7.806	5.174		8.279	5.402
6. Finansielle omkostninger					
Renter af bankgæld	-	3		18	37
Rentedel af leasingydelse	2.619	347		2.619	347
Renter og amortisering af prioritetsgæld	-	-		3.112	3.312
Kurstab	3.572	295		3.572	357
Renter i øvrigt	110	128		239	227
	6.301	773		9.560	4.280
7. Skat af årets resultat					
Aktuel skat	-	9.698		514	12.585
Udskudt skat af årets resultat	23.928	9.456		22.719	8.828
Regulering udskudt skat vedrørende tidligere år	-	-		417	1
	23.928	19.154		23.650	21.414

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	Goodwill og koncern-goodwill	I alt		Goodwill og koncern-goodwill	I alt
8. Immaterielle anlægsaktiver					
Kostpris 01.01.2011	-	-		1.425	1.425
Tilgang	-	-		-	-
Afgang	-	-		-	-
Kostpris 31.12.2011	-	-		1.425	1.425
Af- og nedskrivninger 01.01.2011	-	-		689	689
Årets afskrivninger	-	-		285	285
Tilbageførte afskrivninger vedr. årets afgang	-	-		-	-
Af- og nedskrivninger 31.12.2011	-	-		974	974
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2011	-	-		451	451

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)

	Moderselskabet				
	Bygninger	Flymatr. og flykomp.	Øvrige flykomp.	Andre anlæg driftsmatr. og inventar	I alt
9. Materielle anlægsaktiver					
Kostpris 01.01.2011	297.386	530.642	78.249	123.020	1.029.297
Tilgang	21.460	425.198	5.009	10.658	462.325
Overført til salgslager	-	-	(2.105)	-	(2.105)
Afgang	-	(59.634)	(4.000)	(8.559)	(72.193)
Kostpris 31.12.2011	318.846	896.206	77.153	125.119	1.417.324
Opskrivninger 01.01.2011	-	8.263	-	-	8.263
Årets opskrivninger	-	-	-	-	-
Opskrivninger 31.12.2011	-	8.263	-	-	8.263
Af- og nedskrivninger 01.01.2011	150.349	305.932	57.350	97.453	611.084
Årets afskrivninger	8.531	46.367	1.540	11.980	68.418
Overført til salgslager	-	-	(1.765)	-	(1.765)
Tilbageførte afskrivninger vedr. årets afgang	-	(51.121)	(3.200)	(8.473)	(62.794)
Af- og nedskrivninger 31.12.2011	158.880	301.178	53.925	100.960	614.943
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2011	159.966	603.291	23.228	24.159	810.644
I den regnskabsmæssige værdi indgår:					
Finansielt leasede aktiver	-	245.747	-	-	245.747
Renteomkostninger	-	-	-	-	-

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)

	Koncernen					
	Bygninger	Flymatr. og flykomp.	Øvrige flykomp.	Andre anlæg driftsmatr. og inventar	Materielle anlægsaktiver under opførelse	I alt
9. Materielle anlægsaktiver (fortsat)						
Kostpris 01.01.2011	418.908	530.642	78.249	163.127	874	1.191.800
Overført	823	-	-	51	(874)	-
Tilgang	22.259	425.198	5.009	12.303	-	464.769
Overført til salgslager	-	-	(2.105)	-	-	(2.105)
Afgang	(1.270)	(59.634)	(4.000)	(8.559)	-	(73.463)
Kostpris 31.12.2011	440.720	896.206	77.153	166.922	-	1.581.001
Opskrivninger 01.01.2011	-	8.263	-	-	-	8.263
Årets opskrivninger	-	-	-	-	-	-
Opskrivninger 31.12.2011	-	8.263	-	-	-	8.263
Af- og nedskrivninger 01.01.2011	175.984	305.932	57.350	122.598	-	661.864
Årets afskrivninger	11.365	46.367	1.540	15.669	-	74.941
Overført til salgslager	-	-	(1.765)	-	-	(1.765)
Tilbageførte afskrivninger vedr. årets afgang	(528)	(51.121)	(3.200)	(8.472)	-	(63.321)
Af- og nedskrivninger 31.12.2011	186.821	301.178	53.925	129.795	-	671.719
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2011	253.899	603.291	23.228	37.127	-	917.545
I den regnskabsmæssige værdi indgår:						
Finansielt leasede aktiver	-	245.747	-	-	-	245.747
Renteomkostninger	2.560	-	-	-	-	2.560

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)

Koncernen

	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Tilgode-havender hos tilknyttede virksomheder	Tilgode-havender hos associerede virksomheder	Andre tilgode-havender	I alt
10. Finansielle anlægsaktiver						
Kostpris 01.01.2011	38.903	1.000	2.424	7.000	11.570	60.897
Tilgang	-	7.741	-	-	-	7.741
Afgang	-	-	(164)	(2.000)	(11.196)	(13.360)
Kostpris 31.12.2011	38.903	8.741	2.260	5.000	374	55.278
Nettoopskrivninger 01.01.2011	22.747	(812)	-	-	-	21.935
Årets op- og nedskrivninger	(756)	186	-	-	-	(570)
Nettoopskrivninger 31.12.2011	21.991	(626)	-	-	-	21.365
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2011	60.894	8.115	2.260	5.000	374	76.643

Tilknyttede og associerede virksomheder:	pct.	Nominel værdi	Egen-kapital
A/S Hotel Arctic, Ilulissat	100%	30.000	45.974
Grønlands Rejsebureau A/S	100%	1.500	16.568
Arctic Umiaq Line A/S	50%	2.000	376
Norlandair ehf., Akureyri	25%	7.649	27.387

Resultat af tilknyttede virksomheder sammen-sætter sig således:	**2011**	**2010**
Resultat før skat A/S Hotel Arctic, Ilulissat	333	1.580
Resultat før skat Grønlands Rejsebureau A/S	(1.666)	4.244
Eliminering af intern avance	299	299
Resultat af tilknyttede virksomheder før skat	(1.034)	6.123
Skat i datterselskaber	278	(2.260)
Resultat af tilknyttede virksomheder efter skat	(756)	3.863

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)

	Koncernen				
	Kapitalandele i associerede virksomheder	Tilgode-havende hos associerede virksomheder	Andre værdipapirer og kapital-andele	Andre tilgode-havender	I alt
10. Finansielle anlægsaktiver (fortsat)					
Kostpris 01.01.2011	2.550	10.803	15	11.803	25.171
Tilgang	7.741	-	-	13	7.754
Afgang	-	(2.358)	-	(11.196)	(13.554)
Kostpris 31.12.2011	10.291	8.445	15	620	19.371
Nettoopskrivninger 01.01.2011	674	-	16	-	690
Årets op- og nedskrivninger	674	-	-	-	674
Tilbageførte nettoopskrivninger	-	-	(11)	-	(11)
Nettoopskrivninger 31.12.2011	1.348	-	5	-	1.353
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2011	11.639	8.445	20	620	20.724

	Moderselskabet		Koncernen	
	2011	**2010**	**2011**	**2010**
11. Varebeholdninger				
Reservedelslager	37.748	39.698	37.748	39.698
Salgslager fly og reservedele	6.804	75.834	6.804	75.834
Øvrige lagerbeholdninger	314	328	3.003	2.790
	44.866	115.860	47.555	118.322

12. Aktiekapital

Aktiekapitalen på DKK 24 mio. består af 40 aktier á DKK 500.000, 384 aktier á DKK 10.000 og 160 aktier á DKK 1.000.

Aktierne er ikke opdelt i klasser med særlige rettigheder. Hver aktie på 1.000 dkk giver 1 stemme.

Der har ikke været ændringer i aktiekapitalen de seneste 5 år.

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**		**2011**	**2010**
13. Udskudt skat					
Hensættelse til udskudt skat hviler på følgende poster:					
Materielle anlægsaktiver	158.198	131.175		163.363	136.114
Finansielle anlægsaktiver	5.349	5.531		5.349	5.531
Omsætningsaktiver	(359)	(1.417)		(400)	(1.585)
Kortfristet gæld	(5.687)	126		(5.667)	151
Fremførbare skattemæssige underskud	-	-		(2.266)	(1.577)
Afsat udbytte	(7.698)	-		(7.698)	-
	149.803	135.415		152.681	138.634
Nettoværdien er indregnet således i balancen:					
Udskudte skatteaktiver	-	-		(2.442)	(1.995)
Udskudte skatteforpligtelser	149.803	135.415		155.123	140.629
	149.803	135.415		152.681	138.634
Årets bevægelse kan specificeres således:					
Udskudt skat 1. januar	135.415	125.959		138.634	129.805
Udskudt skat af årets resultat	23.928	9.456		23.602	8.828
Skatteværdi af afsat udbytte	(9.540)	-		(9.540)	-
Regulering udskudt skat vedrørende tidligere år	-	-		(15)	1
Udskudt skat 31. december	149.803	135.415		152.681	138.634

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)

Moderselskabet

	Forfald inden for 1 år	Forfald efter 1 år	Amortiseret gæld i alt	Nominel gæld i alt
14. Langfristede gældsforpligtigelser				
Prioritetsgæld	-	5.384	5.384	5.384
Leasingforpligtelser	41.096	124.680	165.776	165.776
Langfristede gældsforpligtelser 31.12.2011	41.096	130.064	171.160	171.160
Efter mere end 5 år forfalder:				
Prioritetsgæld		5.384		
Leasingforpligtigelser		-		
		5.384		

Koncernen

	Forfald inden for 1 år	Forfald efter 1 år	Amortiseret gæld i alt	Nominel gæld i alt
Prioritetsgæld	2.374	23.666	26.040	26.058
Leasingforpligtelser	41.096	124.680	165.776	165.776
Bankgæld	1.195	32.593	33.788	33.853
Langfristede gældsforpligtelser 31.12.2011	44.665	180.939	225.604	225.687
Efter mere end 5 år forfalder:				
Prioritetsgæld		14.420		
Leasingforpligtelser		-		
Bankgæld		27.200		
		41.620		

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**		**2011**	**2010**
15. Anden gæld					
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag m. m.	27.974	25.012		28.553	25.894
Feriepengeforpligtelser	34.184	32.323		37.043	34.968
Andre skyldige omkostninger	47.418	24.333		51.016	24.830
	109.576	81.668		116.612	85.692
16. Pantsætninger					
Prioritetsgæld er sikret ved pant i ejendomme.					
Til sikkerhed for bankgæld og prioritetsgæld er der deponeret ejerpantebreve i ejendomme for nom.	91.635	86.250		153.212	148.220
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte ejendomme	99.636	66.268		191.020	160.312
Til sikkerhed for bankgæld er deponeret ejerpantebrev i fly for nom.	15.000	15.000		15.000	15.000
Regnskabsmæssig værdi af pantsatte fly	4.745	3.849		4.745	3.849
Likvide beholdninger deponeret til fordel for Rejsegarantifonden og leverandørkreditter i øvrigt	2.248	1.748		3.758	3.259

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)	Moderselskabet			Koncernen	
	2011	**2010**		**2011**	**2010**
17. Leasingforpligtigelser					
For årene 2012 - 2016 er der indgået operationelle leasingaftaler vedrørende fly	22.478	100.381		22.478	100.381
Heraf forfald indenfor 1 år	7.484	48.121		7.484	48.121
Forfald efter 5 år	-	-		-	-

Der er herudover indgået kontrakt om finansiel leasing af OY-GRN, der i årsrapporten er behandlet som henholdsvis materielt anlægsaktiv og leasingforpligtelser. Til sikkerhed for leasingforpligtelsen 165.776 t.kr. er der stillet pant i OY-GRN, der pr. 31. december 2011 er bogført til 245.747 t.kr.
Leasingkontrakten kan opsiges med 2 års varsel, og ophører 7. oktober 2016, hvor restgælden vil udgøre 17.237 t.kr.

18. Kontraktlige forpligtelser					
Der er indgået kontrakt om levering af fly i perioden frem til 2014	322.413	30.873		322.413	30.873

Der er herudover aktiveret forudbetalinger for 35.906 t.kr. under andre tilgodehavender.

19. Ændring i driftskapital					
Ændring i varebeholdninger	71.334	1.751		71.107	1.994
Ændring i tilgodehavender	11.694	(36.489)		14.002	(41.785)
Ændring i leverandørgæld mv.	9.611	24.710		13.728	21.356
Ændring i driftskapital i alt	92.639	(10.028)		98.837	(18.435)
20. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor					
Honorar til moderselskabets generalforsamlingsvalgte revisor for regnskabsåret:					
Lovpligtig revision	925	950		1.210	1.282
Regulering til tidligere år	130	183		130	206
Andre ydelser	1.135	505		1.464	997
	2.190	1.638		2.804	2.485

Noter til årsrapport

(i 1.000 DKK)

21. Nærtstående parter

Nærtstående parter med bestemmende indflydelse på Air Greenland koncernen:
- Ingen

Øvrige nærtstående parter, som Air Greenland koncernen har haft transaktioner med i 2011:
- Grønlands Selvstyre, aktionær
- SAS, Kastrup, aktionær
- Bestyrelse og direktion

Transaktioner mellem øvrige nærtstående parter og Air Greenland koncernen i 2011:
- Grønlands Selvstyre: Servicekontrakter (jfr. ledelsesberetningen), patienttransport for Sundhedsvæsenet, salg af billetter, afregning af trafikafgifter samt drift af heliporte/lufthavne med Mittarfeqarfiit m.v.
- SAS: Afregning af billetter, handling og vedligehold i Kastrup af Airbus 330-200 m.v.
- Koncerninterne transaktioner.
- Der er et incitamentsprogram med direktionen, som er resultatafhængigt.

Air Greenland har haft følgende transaktioner med nærtstående parter i 2011:

	Salgsværdi	Købsværdi	Tilgode hos	Gæld til
Grønlands Selvstyre	205.630	218.758	2.989	17.645
SAS	1.974	19.150	252	4.905
Katuaq, hvor et bestyrelsesmedlem er direktør	1.215	554	14	-

22. Aktionærforhold

Følgende aktionærer ejer mere end 5% af selskabets aktiekapital:
- Grønlands Selvstyre (37,5%)
- Scandinavian Airlines System A/S, 2700 Kastrup (37,5%)
- Den Danske Stat (25%)

air greenland

Oversigt over bestyrelsesmedlemmer og –kompetencer

Der er i efteråret 2011 gennemført bestyrelsesevaluering i henhold til retningslinjer udstukket af Bestyrelsessekretariatet.

Jens Wittrup Willumsen (f. 1960)
Siddet som formand for bestyrelsen (udpeget af Grønlands Selvstyre) siden 2011

Uddannelsesmæssig baggrund: Cand.merc. i økonomi

Karriere: Har frem til udgangen af 2006 haft en række ledende stillinger indenfor salg og marketing, primært i SAS, hvor han har varetaget flere stillinger inden for det kommercielle område – senest som Deputy CEO and Senior Vice President Commercial Scandinavian Airlines Denmark A/S.
Især de seneste 10 år har Jens også haft et stort engagement i en række bestyrelser – både som medlem og formand.
Siden slutningen af 2006 har han valgt at koncentrere sine aktiviteter om investering i en række selskaber samt varetagelse af en række bestyrelsesposter.

Kompetencer: Strategi og ledelse, salg og marketing, økonomi, organisation og udvikling, kommunikation, brancheerfaring indenfor luftfart

Bestyrelsesposter: Ud over sit hverv i Air Greenland og Atlantic Airways sidder Jens i en række bestyrelser i små og mellemstore virksomheder (Mediehuset Ingeniøren, SKAKO A/S (OMX), Visit Denmark, m.fl.)

Julia Pars (f. 1968):
Siddet i bestyrelsen (udpeget af Grønlands Selvstyre) siden 2007 (frem til 2011 som bestyrelsesformand)

Uddannelsesmæssig baggrund: Uddannet akademiøkonom i turisme og har en MBA fra Henley Business School.

Karriere: Har varetaget adskillige stillinger i Greenland Tourism A/S, senest som informationschef (2002-2006). Efter tre år som Informationschef i Grønlands Turist- og Erhvervsråd tiltrådte Julia stillingen som direktør i Katuaq – Grønlands Kulturhus i 2007.

Kompetencer: Ledelse, projektledelse, kommunikation, PR, økonomistyring, sponsor- og event marketing, HR og team coaching.

Bestyrelsesposter: Fungerer som observatør for Grønlands Selvstyre i Nordens Hus' bestyrelse (Thorshavn) og er repræsentantskabsmedlem for den Nordatlantiske Brygge i København og er bestyrelsesmedlem i Det Kongelige Grønlandsfond.

Mads Kofod (f. 1951):
Siddet i bestyrelsen (udpeget af den danske stat) siden 2001

Uddannelsesmæssig baggrund: Uddannet skibsfører og maskinmester og har en B.Sc. Nav. fra Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

Karriere: I løbet af 90'erne varetog han en række forskellige senior ledelsesposter i brede dele af DSB (stykgodsdirektør, adm. direktør i datterselskab, International direktør samt planlægningschef). Fra 2000 til 2010 bestred han stillingen som administrerende direktør for Færgen A/S, en sammenlægning af BornholmsTrafikken A/S, Nordic Ferry Services A/S samt Sydfynske A/S. Siden 2011 har han være direktør for Campus Bornholm (CB).

Kompetencer: Strategi, rationalisering/effektivisering, ledelse

Bestyrelsesposter: Sidder i en række bestyrelser (ikke mindst for kulturvirksomheder) på Bornholm.

Lars Tybjerg (f. 1939):
Siddet i bestyrelsen (udpeget af den danske stat) siden 1993, på hvilket tidspunkt han som afdelingschef havde ansvar for bl.a. relationerne til Grønland.

Uddannelsesmæssig baggrund: Cand.polit.

Karriere: Har arbejdet i 35 år i Finans-, Statssamt Økonomi- og Erhvervsministerierne med ikke mindst politikformulering inden for samfundsøkonomi, offentlige budgetter og statens låntagning - med afstikkere til ambassaden i Washington, D.C., som executive director i Østbanken i London og direktør i Hypotekbanken og Fiskeribanken. Fra 2008 direktør i Investeringsforeningen Etik Invest.

Kompetencer: Økonomi, budget, finans (herunder bankvæsen og kredit).

Bestyrelsesposter: Har i en årrække siddet (og sidder stadig) i bestyrelsen for Lønmodtagernes Dyrtidsfond og har endvidere haft bestyrelsesposter i Fiskeribanken og Hypotekbanken.

Lars Lindgren (f. 1950):
Siddet i bestyrelsen (udpeget af SAS) siden 2009

Uddannelsesmæssig baggrund: MBA i Business Administration fra Gothenburg School of Economics

Karriere: Har haft en lang karriere indenfor SAS (såvel i Sverige som i udlandet, senest (2003-2007) som Vice President and CEO of SAS International. Fra 2007-2009 bestred han stillingen som Executive Chairman and President of Spanair.

Kompetencer: Ledelse (herunder international), administration, organisation, luftfart

Bestyrelsesposter: Har varetaget en lang række bestyrelsesposter indenfor luftfart, bl.a. Air Baltic, Spanair og SAS Cargo.

Benny Zakrisson (f. 1959):
Siddet i bestyrelsen (udpeget af SAS) siden 2010

Uddannelsesmæssig baggrund: Cand. Jur. fra Stockholm Universitet

Karriere: Har siden 1990 haft en række ledelses- og topledelsesposter i SAS, herunder Senior Vice President Corporate Advisory SAS Group (2003-2007) og Vice President Corporate Advisory/Finance SAS Group (1993-2003). Bestrider i dag stillingen som koncerndirektør for SAS Group med ansvar for infrastruktur og M&A.

Kompetencer: Ledelse, økonomi, organisation og udvikling, luftfart

Bestyrelsesposter: iCell AB (publ), Scandic Hotels AB, ITELL (publ)

Niels C. Frederiksen (f. 1970):
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem siden 2009

Uddannelsesmæssig baggrund: Er uddannet som AFIS-operatør og Dispatcher

Karriere: Har været ansat i Air Greenland siden 1999 både i Operations (senest som afdelingsleder i 4 år) og i Charter. Er p.t. på 5. år ansat som afdelingsleder i Charter.

Kompetencer: Operations, salg, administration, luftfart

Claus Motzfeldt (f. 1969):
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem siden 2005

Uddannelsesmæssig baggrund: Blev færdiguddannet som flymekaniker i 1993.

Karriere: Tilbragte sin lærlingetid i Air Greenland og blev siden fastansat som flymekaniker. I 1995 blev han udnævnt til Inspector og siden 1996 har han fungeret som Lead Mechanic.

Kompetencer: Operations, produktion, drift, luftfart

Tillids- og bestyrelsesposter: Har været engageret i fagforeningspolitik som næstformand for Flyteknikerne I Air Greenland (1996-2008) og bestyrelsesmedlem i Dansk Metal Afd. 16 (2007-2009)

Elisabeth Fisker (f. 1962):
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem siden 2009

Uddannelsesmæssig baggrund: Blev uddannet som AFIS-operatør i Kastrup i 1984

Karriere: Med en kort afstikker til Grønlands Rejsebureau i Ilulissat, har Elisabeth været ansat i Air Greenland siden 1986, først som trafikassistent, siden som Jourhavende stationsleder og endelig som stationsleder – en stilling hun fortsat bestrider i dag.

Kompetencer: Ledelse, trafik, drift, administration, luftfart

CSR indikatorer

	Air Greenland Moderselskab	2011	2010
1	**Adgang til transport**		
	a Udvikling i passagertal – flytransport (Solgte sæde km)	442.452	450.883 Fald i %: 1,87
	b Klager	391 henvendelser	293 henvendelser *)
2	**Kompetenceudvikling**		
	Kompetenceudvikling er selskabets fokus på udvikling af medarbejdere og uddannelsen af unge mennesker inden for selskabets funktionsområder:		
	a) Oplevet faglig og personlig udvikling (indikator er målt som en del af medarbejdertilfredshedsundersøgelsen)	**65**	**64**
	b) Udgifter til kurser / Antal medarbejdere	**574 medarbejdere** **7.508 t. DKK** Heraf: Lovpligtige kurser: **2.656 t DKK** Ikke-lovpligtige kurser: **4.853 t DKK**	**571 medarbejdere** **7.182 t. DKK** Heraf: Lovpligtige kurser: **2.217 t DKK** Ikke-lovpligtige kurser: **4.965 t DKK**
	c) Andel af intern rekruttering til lederstillinger Som interne anses medarbejdere, der som minimum har haft 3 måneders forud ansættelse i koncernen, inden udnævnelse til en lederstilling	**80 %** 12 ud af 15 lederstillinger er besat med medarbejdere rekrutteret internt i selskabet	**100 %** 8 ud af 8 lederstillinger er besat med med medarbejdere rekrutteret internt i selskabet
	d) Medarbejderfastholdelse / medarbejderomsætning	**10,8%** Antal fratrådte medarbejdere 59 (ud af 574 medarbejdere)	**16,8 %** Antal fratrådte medarbejdere 71 (ud af 571 medarbejdere)
	f) Antal elever / lærlinge	**27**	**29**

**) Tal korrigeret i forhold til 2010 rapporten*

CSR indikatorer

	Air Greenland Moderselskab	2011	2010
3	**Involvering i lokalsamfundet**		
	a) Bidrag - sponsorater og donationer	Charter sponsortilskud: **124t. DKK** Faste sponsorater: **2.317 t. DKK** Ad hoc sponsorater: **351 t. DKK**	Charter sponsortilskud: **1.244 t. DKK** Faste sponsorater: **2.651 t. DKK** Ad hoc sponsorater: **232 t. DKK**
4	**Klima/ miljø**		
	Selskabets CO_2 fodaftryk indeholder CO_2 emissioner fra fly, biler og ground equipment, samt bygninger.		
	a) CO_2 fodaftryk	**80.143 ton CO_2 emissioner, heraf:** **Brændstof fly 77.531 ton** **Biler og groundequipment 342 ton** **Bygninger 2.270 ton**	**80.006 ton CO_2 emissioner *), heraf:** **Brændstof fly 77.302 ton** **Biler og groundequipment 379 ton** **Bygninger 2.326 ton**
5	**Arbejdstager- og menneskerettigheder**		
	a) Andel af arbejdskraft med lokal forankring baseret på definitionen af begrebet hjemmehørende i henhold til Landstingslov nr. 27 af 30. oktober 1992 om reguleringen af arbejdskraft-tilgangen i Grønland.	**89,6%**	**90,7 %**
	b) Andel af kvinder i den udvidede ledergruppe (ledergruppen er defineret som afdelingsleder, afdelingschef, fagdirektør og direktør)	**24,1%**	**20,4 %**
6	**Arbejdsmiljø og sikkerhed**		
	a) Sygefravær	**N/A**	**N/A**
	b) Antal arbejdsulykker / næsten-ulykker – statistik på antal indberetninger til Arbejdstilsynet	**4 indberetninger**	**5 indberetninger**
	c) Oplevet arbejdsmiljø (indikator målt i medarbejdertilfredshedsundersøgelse)	**66**	**66**

**) Tal korrigeret i forhold til 2010 rapporten*

air greenland

Design og tryk: Sylvester Hvid & Co · Redaktion: Pia C. Bang · Fotos: Thomas B. Eltorp, Jesper Lynge-Krog, Jørgen Chemnitz