

Flytogets årsrapport 2002

Nøkkeltall

RESULTAT (MNOK)	2002	2001
Driftsinntekter	472	459
Driftskostnader	-386	-372
Driftsresultat før av- og nedskrivninger	86	87
Av- og nedskrivninger	128	142
Driftsresultat	-42	-55
Netto finanskostnader	-62	-67
Ekstraordinære kostnader	0	0
Årets resultat	-104	-122
BALANSE (MNOK)		
Anleggsmidler	1333	1415
Kontanter	81	206
Fordringer	26	42
Sum eiendeler	1441	1663
Egenkapital	429	501
Langsiktig gjeld	950	1040
Kortsiktig gjeld	62	122
Sum egenkapital og gjeld	1441	1663
KONTANTSTRØM (MNOK)		
Fra drift	-19	149
Fra investeringer	-16	-20
Fra finansiering	-90	-79
Netto kontantstrøm	-125	50
TRAFIKKTALL		
Totalt antall reisende	3 956 602	4 085 462
Gjennomsnittlig markedsandel	34,8	34,6 %
Punktlighet til OSL (innenfor 3 min. forsinkelse)	96 %	94 %
Regularitet (i forhold til planlagte avganger)	99,4 %	99,2 %
Antall ansatte	273	260



Innhold

Administrerende direktør Thomas Havnegjerde.....	5
Styrets beretning	8
Årsregnskap	12
Regnskapsprinsipper	12
Resultatregnskap	13
Balanse	14
Kontanstrømoppstilling	16
Noter	17
Revisjonsberetning	23
Kunderegnskap.....	25
Trafikksikkerhetsregnskap.....	26
Miljøregnskap	28
Medarbeiderregnskap	30
Statement of the Board	32





Administrerende direktør Thomas Havnegjerde Fristilling og konkurranse

I tråd med Stortingets vedtak for to år siden ble Flytogets eierskap vurdert høsten 2002. Og 9. desember, en merkedag for norsk togtransport, besluttet Stortinget at Flytoget AS skulle etableres som et eget statsaksjeselskap direkte underlagt Samferdselsdepartementet fra 1. januar 2003.

Forut for stortingsbeslutningen gikk Regjeringen ved samferdselsministeren i juni 2002 ut med en pressemelding hvor det ble sagt at "Regjeringen ønsker å gjøre Flytoget til et eget selskap uavhengig av NSB og dermed bidra til at det ettervert kan bli reell konkurranse innen jernbanetransport i Norge".

Styret og administrasjonen i Flytoget er glade for eierskiftet.

Det innebærer nok ikke de store forskjellene i dag, men over tid kan Flytoget som selvstendig selskap rendyrke sin egenart og sine sterke sider. Vi i Flytoget synes det er grunn til å berømme våre samferdselspolitikere. De har vært fremsynte og hele tiden gitt Flytoget en særlig selvstendighet og frihet innen NSB-konsernet. Den selvstendigheten har vi i drøyt fire år brukt til å skape en egen merkevare, en egen servicekultur og et konsekvent markedsfokus.

Muligheten til å utvikle et selvstendig selskap med egen identitet har vært avgjørende for Flytogets suksess. Det er derfor en naturlig utvikling at vi nå er blitt et fullt ut selvstendig selskap.

Myndighetene vil i årene som kommer åpne for konkurranse om jernbanesporet i Norge. For Flytoget AS er det viktigste å drive et så godt flytog som mulig. Vi står for nytenkning om togdrift, og den erfaringen gjør oss til en viktig spydspiss for å vitalisere togtilbudet i Norge.

Et godt resultat tross svikt i flytrafikken

På tross av at markedet fortsatte å falle i 2002, leverte Flytoget et resultat som ble 18 mil-

lioner kroner bedre enn året før og 24,7 millioner kroner bedre enn budsjettet. Flytoget transporterte 3,2 prosent færre passasjerer enn året før, mens totalmarkedet over Oslo Lufthavn (eksklusive transfer) gikk tilbake med 3,5 prosent. Markedsandelen til Flytoget steg noe, (0,1 prosentpoeng) i et marked som opplevde negativ utvikling for tredje året på rad.

En markedsandel på 34,8 prosent og en kundetilfredshetsindeks på 92,9 (kilde: Research International) er de høyeste i Flytogets historie. Punktligheten bedret seg også ytterligere, og for hele året var 96 prosent av flytogene som ankom Oslo Lufthavn i rute (mindre enn 3 minutters avvik fra tidtabellen). Regulariteten endte på 99,4 prosent, og det var også en bedring fra året før.

Dette er tall å glede seg over, selv om nedgangen i markedet flere år på rad er alvorlig. Flybransjen har siden begynnelsen av 2001 vært gjennom store problemer, og fremdeles er situasjonen den, nasjonalt så vel som internasjonalt, at næringslivet sliter, at verdensbildet er urolig, og at oppgangen lar vente på seg.

Stram kostnadsstyring

Da Flytogets åpningsbalanse ble etablert av Stortinget i juni 2000, var målet at Flytoget skulle gå med overskudd i løpet av 2007. Selskapet ble tilført en egenkapital på 670 millioner kroner for å dekke et forventet underskudd de første driftsårene. Akkumulert per 2002 er selskapets egenkapitalutvikling i tråd med Stortingets forutsetninger.

Driftsinntektene for 2002 ble 472,3 millioner kroner, og det er 7,8 millioner kroner lavere



enn Stortingets forutsetninger. Selskapet kompensere dette gjennom stram kostnadsstyring. Resultat før skatt ble minus 104 millioner kroner, med en positiv kontantstrøm fra driften på 24 millioner kroner. Selskapets likviditet er god.

I budsjettet for 2003 er det lagt stor vekt på å drive selskapet så kostnadseffektivt som mulig. Da Flytogets åpningsbalanse ble etablert, forutsatte man en vekst på 4 prosent i totalmarkedet hvert år. I etterkant har utviklingen så langt være minus 1,5 prosent i 2000, minus 3,3 prosent i 2001 og minus 3,5 prosent i 2002. Ut fra de opprinnelige vekstanslagene skulle Flytoget hatt nesten 20 prosent flere reisende i 2002 enn selskapet reelt hadde.

Til tross for et sterkt kostnadsfokus og reduserte kostnader er det viktig å understreke at vi aldri vil tillate at sikkerheten for passasjerene våre eller de ansatte i Flytoget forringes som følge av økonomiske tiltak. Selskapet er underlagt strenge lover og forskrifter om sikkerhet. I tillegg har vi innført flere selv pålagte sikkerhetskrav. Sikkerhet har alltid første prioritet i Flytoget på alle nivåer i organisasjonen.

Flytoget – den proffeste delen av flyreisen

I Flytoget handler det først og fremst om å videreutvikle merkevaren Flytoget. Merkevaren Flytoget omfatter helheten og handler om hvor selskapet skal, hvordan vi skal komme dit, og hva vi konkret skal leve opp til overfor kundene våre. Kompetente medarbeidere, punktlighet, design, god

informasjon, reklame og rene flytog og plattformer – kort sagt servicekvalitet i alle ledd.

Den viktigste ressursen i merkevaren er medarbeiderne i Flytoget. For at vi skal lykkes, må alle ha et felles verdigrunnlag og ta sin del av ansvaret for at vi skal nå visjonen: Flytoget – den proffeste delen av flyreisen. Medarbeiderne må trives for å kunne yte best mulig overfor passasjerene, og Flytoget må være en attraktiv arbeidsplass.

Flytoget er et sterkt markedsorientert og kommersielt selskap og skal fremstå som det raskeste og mest effektive transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. Det er selskapets mål å styrke posisjonen blant forretningsreisende ytterligere, samtidig som ferie- og fritidsreisende er en viktig målgruppe for å utnytte potensialet for økt trafikk.

En stadig markedstilpasning og utvikling av eksisterende produkter er nøkkelen til å kunne beholde kundene våre og få nye. Den viktigste satsingen i 2003 vil være innføring av billettløse reiser. Systemet er enestående i sitt slag, og Flytoget vil med dette igjen være banebrytende i bransjen. Dermed vil dagens samarbeid med SAS og Braathens om billettløse reiser utvides til også å omfatte de store internasjonale kredittkortselskapene.

I et markedsmessig perspektiv er de viktigste suksessfaktorene for Flytoget at det er punktlig, frekvent, enkelt og tilgjengelig og yter en service som overgår kundens forventninger.

Nye utfordringer

2003 blir virkelig et nytt år for Flytoget. Vi har fått nye eiere, og en ny tid begynner. Nå som selvstendigheten er en selvfølge, gjelder det at selskapet opparbeider seg økonomisk handlefrihet. Dette skal selskapet oppnå gjennom fortsatt fokus på å være det raskeste og mest effektive transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. Myndighetene har signalisert at de i årene fremover vil åpne for konkurranse om sporet i Norge. For Flytoget er det derfor viktig å være rustet til konkurransen som kommer.

Når disse ordene skrives, er de nærmeste fremtidsutsiktene svært usikre. Sånn sett har Flytoget fått en ufordrende start på sin nye tilværelse som selvstendig togselskap. Flytoget er avhengig av at flytrafikken tar seg opp igjen etter tre år med negativ utvikling, men slik situasjonsbildet er for øyeblikket, er det ting som tyder på at oppgangen lar vente på seg.

Jeg vil svært gjerne få takke alle samarbeidspartnere for gode resultater i året som har gått, alle ansatte for flott innsats og sist, men ikke minst, hver og en passasjer for at dere valgte Flytoget som en del av flyreisen!



Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Havnegjerde". The signature is written in a cursive style.

Thomas Havnegjerde
Administrerende direktør



2002

Årsberetning

Flytoget var også i 2002 det mest foretrukne transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn, med en markedsandel på 34,8 prosent. Markedsandelen har vært stabilt høy siden starten i 1998, og fra 2001 til 2002 steg den med 0,1 prosentpoeng. Antall passasjerer var 3 957 000.

Kunder og trafikk

Markedsundersøkelser gjennomført av Research International måler kundetilfredsheten blant 800 – 1000 av Flytogets passasjerer annenhver måned. Samlet for 2002 var 92,9 prosent av Flytogets passasjerer svært fornøyd eller fornøyd med tilbudet. Sammenlignet med luftfarten og transport- og servicenæringen for øvrig er dette meget høyt.

Flytoget har etablert seg som en sterk merkevare. En landsomfattende undersøkelse som ble gjennomført i 2002, viste at 70 prosent oppfatter Flytoget som det raskeste og mest effektive transportmidlet til og fra Oslo Lufthavn. Merkevaren er kjernen i Flytogets suksess og omfatter alle ledd i verdikjeden. Det viktigste elementet er den servicekvaliteten hver enkelt medarbeider til enhver tid kan levere. Serviceproduktet Flytoget skal utvikles i takt med markedets krav. En konsekvens blir et enda sterkere samarbeid med flyselskapene og Oslo Lufthavn.

Økonomi

2002 var nok et vanskelig år for luftfarten og bar preg av konsolidering og reduksjon av overkapasitet. Dette fikk negative konsekvenser for Flytogets inntekter og passasjerantall. Det reduserte kundegrunnlaget ble kompensert med en stram kostnadsstyring, slik at driftsresultatet for året ble bedre enn budsjettet.

Driftsinntektene i 2002 ble 472 millioner kroner. Driftsresultatet ble minus 42 millioner kroner, mens ordinært resultat før skatt ble

minus 104 millioner kroner. Det er 18 millioner kroner bedre enn for 2001.

Kapitalforhold, balanse og finansiering

Ved utgangen av 2002 hadde Flytoget en samlet balanse på 1 441 millioner kroner, mot 1 663 millioner kroner ved utgangen av 2001. Selskapets likviditet har vært god gjennom hele året.

Årets resultat

Fra annen egenkapital - 72 529 tusen kroner.
Sum dekket - 72 529 tusen kroner.

Styret bekrefter at forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for årsregnskapet.

Finansiering

Som følge av at Flytoget AS fra 1. januar 2003 er direkte eid av Samferdselsdepartementet, er selskapets lån refinansiert. 23. desember 2002 inngikk selskapet en låneavtale med en bank om refinansiering av 950 millioner kroner. Lånet består av to transjer: en revolverende trekkfasilitet på 700 millioner kroner og en mellomfinansiering for egenkapital på 250 millioner kroner. Lånet er i sin helhet innbetalt til Flytoget per 2. januar 2003. Mellomfinansieringen for egenkapitalen forutsetter at selskapet innen 2. januar 2004 får tilført egenkapital fra eieren. Långiveren har førsteprioritets pant i selskapets togmateriell.

Verdifastsettelse av sporrioritet

Det er i regnskapet balanseført en immateriell eiendel på 371 millioner kroner. Beløpet er en beregnet verdifastsettelse av den prioriteten som Flytoget har på strekningen Etterstad - Gardermoen. Forutsetningene som ble lagt til



grunn for den immaterielle eiendelen er ikke endret etter Stortingets behandling av selskapets åpningsbalanse i 2000. Dersom Flytoget av en eller annen grunn skulle miste denne prioriteringsretten, vil det etter Samferdselsdepartementets vurdering være naturlig at selskapet får tilført kapital tilsvarende den bokførte verdien av denne retten. Styret er av den oppfatning at verdifastsettelsen gir et forsvarlig bilde av prioriteten.

Forandring i styret og ledelsen

Thomas Havnegjerde tiltrådte 1. juli 2002 i stillingen som administrerende direktør etter Berit Kjøll.

I forbindelse med endret eierskap ble det i ekstraordinær generalforsamling 22. januar 2003 konstituert nytt styre: Endre Skjørestad (leder), Erik Braathen (nestleder), Ingvild Myhre, Toril Ressem og Mari Skjærstad. I tillegg ble disse representantene for de ansatte valgt inn 13. mai 2002: Steinar Vold, Mark Johnston og Kelly Källström (annen periode).

Infrastruktur

Jernbaneverkets utbygging av dobbeltspor mellom Skøyen og Asker medførte at Flytoget innførte et redusert tilbud til og fra Asker stasjon fra og med 15. desember 2002. Bakgrunnen for reduksjonen av Flytogets regulære avganger er krav fra Jernbaneverket om redusert kapasitet i byggeperioden, som skal strekke seg til høsten 2005. Dette rammer hver tredje flytogpassasjer til og fra Asker, som i stedet blir tilbudt buss mellom Asker og Sandvika på visse tider av driftsdøgnet.

Jernbaneverkets utbygging av dobbeltspor mellom Skøyen og Asker startet i 2001 og vil bli sluttført i 2011. Utbyggingen vil i perioder føre til redusert sporkapasitet, noe som kan få konsekvenser for Flytogets kjøremønster og punktlighet. Flytoget må møte disse utfordringene ved å planlegge tiltak for å redusere ulemper for passasjerene.

Trafikksikkerhet

Flytogets overordnede sikkerhetspolitikk er basert på 0-skade-filosofien og innebærer at Flytoget skal "unngå ulykker med tap av liv eller skade på helse for våre passasjerer, tredjepersoner og egne ansatte".

Flytoget var ikke involvert i noen store ulykker eller uhell i 2002. Det var ingen ulykker eller uhell med passasjerer, men en førstehjelpsskade ble registrert. En tredjeperson var utsatt for en ulykke i 2002, og det ble registrert ni uhell og tre førstehjelpsskader blant våre ansatte. Uhellene var i hovedsak relatert til hendelser i forbindelse med av- og påstigning.

Flytogets sikkerhetsfilosofi bygger på prinsippet om at alle ulykker og uhell har en årsak og kan forhindres gjennom et systematisk sikkerhetsarbeid, herunder holdningsskapende arbeid. Konkrete sikkerhetstiltak og holdningsskapende arbeid skal ytterligere redusere risiko, antall uønskede hendelser, ulykker og uhell. Revisjoner dokumenterer gode resultater av kontinuerlig fokus på sikkerhetsarbeidet, både i forhold til de lover og regler Flytoget er underlagt, og målt mot Flytogets strenge selvpålagte krav.

Togleveranse og sikkerhet på Flytoget

Selskapet har funnet en løsning for de tekniske problemene Flytoget har hatt med akslinger, som innebærer at hjul, bremses og boggirammer skiftes ut. Det er gjennomført et meget hyppig og krevende inspeksjonsprogram. Flytoget vil etter utskiftingene gjenoppta sin topphastighet på 210 km/t 15. juni 2003.

Medarbeidere

Gjennom hele året har organisasjonen jobbet systematisk for å få ned sykefraværet. Dette har gitt resultater, og siste halvår har sykefraværet vist en svak nedgang. Arbeidet med å redusere sykefraværet vil fortsette i 2003. Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har hatt en positiv utvikling i sitt arbeid.

Det ble også i år gjennomført en medarbeiderundersøkelse for Flytoget AS. Undersøkelsen, som omfattet alle de 273 fast ansatte, oppnådde en svarprosent på 94 og en tilfredshetsindeks på 59. I følge Research International, som gjennomførte undersøkelsen, er svarprosenten meget høy.

Ytre miljø

Flytogets miljøpolitikk er å være den tilbringertjenesten til og fra Oslo Lufthavn som gir størst total miljøgevinst, og som til enhver tid tilfredsstiller kundenes behov for minst mulig miljøbelastning.

Flytoget forringer ikke det ytre miljøet, og høy markedsandel sikrer de samfunnsmessige kravene som er satt for selskapet. Samfunnsmessig bidrar Flytoget til å redusere miljø-



belastningen. Flytogets energiforbruk var i 2002 0,18 kWh per passasjerkilometer, et forbruk som har vært konstant siden 2000. Det ble i 2002 ikke registrert forurensende utslipp til luft, vann eller grunn som følge av selskapets virksomhet.

Forandring i eier- og organisasjonsstruktur

Ved behandlingen av St. prp. nr. 52 (1999–2000), som i hovedsak omfattet fastsettelse av Flytogets åpningsbalanse, besluttet Stortinget at Flytogets fremtidige eierstruktur skulle tas opp til ny behandling etter to års drift.

Selskapets styre behandlet Flytogets fremtidige eierskap våren 2002. Styret var opptatt av at Flytoget måtte beholde sin selvstendige stilling for å kunne opprettholde sin posisjon og merkevere.

Høsten 2002 varslet statsråden i forslaget til statsbudsjett at Regjeringen ville fremme forslag om å skille Flytoget AS ut fra NSB-konsernet og legge selskapet direkte under Samferdselsdepartementet.

I St.prp. nr. 1 tillegg nr. 2 (2002-2003) skriver Regjeringen blant annet følgende:

"Regjeringens primære mål er å sikre Flytogets sterke posisjon som transportør til og fra Gardermoen – ikke minst ut fra samfunnsøkonomiske, herunder miljømessige, forhold. For å sikre selskapets økonomiske stilling er det, uavhengig av hvem som forvalter eierskapet, viktig at merkevaren Flytoget sikres, videreføres og ytterligere utvikles til et høykvalitetsprodukt

for flypassasjerene til og fra Gardermoen. Selskapet må fortsatt ha som mål å kunne drive kommersielt og raskest mulig drive med overskudd."

Videre heter det:

"Med Flytoget som eget selskap utenfor NSB-konsernet vil selskapet på sikt kunne bygges opp til å konkurrere med NSB om de transportopdragene som settes ut på anbud."

Følgende forslag ble fremmet og vedtatt:

"Regjeringen mener at et selvstendig flytogetselskap uavhengig av NSB-konsernet best sikrer konkurransehensynene og foreslår at Flytoget AS skilles ut fra NSB-konsernet, og at det statlige eierskapet legges direkte under Samferdselsdepartementet."

Regjeringens viktigste argument for forslaget er at med Flytoget AS som eget selskap, blir det lagt bedre til rette for reell konkurranse innen persontransport med jernbane i fremtiden. Samtidig legger Regjeringen vekt på at Flytoget fortsatt skal være et virkemiddel for å opprettholde den høye kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn.

Flytogets fremtidige eierstruktur ble behandlet og endelig vedtatt i Stortinget 9. desember 2002. Beslutningen innebærer at Flytoget AS fra og med 1. januar 2003 blir et eget statsaksjeselskap direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

Fremtidsutsikter

Det er fremdeles betydelig usikkerhet om utviklingen i markedet. Næringslivet har store

utfordringer, og det er ingen grunn til å tro på en snarlig bedring av markedet for forretningsreiser med fly. Privatreisemarkedet er det markedet hvor veksten er størst. Flytoget arbeider med å utnytte potensialet og vil sette ytterligere fokus på dette i fremtiden. Det arbeides kontinuerlig med å etablere et permanent lavere kostnadsnivå i Flytoget, samtidig som det gjennomføres tiltak for å styrke inntektssiden. De målene Flytoget har satt seg, er ambisiøse og betinger hyppige og punktlig avganger og høy kundetilfredshet. Styret er bekymret for at utbyggingen av dobbeltspor mellom Skøyen og Asker vil få negative konsekvenser for Flytogets punktlighet og frekvens.

Med Stortingets beslutning om å skille Flytoget ut av NSB-konsernet, har selskapet sikret seg den selvstendigheten som trengs for å ivareta det høykvalitetsproduktet Flytoget er. Flytoget skal bruke sin selvstendighet til å sikre seg handlefrihet, noe som betyr fortsatt stø kurs mot lønnsom drift. I forbindelse med refinansieringen av selskapets lån er det stilt betingelser fra banken om tilførsel av økt egenkapital fra eieren i løpet av 2003.

Takk!

Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Flytoget for en meget solid innsats i 2002. Uten denne innsatsen ville en kundetilfredshet på nesten 93 prosent vært umulig.

14. februar 2003



Endre Skjørestad
Styrets leder



Erik G. Braathen
Styrets nestleder



Mari Skjærstad



Ingvild Myhre



Toril Ressem



Kelly Källström



Steinar Vold



Mark Johnston

Oslo Sentralstasjon Flytogterminalen



Regnskapsprinsipper

Innledning

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noter og opplysninger

Årsregnskapet, som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjeloven, regnskapsloven og gjeldende god regnskapskikk i Norge per 31. desember 2002. Den nødvendige spesifiseringen er gjort i notene. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på de grunnleggende prinsippene om historisk kostnad, sammenlignbarhet, fortsatt drift, kongruens og forsiktighet. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntektene resultatføres når de er opptjent, og kostnadene sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene utdypes nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunktet for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapskikk at ledelsen beregner et best mulig estimat for bruk i resultatregnskapet og balansen. Det kan forekomme avvik mellom estimerte og faktiske tall.

Verdsettelsesprinsipp

Driftsinntekter

Inntektene resultatføres når de er opptjent. Selskapets driftsinntekter er basert på billettinntekter og reklameinntekter. Periodiseringen av billettinntektene er basert på realisasjon frem til årsskiftet.

Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

Utgiftene sammenstilles med og kostnadsføres samtidig med de inntektene som utgiftene kan henføres til.

Skattekostnad

Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den delen av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling i senere perioder.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke er knyttet til varekretsløpet, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld dersom de forfaller innen ett år etter tidspunktet for regnskapsavslutningen. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

Varige driftsmidler, avskrivninger og nedskrivninger

Varige driftsmidler føres i balansen til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Ordinære avskrivninger er beregnet lineært over driftsmidlenes økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. Avskrivningene er klassifisert som ordinære driftskostnader. Anlegg under utførelse består av ikke-avregnende prosjekter.

Kundefordringer og andre fordringer

Kundefordringer eller andre fordringer er i balansen oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

Vedlikehold

Vedlikehold og reparasjoner av eget rullende materiell kostnadsføres fortløpende. Det foretas ingen avsetning til dekning av kostnader i forbindelse med fremtidig vedlikehold av eget rullende materiell.



Resultatregnskap

01.01 - 31.12
(alle tall i 1.000)

	Note	2002	2001
Billettinntekter	1	467 764	450 760
Annen driftsinntekt	1	4 530	8 024
Sum driftsinntekter		472 295	458 784
Lønnskostnad	2, 10	130 309	87 914
Avskrivning på varige driftsmidler	11	128 145	141 826
Annen driftskostnad		255 856	284 143
Driftsresultat		-42 014	-55 099
Renteinntekt		12 854	13 163
Annen renteinntekt		208	2 080
Annen finansinntekt		31	13
Rentekostnad til foretak i samme konsern	6	-71 706	-40 574
Annen rentekostnad		-49	-41 330
Annen finanskostnad		-3 529	-223
Ordinært resultat før skattekostnad		-104 205	-121 970
Skattekostnad på ordinært resultat	4	31 676	34 064
Ordinært resultat		-72 529	-87 906
Årsresultat		-72 529	-87 906
Anvendelse av årsresultatet			
Overført fra tidligere års underskudd	8	168 594	-87 906
Overføres fra overkursfond	8	-241 123	
Til dekning av årsresultat	8	-72 529	-87 906



Balanse

(alle tall i 1.000)

	Note	31.12.2002	31.12.2001
Eiendeler			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Rettigheter	7,11	371 164	384 910
Utsatt skattefordel	4	97 026	65 349
Sum immaterielle eiendeler		468 190	450 259
Varige driftsmidler			
Varige driftsmidler	11	848 533	960 853
Anlegg under utførelse	5	16 439	3 668
Sum varige driftsmidler		864 972	964 521
Finansielle driftsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle driftsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 333 172	1 414 790
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	3	22 018	28 652
Kundefordring konsern	6	4 286	4 616
Andre fordringer		71	9 351
Sum fordringer		26 375	42 620
Bankinnskudd, kontanter og lignende		81 154	206 035
Sum omløpsmidler		107 529	248 654
Sum eiendeler		1 440 701	1 663 445



Balanse

(alle tall i 1.000)

	Note	31.12.2002	31.12.2001
Egenkapital og gjeld			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	8	100 000	100 000
Overkursfond	8	328 877	570 000
Sum innskutt egenkapital		428 877	670 000
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	8	0	-168 594
Sum opptjent egenkapital		0	-168 594
Sum egenkapital		428 877	501 406
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	10	4 389	3 391
Avsetning for forpliktelser	10	2 174	0
Sum avsetning for forpliktelser		6 563	3 391
Annen langsiktig gjeld			
Langsiktig gjeld til konsernselskap	6,9	950 000	1 040 000
Sum annen langsiktig gjeld		950 000	1 040 000
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		13 753	12 445
Skyldige offentlige avgifter		9 525	6 568
Annen kortsiktig gjeld		31 938	34 046
Kortsiktig gjeld konsern	6	46	65 590
Sum kortsiktig gjeld		55 261	118 648
Sum gjeld		1 011 824	1 162 039
Sum egenkapital og gjeld		1 440 701	1 663 445


Endre Skjørestad
Styrets leder


Erik G. Braathen


Ingvild Myhre



Toril Ressem


Mari Skjærstad


Steinar Vold


Kelly Källstrøm


Mark Johnston


Thomas Havnegjerde
Adm. dir.



Kontantstrømoppstilling 01.01–31.12

(alle tall i 1.000)

	Note	2002	2001
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		-104 205	-121 970
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	11	1 157	1 356
Ordinære avskrivninger	11	128 145	141 826
Endring reservedelslager		0	462
Endring kundefordringer		16 244	-11 677
Endring leverandørgjeld		-64 236	-32 923
Endring i andre tidsavgrensingsposter		4 021	30 159
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		-18 875	7 233
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	11	0	170
Utbetalinger ved kjøp av driftsmidler	11	-3 235	-25 114
Endring fordring knyttet til oppgjør av terminaler i 2001		0	142 168
Endring anlegg under utførelse	5	-12 771	5 019
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-16 006	122 242
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld			1 040 000
Utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld	9	-90 000	-1 118 626
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-90 000	-78 626
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		-124 881	50 849
Kontanter og kontantekvivalenter 01.01		206 035	155 186
Kontanter og kontantekvivalenter 31.12		81 154	206 035

Sammenlignbare tall

2001 er noe omarbeidet i forhold til kontantstrømsoppstillingen i årsregnskapet 2001.



Noter

(alle tall i 1.000)

NOTE 1 DRIFTSINNT EKTER	2002	2001
Billettinntekter	467 764	450 760
Reklameinntekter	4 351	7 775
Andre inntekter	179	249
Sum	472 295	458 784

NOTE 2 LØNNSKOSTNADER	2002	2001
Lønninger	101 277	69 401
Folketrygdavgift	15 710	9 913
Pensjonskostnader	3 877	4 070
Andre ytelser, inkl styrehonorar	9 445	4 530
Lønnskostnader	130 309	87 914
Gjennomsnittlig antall ansatte	272	170 *)

*) eksklusive flytogførere som var innleid i 2001

	01.01-30.09.02	01.07-31.12.02	
Godtgjørelser (i kroner)			Styret
Lønn	Adm.dir 1 105 932	Adm.dir 485 832	0
Annen godtgjørelse	87 053	54 750	437 500

Selskapet har i løpet av 2002 skiftet administrerende direktør.

Administrerende direktør har avtale om etterlønn i 6 måneder, alt avhengig av årsak til arbeidets opphør.

Etterlønnen samordnes fullt ut med andre arbeidsinntekter som administrerende direktør oppebærer i denne perioden.

Revisjonshonoraret utgjør for 2002 kr 298 000 med tillegg for revisjonsmessig bistand kr 184 900.

I tillegg kommer annen bistand med kr 51 600. Alle tall er ekskl. MVA.

NOTE 3 KUNDEFORDRINGER	31.12.2002	31.12.2001
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 01.01.	500	0
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12	500	500
Endring avsetning for usikkerhet i kundefordringer	0	500
Årets konstaterte tap	37	157
Årets tap på kundefordringer	37	657



Noter

(alle tall i 1.000)

	31.12.2002	31.12.2001
NOTE 4 SKATT		
Midlertidige forskjeller:		
Pensjonsforpliktelse og loss of licence	-6 563	-3 391
Driftsmidler	-22 485	-3 066
Kundefordringer	-500	-500
Regnskapsmessige avsetninger	-600	0
Skattemessig fremførbart underskudd	-316 372	-226 434
Sum midlertidige forskjeller	-346 520	-233 391
Utsatt skattefordel, 28%	-97 026	-65 349
Selskapets ligning for 2000 er endret ved at skattemessig avskrivning på rettighet er erstattet av lineær avskrivning.		
Ligning for 2000 er endret med en økning i fremførbart underskudd med kr 9 622 760, og tilsvarende på midlertidig forskjell på driftsmidler. Korleksjon gjennomføres pr 01.01.2002.		
Fremførbart underskudd		
Pr. 01.01.2002	-226 434	
Endret ligning 2000	-9 623	
Årets underskudd	-80 316	
Akkumulert	-316 372	
Betalbar skatt fremkommer slik:		
Ordinært resultat før skattekostnad	-104 205	-121 970
Permanente forskjeller	699	312
Endring midlertidige forskjeller	23 191	-61 543
Grunnlag betalbar skatt	-80 316	-183 201
Skatt 28%	0	0
Betalbar skatt på årets resultat	0	0
Årets skattekostnad fremkommer slik:		
Betalbar skatt på årets resultat	0	0
Brutto endring utsatt skattefordel	-31 676	-34 064
Årets totale skattekostnad	-31 676	-34 064
NOTE 5 ANLEGG UNDER UTFØRELSE		
	31.12.2002	31.12.2001
Anskaffelseskost 01.01.	3 668	8 687
Tilgang	18 204	26 611
Overført til varige driftsmidler/investeringer	-3 235	-24 203
Kostnadsført	-2 198	-7 427
Anskaffelseskost 31.12	16 439	3 668



Noter

(alle tall i 1.000)

NOTE 6 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN M.V.

	Kortsiktig fordring konsern	
	31.12.2002	31.12.2001
Utestående primært vedr.billettsalg	4 286	4 616
Sum	4 286	4 616

	Langsiktig gjeld konsern		Kortsiktig gjeld konsern	
	31.12.2002	31.12.2001	31.12.2002	31.12.2001
Foretak i samme konsern	950 000	1 040 000	46	65 590
Sum	950 000	1 040 000	46	65 590

Renter knyttet til gjeld konsern er kostnadsført med TNOK 71 706.

NOTE 7 NÆRSTÅENDE PARTER

Samferdselsdepartementet eier NSB AS (100%). NSB AS eier Flytoget AS pr 31.12.2002 (100%).
 Samferdselsdepartementet har overtatt aksjene i Flytoget AS pr 01.01.2003 (100%).
 Jernbaneverket er også underlagt Samferdselsdepartementet.

Flytoget leier prioritert sportilgang av Jernbaneverket. Det har i 2002 foreligget avtale om prioritet ved ruteplanlegging/sporprioritet. Eierskifte krever reforhandling av avtalen. Ny avtale er under utarbeidelse hos Jernbaneverket etter instruks fra Samferdselsdepartementet og foreligger ikke pr 01.01.2003.
 Se note 11 for utfyllende informasjon om rettighet/sporprioritet.

NSB AS selger flytogbilletter for Flytoget AS, og mottar provisjon for dette.
 Datterselskap av NSB AS (Mantena AS) står for vedlikehold av flytogene.

Markedsvilkår benyttes slik at armlengdes avstand foreligger i transaksjonene.



Noter

(alle tall i 1.000)

NOTE 8 EGENKAPITAL	31.12.2002	31.12.2001
Aksjekapitalen er på kr 100 000 000 fordelt på 100 000 aksjer pålydende kr 1 000.		
Innskutt egenkapital		
Aksjekapital 01.01.	100 000	100 000
Overkursfond 01.01	570 000	570 000
Dekning av tidligere års underskudd	-168 594	0
Årets resultat	-72 529	0
Opptjent egenkapital		
Udekket underskudd	0	-168 594
Egenkapital 31.12	428 877	501 406
NSB AS er eier av Flytoget AS pr 31.12.2002. Aksjene i Flytoget AS er overdratt til Samferdselsdepartementet pr 01.01.2003.		
NOTE 9 RENTEBÆRENDE GJELD OG FORFALLSSTRUKTUR	31.12.2002	31.12.2001
Gjeld som forfaller til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:		
Rentebærende gjeld til NSB AS	950 000	1 040 000
Sum langsiktig rentebærende gjeld	950 000	1 040 000

Selskapet har 23.12.2002 inngått låneavtale med eksternt bank om refinansiering av lån TNOK 950 000. Lånet består av to transjer, trekkfasilitet TNOK 700 000 og mellomfinansiering for egenkapital TNOK 250 000. Lånet er i sin helhet innbetalt til Flytoget 02.01.2003. Mellomfinansiering for egenkapitalen forutsetter at selskapet innen 02.01.2004 får tilført egenkapital fra eier med TNOK 250 000.

Det er knyttet en rekke lånebetingelser (covenants) til begge lån. Dersom lånebetingelser brytes kan lånet kreves innløst i sin helhet.

Utgiftene ved refinansiering forfalt ved opptaksdato og er kostnadsført i sin helhet i 2002.

Forfallsstruktur - trekkfasilitet, TNOK 700 000:

Pr 31.12.2004	TNOK	50 000
Pr 31.12.2005	TNOK	100 000
Pr 31.12.2006	TNOK	100 000
Pr 31.12.2007	TNOK	450 000

Forfallsstruktur - mellomfinansiering, TNOK 250 000:

Lånet forfaller i sin helhet og sammen med kapitalforhøyelse, dog senest innen 02.01.2004.

Pantesikkerhet

1.prioritets pant TNOK 950 000 i jernbanemateriellet.



Noter

(alle tall i 1.000)

NOTE 10 PENSJONER

Flytoget AS har en kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse. Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle - og barnepensjon. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten.

Premiefastsettelse og beregning av pensjonsforpliktelser skjer etter aktuarielle prinsipper. Pensjonsordningen er behandlet som en ytelsesplan. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Ordningen er imidlertid ikke fondsbasert. Ved premieberegningen gjøres likevel fradrag for avkastning på simulerte fondsmidler (fordring på staten) tilsvarende forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner. De aktuarmessige forutsetninger er de samme som Statens Pensjonskasse anvender. Fordring på staten kalles fiktiv fond. Forpliktelser som følge av planendringer resultatføres det år endringene av pensjonsordningen vedtas.

Flytoget AS har i tillegg til ordningen i Statens Pensjonskasse en ordning med avtalefestet pensjon (AFP) og topplederpensjon i Storebrand.

Statens Pensjonskasse har for 2002 overtatt 8-12G kollektiv pensjonsordning fra Storebrand. Det er utdelt fripoliser til de ansatte for opptjent i Storebrand.

Pensjonskostnad	2002	2001
Nåverdi av pensjonsopptjening	4 193	3 799
Rentekostnad	1 922	1 599
Brutto pensjonskostnad	6 115	5 398
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-1 978	-1 873
Resultatført estimat-/planendring/amortisering	-739	65
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	3 398	3 590
Periodisert arbeidsgiveravgift	479	480
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	3 877	4 070

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

Storebrand og AFP/NAVO	31.12.2002	31.12.2001
Opptjente pensjonsforpliktelser	3 838	3 382
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-880	-2 556
Estimeringsavvik	626	2 388
Periodisert arbeidsgiveravgift	283	178
Netto pensjonsforpliktelser	3 867	3 391

Sikret og usikret ordning er presentert netto ut fra vesentlighetshensyn. Netto AFP-forpliktelse er TNOK 1 700.

Statens pensjonskasse	31.12.2002	31.12.2001
Påløpt forpliktelse	31 747	26 069
Fordring på staten/Fiktivt fond	-31 289	26 069
Periodisert arbeidsgiveravgift	64	0
Netto pensjonsforpliktelse	522	0



Noter

(alle tall i 1.000)

(FORTS. NOTE 10 PENSJONER)

Økonomiske forutsetninger:	31.12.2002	31.12.2001
Diskonteringsrente	6,0 %	6,0 %
Forventet lønnsregulering	3,3 %	3,3 %
Forventet pensjonsøkning	2,9 %	2,9 %
Forventet G-regulering	2,9 %	2,9 %
Forventet avkastning på fondsmidler	6-7%	7,0 %
Arbeidsgiveravgift	14,1 %	14,1 %
Uttakstilbøyelighet AFP	20,0 %	20,0 %
Gjenstående levetid/amortisering	15-21 år	
Korridor	10,0 %	10,0 %

Som aktuarmessige forutsetninger for demografiske faktorer og avgang er lagt til grunn vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring.

Loss of licence

Det er gjort avsetning for en forpliktelse "loss of licence" med TNOK 2 200 som beste estimat. Flytogførere har avtalefestet en rett til å heve et beløp dersom de mister bevillingen, og dermed ikke kan utføre sitt arbeid ut fra blant annet medisinske forhold. Det er gjort en avsetning knyttet til denne forpliktelsen for selskapet. Avsetningen er vurdert ut fra antall tilfeller, gjenværende levetid og diskontering.

NOTE 11 VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER

						31.12.2002	31.12.2001
	1	2	3	4	5	Sum	Sum
Anskaffelseskost 01.01	257 753	1 102 502	12 462	885	412 404	1 786 007	1 762 857
Tilgang kjøpte driftsmidler	2 602	0	0	633	0	3 235	25 114
Tilgang egentilvirkede driftsmidler	0	0	0	0	0	0	0
Avgang/Nedskrivning	-1 749	0	0	0	0	-1 749	-1 965
Anskaffelseskost 31.12	258 606	1 102 502	12 462	1 518	412 404	1 787 493	1 786 006
Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	177 169	235 061	462	58	27 494	440 243	298 856
Akkumulerte avskrivninger 31.12	215 935	308 886	1 385	350	41 241	567 796	440 243
Akkumulerte avskr. avgang	-592	0	0	0	0	-592	-439
Balanseført verdi pr. 31.12	42 671	793 617	11 077	1 168	371 164	1 219 697	1 345 763
Årets avskrivninger	39 358	73 825	923	292	13 747	128 145	141 826
Økonomisk levetid	3-10 år	15 år	12 år	6 år	30 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

1. IT, maskiner, utstyr, innredning, biler
2. Rullende materiell
3. Vestkorridoren
4. Påkostning leide lokaler, aktivert over leiekontraktens løpetid
5. Rettigheter

Rettighetene ble etablert på tidspunkt hvor Flytoget AS overdro infrastrukturen til Jernbaneverket. Verdien av rettighetene har knyttet seg til sporprioritetsavtalen Flytoget AS har hatt med Jernbaneverket frem til 31.12.2002. I forbindelse med eieroverdragelse av aksjene i Flytoget AS fra NSB AS til Samferdselsdepartementet må sporprioritetsavtalen fornyes. Stortinget har bedt Samferdselsdepartementet sørge for at ny avtale om sporprioritet med samme betingelser blir utarbeidet mellom Flytoget AS og Jernbaneverket. Ny avtale om sporprioritet i forbindelse med eierskiftet pr 01.01.2003 er under utarbeidelse mellom Jernbaneverket og Flytoget AS (se også note 7).



Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Revisjonsberetning for 2002

Ledelsens ansvar og revisors oppgave

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS for regnskapsåret 2002, som viser et underskudd på kr 72 529 000. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Grunnlag for vår uttalelse

Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og god revisjonsskikk i Norge. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontrollsystemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Uttalelse

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets økonomiske stilling 31. desember 2002 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk i Norge
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapsskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 14. februar 2003

KPMG AS



Ben Guren
Statsautorisert revisor





Regnskap Kunde

Forretningsreisende er Flytogets viktigste målgruppe, men selskapet konkurrerer også om kundene i ferie- og fritidsmarkedet. Det er viktig for Flytoget å sikre gjenkjøp hos eksisterende kunder, øke andelen hos dem som reiser ofte, og tiltrekke seg nye kunder. Flytoget er en sterk merkevare med høy markedsandel og svært fornøyde kunder.

Stigende markedsandel

Året 2002 har vært preget av den nedgangen i luftfarten som begynte våren 2001. I et fallende totalmarked har Flytoget økt sin markedsandel. Det betyr at Flytoget står sterkere i konkurransen blant tilbringertransportører til og fra Oslo Lufthavn. Flytoget oppnådde en markedsandel på 34,8 prosent, og det er en økning på 0,1 prosentpoeng fra 2001. Det ble foretatt 3 957 000 reiser med Flytoget i 2002, noe som er en nedgang på 3 prosent fra 2001.

Billettlose reiser – et satsingsområde

I 2002 ble om lag 25 prosent av alle reiser foretatt billettlost med Flytogets eget Expresscard, Braathens Wings, SAS Travel Pass Corporate eller SAS Corporate Card. Våren 2003 åpner Flytoget for billettlose reiser med de fleste internasjonale kredittkort. Undersøkelser gjennomført av Research International viser at seks av ti kunder foretrekker å reise på denne måten.

Flytoget har de mest fornøyde passasjerene i transportbransjen

I en undersøkelse gjennomført av Handelshøyskolen BI og Norsk Kundebarometer ble Flytoget kåret til den bedriften i transportbransjen som har de mest fornøyde kundene. Flytoget ble nummer fem av totalt 95 bedrifter i Norge, på tvers av bransjer.

Flytoget gjennomførte i tillegg seks egne markedsundersøkelser i 2002 for å kartlegge profil og servicenivå. Kundetilfredsheten var i gjennomsnitt på 92,9 prosent i 2002 (kilde: Research International). Dette er meget høyt sammenlignet med andre servicebedrifter.

Undersøkelsene viser også at gjennomsnittlig 90 prosent av passasjerene opplever Flytoget som den raskeste, enkleste og mest effektive måten å reise til og fra Oslo Lufthavn på. Gjennomsnittlig 93 prosent av de spurte opplevde Flytogets punktlighet som svært god eller god. Hele 94 prosent svarte at de ville velge Flytoget igjen.

Kommunikasjonstiltak

Gjennom markedsføring ønsker Flytoget blant annet å øke kjennskapen til og kunnskapen om eksisterende og nye tilbud. En rekke markedskommunikasjonstiltak ble gjennomført i løpet av året for å styrke Flytogets posisjon og merkevare. Blant disse kan nevnes visning av reklamefilmer, tilstedeværelse i mediene gjennom hele året, fornyelse av kundemagasinet Go to gate og annonsering på Oslo Lufthavn. Det er i tillegg gjennomført aktiviteter i samarbeid med Braathens og SAS. Reklamefilmen Mon Amour ble i januar kåret til månedens beste reklamefilm på TV2.

Anleggsarbeid på Asker stasjon

Utbyggingsarbeidene mellom Skøyen og Asker medfører ulemper for Flytogets passasjerer som reiser fra Asker. For å sikre et fortsatt godt tilbud til kunder i Asker er det iverksatt busstransport mellom Asker og Sandvika som et midlertidig tiltak.

Hovedtall for trafikk i 2002

- Passasjerantall: 3 957 000
- Gjennomsnittlig markedsandel: 34,8 prosent
- Høyest markedsandel i januar og november: 42 prosent
- Gjennomsnittlig 76 000 passasjerer per uke



Regnskap Trafikksikkerhet

Passasjerenes og de ansattes sikkerhet er første prioritet for Flytoget. Flytogets sikkerhetsfilosofi er 0-skade. Dette innebærer at Flytoget skal "unngå ulykker med tap av liv eller skade på helse for våre passasjerer, tredjepersoner og egne ansatte".

Sikkerhetsfilosofien bygger på prinsippet om at alle ulykker og uhell har en årsak og kan forhindres gjennom et systematisk sikkerhetsarbeid, herunder holdningsskapende arbeid.

Trafikksikkerhetsresultatene fra 2002 viser at kontinuerlig fokus på forbedringer innen sikkerhet gir resultater.

Systematisk sikkerhetsarbeid

I Flytoget rapporteres og registreres innmeldte uhell, ulykker og tilløp i et eget datasystem. Flytogets risikogruppe følger opp hendelser med høyt risikopotensial. Innrapportering av tilløp er viktig for det kontinuerlige forebyggende sikkerhetsarbeidet. Det ble registrert 556 tilløp i 2002 mot 486 i 2001 og 366 i 2000. Økningen skyldes først og fremst systematisk holdningsskapende arbeid med sterkt fokus på å oppmuntre til innrapportering av tilløp. Halvparten av tilløpene gjelder infrastrukturen, og melding om slike er sendt Jernbaneverket for videre oppfølging. De øvrige tilløpene er fulgt opp i Flytoget, og relevante tiltak er identifisert og gjennomført. I rapporten fra det årlige ledelsesmøtet mellom Statens jernbanetilsyn og Flytoget i desember 2002 skriver Statens jernbanetilsyn at de er fornøyd med Flytogets arbeid for å ivareta trafikksikkerheten.

Holdningsskapende arbeid

I Flytoget er sikkerhet et ledelsesansvar, med administrerende direktør som øverste ansvarlige. Ledelsens ansvar er å prioritere sikkerhet i organisasjonen og signalisere tydelige holdninger. Sikkerhet står på dagsordenen i alle sentrale møter.

Flytoget arbeider kontinuerlig med å utvikle medarbeidernes kunnskap om og holdning til sikkerhet. Sikkerhet er en spesielt viktig del av servicemedarbeidernes og flytogførernes

grunnopplæring. Hvert år gjennomgår de et sikkerhetskurs og sikkerhetsprøve, som må bestås. Gjennom å delta aktivt i bedriftens sikkerhetsarbeid får medarbeiderne ny kunnskap og økt forståelse. Det arbeides kontinuerlig med å forbedre tekniske systemer og videreutvikle prosedyrer. Dette bidrar totalt sett til at sannsynligheten for uhell og ulykker reduseres. Simuleringer benyttes aktivt for å trene og forberede organisasjonen på håndtering av ulykker på en best mulig måte.

Resultater innen trafikksikkerhet

Flytoget var ikke involvert i noen ulykker eller uhell i 2002. Det forekom ingen ulykker eller uhell med passasjerer, men en første-hjelpsskade ble registrert. Førstehjelpsskader er skader som ikke krever medisinsk behandling. Uhell er hendelser med relativt små konsekvenser. Ulykker er hendelser med relativt store konsekvenser. Selvmord inngår ikke i trafikksikkerhetsregnskapet.

En tredjeperson var utsatt for en ulykke i 2002, og det ble registrert ni uhell og tre første-hjelpsskader blant våre ansatte. De ni uhellene blant ansatte er i hovedsak relatert til uhell i forbindelse med av- og påstigning.

Det ble registrert ti uhell på flytogene i løpet av året. Dette var skader som i hovedsak skyldtes tagging på togene og påkjørsel av objekter i sporet.

Kategori	Passasjer		Tredjeperson		Egne ansatte		Flytog (materiell)	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Ulykker	-	-	1	1	-	-	-	1
Uhell	-	-	-	-	9	1	10	4
Førstehjelpsskader	1	3	-	-	3	4	-	-



Regnskap

Miljø

Flytogets miljøpolitikk er å være den tilbringertjenesten til og fra Oslo Lufthavn som gir samfunnsmessig størst miljøgevinst, og som til enhver tid tilfredsstiller kundenes behov og har minst mulig miljøbelastning. Flytoget har et miljøstyringssystem basert på prinsippene i den internasjonale standarden ISO 14001.

Flytogets viktigste miljømål er høy markedsandel. Markedsandelen var i 2002 34,8 prosent. Dette er meget høyt, også sammenlignet med andre land med tilsvarende tilbringertjenester til og fra flyplasser. Flytoget har kapasitet til å betjene mer trafikk.

Flytoget avlaster bil- og busstrafikken i Norges tetteste trafikkerte område. Ifølge en undersøkelse gjennomført av Chalmers tekniska högskola i Göteborg er luftkvaliteten for reisende i tog bedre enn luftkvaliteten for reisende i bil og buss. Miljø- og helsekostnadene på grunn av veitrafikken er høye i Oslo-området. Etter at Flytoget ble satt i drift, er det ikke registrert forurensende utslipp til luft, vann eller grunn fra virksomheten.

Samfunnsansvar

Spesielt innenfor næringer med høy reisevirksomhet bidrar Flytoget til å redusere miljøbelastningen i og utenfor Oslo. I miljøregnskapet til enkelte store bedrifter vil utstrakt bruk av Flytoget til og fra Oslo Lufthavn gi et positivt bidrag. Selskapet deltar i BBU's Nettverk for miljø og samfunnsansvar.

Miljøprogram

I miljøprogrammet beskrives selskapets miljøpolitikk, viktige miljøaspekter og rutiner for miljøplanlegging, rapportering og oppfølging. Ved normal drift er miljørisikoen minimal. Ved eventuelle ulykker er miljørisikoen begrenset. 15 betydelige miljøaspekter er identifisert ut fra kriterier om lover og forskrifter, markedsandel og ressursbruk.

Flytoget har et eget miljøforum med representanter fra alle enheter. Det er gjennomført miljøkurs for ledere og nøkkelpersonell i Flytoget og utarbeidet en brosjyre: Flytoget – et bevisst miljøvalg. Alle nyansatte i selskapet får en innføring i selskapets miljøpolitikk.

Energi

Flytogets energiforbruket var 0,18 kWh per personkilometer i 2002. Hvert år etter 1998 har det vært et direkte energiforbruk på under 0,2 kWh per passasjerkilometer. Undersøkelser utført av Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at en personbil på et tettsted har et direkte energiforbruk på 0,78 kWh per personkilometer (Miljøhåndboka, TØI).

Ved opplæring av flytogførere er det lagt vekt på energioekonomisk kjøring. Flytoget kjøper energi fra Jernbaneverket og betaler for medgått strøm. Jernbaneverket kan ikke garantere at energien kommer fra kraftproduksjon som ikke forurenser luften.



Følgende registreres og rapporteres:

- strømforbruk (ved avlesning av målere i flytogene)
- retur av strøm fra flytogmotorene til strømmettet
- kjørte kilometer for alle flytog

Annen miljørapportering

Flytoget utarbeider kvartalsvise miljøregnskap. I miljøregnskapene registreres forbruk av bremsebelegg, vaskemidler, olje og fett. Miljøforhold har vært et fokusområde i de kvalitetsrevisjonene som er blitt gjennomført.

Miljøutfordringer i 2003

Selskapet vil fokusere på å øke forståelsen for og kunnskapen om at Flytoget er et riktig miljøvalg for passasjerer til og fra Oslo Lufthavn. Miljøperspektivet ivaretas også ved økning av Flytogets hastighet til 210 km/t, der energiforbruk og forbruk av bremsebelegg er sentrale faktorer. Tekniske installasjoner vil fra våren 2003 gjøre at alle flytog får et vesentlig mindre forbruk av energi når de er i "hvilemodus".

	2002	2001	2000
Elgpåkjørsler	1	2	1
Rådyrpåkjørsler	4	3	3



Regnskap Medarbeidere

Norsk kundebarometer kåret Flytoget til Norges ledende servicebedrift innen transportnæringen. Service er individavhengig, og de gode resultatene er avhengige av hver enkelt medarbeiders innsats. Målet er å ha motiverte og kompetente medarbeidere som "gjør det lille ekstra" for passasjerene. Dette skaper den gode sirkelen og vil alltid være nøkkelen til Flytogets suksess.

For andre år på rad har Flytoget gjennomført Kiss puls, Flytogets egen undersøkelse av medarbeidertilfredsheten. Undersøkelsen hadde en oppslutning på 94 prosent.

Kiss puls-indeksen er sammensatt av fire områder:

- humankapital: enkeltindividets opplevelse
- prosesskapital: samarbeid, organisasjon og kompetanse
- målforståelse: selskapets overordnede mål og enhetsmål
- tillit til ledelsen

Den totale Kiss puls-indeksen endte på 59 prosentpoeng. Dette er en svak nedgang siden forrige måling, som viste 62.

Arbeidsmiljø

AMUs hovedfokus i 2002 har vært rettet mot å vitalisere AMU-arbeidet og vernetjenesten og å styrke sikkerhetsarbeidet. Sykefraværet har vært et av de største fokusområdene. I tillegg har AMU fått erfaring fra besøk hos andre bedrifter. Det ble gjennomført seks AMU-kurs.

Ansatte

Selskapet hadde 273 fast ansatte medarbeidere per 31. desember 2002, hvorav 132 kvinner og 141 menn. Dette utgjør 237 årsverk. Av disse er 72 flytogførere, 99 servicemedarbeidere og 31 salgsmedarbeidere. 71 medarbeidere jobber i serviceadministrasjonen inne inkl. operativ ledelse. Gjennomsnittsalderen i bedriften er 35 år.

Egne flytogførere

I 2001 ble det inngått en overenskomst med Norges Lokomotivmannsforbund (NLF) og

Flytoget AS vedrørende ansettelse av egne flytogførere. Det har vært stor pågang av søkere. Rekrutteringen av egne flytogførere ble sluttført i 2002.

Sykefravær

Gjennom hele året har organisasjonen jobbet systematisk for å få ned sykefraværet. Dette har gitt resultater, og sykefraværet har hatt en svak nedgang siste halvår.

Sykefraværet for hele selskapet:

11,1 prosent

Sykefraværet for servicemedarbeidere, salgsmedarbeidere og flytogførere:

12,3 prosent

Sykefraværet for serviceadministrasjonen inne: 6,5 prosent

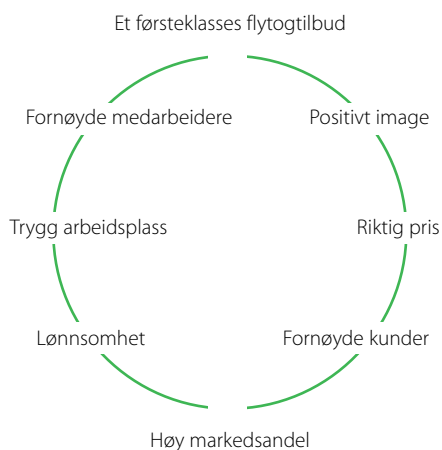
Sykefraværsforum

Sykefraværsforum ble opprettet av representanter fra vernetjenesten og ledelsen for å se på tiltak som kan påvirke sykefraværet i positiv retning. Forumet har avsluttet sitt arbeid og gitt en innstilling som har ført til en rekke tiltak som vil bli iverksatt i løpet av 2003.

Kiss-samtale

Alle medarbeiderne har gjennomført en Kiss-samtale (medarbeidersamtale) med sin nærmeste leder. Samtalen er et viktig verktøy for å sette fokus på hva som motiverer hver enkelt. Tilbakemeldingene etter samtalene danner grunnlaget for utarbeidelse av treningsplaner for den enkelte og kompetanseplaner for de ulike enhetene.

VÅR GODE SIRKEL



Årlige O-kurs

Det har vært gjennomført 18 O-kurs for servicemedarbeidere og flytogførere. O-kurs er oppfriskningskurs i sikkerhet og evakuerings-trening. Kurset avsluttes med en sikkerhetstest som gir formell sikkerhetsgodkjenning.

Simuleringer

Det er gjennomført fire simuleringer med spesielt fokus på beredskapssituasjoner. Etter hver simulering avdekkes forbedringsområder, og det utarbeides en oppfølgingsplan.

KS-prosessen

KS står for kvalitetssikring og er Flytogets egen prosess for medarbeiderutvikling. Hensikten er å trene organisasjonen i samspill, målforståelse og involvering. Deltakerne i KS er ledere og nøkkelpersoner. Alle deltakerne utarbeider treningsplaner og rapporter som følges opp. Deltakerne har gjennomført fem samlinger i løpet av året.

KS-verter

Ledere og andre nøkkelpersoner i service-administrasjonen er ukentlig på befaringsområder som KS-verter for å oppleve Flytoget. Hensikten er å være fokusert på hvordan produktet fungerer i praksis, og hele tiden tenke forbedringer sett med passasjerenes øyne.





2002

Statement of the Board

Customers and traffic

Again in 2002, the Airport Express Train was the most-preferred transport option to and from Oslo Airport, with a market share of 34.8%. Market share has been consistently high since operations started in 1998, and from 2001 to 2002 it rose by 0.1 percentage point. The overall number of passengers was 3,957,000.

Market surveys conducted by Research International measure customer satisfaction among 800 – 1,000 Airport Express Train passengers every month. In all, 92.9 per cent of Airport Express Train passengers were either very content or content with their trip in 2002. Compared with air travel and transport and other service industries, this is an extremely high rating.

The Airport Express Train has established itself as a strong brand name. A nationwide survey carried out in 2002 showed that 70 per cent of respondents perceived the Airport Express Train as the quickest and most efficient means of transport to and from Oslo Airport. The brand name lies at the core of the Airport Express Train's success, embracing every link in the value chain. The most important element is the quality of service that every individual member of staff is able to deliver at any time. The Airport Express Train service product will be developed in step with the demands of the market. As a consequence, cooperation with airlines and Oslo Airport will become even stronger.

Financial

2002 was yet another difficult year for air transport and it bore the hallmarks of consolidation and a reduction in overcapacity. The Airport Express Train's income and

passenger numbers were adversely affected. The lower customer base was compensated by tight controls on expenses so that the operating profit for the year turned out better than the budgeted projection.

Operating revenues in 2002 were NOK 472 million. There was an operating loss of NOK 42 million, while there was a loss on ordinary activities before tax of NOK 104 million. This was NOK 18 million better than in 2001.

Capital, total assets and finance

At the end of 2002, the Airport Express Train showed total assets of NOK 1,441 million as against NOK 1,663 million at the end of 2001. The company's liquidity was good throughout the year.

Result for the year

From other shareholders' equity
NOK -72,529 thousand
Total covered
NOK -72,529 thousand

The Board confirms that the Annual Accounts assume the continuation of operations.

Finance

As a result of the Airport Express Train coming under the direct ownership of the Ministry of Transport and Communications with effect from 1 January 2003, the company's loans have been refinanced. On 23 December 2002, the company entered a loan agreement with an external bank for the refinancing of NOK 950 million. The loan is made up of two tranches: a revolving drawing facility of NOK 700 million, and bridging finance of NOK 250 million. The loan was delivered in full to the Airport Express Train on 2 January 2003.

The bridging finance for equity capital assumes that, by 2 January 2004, the company will have received an equity injection from its owner. The lender has a first mortgage on the company's rolling stock.

Valuation of line priority

The accounts show an intangible asset of NOK 371 million on the balance sheet. This sum represents a calculated valuation of the priority that the Airport Express Train enjoys on the route between Etterstad and Gardermoen. The criteria that formed the basis for this intangible asset has not changed since the Parliament considered the company's opening balance sheet in 2000. If, for one reason or another, the Airport Express Train should lose its priority right in this sector, it will be logical, in the view of the Ministry of Transportation and Communications, for the company to have capital equivalent to the book value of that right introduced. The Board is of the opinion that the valuation gives a fair picture of the priority situation.

Changes in Board and Management

Thomas Havnegjerde took over the position of Managing Director on 1 July 2002 as successor to Berit Kjøl.

In connection with the change of ownership, a new Board of Directors was appointed at the Extraordinary General Meeting held on 22 January 2003. They are: Endre Skjørestad (Chairman), Erik Braathen (Deputy Chairman), Ingvild Myhre, Toril Ressem and Mari Skjærstad. In addition, the following employee representatives were elected on 13 May 2002: Steinar Vold, Mark Johnston and Kelly Källström (second term).



Infrastructure

The extension of the double track between Skøyen and Asker by the Rail Administration meant that the Airport Express Train introduced a reduced service to and from Asker station with effect from 15 December 2002. The reason for the reduction in the Airport Express Train's regular departures was a requirement by the Norwegian National Rail Administration to reduce capacity during the period of construction that will last until autumn 2005. This will affect every third airline passenger to and from Asker. Instead of rail service, they will be offered a bus service between Asker and Sandvika at certain times during the operating day.

The Rail Administration's extension of the double track between Skøyen and Asker started in 2001 and will be completed in 2011. At times, the extension work will lead to reduced line capacity, and this may affect the Airport Express Train's scheduling pattern and punctuality. The Airport Express Train must meet these challenges by planning measures that will minimise the inconvenience to passengers.

Traffic safety

The Airport Express Train's overall safety policy is based on the 'Zero Accident' philosophy, which states that the Airport Express Train must "avoid accidents where lives of our passengers, third parties and own employees are lost, or where there is injury to their health".

The Airport Express Train was not involved in any major accidents or mishaps in 2002, although a first aid incident was recorded. A third party was involved in an accident in 2002, and nine minor incidents and three first

aid injuries among our staff were recorded. Minor accidents were related mainly to incidents in connection with employees getting on and off the train.

The Airport Express Train's safety philosophy is based on the principle that all accidents and mishaps have a cause and that they can be prevented by systematic safety procedures. Specific safety measures and activities to create awareness will further reduce risk, the number of unwelcome incidents, accidents and mishaps. Audits provide documentary support for good results from an ongoing focus on safety work, both in relation to the legislation and regulations imposed on the Airport Express Train, and when measured against the stringent self-imposed safety requirements developed by the Airport Express Train.

Train deliveries and safety on the Airport Express Train

The company has found a solution to the axle-related technical problems which involved the replacement of wheels, brakes and bogie springs. A very frequent and thorough inspection programme has been carried out. Following the replacement work, the Airport Express Train will return to running at its top speed of 210 km/hour in the summer of 2003, provided that the necessary approvals are forthcoming.

Staff

Throughout the year, the organisation has been working systematically to reduce absences through illness. This has produced results, and in the last half-year, absences through illness have fallen slightly. The work to reduce absences will continue during 2003.

There has been a positive trend in the work of the Working Environment Committee (WEC).

For the second year in a row, an employee survey has been conducted for the Airport Express Train. The survey, which covered all 273 permanent staff, attained a response rate of 94% and a satisfaction index of 59. According to Research International, who conducted the research, this response rate is very high.

External environment

Airport Express Train's environmental policy is to be the transportation service to and from Oslo Airport that gives the greatest environmental return, and which, at all times, satisfies customer requirements for creating the least possible environmental impact.

The Airport Express Train does not exert any detrimental effect on the external environment and its high market share ensures that the socio-economic requirements set for the company are met. From a social point of view, the Airport Express Train helps to reduce the impact on the environment. The Airport Express Train's consumption of energy in 2002 was 0.18 kWh per passenger kilometre, a consumption level that has remained constant since 2000. No polluting emissions to air, water or land as a result of company activities were recorded in 2002.

Changes in ownership and organisational structure

In considering Proposition to the Parliament no. 52 (1999-2000) that mainly covered the setting of the Airport Express Train's opening balance sheet, the Parliament decided that the future ownership structure of



the Airport Express Train should be reconsidered after two years of operation.

The company's Board considered the future ownership of the Airport Express Train during spring 2002. The Board was concerned that the Airport Express Train should retain its independence in order to maintain its position and branding.

In the autumn 2002, the Cabinet gave notice in its budget proposals that the Government would introduce a bill to separate the Airport Express Train from the NSB Group (Norwegian State Railways) and place the company directly under the Ministry of Transport and Communications.

In Proposition to the Parliament no. 1, addendum no. 2 (2002-2003), the Government wrote, inter alia, the following:

"The Government's primary aim is to consolidate the Airport Express Train's strong position as the transport provider to and from Gardermoen - not least, on the basis of socio-economic and environmental considerations. To secure the company's financial position, irrespective of who manages the ownership, it is important to ensure that the Airport Express Train brand name is secured, developed and further expanded into a high-quality product for air passengers travelling by the Airport Express Train to and from Gardermoen. The company's ongoing objective must be to operate commercially, and at a profit, as quickly as possible."

Moreover, it states:

"With the Airport Express Train operating as a separate company outside the NSB Group, it will

be possible to build up the company over time, to compete with NSB for the transport assignments that are put out to tender."

The following proposal was put forward and adopted:

"The Government believes that an air-train company independent of the NSB Group will be the best means of satisfying competitive considerations and proposes that the Airport Express Train be demerged from the NSB Group, and that state ownership be placed directly under the Ministry of Transport and Communications."

The Government's most important argument for its proposal is that, with the Airport Express Train as a separate company, a better foundation will be laid for real competition within the passenger transport by rail business in the future. At the same time, the Government stresses that the Airport Express Train will continue to be a means of maintaining the high share of public transport to and from Oslo Airport.

The Airport Express Train's future ownership structure was considered and finally adopted by the Parliament on 9 December 2002. The decision means that, with effect from 1 January 2003, the Airport Express Train becomes a separate public sector corporation directly under the Ministry of Transport and Communications.

Future prospects

There is still substantial uncertainty about how the market will develop. Business faces great challenges and there is no reason to believe there will be any quick improvement in the

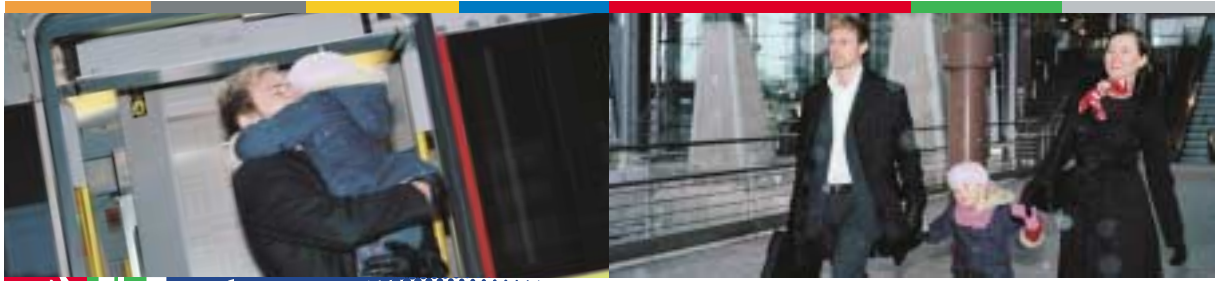
market for business travel by air. The private travel market is where growth is greatest. The Airport Express Train is working on exploiting this potential and will concentrate more of its focus on this market in the future. Efforts in order to establish a permanently reduced level of costs for the Airport Express Train is ongoing, while at the same time measures to strengthen the revenue side are being implemented. The goals that the Airport Express Train has set itself are ambitious and rely on frequent and punctual departures plus high customer satisfaction. The Board is concerned that the extension of the double track between Skøyen and Asker will have a negative impact on punctuality and frequency.

With the Parliament's decision to demerge the Airport Express Train from the NSB Group, the company has secured the independence it needs to preserve the high-quality product that the Airport Express Train represents. The Airport Express Train will use its independence to ensure its freedom of action, and this means maintaining a steady course towards profitability. In connection with refinancing the company's loans, the bank has imposed conditions that require the introduction of more equity capital from the owner during 2003.

Thank' you!

The Board extends a big thank-you to all the staff of the Airport Express Train for their very sound contributions during 2002. Without their effort, our customer satisfaction rating of almost 93% would have been inconceivable.

14 February 2003



 **FlyToget**

Airport Express Train

Flytoget AS

Telefon 23 15 90 00

Kundetelefon 815 00 777

www.flytoget.no