

04:16

Flytogets årsrapport 2003

05:07



Nøkkeltall/Key figures

RESULTAT/RESULTS (MNOK)	2003	2002
Driftsinntekter/Operating income	491	472
Driftskostnader/Operating costs	-371	-382
Driftsresultat før av- og nedskrivninger/Costs before write-offs and depreciation	120	90
Av- og nedskrivninger/Write-offs and depreciation	104	134
Driftsresultat/Operating results	16	-44
Netto finanskostnader/Net financial costs	-56	-62
Ekstraordinære kostnader/Extraordinary costs	0	0
Årets resultat/Annual result	-41	-106
BALANSE/BALANCE (MNOK)		
Anleggsmidler/Fixed assets	1262	1332
Konter/Current assets	117	81
Fordringer/Receivables	29	26
Sum eiendeler/Total assets	1408	1439
Egenkapital/Shareholders equity	692	427
Langsiktig gjeld/Long-term debt	650	950
Kortsiktig gjeld/Short-term debt	59	55
Sum egenkapital og gjeld/Total liabilities and shareholders equity	1408	1439
KONTANTSTRØM/CASH FLOW (MNOK)		
Fra drift/From operations	60	-15
Fra investeringer/From investments	-91	-20
Fra finansiering/From financing	0	-90
Netto kontantstrøm/Net cash flow	-31	-125
TRAFIKKTALL/TRAFFIC NUMBERS		
Totalt antall reisende/Total passengers	3 862 315	3 956 602
Gjennomsnittlig markedsandel/Average marketshare	33 %	34,8 %
Punktligghet til OSL (innenfor 3 min. forsinkelse)/Punctuality	95 %	96 %
Regularitet (i forhold til planlagte avganger)/Regularity	99,5 %	99,4 %
Antall ansatte/Number of employees	261	273



Innhold

Administrerende direktør	5
Styrets beretning	6
Årsregnskap	10
Regnskapsprinsipper	10
Resultatregnskap	11
Balanse	12
Kontantstrømoppstilling	14
Noter	15
Revisjonsberetning	21
Kunderegnskap	23
Trafiksikkerhetsregnskap	24
Miljøregnskap	25
Medarbeiderregnskap	26
Statement of the Board	28





Administrerende direktør

Full fart mot lønnsomhet

Fem år i drift

I oktober 2003 var det fem år siden Flytoget begynte å transportere flypassasjerer til Oslos nye hovedflyplass. Selv om oppstarten var utfordrende, har Flytoget vært en suksess fra første dag. Med omtrent fire millioner reisende årlig, høy markedsandel og svært tilfredse passasjerer har Flytoget vært et viktig bidrag til Oslo Lufthavns suksess.

Selvstendig operatør

Siden 1. januar 2003 har Flytoget vært et eget aksjeselskap direkte underlagt Samferdselsdepartementet. Sett fra ledelsens side har fristillingen fra NSB vært et positivt bidrag til å gi Flytoget konkurransekraft og samtidig sikre at Flytoget forblir en sterk merkevare. Regjeringen har i en pressemelding varslet at eierskapet vil bli flyttet fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet i løpet av våren 2004.

Et vesentlig forbedret resultat

Selskapet bedret resultatet før skatt med 66 millioner kroner sammenlignet med 2002. Dette til tross for nedgang i trafikken, økte kostnader i forbindelse med etablering og drift av buss for Flytog mellom Asker og Sandvika, økt pris på kjørestrøm og «ny» merverdiavgift på vedlikehold av tog. Resultatet endte på minus 40,5 millioner kroner og var 16 millioner kroner bedre enn budsjettet.

Markedsandelen endte på 33 prosent, noe som er høyere enn for noe annet flytog i

verden. Andelen falt med 1,9 prosentpoeng fra 2002, hovedsakelig som følge av den sterke tilbakegangen i markedet for forretningsreiser med fly.

Servicekultur betyr punktlighet, og Flytoget oppnådde en punktlighet på 95 prosent ved ankomst Oslo Lufthavn, 1 prosentpoeng lavere enn året før. Regulariteten økte fra 99,4 prosent i 2002 til 99,6 prosent i 2003.

Flytogets kundetilfredshet var på 92 prosent, hvilket er et svært godt resultat.

Selskapet er underlagt strenge lover og forskrifter om sikkerhet, og sikkerheten vil alltid ha førsteprioritet på alle nivåer i organisasjonen.

Sterke merkevarer

Merkevarebygging i Flytoget berører hele virksomheten. Det betyr bl.a. kompetente medarbeidere, punktlig tog, god design, tydelig informasjon og målrettet markedsføring, kort sagt servicekvalitet i alle ledd. Flytoget fikk i 2003 status som "Superbrand" av organisasjonen Superbrands Norge.

Flytoget er et sterkt markedsorientert og kommersielt selskap og skal fremstå som det raskeste og mest effektive transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. Selskapet innførte i 2003, som første togselskap i verden, billettløse reiser med kredittkort. Systemet er enestående i sitt slag og har blitt svært godt mottatt av Flytogets kunder.

I et markedspektiv er de viktigste suksessfaktorene for Flytoget punktlighet og frekvens. Tidtabellen er selskapets løfte til kunden, og alle i organisasjonen samt våre leverandører må bidra til at den innfris.

Full fart mot lønnsomhet

Vi har satt oss ambisiøse mål for 2004. Etter tre år med fallende passasjertall ser vi at trafikken endelig tar seg opp igjen. Politisk ustabilitet og sykdommer som SARS truer i bakgrunnen, men det er allikevel grunnlag for forsiktig optimisme. Selskapet har budsjettet med et lite underskudd i 2004 og forventer lønnsomhet fra 2005.

Jeg vil takke alle våre passasjerer for at de valgte Flytoget i 2003. Jeg vil også takke alle medarbeidere for en meget god innsats. Sammen skal vi gjøre Flytoget enda bedre i 2004 og årene fremover.

Med vennlig hilsen

Thomas Havnegjerde
administrerende direktør



2003

Årsberetning

Ytterligere effektivisering av driften har vært hovedfokus for Flytogets ledelse i året som har gått. Forbedringsarbeidet har bidratt til en resultatforbedring på 66 millioner kroner fra 2002 til 2003.

Det bedre resultatet for 2003 kan i hovedsak tilbakeføres til reforhandling av avtaler med underleverandører, lavere salgsprovisjoner, refusjon av merverdiavgift og generelt stram kostnadsstyring i selskapet. Økt avskrivningstid på tog og bedre finansnetto har også bidratt. Forbedringen har vært mulig til tross for nedgang i trafikken, kostnader i forbindelse med etablering og drift av bussberedskap mellom Asker og Sandvika, økt pris på kjørestrøm og en ny merverdiavgift på vedlikehold av tog.

Marked

2003 var Flytogets første år som eget statsaksjeselskap fristilt fra NSB og 100 prosent eid av Samferdselsdepartementet. Etter fristillingen fra NSB fikk selskapet sitt eget uavhengige styre oppnevnt av departementet. Sett fra styrets side har fristillingen vært et positivt bidrag til å sikre at Flytoget forblir en sterk merkevare. Det har også bidratt til å klargjøre rollene innen jernbanesektoren gjennom at offentlige instanser må forholde seg til flere aktører.

Flytoget var i 2003 det mest foretrukne transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn, med en markedsandel på 33 prosent. Markedsandelen har vært stabilt høy siden oppstarten i 1998, men falt med 1,9 prosentpoeng i 2003, noe som hovedsakelig forklares med den negative utviklingen i markedet for forretningsreiser, som utgjør Flytogets største kundesegment. I tillegg har Flytoget mistet en del passasjerer fordi selskapet som følge av utbygging av nytt dobbeltspor mellom Asker og Lysaker har måttet erstatte flytog med buss store deler av

driftsdøgnet mellom Asker og Sandvika. På grunn av den konsolideringen som har funnet sted i flyindustrien, har Flytoget også registrert en tilbakegang i antall reiser foretatt av ansatte i flyselskaper. Totalt opplevde Flytoget en tilbakegang i antall passasjerer på 2,2 prosent sammenlignet med fjoråret. De to siste månedene viste imidlertid at markedet for forretningsreiser er i ferd med å ta seg opp igjen etter flere år med tilbakegang. Flytoget transporterte totalt 3 862 315 passasjerer i 2003.

Kundetilfredshet

Til tross for en del utfordringer knyttet til infrastrukturen mellom Asker og Oslo har selskapet nok en gang klart å prestere svært gode resultater med hensyn på kundetilfredshet.

Selskapet måler kundetilfredsheten hos sine passasjerer fire ganger årlig, og resultatet for 2003 viste en kundetilfredshetsindeks på 92 (kilde: Research International), noe som er en svært høy score uavhengig av bransje.

Økonomi

Driftsinntektene i 2003 ble 491 millioner kroner og dermed 19 millioner kroner høyere enn året før. Driftsresultatet ble 16 millioner kroner, mens ordinært resultat før skatt ble minus 41 millioner kroner, noe som er 66 millioner kroner bedre enn for 2002. Avskrivningstiden på flytogene er økt fra 15 til 20 år, og det gav 19,5 millioner kroner lavere avskrivninger i 2003.

Kapitalforhold og balanse

Ved utgangen av 2003 hadde Flytoget en



samlet balanse på 1 408 millioner kroner, mot 1 439 millioner kroner per utgangen av 2002. Selskapets likviditet har vært god gjennom hele året.

Årets resultat

Årets underskudd dekkes fra annen egenkapital med minus 29 885 tusen kroner. Styret bekrefter at grunnlaget er til stede for fortsatt drift. Dette er lagt til grunn for årsregnskapet.

Finansiering

Det ble i ekstraordinær generalforsamling 19. desember 2003 vedtatt å øke selskapets aksjekapital med 300 millioner kroner. Dette var i henhold til St.prp.nr.29 og Budsjett-innst. S.nr.13 (2003-2004), og ble gjort ved at staten foretok en nyttegning av 300 000 aksjer pålydende kr 1 000. Selskapets lån i ekstern bank ble nedbetalt med 300 millioner kroner samme dag, slik at langsiktig gjeld ved utgangen av 2003 var på 650 millioner kroner. Dette mer enn tilfredsstillende långiverens krav til egenkapitalens størrelse, som ved utgangen av 2003 er på 49 prosent. Långiveren har førsteprioritets pant i selskapets jernbanemateriell.

Verdifastsettelse av sporprioritet

Det er i regnskapet balanseført en immateriell eiendel på 357 millioner kroner. Beløpet er en beregnet verdifastsettelse av den prioritet 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 skulle miste prioriteten, vil det etter

Samferdselsdepartementets vurdering være naturlig at selskapet får tilført kapital tilsvarende den bokførte verdien på denne retten. Dette vil kreve en ny vurdering av saken og samtykke fra Stortinget. Styret er av den oppfatning at verdifastsettelsen gir et forsvarlig bilde av prioriteten.

Forandring i styret og ledelsen

Styremedlem Toril Bariusdotter Ressem er valgt til ny nestleder i styret etter at Erik G. Braathen gikk ut.

Infrastruktur

På grunn av Jernbaneverkets utbygging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker måtte Flytoget operere buss for flytog mellom Asker og Sandvika store deler av driftsdøgnet. Fra sommeren vil Flytoget gjenoppta full produksjon på denne strekningen.

Jernbaneverkets utbygging mellom Skøyen og Asker har pågått i fire år og er planlagt slutført i 2011. Utbyggingen vil i perioder fremdeles føre til redusert sporkapasitet, noe som kan få konsekvenser for Flytogets kjøremønster og punktlighet. Flytoget vil fortsatt møte disse utfordringene ved å gjennomføre tiltak for å redusere ulempene utbyggingen medfører for passasjerene.

Trafikksikkerhet

Flytoget har sterk fokus på trafikksikkerhet og var ikke involvert i noen ulykker i 2003. Det ble registrert fire førstehjelpsskader med passasjerer. Ingen tredjeperson var utsatt for hendelser i 2003. Det ble registrert åtte uhell og åtte førstehjelpsskader blant våre ansatte. Uhellene var i hovedsak relatert til hendelser i

forbindelse med feilrøkkning ved av- og påstigning og lukking av dører. Det ble registrert syv materielle skader i 2003.

Et enda bedre tilbud

I mai lanserte Flytoget som første flytog i verden billettløse reiser med kredittkort. I juni økte Flytoget hastigheten til 210 km/t mellom Oslo og Oslo Lufthavn, noe som medførte at reisetiden ble redusert til 19 minutter. Med disse tiltakene vil kundene spare reisetid. Målet er at over 60 prosent av selskapets kunder skal reise billettløst i løpet av 2005.

Medarbeidere

Sykefravær har også i 2003 vært et prioritert område. Selskapet har inngått en avtale om inkluderende arbeidsliv, og det er blitt utarbeidet konkrete mål og handlingsplaner for å redusere sykefraværet. Sykefraværet var 12,2 prosent for selskapet totalt. Målet er å redusere selskapets sykefravær til 8,5 prosent i løpet av 2005. Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har hatt en positiv utvikling i sitt arbeid.

Det gjennomføres årlig en medarbeiderundersøkelse, der formålet er å kartlegge det interne klimaet i selskapet. Undersøkelsen, som omfattet alle fast ansatte, resulterte i 2003 i en tilfredshetsindeks på 59, den samme som foregående år.

Det ble i 2003 gjennomført et lederutviklingsprogram for å øke selskapets og de ansattes kompetanse på mellomledernivå.

Selskapet ble tildelt "Beveg deg-prisen" 2003 fra Norsk Fysioterapi Forening for oppstarten av "Flytogbevegelsen – 19 minutter er nok".



Likestilling

Selskapets ledergruppe består av 40 prosent kvinner og 60 prosent menn. Flytogets styre har 40 prosent kvinnelige og 60 prosent mannlige representanter. Styret og selskapets ledelse er bevisst de samfunnsmessige forventningene om tiltak for å fremme likestilling i organisasjonen.

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 bidrar til mer miljøvennlig transport. Flytogets energiforbruk var i 2003 0,19 kWh per passasjerkilometer. Det ble i 2003 ikke registrert forurensende utslipp til luft, vann eller grunn som følge av selskapets virksomhet.

Fremtidsutsikter

I Avinors prognoser for Oslo Lufthavn er den forventede økningen i totalmarkedet for flypassasjerer på ca. tre prosent årlig. Det er fremdeles en betydelig usikkerhet om utviklingen i markedet. Næringslivet har fortsatt utfordringer, og det knytter seg usikkerhet til politisk ustabilitet og sykdommer som SARS. Det er imidlertid grunn til å forvente at markedet for forretningsreiser vil vise moderat vekst fremover. Privatreise-markedet er det markedet hvor veksten er størst. Utfordringen for Flytoget vil være å beholde sin markedsandel i forretnings-

markedet og samtidig styrke sin posisjon i ferie- og fritidsmarkedet.

Selskapet vil fortsette sitt arbeid med å identifisere kostnadsreducerende tiltak som bidrar til effektiv drift, og alternative løsninger vurderes kontinuerlig. Samtidig gjennomføres det tiltak for å styrke inntektssiden.

Det er styrets oppfatning at en videreføring av høyt kvalitetsnivå på materiell, frekvens, punktlighet og ansatte er avgjørende for Flytogets fremtidige suksess og opprettholdelse av kollektivandelen blant reisende til og fra Oslo Lufthavn.

Takk!

Flytoget har lagt bak seg sitt første år som selvstendig selskap, og styret er tilfreds med de resultater som er oppnådd. Styret vil derfor rette en stor takk til alle medarbeidere i Flytoget som er med å gjøre Flytoget til den publikumssuksessen det er.

Oslo, 17. februar 2004

Endre Skjørestad
styrets leder

Toril Bariusdotter Ressem
styrets nestleder

Ingvild Myhre

Mari Skjærstad

Steinar Vold

Ingar Nicolai Nilsen

Kelly Källström

Mark Johnston

Thomas Havnegjerde
adm.direktør





Regnskapsprinsipper

Innledning

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømoppstilling
- Noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen.

Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapskikk i Norge gjeldende per 31. desember 2003. Den nødvendige spesifiseringen er gjort i notene. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på de grunnleggende prinsipper om historisk kost, sammenlignbarhet, fortsatt drift, kongruens og forsiktighet. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene utdypes nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunkt for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapskikk at ledelsen anslår et best mulig estimat for bruk i resultatregnskap og balanse. Det kan fremkomme avvik mellom estimerte og faktiske tall.

Driftsinntekter

Inntekt resultatføres når den er opptjent. Selskapets driftsinntekter er basert på billettinntekter. Periodisering av billettinntekter er basert på realisasjon frem til årsskiftet.

Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

Utgifter sammenstilles med og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til.

Skattekostnad

Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skattefordel. Endring i utsatt skattefordel er den del 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 knytter seg til varekretsløpet, er klassifisert som omløpsmidler og kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter regnskapsavslutningstidspunktet. 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-avregnede prosjekter.

Kundefordringer og andre fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er i balansen ført opp til pålydende etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

Vedlikehold

Kostnader knyttet til det periodiske vedlikeholdet aktiveres og avskrives over perioden frem til neste planlagte periodiske vedlikehold. Prinsippendringen ble gjennomført per 01.01.03, og er bokført direkte mot egenkapitalen. Sammenligningstallene for 2002 er omarbeidet i henhold til det nye prinsippet og utgjør en netto kostnadsføring for 2002 regnskapet på 2 141 TNOK.



Resultatregnskap 01.01.–31.12.

(alle tall i 1 000 kr)

	Note	2003	2002
Billettinntekter	1	484 151	467 764
Annen driftsinntekt	1	6 872	4 530
Sum driftsinntekter		491 023	472 295
Lønnskostnad	2, 10	129 957	130 309
Avskrivning på varige driftsmidler	11	104 340	134 092
Annen driftskostnad		240 806	252 050
Driftsresultat		15 918	-44 156
Renteinntekt		0	12 854
Annen renteinntekt		3 178	208
Annen finansinntekt		1 219	31
Rentekostnad til foretak i samme konsern	6	0	-71 706
Annen rentekostnad		-60 422	-49
Annen finanskostnad		-438	-3 529
Ordinært resultat før skattekostnad		-40 545	-106 347
Skattekostnad på ordinært resultat	4	-10 660	-32 276
Ordinært resultat		-29 885	-74 071
Årsresultat		-29 885	-74 071
Anvendelse av årsresultatet			
Overført fra tidligere års underskudd		0	168 594
Overføres fra overkursfond	8	-29 885	-242 665
Til dekning av årsresultat	8	-29 885	-74 071



Balanse

(alle tall i 1 000 kr)

	Note	31.12.2003	31.12.2002
Eiendeler			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Rettigheter	7,11	357 417	371 164
Utsatt skattefordel	4	108 285	97 625
Sum immaterielle eiendeler		465 701	468 790
Varige driftsmidler			
Varige driftsmidler	11	792 854	842 586
Anlegg under utførelse	5	3 770	20 244
Sum varige driftsmidler		796 624	862 830
Finansielle driftsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle driftsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 262 335	1 331 630
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	3	28 592	22 018
Kundefordring konsern	6	0	4 286
Andre fordringer		159	72
Sum fordringer		28 751	26 376
Sertifikater	12	66 334	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	13	50 401	81 154
Sum omløpsmidler		145 487	107 530
Sum eiendeler		1 407 823	1 439 160



Balanse

(alle tall i 1 000 kr)

	Note	31.12.2003	31.12.2002
Egenkapital og gjeld			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	8	400 000	100 000
Overkursfond	8	292 468	327 335
Sum innskutt egenkapital		692 468	427 335
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	8	0	0
Sum opptjent egenkapital		0	0
Sum egenkapital		692 468	427 335
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	10	4 684	4 389
Avsetning for forpliktelser	10	1 947	2 174
Sum avsetning for forpliktelser		6 631	6 563
Annen langsiktig gjeld			
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	9	650 000	0
Langsiktig gjeld til konsernselskap	6	0	950 000
Sum annen langsiktig gjeld		650 000	950 000
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		13 026	13 753
Skyldige offentlige avgifter		9 810	9 525
Annen kortsiktig gjeld		35 887	31 938
Kortsiktig gjeld konsern	6	0	46
Sum kortsiktig gjeld		58 724	55 262
Sum gjeld		715 355	1 011 825
Sum egenkapital og gjeld		1 407 823	1 439 160

Endre Skjørestad
styrets leder

Toril Bariusdotter Ressem
styrets nestleder

Ingvild Myhre

Mari Skjærstad

Steinar Vold

Ingar Nicolai Nilsen

Kelly Källström

Mark Johnston

Thomas Havnegjerde
adm.direktør



Kontantstrømoppstilling 01.01.–31.12.

(alle tall i 1 000 kr)

	Note	2003	2002
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Resultat før skattekostnad		-40 545	-106 347
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		525	1 157
Ordinære avskrivninger	11	104 340	134 092
Endring reservedelslager		0	0
Endring kundefordringer		-2 375	16 244
Endring leverandørgjeld		-5 755	-64 236
Forskjell kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensjonsordningen		295	0
Endring i andre tidsavgrensingsposter		3 282	4 021
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter ¹⁾		59 767	-15 070
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler		259	0
Utbetalinger ved kjøp av driftsmidler	11	-41 645	-3 234
Utbetalinger ved kjøp av sertifikater	12	-65 609	0
Endring anlegg under utførelse	5	16 474	-16 576
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-90 521	-19 811
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld			
Innbetaling av egenkapital	8	300 000	0
Utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld	9	-300 000	-90 000
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		0	-90 000
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		-30 754	-124 881
Kontanter og kontantekvivalenter 01.01.		81 154	206 035
Kontanter og kontantekvivalenter 31.12.		50 401	81 154

¹⁾ Den store endringen i netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter skyldes at inkludert i posten "Endring leverandørgjeld" for 2002 inngikk påløpte renter på lån fra NSB med 65 mill. for annet halvår.



Noter

(alle tall i 1 000 kr)

NOTE 1 DRIFTSINTEKTER	2003	2002
Billettinntekter	484 151	467 764
Reklameinntekter	6 474	4 351
Andre inntekter	397	179
Sum	491 023	472 295

NOTE 2 LØNSKOSTNADER	2003	2002
Lønninger	100 502	101 277
Folketrygdavgift	16 027	15 710
Pensjonskostnader	7 722	3 877
Andre ytelser, inkl styrehonorar	5 707	9 445
Lønnskostnader	129 957	130 309
Gjennomsnittlig antall ansatte	267	272

Godtgjørelser (i kroner)	2003	2003
	Adm.dir	Styret
Lønn	1 311 832	0
Annen godtgjørelse	124 418	611 500

Administrerende direktør har avtale om etterlønn i seks 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 2003 kr 250 000 med tillegg for revisjonsmessig bistand kr 261 437. I tillegg kommer annen bistand med kr 61 940. Alle beløp er ekskl. merverdiavgift.

NOTE 3 KUNDEFORDRINGER	31.12.2003	31.12.2002
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	500	500
Endring avsetning for usikkerhet i kundefordringer	0	0
Årets konstaterte tap	138	37
Årets tap på kundefordringer	138	37



Noter

(alle tall i 1 000 kr)

	31.12.2003	31.12.2002
NOTE 4 SKATT		
Midlertidige forskjeller:		
Pensjonsforpliktelse og loss of licence	-6 630	-6 563
Driftsmidler	74 301	-24 626
Kundefordringer	-500	-500
Regnskapsmessige avsetninger	-250	-600
Skattemessig fremførbart underskudd	-453 653	-316 372
Sum midlertidige forskjeller	-386 732	-348 661
Utsatt skattefordel, 28%	-108 285	-97 625
<p>Det er gjennomført prinsippendringer knyttet til periodisk vedlikehold. Gjennomføringen er regnskapsmessig gjort i 2003 med regnskapsmessig virkning for 2002. Regnskapstallene for 2002 er endret i samsvar med dette.</p> <p>Selskapet har en utsatt skattefordel på 108 285 TNOK som følge av forskjeller mellom skattemessig og regnskapsmessige verdier. Den utsatte skattefordelen er i sin helhet oppført i balansen da selskapet mener at en vil kunne benytte seg av denne gjennom fremtidige resultater.</p>		
Betalbar skatt fremkommer slik:		
Ordinært resultat før skattekostnad	-40 545	-106 347
Permanente forskjeller	333	699
Endring midlertidige forskjeller	-97 069	25 332
Benyttet underskudd til fremføring	0	0
Grunnlag betalbar skatt	-137 281	-80 316
Skatt 28%	0	0
Betalbar skatt på årets resultat	0	0
<p>Årets skattekostnad fremkommer slik:</p>		
Brutto endring utsatt skattefordel	-10 660	-32 276
Årets totale skattekostnad	-10 660	-32 276
NOTE 5 ANLEGG UNDER UTFØRELSE	31.12.2003	31.12.2002
Anskaffelseskost 01.01.	20 244	3 668
Tilgang	31 560	22 009
Overført til varige driftsmidler/investeringer	-45 450	-3 235
Kostnadsført	-2 584	-2 198
Anskaffelseskost 31.12.	3 770	20 244



Noter

(alle tall i 1 000 kr)

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

	Kortsiktig fordring konsern	
	31.12.2003	31.12.2002
Flytoget AS er i 2003 overdratt til Samferdselsdepartementet fra NSB AS.		
Utestående primært vedr. billettsalg	0	4 286
Sum	0	4 286

	Langsiktig gjeld konsern		Kortsiktig gjeld konsern	
	31.12.2003	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2002
Foretak i samme konsern	0	950 000	0	46
Sum	0	950 000	0	46

NOTE 7 NÆRSTÅENDE PARTER

Samferdselsdepartementet overtok aksjene i Flytoget AS per 01.01.2003 (100%). I løpet av vårsesjonen vil eierskapet til Flytoget AS overføres til Nærings- og handelsdepartementet.

Samferdselsdepartementet eier fortsatt NSB AS (100%). NSB AS selger flytogbilletter for Flytoget AS, og mottar provisjon for dette. I tillegg står NSB AS sitt datterselskap Mantena AS for vedlikehold av flytogene.

Jernbaneverket, som Flytoget AS leier prioritert sportilgang av, er også underlagt Samferdselsdepartementet.

Bane Energi er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket og har ansvaret for å kjøpe inn elektrisitet til all togframføring og for strømforsyningen til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet. Flytoget bruker Bane Energi som strømleverandør.

Se note 11 for utfyllende informasjon om sportilgang.



Noter

(alle tall i 1 000 kr)

NOTE 8 EGENKAPITAL	31.12.2003	31.12.2002
Innskutt egenkapital		
Aksjekapital 01.01.	100 000	100 000
Økning aksjekapital	300 000	0
Sum aksjekapital 31.12.	400 000	100 000
Overkursfond 01.01.	570 000	570 000
Dekning av tidligere års underskudd	-242 665	-168 594
Korrigerings som følge av prinsippendring	0	-1 542
Korrigerings av tidligere års feil	-4 982	0
Årets resultat	-29 885	-72 529
Opptjent egenkapital		
Udekket underskudd	0	0
Egenkapital 31.12.	692 468	427 335

Samferdselsdepartementet eier 100% av aksjene i Flytoget AS per 31.12.2003.

Korrigerings av tidligere års feil skyldes poster i kundefordringer som knytter seg til perioden 1998-1999 og som burde vært oppgjort i forbindelse med etableringen av åpningsbalansen 01.01.2000.

NOTE 9 RENTEBÆRENDE GJELD OG FORFALLSSTRUKTUR	31.12.2003	31.12.2002
Rentebærende gjeld til NSB AS	0	950 000
Rentebærende gjeld til ekstern bank	650 000	0
Sum langsiktig rentebærende gjeld	650 000	950 000

Rentebetingelser

Av selskapets lån er det knyttet fastrenteaftaler til 525 000 TNOK. Resterende del av lån er til flytende rente.

150 000	5,44 % 03.04.06
150 000	5,46 % 02.04.07
175 000	5,54 % 06.10.10
50 000	5,51 % 02.07.10

Det er knyttet lånebetingelser (covenants) til årlig kontantstrøm og egenkapitalandel.

Forfallsstruktur

Per 31.12.2005	100 000
Per 31.12.2006	100 000
Per 31.12.2007	100 000

Lånet løper til 31.12.2007.

Pantesikkerhet

1. prioritets pant i jernbanemateriellet.



Noter

(alle tall i 1 000 kr)

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 barnpensjon. 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 aktuariemessige 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) med NAVO og topplederpensjon i Storebrand.

Pensjonskostnad	2003	2002
Nåverdi av pensjonsopptjening	6 132	4 193
Rentekostnad	3 802	1 922
Brutto pensjonskostnad	9 934	6 115
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-3 399	-1 978
Resultatført estimat-/planendring/amortisering	232	-739
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	6 768	3 398
Periodisert arbeidsgiveravgift	954	479
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	7 722	3 877
Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:		
SPK, Storebrand og AFP/NAVO	31.12.2003	31.12.2002
Opptjente pensjonsforpliktelser	67 966	34 009
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-60 614	-32 169
Estimeringsavvik	-3 247	626
Periodisert arbeidsgiveravgift	579	366
Netto pensjonsforpliktelser	4 684	2 831
Økonomiske forutsetninger:		
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	6-6,5 %	6-7 %
Arbeidsgiveravgift	14,1 %	14,1 %
Uttakstilbøyelighet AFP	50 %	20 %
Gjenstående levetid/amortisering	15-21 år	15-21 år
Korridor	10 %	10 %

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

Loss of licence

Det er gjort avsetning for 2003 til en forpliktelse "loss of licence" med 114 TNOK som beste estimat. Dette er 1/3 av 6 G som tilsier et tilfelle hvert 3 år. Det er utbetalt en erstatning i løpet av året som har redusert avsetningen. 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.



Noter

(alle tall i 1 000 kr)

NOTE 11 VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER

						31.12.2003	31.12.2002
	1	2	3	4	5	Sum	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	258 606	1 102 502	12 462	1 518	412 404	1 787 492	1 786 007
Tilgang kjøpte driftsmidler	28 025	13 619	0	0	0	41 644	3 235
Tilgang egentilvirkede driftsmidler	0	0	0	0	0	0	0
Avgang/Nedskrivning	-5 539	0	0	0	0	-5 539	-1 749
Anskaffelseskost 31.12.	281 092	1 116 121	12 462	1 518	412 404	1 823 597	1 787 493
Akk. avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	215 935	314 832	1 385	350	41 241	573 743	440 243
Akkumulerte avskrivninger 31.12	247 030	368 360	2 308	642	54 988	673 327	573 743
Akkumulerte avskr. avgang	-4 756	0	0	0	0	-4 756	-592
Balanseført verdi pr. 31.12.	34 062	747 761	10 154	876	357 417	1 150 270	1 213 750
Årets avskrivninger	35 851	53 528	923	292	13 747	104 340	134 091
Økonomisk levetid	3-10 år	3-20 år	12 år	6 år	30 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

1. IT, maskiner, utstyr, innredning, biler.
2. Rullende materiell og periodisk vedlikehold.
3. Vestkorridoren.

4. Påkostning leide lokaler, aktivert over leiekontraktens løpetid.
5. Rettigheter.

Rettighetene ble etablert på det tidspunkt hvor Flytoget AS overdro infrastrukturen til Jernbaneverket. Verdien av rettighetene knytter seg til spor-prioritetsavtalen som Flytoget AS har med Jernbaneverket. Avskrivningstiden for rullende materiell er endret fra 15 til 20 år da dette etter selskapets vurdering vil være mer i samsvar med den forventede levetid som er oppgitt fra leverandør av togsettene. Ved endring av avskrivningstiden er det valgt en knekkpunktløsning hvor effekten på årets avskrivninger utgjør i underkant av 20 millioner kroner i reduserte avskrivninger. Kostnader knyttet til det periodiske vedlikeholdet aktiveres og avskrives over perioden frem til neste planlagte periodiske vedlikehold. Prinsippendringen ble gjennomført per 1.1.2003, og er bokført direkte mot egenkapitalen. Sammenligningstallene for 2002 er omarbeidet i henhold til det nye prinsippet og utgjør en netto kostnadsføring for 2002 regnskapet på 2 141 TNOK.

NOTE 12 CERTIFIKATER

Pålydende	Balanseført	Innløsningsverdi	Rente verdi	Renteregulering dato	Selskap	Valuta
Entra Eiendom AS	NOK	10 000	10 498	20.02.04	5,70 %	Fast
Helgeland Sparebank	NOK	5 000	5 039	30.03.04	2,95 %	Fast
Elkem ASA	NOK	10 000	10 413	16.02.04	3,35 %	Fast
Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap	NOK	10 000	10 135	29.04.04	5,06 %	Fast
Sundhordland Kraftlag AS	NOK	5 000	5 044	15.03.04	3,00 %	Fast
Sundhordland Kraftlag AS	NOK	5 000	5 052	15.03.04	3,00 %	Fast
Tafjord Kraft AS	NOK	10 000	10 082	22.03.04	2,92 %	Fast
Hafslund ASA	NOK	10 000	10 072	15.04.04	3,08 %	Fast
Sum		65 000	66 334			

Kostprisen på sertifikatene utgjør 65 609 TNOK.

Balanseført verdi av sertifikatene utgjør med tillegg av kostpris også opptjente renter til og med 31.12, samt periodisert over-/underkurs ved kjøp.

NOTE 13 BANKINNSKUDD

Bundne skattetrekkmidler utgjør 4 490 TNOK.



Til generalforsamlingen i Flytoget AS Revisjonsberetning for 2003

Ledelsens ansvar og revisors oppgave

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS for regnskapsåret 2003, som viser et underskudd på kr 29 885 000. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpstilling 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 2003 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, 17. februar 2004

KPMG AS




Ben Guren
Statsautorisert revisor





Regnskap Kunde

Flytogets største kundegruppe er forretningsreisende som reiser til og fra Oslo Lufthavn. Viktige delmål for Flytoget er å sikre gjenkjøp hos eksisterende kunder, øke andelen hos de frekvente reisende og tiltrekke nye kunder og kundegrupper.

Markedsutviklingen

Flytrafikken over Oslo Lufthavn hadde en vekst i 2003 på 3,3 prosent. Veksten kom i ferie- og fritidsmarkedet som var preget av mange nye lavprisaktører. Forretningsmarkedet hadde nok et år med tilbakegang.

Flytoget oppnådde i 2003 en markedsandel på 33 prosent. Med dette er Flytogets markedsposisjon og -andel eksepsjonelt høy i verdenssammenheng. Det ble i løpet av året foretatt 3,9 millioner reiser med Flytoget.

Billettløse reiser en suksess

I mai 2003 ble siste del i konseptet Billettløse reiser lansert. Man kan nå reise billettøst på Flytoget med VISA, EuroCard / Mastercard, Diners og American Express i tillegg til SAS Travelpass Corporate / SAS Corporate card og Braathens Wingskort. I desember 2003 var andelen billettløse reiser 26 prosent. I primær-målgruppen "frekvente forretningsreisende" var andelen over 40 prosent. Markedsundersøkelser viser at potensialet for videre vekst i billettløse reiser er stort.

Meget fornøyde kunder

For å kartlegge profilen og servicenivået fortløpende har Flytoget gjennomført fire egne markedsundersøkelser i 2003.

Kundetilfredsheten var i gjennomsnitt på 92 prosent. Dette er et meget høyt nivå sammenliknet med andre servicebedrifter. Samme undersøkelse viser at over 92,5 prosent av passasjerene opplever Flytoget som den raskeste, enkleste og mest effektive måten å reise til og fra Oslo Lufthavn på, og dette er en forbedring på 2,5 prosentpoeng fra i fjor. Flytogets punktlighet ble av 94 prosent opplevd som svært god eller god, og hele 93 prosent svarer at de vil velge Flytoget igjen ved neste anledning.

Kommunikasjonstiltak

En rekke markedskommunikasjonstiltak ble gjennomført i 2003. Blant disse kan nevnes frekvent annonsering gjennom hele året, seks utgivelser av ombordmagasinet Go to gate, annonsering på monitorene om bord, annonsering på Oslo Lufthavn, Bergen Lufthavn, Stavanger Lufthavn og Trondheim Lufthavn, sponsoravtale med alpinlandslaget for herrer og to større kampanjer for å øke kjennskapen til billettløse reiser. I tillegg er det gjennomført aktiviteter i samarbeid med Braathens og SAS.

Satsingsområder fremover

Satsingen på billettløse reiser vil fortsatt stå sentralt i 2004. Utbyggingsarbeidene mellom Skøyen og Asker vil medføre ulemper for Flytogets passasjerer også i 2004, men Flytoget vil være tilbake i Asker med full produksjon fra 20. juni 2004. Kunnskapen i markedet om Flytogets tilbud til barnefamilier og andre privatreisende skal økes gjennom målrettet markedsføring.

Hovedtall for trafikk i 2003

- Akkumulert passasjerantall: 3 862 315
- Gjennomsnittlig markedsandel: 33 prosent
- Høyest markedsandel: 39 prosent i januar og 38 prosent i november
- Gjennomsnittlig antall passasjerer per uke: 74 275
- Regularitet: 99,6 prosent
- Punktlighet ved ankomst Oslo Lufthavn: 95 prosent innen 3 minutter



Regnskap Trafikksikkerhet

Flytogets overordnede sikkerhetspolitikk er basert på 0-skadefilosofien. Trafikksikkerhetsresultatene fra 2003 viser at Flytoget kun har hatt små uhell og førstehjelpsskader for egne ansatte og passasjerer.

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, inkludert holdningsskapende arbeid.

Systematisk arbeid med uønskede hendelser

I Flytoget registreres alle uhell, ulykker og tilløp til uhell og ulykker. De ansatte oppmuntres til å rapportere, og det ble registrert 481 tilløp i 2003 mot 540 i 2002. Jernbaneverket er ansvarlig for videre oppfølging av tilløp som gjelder infrastruktur. Øvrige tilløp er fulgt opp på en systematisk måte av Flytoget, og tiltak er iverksatt.

Holdningsskapende arbeid

Sikkerhet er et ledelsesansvar i Flytoget, og administrerende direktør er øverste ansvarlig. Ledelsens ansvar er å prioritere sikkerhet i organisasjonen samt kommunisere tydelige holdninger til sikkerhet. Sikkerhet står på dagsorden i alle sentrale møter.

Flytoget arbeider kontinuerlig med å utvikle medarbeidernes kunnskap om og holdninger til sikkerhet. Sikkerhet er en viktig del av servicemedarbeidernes og flytogførernes grunnopplæring, og gode holdninger til sikkerhet har vært et fokusområde gjennom hele året.

Resultater innen trafikksikkerhet

Flytoget var ikke involvert i noen ulykker i 2003. Fire passasjerer fikk en førstehjelpsskade. Ingen tredjeperson var utsatt for noen hendelser. Det ble registrert åtte uhell og åtte førstehjelpsskader blant de ansatte. De åtte uhellene blant våre ansatte er i hovedsak relatert til uhell i forbindelse med feilrøking ved av- og påstigning, klemming av arm i dør og lignende.

Det ble registrert syv uhell på flytogene i løpet av 2003. Uhellene er materielle skader på grunn av tekniske feil, objekter i sporet og tagging. Et av uhellene gjaldt returstrøm-systemet. Det arbeides med å utvikle en ny teknisk løsning.

Totalt sett viser statistikken for ulykker, uhell og førstehjelpsskader et tilfredsstillende resultat.

Flytoget deltok i en revisjon som Statens jernbanetilsyn utførte innen området sikkerhetskommunikasjon rettet mot flere trafikkutøvere og togledelsen i Jernbaneverket. Utfallet av revisjonen var positivt for Flytoget, og kun et par mindre avvik ble identifisert.

Kategori	Passasjerer		Tredjeperson		Egne ansatte		Flytog (materiell)	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Ulykker *	-	-	-	1	-	-	-	-
Uhell **	-	-	-	-	8	9	7	10
Førstehjelpsskader ***	4	1	-	-	8	3	-	-

Selv mord inkluderes ikke i tabellen.

* Ulykker er hendelser med store konsekvenser.

** Uhell er hendelser med små konsekvenser.

*** Førstehjelpsskader er skader som ikke krever medisinsk behandling.



Regnskap Miljø

Samfunnsansvar

Flytogets overordnede miljømål er høy markedsandel som skal bidra til en høy andel kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn. Dette gir samfunnet en miljøgevinst ved redusert total miljøbelastning.

Flytogets miljø- og samfunnsansvar ivaretas gjennom miljøstrategien og tilhørende handlingsplan.

I bedrifters og myndigheters miljøregnskap vil virksomhetens bruk av Flytoget gi et positivt bidrag.

- Færre mennesker vil plages av støy. Flytogene, som er blant verdens mest støysvake høyhastighetstog, benytter Romeriksporten gjennom de folkerike områdene øst og nord i Oslo.
- Et totalt sett lavere energiforbruk. Flytogets energiforbruk til togfremføring og parkering av togsett var 0,19 kWh per passasjerkilometer, og dette var konstant til tross for en hastighetsøkning som ble gjennomført i 2003. 10 prosent av kjørestrømmen føres tilbake til kjøreledningen ved bremsing. Flytoget bidrar ikke med direkte utslipp av CO2 til atmosfæren.
- Flytogene har lang teknisk levetid, og over 90 prosent av materialene kan gjenvinnes.

Miljøoppfølging

Miljøstyringssystemet er basert på prinsippene i miljøstandard ISO 14001.

- Flytoget har kvartalsvis miljørapportering.
- Ved normal drift er miljørisikoen minimal.
- Ved eventuelle ulykker er miljørisikoen begrenset.
- Selskapet følger opp miljøaspekter som er valgt ut fra kriteriene ressursforbruk, påvirkning av markedsandel samt lover og forskrifter.
- Flytoget har et eget miljøforum med representanter fra alle enheter.
- Det er gjennomført et miljøkurs for ledere og nøkkelpersonell.
- Flytoget deltok på miljøtorget under Oslo miljøfestival.
- Selskapet deltar i et nettverk for miljø- og samfunnsansvar sammen med næringsliv, myndigheter, organisasjoner og forskningsinstitusjoner (BBU).

	2003	2002	2001	2000
Elgpåkjørsler	5	1	2	1
Rådyrpåkjørsler	1	4	3	3



Regnskap Medarbeidere

Flytoget gjennomførte i 2003 en Kiss-puls (medarbeidertilfredshetsundersøkelse) for tredje år på rad. 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, dvs. samme nivå som året før. Undersøkelsen viser forbedringspotensialer på enkelte områder, som selskapet vil arbeide aktivt med i 2004.

Arbeidsmiljø

Selskapet har et arbeidsmiljøutvalg (AMU), som består av representanter fra selskapets ledelse, tillitsvalgte og bedriftshelsetjeneste. AMU har hatt seks møter i 2003 med fokus på bl.a. bedriftskultur og sykefravær.

Ansatte

Selskapet hadde per 31.12.2003 261 medarbeidere. Dette utgjør 232 årsverk, fordelt på 74 flytogførere, 101 servicemedarbeidere og 29 kundeveiledere. 57 medarbeidere jobber i serviceadministrasjon inne inkl. operativ ledelse. Gjennomsnittsalderen i bedriften er 36 år.

Mellomlederprogram

For å øke selskapets kompetanse på mellomledernivå har det i 2003 vært gjennomført et mellomlederprogram med tema lederferdigheter og samspill. I tillegg til fellessamlinger har deltagerne fått individuell oppfølging.

Flytogbevegelsen

Selskapet ble tildelt "beveg-deg"-prisen 2003 fra Norsk Fysioterapi Forening for oppstarten av "Flytogbevegelsen – 19 minutter er nok". Flytogbevegelsens mål er å stimulere ansatte til økt fysisk aktivitet. Deltakerne velger sine egne aktiviteter.

Likestilling

Av selskapets 261 ansatte er 123 kvinner og 138 menn. Dette gir følgende fordeling totalt:

Kvinner: 47 prosent

Menn: 53 prosent

Fordelt på ansattegrupper er fordelingen som følger:

	Kvinner	Menn
Servicemedarbeidere	70 prosent	30 prosent
Flytogførere	5 prosent	95 prosent
Kundeveiledere	69 prosent	31 prosent
Administrasjon (inkl. operativ ledelse)	49 prosent	51 prosent
Ledergruppe	40 prosent	60 prosent

Selskapet har ikke iverksatt spesielle tiltak på likestillingsområdet. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn. For servicemedarbeidere, flytogførere og kundeveiledere er lønnen fastsatt etter tariffavtaler. Selskapet har ikke planlagt tiltak på likestillingsområdet for 2004, men er bevisst de samfunnmessige forventningene om tiltak til å fremme likestilling i organisasjonen.

IA-avtalen

I mai 2003 undertegnet selskapet en samarbeidsavtale med trygdeetaten og ble en såkalt IA-virksomhet. Dette innebærer at

selskapet gjennom et styrket samarbeid med trygdeetaten aktivt skal jobbe for å redusere sykefraværet i selskapet. Avtalen gir selskapet særskilte rettigheter i dette arbeidet, bl.a. anledning til å benytte "aktiv sykmelding" uten forhåndsgodkjenning av trygdeetaten. Selskapet har også en utvidet egenmeldingsrett.

Sykefravær

Selskapet har jobbet aktivt gjennom hele året for å få redusert sykefraværet. I forbindelse med inngåelsen av IA-avtalen ble det utarbeidet konkrete mål og handlingsplaner, og våre rutiner for oppfølging av sykmeldte ble endret. IA-oppfølgingen handler om holdningsendringer og er av langsiktig karakter, men vi begynner å se resultater på enkelte områder:

Akkumulert sykefravær per 31.12.03:

Hele selskapet	12,2 prosent
Flytogførere	8,2 prosent
Servicemedarbeidere	19,0 prosent
Kundeveiledere	14,6 prosent
Administrasjon	6,6 prosent





2003

Statement of the Board

Increasing operational efficiency: This development work has helped to improve results by NOK 66 million from 2002 to 2003.

The improved result for 2003 can primarily be ascribed to the renegotiations of agreements with sub-contractors, lower sales commissions, the refund of VAT and generally tight costs control throughout the company. Increased depreciation periods for rolling stock and better net finances have also made a contribution. This improvement has been possible despite a decrease in traffic, costs associated with the establishment and operation of relief buses between Asker and Sandvika, the increased price of operating electricity, and the introduction of VAT on the maintenance of rolling stock.

Market

2003 was the Airport Express Train's first year as an independent, state owned limited company, separate from NSB, and 100 per cent owned by the Ministry of Transport and Communications. After being spun out from NSB the company acquired its own independent board of directors appointed by the ministry. From the board of directors' point of view the spin out has been a positive contribution towards ensuring that the Airport Express Train remains a strong brand. It has also helped to clarify roles within the railway sector since public bodies must now deal with more than one player.

In 2003 the Airport Express Train was the most preferred transport alternative to and from Oslo International Airport, with a market share of 33 per cent. Market share has remained stable and high since its start-up in 1998,

though it fell by 1.9 percentage points in 2003, largely due to the negative development in the business travel market which makes up the Airport Express Train's largest customer segment. Additionally the Airport Express Train lost some customers after having to substitute a relief bus service for the train service between Asker and Sandvika for large portions of the operational day. This was due to the changeover to a double track between Asker and Skøyen. The Airport Express Train has also registered a fall in the number of journeys made by airline employees due to the consolidation that has taken place in the airline industry. In total, the Airport Express Train saw a fall in passenger numbers of 2.2 per cent compared with last year. However, the last two months have showed that the business travel market is starting to improve again after several years of decline. In 2003 the Airport Express Train carried a total of 3,862,315 passengers.

Customer satisfaction

Despite a few challenges posed by the infrastructure between Asker and Oslo the company once again managed to achieve very good results with respect to customer satisfaction.

The company measures the customer satisfaction levels of its passengers four times a year and the result for 2003 showed a customer satisfaction index of 92 (source: Research International), which is a very high score for any sector.

Finances

Operating revenue in 2003 was NOK 491 million, NOK 19 million more than the year

before. The operating result was NOK 16 million, while the ordinary result before tax was NOK -41 million, which is NOK 66 million better than for 2002. The depreciation period for the rolling stock was increased from 15 to 20 years resulting in lower depreciation for 2003.

Capital issues and balance

At the end of 2003 the Airport Express Train had a total balance of NOK 1,408 million, versus NOK 1,439 million per the end of 2002. The company's liquidity was very good throughout the year.

Annual result

The year's deficit will be covered by other equity with NOK -29.885 million.

The board confirms that the annual accounts have been prepared on the basis of continued operation.

Financing

At an extraordinary general meeting on 19 December it was decided to increase the company's share capital by NOK 300 million. This was pursuant to White Paper no. 29 and parliamentary Budget Proposal no. 13 (2003-2004) and was implemented through the government issuing 300,000 new shares with a nominal value of NOK 1,000 each. NOK 300 million was paid off of the company's loan from an external bank the same day so that long-term liabilities at the end of 2003 amounted to NOK 650 million. This more than satisfies the lender's requirements regarding the magnitude of equity, which at the end of 2003 was 49 per cent. The lender has a first mortgage on the company's rolling stock.



Valuation of line priority

The accounts show an intangible asset of NOK 357 million on the balance sheet. This amount 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 of this intangible asset have not changed since Parliament considered the company's opening balance sheet in 2000. Should the Airport Express Train lose this line priority, it would, in the opinion of the Ministry of Transport and Communications, be natural for an amount of capital equivalent to the book value of this right to be transferred to the company. The board is of the opinion that the valuation presents a fair assessment of the priority.

Changes to the board and management

Board member Toril Bariusdotter Ressem was elected deputy chair of the board after Erik G. Braathen's departure.

Infrastructure

Due to the introduction of a double track between Lysaker and Asker the Airport Express Train had to operate a relief bus service between Asker and Sandvika for large portions of the operational day. From the summer the Airport Express Train will resume full service on this stretch of line.

NSB's infrastructure work between Lysaker and Asker has been going on for four years and is planned to be finished by 2011. The work still entails reduced line capacity for periods of time, which will have consequences for the Airport Express Train's timetables and punctuality. The Airport Express Train will

continue to face these challenges by implementing measures to reduce inconveniences to passengers.

Traffic safety

The Airport Express Train places a great deal of emphasis on traffic safety and was not involved in any accidents in 2003. Four cases of passengers requiring first aid were recorded. No third party was involved in incidents in 2003. Eight accidents and eight cases requiring first aid were recorded amongst our staff. The accidents primarily related to incidents connected with people losing their footing when boarding and alighting, and the doors closing.

Even better service

In May the Airport Express Train became the first airport express in the world to launch ticketless journeys using credit cards. In June the Airport Express Train increased its speed to 210 kmph between Oslo centre and Oslo International Airport reducing the journey time to 19 minutes. These initiatives mean that passengers will be able to save journey time. The goal is that by the end of 2005, 60 per cent of the company's customers will travel ticketless.

Staff

Absence due to illness was again a priority area in 2003. The company has signed an inclusive work agreement and concrete goals and action plans have been prepared to reduce absence due to illness. The absence rate due to illness was 12.2 per cent for the company as a whole. The goal is to reduce the company's absence rate due to illness to 8.5 per cent by the end of 2005.

The Working Environment Committee's (WEC) work has developed positively.

Staff surveys are conducted annually in which the goal is to analyse the internal climate in the company. The survey, which covers all permanent staff, resulted in a satisfaction index of 59 for 2003, the same as for the previous year.

In 2003 a management development programme was carried out to increase the company's, and the staff's, skills at the middle management level.

The company was awarded the "Move Yourself Award" by the Norwegian Physiotherapy Association for starting its "Airport Express Train Movement – 19 minutes is enough" programme.

Equal opportunities

The company's management team is comprised of 40 per cent women and 60 per cent men. The Airport Express Train's board is comprised of 40 per cent female and 60 per cent male representatives. The board and the company's management team are conscious of social expectations vis-à-vis initiatives to promote equal opportunities in the organisation.

External environment

The Airport Express Train's environmental policy is to be the carrier service to and from Oslo International Airport that provides the greatest total environmental benefit, and which at any given time satisfies customers' requirements vis-à-vis the least possible strain on the environment.



The Airport Express Train does not harm the external environment and its high market share contributes to more environmentally friendly public transport. The Airport Express Train's consumption of electricity in 2003 was 0.19 kWh per passenger kilometre. No polluting discharges into the air, water or ground were recorded as a result of the company's activities.

Future outlook

Avinor's prognoses for Oslo International Airport foresees an expected increase in the total market for airline passengers of approximately 3 per cent per annum. There is still a great deal of uncertainty about how the market will develop. Business is still facing challenges and there is uncertainty associated with political instability and diseases such as SARS. The private travel market is the market in which growth is strongest. The challenge for the Airport Express Train will be to sustain its market share in the business market and simultaneously strengthen its position in the holiday and leisure market.

The company will continue to focus strongly on costs reduction measures and efficient operations, and alternative solutions are assessed continuously. At the same time measures are being implemented to strengthen the revenue side.

The board is of the opinion that it is critical to the future success of the Airport Express Train, and the maintenance of its public transport

share among passengers to and from Oslo International Airport, that it maintains the high levels of quality it has achieved vis-à-vis rolling stock, frequency, punctuality and skilful employees.

Thank you!

The Airport Express Train has completed its first year as an independent company and the board is satisfied with the results that have been achieved. The board would therefore like to express its gratitude to all of the Airport Express Train's members of staff, who have helped to make the Airport Express Train the success it is today with the general public.

Oslo, 17 February 2004

Endre Skjørestad
Chairman of the Board

Toril Bariusdotter Ressem
Deputy Chairman

Ingvild Myhre

Mari Skjærstad

Steinar Vold

Ingar Nicolai Nilsen

Kelly Källström

Mark Johnston

Thomas Havnegjerde
Managing Director





Airport Express Train

Flytoget AS

Telefon 23 15 90 00

Kundetelefon 815 00 777

www.flytoget.no

