



Adm.direktør har ordet	4	Sikker	32
Avinors lufthavner	5	Flysikringstjenesten	
Årsberetning	7	Sikkerhetsledelse	
Hovedtall for konsernet	12	Security	
Resultatregnskap	13	Myndighetskrav	
Balanse	14	NATCON	
Kontantstrømoppstilling	16	Radar / Navigasjon	
Noter	19	Helse og arbeidsmiljø	
Revisjonsberetning	31	SAMU, Avinors sentrale arbeidsmiljøutvalg	
		IKT-prosjekter	
		Punktlig	34
		Punktlighet og regularitet	
		Flytrafikken	
		Fordeling lufthavner	
		Utviklingen fremover	
		Drivkraft i norsk luftfart	37
		Fra myndighet til tjenesteutvikler	
		Eiendommer og grunnerverv	
		Investeringer og utbedringer	
		Bygg og anlegg	
		NATCON	
		Radarsensorer og navigasjon	
		Kontrolltårn	
		Kontrollflyging	
		Ytre miljø	
		Utdanning	
		Datterselskap	
		Verdiskapende tjenester	41
		Kunden i fokus	
		Reisevaneundersøkelsen	
		Forretning / Marked	
		Statistikk	42
		Annual Report	49

Administrerende direktør Randi R. S. Flesland har ordet:



Året 2003 var det første i Avinors historie. Samtidig som forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble et statlig aksjeselskap, fikk vi nytt navn: Avinor AS.

Utgangspunktet for overgangen til aksjeselskapet Avinor AS var et ønske fra eier om større frihet for selskapet til å ta raskere beslutninger for å tilpasse seg flyselskapenes og passasjerenes ønsker og behov. Omdanningen endret imidlertid ikke Avinors samfunnsmessige rolle og forpliktelser.

Flybransjen er i en omfattende endringsprosess, der de tradisjonelle flyselskapene utfordres av lavkostselskapene. Dette påvirker også forventningene til Avinor, og innebærer både ønske om lavere prisnivå for tjenestene som leveres og økt effektivitet på tjenestene som utføres. Avinor har planer som skal øke kundenes tilfredshet med leveransene.

Det er viktig at arbeidet med å bedre selskapets økonomi fortsetter med uforminsket styrke. Herunder er det vesentlig for langsiktig vekst at vi ikke utarmer de største flyplassene. Disse skaper den største delen av kundegrunnlaget og økonomien til totalsystemet av flyplasser. Det forutsettes derfor at vår forhandlingspart og eier er seg dette bevisst ved fastsettelse av nivå på offentlig kjøp av tjenester – og struktur - på regionalnettet.

Avinor er ikke en vanlig kommersiell aktør, men en virksomhet som utfører omfattende oppgaver på vegne av det norske samfunn. En av selskapets sentrale omdømmeverdier er at Avinor skal være en «Drivkraft i norsk luftfart». Det innebærer at selskapet skal jobbe aktivt for at det norske folk skal få best mulig flytilbud, og derigjennom bidra til å stimulere både næringsliv og bosetting over hele landet.

For selskapet er det positivt både å ha en stor samfunnsoppgave og skulle drive etter sunne forretningsmessige prinsipper. Det er nettopp dette som er det spesielle og spennende ved Avinor.

Vi står i disse dager midt oppe i en av de mest omfattende omstillingsprosessene som noensinne er gjennomført innen statlig eid virksomhet i Norge. Den innebærer et stort engasjement i organisasjonen, og gjennomføringen stiller store krav både til lederne og den enkelte ansatte i selskapet. Jeg konstaterer med tilfredshet selskapets evne og vilje til å mestre dette.

Det er mange positive trekk i virksomheten. Trafikken er inne i en gunstig utvikling igjen, og prisnivået på flybilletter er redusert til gode for befolkningen i store deler av landet. Punktligheten på våre lufthavner ligger høyt på europeiske statistikker.

Det er iverksatt en mengde tiltak som ytterligere vil forbedre et allerede høyt sikkerhetsnivå.

Vi er i ferd med å snu en negativ kostnadsutvikling gjennom omfattende effektiviseringstiltak. Vår organisasjon viser økende mestrings evne i forhold til de utfordringer selskapet har i så måte. Året 2003 var krevende for organisasjonen. Dette var «prosjekt-året», der alle nye løsninger ble definert og konsekvensvurdert i forhold til sikkerhet, økonomi, kunde og helse- og arbeidsmiljø. Årene 2004-2005 blir den perioden da alle vedtak gjort i «Take-off-05»-prosjektet gjennomføres.

Avinor mener at forretningsmessig styring er det som gir best samfunnsøkonomisk resultat. Høyere effektivitet gir mulighet for flere tjenester til samme pris, eller samme tjeneste til lavere pris. Det handler om å øke etterspørselen etter våre tjenester – og øke kundetilfredsheten.

Jeg vil benytte anledningen til å takke hver enkelt ansatt i Avinor for innsatsen i 2003. Jeg ser frem til nye muligheter og godt samarbeid eksternt og internt i 2004.

Randi R.S. Flesland

Norske lufthavner





Styret i Avinor AS.

Bak fra venstre: Magne Jerpstad, Atle Hamar, Bjørn Tore Mikkelsen og Helge Løbergli.

Foran fra venstre: Bård Martin Mikkelsen, Grete Willumsen, Anders Talleraas, styrets leder og Kristin Vangdal.

Fra 1. januar 2003 ble forvaltningsbedriften Luftfartsverket omdannet til aksjeselskapet Avinor AS. Årsresultatet er på - 577,2 millioner kroner etter skatt i 2003 mot et resultat på - 415,5 millioner kroner i 2002. Etter et par turbulente år for bransjen ble 2003 et konsolideringsår der både flyselskaper og lufthavner har hatt fokus på kostnadsreduksjoner for å stå bedre rustet til den fremtidige konkurransen. For å møte effektivitetskrav i luftfarten og forutsetningene lagt ved omdanningen til aksjeselskap, ble det tidlig i 2003 besluttet å etablere et resultatforbedringsprogram. Med dette resultatforbedringsprogrammet er det lagt grunnlag for bedre resultater i årene fremover.

Hovedtrekk ved virksomheten

Konsernet Avinor (heretter benevnt Avinor) omfatter morselskapet Avinor AS, og datterselskapene Avinors Parkeringsanlegg AS, Nordian AS og Oslo Lufthavn AS med datterselskap Oslo Lufthavn Eiendom AS. Selskapet skal eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart nasjonalt og internasjonalt. Selskapet kan drive annen virksomhet som bygger opp under selskapets hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene. Selskapet skal også utføre samfunnsmessige oppgaver i henhold til lovgivning, konsesjon m.v., herunder planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren og beredskapsoppgaver. Selskapet skal drive etter forretningsmessige prinsipper. Hovedkontoret er lokalisert i Oslo. Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet.

Avinors hovedfokus er rettet mot sikkerhet og punktlighet i flytrafikken. Sikkerhetsrelaterte tiltak har høy prioritet innenfor både investeringer og drift, og størstedelen av investeringene i 2003 er relatert til sikkerhetstiltak. Det er innført et system for risikobasert sikkerhetsledelse i Avinor. Fokus i 2003 har vært å få på plass et system for registrering og oppfølging av uønskede hendelser. Det er gjennomført et omfattende arbeid for å oppnå full sikkerhetskrolltjeneste på alle Avinors flyplasser innen utgangen av året, i tråd med EUs sikkerhetsforordning. Regulariteten og punktligheten på Avinors flyplasser har vært høy også i 2003, og begge har vist en forbedring i forhold til året før.

Trafikkmessig var 2003 et positivt år, men trafikknivået ligger fortsatt under toppårene 1999-2000. Avinor arbeider aktivt for å øke det samlede flyrutetilbudet, samt å etablere flere direkteruter til utlandet fra flere lufthavner i Norge. Antall passasjerer på Avinors flyplasser var i alt 29 millioner i 2003, en økning på 1,3 prosent i forhold til året før. Veksten i antall flybevegelser har vært noe lavere. Konsernet betjente 558.411 flybevegelser i 2003, en økning på 1,1 prosent i forhold til i fjor.

Avinor må tilpasse seg i forhold til hurtige endringer i markedet, med riktige og konkurransedyktige priser på sine tjenester. Selskapet har iverksatt en rekke tiltak for å utnytte de muligheter som ligger i trafikkvekst, nye ruter og service-tiltak. De totale inntektene økte fra 4,1 milliarder i 2002 til 4,5 milliarder i 2003. Luftfartsavgiftene økte ikke ut over konsumprisindeksen. De kommersielle inntektene, som utgjør over 1/3 av Avinors inntekter, økte med 4,5 prosent i forhold til året før.

I 2003 ble det besluttet å etablere et resultatforbedringsprogram, kalt Take-Off-05. Programmet har til hensikt å skape en mer effektiv og fleksibel virksomhet med bedre styringskraft og kostnadskontroll gjennom organisatoriske endringer, klargjøring av ansvar og roller, teknologisk utvikling, generell effektivisering og økt standardisering av arbeidsprosesser. Målsettingen for programmet er en årlig resultatforbedring fra 2006 på 400 millioner kroner i forhold til 2002.

Kostnadene til den underliggende driften av konsernet viser tegn til bedring i forhold til 2002. Det er kostnader i forbindelse med den nevnte restruktureringen og økte avskrivninger som skaper et dårligere driftsresultat i forhold til i fjor. Holdes restruktureringskostnadene utenfor, var driftsresultatet før finansposter 353,0 millioner kroner i 2003. Tilsvarende tall for 2002 var 18,5 millioner kroner.

Selskapets vanskelige økonomiske situasjon de seneste årene har skapt et stort etterslep på investeringssiden. Styret har i løpet av 2003 arbeidet for langsiktige rammevilkår som gir selskapet et godt grunnlag for å yte tjenester til flyselskapene og passasjerene og som bidrar til å videreutvikle virksomheten til beste for samfunnet.

Sikkerhet

Avinor har som mål å kontinuerlig forbedre flysikkerheten i Norge gjennom risikobasert sikkerhetsledelse. Tiltak med størst sikkerhetsgevinst blir prioritert i drift og investeringer. Sentrale satsingsområder er:

- Innføring av system for sikkerhetsledelse i hele organisasjonen
- Nytt flykontrollsystem (NATCON) i hele landet
- Etablering av kontrollert luftrom i Nordsjøen
- Utvikling av et satellittbasert innflygingssystem til de regionale lufthavnene
- Videreutvikling av sikkerhetskulturen i selskapet

Som en konsekvens av 11. september har EU innført krav om 100 prosent sikkerhetskontroll av passasjerer og bagasje/gods. Luftfartstilsynet har fulgt opp med en forskrift som innebærer 100 prosent sikkerhetskontroll av ansatte på lufthavner og i flyselskapene, passasjerer og bagasje/gods på innenlands- og utenlandsruter.

Et investeringsprogram og et prosjekt for endring av systemer og rutiner er igangsatt og blir gjennomført i løpet av 2004.

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med økte sikkerhetskrav vedtatt innføring av en egen sikkerhetsavgift på 42 kroner pr. passasjer fra 1. juni 2004. Avgiften skal dekke kostnader knyttet til sikkerhetskontroll.

Luftfartstilsynet har i 2003 lagt fram et utkast til forskrift om utforming av lufthavner. Innføres forslaget, kan det få meget store økonomiske konsekvenser for Avinor og luftfartsnæringen. Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet om en konsekvensutredning før forskriften eventuelt settes i verk.

Økonomi og resultatutvikling

Konsernet

Regnskapsåret 2003 er Avinor konsernets første driftsår. For å kunne sammenligne tallene mot 2002 er det utarbeidet proforma resultattall for 2002 basert på Luftfartsverkets og datterselskaperes regnskaper. Proformatallene er ikke revidert.

Konsernets omsetning økte med ca. 10 prosent i 2003, fra 4.150 millioner kroner i 2002 til 4.548 millioner kroner i 2003. Deler av økningen skyldes økte securityinntekter, men noe skyldes også økt aktivitet i markedet mot slutten av året. Securityinntekter skal dekke securitykostnadene som selskapet påføres på grunn av nye EU-krav.

Lønn og andre driftskostnader i 2003 lå på 2002-nivå, eksklusiv en avsetning på 698,8 millioner kroner for kommende restrukturering. Den underliggende driften, før og etter avskrivninger og eksklusiv restruktureringsavsetning, viser tegn til bedring fra 2002 til 2003.

Driftsresultatet for 2003 er på -345,8 millioner kroner sammenlignet med 18,5 millioner kroner i 2002. Nedgangen skyldes i stor grad kostnader knyttet til restruktureringen nevnt ovenfor, samt økning i avskrivninger ved omdannelsen til aksjeselskap.

Konsernets finansresultat ble forbedret med 91,7 millioner kroner til -394,3 millioner kroner i 2003, mot -486 millioner kroner i 2002. Forbedringen har sammenheng med at rentekostnadene er betydelig lavere og netto valutagevinst har økt. Konsernets kontantbeholdning økte med 193 millioner kroner i 2003.

Resultat før skattekostnad er for 2003 -740,1 millioner kroner sammenlignet med -467,5 millioner kroner i 2002.

Konsernets årsresultat etter skatt for 2003 er på -577,2 millioner kroner. Tilsvarende for 2002 var -415,5 millioner kroner.

Konsernet investerte for 662 millioner kroner i 2003, herav en større andel relatert til sikkerhetsinvesteringer.

Avinor AS

Morselskapets omsetning økte med ca. 10 prosent, fra 2.341 millioner kroner i 2002 til 2.613 millioner kroner i 2003. Endringen skyldes i hovedsak securityinntekter og økt trafikkvekst i forhold til 2002. Securityinntektene skal dekke inn løpende securitykostnader.

Driftsresultatet for 2003 er på -790,7 millioner kroner sammenlignet med -237,1 millioner kroner i 2002. Nedgangen skyldes kostnader knyttet til restruktureringen på 698,8 millioner kroner, samt økning i avskrivninger ved omdannelsen til aksjeselskap.

Morselskapets netto finansresultat økte med 93 millioner kroner til 272,4 millioner kroner i 2003, fra 193,5 millioner kroner i 2002.

Resultat før skattekostnad er for 2003 -518,3 millioner kroner sammenlignet med -43,6 millioner kroner i 2002.

Morselskapets årsresultat for 2003 er -373,7 millioner kroner. Tilsvarende for 2002 var -43,6 millioner kroner.

Morselskapet investerte for 570 millioner kroner i 2003, herav en større andel relatert til sikkerhetsinvesteringer.

Finansielle forhold og kapitalstruktur

Ved utgangen av 2003 var konsernets total kapital på ca. 32 milliarder kroner og egenkapital-andelen utgjorde 21,6 prosent. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler på stam- og regionalnettet, rettigheten til drift av regionalnettet og forpliktelser knyttet til driften av stam- og regionalnettet. Forpliktelsene har en helt annen karakter enn ordinær gjeld fordi de er knyttet til Avinors totale virksomhet og ikke representerer noen betalingsforpliktelse for konsernet. Forpliktelsene er ikke rentebærende og skal revurderes med jevne mellomrom.

Egenkapitalen i prosent av egenkapital og langsiktig rentebærende gjeld utgjør ca 46 prosent.

Staten har ytt Avinor et lån på 7,4 milliarder kroner i forbindelse med utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen. Lånet er avdragsfritt frem til og med 2005.

Avinors finansielle stilling er slik at konsernet kan pr. 31. desember 2003 nedbetale all kortsiktig gjeld ved hjelp av konsernets mest likvide midler.

Det er gitt konsernbidrag fra Avinor AS til Oslo Lufthavn AS med 162,3 millioner kroner. Konsernbidraget er i sin helhet tillagt regnskapsmessig verdi av aksjeposten i Oslo Lufthavn AS og reduksjon av betalbar skatt. Den representerer dermed ingen reduksjon av egenkapitalen.

Andre økonomiske forhold

1. mars 2004 ble persontrafikk inkludert i MVA-området. Tjenestene som Avinor leverer til flyselskapene, kalt infrastruktur tjenester, er fortsatt holdt utenfor. I forhold til sammenlignbare virksomheter ellers i Europa og transportbransjen i Norge, har Avinor en konkurranseulempen når fradrag for inngående MVA ikke tillates.

Avinor AS er i dialog med skattemyndighetene om grunnlaget for skattemessige avskrivninger. Avinor AS legger til grunn at verdier etablert ved omdannelsen til AS skal legges til grunn, mens skattemyndighetene hevder at nettoverdier skal legges til grunn. Avinors syn er lagt til grunn i regnskapet for 2003.

223 naboer gikk i 2003 til sak mot Oslo Lufthavn AS. Saksøkernes påstand var at lufthavnen hadde medført en betydelig og uventet økning av støynivået. Rettssaken for 26 av grunneierne gikk for Eidsvoll tingrett høsten 2003. Dommen falt i begynnelsen av 2004 og Oslo Lufthavn AS fikk medhold i 23 av 26 saker. Erstatningsbeløpet for de øvrige tre ble satt til kr 450 000 totalt. Det er framsatt anke i saken fra 19 av de totalt 26 sakene.

I henhold til § 3-3 i regnskapsloven bekreftes det at regnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift. Til grunn for antagelsen ligger resultatprognoser for 2004 og langsiktige prognoser framover. Selskapet har en sunn økonomisk og finansiell stilling og god likviditet.

Virksomhetsområder

Konsernet betjente 558.411 flybevegelser i 2003. Dette er en økning på 1,1 prosent i forhold til året før. Antall passasjerer økte med 1,3 prosent til ca. 29 millioner inklusiv offshore og transitt.

Oslo Lufthavn Gardermoen er den største lufthavnen i konsernet og hadde i fjor 13,6 millioner passasjerer; en vekst på 1,8 prosent. De fem største lufthavnene foruten Oslo Lufthavn Gardermoen (Bergen lufthavn, Flesland, Stavanger lufthavn, Sola, Trondheim lufthavn, Værnes, Tromsø lufthavn og Bodø lufthavn) betjente ca. 11 millioner passasjerer. De elleve mellomstore lufthavnene betjente på sin side ca. 3,3 millioner passasjerer, mens de regionale lufthavnene (29 stk) betjente 1,1 millioner passasjerer.

Av konsernets 46 lufthavner, bidro fire med overskudd i 2003.

Avinor tilbyr flysikringstjenester til egne og andre lufthavner i Norge. I tillegg til flysikringstjenester til egne lufthavner, leverer Avinor også flysikringstjenester til Luftforsvaret og Sandefjord/Torp lufthavn (ikke-Avinor-eid). Avinor leverer all underveistjeneste i norsk kontrollert luftrom, samt til offshoretrafikk på norsk kontinentalsokkel.

Regionalnettet

Konsernet eier og driver i dag 46 lufthavner, herunder regionalnettet som består av 29 lufthavner. Regionalnettet består av kortbane lufthavner som er spredt over hele landet. Driftsresultatet for regionalnettet er i 2003 på -138,3 millioner kroner inklusive avskrivninger.

Staten skal gjennom offentlig kjøp dekke kostnadene knyttet til dette nettet. I 2003 er offentlig kjøp 250 millioner kroner. Det er ca 100 millioner kroner lavere enn hva en forutsatte ved etableringen av morselskapet. Det lave offentlige kjøpet har medført lavere investeringer i regionalnettet og krysssubsidiering fra stamrutenettet. På tross av manglende offentlig kjøp, valgte styret å gjennomføre sikkerhetskritiske investeringer i 2003 for å sikre driften på regionalnettet. Styret legger til grunn at nivået på offentlig kjøp på sikt vil ligge på et nivå som gir økonomisk balanse på regionalplassene.

Det er i 2003 investert 75 millioner kroner på regionalnettet.

Stamrutenettet

Stamrutenettet består av 17 lufthavner som drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper.

Marked

Trafikkmessig ble det en trendendring i positiv retning i løpet av 2003. Etter kontinuerlig trafikknedgang siden slutten av 1999, kom trafikkveksten noe tilbake 4. kvartal 2002. Den positive utviklingen fortsatte i første kvartal 2003. Med sommerhalvåret 2003 kom to kvartaler med svak negativ utvikling som følge av SARS og Irak-krigen, mens 4. kvartal igjen viste positiv utvikling. Veksten i 2003 var sterkest for trafikken til og fra utlandet. Samlet ligger trafikken imidlertid fortsatt under toppårene 1999-2000.

Oversikt trafikkutvikling konsernet 2003-2002:

	2003	2002	Endring %*
Antall passasjerer stamrute (mill)	27,9	27,5	1,3 %
Antall passasjerer regional (mill)	1,1	1,1	0,8 %
Totalt (mill)	29,0	28,6	1,3 %
Flybevegelser stamrute(tusen)	463	456	1,6 %
Flybevegelser regionalnett (tusen)	95	96	-1,4 %
Totalt (tusen)	558	552	1,1 %

* Regnet av hele tall.

Lavprisselskapene har gjort sitt inntog også i det norske luftfartsmarked. Norwegian har klart å opparbeide seg en betydelig andel av markedet innenlands. De har bidratt til et betydelig prispress i markedet etter noen år med meget høye flybillettpriser i Norge. De har således stimulert totalreisemarkedet. Igjennom året har de økt sin andel av passasjer trafikken fra 9 prosent i første tertial til 15 prosent i tredje tertial.

I utenlandsmarkedet er SAS største grupperingen med 50 prosent av antall avganger, ned fra 57 prosent i 2002. Lavkostaktørene har også her opparbeidet seg en betydelig andel av trafikken. I tillegg til Norwegian har vi fått flere lavkostselskaper på utenlandsrutene hvor av de største er Sterling, Ryanair og Nordic East Airlinck. Disse har nå hhv. 5, 4, 3 og 2 prosent antall avganger totalt for utland.

Trafikkinntektene er basert på luftfartsavgifter som vedtas i forskrifts form av Samferdselsdepartementet. Avgiftene tar utgangspunkt i henholdsvis antall passasjerer og flybevegelser. Avgiftsatsene er like for hele konsernet.

Parkeringsvirksomheten, som er av vesentlig betydning for konsernets kommersielle inntekter, har vist en positiv utvikling i 2003, særlig for Oslo Lufthavn. Avinor har foretatt større investeringer i nytt parkeringsteknisk utstyr på 18 lufthavner.

Tax Free-virksomheten i Avinor har i 2003 vist en mindre nedgang. I hovedsak skyldes dette økt priskonkurranse fra lokalmarkedet i Europa.

Resultatforbedringsprogram - Take-off-05

Selskapets økonomiske situasjon krever vesentlig effektivisering av konsernets drift. Styret besluttet derfor å etablere et resultatforbedringsprogram i Avinor. Målsettingen for programmet er en årlig resultatforbedring fra 2006 på minimum 400 millioner kroner målt i forhold til år 2002. Mesteparten av reduksjonen i kostnadsbasen vil skje gjennom bemanningsreduksjoner.

Avinor har gjennomført en konsekvensvurdering av sikkerhet, økonomi, kunder og helse- og arbeidsmiljøet før anbefaling av beslutning om iverksettning av tiltakene foreslått i prosjektet. I tillegg har konsernet benyttet Det Norske Veritas, DNV, som ekstern bidragsyter og kvalitetssikrer. Avinor har bygget videre på Veritas' anbefalinger i konkretisering av tiltak i den forestående gjennomføringsfasen av resultatforbedringsprogrammet.

Arbeidet har vært organisert som et konsernprosjekt siden mars 2003. Styret har fattet flere beslutninger knyttet til resultatforbedringsprogrammet i 2003, herunder:

- Overgang fra en regional organisering basert på geografi, til en divisjonalisert organisering basert på produkter.

Organisasjonen er inndelt i følgende enheter fra 01.03.2004:

- Flysikringsdivisjon
- Divisjon store lufthavner (5 lufthavner)
- Divisjon mellomstore lufthavner (11 lufthavner)
- Divisjon regionale lufthavner (29 lufthavner)
- Oslo Lufthavn AS (eget aksjeselskap).
- Antall kontrollsentraler skal reduseres fra fire til to.
- I tillegg er det iverksatt generelle og spesifikke tiltak som effektiviserer driften av flyplassene så vel som lufttrafikk-tjenesten, og reduserer administrasjonskostnadene.

For å legge til rette for best mulig gjennomføring av nedbemanningene, er det etablert et offensivt hjelpeprogram, herunder et internt ressurscenter for de ansatte. Senteret skal gi støtte og råd, samt bidra til jobbsøkerprosessen på jobber utenfor Avinor. Ekstern kompetanse er leid inn for å støtte ytterligere.

Organisasjon, arbeidsmiljø og personale

Det var gjennomsnittlig 3 072 personer ansatt i Avinor i 2003.

Arbeidsmiljø

Utvikling av et godt arbeidsmiljø er et viktig fokusområde for konsernet og arbeidsmiljø inngår som et bærende element i Avinors personalpolicy. Et viktig strategisk mål for Avinor er å være en attraktiv arbeidsplass med tilfredse og motiverte medarbeidere.

Avinors medarbeidere kjennetegnes av høy faglig kompetanse og profesjonalitet. Avinors arbeidsmiljø gir grunnlag for utviklingsmuligheter, stimulerende arbeidsoppgaver og medansvar. Arbeidsmiljøet er generelt godt. Det er likevel en særlig utfordring å ha tilstrekkelig fokus på dette i en så vidt omfattende omstillingsprosess som den Avinor nå gjennomfører. Når det gjelder arbeidsrelaterte skader og ulykker var det i 2003 for Avinor registrert totalt 35 arbeidsrelaterte ulykker. Disse ulykkene resulterte i 13 personskader uten fravær og 22 personskader med fravær.

Sykefraværet i Avinor i 2003 lå på 5,8 prosent. Det er på samme nivå som foregående år, men ca. 2 prosentpoeng under landsgjennomsnittet. Det er en målsetning å holde sykefraværet på et fortsatt lavt nivå.

Likestilling

Avinor er en mannsdominert virksomhet. Nærmere 80 prosent av de fast ansatte i Avinor er menn. Når stillinger skal besettes, oppfordres kvinner til å søke, og ved tilsetting tilstrebes å tiltrekke kvinner.

Konsernledelsen består av 3 kvinner og 6 menn fra 1.3.2004. I konsernstyret er det 2 kvinner og 6 menn, 40 prosent av de aksjonærvalgte styremedlemmene er kvinner.

Ytre miljø

Avinor har som mål å være en akseptert nabo. Dette fordrer bl.a. en bærekraftig forvaltning av lufthavnarealene, samt at flystøyen ikke fører til store plager for lufthavnens naboer. Det stilles omfattende miljøkrav til Avinor gjennom nasjonale lover og forskrifter samt gjennom individuelle tillatelser for den enkelte lufthavn.

Flystøy:

Avinor har ansvar for kartlegging av flystøy ved 39 lufthavner. I 2003 ble det publisert nye flystøysonekart for lufthavnene ved Oslo, Harstad/Narvik, Kristiansund og Brønnøysund. Ved lufthavnene i Stavanger, Alta og Bergen er det kartlagt behovet for støysisolasjonstiltak i henhold til reglene i grenseverdiforskriften.

Utslipp til luft:

Utslippene fra norsk sivil luftfart økte i løpet av 1990-tallet, men etter år 2000 har utslipps-mengden vært relativt stabil. Flyenes utslipp utgjør om lag 3 prosent av de totale CO₂-utslippene i Norge.

Fly- og baneavising:

Avinor har også i 2003 videreført arbeidet med sikte på ytterligere reduksjon av miljøskadelige tilsetningsstoffer i flyavisingskjemikalier. Fra høsten 2003 benyttes det ikke lenger flyavisingskjemikalier som inneholder det giftige stoffet triazol, som miljømyndighetene har fokusert mye på, ved Avinors lufthavner.

Forbruket av avisingskemikalier varierer med vær- og temperaturforhold samt trafikk-mengde. Forbruket sist sesong vurderes som «middels».

Brannøving:

Det skal etableres forenklede fasiliteter for brannøving ved de flyplassene som per i dag ikke har tilfredsstillende fasiliteter. Foreløpig har Avinor søkt om dispensasjon til å bruke de eksisterende brannøvingfeltene frem til nye felt etableres.

Arbeidet med å fremskaffe nødvendige utslippstillatelser ved lufthavnene har fortsatt i 2003. I tillegg er det utarbeidet maler for risikoanalyser og beredskapsplaner for ytre miljø for å dreie driften fra regelstyrt til risikobasert styring.

Fremtidig utvikling

Til tross for betydelige restruktureringskostnader som ga negativt resultat i 2003, er styret i Avinor nøkternt optimistisk med hensyn til utviklingen fremover. Selskapet har en underliggende positiv utvikling i driften, en solid finansiell situasjon og god likviditet.

Etterslep på investeringssiden, samt økte sikkerhetskrav og myndighetspålegg, vil imidlertid føre til økte investeringer fremover.

Det er usikkerhet relatert til selskapets skatteposisjon og at avtalen med staten om kjøp av tjenester på regionalnettet ikke dekker det faktiske underskudd i henhold til forutsetningen i åpningsbalansen.

Den veksten som kom på slutten av 2003, anses som sårbar. Flere av de nyetablerte rutene gir lav inntjening for flyselskapene. Det vil derfor være en risiko for at selskapene på sikt vil flytte ressursene til ruter med bedre lønnsomhet.

Flyselskapene arbeider aktivt for å øke det samlede flyrutetilbudet, samt etablere flere direkte ruter til utlandet fra flere lufthavner i Norge. Et bedre kommersielt tilbud på lufthavnene, slik at disse gjøres mer attraktive for passasjerene, er viktig for Avinor i denne sammenheng.

Avinors hovedfokus er rettet mot høy sikkerhet og punktlighet i flytrafikken. Oslo Lufthavn Gardermoen er flere år på rad kåret til en av Europas mest punktligge storflyplasser. Avinors øvrige lufthavner har også etablert høy punktlighet.

Bedriften er nå inne i en betydelig endringsprosess som har til hensikt å forsterke omdømmet, i tillegg til å effektivisere egen drift og øke kundetilfredsheten.

Avinors økonomiske utfordringer og selskapets håndtering av disse, påvirker omdømmet i vesentlig grad. Hovedutfordringen er å effektivisere driften og øke kundetilfredsheten, samtidig som områdene sikkerhet, punktlighet og kvalitet ivaretas og styrkes.

Resultatdisponering

Styret foreslår at årsresultatet på -373,7 millioner kroner i Avinor AS føres mot overkursfond. Avinor AS har ingen fri egenkapital.

Oslo, 28. april 2004



Anders Talleraas, Styrets leder



Bård Martin Mikkelsen, Nestleder



Grete Willumsen



Atle Hamar



Kristin Vangdal



Bjørn Tore Mikkelsen



Magne Jerpstad



Helge Løbergslid

Hovedtall 2003 Avinor konsern

År 2003 er Avinors første driftsår - det er beregnet proforma resultattall for 2002 basert på Luftfartsverkets regnskaper. Luftfartsverkets virksomhet ble overført pr 01.01.2003

Resultatregnskap (Alle beløp er i millioner kroner)

	2003	2002
Trafikkinntekter	2789	2570
Offentlig kjøp	250	167
Øvrige inntekter	1509	1413
Sum inntekter	4548	4150
Driftsresultat	-346	18
Årsresultat	-577	-415

Balanse

	2003	01.01.2003
Anleggsmidler	29465	29963
Omløpsmidler	2155	1938
Egenkapital	6814	7391
Forpliktelse	15598	15082
Langsiktig gjeld	8064	8052
Kortsiktig gjeld	1144	1376
Totalkapital	31620	31901
Investeringer	662	

Flytrafikk (tall i 1000)

	2003	2002	2001	2000	1999
Antall passasjerer totalt	29000	28637	31759	33197	33470
Flybevegelser	558	552	603	631	671

Nøkeltall

	2003	01.01.2003
Likviditetsgrad i %	188,4	140,8
Egenkapitalandel i %	21,5	23,2

Personal

Ansatte	3072
---------	------

Definisjoner:

Antall passjerer totalt:	Passasjerer ved hver enkelt avgang og landing
Flybevegelser:	Antall avganger og landinger.
Likviditetsgrad:	Omløpsmidler i % av kortsiktig gjeld
Egenkapitalandel:	Egenkapital i % av totalbalansen

Resultatregnskap

Beløp i MNOK

Morselskap		Noter	Konsern	
2002 ¹	2003		2003	2002 ¹
Driftsinntekter				
1 669,0	1 810,3	19, 20	2 789,4	2 570,0
478,9	487,0		1 457,3	1 392,0
167,0	250,0		250,0	167,0
25,9	66,0		51,6	21,4
2 340,8	2 613,3		4 548,3	4 150,4
Driftskostnader				
11,9	19,6		24,4	20,6
1 236,1	1 296,0	21	1 590,7	1 592,7
482,1	564,2	3, 4	1 317,2	1 239,2
847,8	839,5	22	1 263,0	1 279,4
0,0	684,7	14	698,8	0,0
2 577,9	3 404,0		4 894,1	4 131,9
-237,1	-790,7		-345,8	18,5
Finansinntekter				
276,1	279,3	23	110,8	129,5
Finanskostnader				
82,6	6,9	24	505,1	615,5
193,5	272,4		-394,3	-486,0
-43,6	-518,3		-740,1	-467,5
Skattekostnad				
0,0	-144,6	17	-162,9	-52,0
-43,6	-373,7		-577,2	-415,5
Disponering:				
	-373,7			
	162,3			

1 Ureviderte proformatall.

Balanse

Beløp i MNOK

Morselskap					Konsern
Åpnings- balansen	31-12-03		Noter	31-12-03	Åpnings- balansen
EIENDELER					
Anleggsmidler					
Immaterielle eiendeler					
3 621,2	3 621,2	Driftsrettighet	13	3 621,2	3 621,2
0,0	190,0	Utsatt skattefordel	17	378,7	215,8
0,0	0,0	Goodwill	3	6,3	12,1
3 621,2	3 811,2	Sum immaterielle eiendeler		4 006,2	3 849,1
Varige driftsmidler					
8 758,9	8 764,8	Varige driftsmidler	4	24 541,5	25 211,8
880,0	889,4	Anlegg under utførelse		912,7	883,8
9 638,9	9 654,2	Sum varige driftsmidler		25 454,2	26 095,6
Finansielle anleggsmidler					
6 293,1	6 410,1	Investeringer i datterselskap	5	0,0	0,0
2 593,6	2 617,1	Lån til foretak i samme konsern		0,0	0,0
16,1	2,6	Andre finansielle anleggsmidler	6	4,8	18,7
8 902,8	9 029,8	Sum finansielle anleggsmidler		4,8	18,7
22 162,9	22 495,2	Sum anleggsmidler		29 465,2	29 963,4
Omløpsmidler					
4,9	6,0	Varer		11,4	6,1
294,7	334,6	Fordringer	7	587,5	539,4
0,0	0,0	Kortsiktige plasseringer	8	101,7	131,5
1 051,9	784,2	Bankinnskudd, kontanter og lignende	9	1 454,5	1 260,7
1 351,5	1 124,8	Sum omløpsmidler		2 155,1	1 937,7
23 514,4	23 620,0	Sum eiendeler		31 620,3	31 901,1

Oslo, 28. april 2004



Anders Talleraas,
Styrets leder



Bård Martin Mikkelsen,
Nestleder



Grete Willumsen



Atle Hamar



Kristin Vangdal



Bjørn Tore Mikkelsen



Magne Jerpstad



Helge Løbergli

Beløp i MNOK

Morselskap			Konsern		
Åpnings- balansen	31-12-03		Noter	31-12-03	Åpnings- balansen
EGENKAPITAL OG GJELD					
Egenkapital					
Innskutt egenkapital					
5 400,1	5 400,1	Aksjekapital	10, 11	5 400,1	5 400,1
1 991,3	1 617,6	Overkursfond	11	1 617,6	1 991,3
7 391,4	7 017,7	Sum innskutt egenkapital		7 017,7	7 391,4
Opptjent egenkapital					
0,0	0,0	Annen egenkapital	11	-203,5	0,0
0,0	0,0	Sum opptjent egenkapital		-203,5	0,0
7 391,4	7 017,7	Sum egenkapital		6 814,2	7 391,4
Gjeld og forpliktelser					
Avsetning for forpliktelse					
225,0	245,1	Pensjonsforpliktelse	12	340,0	322,9
9 395,5	9 395,5	Avsetning forpliktelse stamrute	13	9 395,5	9 395,5
5 363,3	5 363,3	Avsetning forpliktelse regionalnett	13	5 363,3	5 363,3
0,0	489,0	Restrukturering	14	489,0	0,0
0,0	9,7	Annen forpliktelse	15	9,7	0,0
14 983,8	15 502,6	Sum forpliktelser		15 597,5	15 081,7
Annen langsiktig gjeld					
0,0	0,0	Lån til Staten	16	7 387,6	7 387,6
0,0	83,7	Annen langsiktig gjeld	16	676,7	664,0
0,0	83,7	Sum annen langsiktig gjeld		8 064,3	8 051,6
Kortsiktig gjeld					
470,5	0,0	Mellomværende med Staten		0,0	470,5
100,1	236,9	Leverandørgjeld		301,8	131,3
0,0	0,0	Betalbar skatt	17	0,2	0,0
68,8	89,7	Skyldige offentlige avgifter		135,9	110,8
0,0	174,0	Restrukturering	14	188,1	0,0
499,8	515,4	Annen kortsiktig gjeld		518,3	663,8
1 139,2	1 016,0	Sum kortsiktig gjeld		1 144,3	1 376,4
16 123,0	16 602,3	Sum gjeld		24 806,1	24 509,7
23 514,4	23 620,0	Sum egenkapital og gjeld		31 620,3	31 901,1
			Pantestillelser, garantiansvar	27	600,5

Kontantstrømoppstilling

Beløp i MNOK

Morselskap		Konsern
2003		2003
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
-518,3	Resultat før skatt	-740,1
	Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-8,6
564,2	Ordinære avskrivninger	1 317,2
74,7	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	43,3
20,1	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	17,7
616,8	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	691,9
9,1	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	
766,6	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 321,4
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
-551,5	Investeringer i varige driftsmidler	-640,3
-23,6	Konserninterne investeringer	
	Salg av varige driftsmidler (salgssum)	6,9
11,3	Endring i andre investeringer	26,6
-563,8	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-606,8
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
	Opptak av gjeld	230,0
-470,5	Nedbetaling av gjeld	-765,4
	Salg av verdipapirer	14,6
-470,5	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-520,8
-267,7	Netto endring i likvider i året	193,8
1 051,9	Kontanter og bankinnskudd pr. 01.01.2003	1 260,7
784,2	Kontanter og bankinnskudd pr. 31.12.2003	1 454,5

Generelt

Avinor AS er en direkte videreføring av forvaltningsbedriften Luftfartsverket, og ble etablert som statlig aksjeselskap med virkning fra 01.01.2003. Konsernet Avinor ble således etablert med virkning fra samme dato. Det foreligger derfor ingen offisielle regnskapstall for perioden før 01.01.2003.

Avinor AS overtok de 45 flyplassene (regional- og stamrutenett) som Luftfartsverket drev, samt alle aksjene i aksjeselskapet Oslo Lufthavn AS. Virksomheten var gjenstand for en særlig verdsetting for fastsetting av åpningsbalansen. Dette medførte at regional- og stamrutenettet i morselskapet fikk en netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier bl.a. for å synliggjøre forpliktelsene som ligger både i stamrutelufthavnene og de regionale lufthavnene. Forpliktelsen til å drive stam- og regionalnettet i Avinor AS vises på egne linjer i regnskapet.

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapene og datterdatterselskapet følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Kjøpte datterselskap regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet, som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppgjørstidspunktet. Eventuell merverdi eller mindreverdi utover hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld balanseføres som goodwill. Merverdier i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

Datterselskap

Datterselskap er vurdert etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringer er vurdert til anskaffelseskost for aksjer med mindre nedskrivning har vært nødvendig.

Utbytte og andre utdelinger er inntektsført samme år som det er avsatt i datterselskapene.

Salgsinntekter

Inntektsføring ved salg av varer og tjenester skjer på leveringstidspunktet.

Trafikkinntekter

Trafikkinntektene er basert på taktsregulativet som er godkjent av Samferdselsesdepartementet. Inntektene resultatføres basert på faktisk flytrafikk etter de satser som er fastsatt.

Leieinntekter

Leieinntekter omfatter alle vederlag for utleie av fast eiendom, omsetningsbasert husleie og bruk av infrastruktur på flyplassområdet.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på optakstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke kan forventes å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Varelager

Varelageret er oppført i balansen til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta er vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt.

Kortsiktige plasseringer

Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste av gjennomsnittelig anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen. Mottatt utbytte og andre utdelinger fra selskapene inntektsføres som annen finansinntekt.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets forventede levetid. Dersom virkelig verdi er lavere enn bokført verdi og verdifallet ikke vurderes som forbigående, nedskrives eiendelen til virkelig verdi.

Bygninger, rullebaner og øvrige driftsmidler som ikke er tatt i bruk, balanseføres som «Anlegg under utførelse» og avskrives ikke under oppføringsperioden.

Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Lønnskostnader og egen innsats i forbindelse med investeringsprosjekt skal ikke balanseføres.

Myndighetspålegg

Investeringer i forbindelse med myndighetspålegg balanseføres.

Forskning og utvikling

Utgifter til forskning og utvikling resultatføres løpende.

Forpliktelse regional- og stamrutenett

Avinor AS overtok de 45 flyplassene (regional- og stamrutenett) som Luftfartsverket drev, samt alle aksjene i aksjeselskapet Oslo Lufthavn AS.

Virksomheten var gjenstand for en særlig verdsetting. Dette medførte at regional- og stamrutenettet i morselskapet fikk en netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier bl.a. for å synliggjøre forpliktelsene som ligger både i stamrutelufthavnene og i de regionale lufthavnene. Eventuelle endringer i flyplasstruktur, og vesentlige endringer i tariffsystem, må besluttes av Stortinget. Forpliktelsen til å drive stam- og regionalnettet i Avinor AS vises på egne linjer i regnskapet.

Forpliktelsen knyttet til stamrutenettet reverseres med basis i beregnet kapitalslit (avskrivninger) begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå.

Forpliktelsen knyttet til regionalnettet reflekterer fremtidig underfinansiering av drift og investeringer. Det er imidlertid forutsatt inngått en avtale om offentlig kjøp av tjenester fra Staten som dekker drift og kapitalkostnader.

Nåverdien av beregnet dekning av driftsunderskuddet på regionalnettet er oppført som driftsrettighet i balansen.

Offentlig kjøp

Tjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som myndighetene ønsker utført av samfunnsmessige hensyn, kjøpes til priser som avtales mellom myndighetene og Avinor og klassifiseres som driftsinntekt. Kjøpet skjer gjennom årlige forhandlinger og påfølgende bevilgninger gitt over statsbudsjettet.

Pensjoner

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang osv. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen.

Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endringer i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 28 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjørt.

Betingede utfall og usikre forpliktelser

Usikre forpliktelser regnskapsføres dersom det er sannsynlighetsovervekt for at den usikre forpliktelsen kommer til oppgjør. Beste estimat benyttes ved beregning av oppgjørsverdi.

Kontantstrømpstilling

Kontantstrømpstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden.

Note 1 Sammenlignbare tall

Avinor AS ble etablert som aksjeselskap 01.01.2003. Konsernet Avinor ble således etablert med virkning fra samme dato. Det foreligger derfor ingen offisielle regnskapstall for perioden før 01.01.2003. For resultatregnskapet brukes derfor ureviderte proformattall for 2002 og for balansen brukes åpningsbalansen per 01.01.2003 som sammenlignbare tall. Ureviderte proformattall for morselskapet er basert på resultatregnskapet til Luftfartsverket for 2002.

Note 2 Segment

Avinors virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner inkl. Oslo Lufthavn Gardermoen. Lufthavnene er inndelt i regionale lufthavner (29) og stamruteplasser (17). Driften av regionalrutenettet forutsetter kostnadsdekning gjennom avtale om offentlige kjøp av tjenester fra staten. Segmentinformasjon viser driftsresultatet fordelt mellom regional- og stamrutenettet. Det er kun Avinor AS som har virksomhet som fordeler seg på regional- og stamrutenettet.

Indirekte kostnader er fordelt mellom stam- og regionalrutenettet etter de prinsipper som ble anvendt ved etablering av Avinor AS åpningsbalanse. Andre driftsinntekter er fordelt på samme måte som trafikkinntekter. Underveisavgiften er i sin helhet lagt på stamrutenettet.

Avinor AS				Konsern		
Stamrute	Regionalnett	Totalt	Beløp i MNOK	Stamrute	Regionalnett	Totalt
Driftsinntekter						
1 718,9	91,4	1 810,3	Trafikkinntekter	2 698,0	91,4	2 789,4
0,0	250,0	250,0	Offentlig kjøp	0,0	250,0	250,0
486,8	66,2	553,0	Salgs-, leie- og annen driftsinntekt	1 445,6	63,3	1 508,9
2 205,7	407,6	2 613,3	Sum driftsinntekter	4 143,6	404,7	4 548,3
Driftskostnader						
1 065,6	230,4	1 296,0	Personalkostnad	1 360,3	230,4	1 590,7
437,0	127,2	564,2	Ordinære avskrivninger	1 190,0	127,2	1 317,2
616,3	68,4	684,7	Restrukturering	630,4	68,4	698,8
739,2	119,9	859,1	Annen driftskostnad	1 170,4	117,0	1 287,4
2 858,1	545,9	3 404,0	Sum driftskostnader	4 351,1	543,0	4 894,1
-652,4	-138,3	-790,7	Driftsresultat	-207,5	-138,3	-345,8

Note 3 Immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

Avinor Konsern:	Goodwill
Anskaffelseskost 01.01.03	14,0
Tilgang	0,0
Avgang	0,0
Anskaffelseskost 31.12.03	14,0
Avskrivninger	7,7
Balanseført verdi 31.12.03	6,3
Årets av-/nedskrivning	5,8

Økonomisk levetid 5 år*
 Avskrivningsmetode Lineær
 Prosent 20 %

Balanseført goodwill oppstått i forbindelse med Oslo Lufthavns oppkjøp og fusjon av Aurstad Parkering AS.

* Vurderes særskilt ved hvert årsskifte.

Note 4 Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

Avinor AS:	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.03	2 258,5	3 016,9	1 802,2	277,8	1 179,0	224,5	8 758,9
Tilgang kjøpte driftsmidler	51,6	67,1	196,9	53,4	189,2	12,3	570,5
Avgang solgte driftsmidler	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	-0,4
Anskaffelseskost 31.12.03	2 310,1	3 084,0	1 999,1	330,8	1 368,2	236,8	9 329,0
Avskrivninger	0,0	175,8	128,4	57,2	182,4	20,4	564,2
Balanseført verdi 31.12.03	2 310,1	2 908,2	1 870,7	273,6	1 185,8	216,4	8 764,8
Årets avskrivning	0,0	175,8	128,4	57,2	182,4	20,4	564,2

Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 år	5 - 15 år	5 - 40 år
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær
Prosent	0 %	2 - 10 %	2 - 6,67 %	10 %	6,67 - 20 %	2,5 - 20 %

Avinor konsern:	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.03	2 274,1	14 563,6	7 142,8	468,0	2 360,5	610,2	27 419,2
Tilgang kjøpte driftsmidler	51,6	108,3	204,7	57,8	226,3	13,2	661,9
Avgang solgte driftsmidler	0,0	-35,1	0,0	-6,7	-27,5	0,0	-69,3
Anskaffelseskost 31.12.03	2 325,7	14 636,8	7 347,5	519,1	2 559,3	623,4	28 011,8
Avskrivninger	0,0	1 528,0	888,4	156,8	755,7	141,4	3 470,3
Balanseført verdi 31.12.03	2 325,7	13 108,8	6 459,1	362,3	1 803,6	482,0	24 541,5
Årets avskrivning	0,0	557,0	336,8	76,8	301,2	39,6	1 311,4

Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	3 - 10 år	5 - 15 år	5 - 50 år
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær
Prosent	0 %	2 - 10 %	2 - 7 %	10 - 33 %	6,67 - 20 %	2 - 20 %

Note 5 Datterselskap

Beløp i MNOK

	Forretningskontor	Anskaffelsestidspunkt	Eier-/ stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.2003	Balanseført verdi 31.12.2003
Direkte eide DS:					
Oslo Lufthavn AS	Ullensaker	01-01-03	100 %	6 293,0	6 409,9
Avinors Parkeringsanlegg AS	Oslo	01-01-03	100 %	0,1	0,1
Nordian AS	Røyken	01-01-03	100 %	0,0	0,1
Sum balanseført verdi 31.12				6 293,1	6 410,1

Konsernbidrag fra Avinor AS til Oslo Lufthavn AS har økt verdien av aksjene med 116,9 mill kr.

	Forretnings- kontor	Anskaffelses- tidspunkt	Eier-/ stemme- andel	Balansført verdi 01.01.2003	Balansført verdi 31.12.2003
Indirekte eide DS:					
Oslo Lufthavn Eiendom AS	Ullensaker	01-01-03	100 %	53,1	53,1
Sum balansført verdi 31.12				53,1	53,1

Note 6 Andre finansielle anleggsmidler

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Åpnings- balansen	2003	Åpnings- balansen
Lån til ansatte	2,3	2,1	2,6	2,8
Lån til Sandefjord Lufthavn	0,0	13,8	0,0	13,8
Andre finansielle anleggsmidler	0,2	0,2	0,4	0,4
Sum andre finansielle anleggsmidler	2,5	16,1	3,0	17,0

Aksjer i andre selskap:	Avinor AS		Avinor konsern		Eierandel
	2003	Åpnings- balansen	2003	Åpnings- balansen	
Securitas Airport Security AS	0,1		0,1	0,0	85 %
Adecco Airport Security			0,1	0,1	85 %
ISS Lufthavnsservice AS			0,1	0,1	85 %
Oslo Lufthavn Tele & Data AS			1,5	1,5	50 %
Sum aksjer	0,1	0,0	1,8	1,7	

Ovennevnte selskap er ikke konsolidert inn, fordi konsernet ikke har bestemmende innflytelse i selskapene. Konsernet har ikke rett til styrerepresentasjon eller utbytte.

Note 7 Fordringer

Beløp i MNOK

Kundefordringer:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Åpningsbalansen	2003	Åpningsbalansen
Kundefordringer bokført verdi	301,4	277,7	532,3	457,7
Balansført avsetning latent tap	-8,2	-8,5	-13,2	-13,5
Bokført verdi kundefordringer 31.12	293,2	269,2	519,1	444,2
Årets virkelige tap på kundefordringer	7,5		7,1	

Andre kortsiktige fordringer:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Åpningsbalansen	2003	Åpningsbalansen
Påløpne ikke fakturerte inntekter	0,0	0,0	15,0	51,4
Forskuddsbetalte driftskostnader	27,3	22,8	43,5	32,8
Andre kortsiktige fordringer	14,1	2,7	9,9	11,0
Sum andre kortsiktige fordringer	41,4	25,5	68,4	95,2

Note 8 Kortsiktige plasseringer

Beløp i MNOK

	Antall aksjer	Eierandel i %	Kostpris 31.12.2003	Markeds-verdi 31.12.2003
Pan Fish ASA	6 856 512		10,3	0,4
Sum finansielle omløpsaksjer			10,3	0,4

Økning i urealisert tap på aksjeplasseringene inngår i posten Andre finanskostnader på 9,9 mill kr.

Obligasjoner iflg VPS-oppgave:

Utsteder	Kostpris	Markedsverdi
Banker	64,6	62,9
Industri	52,5	38,4
Sum obligasjoner	117,1	101,3

Markedsbaserte obligasjoner og sertifikater er vurdert til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. Bokført verdi på plasseringene per 31.12.2003 er 101,3 mill kr. Porteføljeprinsippet er lagt til grunn ved verdifastsettelsen. Bakgrunnen for dette er at porteføljen styres som en enhet og at spredningen i porteføljen er valgt for å oppnå diversifiseringseffekt.

Reduksjon i urealisert tap på plasseringene inngår i posten Andre finansinntekter med -27,2 mill kr.

Note 9 Kontanter, bankinnskudd og lignende

Konsernets selskap har 58,1 mill kr i bundne skattetrekksmidler.

Oslo Lufthavn AS har 5 mill kr i bunde midler i depotkonto energi.

Konsernkontosystemet:

Likviditeten i Avinor AS og Oslo Lufthavn AS er organisert i en konsernkontoordning. Dette innebærer formelt sett at Oslo Lufthavns kontantbeholdning er en fordring på morselskapet, og at begge selskapene er solidarisk ansvarlige for de trekk selskapene har gjort.

Note 10 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Selskapskapitalen er på 5 400,1 mill kr fordelt på 540 010 aksjer à kr 10 000. Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

Note 11 Egenkapital

Beløp i MNOK

Avinor AS:	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.03	5 400,1	1 991,3		7 391,4
Ny egenkapital				0,0
Årsresultat		-373,7		-373,7
Konsemsbidrag				0,0
Egenkapital 31.12.03	5 400,1	1 617,6	0,0	7 017,7

Avinor konsern:	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.03	5 400,1	1 991,3		7 391,4
Ny egenkapital				0,0
Årsresultat		-373,7	-203,5	-577,2
Utbytte				0,0
Egenkapital 31.12.03	5 400,1	1 617,6	-203,5	6 814,2

Note 12 Pensjonsforpliktelse

Beløp i MNOK

Konsernet har pensjonsordninger som gir de ansatte rett til avtalte fremtidige pensjonsytelser (ytelsesplaner) hvor ytelsene er basert på antall opptjeningsår og lønnsnivå ved pensjonsalder.

Konsernet har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse (SPK) og ordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. I tillegg er det en lederpensjonsordning som omfatter 10 ansatte i Oslo Lufthavn AS. Administrerende direktør har egen pensjonsavtale.

Ytelsene fra SPK er basert på beregnede, opptjente rettigheter i folketrygden ved fylte 67 år ved pensjoneringstidspunkt, samt et avtalt sluttvederlag per år.

Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om diskonteringsrente, forventet fremtidig lønnsvekst og pensjonsegulering.

Fiktivt fond:

Pensjonsordningen i SPK er ikke fondsbasert, men det blir simulert en forvaltning av fondsmidler som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner ("Fiktivt fond"). Avkastningsrenten baserer seg på 10-årig statsobligasjonsrente for det enkelte år det er gjort tilskudd til det fiktive fondet. Ved etableringen av det fiktive fondet i Avinor AS 1. januar 2003 fikk man en 10-årig rente på 5,96%. Effektiv avkastning i Oslo Lufthavn AS i 2002 var 6,11%. Forskjellen skyldes forskjellig etableringstidspunkt.

Førtidspensjon:

De ansatte har gjennom tariffavtale rett til avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra 62 år. Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om uttakstilbøyighet, forventet framtidig lønnsvekst og pensjonsregulering.

Avinor AS:	Statens Pensjons- kasse	Annen ordning	Total	Åpningsbalanse 01.01.2003
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	101,4	0,8	102,2	
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	93,3	0,0	93,3	
Avkastning på pensjonsmidler	78,3	0,0	78,3	
Ansattes 2% innskudd	-17,5	0,0	-17,5	
Administrasjonskostnader	1,4	0,0	1,4	
Resultatført estimatavvik	-0,4	0,0	-0,4	
Arbeidsgiveravgift	17,7	0,1	17,8	
Netto pensjonskostnad	117,6	0,9	118,5	
Beregnete pensjonsforpliktelse pr. 31.12	1 648,2	0,8	1 649,0	1 500,0
Pensjonsmidler pr. 31.12	1 434,2	0,0	1 434,2	1 310,0
Arbeidsgiveravgift	30,2	0,1	30,3	35,0
Netto pensjonsforpliktelse	244,2	0,9	245,1	225,0

Av pensjonskostnaden er 21,7 mill kr presentert som restruktureringskostnad. Dette er representert ett økt uttak av AFP. Se note 14.

Konsern	Statens Pensjons-kasse	Annen ordning	Total	Åpningsbalanse 01.01.2003
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	124,5	1,0	125,5	
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	114,1	0,0	114,1	
Avkastning på pensjonsmidler	93,6	0,2	93,8	
Ansattes 2 % innskudd	-20,6	0,0	-20,6	
Administrasjonskostnader	1,6	0,0	1,6	
Resultatført estimatavvik	-4,3	0,1	-4,2	
Arbeidsgiveravgift	21,2	0,2	21,4	
Netto pensjonskostnad	143,0	1,1	144,1	
Beregnete pensjonsforpliktelser pr. 31.12	2 013,0	2,3	2 015,3	1 842,7
Pensjonsmidler pr. 31.12	1 713,8	3,8	1 717,6	1 567,2
Arbeidsgiveravgift	42,2	0,2	42,4	47,4
Netto pensjonsforpliktelse	341,5	-1,3	340,2	322,9

Av pensjonskostnaden er 21,7 mill kr presentert som restruktureringskostnad. Dette representerer ett økt uttak av AFP. Se note 14.

Estimatavvik og planendringer resultatføres direkte. Dette innebærer at slike avvik ikke fordeles over lengre tid for å utjevne resultat-effektene som norsk regnskapstandard for pensjonskostnader tillater («Korridor»).

Økonomiske forutsetninger:	
Diskonteringsrente	6,0 %
Lønnsregulering	4,0 %
G-regulering	3,5 %
Forventet avkasning på fondsmidlene	6,0 %
Arbeidsgiveravgift - sats	14,1 %
Uttak AFP	20,0 %

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer og avgang.

I forbindelse med restruktureringen er det forutsatt et uttak på 70% for de som fyller 62 år eller mer i morselskapet i 2004.

Avinor overtok per 01.01.2003 alle ansatte i Luftfartsverket (LV). Ca 140 personer som var ansatt per 01.01.2003 var tidligere ansatt på de kommunale og fylkeskommunale lufthavner som LV overtok i 1997/98. Pensjonsrettigheter og forpliktelser knyttet til opptjeningstid i fylkeskommunal/kommunal virksomhet er ikke inkludert i beregningene. Etter Overføringsavtalen følger disse rettigheter/forpliktelser arbeidstakeren og vil bli avregnet ved pensjoneringstidspunkt.

Note 13 Avsetning forpliktelse regional- og stamrutenett

Stamrute

Avinor AS overtok per 01.01.2003 16 stamruteplasser til en omforent verdi på 5,9 mrd kr - som tilsvarer en beregnet gjenanskaffelsesverdi. Avinor er forpliktet til å eie og drive disse 17 flyplassene. Det er beregnet en forpliktelse knyttet til framtidig underfinansiering av drift og investeringer. Forpliktelsen er reflektert i åpningbalansen med 9,5 mrd kr. Netto nåverdi av stamrutenettet ble således beregnet til minus 3,6 mrd kr.

Forpliktelsen knyttet til stamrutenettet reverseres med basis i beregnet kapitalslit (avskrivninger) begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå.

Regionalnett

Avinor overtok 29 regionale flyplasser per 01.01.2003. Det er beregnet en forpliktelse knyttet til framtidig underfinansiering av drift og investeringer som er reflektert i åpningsbalansen med 5,4 mrd kr. Det er forutsatt inngått en offentlig kjøp avtale som dekker drift- og kapitalkostnader. Nåverdi av beregnet driftsunderskudd er derfor oppført som driftsrettighet i balansen. Med basis i denne forutsetningen reguleres ikke forpliktelsen løpende.

Note 14 Restrukturering

Avinors styre vedtok den 4. desember 2003 en vesentlig restrukturering av konsernet, Take-off-05. Dette innebærer blant annet en omfattende nedbemanning. Det er etablert et program med sluttpakker, gavepensjon m/utvidet bruk av avtalefestet pensjon (AFP), omplassering og jobbstøtte.

I henhold til premissene for selskapsetableringen er de som var ansatt i Luftfartsverket den 31.12.02 og nå er ansatt i Avinor AS omfattet av tjenestemannlovens §13 nr 2 til nr 6 om fortrinnsrett til statlige stillinger og ventelønnsrettigheter i en periode på tre år fra 01.01.2003. Ventelønnsutgifter er forutsatt dekket av selskapet. Personer ansatt etter 01.01.2003 i Avinor AS og personer i datterselskap er omfattet av vartpengeordningen. Dette er en forsikret ordning i Statens Pensjonskasse.

Med utgangspunkt i de forutsetninger som er lagt inn Take-off-05 er det identifisert et antall overtallige i konsernet. Gjennom styrevedtak og restrukturingsplan har Avinor skapt en forventning om å påta seg et økonomisk ansvar og dermed en forpliktelse. Med basis i beste estimat er det gjort avsetning for de utgifter som antas å påløpe.

Det ble i Take-off-05 forutsatt at totalt 725 personer blir overtallige. Dette inkluderer blant annet overtallighet som følge av at man nattstenger flere flyplasser. Hovedårsaken til at flere flyplasser er nattåpne er for å betjene ambulansetraffikk utenom ordinær åpningstid. Foreløpig forutsettes det at de stillingene som dette medfører opprettholdes. Det er derfor startet en prosess mot helseforetakene og Samferdselsdepartementet for å få klargjort ansvarsforholdet for disse kostnadene.

Restruktureringskostnader		
Beløp i MNOK	Avinor AS	Avinor konsern
	2003	2003
Sluttpakker/gavepensjon	175,0	184,3
Ventelønn	475,0	475,0
Økt uttak AFP	21,7	21,7
Ressurssenter	13,0	15,0
Ekstra forsikringspremie vartpenger	0,0	2,8
Sum restrukturingskostnader	684,7	698,8

Avsetning restrukturingsutgifter						
Beløp i MNOK	Avinor AS			Avinor konsern		
	2003			2003		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttpakker/gavepensjon	139,0	36,0	175,0	148,3	36,0	184,3
Ventelønn	22,0	453,0	475,0	22,0	453,0	475,0
Ressurssenter	13,0	0,0	13,0	15,0	0,0	15,0
Ekstra forsikringspremie vartpenger	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	2,8
Sum avsetning restrukturering	174,0	489,0	663,0	188,1	489,0	677,1

Avsetning økt uttak AFP er inkludert i pensjonsforpliktelser med 21,7 mill kr.

Note 15 Annen forpliktelse

Gjennom forskriftsending er det innført en reduksjon av operativ aldersgrense for flygeledere fra 65 til 60 år med virkning fra 01.01.2004. I denne forbindelse er det inngått avtaler med 15 personer som fyller 60 år eller mer i 2004 om fritak for arbeidsplikt fra fylte 60 år til fylte 62 år. De aktuelle personer mottar 72 % av normal lønn i perioden. Etter 62 år vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

Avsetning forpliktelse

Beløp i MNOK	Avinor AS		
	2003		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttavtale	5,8	9,7	15,5

Note 16 Langsiktig gjeld

Beløp i MNOK

Gjeld som forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Åpningsbalansen	2003	Åpningsbalansen
Statslån			7 387,6	7 387,6
Pantelån			592,5	649,7
Sum langsiktig gjeld	0,0	0,0	7 980,1	8 037,3

Opplysninger om statslån, lån fra banker:

	Snittrente	Lånebeløp
NOK (statslån)	6,12 %	7 387,6
NOK (pantelån)	6,10 %	592,5

Avdragsprofil rentebærende lån:

	2004	2005	2006	2007	2008	Deretter	Sum
Statslån			388,8	388,8	388,8	6221,2	7387,6
Pantelån	47,5	47,5	47,5	47,5	47,5	355	592,5

Annen langsiktig gjeld

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Åpningsbalansen	2003	Åpningsbalansen
Lufthavnbygging AS	83,7	0,0	83,7	0,0
Gjeld til kredittinstitusjon	0,0	0,0	0,5	14,3
Sum annen langsiktig gjeld	83,7	0,0	84,2	14,3

Note 17 Skatt

Beløp i MNOK	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003		2003	
Årets skattekostnad fordeler seg på:				
Betalbar skatt	45,4		0,0	
Endring i utsatt skatt	-190,0		-162,9	
Sum skattekostnad	-144,6		-162,9	
Beregning av årets skattegrunnlag:				
Resultat før skattekostnad	-518,3		-740,1	
Permanente forskjeller *)	0,8		6,9	
Endring i midlertidige forskjeller	679,8		979,2	
Verdiendring urealisert tap på verdipapir	0,0		-17,3	
Anvendt underskudd til fremføring	0,0		-239,6	
Årets skattegrunnlag	162,3		-10,9	

	2003		Åpningsbalansen	
	2003	Åpningsbalansen	2003	Åpningsbalansen
Oversikt over midlertidige forskjeller:				
Fordringer	-2,2	0,0	-7,2	-5,0
Anleggsmidler	9,6	0,0	5 579,1	5 894,8
Avsetning etter god regnskapsskikk	-15 425,9	-14 758,8	-15 440,0	-14 758,8
Pensjoner	-20,1	0,0	-115,0	-97,9
Gevinst- og tapskonto	0,0	0,0	-2,7	-2,4
Aksjer og andre verdipapir	0,0	0,0	-25,7	-19,6
Grunnlag midlertidige forskjeller	-15 438,6	-14 758,8	-10 011,5	-8 988,9
Underskudd til fremføring	0,0	0,0	-286,0	-517,0
Merverdi konsern			-5 814,7	-6 025,6
Forpliktelse stamrute- og regionalnett	14 758,8	14 758,8	14 758,8	14 758,8
Grunnlag utsatt skatt	-679,8	0,0	-1 353,4	-772,7
28% utsatt skatt	-190,0		-378,7	-215,8

Forpliktelse stamrute- og regionalnett er oppført i åpningsbalansen og ansees som midlertidig forskjell. Forpliktelsen er beregnet etter utsatt skatt og inngår således ikke i beregningen av utsatt skatt. Se ytterligere kommentarer i note 13.

Ved etablering av Avinor AS ble det identifisert en merverdi knyttet til Oslo Lufthavn Gardermoen. Denne merverdien er beregnet netto etter skatt og inngår således ikke i beregningen av utsatt skatt.

Forklaring til hvorfor årets skattekostnad ikke utgjør 28% av resultat før skatt:

	Avinor AS	Avinor konsern
28% skatt av resultat før skatt	-144,8	-207,5
Avskrivning merverdier konsern	0,0	59,1
Tidl. ikke balanseført utsatt skattefordel	0,0	-9,8
Permanente forskjeller (28% *)	0,2	1,9
Feil i tidligere års regnskap	0,0	-6,6
Beregnet skattekostnad	-144,6	-162,9
Effektiv skattesats **)	28,1	34,1

*) Inkluderer: Ikke fradragsberettigede kostnader, som for eksempel representasjon.

**) Skattekostnad i forhold til resultat før skatt.

Betalbar skatt

Betalbar skatt året skattegrunnlag	45,4
Konsernbidrag	-45,4
Netto	0,0

Note 18 Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

Avinor AS per 31.12.2003	Oslo Lufthavn AS	Oslo lufthavn Eiendom AS	Avinors parkeringsselskap AS	Nordian AS
Fordringer	2 600,5	0,0	21,9	4,0
Sum fordringer	2 600,5	0,0	21,9	4,0
Annen kortsiktig gjeld	178,4	0,0	2,4	0,0
Sum gjeld	178,4	0,0	2,4	0,0

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør 2 593,6 mill kr til en snittrente på 8,47%. Det betales foreløpig ikke avdrag på lånet.

Note 19 Nærstående parter

Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene. Evt. nedleggelse av en flyplass eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges SD. Endelig avgjørelse tas av Stortinget. Takstregulativet som bestemmer satser på luftfartsavgifter skal godkjennes av SD.

Note 20 Trafikkinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Proforma 2002	2003	Proforma 2002
Startavgift	719,0	687,1	1 241,2	1 176,8
Terminalavgift	472,3	411,0	929,2	822,3
Underveisavgift	613,8	516,2	613,8	516,2
Andre trafikkrelaterte inntekter	5,2	54,7	5,2	54,7
Sum trafikkinntekter	1 810,3	1 669,0	2 789,4	2 570,0

Note 21 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Proforma 2002	2003	Proforma 2002
Lønninger	1 013,7	979,1	1 231,1	1 183,4
Arbeidsgiveravgift	113,6	107,1	149,7	139,9
Pensjonskostnader	99,4	100,4	128,3	207,9
Andre ytelser	69,3	49,5	81,6	61,5
Sum lønnskostnader	1 296,0	1 236,1	1 590,7	1 592,7

Gjennomsnittlig antall ansatte i morselskapet er 2 486 og i konsernet 3 072 for året 2003.

Ytelser til ledende personer:

	Administrerende direktør	Styret	Administrerende direktør er ved oppsigelse berettiget til full lønn i oppsigelsestiden på 3 måneder. Det utbetales videre etterlønn i ytterligere 9 måneder.
Lønn	1,2	1,1	
Pensjonskostnader	1,0	0	
Annen godtgjørelse	0,1	0	
Sum ytelser	2,3	1,1	

Lån til ansatte er 2,3 mill kr i morselskapet og 2,6 mill kr i konsernet. Renten på lånene tilsvarende skattefrie rentesats fastsatt av myndighetene. Lånet tilbakebetales over maksimalt to år .

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Proforma 2002	2003	Proforma 2002
Kostnadsførte honorar til revisor:				
For revisjon	0,4	0,0	0,6	0,6
For andre revisjons- og attestasjonsoppgaver, herunder skattemessig bistand	0,8	0,0	1,0	0,1
Sum revisjonshonorar	1,2	0,0	1,6	0,7

Note 22 Annen driftskostnad

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Proforma 2002	2003	Proforma 2002
Leie lokaler/tomt	46,8	47,5	47,9	48,2
Drift/vedlikehold bygninger	114,4	103,2	213,3	208,4
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	74,9	95,9	197,3	203,5
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	88,8	75,6	183,0	160,4
Meteorologiske tjenester	88,4	69,8	94,6	75,6
Konsulentbistand	70,3	25,7	86,3	47,6
Øvrige eksterne tjenester	88,2	159,8	154,7	226,6
Øvrige driftskostnader	267,7	270,3	285,9	309,1
Sum	839,5	847,8	1 263,0	1 279,4

Note 23 Finansinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Proforma 2002	2003	Proforma 2002
Renteinntekter	35,3	59,9	65,8	120,3
Renterinntekt på lån til datterselskap	219,6	211,7		
Agio	23,6	2,8	23,7	4,3
Annen finansinntekt	0,8	1,7	21,3	4,9
Sum	279,3	276,1	110,8	129,5

Note 24 Finanskostnader

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2003	Proforma 2002	2003	Proforma 2002
Rentekostnad		62,9	494,0	571,6
Disagio	6,3	17,3	7,0	17,4
Annen finanskostnad	0,6	2,4	4,1	26,5
Sum	6,9	82,6	505,1	615,5

Rente- og valutasikring:

Rentene på pantelån fastsettes mot Nibor som basisrente. For å sikre seg mot svingninger i rentemarkedet og for å diversifisere renterisikoen over tid har konsernet inngått flere rentesikringer med forskjellig løpetid.

Note 25 Store enkelttransaksjoner

I åpningsbalansen ble det avsatt 100 mill kr. knyttet til voldgiftsak vedrørende innløsning av festeavtaler på Fornebu. Saken er nå avgjort med et erstatningsbeløp på 38 mill kr. Differansen på 62 mill kr er tilbakeført som en reduksjon av driftskostnader.

Note 26 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Skatt

Ved overgang fra den skattefrie statlige forvaltningsbedriften Luftfartsverket til det skattepliktige aksjeselskapet Avinor AS, har Avinor AS lagt til grunn at de fastsatte verdier av driftsmidler i åpningsbalansen er lik de skattemessige inngangsverdier.

Oslo Ligningskontor har i brev av 15. oktober 2003 til Avinor AS uttalt at skattemessige inngangsverdier ved innføring av skatteplikt må fastsettes på grunnlag av markedsverdiene for selskapets eiendeler på tidspunktet for overgang til skatteplikt. Oslo Ligningskontor antar videre at stamrutenettet og regionalnettet ikke har noen markedsverdi da forpliktelsen er like stor eller større enn bruttoverdien på eiendelssiden i balansen. Det vil derfor ikke være noen skattemessig inngangsverdi på stamrutenettet og regionalnettet. Det vil dermed ikke kunne beregnes noen skattemessige avskrivninger på varige driftsmidler inkludert i åpningsbalansen. Bortfall av denne retten vil medføre ca 140 mill kr i økt skattekostnad i 2003 for morselskapet og konsernet.

Avinor er av den oppfatning at eiendeler og forpliktelser må vurderes separat. Virksomhet (herunder flyplasser) er skutt inn som tingsinnskudd i Avinor AS. Egenkapitalen er ved dette styrket ved at verdien av flyplassene er fratrukket gjeld, herunder avsetninger for forpliktelser, er overført selskapet. Forpliktelsene følger selskapet og ikke den enkelte flyplass. Ligningskontorets synspunkt er derfor ikke lagt til grunn i regnskapet.

I Oslo Lufthavn AS er det uenighet mellom ligningsmyndighetene og selskapet om den skattemessige klassifiseringen av saldo grupper for enkelte anleggsmidler. Partene avventer behandling i overligningsnemda. Hvis Oslo Lufthavn AS vinner fram med sin påstand, vil skattemessig framførbart underskudd per 01.01.2003 øke med ca 235 mill kr.

Note 27 Pantestillelser og garantiansvar

Pantelånene i Avinors Parkeringsanlegg AS er sikret med 216,3 mill kr med pant i bygninger på festede tomter. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er 169,7 mill kr.

Pantelånene i Oslo Lufthavn Eiendom AS er sikret med 379,2 mill kr med pant i bygninger på festet tomt. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er 413,5 mill kr.

Oslo Lufthavn AS har garantistillelser på 5 mill kr til Nord Pool Energi.

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Revisjonsberetning for 2003

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS for regnskapsåret 2003, som viser et underskudd på kr 373 700 000 for morselskapet og et underskudd på kr 577 200 000 for konsernet. 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, noteopplysninger og konsernregnskap. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og norsk god revisjonsskikk. 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 regnskapsestimer, 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 kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2003 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med norsk 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, 28.04.2004

PricewaterhouseCoopers DA


Johnny Skaug
Statsautorisert revisor

Avinors hovedfokus er rettet mot høy sikkerhet og punktlighet i flytrafikken. Sikkerhet er derfor et prioritert område for Avinor, og selskapet skal legge til rette for sikker og effektiv luftfart nasjonalt og internasjonalt.

Avinor mottok i 2003 nye myndighetskrav fra Luftfartstilsynet, og det pågår et omfattende arbeid med å oppjustere og endre forskrifter til Luftfartsloven. Det pågående arbeidet med ny forskrift for utforming av flyplasser kan gi meget store økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser.

Flysikringstjenesten

Avinor har ansvaret for den samlede flysikringstjenesten i Norge. I tillegg til egne flyplasser, leverer Avinor flysikringstjenester til Luftforsvaret og ikke Avinor-eide lufthavner, som Sandefjord lufthavn, Torp. Flysikringstjenesten leverer all underveistjeneste i norsk kontrollert luftrom.

Virksomheten bidro med 16 prosent av konsernets inntekter i 2003.

Det pågår en omfattende internasjonalisering av flysikringstjenesten. EU har vedtatt et prosjekt, Single Sky, som vil åpne for tjenesteytelser på tvers av landegrensene og som vil påvirke flysikringstjenesten i Norge. På sikt vil dette kunne legge til rette for økt konkurranse.

Avinor har deltatt i et nordisk utredningsarbeid vedrørende en felles kontrollsentral for det øvre luftrom i Norden. Sammen med Finland har Avinor trukket seg fra prosjektet, fordi det ikke gir lønnsomhet for Avinor og brukerne i norsk luftrom.

Et annet eksempel på internasjonaliseringen er arbeidet med å skape en felles skole for flygelederutdanningen i Skandinavia.

Sikkerhetsledelse

Avinor har som mål å kontinuerlig forbedre flysikkerheten i Norge gjennom risikobasert sikkerhetsledelse. Som et ledd i dette innførte Avinor 1. juli 2003 et system for sikkerhetsledelse for flysikringstjenesten.

Sikkerhetsledelsessystemet SLS er bygget på europeisk regelverk, som ble gjort til norsk forskrift 1. oktober 2003.

Et av de viktigste virkemidlene for å bedre flysikkerhet er å korrigere forhold før de kan utvikle seg til farlige situasjoner. Gjennom SLS er det implementert et krav om bruk av risikoanalyser som beslutningsstøtte ved systemendringer som kan påvirke flysikkerheten. I denne forbindelse har det i samarbeid med NTNU blitt gjennomført omfattende opplæring av operativt personell i bruk av risikoanalyser, rundt 60 personer i 2003.

Implementeringen av SLS med kravene om gjennomføring av risikoanalyser, rapportering og behandling av uønskede hendelser gir Avinor et bedre beslutningsgrunnlag for å iverksette sikkerhetsfremmende tiltak.

Security

I tillegg til de typiske «safety»-relaterte forhold som omtalt ovenfor, er også «security»-tiltak sentrale for flysikkerheten. Dette reguleres gjennom nasjonale og internasjonale krav for så vel den operative utførelsen av sikkerhetstjenesten som de tekniske krav til utstyret som benyttes. Luftfartstilsynet kontrollerer jevnlig at Avinor følger bestemmelsene.

EU forordning (EF) 2320/2002 og (EF) 622/2003 fastsetter at det skal etableres felles regler for security innen sivil luftfart. Disse innebærer nye og strengere krav til full sikkerhetskontroll av bagasje, passasjerer, ansatte og frakt, samt adgangskontroll.

I henhold til EØS-avtalen er forordningen gjort gjeldende i Norge.

Myndighetskrav

Det pågår et omfattende arbeid med å oppdatere og endre standardene i henhold til kravene som Luftfartstilsynet gir overfor lufthavner og flysikringstjenesten.

Innen mange områder innebærer det også en nødvendig tilpassing til de internasjonale kravene. Dette gjelder blant annet:

- Revisjon av forskrift om utforming av lufthavner
- Ny driftsforskrift for lufttrafikkstjenesten
- Sertifisering av flygeledere

NATCON

Flykontrollsystemet NATCON, Norwegian-Air-Traffic-Control-System, representerer en oppgradering av flykontrollsystemene ved norske kontrollsentraler, innflygingskontroller, samt en rekke kontrolltårn.

NATCON vil erstatte flykontrollsystemet NARDS, som nærmer seg slutten på sin teknisk/funksjonelle levetid.

Radar/Navigasjon

Arbeidet med utskiftning og oppgradering av radarutstyr har fortsatt. Forprosjekt med etablering av kontrollert luftrom til Ekofisk og til Haltenbanken er videreført.

Arbeidet med å etablere satellittbaserte innflygingssystemer til regionalplassene pågår.

Helse og arbeidsmiljø

Arbeidsmiljø utgjør en integrert del av Avinors helhetlige styrings- og ledelsessystem, og arbeidsmiljø inngår som et bærende element i Avinors helhetlige personalpolicy.

Ansvaret for arbeidsmiljø følger organisasjonsstrukturen i Avinor. Den enkelte leder har ansvar for å ivareta og utvikle et godt arbeidsmiljø innenfor sitt ansvarsområde.



SAMU, Avinors sentrale arbeidsmiljøutvalg

Avinors sentrale arbeidsmiljøutvalg, SAMU, avholdt syv møter i 2003 og ble ledet av administrerende direktør. Utvalget ledes annethvert år av henholdsvis Avinors hovedverneombud eller administrerende direktør.

I 2003 har et særlig hovedfokus for SAMU vært de helse- og arbeidsmiljømessige sidene knyttet til Take-off-05-prosjektet. Med bakgrunn i eksterne konsekvensvurderinger av helse og arbeidsmiljø vedrørende prosjektets ulike relevante delprosjekt og tilhørende forslag til tiltak, har SAMU behandlet en rekke anbefalinger knyttet til helse og arbeidsmiljø.

IKT-prosjekter

Avinors Internettssider, www.avinor.no, er selskapets viktigste eksterne kommunikasjonskanal. Websidene ble relansert samtidig som selskapets skiftet navn og eierform.

Bruken av Intranettet, Luftrommet, har hatt en markant økning, særlig gjelder dette fra ansatte ved lufthavnene. En viktig grunn til dette er at Luftrommet i større og større grad benyttes som kanal for rapportering.

Avinors Intranett og Internett er de sterkest ekspanderende områdene innen IKT. Løsningene er verdifulle fordi de bidrar til å redusere kostnadene og kompleksiteten ved å formidle og innhente informasjon.

Avinors visjon er å være ledende innen sikkerhet og punktlig i europeisk luftfart. Punktlig betyr mye for Avinors omdømme, og alle lufthavnene i Norge har en høy punktlig og regularitet.

Punktlig og regularitet

- Punktlig - den prosentvise andelen av alle gjennomførte avganger som skjer innen maksimalt 15 minutters forsinkelse.
- Regularitet – den prosentandelen av alle planlagte avganger som faktisk blir gjennomført.

Regularitet og punktlig ved Avinors lufthavner i årene 2002 og 2003 er som følger:

	2002		2003	
	Regularitet	Punktlig	Regularitet	Punktlig
Stamrute- plassene	98,5	88,0	98,4	88,9
Regional- nett	97,9	88,4	97,4	88,3
Oslo Lufthavn	98,6	87,4	98,6	88,9
Totalt	98,4	88,1	98,2	88,7

Punktligstallene er i tråd med Avinors målsetting, som er vinter: 85 prosent og sommer 90 prosent.

Flytrafikken

Antall terminalpassasjerer på norske lufthavner var 30,1 millioner i 2003. Dette er en økning på 1,5 prosent i forhold til året før. Veksten var omtrent like høy ved stamluftavnene og de regionale lufthavnene.

Etter kontinuerlig nedgang i flytrafikken siden slutten av 1999, snudde utviklingen i fjerde kvartal 2002 og trafikkveksten fortsatte i 2003. Et unntak er sommerhalvåret 2003, hvor frykten for SARS og Irak-krigen satte en midlertidig stopp for trafikkøkningen. Veksten var desidert sterkest for utenlandsreiser med 2,5 prosent, mens trafikken innenlands økte med moderate 0,7 prosent. Antall passasjerer lå imidlertid fortsatt betydelig under toppåret juni 1999 - mai 2000, 9 prosent.

Tilbudet ved Avinors lufthavner, målt i antall flybevegelser, har gått betydelig tilbake måned for måned i flere år. Med det nye sommerprogrammet i 2003 økte tilbudet innenlands, og for utenlandsmarkedet kom skiftet allerede med vinterprogrammet 2002. I 2003 var veksten totalt 0,5 prosent, hvorav utenlandsmarkedet økte 2,8 prosent og markedet innenlands 0,7 prosent.

Fordeling lufthavner

Ved Avinors lufthavner ble det registrert 29,0 millioner passasjerer, som er en økning på 1,3 prosent fra året før.

Syv lufthavner i Norge har mer enn 1 million terminalpassasjerer årlig, hvorav én, Sandefjord lufthavn, Torp, ikke eies av Avinor. Den desidert største flyplassen i Norge, Oslo Lufthavn Gardermoen, hadde 13,6 millioner passasjerer i 2003, en vekst på 1,8 prosent.

De fem største lufthavnene, Bergen lufthavn, Flesland, Stavanger lufthavn, Sola, Trondheim lufthavn, Værnes, Tromsø lufthavn og Bodø lufthavn betjente rundt 11 millioner passasjerer. Trondheim lufthavn, Værnes er den tredje største lufthavnen på rankinglisten for antall terminalpassasjerer (offshore og transitt ikke inkludert), etter Bergen lufthavn, Flesland og før Stavanger lufthavn, Sola.

Størst prosentuell vekst for Avinors største lufthavner var det ved Trondheim lufthavn, Værnes, fulgt av Oslo Lufthavn Gardermoen og Bergen lufthavn, Flesland.

Tilbakegangen var størst ved Kristiansand lufthavn, Kjevik med 39 000 færre passasjerer (-5,3 prosent), fulgt av Ålesund lufthavn, Vigra med -12 000 (-2,0 prosent) og Bodø lufthavn med -9 000 (-0,8 prosent.)

Av Avinors 46 lufthavner bidro fire med overskudd i 2003.

Utviklingen fremover

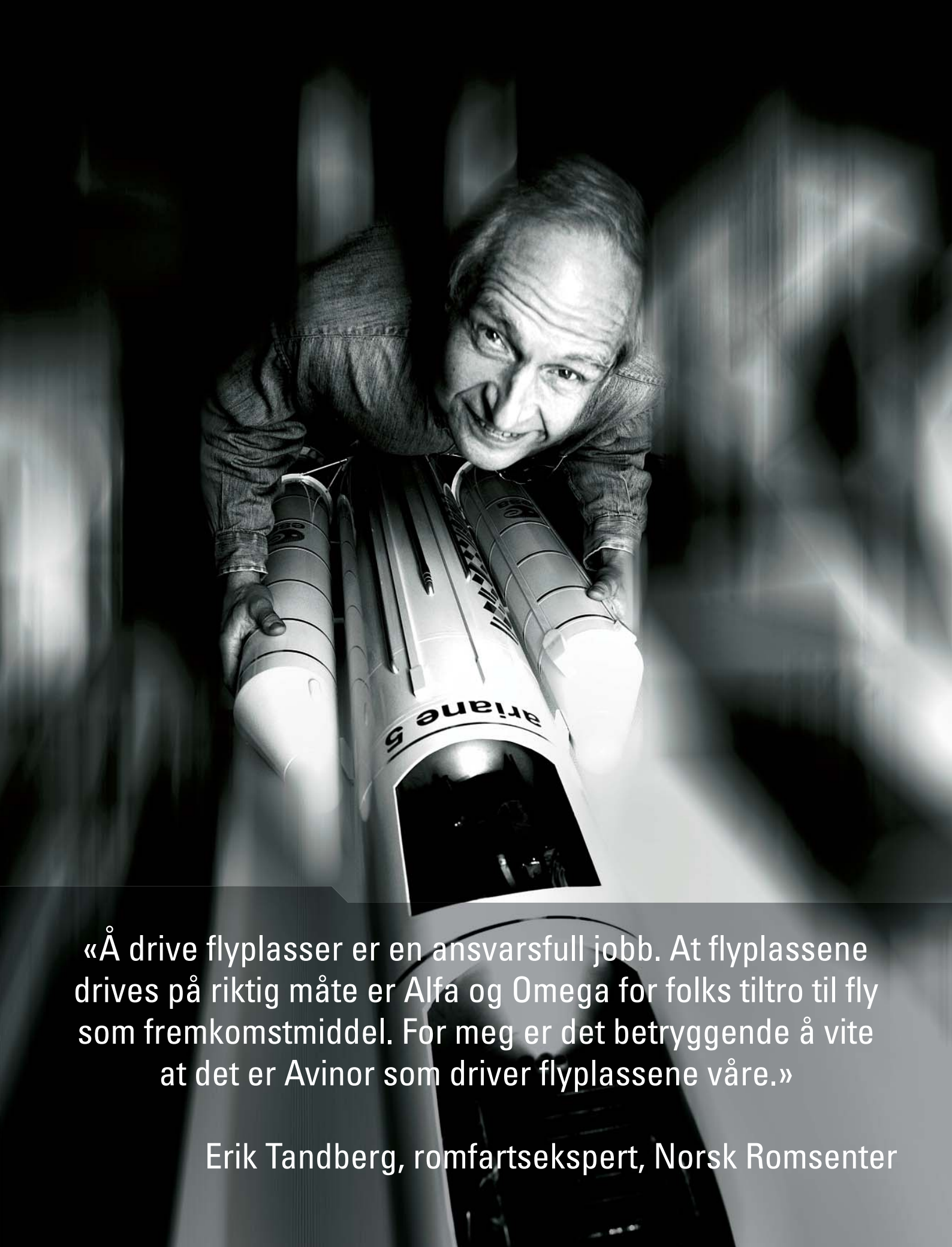
Flyet fremstår i større grad enn tidligere som det beste transportmiddelet på lengre reiser. Undersøkelser viser at det ikke er tog, men personbil som er flyets viktigste konkurrent.

Det betydelige fokus på lavkost i flytrafikkmarkedet har imidlertid hatt positiv effekt på trafikkutviklingen, som er avhengig både av den generelle økonomiske utviklingen, og av tilbud og prisutvikling. Sammenlignet med 1996, var det i 2003 en lavere innenlands flytrafikk, til tross for betydelig økonomisk vekst i samfunnet. Prisutviklingen etter 1999 bidro til å senke etterspørselen etter norsk innenriks flytransport, i motsetning til en lang periode tidligere med stadig rimeligere flyreiser. Denne tendensen har nå snudd.

Dette skyldes blant annet bortfall av statens reiseavgift på fly per 1. april 2002, bortfall av bonusreiser innenlands og ikke minst lavkostselskapenes fremvekst. Nordmenn kan bestille flyreiser til priser som tidligere var ukjent i det norske luftfartsmarkedet.

Norsk luftfart må likevel sies å være en relativt moden næring. Videre utvikling vil fremdeles være avhengig av veksten i norsk økonomi, men ikke minst av strukturell utvikling i markedet.





«Å drive flyplasser er en ansvarsfull jobb. At flyplassene drives på riktig måte er Alfa og Omega for folks tiltro til fly som fremkomstmiddel. For meg er det betryggende å vite at det er Avinor som driver flyplassene våre.»

Erik Tandberg, romfartseksper, Norsk Romsenter

Avinor har som oppgave å sørge for at luftfartssystemet fungerer over hele landet. Mange av Avinors lufthavner har stor betydning for bosetting og næringsliv.

Fra myndighet til tjenesteutvikler

Avinor ble omdannet til aksjeselskap 1. januar 2003. Driften av selskapet er basert på de forutsetningene som er lagt i Stortingsproposisjon nr 1, tillegg nr 2 (2002-2003) «Om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap...», samt de vedtekter som ble fastsatt i forbindelse med etableringen.

Avinor var i 2003 inndelt i et hovedkontor i Oslo og fem regioner utover landet. Regionene var egne resultatenheter med selvstendig ansvar både for drift og økonomi. Inntektene skaffes gjennom betaling for lufttrafikk- og lufthavntjenester og kommersiell aktivitet på flyplassene, samt salg av tjenester til de ikke-statlige flyplassene.

I regionene er det store variasjoner i trafikkgrunnlag og inntektsmuligheter. Det ligger betydelige utfordringer i hvordan bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner skal drives. Sikkerhetsnivået skal være det samme i alle deler av landet.

Avinor har ansvaret for et samlet lufthavnet med 46 lufthavner. 17 lufthavner er en del av det som betegnes som stamrutenettet. Mange av de 29 regionale lufthavnene har stor betydning for bosetting og næringsliv i distriktene. Konseptet er unikt i internasjonal sammenheng og er tilpasset de geografiske forhold som landet er preget av.

Lufthavnene har også avgjørende betydning for ambulansetjenester i store deler av distrikts-Norge. Dessuten går rundt 80 prosent av reisene til en stamruteplass, som gir et samspill med økt nyttevirkning også for de større lufthavnene.

Eiendommer og grunnerverv

Avinor eier rundt 45 000 000 dekar grunneiendom. Alle Avinors feste- og grunnleiekontrakter er gjennomgått i løpet av 2003.

Aktiviteten er størst på regionale og mellomstore lufthavner. Ingen store enkeltkjøp er gjennomført. Det er imidlertid en jevn strøm av mindre saker knyttet til lysrekker, utrykningsveier, nye instrumenter, samt gjerder og sikkerhetsområder.

Ny offshore-radar for Nordsjøen ønskes plassert på Urdalsnipa i Rogaland.

Grunnervervet for hovedflyplassen ble sluttført i 2002. I 2003 er forvaltningsansvaret for arealer utenfor selve lufthavnen overført fra Avinor til OSL. Arealene som er ervervet for langsiktig arealsikring og for eventuell bruk som makeskifteareal ved ytterligere utvidelser, utgjør til sammen ca 6.000 dekar og kommer i tillegg til de 13.000 dekar OSL allerede forvalter.

Bygningsmassen ved Avinors 45 lufthavner, eksklusiv OSL, utgjør cirka 363 000 m².

Bygningsmassen kan enkelt grupperes slik:

Terminalbygninger	160 000 m ²
Tårn og sikringsbygg (inkl. kontrollsentral Røyken)	25 000 m ²
Administrasjonsbygg og driftsbygg	95 000 m ²
Avinors Parkeringshus (APAS)	83 000 m ²

Investeringer og utbedringer

De største investeringene er relatert til sikkerhetsinvesteringer både på lufthavnene og tekniske støttesystemer. Store ombyggingarbeider er gjennomført og pågår fortsatt, for å kunne utføre hundre prosent sikkerhetskontroll på alle Avinors lufthavner i tråd med nye sikkerhetskrav fra EU.

Det er gjennomført ombygginger av terminalbygg, endringer i systemene for bagasjehåndtering og installasjon av røntgen kontrollutstyr. Alle lufthavner på stamrutenettet har per 01.01.2004 hundre prosent sikkerhetskontroll av alle passasjerer og all bagasje, både innen- og utenlands.

EU-krav om hundre prosent sikkerhetskontroll er fulgt opp av Luftfartstilsynet med en egen forskrift. Forskriften innebærer sikkerhetskontroll av ansatte på lufthavner og i flyselskapene, passasjerer og bagasje / gods på innenlands- og utenlandsruter. Avinor har overholdt kontrollvolumet for sikkerhetskontroll som Luftfartstilsynet påla for 2003. Færre våpen, våpendeler og ammunisjon er beslaglagt i 2003 enn i 2002. Andel av kniver, sakser og andre spisse og skarpe gjenstander er også gått ned.

Bygg og anlegg

Avinor bygger nytt terminal- og ekspedisjonsområde ved Kirkenes lufthavn. Utbyggingen ble vedtatt i styret våren 2003, og prosjektet vil bli gjennomført som en totalentreprise med planlagt ferdigstilling våren 2006.

Oppgradering av terminal ved Stavanger lufthavn, Sola er besluttet av styret. Fase 1 med utvidelse av ankomst inn- og utland planlegges ferdigstilt sommeren 2006. Fase 2 vil bli vurdert i løpet av 2005. I tillegg skal lufthavnen få installert utstyr for lavsiktoperasjoner, Cat II.

Renovert tårn på Kristiansund lufthavn, Kvernberget ble ferdigstilt og satt i operativ drift fra mars 2003.

Ny terminal Bardufoss lufthavn ble offisielt åpnet 16. januar 2004. Ny avgangshall er oppført i sambruk med Forsvaret. Ny ankomsthall står klar som et resultat av spleiselag mellom lokale krefter og Avinor.

Seks lufthavner har fått oppgradert innflygingslys. På de resterende 19 lufthavner vil arbeidet bli utført i 2004.

Sikker strømforsyning til prioriterte anlegg er oppgradert på de fleste stamlufthavner.

Forprosjekt renovering tårn ved Harstad / Narvik lufthavn, Evenes og brannøvingsfelt ved Tjeldsund foreligger. Det pågår brannsikringstiltak og oppgradering av strømforsyning i terminal ved Svalbard lufthavn.

Avinor har inngått avtale med Bergen Energi AS om kjøp av elektrisk kraft. Avtalen gjelder i 3 år fra 5. januar 2004.

Reasfaltering er utført på Førde lufthavn, på Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes.

NATCON

Flykontrollsystemet NATCON, Norwegian-Air-Traffic-Control-System, representerer en vedtatt teknologisk plattform for utskifting og oppgradering av flykontrollsystemene ved norske kontrollsentraler, innflygingskontroller samt en rekke kontrolltårn. NATCON erstatter flykontrollsystemet NARDS, som nærmer seg slutten på sin teknisk/funksjonelle levetid

Hovedfokus for arbeidet har vært tekniske og organisatoriske forberedelser til idriftsetting av NATCON i Stavanger. Basert på testresultater har Avinor i 2004 søkt Luftfartstilsynet om teknisk godkjenning av NATCON som flykontrollsystem. Idriftsettelsen forventes å finne sted i 2004.

Med utgangspunkt i vedtaket i Avinors styre om å redusere antallet kontrollsentraler i Norge fra fire til to, gjennomføres en gjennomgripende revisjon for å kunne realisere den nye kontrollsentral Nord på NATCON-plattform snarest mulig.

Radarsensorer og navigasjon

En utskifting / oppgradering av Bråtavarden radar utenfor Stavanger ble ferdigstilt i 2003 og er i operativ drift første halvdel av 2004. Overføring av radardata fra ny Honningsvåg radar ble startet opp med ferdigstilling sommeren 2004. Arbeidet med utskifting av et større antall radar tårndisplayer ble fullført. Forprosjekt med etablering av kontrollert luftrom til Ekofisk og til Haltenbanken ble videreført.

Arbeidet med å etablere satellittbaserte innflygingsssystemer til regionalplassene har vært videreført. Det har vært arbeidet med utskifting og oppgradering av navigasjonshjelpemidler – navigasjonsutstyr - ved Tromsø lufthavn, Mehamn lufthavn, Brønnøysund lufthavn, Kvernberget lufthavn, Kristiansund, Haugesund lufthavn, Karmøy, Bardufoss lufthavn og Bodø lufthavn. Arbeidet med oppgradering av radar på Vardefjell og Forbordfjell er startet opp.

Kontrolltårn

Det har vært arbeidet med utskifting og oppradering av flynavigasjonsutstyr i kontrolltårn ved Kristiansund lufthavn, Kvernberget, Førde lufthavn, Sandane lufthavn, Berlevåg lufthavn, Trondheim lufthavn, Værnes og Ørland lufthavn.

Ved Mehamn lufthavn, Tromsø lufthavn, Narvik lufthavn, Framnes, Hammerfest lufthavn, Røst lufthavn, Sogndal lufthavn og Hasvik lufthavn er det gjort mindre utskiftninger.

Kontrollflyging

Nytt kontrollfly, innleid fra Sundt Air AS, er modifisert og utrustet med oppgradert kontrollutstyr. Luftfartstilsynet har godkjent Avinor som kontrollflyorganisasjon med nytt fly, nytt kontrollutstyr og ny flyoperatør. Konseptet har vist seg meget funksjonsdyktig.

Ytre miljø

Utførlig rapportering på luftfartens miljøpåvirkning samt miljørapport for Avinors virksomhet for 2003 er publisert på www.avinor.no.

Avinors største datterselskap, OSL, utgir egen miljøårsrapport. Denne er publisert på www.osl.no.

Utdanning

Avinor driver en bedriftsintern utdanning av flygeledere i samarbeid med et universitet i USA. Det har i 2003 pågått et prosjekt for å videreutvikle utdanningen. Prosjektet fortsetter i 2004.

31 nye flygeleder ble sertifisert i 2003. 18 flygelederaspiranter påbegynte sin utdanning, og ved årsskiftet 2003/2004 hadde Avinor i alt 44 flygelederaspiranter under utdanning.

Avinor Treningssenter, Trandum ble i oktober 2002 godkjent som kursarrangør - kompetanssegivende kurs for fører av utrykningskjøretøy av Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Skolen har to godkjente instruktører, som i 2003 gjennomførte fire slike kurs med 23 deltakere.

Treningssenteret gjennomførte 44 kurs med 554 deltakere i 2003. Kursene ble avviklet i regi av Avinor. Det ble avholdt kurs innen fagområdene plass-, brann- og redningstjeneste, arbeidslederkurs, grunnkurs i renhold og seminar for renholdsledere, maskinvedlikehold og redningskurs på utrykningsbåt.

I tillegg ble det avviklet kurs for elektroteknisk tjeneste.

Datterselskap

Oslo Lufthavn AS

Etter et par turbulente år for bransjen var 2003 et konsolideringsår, der både flyselskaper og lufthavn har hatt fokus på kostnadsreduksjoner for å stå bedre rustet til den fremtidige konkurransen.

Trafikkmessig var 2003 et positivt år. Arbeidet med å øke aktiviteten har lyktes, og eksisterende og nye selskaper har lansert nye destinasjoner ut fra Oslo Lufthavn. Denne utviklingen fortsetter inn i 2004.

I 2003 reiste 13 646 890 passasjerer over Oslo Lufthavn. Det er 235 219 eller 1,8 prosent flere enn i fjor. Veksten var størst på innland med 141 103 flere passasjerer eller 2,0 prosent. På utland økte tallet på passasjerer totalt med 94 116 eller 1,4 prosent. Rutetrafikken økte med 5,5 prosent eller 284 412, mens chartertrafikken ble redusert med 190 296 eller 14,6 prosent.

Antallet kommersielle flybevegelser var 175 878. Det er 4 671 eller 3,8 prosent flere enn i fjor. Gjennomsnittlig antall passasjerer per passasjerfly var 80, og i gjennomsnitt var 65 prosent av setene i flyene besatt.

I forbindelse med 5-årsmarkeringen for åpningen av lufthavnen overbrakte samferdselsminister Torild Skogsholm konsesjon for en ny 5-årsperiode. OSL har også fått ny godkjenning fra Luftfartstilsynet for samme periode.

Selskapets driftsresultat før finansposter var på 602,0 millioner kroner. Dette er 193,7 millioner kroner bedre enn i 2002. Resultat etter skatt ble 1,0 millioner kroner. I tillegg til økt driftsresultat ble selskapet tilført konsernbidrag på 162,3 millioner kroner fra eier Avinor AS. Isolert sett øker dette egenkapitalen i selskapet med 116,9 millioner kroner.

APAS, Avinors Parkeringsanlegg AS

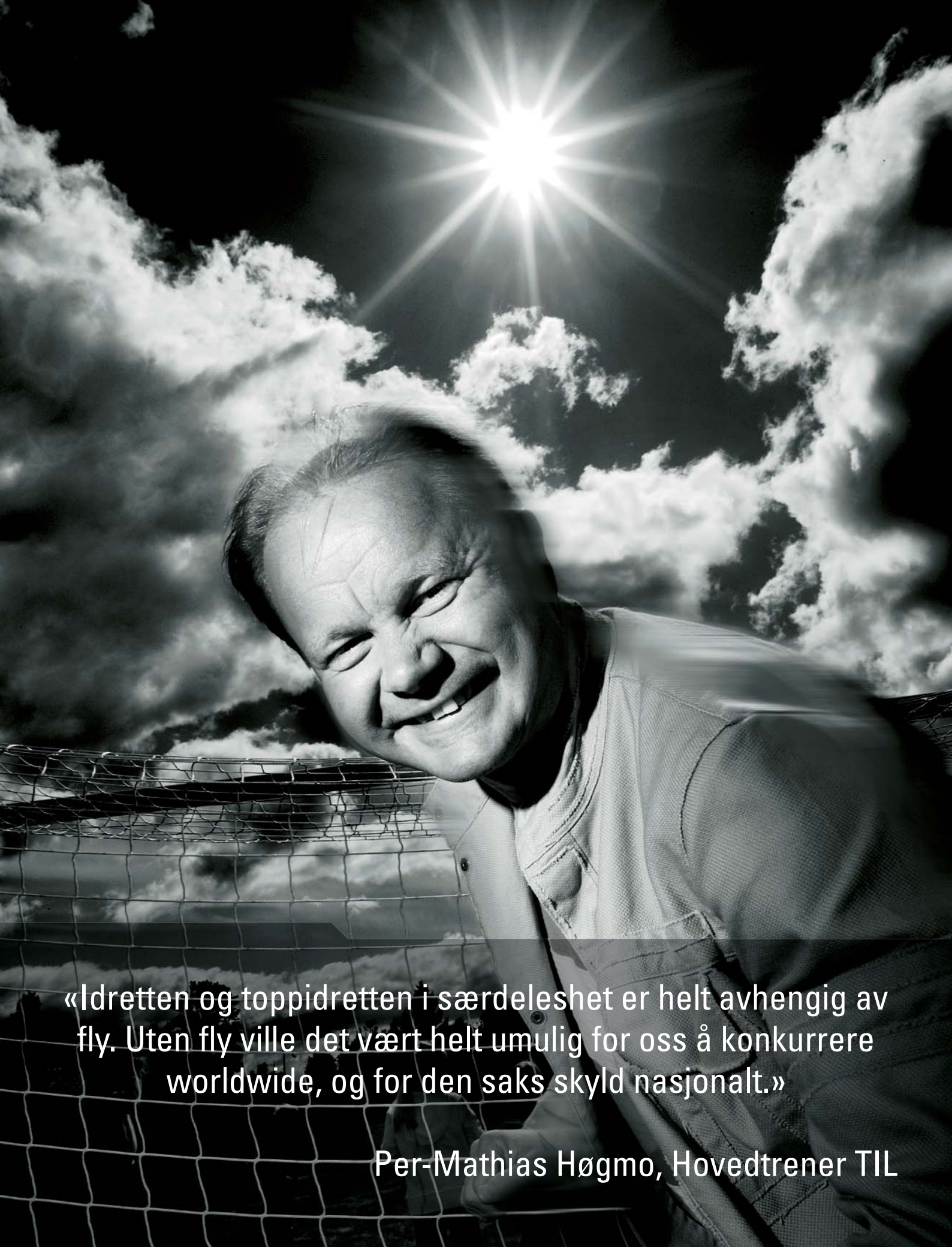
APAS, Avinors Parkeringsanlegg AS, har som oppgave å tilrettelegge, finansiere og eie parkeringsanlegg med tilhørende fasiliteter ved og i tilknytning til lufthavner. APAS ble i 2003 rendyrket til å være et selskap som skal finansiere og varig eie P-hus med tekniske anlegg. Selskapet skal ikke forestå driften av parkeringsanleggene, men leie ut anleggene til Avinor AS.

Selskapets aksjekapital er NOK 100.000 fordelt på 10 aksjer á NOK 10.000 som alle er eiet av Avinor AS. Selskapets forretningskontor er i Oslo. Selskapet har ingen fast ansatte og har inngått avtale med Avinor AS som forestår selskapets daglige ledelse.

Nordian AS

2003 er det første driftsåret for Nordian AS, som er et heleid datterselskap av Avinor AS. Virksomheten har Avinor kjøpt av Nordic Aviation Resources AS, som er under avvikling.

Nordian AS produserer, formidler og selger læremateriell til bruk i flygerutdanningen, samt selger tjenester i den forbindelse. Nordians virksomhet utføres fra Torp ved Sandefjord lufthavn.



«Idretten og toppidretten i særdeleshet er helt avhengig av fly. Uten fly ville det vært helt umulig for oss å konkurrere worldwide, og for den saks skyld nasjonalt.»

Per-Mathias Høgmo, Hovedtrener TIL

Reisevaneundersøkelsen 2003 er den største som noensinne er gjennomført i Norge. Totalt er det foretatt 110 014 intervjuer med passasjerer på 33 av landets lufthavner.

Kunden i fokus

Avinor gjennomførte i 2003 flere undersøkelser blant bedriftens ulike kundegrupper. Tilbakemeldingen fra passasjerer og ulike samarbeidspartnere på lufthavnene var at tjenestene generelt sett er «noe over middels». På en skala fra 1 til 5 var gjennomsnittsscoren 3,6. 5 anga «svært fornøyd» og 1 «svært misfornøyd». Blant de tjenester som ble vurdert som svært tilfredsstillende, kan nevnes:

- Transport, inspeksjon og gjennomføring av sikkerhetskontroll
- Renhold og orden – på toaletter og generelt
- Informasjon og skilting

Av tjenester som ble vurdert som mindre tilfredsstillende, kan nevnes:

- Servicetilbud til de reisende, vareutvalg og prisnivå
- Kjennskap til Avinors kjerneverdier

I den undersøkelsen som ble rettet mot Avinors flysikringstjeneste, var gjennomsnittsscoren fra pilotene 3,8. Undersøkelsene ble gjennomført på alle lufthavnene, inkludert OSL.

OSL har siden åpningen deltatt i en internasjonal undersøkelse som måler flypassasjerenes oppfatning av en rekke serviceelementer på flyplassen. Målet er å være blant de tre beste i Europa, og målet ble nådd i 2002. I 2003 ble det fjerde plass.

Reisevaneundersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen 2003 er den største som noensinne er gjennomført i Norge. Det er Transportøkonomisk Institutt i samarbeid med Avinor som står bak undersøkelsen. Totalt er det gjennomført intervjuer med 110 014 passasjerer, og undersøkelsen omfatter i prinsippet all ruteflyging i Norge og mellom Norge og utlandet, samt utvalgte avganger med charterfly. Det ble gjennomført intervjuer på 33 av landets lufthavner, og praktisk talt alle selskaper både på innland og utland er representert i undersøkelsen. Det er gjennomført tilsvarende undersøkelser siden 1972, siste gang i 1998.

Undersøkelsen viser blant annet at flyet nå er det viktigste transportmiddel både innenlands og til og fra utlandet på lengre reiser (over 300 km.). Kvinneandelen blant de flyreisende har

steget jevnt siden begynnelsen av 1980-tallet, og kvinner står nå for 40 prosent av flyreisene innenlands og 39 prosent av utenlandsreisene. På de private reisene innenlands er kvinnene nå i flertall, med 57 prosent. Det er også en klar tendens til økning i fritidsreiser og noe nedgang i arbeidsbetingede reiser. De unge flyr mer enn før, og det samme gjelder de eldre. Sammenlignet med 1998 er det også langt flere som betaler reisen selv. Totalt er det en liten nedgang siden 1998 på antall reiser innenlands og med charter til utlandet, mens det er økning på antall reiser til og fra utlandet med rutefly. Det ble det i 2003 foretatt 8,7 millioner innenlandsreiser, 5,9 millioner utenlandsreiser med rutefly og 1,7 millioner charterreiser.

www.avinor.no/trafikk/reiseundersokelser

Forretning / Marked

To tredjedeler av Avinors inntekter kommer fra flytrafikken, i form av luftfartsavgifter som vedtas i forskrifts form av Samferdselsdepartementet. Avgiftene tar utgangspunkt i antall passasjerer og antall flybevegelser.

Avgiftssatsene er de samme i hele konsernet.

En tredjedel av selskapets inntekter kommer fra de kommersielle inntektene på lufthavnene.

Parkeringsvirksomheten viste en positiv utvikling i 2003, særlig på Oslo Lufthavn Gardermoen. Totalt økte inntektene for parkering til 135 millioner kroner, mot 129 millioner kroner i 2002. Kundegrunlaget økte med 1 prosent.

1. september 2003 overtok Europark driften av parkeringsvirksomheten på lufthavnene i Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Avinor har i tillegg foretatt en større investering i nytt parkeringsteknisk utstyr på 18 lufthavner. Dette gir bedre markedsmessige tilpasninger av parkeringsproduktene.

Tax Free-virksomheten i Avinor viste en mindre nedgang gjennom året. Det skyldes i hovedsak økt priskonkurranse fra lokalmarkedet i Europa. Avinor og OSL har satt i verk tiltak for å møte økt konkurranse, og det har gitt positive resultater.

Høsten 2003 startet arbeidet med ny tilbudskonkurranse for utleie av areal til Tax Free-virksomhet. Ny kontrakt vil ha oppstart 1. januar 2005.

Flybevegelser

Flyplass Airport	Rute Scheduled Operations		Charter Non-Scheduled Operations		Frakt Freight Operations		Rute, charter og frakt Total Scheduled/ Non-Sche- duled
	Innland Domestic	Utland Internat.	Innland Domestic	Utland Internat.	Innland Domestic	Utland Internat.	
OSLO, Gardermoen	91 716	70 745	696	8 937	3 008	2 213	177 315
Rygge			2	1	3		6
Dagali	70	5	10	73	8		166
Fagernes, Leirin	1 146	5	25	118	2		1 296
Sandefjord, Torp	9 041	10 967	393	629	1 011	147	22 188
Skien, Geiteryggen	607		89	13	6		715
Notodden	373		63	45	5		486
KRISTIANSAND, Kjevik	10 350	2 292	128	302	541	29	13 642
Farsund, Lista		2	7	137	8		154
STAVANGER, Sola	25 349	13 503	525	1 500	1 327	874	43 078
HAUGESUND, Karmøy	8 168	485	119	251	80	28	9 131
Stord, Sørstokken	1 710	6	17	14	2	4	1 753
BERGEN, Flesland	47 822	9 140	421	1 785	2 378	77	61 623
Sogndal, Haukåsen	5 213		22	2			5 237
Førde	3 480	4	4	13			3 501
Florø	5 219	7	20	8	18	13	5 285
Sandane, Anda	1 985		1	5			1 991
Ørsta-Volda, Hovden	2 015				2		2 017
ÅLESUND, Vigra	8 340	24	152	286	534	9	9 345
MOLDE, Årø	5 969		54	83	41	3	6 150
KRISTIANSUND, Kvernberget	6 071	1	298	29	53	16	6 468
RØROS	610	2	32	17	7		668
TRONDHEIM, Værnes	36 967	3 043	835	1 072	713	5	42 635
Ørland	269		60	30		4	363
Rørvik, Ryum	2 302		5		2		2 309
Namsos	2 646		4	2			2 652
Brønnøysund, Brønnøy	5 341		549	24	25	8	5 947
Sandnessjøen, Stokka	5 768		5		6		5 779
Mo i Rana, Røssvold	5 734		11		336		6 081
Mosjøen, Kjærstad	5 109		9		5		5 123
BODØ	35 298	6	147	139	786		36 376
Værøy (Heliport)	1 016						1 016
Røst	1 137		7		3		1 147
Leknes	4 160		8		3		4 171
Svolvær, Helle	3 722		16	2	3		3 743
Stokmarknes, Skagen	4 223		31				4 254
HARSTAD/NARVIK, Evenes	6 187		67	119	1 777		8 150
Narvik, Framnes	2 767		15	4	1		2 787
BARDUFOSS	1 940		23	2			1 965
Andøya	2 972		16	3		2	2 993
TROMSØ	27 011	49	85	442	464	3	28 054
ALTA	5 875	1	25	30	99	1	6 031
LAKSELV, Banak	2 155	51	19	33			2 258
KIRKENES, Høybukta	6 760	3	32	23			6 818
Hasvik	1 061				2		1 063
Sørkjosen	1 697						1 697
Hammerfest	7 443		9	1	7		7 460
Honningsvåg, Valan	2 689		1				2 690
Mehamn	2 306		2				2 308
Berlevåg	1 716		3				1 719
Båtsfjord	2 251		4				2 255
Vadsø	5 988		5				5 993
Vardø, Svartnes	2 012		6				2 018
SVALBARD, Longyear	954	4	2 955	43	3	2	3 961
Sum Stamflughavner							
Main Airports	327 542	99 349	6 613	15 093	11 811	3 260	463 668
Sum Regionale lufthavner Regional/Local Airports	105 188	10 996	1 419	1 124	1 458	178	120 363
TOTAL	432 730	110 345	8 032	16 217	13 269	3 438	584 031

	Endring fra 2002 Change from 2002	Annen kommersiell flyging Other Commercial	Ambulanse flyging Ambulance Operations	Skole/ instruksjons- flyging School/ Instruction	Allmen flyging General Aviation	Kontinental- sokkel Continental Shelf	Annen sivil flyging Other Civil Operations	Total	Endring fra 2002 Change from 2002	Flyplass Airport
	2,5%	235	2 394	177	2 593	2	2 359	185 075	2,3%	OSLO
		23	69	4 929	1 704		191	6 922	59,1%	Rygge
	-54,3%			175	364		20	725	-30,3%	Dagali
	29,1%	43	20	1 953	1 132		254	4 698	56,8%	Fagernes
	-4,0%	607	112	6 198	4 029		1 957	35 091	-9,2%	Sandefjord
	-25,1%	204	54	1 031	2 219	7	331	4 561	-40,8%	Skien
	-29,7%	4	24	231	1 939		147	2 831	23,2%	Notodden
	-8,1%	42	732	706	2 153	4	186	17 465	-9,1%	KRISTIANSAND
	33,9%		28	18	94		26	320	15,9%	Lista
	-3,2%	71	715	587	7 985	11 921	4 268	68 625	-0,1%	STAVANGER
	5,3%	4	166	208	1 251	11	745	11 516	4,4%	HAUGESUND
	19,6%	13	29	517	1 001		110	3 423	-6,0%	Stord
	-1,4%	378	809	3 074	2 987	14 962	4 099	87 932	-2,5%	BERGEN
	-1,0%		18	20	272		241	5 788	1,3%	Sogndal
	-2,1%	6	163	403	941	1	2 192	7 207	-3,0%	Førde
	2,7%	8	61	72	318	1 634	139	7 517	-4,5%	Florø
	-2,0%		72	15	420		127	2 625	-13,1%	Sandane
	4,8%	3	248	161	578		106	3 113	6,1%	Ørsta-Volda
	0,9%	25	1 338	238	733	4	256	11 939	-1,8%	ÅLESUND
	8,4%	16	461	316	1 113	1	196	8 253	1,9%	MOLDE
	22,2%	35	454	78	581	4 474	607	12 697	12,5%	KRISTIANSUND
	1,1%	3	27	1 300	665		106	2 769	-27,6%	RØROS
	1,9%	39	1 746	1 147	1 981	49	984	48 581	-0,2%	TRONDHEIM
	937,1%	4	401	248	804	5	199	2 024	32,0%	Ørland
	-4,6%	2	19	15	173		33	2 551	-3,1%	Rørвик
	4,8%	2	116	13	219		52	3 054	-0,1%	Namsos
	-6,8%	8	1 397	177	345	1 120	381	9 375	-3,3%	Brønnøysund
	-3,5%	5	732	160	51	2	123	6 852	-6,8%	Sandnessjøen
	-5,6%	5	768	28	368		886	8 136	-3,2%	Mo i Rana
	-6,8%		392	13	108		65	5 701	-5,9%	Mosjøen
	2,4%	107	2 934	985	1 869		1 104	43 375	3,7%	BODØ
	-3,8%		9		11		2	1 038	-5,0%	Værøy
	-3,7%	3	79	13	42		26	1 310	-0,8%	Røst
	-2,8%	6	728	37	367		35	5 344	-2,1%	Leknes
	-13,8%	69	20	92	231		93	4 248	-10,4%	Svolvær
	-6,1%	1	662	102	96		35	5 150	-6,8%	Stokmarknes
	0,9%	159	603	431	309		677	10 329	0,0%	HARSTAD/NARVIK
	-9,7%	3	534	180	227		135	3 866	-7,1%	Narvik
	-19,9%	143	42	7 095	1 407		189	10 841	-12,6%	BARDUFOSS
	-4,4%	2	23	142	40		10	3 210	-7,9%	Andøya
	7,5%	82	4 188	543	2 714		710	36 291	6,0%	TROMSØ
	1,4%	17	1 833	133	259		645	8 918	2,6%	ALTA
	-22,4%	1	346	26	443		91	3 165	-17,9%	LAKSELV
	3,4%		1 742	33	207		139	8 939	2,9%	KIRKENES
	-1,3%		114	36	34		33	1 280	-1,9%	Hasvik
	-1,0%		120	190	76		102	2 185	-1,7%	Sørkjosen
	8,3%	13	1 791	70	349		105	9 788	5,3%	Hammerfest
	-3,9%		108	12	181		17	3 008	-4,1%	Honningsvåg
	-2,5%		296	3	41		30	2 678	-3,4%	Mehamn
	-0,1%	1	156	2	18		19	1 915	-1,1%	Berlevåg
	-7,2%		355		8		18	2 636	-5,8%	Båtsfjord
	-0,4%		462	12	92		81	6 640	-1,6%	Vadsø
	21,1%	2	269		14		7	2 310	15,8%	Vardø
	4,6%	25	75	136	24		1 740	5 961	7,8%	SVALBARD
	1,3%	1 382	20 605	17 213	29 274	31 428	19 101	582 671	0,5%	Stamlufthavner Main Airports
	-2,4%	1 037	10 449	17 268	18 906	2 769	8 328	179 120	-3,0%	Regionale lufthavner Regional/Local Airports
	0,6%	2 419	31 054	34 481	48 180	34 197	27 429	761 791	-0,3%	TOTAL

Passasjerer

Flyplass Airport	Ruteflyging - Scheduled Traffic						Sum rute Total Scheduled Traffic
	Kommet / reist Arrived / Departed				Transit	Transfer talt 2 ganger Transfer Counted twice	
	Innland Domestic	Endring fra 2002 Change from 2002	Utland International	Endring fra 2002 Change from 2002			
OSLO, Gardermoen	5 208 365	5,9%	4 604 941	6,3%	14 083	2 697 958	12 525 347
Dagali	755	-47,2%		-			755
Fagernes, Leirin	5 981	29,3%		-			5 981
Sandefjord, Torp	319 060	0,2%	686 317	14,6%	7 441	5 664	1 018 482
Skien, Geiteryggen	3 971	-38,9%		-			3 971
Notodden	1 665	-24,6%		-			1 665
KRISTIANSAND, Kjevik	550 086	-7,0%	108 332	-3,6%	136	4 296	662 850
Farsund, Lista		-		-			
STAVANGER, Sola	1 664 844	-0,9%	622 111	6,5%	2 077	119 186	2 408 218
HAUGESUND, Karmøy	331 840	-2,6%	41 317	-	262	872	374 291
Stord, Sørstokken	29 258	14,8%		-			29 258
BERGEN, Flesland	2 422 359	2,1%	578 414	2,8%	173 103	201 560	3 375 436
Sogndal, Haukåsen	30 877	5,6%		-	18 971	33 572	83 420
Førde	58 549	5,8%		-	1 388	258	60 195
Florø	96 841	5,8%		-			96 841
Sandane, Anda	26 358	4,1%		-	4 435	518	31 311
Ørsta-Volda, Hovden	37 297	12,6%		-	1 679	42	39 018
ÅLESUND, Vigra	559 592	-1,7%	2 113	-	46 885	3 746	612 336
MOLDE, Årø	291 509	7,0%		-	2 115	1 602	295 226
KRISTIANSUND, Kvernberget	194 502	-4,9%		-	2 761	1 114	198 377
RØROS	8 548	9,7%		-	253		8 801
TRONDHEIM, Værnes	1 995 359	0,8%	134 010	115,0%	6 589	343 490	2 479 448
Rørvik, Ryum	17 690	5,5%		-	10 995		28 685
Namsos	18 629	5,9%		-	12 382	38	31 049
Brønnøysund, Brønnøy	54 294	2,8%		-	22 912	380	77 586
Sandnessjøen, Stokka	49 161	1,6%		-	29 535	70	78 766
Mo i Rana, Røssvoll	73 454	-1,0%		-	19 833		93 287
Mosjøen, Kjærstad	50 051	-1,4%		-	20 646		70 697
BODØ	787 265	4,2%		-	109 909	328 360	1 225 534
Røst	8 048	-14,6%		-	1 311		9 359
Værøy	7 371	-4,6%		-			7 371
Leknes	73 307	-2,6%		-	6 552	44	79 903
Svolvær, Helle	59 796	-4,4%		-	4 530		64 326
Stokmarknes, Skagen	80 217	0,1%		-	2 004	178	82 399
HARSTAD/NARVIK, Evenes	374 717	1,8%		-	6 431	1 572	382 720
Narvik, Framnes	21 067	-34,5%		-	2 195		23 262
BARDUFOSS	150 631	-6,1%		-	657		151 288
Andøya	37 098	3,9%		-	3 027	1 450	41 575
TROMSØ	1 010 985	12,5%	2 416	-3,9%	56 626	260 842	1 330 869
ALTA	242 710	8,6%		-	3 346	14 952	261 008
LAKSELV, Banak	39 866	-19,0%		-	2 823	172	42 861
KIRKENES, Høybuktoen	159 732	2,7%		-	22	44 238	203 992
Hasvik	4 624	-13,7%		-	6 486		11 110
Sørkjosen	10 095	-12,3%		-	8 028		18 123
Hammerfest	86 471	20,9%		-	21 441	11 038	118 950
Honningsvåg, Valan	12 643	-13,0%		-	18 943	260	31 846
Mehamn	12 020	-5,3%		-	8 690		20 710
Berlevåg	5 273	-6,7%		-	8 230		13 503
Båtsfjord	10 966	-7,1%		-	13 053	108	24 127
Vadsø	59 475	-4,3%		-	18 010	11 798	89 283
Vardø, Svartnes	11 346	3,4%		-	6 902		18 248
SVALBARD, Longyear	83 954	0,4%		-		122	84 076
Sum Stamflughavner							
Main Airports	16 076 864	2,9%	6 093 654	7,7%	428 078	4 024 082	26 622 678
Sum Regionale lufthavner							
Regional/Local Airports	1 373 708	0,8%	686 317	14,6%	279 619	65 418	2 405 062
TOTAL	17 450 572	2,7%	6 779 971	8,3%	707 697	4 089 500	29 027 740

Charterflyging - Non-scheduled Traffic				Totalt Kommet/ Reist Total Arrived/ Departed	Endring fra 2002 Change from 2002	Totalt Inkl. Total incl. Transit/ Transfer	Endring fra 2002 Change from 2002	Flyplass Airport
Kommet/reist Arrived / Departed		Transit/ Transfer talt 2 ganger Transfer counted twice	Sum Charter Total Non-scheduled					
Innland Domestic	Utland International							
8 812	1 106 842	5 889	1 121 543	10 928 960	3,6%	13 646 890	1,8%	OSLO
8	5 723		5 731	6 486	-26,8%	6 486	-26,8%	Dagali
302	4 210		4 512	10 493	74,9%	10 493	74,6%	Fagernes
4 394	67 126	4 906	76 426	1 076 897	7,3%	1 094 908	6,7%	Sandefjord
115	30		145	4 116	-38,7%	4 116	-38,7%	Skien
195	77		272	1 937	-13,3%	1 937	-13,3%	Notodden
535	26 567	5 123	32 225	685 520	-5,8%	695 075	-5,7%	KRISTIANSAND
	20		20	20	-92,9%	20	-	Farsund, Lista
542	146 465	6 336	153 343	2 433 962	0,2%	2 561 561	-0,4%	STAVANGER
579	1 957		2 536	375 693	9,0%	376 827	9,1%	HAUGESUND
14	274		288	29 546	8,3%	29 546	8,3%	Stord
1 799	204 403	6 167	212 369	3 206 975	1,8%	3 587 805	1,0%	BERGEN
51		9	60	30 928	5,8%	83 480	5,7%	Sogndal
				58 549	5,8%	60 195	8,2%	Førde
				96 841	5,8%	96 841	5,8%	Florø
				26 358	4,1%	31 311	3,1%	Sandane
				37 297	12,6%	39 018	12,0%	Ørsta-Volda
693	22 796	164	23 653	585 194	-2,2%	635 989	0,2%	ÅLESUND
379	2 877	42	3 298	294 765	8,1%	298 524	8,4%	MOLDE
1 916	5		1 921	196 423	-4,3%	200 298	-3,6%	KRISTIANSUND
369	88		457	9 005	8,4%	9 258	11,4%	RØROS
6 220	127 436	1 029	134 685	2 263 025	2,5%	2 614 133	3,3%	TRONDHEIM
		1 152	1 152	17 690	5,5%	29 837	2,8%	Rørвик
				18 629	5,9%	31 049	6,5%	Namsos
160		22	182	54 454	3,1%	77 768	5,4%	Brønnøysund
				49 161	1,6%	78 766	7,6%	Sandnessjøen
				73 454	-1,0%	93 287	1,7%	Mo i Rana
				50 051	-1,4%	70 697	0,7%	Mosjøen
2 124	14 297	870	17 291	803 686	4,6%	1 242 825	-2,5%	BODØ
				8 048	-14,6%	9 359	-37,4%	Røst
				7 371	-4,6%	7 371	-4,6%	Værøy
				73 307	-2,6%	79 903	-5,8%	Leknes
70			70	59 866	-4,3%	64 396	-10,3%	Svolvær
				80 217	0,1%	82 399	-1,7%	Stokmarknes
713	9 096	628	10 437	384 526	3,0%	393 157	-1,1%	HARSTAD/NARVIK
				21 067	-34,5%	23 262	-45,0%	Narvik
				150 631	-6,1%	151 288	-6,1%	BARDUFLOSS
	70	700	770	37 168	3,8%	42 345	-3,5%	Andøya
419	17 664	10	18 093	1 031 484	12,0%	1 348 962	-2,1%	TROMSØ
352	76	173	601	243 138	8,3%	261 609	4,1%	ALTA
	4 671		4 671	44 537	-22,2%	47 532	-33,2%	BANAK
519	188	8	715	160 439	2,6%	204 707	1,2%	KIRKENES
				4 624	-13,7%	11 110	-0,2%	Hasvik
				10 095	-12,3%	18 123	2,6%	Sørkjosen
				86 471	20,9%	118 950	12,2%	Hammerfest
				12 643	-13,0%	31 846	-0,2%	Honningsvåg
				12 020	-5,3%	20 710	0,6%	Mehamn
				5 273	-6,7%	13 503	1,2%	Berlevåg
				10 966	-7,1%	24 127	-6,2%	Båtsfjord
1			1	59 476	-4,3%	89 284	4,3%	Vadsø
17			17	11 363	3,4%	18 265	63,1%	Vardø
1 978	300		2 278	86 232	0,0%	86 354	0,1%	SVALBARD
27 949	1 685 728	26 439	1 740 116	23 884 195	2,8%	28 362 794	0,9%	Sum Stamlufthavner Main Airports
5 327	77 530	6 789	89 646	2 142 882	4,1%	2 494 708	3,6%	Sum Regionale lufthavner Regional/Local Airports
33 276	1 763 258	33 228	1 829 762	26 027 077	2,9%	30 857 502	1,2%	TOTAL

Frakt og post

Flyplass Airport	Frakt - Freight				Total	Post - Mail				Total
	Innland Domestic		Utland International			Innland Domestic		Utland International		
	Kommet Unloaded	Sendt Loaded	Kommet Unloaded	Sendt Loaded		Kommet Unloaded	Sendt Loaded	Kommet Unloaded	Sendt Loaded	
OSLO, Gardermoen	3 266	7 230	21 654	25 163	57 313	4 938	9 639	3 526	1 412	19 515
Dagali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fagernes, Leirin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sandefjord, Torp	-	56	-	24	80	1	32	2	23	57
Skien, Geiteryggen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Notodden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KRISTIANSAND, Kjevik	381	213	10	18	622	396	359	32	-	788
Farsund, Lista	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STAVANGER, Sola	1 338	1 034	725	694	3 791	1 514	805	12	63	2 394
HAUGESUND, Karmøy	216	129	26	-	371	78	173	-	-	250
Stord, Sørstokken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BERGEN, Flesland	1 541	926	302	310	3 081	2 355	1 442	1	4	3 801
Sogndal, Haukåsen	22	10	-	-	32	-	66	-	-	66
Førde	42	8	-	-	50	14	-	-	-	14
Florø	55	12	-	-	67	236	160	-	-	397
Sandane, Anda	26	1	-	-	28	-	-	-	-	-
Ørsta-Volda, Hovden	11	3	-	-	15	-	-	-	-	-
ÅLESUND, Vigra	594	440	-	1	1 035	695	386	-	-	1 082
MOLDE, Årø	229	128	2	1	360	691	328	-	-	1 019
KRISTIANSUND, Kvernberget	181	61	-	-	242	27	1	-	-	28
RØROS	2	1	-	-	3	-	-	-	-	-
TRONDHEIM, Værnes	1 400	1 172	12	23	2 607	1 802	1 152	-	-	2 954
Ørlandet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rørвик, Ryum	6	11	-	-	18	1	17	-	-	18
Namsos	12	17	-	-	29	-	74	-	-	74
Brønnøysund, Brønnøy	93	93	-	-	186	153	104	-	-	256
Sandnessjøen, Stokka	105	42	-	-	146	118	158	-	-	275
Mo i Rana, Røssvoll	128	27	-	-	154	5	191	-	-	196
Mosjøen, Kjærstad	130	58	-	-	187	134	65	-	-	199
BODØ	964	482	-	1	1 446	1 356	778	-	-	2 135
Værøy (Heliport)	3	-	-	-	3	6	-	-	-	7
Røst	7	3	-	-	11	22	10	-	-	32
Leknes	35	17	-	-	52	159	40	-	-	199
Svolvær, Helle	45	14	-	-	58	116	152	-	-	268
Stokmarknes, Skagen	44	31	-	-	74	2	78	-	-	80
HARSTAD/NARVIK, Evenes	396	264	-	-	660	630	235	-	-	864
Narvik, Framnes	7	51	-	-	58	-	-	-	-	-
BARDUFOSS	94	16	-	5	115	114	60	-	-	174
Andøya	14	8	-	-	22	3	9	-	-	12
TROMSØ	995	1 535	3	2	2 535	1 385	1 313	-	1	2 698
ALTA	331	85	-	-	416	82	98	-	-	179
LAKSELV, Banak	32	5	-	-	37	19	38	-	-	58
KIRKENES, Høybukta	348	173	-	-	521	100	98	-	-	198
Hasvik	6	8	-	-	14	25	109	-	-	134
Sørkjosen	9	20	-	-	30	-	3	-	-	3
Hammerfest	223	64	-	-	287	144	114	-	-	257
Honningsvåg, Valan	48	7	-	-	55	51	12	-	-	63
Mehamn	26	3	-	-	29	36	11	-	-	47
Berlevåg	18	2	-	-	20	23	3	-	-	26
Båtsfjord	24	2	-	-	26	44	6	-	-	50
Vadsø	145	20	-	-	165	70	89	-	-	159
Vardø, Svartnes	21	22	-	-	44	6	22	-	-	29
SVALBARD, Longyear	689	52	-	-	741	446	62	-	-	508
Sum Stamflutthavner Main Airports	12 998	13 947	22 734	26 218	75 897	16 628	16 967	3 571	1 479	38 645
Sum Regionale lufthavner Regional/Local Airports	1 307	610	-	24	1 941	1 367	1 527	2	23	2 918
TOTAL	14 306	14 556	22 734	26 242	77 838	17 995	18 494	3 573	1 502	41 563
Endring fra 2002 Change from 2002	-7,4%	-15,5%	13,3%	23,4%	5,2%	-0,5%	1,5%	12,7%	-21,5%	0,4%

Helikoptertrafikk til oljeinstallasjonene på norsk sektor 2003.¹⁾

Offshore Traffic to Oil Installations on the Norwegian Sector 2003.¹⁾

1) Tabell 11 gir antall landinger på basene, mens tabell 7 gir antall flybevegelser. En flybevegelse er en landing eller en avgang.

Table 11 reports the number of offshore landings, whereas table 7 reports number of aircraft movements. A movement is one landing or one take off.

Base	Antall landinger på base Number of Landings at Base	Endring fra 2002 Change from 2002	Antall passasjerer kommet og reist Number of Passengers Arrived and Departed	Endring fra 2002 Change from 2002
Bergen, Flesland	7 485	-3,8%	214 621	-0,1%
Stavanger, Sola	5 958	6,5%	150 217	6,3%
Kristiansund, Kvernberget	2 238	-0,7%	59 631	1,1%
Florø	812	-11,9%	24 877	-6,5%
Brønnøysund	557	7,3%	6 439	-43,5%
Total	17 050	-0,1%	455 785	0,6%

«Personalet på norske flyplasser regner jeg som noe av de høfligste og hyggeligste i verden. Og jeg har en følelse av at flyplasspersonalet i Norge blir enda hyggeligere og vennligere jo lenger bort man kommer fra Oslo.»

Jahn Otto Johansen, journalist



Main figures 2003 The Avinor group

The year 2003 is Avinor's first year of operation - a pro-forma result for 2002 is calculated based on the financial reporting of the Norwegian Air Traffic and Airport Management. The Norwegian Air Traffic and Airport Management's activities were transferred as per 1 January 2003.

Profit and loss account (All amounts are in NOK million)

	2003	2002
Traffic income	2789	2570
Public purchase	250	167
Other income	1509	1413
Total income	4548	4150
Operating loss	-346	18
Net loss for the year	-577	-415

Balance sheet

	2003	01.01.2003
Fixed assets	29465	29963
Current assets	2155	1938
Equity	6814	7391
Provisions	15598	15082
Other long-term liabilities	8064	8052
Short-term liabilities	1144	1376
Total capital	31620	31901
Investments	662	

Air traffic (Amounts in NOK 1000)

	2003	2002	2001	2000	1999
Total no. of passengers	29000	28637	31759	33197	33470
Flights	558	552	603	631	671

Key figures

	2003	2002
Liquidity ratio in %	188,4	140,8
Equity-to-assets ratio in %	21,5	23,2

Personnel

Employees	3072
-----------	------

Definitions:

Total no. of passengers:	Passengers at each individual departure and landing
Flights:	Number of departures and landings
Liquidity ratio:	Current assets in % of short-term liabilities
Equity-to-assets ratio:	Equity in % of total balance

From 1 January 2003 the management company, Luftfartsverket (Norwegian Air Traffic and Airport Management) was converted from a government corporation to a state owned limited company, Avinor AS. The annual loss was NOK – 577.2 million after tax in 2003 (compared with NOK-415.5 million in 2002). After some turbulent years for the industry, 2003 became a year of consolidation, during which both the airlines and the airports have focused on cost reductions to be better prepared for the competition ahead. To meet the demands for efficiency in aviation and the conditions set forth when converting to a limited company, it was decided to establish a result improvement programme early in 2003. With this result improvement programme, we have laid the foundation for improved results for the years ahead.

Main features of the business

The Avinor group (hereafter called Avinor) comprises the parent company Avinor AS and the subsidiaries Avinors Parkeringsanlegg AS, Nordian AS and Oslo Lufthavn AS with its subsidiary Oslo Lufthavn Eiendom AS. Avinor will own, operate and develop air traffic facilities by facilitating safe and efficient aviation both nationally and internationally. The company may carry out other types of business which support the company's core activity, including commercial development of the activities and the airport areas. The company will also undertake tasks useful to society in accordance with legislation, licences, etc., including planning and reports related to the aviation sector and emergency measures. The company will operate according to ordinary business principles. The main office is located in Oslo. The shares in Avinor AS are 100% owned by the Norwegian State, represented by the Ministry of Transport and Communications.

Avinor's main focus is on security and punctuality in the air traffic. Security-related measures have a high priority both regarding investments and operations, and the main part of the investments for 2003 was related to security measures. Avinor has introduced a system for risk-based security management. In 2003 we have focused on establishing a system for registration and follow-up of undesirable incidents. Extensive work has been carried out to obtain full security control at all Avinor's airports by the end of the year, in accordance with EU's security regulations. The regularity and punctuality at Avinor's airports has been high also in 2003, and there has been an improvement on both points compared with last year.

2003 was a positive year with regard to traffic, but the traffic level is still below that of the peak years 1999-2000. Avinor works actively to increase the overall air route service, as well as establishing more direct international flights from airports in Norway. The number of passengers from Avinor's airports totalled 29 million in 2003, an increase of 1.3% compared with the previous year. The growth in the number of flights has been somewhat lower. The group served 558,411 flights in 2003, an increase of 1.1% compared with the previous year.

Avinor must adapt to rapid changes in the market with correct and competitive prices for their services. The company has implemented a number of measures to exploit the opportunities of traffic growth, new routes and services. The total income increased from NOK 4.1 billion in 2002 to NOK 4.5 billion in 2003. Aviation taxes did not increase more than the consumer price index. The commercial income, which amounts to more than 1/3 of Avinor's income, increased by 4.5% compared with the previous year.

In 2003 it was decided to establish a result improvement programme called Take-off-05. The purpose of the programme is to create a more efficient and flexible business, with more management power and cost control through organisational changes, clarification of responsibilities and roles, technological development, improvement of the efficiency in general and

more standardisation of work processes. The objective of the programme is to obtain an annual result improvement of NOK 400 million from the year 2006, compared with 2002.

The costs of the underlying operation of the group shows signs of improvement compared with 2002. Costs related to the above-mentioned restructuring and increased depreciation, led to a poorer operating result than last year. Leaving out the costs of restructuring, the operating result before financial items amounted to NOK 353.0 million in 2003. The corresponding figure for 2002 was NOK 18.5 million.

The company's difficult financial situation over the last years has created a substantial investment lag. In 2003, the board has worked to establish long-term framework conditions which will give the company a good basis for rendering services to the airlines and passengers, and which will contribute towards further developing the business for the benefit of society.

Safety and security

It is Avinor's objective to continuously improve aviation safety in Norway through risk-based safety management. Measures with the highest safety gains will be prioritised in the operations and investments. Main focus areas are:

- Introduction of a system for safety management throughout the organisation
- New aviation control system (NATCON) all over the country
- Establishing controlled airspace in the North Sea
- Developing a satellite-based approach control system on the local airports
- Further development of the overall safety culture within the company

As a consequence of 11 September, EU has introduced a demand for 100% security check of passengers and luggage/goods. The Civil Aviation Authority has followed up with a regulation which entails 100% security check of employees in the airports and in the airlines, passengers and luggage/goods on domestic and international flights. An investment programme and a project for amendment of systems and procedures, have been initiated and will be implemented during 2004.

The Ministry of Transport and Communications has, in connection with the increased security requirements, decided to introduce a special security tax of NOK 42 per passenger from 1 June 2004. The tax will cover costs related to security checks.

In 2003, the Civil Aviation Authority presented a draft for a regulation regarding the design of airports. Should the proposal be introduced, it could have substantial financial consequences for Avinor and the aviation industry. The Ministry of Transport and Communications has asked the Civil Aviation Authority to make an impact assessment before any such regulation become operative.

Finances and profit performance

The group

The accounting year 2003 was the first year of operation for the Avinor group. To be able to compare the figures with 2002, we have prepared pro forma result figures for 2002 based on the accounts of the Norwegian Air Traffic and Airport Management and its subsidiaries. The pro forma amounts have not been audited.

The group's sales increased by approximately 10% in 2003, from NOK 4,150 million in 2002 to NOK 4,548 million in 2003. Part of the increase is due to increased security income, but some of it is also a result of increased activity in the market towards the end of the year. The security income will cover the security costs inflicted on the company by the new EU regulations.

Wages and other operating costs in 2003 were level with 2002, exclusive of an allocation of NOK 698.8 million for the upcoming restructuring. The underlying operation, before and after depreciation and exclusive of the allocation for re-structuring, shows signs of improvement from 2002 to 2003.

The operating result of 2003 is NOK -345.8 million compared with NOK 18.5 million in 2002. The decline is largely owing to costs related to the above mentioned restructuring, as well as the increase in depreciation when converting to a limited company.

The group's financial result was improved by NOK 91.7 million to NOK - 394,3 million in 2003, compared with NOK - 486 million in 2002. The improvement is a result of the considerably lower interests and the fact that net currency gains have increased. The group's cash reserves increased by NOK 193 million in 2003.

Result before tax was NOK - 740.1 million in 2003, compared with NOK - 467.5 million in 2002.

The group's result after tax for 2003 is NOK - 577.2 million. The corresponding amount for 2002 was NOK - 415,5 million.

The group invested NOK 662 million in 2003, of which a large part was related to security investments.

Avinor AS

The parent company's sales increased by approximately 10%, from NOK 2,341 million in 2002 to NOK 2,613 million in 2003. The change is mainly owing to security income and increased traffic compared with 2002. The security income will cover all current security costs.

The operating result for 2003 is NOK -790,7 million compared with NOK -237.1 million in 2002. The decline is owing to costs related to restructuring of NOK 698.8 million, as well as an increase in depreciations when converting to a limited company.

The parent company's net financial result increased by NOK 93 million to NOK 272.4 million in 2003, up from NOK 193,5 million in 2002.

Loss before tax for 2003 is NOK - 518.3 million compared with NOK - 43.6 million in 2002.

The parent company's result for the year 2003 is NOK - 373.7 million. The corresponding amount for 2002 was NOK - 43.6 million.

The parent company invested NOK 570 million in 2003, of which a large part was related to security investments.

Financial conditions and capital structure

At the end of 2003, the group's total assets were approximately NOK 32 billion and the equity-to-assets ratio was 21.6%. A significant part of the total assets consists of capital equipment related to the main and regional networks, the operation rights to the regional network and provisions related to the operation of the main and regional networks. The provisions are of a different nature than ordinary provisions, as they are related to Avinor's overall activities and do not represent any payment obligation for the group. The liabilities are not interest-bearing and will be reassessed at regular intervals.

The equity capital as percentage of equity and long-term interest-bearing liabilities, constitutes approximately 46%.

Avinor received a State loan of NOK 7.4 billion in connection with the development of Oslo Airport Gardermoen. It is an interest-only loan up to and including 2005.

Avinor's financial position is such that the group can pay off all short-term debts using the group's most liquid assets as per 31 December 2003.

Avinor AS has given Oslo Lufthavn AS a group contribution of NOK 162.3 million. The group contribution is added to the accounting value of the block of shares in Oslo Lufthavn AS and the reduction of tax payable in its entirety. Consequently it does not represent any reduction of the equity.

Other financial conditions

On the 1 March 2004, all passenger traffic was included in the VAT area. The services which Avinor provides for the airlines, called infrastructure services, are still exempted. Compared with comparable businesses elsewhere in Europe and the transportation business in Norway, Avinor has a competitive disadvantage as long as deductions for incoming VAT is not allowed.

Avinor AS is having a dialogue with the tax authorities regarding the basis for tax-related depreciation. Avinor AS maintains that the values established when converting to a limited company should be the basis, while the tax authorities claim that net values will be used as a basis. Avinor's point of view forms the basis for the annual accounts for 2003.

In 2003, 223 neighbours filed lawsuits against Oslo Lufthavn AS. The plaintiffs claimed that the airport had caused a considerable and unexpected increase of the noise level. The case for 26 of the property owners was tried before Eidsvoll District Court in the autumn of 2003. Judgement was passed in the beginning of 2004, and the court decided in favour of Oslo Lufthavn AS in 23 of 26 cases. The amount of compensation for the other three was stipulated at a total of NOK 450,000. An appeal was lodged from 19 of the 26 cases.

In accordance with Section 3-3 of the Accounting Act, it is confirmed that the annual accounts have been prepared based on a going concern assumption. The basis for the going concern assumption is the result outlook for 2004, as well as long-term prognoses. The company has a sound economic and financial standing and good liquidity.

Business areas

The group served 558,411 flights during 2003. This is an increase of 1.1% compared with the previous year. The number of passengers increased by 1.3 % to approximately 29 million including offshore and transit.

Oslo Airport Gardermoen is the largest airport in the group and had 13.6 million passengers last year, a growth of 1.8%. The five largest airports in addition to Oslo Airport Gardermoen (Bergen Airport Flesland, Stavanger Airport Sola, Trondheim Airport Værnes, Tromsø Airport and Bodø airport) served approximately 11 million passengers. The 11 medium-sized airports served approximately 3.3 million passengers, while the local airports (29) served 1.1 million passengers.

Of the group's 46 airports, four of them contributed a profit in 2003.

Avinor offers flight safety services to its own and other airports in Norway. In addition to flight safety services to its own airports, Avinor also delivers flight safety services to the Air Force and to Sandefjord/Torp airport (not owned by Avinor). Avinor delivers all transit/en-route services within Norwegian controlled airspace, as well as to the offshore traffic on the Norwegian Continental Shelf.

The local network

Today the group owns and operates 46 airports, including the local network consisting of 29 airports. The local network consists of short takeoff and landing (STOL) airports spread all over the country. The operating result for the local network was NOK -138.3 million in 2003, including depreciation.

Through public purchases, the State will cover the costs for this network. Public purchases amounted to NOK 250 million in 2003. This is approximately NOK 100 million below the assumed level on which the parent company was established. The low public purchase has resulted in lower investments in the local network and cross-subsidising from the main network. In spite of the lack of public purchases, the board chose to finalize the security-critical investments in 2003 to ensure the operation of the local network. The board bases this on the assumption that the level of public purchases in the long run will be at a level which provides financial balance to the local airports.

NOK 75 million was invested in the local network in 2003.

The main network

The main network consist of 17 airports which operate according to commercial principles.

The market

There was a positive change in the traffic trend during 2003. After a constant decline in traffic since the end of 1999, the traffic growth improved somewhat in the fourth quarter of 2002. The positive development continued during the first quarter of 2003. During the summer season of 2003 we experienced two quarters with a slightly negative development as a result of SARS and the Iraqi war, while the fourth quarter showed a positive development again. The growth in 2003 was strongest for international traffic. The total traffic level is still below the peak years 1999-2000.

Overview of the traffic development for the group 2003-2002:

	2003	2002	Change %*
No. of passengers main network (mill.)	27.9	27.5	1.3%
No. of passengers regionally (mill.)	1.1	1.1	0.8%
Total (mill.)	29.0	28.6	1.3%
Flights main network (thousand)	463	456	1.6 %
Flights regional network (thousand)	95	96	-1.4%
Total (thousand)	558	552	1.1%

*Calculated in round figures.

The low-cost airlines have also entered the Norwegian aviation market. Domestic airline company, Norwegian, has succeeded in working up a significant share of the domestic market. They have contributed to a considerable price pressure in the market after a few years with high air fares in Norway. Consequently, they have stimulated the overall travel market. During the year Norwegian has increased their share of the passenger traffic from 9% in the first third of the year, to 15% in the last third.

In the international market, SAS is the largest group with 50% of all departures - down from 57% in 2002. The low-cost companies have also here secured a good share of the market. In addition to Norwegian, we have had several low-cost companies on the international flights, the largest being Sterling, Ryanair and Nordic East Airlinck. Currently, they have respectively 5%, 4%, 3% and 2% of the total number of international departures.

The traffic income is based on aviation taxes approved as regulations by the Ministry of Transport and Communications. The taxes are based on the number of passengers and flights respectively. The tax rates are the same for the whole group.

The car parking business, which is of vital importance to the group's commercial income, has shown a positive development in 2003, particularly for Oslo Airport. Avinor has made large investments in new technical parking equipment at 18 airports.

In 2003 the duty free business in Avinor has shown a small decline. This is mainly due to increased price competition from the local market in Europe.

Result improvement programme - Take-off-05

The company's financial situation requires considerable operational efficiency improvements. The board therefore decided to establish a result improvement programme for Avinor. The objective of the programme is to obtain an annual result improvement of minimum NOK 400 million from the year 2006 compared with 2002. Most of the cost reduction will take place through decreased manning.

Avinor carried out an impact assessment related to security, finances, customers and health and the working environment before recommending implementation of the measures proposed in the project. In addition, the group has used Det Norske Veritas, DNV, as an external contributor and quality assurance. Avinor has applied Veritas' recommendations as a basis for recommending specific measures in the impending implementation stage of the result improvement programme.

The work has been organised as a group project since March 2003. The board has made several decisions related to the result improvement programme in 2003, including:

- Transition from a regional organisation model based on geography, to a divisional organisation based on products.

As of 1 March 2004, the organisation is divided into the following entities:

- Air Navigation Services
 - Regional airports (5 airports)
 - Medium-sized airports (11 airports)
 - Local airports (29 airports)
 - Oslo Lufthavn AS (separate limited company).
-
- The number of Area Control Centres will be reduced from four to two.
-
- In addition, we have implemented general and specific measures to make the operation of airports and the air traffic services more efficient, as well as reducing the administration costs.

To facilitate the best possible implementation of the lower number of staff, we have established a comprehensive aid programme which includes an internal resource centre for the employees. The centre will provide support and advice, as well as contributing to the job application process. External expertise has been hired for additional support.

Organisation, working environment and personnel

In 2003 an average of 3,072 people were employed in Avinor.

Working environment

Development of a good working environment is an important focus area for the group, and the working environment is the backbone of Avinor's personnel policy. An important strategic goal for Avinor is to be an attractive workplace with satisfied and motivated employees.

Avinor's employees are distinguished by high professional expertise and professionalism. Avinor's working environment form the basis for development opportunities, stimulating jobs and joint responsibility. The working environment is generally good. Still, it is a challenge to keep sufficient focus in a reorganisation process as comprehensive as the one Avinor is carrying out at the moment. As regards work-related injuries and accidents, a total of 35 work-related accidents were recorded for Avinor in 2003. These accidents resulted in 13 personal injuries without absence and 22 personal injuries with absence.

In 2003 absence due to illness was 5.8%. This is level with last year, but approximately 2% points below the national average. It is our goal to keep the absence due to illness on a continued low level.

Equality

Avinor is a male-dominated business. Close to 80% of the permanent employees in Avinor are men. When positions are to be filled, we request women to apply, and when hiring we try to attract women.

As of 1 March 2004, the top management consisted of 3 women and 6 men. There are 2 women and 6 men on the board, and 40% of the board members elected by the shareholders, are women.

External environment

Avinor's goal is to be an accepted neighbour. This requires inter alia a sustainable management of the airport area, and also that the air traffic noise does not cause great problems for the airports' neighbours. There are extensive environmental demands on Avinor through national laws and regulations, in addition to the individual permissions required for each airport.

Aircraft noise:

Avinor is responsible for mapping the aircraft noise at 39 airports. In 2003 a new zone map for aircraft noise was published for the airports in Oslo, Harstad/Narvik, Kristiansund and Brønnøysund. For the airports in Stavanger, Alta and Bergen we have mapped the need for noise isolation measures in accordance with the rules of the marginal value regulations.

Emissions:

The emissions from Norwegian civil aviation increased during the 1990s, but after the year 2000 the emissions have been relatively stable. Emissions from the aircraft constitute approximately 3% of the total CO₂ emissions in Norway.

De-icing of aircraft and runways:

In 2003 Avinor continued the work to further reduce the additives in aircraft de-icing chemicals which are harmful to the environment. From the autumn 2003, no aircraft de-icing chemicals containing the poisonous substance triazol, which the environment authorities has focused a lot on, will be used at Avinor's airports.

The consumption of de-icing chemicals vary with the weather and temperature conditions, as well as the traffic volume. The consumption last season was evaluated as «medium».

Fire drill:

We will establish simplified facilities for fire drills at the airports which do not have satisfactorily facilities today. So far, Avinor has applied for dispensation for use of the existing fire drill facilities until new ones are established.

Work to obtain the necessary discharge permits at the airports has continued in 2003. In addition, we have prepared templates for risk analyses and emergency response plans for the external environment in order to switch from a regulation based management to a risk-based one.

Future development

In spite of considerable restructuring costs, which gave a negative result in 2003, the board of Avinor is cautiously optimistic regarding the future development. The company has an underlying positive operational development, a sound financial situation and good liquidity.

Lag on the investment side, as well as enhanced security demands and impositions from the authorities will, however, lead to increased investments in the time to come.

There is some concern relating to the company's tax position, and whether the agreement with the state regarding purchase of services on the regional network, will in fact cover the actual loss as assumed in the opening balance.

The growth we experienced at the end of 2003 is regarded as vulnerable. Several of the newly established flights bring low earnings to the airlines. Consequently there is a risk that the airlines in time will move their resources to routes with better profitability.

The airlines work actively to increase their overall flight supply, as well as establishing more direct international flights from airports in Norway. In this connection a better commercial offer at the airports to make them more attractive to passengers, is also important to Avinor.

Avinor's main focus is on high security and punctuality in the air traffic. Avinor's airports have developed high punctuality.

The company is presently undergoing an extensive change process with a view to strengthen its reputation, and to make the operation more efficient and increase customer satisfaction.

Avinor's financial challenges and the company's handling of them will affect the reputation significantly. The main challenge is to improve the efficiency of the operation and increase the customer satisfaction, while at the same time attending to the areas of security, punctuality and quality, and to strengthening them.

Appropriation of the result

The board proposes that the annual result of NOK -373,7 million in Avinor AS will be entered against the share premium reserve. Avinor AS has no unrestricted equity.

Oslo, 28 April 2004



Anders Talleraas, Chairman of the board



Bård Martin Mikkelsen, Deputy Chairman



Grete Willumsen



Atle Hamar



Kristin Vangdal



Bjørn Tore Mikkelsen



Magne Jerpstad



Helge Løbergslid

Design:
Uniform
Trykk:
Stavanger Offset
Foto:
Werner Anderson (1/33/35)
Bo Mathisen (4/6/36/40)
Rolf M. Aagaard (48)



Avinor AS
Wergelandsveien 1
Postboks 8124 Dep.
0032 Oslo
Telefon: 22 94 20 00
Telefaks: 22 94 23 90
www.avinor.no