



# Årsrapport 2004

• • • • •  
AVINOR

<b>SIDE</b>	<b>INNHold</b>
01	Administrerende direktør har ordet
02	Avinors lufthavner, tårn og kontrollentraler
03	2004 i korte trekk
04	Styrets beretning
09	Resultatregnskap
10	Balanse
12	Kontantstrømpstilling
13	Regnskapsprinsipper
15	Noteoversikt
16	Noter
28	Revisors beretning
29	Avinors ledergruppe
30	Organisasjon, ansvar og oppgaver
32	Oslo Lufthavn AS, OSL
34	Divisjon Store lufthavner
36	Divisjon Mellomstore lufthavner
38	Divisjon Regionale lufthavner
40	Flysikringsdivisjonen
42	Statistikker
48	Report of the Board 2004

# FREMTIDEN KREVER MER AV OSS!

Året 2004 vil for mange bli stående som det året da Avinor gjennomførte de største omstillinger noensinne. Omstillingen har hatt stor oppmerksomhet internt og eksternt, noe som også er naturlig når omstillingsbehovet er så stort. Den interne uroen og mediestormen rundt selskapet har stilt både ansatte, kunder og ledelse overfor store utfordringer.

Omstillingen har stilt krav til disiplin og styringskraft, men vi kan nå glede oss over et meget godt økonomisk resultat for Avinor i 2004. Dette er oppnådd gjennom en kombinasjon av omstillingstiltak og økt flytrafikk.

Endringene har ført til klarere ansvarslinjer, noe som bidrar til å styrke flysikkerheten. Antall nivåer i organisasjonen er redusert, og alle lufthavner har nå sin egen lufthavnsjef. Ansvar og myndighet er i betydelig grad delegert til lokalt nivå. Administrasjonen er redusert med en tredjedel.

Den økonomiske styrke som vi nå bygger opp, er helt avgjørende for selskapets mulighet til å følge opp nye sikkerhetsinvesteringer, videreutviklingen av terminaler og totaltilbudet på våre lufthavner.

Stortinget har i forbindelse med omgjøringen av forvaltningsbedriften Luftfartsverket til heleid statlig aksjeselskap (Avinor AS) fra 1. januar 2003, uttrykt forventninger om og gitt selskapet frihet til å rasjonalisere driften. I tillegg er vi i gang med å utvikle bedriften for å møte de dramatiske endringer som skjer innen luftfarten nasjonalt og internasjonalt. Endringene er synlige i hele Europa og konkurransen innen luftfarten – også på lufthavn- og flysikrings siden – er et faktum vi må forholde oss til. Avinor må ha en offensiv holdning til konkurransen – fremtiden krever det av oss.

Flyselskapene gjennomfører store strukturelle endringer for å effektivisere sin virksomhet, og de forventer at Avinor tar sin del. Derfor er det gledelig å kunne slå fast at Avinor allerede har tatt de første skritt med å redusere avgiftene.

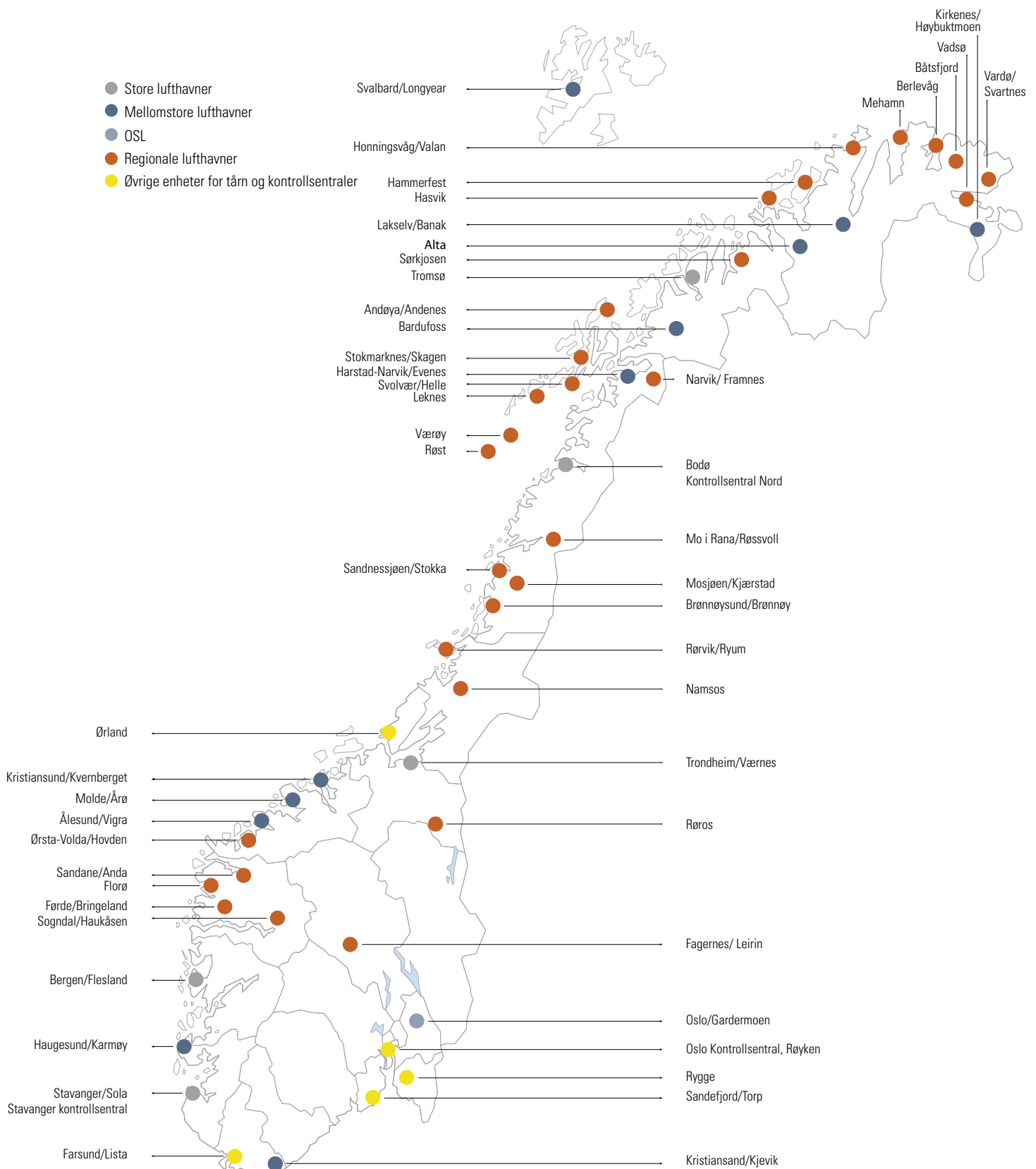


Ved sitt ansvar for drift og vedlikehold av 46 lufthavner spredt over hele landet, bidrar Avinor til utvikling av lokalt næringsliv og bosettingsmønster. Lønnsom drift på de største lufthavnene, muliggjør driften av det store antall mindre lufthavner som aldri vil kunne oppnå bedriftsøkonomisk lønnsomhet. Dette er Avinors sentrale samfunnsrolle. Uten Avinors sterke fokus på forretningsmessig drift, for å tjene mest mulig penger til helheten, ville det kostet Staten betydelige summer å opprettholde vårt unike finmaskede flytransportnett.

Mye ligger bak oss takket være en stor innsats fra alle ansatte i 2004. Gjennom året har Avinor som organisasjon blitt bedre rustet til å møte fremtidens utfordringer.

Randi R. S. Flesland

# AVINORS LUFTHAVNER, TÅRN OG KONTROLLSENTRALER



Oslo Lufthavn Gardermoen ble for fjerde gang de siste fem årene kåret til Europas mest punktligste lufthavn. Flytrafikken ved norske lufthavner økte med 7,2 prosent i forhold til året før.

### 01.01.04

Hundre prosent sikkerhetskontroll av passasjerer og bagasje innføres på alle store og mellomstore lufthavner i Norge.

### 16.02.04

Vedtak i Avinors styre om utvidelse av terminalbygg på Stavanger lufthavn, Sola. Vedtak i Avinors styre om lokalisering av Kontrollsentral Nord til Bodø.

### 01.03.04

Ny organisasjonsmodell med divisjoner og konsernstab innføres i Avinor-konsernet.

### 16.06.04

Styret i Avinor vedtar prosjektering av flyplasshotell ved Bergen lufthavn, Flesland.

### 03.07.04

Igangsettelse av det nye flykontrollsystemet NATCON i Stavanger Kontrollsentrals område.

### 07.09.04

Avinor og Widerøe inngår avtale om innføring av satellittbasert innflygingsutstyr, SCAT-1, på de regionale flyplassene.

### 12.09.04

Kontrollsentral Nord i Bodø overtar ansvarsområdet til Trondheim Kontrollsentral.

### 22.09.04

Avinor inngår avtale med Securitas om gjennomføring av sikkerhetskontroll på alle sine 45 flyplasser, bortsett fra Oslo Lufthavn Gardermoen.

### 27.09.04

Lokalisering av Kontrollsentral Sør gjort kjent i organisasjonen. Førte til full stans i flytrafikken på Østlandet.

### 29.09.04

KatoAir-ulykken. Flybesetningen angrepet av mann med øks.

### 02.10.04

Innføring av manuell hundre prosent sikkerhetskontroll på de regionale lufthavnene.

### 06.10.04

Vedtak i Avinors styre om lokalisering av Kontrollsentral Sør til Stavanger Kontrollsentral.

### 08.10.04

Avinor inngår avtale med Travel Retail Norway om drift av tax-free salg på lufthavnene.

### 01.11.04

Avinors hovedkontor flytter fra Wergelandsvn. 1 til Oslo Atrium, Bjørvika.

### 17.11.04

Styret i Avinor vedtar prosjektering av flyplasshotell ved Trondheim lufthavn, Værnes.

### 10.12.04

Avinor og Norges brannskole i Tjeldsund inngår avtale om opplæring av flyplassansatte innen brann- og redningstjenesten.

#### HOVEDTALL - AVINOR 2004

##### tall i mill. kroner

Resultatregnskap	2004	2003
Trafikkinntekter	3 138	2 789
Offentlig kjøp	264	250
Øvrige inntekter	1 673	1 509
<b>Sum inntekter</b>	<b>5 075</b>	4 548
Driftsresultat	995	-346
Årsresultat	463	-577

Balanse	2004	2003
Anleggsmidler	19 428	29 465
Omløpsmidler	2 515	2 155
Egenkapital	7 012	6 814
Forpliktelser	5 734	15 598
Langsiktig gjeld	7 823	8 064
Kortsiktig gjeld	1 373	1 144
Totalkapital	21 943	31 620
Investeringer	720	662

Flytrafikk (tall i 1000)	2004	2003	2002	2001	2000
Antall passasjerer totalt	31 196	28 995	28 637	30 090	31 311
Flybevegelser	582	559	552	603	631

Nøkkeltall	2004	2003
Likviditetsgrad i %	183	188
Selvfinansieringsgrad i %	47	46

Personal	2004	2003
Ansatte	2 732	3 072

##### Definisjoner

Flybevegelser: Antall avganger og landinger for rute, charter og frakt

Likviditetsgrad: Omløpsmidler i % av kortsiktig gjeld

Selvfinansieringsgrad: Egenkapital i % av egenkapital og finansiell gjeld



STYRET I AVINOR 2003–2005

01	Anders Talleraas	Styreleder / daglig leder Tallikon AS	Molde
02	Bård Martin Mikkelsen	Nestleder / konsernsjef Statkraft	Oslo
03	Grete Willumsen	Seniorrådgiver Petoro	Stavanger
04	Kristin Vangdal	Seniorrådgiver Sparebanken 1	Nord-Norge, Tromsø
05	Magne Jerpstad	Ansattes representant, flygeleder	Gardermoen TWR
06	Helge Løbergli	Ansattes representant, utrykningsleder	Molde lufthavn, Årø
07	Bjørn Tore Mikkelsen	Ansattes representant, utrykningsleder	Kirkenes lufthavn, Høybukta
08	Atle Hamar	Direktør Lotteri- og stiftelsestilsynet	Førde

**Hovedpunkter i 2004** Arbeidet med å videreutvikle Avinor fortsatte for fullt i 2004. Virksomheten har gjennomført viktige strukturelle endringer for å tilpasse seg en fremtid for luftfartsindustrien hvor bakkjetjenestene og flysikringstjenestene blir påvirket av konkurranse situasjonen og kundenes resultatkrav.

Sikkerhetsarbeidet har fortsatt med store investeringer på lufthavnene, forbedrede rapporterings- og styringssystemer og interne revisjoner/risikoanalyser. Sikkerhetsarbeidet har første prioritet i alle drifts- og investerings spørsmål.

Konsernet hadde i 2004 et resultat etter skatt på 463 mill. kroner og en netto positiv kontantstrøm på 421 mill. kroner. Fremgangen fra 2003 skyldes økt trafikkvekst kombinert med kostnadsreduksjoner.

Store deler av omstillingstiltakene i Take-Off-05 er gjennomført i 2004. Effektene av dette er delvis reflektert i de gode resultatene for 2004 og vil få ytterligere effekt i 2005.

Konsernets samfunnsansvar ivaretas ved å videreutvikle infrastruktur, sikkerhet og service gjennom effektiv drift og produktiv anvendelse av investeringskapital.

**Generelt om Avinor** Konsernet Avinor (heretter kalt Avinor) omfatter morselskapet Avinor AS og datterselskapene Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS og Værnes Eiendom AS.

Avinor eier, driver og utvikler luftfartsanlegg for å legge til rette for sikker og effektiv luftfart. Selskapet yter tjenester innen samme område og driver annen virksomhet som bygger opp under hovedvirksomheten inklusive kommersiell utvikling av lufthavnområdene. Selskapet utfører også samfunnsmessige oppgaver i henhold til lovgivning, konsesjon m.v. herunder planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren og beredningsoppgaver.

Selskapet drives etter forretningsmessige prinsipper. Aksjene i Avinor AS er 100 % eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Selskapets hovedkontor ligger i Oslo.

**Sikkerhet** Avinors første prioritet er sikkerhet og punktlighet i flytrafikken. Sikkerhetsrelaterte tiltak har alltid første prioritet innenfor investeringer og drift.

Avinors sikkerhetsstyringssystem og kvalitetssystem er tilpasset ny organisasjon og akseptert av Luftfartstilsynet. Det er i 2004 utført et betydelig arbeid på videreutvikling av systembasert rapportering av sikkerhetsavvik og uønskede hendelser.

Sikkerhetstiltakene i Avinor blir vurdert ut i fra en samlet analyse av interne revisjoner, inspeksjoner, undersøkelse av uønskede hendelser samt risikoanalyser. Tiltakene blir prioritert ut i fra en vurdering av kost versus estimert sikkerhetsgevinst.

De regulatoriske kravene på sikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EU/EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). I tillegg til dette innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor forholder seg til.

De største langsiktige investeringsprosjektene knyttet til sikkerhet er:

- Oppgradering av systemene for fremvisning av radar- og reiseplaninformasjon (NATCON)
- Innføring av satelittbasert innflygingssystem ved regionale flyplasser
- Etablering av kontrollert luftrom for offshore helikoptertrafikk i Nordsjøen og på Haltenbanken.

I tillegg til ovennevnte langsiktige prosjekter, er det i 2004 investert for ca. 400 mill. kroner i tiltak knyttet til nye sikkerhetsforskrifter for lufthavnene. I løpet av 2004 er det innført 100 % sikkerhetskontroll av passasjerer og gods ved samtlige lufthavner i Norge.

**Økonomi og resultatutvikling Konsernet** Konsernets driftsinntekter i 2004 med ca. 12 % fra 4 548 mill. kroner i 2003 til 5 076 mill. kroner i 2004. Økningen skyldes økt sikkerhetsavgift som en følge av nye sikkerhetsforskrifter ved lufthavnene samt økt trafikkvekst. Ca. 95 % av driftsinntektene kommer fra kommersielle kontraktspartnere hvorav ca. 2/3 kommer fra salg av tjenester til flyselskapene og 1/3 fra kommersiell aktivitet ved lufthavnene.

Konsernets driftskostnader eksklusive avskrivninger og restrukturingsavsetninger økte med ca. 9 % fra 2003 til 2004. Økningen skyldes økte kostnader knyttet til sikkerhetstiltak på lufthavnene. Eksklusive økte sikkerhetskostnader, er driftskostnadene redusert med ca. 150 mill. kroner.

I årsregnskapet for 2003 ble det avsatt ca. 677 mill. kroner i forbindelse med omstillingstiltak hvorav ca. 97 % refererte til ventelønn og sluttpakker. Resultatet av omstillingsprogrammet hittil er at langt flere personer enn forutsatt er i nye jobber og at antall personer på ventelønn er lavere enn tidligere forutsatt. Restruktureringsforpliktelsen er derfor redusert med 302 mill. kroner i 2004 i hovedsak på grunn av lavere uttak av ventelønn enn forutsatt.

Konsernets driftsresultat for 2004 ble 995 mill. kroner sammenlignet med minus 346 mill. kroner i 2003. Resultatfremgangen skyldes i hovedsak økte driftsinntekter, effektivisering, reduksjon i restrukturingsforpliktelser, samt reduserte merverdiavskrivninger i konsernregnskapet.

Netto finansposter er redusert med 44 mill. kroner fra minus 394 mill. kroner i 2003 til minus 438 mill. kroner i 2004. Reduksjonen skyldes valutagevinst på 17 mill. kroner som påvirket 2003-tallene positivt, en engangsutbetaling av renter til staten på nær 6 mill. kroner i 2004, samt lavere renteavkastning på konsernets likviditet.

Konsernets årsresultat etter skatt ble 463 mill. kroner sammenlignet med minus 577 mill. kroner i 2003.

Totale investeringer utgjorde 720 mill. kroner hvorav ca. 50 % er direkte knyttet til nye sikkerhetsforskrifter.

**Avinor AS** Morselskapets driftsinntekter økte med ca. 19 % fra 2 613 mill. kroner i 2003 til 3 115 mill. kroner i 2004. Økningen skyldes økt sikkerhetsavgift som en følge av nye sikkerhetsforskrifter ved lufthavnene, økt trafikkvekst samt økt festeavgift fra datterselskapet Oslo Lufthavn AS.

Driftsresultatet i 2004 ble 283 mill. kroner sammenlignet med minus 791 mill. kroner i 2003. Resultatforbedringen skyldes i hovedsak

økte driftsinntekter og effektivisering, samt reduksjon i restrukturiseringsforpliktelser.

Resultat av finansposter er redusert med 124 mill. kroner fra 272 mill. kroner i 2003 til 148 mill. kroner i 2004. Reduksjonen skyldes valutagevinst på 17 mill. kroner som påvirket 2003-tallene positivt, en engangsutbetaling av renter til staten på nær 6 mill. kroner i 2004, lavere konserninterne renteinntekter fra Oslo Lufthavn AS samt lavere renteavkastning på konsernets likviditet.

Morselskapets årsresultat etter skatt ble 379 mill. kroner sammenlignet med minus 374 mill. kroner i 2003.

**Kunder** Avinor opplevde en sterk vekst i flytrafikken i 2004 etter en svak vekst i 2003 og tre foregående år med nedgang. Året endte med 1,3 % færre passasjerer enn rekordåret 1999. Antall passasjerer med rute- og charterfly økte med 7 % til 32 mill. og antall avganger/landinger for rute-, charter- og fraktflyginger økte med 4 % til 582 000. Trafikkveksten i Norge er på linje med gjennomsnittet i Europa.

Trafikken over Oslo Lufthavn Gardermoen økte med 8,8 % til 14,9 mill. passasjerer. Bergen og Trondheim lufthavner økte med henholdsvis 4 % (3,6 mill. passasjerer) og 7 % (2,8 mill. passasjerer).

Lavprisaktørene spiller en viktig rolle for markedsutviklingen og er hovedårsaken til den sterke trafikkveksten. Markedsundersøkelser indikerer at 60–80 % av reisene med lavprisbilletter ikke ville bli foretatt ved et høyere prisnivå.

Mens det pågår en omfattende restrukturering og kostnadsreduksjon i flyselskapene, er presset på produktivitetsforbedringer også innenfor lufthavntjenestene og flysikringstjenestene stort. I tillegg til å ivareta infrastrukturen og flysikkerheten vil Avinor fortsatt fokusere på å forbedre sin del av den totale verdikjeden innenfor lufttrafikken. Effektiviseringen har allerede gitt lavere priser på tjenester til flyselskapene.

**Organisasjon og arbeidsmiljø** Ny styringsmodell for konsernet ble gjennomført med virkning fra 1. mars 2004. Antall beslutningsnivåer er redusert fra 7 til 3 og ansvar og roller ble klart definert. Hver lufthavn er definert som en resultatenhhet styrt av en lufthavnsjef med flysikringstjenesten som en underleverandør.

Flysikringstjenesten er organisert i en egen divisjon. Disse tjenestene omfatter lufttrafikkjeneste og flynavigasjonstjeneste til Avinors lufthavner, Luftforsvaret og lufthavner eiet av andre enn Avinor. Flysikringsvirksomheten er underlagt internasjonale og nasjonale sikkerhetsbestemmelser som ivaretas konsistent i hele konsernet.

Som en følge av resultatforbedringsprogrammet Take-Off-05 (se eget avsnitt) har organisasjonen vært preget av omstilling og nedbemanning i 2004, og situasjonen har vært utfordrende for selskapet. En medarbeiderundersøkelse som ble avholdt i november/desember 2004 viser en generell reduksjon i medarbeidertilfredshet sammenlignet med en tilsvarende undersøkelse i daværende Luftfartsverket i 2002. Medarbeiderundersøkelsene gjennomgås systematisk på alle ledd i organisasjonen med sikte på å sette inn tiltak tilpasset den enkelte enhets behov. Etter hvert som tiltakene er gjennomført, ses en bedring i arbeidsmiljøet. Fryspeperioden i Take-Off-05 (se eget

avsnitt) som ble brukt til kvalitetssikring og evaluering, har bidratt til å bedre samarbeidet mellom sentrale tillitsvalgte og ledelsen.

Blant de aksjonærvalgte representantene består konsernstyret av 2 kvinner og 3 menn. I konsernledelsen sitter 4 kvinner og 6 menn. I virksomheten totalt sett er andelen kvinner ca. 20 %. Kvinner oppfordres til å søke alle stillinger i selskapet.

Konsernet hadde 2732 fast ansatte ved utgangen av 2004 sammenlignet med 3072 forrige år. Reduksjonen i antall ansatte er i tråd med restruktureringstiltakene i Take-Off-05.

Sykefraværet i konsernet i 2004 var i gjennomsnitt 5,2 %. Langtids-sykefraværet (2 uker +) utgjør 4 %. Sykefraværet i Avinor er relativt lavt sammenlignet med landsgjennomsnittet. Det er en målsetting å redusere sykefraværet. Datterselskapet Oslo Lufthavn AS er en IA-bedrift, og det vurderes å gjøre hele konsernet til en IA-bedrift.

Det er i 2004 registrert 24 arbeidsrelaterte skadetilfeller. Det ble utført 5 495 940 timeverk i 2004. De registrerte skadetilfellene resulterte i 29 personskader hvorav 15 medførte fravær. Antall arbeidsrelaterte skadetilfeller og personskader i 2003 var 35 hvorav 22 medførte fravær.

**Samfunn og ytre miljø** **Flystøy** Avinor har ansvaret for kartlegging av flystøy på sivile lufthavner i Norge. Selskapet har i 2004 deltatt i forurensningsmyndighetenes arbeid med nye retningslinjer for støy. Nye registreringer viser at antall støyplagede fra luftfart gikk ned med 22 % i perioden 1999–2003.

Bosatte rundt Gardermoen anla sak etter naboloven mot Oslo Lufthavn AS som følge av støybelastningen fra hovedflyplassen. I Tingretten ble naboenes krav avvist, mens Lagmannsretten kom til den motsatte konklusjon. Dommen har stor prinsipiell betydning både for luftfart og annen samferdsel, og Oslo Lufthavn AS har anket saken til Høyesterett.

I 2004 ble det publisert nye/oppdaterte flystøysonekart for lufthavnene ved Båtsfjord, Hasvik, Stokmarknes, Sørkjosen, Namsos og Sogndal. Beregningene viste at det ikke ved noen av disse flyplassene finnes boliger som krever isoleringstiltak etter Forurensningsforskriften.

**Utslipp til luft** Utslippene fra norsk sivil luftfart har de siste årene vært stabile og alle lufthavner er godt innenfor gjeldende grenseverdier for luftkvalitet.

**Fly- og baneavising** Avinor har også i 2004 videreført arbeidet med sikte på ytterligere reduksjon av miljøskadelige tilsetningsstoffer i flyavisingkjemikalier. Forbruket av avisingkjemikalier varierer med vær- og temperaturforholdene samt trafikkmengde. Totalforbruket i 2004 er redusert med ca. 10 % sammenlignet med foregående år.

**Utslippstillatelser** Arbeidet med å fremskaffe nødvendige utslippstillatelser ved lufthavnene har fortsatt i 2004, og søknadene behandles fortløpende av miljømyndighetene.

**Resultatforbedringsprogrammet Take-Off-05** Konsernets fremtidige rammebetingelser og investeringsbehov krever effektivisering av driften. Styret besluttet i 2003 å etablere et resultatforbedrings-



program der målsettingen var en årlig resultatforbedring på 400 mill. kroner fra år 2006 målt i forhold til år 2002.

Etterfulgt av analyser og utredninger i 2003 har 2004 vært det første implementeringsåret. Eksempler på tiltak er:

- Innføring av ny styringsmodell for konsernet
- Desentralisert resultatansvar
- Endrede driftskonsepter og arbeidsprosesser ved lufthavner og kontrolltårn
- Trondheim Kontrollsentral er nedlagt og ansvarsområdet overført til Bodø Kontrollsentral.
- Styrevedtak om nedleggelse av Oslo Kontrollsentral i Røyken i 2008 og at ansvarsområdet overføres til Stavanger Kontrollsentral.
- Reduksjon av staber og ledelse med 30 %
- Sentralisering av støttefunksjoner
- Etablering av nye opplæringskonsepter for flysikrings- og bakketjenester, samt restrukturering av skolesentre
- Generell effektivisering

Det ble i desember 2004 besluttet å fryse omstillingsprogrammet frem til 1. april 2005 for i samarbeid med de ansattes organisasjoner å evaluere implementerte tiltak og kvalitetssikre de tiltak som foreløpig ikke er implementert. Styret opprettholdt imidlertid omstillingsprogrammets overordnede mål på 400 mill. kroner i resultatforbedring i år 2006 i forhold til år 2002. Evalueringen bekrefter de prinsipielle tiltak i Take-Off-05. Prosessen har dessuten bidratt til en positiv utvikling av samarbeidsklimaet i selskapet.

Pr. januar 2005 er ca. 380 årsverk redusert som en følge av Take-Off-05.

**Finansielle forhold og rammebetingelser** Ved utgangen av 2004 var konsernets total kapital ca. 22 milliarder kroner med en egenkapitalandel på 32,1 %. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler samt forpliktelser knyttet til driften av rutenettet.

Forutsetningen om at underskuddet på regionalnettet skulle dekkes av offentlige kjøp er ikke blitt fulgt opp fra statens side. St.Melding nr. 36 2003–2004 (Om virksomheten til Avinor AS) opphevet bindingen mellom offentlige kjøp og kostnadsnivået i regionalnettet. Dette ble fulgt opp i Statsbudsjettet for 2005 hvor offentlige kjøp ble omdøpt til tilskudd. Reduksjonen i offentlige kjøp er delvis kompensert ved at Avinor er kommet inn under merverdiavgiftsregimet og dermed får fradrag for inngående merverdiavgift, samt at det forutsettes innføring av tax-free salg ved ankomst. Prinsippendringen innebærer at det legges opp til at regionalnettet i stor grad finansieres fra den øvrige virksomheten og øker resultatkravene til Avinor i fremtiden.

Verdifastsettelsen av rutenettet er oppdatert ved utgangen av 2004 etter de samme prinsipper som ble brukt ved etablering av åpningsbalansen 1. januar 2003. Etter en intern vurdering er konsernets totale nettoforpliktelse ikke vesentlig endret sammenlignet med åpningsbalansen 1. januar 2003. Endrede rammevilkår knyttet til offentlige kjøp har imidlertid påvirket den regnskapsmessige presentasjonen ved at aktiverte driftsrettigheter er nullstilt og bokført

mot driftsforpliktelser. Driftsforpliktelser på både stamrutenettet og regionalnettet er nå beregnet som én størrelse som forutsettes finansiert gjennom de samme inntektene.

Staten har ytt Oslo Lufthavn AS et lån til rest med 7,2 milliarder kroner i forbindelse med utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen.

Konsernets finansielle stilling ved årsskiftet er slik at all kortsiktig gjeld kan nedbetales ved hjelp av konsernets likviditet. Konsernet forventer å kunne finansiere nødvendige investeringer for 2005 uten større opptak av lån.

Avinor er eksponert for valutarisiko ved at konsernets underveisavgifter avregnes i euro. Konsernets målsetting er å minimere valutarisiko og det benyttes i stor grad terminkontrakter. Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet foran avkastning. Likviditeten er ved årsskiftet plassert i bank på forhandlede vilkår. Konsernets langsiktige gjeld er sikret ved rentesikringer med forskjellig løpetid. Konsernet har historisk hatt lave tap på fordringer. Hovedtyngden av konsernets fordringer er mot flyselskapene som over noe tid har hatt utilfredsstillende lønnsomhet. En mindre del av fordringsmassen er sikret ved hjelp av bankgarantier og/eller depositum.

Avinor AS er fremdeles i dialog med skattemyndighetene om grunnlaget for skattemessige avskrivninger. Avinor AS legger til grunn at verdier etablert ved omdannelsen til aksjeselskap skal legges til grunn mens skattemyndighetene hevder at nettoverdier skal legges til grunn. Avinors syn er lagt til grunn i regnskapet for 2004.

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 2005 og langsiktige prognoser fremover.

**Fremtidsutsikter** Flytransport vil fortsatt fremstå som et meget viktig element i det norske kommunikasjonssystemet. Avinor har med sine 46 lufthavner (inklusive Oslo Lufthavn Gardermoen) og flysikringstjenesten en svært sentral rolle i dette bildet. Selskapet er en viktig samfunnsaktør og vil videreutvikle infrastruktur, sikkerhet og service. Avinor er i gang med prosesser for å øke medarbeidertilfredsheten med mål om å bli bedre enn landsgjennomsnittet. Virksomheten skal forvalte ressursene godt ved å drive på en økonomisk mest mulig effektiv måte.

Fremtidige trafikkprognoser henger sterkt sammen med den generelle samfunnsøkonomiske utviklingen og flyselskapenes økonomi. Flyselskapenes generelt vanskelige økonomiske situasjon på grunn av blant annet høy oljepris og sterk konkurranse, vil påvirke rutetilbudet og prisnivået. Ut fra dette forventer Avinor at trafikkveksten i 2005 blir lavere enn i 2004 og at nivået stabiliserer seg de nærmeste årene.

Innenfor EU/EØS foregår det en utvikling på det regulatoriske området som vil påvirke også Avinor. De fleste land har nå gjennomført et organisatorisk skille mellom regulatør/tilsynsmyndighet og tjenesteyter. Gjennom EU's «Single European Sky» forventes økt harmonisering av regelverk over landegrensene med sikte på å oppnå sikkerhetsmessige og økonomiske gevinster ved å erstatte nasjonale strukturer med

større luftromsblokker. Norge har et beskjedent inntektsgrunnlag fra flytrafikken til å bære høye fremtidige investeringer i infrastruktur. Det kan være aktuelt med allianser med andre aktører for å redusere det nasjonale investeringsbehovet. I Europa ses tendenser til at flysirkingsorganisasjoner fra flere land begynner å samarbeide.

Avinors effektivisering vil bidra til reduserte priser på salg av tjenester til flyselskapene, samt økt satsning på sikkerhet. Den internasjonale trenden spesielt innenfor lufttrafikkjentesten betinger utstrakt samarbeid og mulige allianser. Det forventes også økt konkurranse på flere av Avinors tjenester.

**Disponering årets resultat** Resultatet etter skatt i Avinor AS er på kr 379 mill. kroner. I samsvar med vedtatt utbyttepolitikk for Avinor, samt kommunikasjon med Samferdselsdepartementet, foreslår styret at det deles ut et utbytte på 151,5 mill. kroner. Dette gir følgende disponering av årets overskudd:

Til utbytte: 151,5 mill. kroner  
Til annen egenkapital: 227,1 mill. kroner  
Fri egenkapital pr. 31.12.2004 var 1023,6 mill. kroner.

Oslo, 4. mai 2005



Anders Talleraas  
Styrets leder



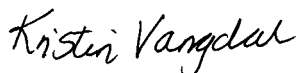
Bård Martin Mikkelsen  
Nestleder



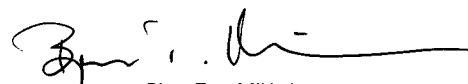
Grete Willumsen



Atle Hamar



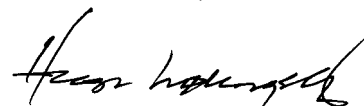
Kristin Vangdal



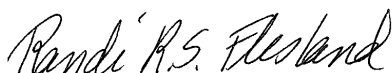
Bjørn Tore Mikkelsen  
Ansatterrepresentant



Magne Jerpstad  
Ansatterrepresentant



Helge Løbergslø  
Ansatterrepresentant



Randi R.S. Flesland  
Administrerende Direktør

# RESULTATREGNSKAP

## MORSELSKAP

## KONSERN

2003	2004	Beløp i MNOK	Noter	2004	2003
<b>Driftsinntekter</b>					
1 810,3	1 993,0	Trafikkinntekter	19	3 138,1	2 789,4
487,0	503,0	Salgs- og leieinntekter		1 578,8	1 457,3
250,0	264,0	Offentlig kjøp		264,0	250,0
66,0	355,0	Annen driftsinntekt		94,6	51,6
<b>2 613,3</b>	<b>3 115,0</b>	<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>5 075,5</b>	<b>4 548,3</b>
<b>Driftskostnader</b>					
19,6	12,8	Varekostnad		21,7	24,4
1 296,0	1 287,7	Lønn og andre personalkostnader	20	1 542,9	1 590,7
564,2	579,6	Avskrivninger	3, 4	1 103,2	1 317,2
839,5	1 116,8	Annen driftskostnad	21	1 583,8	1 263,0
684,7	-164,9	Flytte- og restruktureringkostnader	13, 14	-171,2	698,8
<b>3 404,0</b>	<b>2 832,0</b>	<b>Sum driftskostnader</b>		<b>4 080,4</b>	<b>4 894,1</b>
<b>-790,7</b>	<b>283,0</b>	<b>Driftsresultat</b>		<b>995,1</b>	<b>-345,8</b>
<b>Finansresultat</b>					
279,3	174,3	Finansinntekter	22	63,2	110,8
6,9	25,9	Finanskostnader	23	501,4	505,1
<b>272,4</b>	<b>148,4</b>	<b>Finansresultat</b>		<b>-438,2</b>	<b>-394,3</b>
<b>-518,3</b>	<b>431,4</b>	<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>556,9</b>	<b>-740,1</b>
-144,6	52,8	Skattekostnad	16	94,1	-162,9
<b>-373,7</b>	<b>378,6</b>	<b>Årsresultat</b>		<b>462,8</b>	<b>-577,2</b>
<b>Disponering:</b>					
	151,5	Utbytte			
	227,1	Annen egenkapital			
-373,7		Mot overkursfond			
162,3	68,7	Avgitt konsernbidrag			

# BALANSE

## MORSELSKAP

## KONSERN

31-12-03	31-12-04	Beløp i MNOK	Noter	31-12-04	31-12-03
<b>EIENDELER</b>					
<b>Anleggsmidler</b>					
<b>Immaterielle eiendeler</b>					
3 621,2	0,0	Driftsrettighet	1	0,0	3 621,2
190,0	203,5	Utsatt skattefordel	16	331,7	378,7
0,0	0,0	Goodwill	3	4,2	6,3
<b>3 811,2</b>	<b>203,5</b>	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>335,9</b>	<b>4 006,2</b>
<b>Varige driftsmidler</b>					
8 764,8	8 846,4	Varige driftsmidler	4	18 539,7	24 541,5
889,4	500,6	Anlegg under utførelse		546,6	912,7
<b>9 654,2</b>	<b>9 347,0</b>	<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>19 086,3</b>	<b>25 454,2</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>					
6 410,1	6 563,1	Investeringer i datterselskap	5	0,0	0,0
2 617,1	2 436,3	Lån til foretak i samme konsern		0,0	0,0
2,6	3,9	Andre finansielle anleggsmidler	6	5,9	4,8
<b>9 029,8</b>	<b>9 003,3</b>	<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>5,9</b>	<b>4,8</b>
<b>22 495,2</b>	<b>18 553,8</b>	<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>19 428,1</b>	<b>29 465,2</b>
<b>Omløpsmidler</b>					
6,0	0,8	Varer		5,7	11,4
334,6	412,5	Fordringer	7	634,2	587,5
0,0	0,0	Kortsiktige plasseringer		0,0	101,7
784,2	823,3	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 875,0	1 454,5
<b>1 124,8</b>	<b>1 236,6</b>	<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>2 514,9</b>	<b>2 155,1</b>
<b>23 620,0</b>	<b>19 790,4</b>	<b>Sum eiendeler</b>		<b>21 943,0</b>	<b>31 620,3</b>

## MORSELSKAP

## KONSERN

31-12-03	31-12-04	Beløp i MNOK	Noter	31-12-04	31-12-03
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>					
<b>Egenkapital</b>					
<b>Innskutt egenkapital</b>					
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	9, 10	5 400,1	5 400,1
1 617,6	504,5	Overkursfond	10	504,5	1 617,6
<b>7 017,7</b>	<b>5 904,6</b>	<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>5 904,6</b>	<b>7 017,7</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>					
0,0	1 227,1	Annen egenkapital	10	1 107,8	-203,5
<b>0,0</b>	<b>1 227,1</b>	<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>1 107,8</b>	<b>-203,5</b>
<b>7 017,7</b>	<b>7 131,7</b>	<b>Sum egenkapital</b>		<b>7 012,4</b>	<b>6 814,2</b>
<b>Gjeld og forpliktelser</b>					
<b>Avsetning for forpliktelse</b>					
245,1	247,8	Pensjonsforpliktelse	11	299,4	340,0
14 758,8	10 894,0	Avsetning forpliktelse rutenett	1, 12	5 117,7	14 758,8
489,0	239,0	Restrukturering	13	239,0	489,0
9,7	78,3	Annen forpliktelse	14	78,3	9,7
<b>15 502,6</b>	<b>11 459,1</b>	<b>Sum forpliktelser</b>		<b>5 734,4</b>	<b>15 597,5</b>
<b>Annen langsiktig gjeld</b>					
0,0	0,0	Lån til Staten	15	7 193,2	7 387,6
83,7	74,5	Annen langsiktig gjeld	15	629,7	676,7
<b>83,7</b>	<b>74,5</b>	<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>7 822,9</b>	<b>8 064,3</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>					
236,9	273,5	Leverandørgjeld		332,2	301,8
0,0	47,1	Betalbar skatt	16	47,1	0,2
89,7	105,3	Skyldige offentlige avgifter		159,3	135,9
0,0	151,5	Utbytte		151,5	0,0
174,0	85,5	Restrukturering	13	87,7	188,1
515,4	462,2	Annen kortsiktig gjeld		595,5	518,3
<b>1 016,0</b>	<b>1 125,1</b>	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>1 373,3</b>	<b>1 144,3</b>
<b>16 602,3</b>	<b>12 658,7</b>	<b>Sum gjeld</b>		<b>14 930,6</b>	<b>24 806,1</b>
<b>23 620,0</b>	<b>19 790,4</b>	<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>21 943,0</b>	<b>31 620,3</b>
		Pantestillelser, garantiansvar	25	561,7	<b>600,5</b>

*Anders Talleraas*  
Anders Talleraas  
Styrets leder

*Atle Hamar*  
Atle Hamar

*Helge Løbergsl*  
Helge Løbergsl

Oslø, 4. mai 2005

*Bård Martin Mikkelsen*  
Bård Martin Mikkelsen  
Nestleder

*Kristin Vangdal*  
Kristin Vangdal

*Bjørn Tore Mikkelsen*  
Bjørn Tore Mikkelsen

*Grete Willumsen*  
Grete Willumsen

*Magne Jernstad*  
Magne Jernstad

*Randi R. S. Flesland*  
Randi R. S. Flesland  
Administrerende direktør

# KONTANTSTRØMOPPSTILLING

## MØRSELSKAP

## KONSERN

2003	2004	Beløp i MNOK	2004	2003
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>				
-518,3	431,4	Resultat før skatt	556,9	-740,1
0,0	43,1	Tap/gevinst anleggsmidler	48,5	-8,6
564,2	579,6	Ordinære avskrivninger	1 103,2	1 317,2
74,7	-19,0	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-2,3	43,3
20,1	2,7	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	-35,3	17,7
616,8	-298,2	Endringer i andre tidsavgrensningsposter	-297,5	691,9
9,1	-19,4	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
<b>766,6</b>	<b>720,2</b>	<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>1 373,5</b>	<b>1 321,4</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
-551,5	-568,5	Investeringer i varige driftsmidler	-720,3	-640,3
-23,6	-17,7	Konserninterne investeringer	0,0	0,0
0,0	0,1	Salg av varige driftsmidler (salgssum)	0,4	6,9
11,3	-1,3	Endring i andre investeringer	-1,3	26,6
<b>-563,8</b>	<b>-587,4</b>	<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-721,2</b>	<b>-606,8</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
0,0	0,0	Opptak av gjeld	7,5	230,0
0,0	0,0	Nedbetaling av gjeld	-233,1	-765,4
-470,5	19,4	Konsernintern nedbetaling av gjeld	0,0	0,0
0,0	-113,1	Konsernbidrag/utbytte	-113,1	0,0
0,0	0,0	Salg av verdipapirer	106,9	14,6
<b>-470,5</b>	<b>-93,7</b>	<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>-231,8</b>	<b>-520,8</b>
-267,7	39,1	Netto endring i likvider i året	420,5	193,8
1 051,9	784,2	Kontanter og bankinnskudd pr. 01.01.	1 454,5	1 260,7
<b>784,2</b>	<b>823,3</b>	<b>Kontanter og bankinnskudd pr. 31.12.</b>	<b>1 875,0</b>	<b>1 454,5</b>

**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.

Avinor AS overtok fra Luftfartsverket 45 lufthavner, flysikringsvirksomheten samt alle aksjene i Oslo Lufthavn AS. Virksomheten var gjenstand for en særlig verdsettning for fastsetting av åpningsbalansen. Dette medførte at virksomheten i morselskapet fikk en netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier bl.a. for å synliggjøre forpliktelsene som hviler på lufthavnene. I verdsettelsen i konsernregnskapet har den positive verdien av Oslo Lufthavn redusert forpliktelsen.

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 identifiserbar 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 identifiserbar gjeld balanseføres som goodwill. Merverdier i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

Med bakgrunn i at merverdien av Oslo Lufthavn inngår i en total verdsettelse av lufthavnene blir merverdien i dette selskapet presentert som en reduksjon av forpliktelsene knyttet til lufthavnene i konsernregnskapet.

**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 taksregulativet som er godkjent av Samferdselsdepartementet. Inntektene med unntak av security-inntekter resultatføres basert på faktisk flytrafikk etter de satser som er fastsatt. Security-inntektene inntektsføres med basis i påløpte kostnader på konsernnivå.

**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 opptakstidspunktet.

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 balanseføres ikke.

**Myndighetspålegg** Investeringer i forbindelse med myndighetspålegg balanseføres.

**Forskning og utvikling** Utgifter til forskning og utvikling resultatføres løpende.

**Forpliktelse rutenett** Virksomheten var gjenstand for en særlig verdsettning. Dette medførte at rutenettet i morselskapet fikk en

netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier bl.a. for å synliggjøre forpliktelsene som hviler på lufthavnene. Eventuelle endringer i flyplassstruktur, og vesentlige endringer i tariffsystem, må besluttes av Stortinget.

Forpliktelsene reverseres med basis i beregnet kapitalslit begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå.

**Offentlig tilskudd (Offentlig kjøp)** Inntektsføres i det året bevilgningen gjelder for.

**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 % 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 nyttegjort.

**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.

**Kontantstrømoppstilling** Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden.



## NOTEOVERSIKT

NOTE		SIDE
01	Endring i rammebetingelser	16
02	Segment	17
03	Immatrielle eiendeler	18
04	Varige driftsmidler	18
05	Datterselskap	19
06	Andre finansielle anleggsmidler	19
07	Fordringer	20
08	Kontanter, bankinnskudd og lignende	20
09	Selskapskapital og aksjonærinformasjon	20
10	Egenkapital	20
11	Pensjonsforpliktelse	21
12	Avsetning forpliktelse rutenett	21
13	Restrukturering	22
14	Annen forpliktelse	23
15	Langsiktig gjeld	23
16	Skatt	24
17	Mellomværende med selskap i samme konsern	25
18	Nærstående parter	25
19	Trafikkinntekter	25
20	Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser	25
21	Annen driftskostnad	26
22	Finansinntekter	26
23	Finanskostnader	26
24	Betingede utfall og usikre forpliktelser	27
25	Pantestillelser og garantiansvar	27
26	Disposisjonsrett og tilbakefallsrett	27

## NOTE 1 – Endring i rammebetingelser 2004

Ved etablering av Avinor AS 01.01.2003 ble rutenettet gjenstand for egen verdsetting. Dette medførte at nettet i Avinor AS hadde en netto negativ verdi. Den negative verdien ble presentert som en forpliktelse i regnskapet. Det var forutsatt at det skulle inngås en avtale om offentlig kjøp av tjenester fra Staten som dekket drifts- og kapitalkostnader på regionalnettet. Nåverdien av beregnet dekning av driftsunderskuddet i regionalnettet ble derfor oppført som driftsrettighet i balansen.

Ettersom regionalnettet var gjenstand for egen finansiering ble forpliktelse knyttet til stam- og regionalnett presentert hver for seg. Anskaffelseskost på aksjene i Oslo Lufthavn AS pr. 01.01.2003 representerte en merverdi i forhold til regnskapsmessig egenkapital i selskapet. Dette ble presentert som en merverdi på anleggsmidler og avskrevet i konsernregnskapet.

Samferdselsdepartementets eiermelding (St.meld. nr. 36 (2003-2004)) og statsbudsjettet for 2005 innebærer en vesentlig endring av rammebetingelsene til Avinor. Bindingen mellom offentlig kjøp og kostnadsnivået i regionalnettet er opphevet. Regionalnettet skal nå hovedsakelig finansieres via krysssubsidierting. I statsbudsjettet for 2005 er det bevilget et offentlig tilskudd som er vesentlig lavere enn offentlig kjøp i 2004. Samtidig ble luftfartsavgifter merverdiavgiftspliktige. Dette innebærer at man oppnår kostnadsreduksjoner i forhold til tidligere år gjennom fradrag for inngående merverdiavgift. Denne kompensasjonen har effekt på konsernbasis.

Endringer i rammebetingelser har som regnskapsmessige konsekvenser:

- det regnskapsmessige skillet mellom regional- og stamrutenett er opphevet fordi det ikke lenger er noen egen finansiering av underskuddet på regionalnettet
- forpliktelsene kan ikke lenger ses isolert for Avinor AS ettersom effekten av endringen i rammebetingelser fordeler seg på hele konsernet
- Det er derfor valgt å endre presentasjonen av eiendeler og forpliktelser slik at:
  - driftsrettigheten presenteres ikke lenger som eiendel i regnskapet
  - forpliktelsen presenteres under ett for rutenettet
  - merverdien på Oslo Lufthavn AS må reflekteres i forpliktelsen i konsernregnskapet og ikke som en merverdi på eiendelene ettersom de gjennomførte endringer i rammebetingelser har effekt på konsernet som en helhet.

Effekten av endringene illustreres nedenfor gjennom sammenligning av hovedtall mellom 2004 og 2003. For illustrasjonens skyld presenteres også justerte tall for 2003 som reflekterer endringene dersom rammebetingelsene hadde blitt endret i 2003.

### RESULTATREGNSKAP (sammenlignbare tall)

	AVINOR KONSERN		
	2004	2003 justert	2003 offisielt
Driftsinntekter	5 075,5	4 548,3	4 548,3
Ordinære avskrivninger	1 103,2	1 108,3	1 317,2
Andre driftskostnader	2 977,2	3 576,9	3 576,9
<b>Driftsresultat</b>	<b>995,1</b>	<b>-136,9</b>	<b>-345,8</b>
Netto finansposter	-438,2	-394,3	-394,3
<b>Ord resultat før skatt</b>	<b>556,9</b>	<b>-531,2</b>	<b>-740,1</b>

Avskrivninger reduseres som følge av at merverdi Oslo Lufthavn er ført mot forpliktelse rutenett.

### BALANSE (sammenlignbare tall)

	AVINOR KONSERN		
	2004	2003 justert	2003 offisielt
Driftsrettighet	0,0	0,0	3 621,2
Varige driftsmidler	19 086,3	19 666,9	25 454,2
Andre eiendeler	2 856,7	2 544,9	2 544,9
<b>Sum eiendeler</b>	<b>21 943,0</b>	<b>22 211,8</b>	<b>31 620,3</b>
Egenkapital	7 012,4	7 023,1	6 814,2
Forpliktelse rutenett	5 117,7	5 141,4	14 758,8
Annen gjeld	9 812,9	10 047,3	10 047,3
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>21 943,0</b>	<b>22 211,8</b>	<b>31 620,3</b>

## NOTE 2 Segment

Avinors virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner inkl. Oslo Lufthavn Gardermoen. Lufthavnene ble ved etablering av Avinor fordelt mellom regional- og stamruteplasser. Segmentinformasjon viser driftsresultatet fordelt mellom 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

2004			2003			
Stamrute	Regionalnett	Totalt	Beløp i MNOK	Stamrute	Regionalnett	Totalt
<b>Driftsinntekter</b>						
1 852,7	140,3	1 993,0	Trafikkinntekter	1 718,9	91,4	1 810,3
0,0	264,0	264,0	Offentlig kjøp	0,0	250,0	250,0
827,7	30,3	858,0	Salgs-, leie- og annen driftsinntekt	486,8	66,2	553,0
<b>2 680,4</b>	<b>434,6</b>	<b>3 115,0</b>	<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>2 205,7</b>	<b>407,6</b>	<b>2 613,3</b>
<b>Driftskostnader</b>						
1 085,7	202,0	1 287,7	Lønn og andre personalkostnader	1 065,6	230,4	1 296,0
448,6	131,0	579,6	Avskrivninger	437,0	127,2	564,2
-148,4	-16,5	-164,9	Flytte- og restrukturingskostnader	616,3	68,4	684,7
892,0	237,6	1 129,6	Annen driftskostnad	739,2	119,9	859,1
<b>2 277,9</b>	<b>554,1</b>	<b>2 832,0</b>	<b>Sum driftskostnader</b>	<b>2 858,1</b>	<b>545,9</b>	<b>3 404,0</b>
<b>402,5</b>	<b>-119,5</b>	<b>283,0</b>	<b>Driftsresultat</b>	<b>-652,4</b>	<b>-138,3</b>	<b>-790,7</b>

### AVINOR KONSERN

2004			2003			
Stamrute	Regionalnett	Totalt	Beløp i MNOK	Stamrute	Regionalnett	Totalt
<b>Driftsinntekter</b>						
2 997,8	140,3	3 138,1	Trafikkinntekter	2 698,0	91,4	2 789,4
0,0	264,0	264,0	Offentlig kjøp	0,0	250,0	250,0
1 643,1	30,3	1 673,4	Salgs-, leie- og annen driftsinntekt	1 445,6	63,3	1 508,9
<b>4 640,9</b>	<b>434,6</b>	<b>5 075,5</b>	<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>4 143,6</b>	<b>404,7</b>	<b>4 548,3</b>
<b>Driftskostnader</b>						
1 340,9	202,0	1 542,9	Lønn og andre personalkostnader	1 360,3	230,4	1 590,7
972,2	131,0	1 103,2	Avskrivninger	1 190,0	127,2	1 317,2
-154,7	-16,5	-171,2	Flytte- og restrukturingskostnader	630,4	68,4	698,8
1 367,9	237,6	1 605,5	Annen driftskostnad	1 170,4	117,0	1 287,4
<b>3 526,3</b>	<b>554,1</b>	<b>4 080,4</b>	<b>Sum driftskostnader</b>	<b>4 351,1</b>	<b>543,0</b>	<b>4 894,1</b>
<b>1 114,6</b>	<b>-119,5</b>	<b>995,1</b>	<b>Driftsresultat</b>	<b>-207,5</b>	<b>-138,3</b>	<b>-345,8</b>

Segmentinformasjonen vil i 2005 tilpasses den organisasjonsstruktur som ble etablert i løpet av 2004. Dette innebærer at segmentinndelingen vil reflektere den interne organisering. Denne vil derfor ikke være fullt ut sammenlignbar med den nåværende segmentinndeling.

### NOTE 3 Immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

#### AVINOR KONSERN

	Goodwill
Anskaffelseskost 01.01.04	12,7
Tilgang	0,0
Avgang	0,0
Anskaffelseskost 31.12.04	12,7
Avskrivninger	8,5
<b>Balanseført verdi 31.12.04</b>	<b>4,2</b>
Årets avskrivning	2,1
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 01.01.04	2 310,1	3 430,5	1 652,6	330,7	1 368,0	236,9	9 328,8
Tilgang driftsmidler	8,4	379,9	140,6	23,5	487,8	0,7	1 040,9
Avgang driftsmidler	0,0	-144,9	0,0	-0,3	0,0	0,0	-145,2
Anskaffelseskost 31.12.04	2 318,5	3 665,5	1 793,2	353,9	1 855,8	237,6	10 224,5
Av- og nedskrivninger	0,7	421,4	252,0	115,5	547,3	41,2	1 378,1
<b>Balanseført verdi 31.12.04</b>	<b>2 317,8</b>	<b>3 244,1</b>	<b>1 541,2</b>	<b>238,4</b>	<b>1 308,5</b>	<b>196,4</b>	<b>8 846,4</b>
Årets av- og nedskrivninger	0,7	254,8	123,6	58,5	364,9	20,7	823,2
Nedskrivning tilbakeføring forpliktelse (se note 12)	-0,7	-76,7	0,0	0,0	-166,2	0,0	-243,6
<b>Netto av- og nedskrivninger</b>	<b>0,0</b>	<b>178,1</b>	<b>123,6</b>	<b>58,5</b>	<b>198,7</b>	<b>20,7</b>	<b>579,6</b>
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 %	

Det er foretatt en omklassifisering mellom gruppene «Banesystem» og «Bygninger og annen fast eiendom» med 346,5 mill kr. Inngående balanse 01.01.04 er derfor korrigeret mellom nevnte grupper som følge av dette.

Det er besluttet at antall kontrollsentraler i Avinor skal reduseres fra 4 til 2. Oslo Kontrollsentral er en av sentralene som skal nedlegges og

**AVINOR KONSERN**

	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.04	2 325,7	9 810,4	4 992,4	519,0	3 062,0	1 315,3	22 024,8
Tilgang driftsmidler	8,4	640,1	141,0	51,5	526,5	16,6	1 384,1
Avgang driftsmidler	0,0	-290,7	0,0	-11,4	-0,8	0,0	-302,9
Anskaffelseskost 31.12.04	2 334,1	10 159,8	5 133,4	559,1	3 587,7	1 331,9	23 106,0
Av- og nedskrivninger	0,7	1 461,5	1 079,9	227,1	1 426,7	370,4	4 566,3
<b>Balanseført verdi 31.12.04</b>	<b>2 333,4</b>	<b>8 698,3</b>	<b>4 053,5</b>	<b>332,0</b>	<b>2 161,0</b>	<b>961,5</b>	<b>18 539,7</b>
Årets av- og nedskrivninger	0,7	433,5	261,8	76,3	509,4	63,0	1 344,7
Nedskrivning tilbakeføring forpliktelse (se note 12)	-0,7	-76,7	0,0	0,0	-166,2	0,0	-243,6
<b>Netto av- og nedskrivninger</b>	<b>0,0</b>	<b>356,8</b>	<b>261,8</b>	<b>76,3</b>	<b>343,2</b>	<b>63,0</b>	<b>1 101,1</b>
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 %	

I 2003 ble merverdien på Oslo Lufthavn AS, som en del av stamrutenettet, særskilt identifisert og avskrevet regnskapsmessig i konsernregnskapet. Pga. endringer i rammevilkår vurderes denne verdien nå å være en korleksjon av forpliktelsen i rutenettet. Anskaffelseskost 01.01.04 er derfor redusert med denne merverdien på 5 987 mill kr.

**NOTE 5 Datterselskap**

Beløp i MNOK

<b>Direkte eide DS:</b>	Forretningskontor	Anskaffelsestidspunkt	Eier-/stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.2004	Balanseført verdi 31.12.2004
Oslo Lufthavn AS	Ullensaker	01-01-03	100 %	6 409,9	6 453,1
Avinors Parkeringsanlegg AS	Oslo	01-01-03	100 %	0,1	109,6
Nordian AS	Røyken	01-01-03	100 %	0,1	solgt
Flesland Eiendom AS	Oslo	19-05-04	100 %	0,0	0,3
Værnes Eiendom AS	Oslo	23-08-04	100 %	0,0	0,1
<b>Sum balanseført verdi</b>				<b>6 410,1</b>	<b>6 563,1</b>
<b>Indirekte eide DS:</b>	Forretningskontor	Anskaffelsestidspunkt	Eier-/stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.2004	Balanseført verdi 31.12.2004
Oslo Lufthavn Eiendom AS	Ullensaker	01-01-03	100 %	53,1	69,8
<b>Sum balanseført verdi</b>				<b>53,1</b>	<b>69,8</b>

**NOTE 6 Andre finansielle anleggsmidler**

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN		Eierandel
	2004	2003	2004	2003	
Andre finansielle anleggsmidler	3,8	2,5	4,0	3,0	
<b>Sum andre finansielle anleggsmidler</b>	<b>3,8</b>	<b>2,5</b>	<b>4,0</b>	<b>3,0</b>	
<b>Aksjer i andre selskap:</b>	2004	2003	2004	2003	Eierandel
Securitas Airport Security AS	0,1	0,1	0,1	0,1	85 %
Adecco Airport Security	0,0	0,0	0,1	0,1	85 %
ISS Lufthavnsservice AS	0,0	0,0	0,1	0,1	85 %
Oslo Lufthavn Tele & Data AS	0,0	0,0	1,6	1,5	50 %
<b>Sum aksjer</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	

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	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Kundefordringer</b>				
Kundefordringer bokført verdi	322,5	301,4	529,5	532,3
Balansført avsetning latent tap	-4,1	-8,2	-9,1	-13,2
<b>Bokført verdi kundefordringer 31.12</b>	<b>318,4</b>	<b>293,2</b>	<b>520,4</b>	<b>519,1</b>
Årets konstaterte tap på kundefordringer	2,5	7,5	3,1	7,1

Beløp i MNOK	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Andre kortsiktige fordringer</b>				
Påløpne ikke fakturerte inntekter	4,9	0,0	56,9	15,0
Forskuddsbetalte driftskostnader	16,5	27,3	38,9	43,5
Andre kortsiktige fordringer	72,7	14,1	18,0	9,9
<b>Sum andre kortsiktige fordringer</b>	<b>94,1</b>	<b>41,4</b>	<b>113,8</b>	<b>68,4</b>

## NOTE 8 Kontanter, bankinnskudd og lignende

Konsernets selskap har 68,4 mill kr i bundne skattetrekksmidler.

Konsernets selskap har 6,7 mill kr i bundne 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 9 Selskapskapital 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 10 Egenkapital

Beløp i MNOK	AVINOR AS			
	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.04	5 400,1	1 617,6	0,0	7 017,7
Årsresultat			378,6	378,6
Utbytte			-151,5	-151,5
Kapitalnedsettelse		-1 113,1	1 000,0	-113,1
<b>Egenkapital 31.12.04</b>	<b>5 400,1</b>	<b>504,5</b>	<b>1 227,1</b>	<b>7 131,6</b>

	AVINOR KONSERN			
	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.04	5 400,1	1 617,6	-203,5	6 814,2
Årsresultat			462,8	462,8
Utbytte			-151,5	-151,5
Kapitalnedsettelse		-1 113,1	1 000,0	-113,1
<b>Egenkapital 31.12.04</b>	<b>5 400,1</b>	<b>504,5</b>	<b>1 107,8</b>	<b>7 012,3</b>

## NOTE 11 Pensjonsforpliktelse

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 ledepensjonsordning 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 pensjonsregulering.

**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 avtafefestet førtidspensjon (AFP) fra 62 år. Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om uttakstilbøyighet, forventet framtidig lønnsvekst og pensjonsregulering.

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	98,6	102,2	122,8	125,5
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	100,6	93,3	124,6	114,1
Avkastning på pensjonsmidler	85,7	78,3	105,5	93,8
Ansattes 2 % innskudd	-18,0	-17,5	-20,7	-20,6
Administrasjonskostnader	1,3	1,4	1,6	1,6
Resultatført estimatavik	-7,4	-0,4	-16,6	-4,2
Arbeidsgiveravgift	15,1	17,8	17,9	21,4
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>104,5</b>	<b>118,5</b>	<b>124,1</b>	<b>144,1</b>
Beregnete pensjonsforpliktelser pr. 31.12	1 775,1	1 649,0	2 194,8	2 015,3
Pensjonsmidler pr. 31.12	1 558,0	1 434,2	1 932,8	1 717,8
Arbeidsgiveravgift	30,7	30,3	37,4	42,4
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>247,8</b>	<b>245,1</b>	<b>299,4</b>	<b>340,0</b>

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

### Økonomiske forutsetninger

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

De aktuariemessige 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 av AFP på 70 % for de som er født før 1943.

## NOTE 12 Avsetning forpliktelse rutenett

Avinor AS overtok per 01.01.2003 45 flyplasser til en omforent verdi på 7,7 mrd kr – som tilsvarer en beregnet gjenanskaffelsesverdi. Avinor er forpliktet til å eie og drive disse 45 flyplassene. Det ble beregnet en forpliktelse knyttet til framtidig underfinansiering av drift og

investeringer på 14,8 mill kr. Endringen i rammevilkår (se note 1) og nedskrivning av Oslo Kontrollsentral (se note 4) har medført endringer i presentasjon av forpliktelsen som følger:

Avsetning forpliktelse rutenett 01.01.04	14 758,8
Driftsrettighet	-3 621,2
Merverdi OSL	-5 776,3
Oslo Kontrollsentral	-243,6
<b>Avsetning forpliktelse rutenett 31.12.04</b>	<b>5 117,7</b>

## NOTE 13 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 i 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.

I forhold til de estimat som ble lagt til grunn for restrukturingsavsetningen i 2003, har nedbemanningsprosessen i 2004 bragt i erfaring følgende:

- totalt antall personer berørt blir noe lavere enn antatt
- uttak av ventelønn blir vesentlig lavere enn antatt
- naturlig avgang blir større enn forutsatt

Dette har me

Beløp i MNOK

Restruktureringskostnader	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Sluttpakker/gavepensjon	-78,8	175,0	-85,1	184,3
Ventelønn	-220,8	475,0	-220,8	475,0
Økt uttak AFP	0,0	21,7	0,0	21,7
Ressurssenter	3,5	13,0	3,5	15,0
Ekstra forsikringspremie vartpenger	0,0	0,0	0,0	2,8
<b>Sum restruktureringskostnader</b>	<b>-296,1</b>	<b>684,7</b>	<b>-302,4</b>	<b>698,8</b>

Beløp i MNOK

Avsetning restruktureringsutgifter	AVINOR AS					
	2004			2003		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttpakker/gavepensjon	52,0	10,0	62,0	139,0	36,0	175,0
Ventelønn	24,0	229,0	253,0	22,0	453,0	475,0
Ressurssenter	9,5	0,0	9,5	13,0	0,0	13,0
Ekstra forsikringspremie vartpenger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum avsetning restrukturering</b>	<b>85,5</b>	<b>239,0</b>	<b>324,5</b>	<b>174,0</b>	<b>489,0</b>	<b>663,0</b>

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN					
	2004			2003		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttpakker/gavepensjon	54,2	10,0	64,2	148,3	36,0	184,3
Ventelønn	24,0	229,0	253,0	22,0	453,0	475,0
Ressurssenter	9,5	0,0	9,5	15,0	0,0	15,0
Ekstra forsikringspremie vartpenger	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	2,8
<b>Sum avsetning restrukturering</b>	<b>87,7</b>	<b>239,0</b>	<b>326,7</b>	<b>188,1</b>	<b>489,0</b>	<b>677,1</b>



## NOTE 14 Annen forpliktelse

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Avsetning forpliktelse</b>				
Sluttavtaler flygeledere	7,5	9,7	7,5	9,7
Leiekontrakt	67,6	0,0	67,6	0,0
Annen forpliktelse	3,2	0,0	3,2	0,0
<b>Sum annen forpliktelse</b>	<b>78,3</b>	<b>9,7</b>	<b>78,3</b>	<b>9,7</b>

Gjennom forskriftsendring er det innført en reduksjon av operativ aldersgrense for flygeledere fra 65 til 60 år med virkning fra 01.01.2004. De aktuelle personer mottar 72 % av normal lønn i perioden. Etter 62 år vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

I 2004 har Avinor endret lokalisering av hovedkontor og i den forbindelse er det avsatt til tap på leiekontrakt på gamle lokaler med 122,6 mill kr, herav klassifisert som kortsiktig forpliktelse 55 mill kr.

## NOTE 15 Langsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Gjeld hvor deler forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt</b>				
Statslån	0,0	0,0	7 193,2	7 387,6
Pantelån	0,0	0,0	555,0	592,5
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7 748,2</b>	<b>7 980,1</b>

Det er foretatt en ekstraordinær nedbetaling av statslånet på 194,4 mill kr i 2004. Det legges opp til at det også i 2005 skal betales ekstraordinære avdrag.

Opplysninger om statslån, lån fra banker:	Snittrente	Lånebeløp
NOK (statslån)	5,89 %	7 193,2
NOK (pantelån)	5,79 %	555,0

Avdragsprofil rentebærende lån:	2005	2006	2007	2008	2009	Deretter	Sum
Statslån		388,8	388,8	388,8	388,8	5 638,0	7 193,2
Pantelån	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	346,0	555,0

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Annen langsiktig gjeld</b>				
Lufthavnbygging AS	74,5	83,7	74,5	83,7
Gjeld til kredittinstitusjon	0,0	0,0	0,2	0,5
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	<b>74,5</b>	<b>83,7</b>	<b>74,7</b>	<b>84,2</b>

## NOTE 16 Skatt

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Årets skattekostnad fordeler seg på</b>				
Betalbar skatt	66,3	45,4	47,1	0,0
Endring i utsatt skatt	-13,5	-190,0	47,0	-162,9
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>52,8</b>	<b>-144,6</b>	<b>94,1</b>	<b>-162,9</b>

### Beregning av årets skattegrunnlag

Resultat før skattekostnad	431,4	-518,3	556,9	-740,1
Permanente forskjeller *)	0,9	0,8	3,3	6,9
Endring i midlertidige forskjeller	-3 816,5	679,8	-3 718,7	979,2
Endring Driftsrettighet	3 621,2	0,0	3 621,2	0,0
Verdiendring urealisert tap på verdipapir	0,0	0,0	-25,7	-17,3
Konsernposter	0,0	0,0	19,5	0,0
Anvendt underskudd til fremføring	0,0	0,0	-288,3	-239,6
<b>Årets skattegrunnlag</b>	<b>237,0</b>	<b>162,3</b>	<b>168,2</b>	<b>-10,9</b>

### Oversikt over midlertidige forskjeller

Fordringer	3,3	-2,2	-1,7	-7,2
Anleggsmidler	-249,0	9,6	-566,7	5 579,1
Avsetning etter god regnskapsskikk	-11 353,4	-15 425,9	-11 430,8	-15 440,0
Pensjoner	-22,8	-20,1	-74,4	-115,0
Gevinst- og tapskonto	0,0	0,0	-4,0	-2,7
Aksjer og andre verdipapir	0,0	0,0	0,0	-25,7
<b>Grunnlag midlertidige forskjeller</b>	<b>-11 621,9</b>	<b>-15 438,6</b>	<b>-12 077,6</b>	<b>-10 011,5</b>
Underskudd til fremføring	0,0	0,0	-2,0	-286,0
Merverdi konsern	0,0	0,0	0,0	-5 814,7
Forpliktelse rutenett	10 894,0	14 758,8	10 894,0	14 758,8
<b>Grunnlag utsatt skatt</b>	<b>-727,9</b>	<b>-679,8</b>	<b>-1 185,6</b>	<b>-1 353,4</b>
28 % utsatt skatt	-203,5	-190,0	-331,7	-378,7

Forpliktelse rutenett ansees som midlertidig forskjell. Forpliktelsen er beregnet etter utsatt skatt og inngår således ikke i beregningen av utsatt skatt. Se ytterligere kommentarer i note 12.

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
28% skatt av resultat før skatt	120,8	-144,8	155,9	-207,5
Avskrivninger merverdier konsern	0,0	0,0	0,0	59,1
Tidligere ikke balanseført skattefordel	0,0	0,0	0,0	-9,8
Konserninterne gevinster	0,0	0,0	5,5	0,0
Tilbakeføring forpliktelse	-68,2	0,0	-68,2	0,0
Permanente forskjeller (28%) *)	0,2	0,2	0,9	1,9
Feil i tidligere års regnskap	0,0	0,0	0,0	-6,6
<b>Beregnet skattekostnad</b>	<b>52,8</b>	<b>-144,6</b>	<b>94,1</b>	<b>-162,9</b>
Effektiv skattesats **)	12,2 %	28,1 %	16,9 %	34,1 %

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

\*\*) Skattekostnad i forhold til resultat før skatt.

### Betalbar skatt i balansen

Betalbar skatt årets skattegrunnlag	66,3
Konsernbidrag	-19,2
<b>Netto</b>	<b>47,1</b>

## NOTE 17 Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

	Oslo Luft- havn AS	Oslo lufthavn Eiendom AS	Avinors parkerings- selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS
Avinor AS per 31.12.2004					
Fordringer	2 474,0	0,0	12,3	5,0	0,0
<b>Sum fordringer</b>	<b>2 474,0</b>	<b>0,0</b>	<b>12,3</b>	<b>5,0</b>	<b>0,0</b>
Annen kortsiktig gjeld	72,4	0,0	11,9	0,2	0,0
<b>Sum gjeld</b>	<b>72,4</b>	<b>0,0</b>	<b>11,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør 2 431,3 mill kr. Det betales ordinært ikke avdrag på lånet. Renten på lånet fastsettes som gjennomsnittet av 12 måneders NIBOR pr 15.02, 15.05, 15.08 og 15.11 hvert år. I tillegg legges en margin på 1,5 %-poeng.

## NOTE 18 Nærstående parter

**Samferdselsdepartementet** Som eier av Avinor AS er Staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. Konsernet har et langsiktig lån fra Staten (se note 15).

SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene.

En eventuell 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 19 Trafikkinntekter

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Startavgift	728,2	719,0	1 287,2	1 241,2
Terminalavgift	379,8	472,3	819,7	929,2
Underveisavgift	647,1	613,8	647,1	613,8
Securityavgift	237,9	0,0	384,1	0,0
Andre trafikrelaterte inntekter	0,0	5,2	0,0	5,2
<b>Sum trafikkinntekter</b>	<b>1 993,0</b>	<b>1 810,3</b>	<b>3 138,1</b>	<b>2 789,4</b>

## NOTE 20 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Lønninger	1 025,6	1 013,7	1 213,2	1 231,1
Arbeidsgiveravgift	125,7	113,6	158,6	149,7
Pensjonskostnader	94,2	99,4	116,6	128,3
Andre ytelser	42,2	69,3	54,5	81,6
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>1 287,7</b>	<b>1 296,0</b>	<b>1 542,9</b>	<b>1 590,7</b>

Gjennomsnittlig antall ansatte i morselskapet er 2 115 og 2 732 i konsernet for året 2004.

Ytelser til ledende personer:	Administrerende direktør	Styret
Lønn	1,2	1,1
Pensjonskostnader	0,8	0,0
Annen godtgjørelse	0,1	0,0
<b>Sum ytelser</b>	<b>2,1</b>	<b>1,1</b>

Administrerende direktør er ved oppsigelse berettiget til full lønn i oppsigelsestiden på 3 måneder. Det utbetales videre etterlønn i ytterligere 9 måneder.

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
<b>Kostnadsførte honorar (inkl. mva) til revisor:</b>				
For revisjon og revisjonsrelaterte tjenester	0,8	0,4	1,1	0,6
For andre revisjons- og attestasjonsoppgaver	1,2	0,8	1,2	1,0
Bistand, herunder skattemessig bistand	0,1		0,1	
<b>Sum revisjonshonorar</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,6</b>

## NOTE 21 Annen driftskostnad

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Leie lokaler/tomt	46,3	46,8	47,3	47,9
Drift/vedlikehold bygninger	258,5	114,4	362,5	213,3
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	150,3	74,9	265,6	197,3
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	194,8	88,8	315,1	183,0
Meteorologiske tjenester	66,1	88,4	67,6	94,6
Konsulentbistand	93,5	70,3	109,0	86,3
Øvrige eksterne tjenester	104,4	88,2	157,0	154,7
Øvrige driftskostnader	202,9	267,7	259,7	285,9
<b>Sum</b>	<b>1 116,8</b>	<b>839,5</b>	<b>1 583,8</b>	<b>1 263,0</b>

## NOTE 22 Finansinntekter

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Renteinntekter	23,1	35,3	47,8	65,8
Renteinntekt på lån til datterselskap	137,4	219,6	0,0	0,0
Agio	13,6	23,6	13,8	23,7
Annen finansinntekt	0,2	0,8	1,6	21,3
<b>Sum</b>	<b>174,3</b>	<b>279,3</b>	<b>63,2</b>	<b>110,8</b>

## NOTE 23 Finanskostnader

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2004	2003	2004	2003
Rentekostnad	10,4		481,0	494,0
Disagio	15,5	6,3	15,8	7,0
Annen finanskostnad	0,0	0,6	4,6	4,1
<b>Sum</b>	<b>25,9</b>	<b>6,9</b>	<b>501,4</b>	<b>505,1</b>

**Rentesikring** Renten på pantelån settes hovedsakelig med rente på 5 års statsobligasjonsrente som basis. En mindre del har 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 24 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 eiendels-siden 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 årlig skattekostnad for morselskapet og konsernet.

Finansdepartementet har i brev av 24.05.2004 lagt til grunn at de skattemessige inngangsverdier og den skattemessige åpningsbalanse i utgangspunktet skal fastsettes uavhengig av den regnskapmessige verdsettelse av de overførte eiendeler og det egenkapital/aksjeinnskudd omdanningen representerer.

Avinor er også 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 saldogrupper for enkelte anleggsmidler. Partene avventer behandling i overligningsnemda. Avhengig av resultatet vil det kunne oppstå framførbare underskudd eller en økning av skattbart resultat som vil resultere i en reduksjon/økning av betalbar skattegjeld.

**Støysak** Lagmannsretten har i dom i november 2004 gitt saksøkere (naboer til lufthavnen) medhold i ulempe av støy ved Oslo Lufthavn Gardermoen og tilkjent erstatninger. Saken er anket til Høyesterett.

**Sikkerhetsforskrifter** Det vil komme nye og strengere bestemmelser bl.a vedrørende sikkerhetsområdenes utbredelse i enden av og langs rullebanene. Regelendringene vil komme i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 som nå er under revisjon av Luftfarts-tilsynet. Dette kan medføre et vesentlig økt behov for investeringer i sikkerhetstiltak på lufthavnene.

## NOTE 25 Pantestillelser og garantiansvar

Pantelånene i Avinors Parkeringsanlegg AS er sikret med 77,7 mill kr med pant i bygninger på festede tomter. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er 144,7 mill kr.

Pantelånene i Oslo Lufthavn Eiendom AS er sikret med 477,3 mill kr med pant i bygninger på festet tomt. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er 536,1 mill kr.

Konsernets selskap har garantistillelser på 6,7 mill kr til Nord Pool Energi.

## NOTE 26 Disposisjonsrett og tilbakefallsrett

**Disposisjonsrett** Avinor disponerer vederlagsfritt grunnen på rullebanene til Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya og Bardufoss lufthavn. Grunnen eies av Staten v/Forsvaret. Drifts- og investeringsansvar reguleres i egen avtale med Forsvaret. Avinor har det fulle drifts- og investeringsansvar i Bergen og Trondheim.

Grunnen ved Lakselv, Kirkenes, Namsos, Mo i Rana og Sandane lufthavn festes av private grunneiere.

Avinor har en evigvarende vederlagsfri bruksrett til grunnen ved Svalbard lufthavn.

**Tilbakefallsrett** Stavanger, Kristiansand og Ørsta kommune har tilbakefallsrett på lufthavnarealer, dersom lufthavndrift opphører.



**PricewaterhouseCoopers AS**  
 N-0245 Oslo  
 Telefon 02316  
 Telefaks 23 16 10 00

Til generalforsamlingen i Avinor AS

## Revisjonsberetning for 2004

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS for regnskapsåret 2004, som viser et overskudd på kr 378,6 mill for morselskapet og et overskudd på kr 462,8 mill for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. 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.

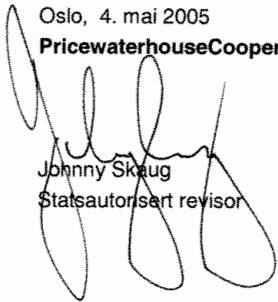
Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og norsk god revisjonsskikk. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern 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 2004 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 anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 4. mai 2005

**PricewaterhouseCoopers AS**

  
 Johnny Skjoug  
 Statsautorisert revisor

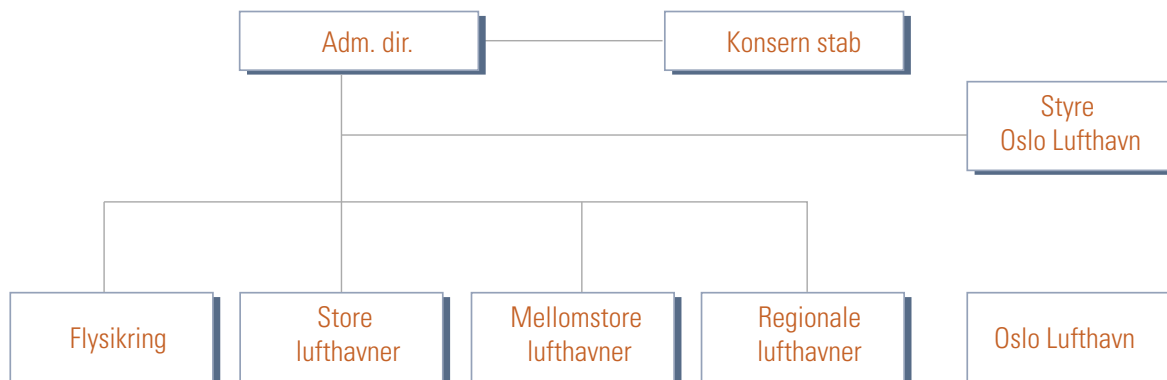
Kontorer: Arendal Bergen Drammen Fredrikstad Førde Hamar Kristiansand Mo i Rana Molde Måløy Narvik Oslo Stavanger Stryn Tromsø Trondheim Tønsberg Ålesund  
 PricewaterhouseCoopers navnet refererer til individuelle medlemsfirmaer tilknyttet den verdensomspennende PricewaterhouseCoopers organisasjonen  
 Medlemmer av Den norske Revisorforening | Foretaksregisteret: NO 987 009 713  
 www.pwc.no

## AVINORS LEDERGRUPPE



### LEDELSEN I AVINOR 2004

01	Randi R. S. Flesland	Administrerende direktør	Ansatt i Avinor siden 2000
02	Ove Narvesen	Kommunikasjonsdirektør	Ansatt i Avinor siden 2003
03	Anne Grette	Direktør Flysikring	Ansatt i Avinor siden 2002, dir. Flysikring 2004
04	Jan Wright	Sikkerhetsdirektør	Ansatt i Avinor siden 2003
05	Petter Johannessen	Finans- og økonomidirektør	Ansatt i Avinor siden 2004
06	Grete Johansen	Personal- og organisasjonsdirektør	Ansatt i Avinor siden 2005
07	Tor Børre Langedahl	Direktør Mellomstore lufthavner	Ansatt i Avinor siden 1972, dir. Mellomstore lufthavner 2004
08	Nic. Nilsen	Administrerende direktør OSL	Ansatt i Avinor/OSL siden 1992, adm. dir. OSL siden 1999
09	Margrethe Snekerbakken	Direktør Regionale lufthavner	Ansatt i OSL siden 1993, dir. Regionale lufthavner Avinor 2004
10	Anders Kirsebom	Direktør Store lufthavner	Ansatt i Avinor siden 2002, dir. Store lufthavner 2004



## Hovedstruktur

**Hovedstruktur** Avinor AS eier og driver de 46 statlige lufthavnene og lufttrafikk-tjenesten i Norge. Den operative virksomheten er fra 1. mars 2004 organisert i en flysikringsdivisjon og tre lufthavndivisjoner. Divisionene ledes av en divisjonsdirektør, som rapporterer til administrerende direktør. Hver divisjon har en divisjonsstab lokalisert til hovedkontoret i Oslo. I tillegg er det ved hovedkontoret en konsernstab som arbeider med divisjonsovergrepene oppgaver og er støttefunksjon for administrerende direktør.

**Ansvar og oppgaver** Avinors hovedfokus er rettet mot høy sikkerhet og punktlighet i flytrafikken. Avinors primære samfunnsoppgave er å drive et sikkert og effektivt nett av flyplasser og flysikringstjeneste i de ulike delene av landet.

Avinors visjon er å være «ledende innen sikkerhet og punktlighet i europeisk luftfart». Bedriftens omdømmeverdier er «sikker og punktlig», «drivkraft i norsk luftfart» og «verdiskapende tjenester». Atferdsverdier i Avinor er: åpen, ansvarlig og handlekraftig.

De strategiske målområdene er: sikkerhet, økonomi, kunde, organisasjon og samfunn og ytre miljø. Styringspyramiden viser sammenhengen mellom visjonen, de skisserte verdiene og målområdene.

I tillegg til høy sikkerhet og punktlighet, arbeides det aktivt for å øke det samlede flyrutetilbudet, herunder å etablere flere direkte ruter til utlandet fra flere lufthavner i Norge.

Et bedre kommersielt tilbud på lufthavnene, som gjøres mer attraktive for passasjerene, er også viktig bidrag.

Omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskap 1. januar 2003 var begrunnet med at denne selskapsformen ville bidra til å effektivisere bedriftens ressursbruk. Det ble imidlertid forutsatt at dette ikke endret de samfunnsmessige oppgavene og forpliktelsene selskapet har.

**Samfunnsnytte** Kartlegging av samfunnsnyttene ved luftfarten i Norge viser blant annet at luftfarten er:

- Det viktigste kollektive transportmiddel for reiser over 300 km – til sammen 70 prosent av markedet. Flesteparten av Norges innbyggere kan reise tur og retur mellom Oslo og regionhovedsted på dagen.
- Av vital betydning for norsk næringsliv, bosettingsmønster og for turisttrafikken.
- Svært viktig for distriktutviklingen. Det er 10–15 prosent høyere vekst i befolkningen i kommuner med regional lufthavn enn tilsvarende kommuner uten.
- Avgjørende for oljesektoren. I 2004 var det 430 000 helikopter-reiser.
- Essensiell for post- og avisdistribusjonen her i landet.
- Av fundamental betydning for helsetjenesten. Det blir foretatt 400 000 pasientreiser årlig med rutefly, i tillegg til transport av pasienter med helikopter og ambulansefly.





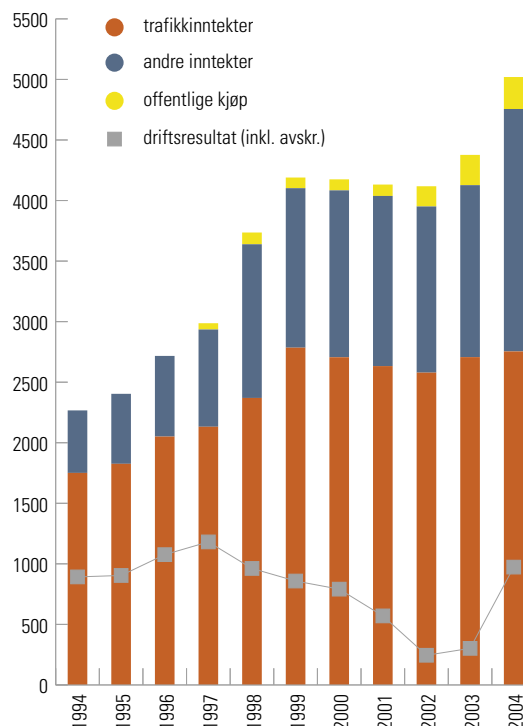
## Styringspyramide

- Avgjørende for landsomfattende kultur- og sportsaktiviteter og næringsliv.
- Viktig for totalforsvar og beredskap.

**Utviklingen** Følgende hovedtrekk kan fremheves:

- Trafikkinntektene økte til 1999. Deretter gikk de ned i perioden frem til 2002, mens det for 2003 og 2004 ble registrert et nytt oppsving.
- De kommersielle inntektene økte kraftig frem til 1999, for deretter å stagnere. Også her er det en klar bedring i 2003 og 2004.
- Konsernets driftsresultat ble betraktelig redusert fra 1997 til 2002, men viste en bedring i 2003 og en ytterligere forbedring i 2004. Dette skyldes både resultatforbedringsprogrammet «Take-Off-05», målrettet satsing på kommersielle inntekter og trafikkøkning.
- Det ventes en ytterligere resultatforbedring i 2005. Til tross for forventet vekst i trafikken er det forutsatt at trafikkinntektene blir noe mindre enn i 2004. Hovedårsaken til dette er reduserte avgifter. Økte kommersielle inntekter kombinert med videre kostnadseffektivisering, vil likevel sikre en bedring i driftsresultatet i forhold til 2004.

Økonomiske utvikling for Avinor-konsernet fra 1994





# MEST PUNKTLIG I EUROPA



**Nic Nilsen**  
Administrerende direktør OSL

→ Ansatt i Avinor/ OSL fra 1992  
som adm. direktør for Oslo Lufthavn AS fra 1999

For fjerde gang de siste fem årene ble OSL kåret til Europas mest punktlig flyplass av Association of European Airlines. Samtidig økte flytrafikken med 8,9 prosent i forhold til året før. I 2004 reiste 14 865 460 passasjerer over Oslo Lufthavn. Dette er det høyeste passasjertallet som er registrert i OSLs historie.

Det var spesielt utenlandstrafikken som viste en stor økning, med en vekst på 13,0 prosent. Rutetrafikken økte mest, men også chartertrafikken viste god fremgang etter et par år med tilbakegang. Innenlands var veksten på 5,1 prosent. For første gang er antall utenlandspassasjerer større enn antall innenlandspassasjerer.

Antall passasjerer			
	2003	2004	Endring i %
Rute innland	7 043 724	7 398 264	5,0 %
Charter innland	9 433	16 960	79,8 %
Rute utland	5 481 623	6 257 800	14,2 %
Charter utland	1 112 110	1 192 436	7,2 %
<b>Sum</b>	<b>13 411 671</b>	<b>14 865 460</b>	<b>8,9 %</b>

Ti flyselskaper opprettet i alt 24 nye utenlandsruter på OSL, 15 helårsruter og 9 sesongruter. OSL hadde ruter til 64 utenlandske flyplasser og 24 innenlandske flyplasser i 2004.

SAS-gruppen – SAS Braathens, Widerøes Flyveselskap og Blue1 – er den største kunden og befordret 62,5 prosent av passasjerene. Norwegian hadde 12,3 prosent av passasjerene.

Sammenlignet med flyplasser i våre naboland hadde OSL en større vekst enn Stockholm lufthavn, Arlanda og København lufthavn, Kastrup. Hovedårsaken ligger i den sterke utenlandsveksten på OSL.

**Utbygginger** Prosjekt Sentralhall 2005 startet opp i begynnelsen av august. Formålet med prosjektet er å modernisere og øke butikk- og spisestedtilbudet for reisende i passasjerterminalen. Prosjektet forventes slutført i løpet av høsten 2005.

Samtidig er det satt i gang oppgradering av bagasjeanlegget som skal ferdigstilles i 2006.

Det ble i tillegg videreført tiltak i samsvar med EU-forordninger og nasjonale bestemmelser om forebyggende sikkerhetstiltak ved lufthavner. Hoveddelen av arbeidene med sikkerhetstiltak på lufthavnen ble avsluttet i løpet av våren.

Lufthavnplanen som i særlig grad fokuserer på mulighetene for en

fremtidig tredje rullebane, ble oversendt Samferdselsdepartementet i april 2003.

**Fremtidig utvikling og utfordringer** Omstruktureringen i luftfartsbransjen fortsetter, og til tross for sterk trafikkvekst i alle markeder, er lønnsomheten hos våre største flyselskaper fortsatt svak. Vi forventer fortsatt sterk konkurranse og lave billettpriser.

Flyselskapenes søken etter lavere kostnader er en utfordring for driften av flyplasser. Avgiftene er under press, og bedre utnyttelse av flyene ved kortere bakkeopphold setter nye krav til infrastruktur og drift. Bruk av fly som benyttes både innenlands og utenlands samme dag, setter nye krav til fleksibiliteten på oppstillingsplassene.

Bedre utnyttelse av flyene ser foreløpig ut til å bety flere ruter, hovedsakelig på utlandet. Forutsatt at selskapene bedrer sin lønnsomhet, forventes det flere nye direkteruter og fortsatt sterk vekst i etterspørselen.

Se for øvrig årsrapport for OSL på [www.osl.no](http://www.osl.no)

#### FAKTA

##### Oslo Lufthavn AS

- Fast ansatte per 31.12: 416
- Antall passasjerer: 14 865 460  
Endring i forhold til 2003: 8,9 %
- Antall flybevegelser: 197 054  
Endring i forhold til 2003: 6,5 %

I 2004 reiste 14 865 460 passasjerer over Oslo Lufthavn. Dette er det høyeste passasjertallet som er registrert gjennom ett år i OSLs historie.



# MOTOR FOR UTVIKLING



**Anders Kirsebom**  
Direktør Store lufthavner

Ansatt i Avinor fra 2002  
som direktør for Divisjon Store lufthavner fra 2004

Et godt samarbeid med lufthavnenes viktigste interessenter er et mål for divisjonens ansatte. Lufthavnene skal bidra i den regionale utviklingen – «fra passiv infrastruktur-eier til aktiv samfunnsaktør», er et mål.

Trafikken på lufthavnene vokste med 5,5 prosent målt i passasjerer og 2,1 prosent i flybevegelser i 2004. Veksten var størst for utenlandspassasjerer med 11,9 prosent. Trondheim lufthavn, Værnes alene hadde en vekst på over 17 prosent på utland, primært drevet av nye ruter.

Veksten i innlandstrafikken var 4,2 prosent.

Divisjon Store lufthavner har gjennomført Take-Off-05- programmet i henhold til plan, både på gevinstmål og tid. Resultater for divisjonens medarbeiderundersøkelse ( arbeidsmiljø) har imidlertid påvist klare forbedringsområder, som ledelsen fokuserer på i samarbeid med de ansatte.

Divisjonen har hatt en god kostnadsstyring, og samlet har det økonomiske resultatet vist en klar forbedring. Klar fokus på kommersielle aktiviteter har økt disse inntektene med nærmere 12 prosent i forhold til året før.

**Store prosjekter** Flere store, viktige prosjekter for å sikre lønnsom inntjening i de kommende årene er vedtatt. Ombygging av Stavanger lufthavn, Sola er det største prosjektet og omfatter en gjennomgripende oppdatering og utvidelse av både terminal og infrastruktur. Tilsvarende ble utbygging og forbedring av terminalene på Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes besluttet. Ved Bodø lufthavn ble det påbegynt en ombygging av kontorlokaler til bruk for utleie til Luftfartstilsynets relokalisering til Bodø.

I forbindelse med baneroveringen på Stavanger lufthavn, Sola ble det oppdaget rester av sprengstoff fra krigens tid under tverrbanen. I samarbeid med Forsvaret ble det raskt avklart at dette var uten fare for trafikkavviklingen. Opprydningen pågår og forventes avsluttet i juni 2005.

En integrert del av terminalprosjektene er utvidelse av salgsarealer for tax-free-butikker i samarbeid med Travel Retail Norway, TRN. Selskapet vant utlysning av ny operatørkontrakt fra 1. januar 2005.

Styret i Avinor har vedtatt prosjektering av flyplasshotell både ved Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes. Datterselskapene, Flesland Eiendom AS og Værnes Eiendom AS, har til formål å bygge og eie hotellene, mens driftskontrakt konkurranseutsettes. Choice Hotels vant utbudskonkurransen for prosjektet i Bergen.

Trondheim lufthavn, Værnes feiret 90 års jubileum og Tromsø lufthavn 40 års jubileum i 2004.

**Utfordringer i 2005** For å sikre fortsatt vekst ved våre lufthavner er en langsiktig arealplanlegging i gang. Videre utarbeides lufthavnplaner, masterplaner, for utvikling av flyside, landside og terminal/driftsbygg. Disse planene brukes aktivt i samarbeidet og dialogen med

lufthavnens viktigste interessenter, spesielt i nærmiljøet.

For å redusere forsinkelser som følge av snøvær, investeres det i 2005 i bredere materiell for raskere snøbrøyting. Målet om å ligge på topp i punktlighet i Europa ligger fast.

Fortsatt høy trafikkvekst ved lufthavnene avhenger av økt reiseaktivitet til Norge. Derfor har vi tatt initiativ til å bygge allianser med reiselivet, herunder felles investeringer i trafikk-økende tiltak. Et annet prosjekt er igangsatt for å vurdere og markedsrette Avinors prisstruktur. Målet er å være en pådriver for ytterligere trafikkvekst på våre lufthavner. Prosjektet involverer våre kunder og øvrige markedsdeltakere, samt Samferdselsdepartementet.

Nye, ombyggede tax-free-butikker åpner i løpet av året. Trondheim lufthavn, Værnes er først ute med åpning i mai. Stavanger lufthavn, Sola følger rett etter. Ved Bergen lufthavn, Flesland vil det bli åpnet nye tax-free-områder mot slutten av året.

#### Divisjon Store lufthavner består av (etter antall passasjerer)

Bergen, Flesland	3 746 133
Trondheim, Værnes	2 792 352
Stavanger, Sola	2 684 794
Tromsø	1 446 655
Bodø	1 307 705
<b>Store lufthavner</b>	<b>11 977 639</b>

#### FAKTA

##### Divisjon Store lufthavner

- Fast ansatte per 31.12: 370
- Antall passasjerer: 11 977 639  
Endring i forhold til 2003: 5,5 %
- Antall flybevegelser: 216 287  
Endring i forhold til 2003: 2,1 %

Trafikken på store lufthavner vokste med 5,5 prosent målt i passasjerer og 2,1 prosent i flybevegelser. Veksten var størst for rute utenland med 17,1 prosent. Trondheim lufthavn, Værnes alene hadde en vekst på over 46 prosent, primært drevet av nye ruter.

Veksten i innlandstrafikken var 4,8 prosent.



# SAMFUNNS- NYTTE BERØRER MANGE



**Tor Børre Langedahl**  
Direktør Mellomstore lufthavner

Ansatt i Avinor fra 1972  
som direktør for Divisjon Mellomstore lufthavner fra 2004

Samfunnsnyttene av virksomheten ved de elleve mellomstore lufthavnene er stor og berører mange områder. Hver enkelt lufthavn i Divisjon Mellomstore lufthavner skal være en bidragsyter innen samfunns- og næringsutviklingen lokalt. Trafikkutviklingen totalt har vært positiv i 2004. Tallet på passasjerer til og fra de mellomstore lufthavnene økte med 10,7 prosent i forhold til året før.

Et spennende prosjekt er i gang ved Kirkenes lufthavn, Høybukta. «Kirkenes – a gateway to Russia», er en del av «Barentsprosjektet» i regi av Avinor, lokale myndigheter og næringsliv i regionen. Rundt 10 prosent av dagens passasjerer ved Kirkenes lufthavn er russere. Målet er en økning, og at Kirkenes lufthavn også skal bli «en port til vesten». Kola-halvøya har en befolkning på rundt 1 million mennesker, og innenfor en radius på 250 kilometer er det rundt 500 000 mennesker.

I 2004 var det en positiv trafikkutvikling ved de elleve mellomstore flyplassene.

Året 2004 var Ryanairs første hele år med flyginger på Haugesund lufthavn, Karmøy. Norwegian etablerte rute fra Ålesund lufthavn, Vigra til Oslo.

Kristiansand lufthavn, Kjevik hadde en god vekst i chartertrafikken. KLM startet rute til Amsterdam i mars. Maersk Air la dessverre ned sin rute til Billund i august.

Snøhvitutbyggingen ga stor vekst i trafikken ved Alta lufthavn, hvor Norwegian etablerte rute til Oslo. Ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes startet Norwegian opp ny rute til Oslo, og chartertrafikken til utlandet økte betydelig.

I en intern kåring ble Ålesund lufthavn, Vigra kåret til årets lufthavn i Divisjon Mellomstore lufthavner.

**Utfordringer i 2005** Det forventes moderat vekst i trafikken ved de mellomstore lufthavnene i 2005. Prognosen tilsier en total vekst i passasjertallet på ca 1,5 prosent. Trolig vil passasjerveksten på utland bli større enn på innland, som i 2004.

På Kristiansand lufthavn, Kjevik øker SAS Braathens antall avganger med én per dag i sommerprogrammet 2005. Norwegian la ned sin aktivitet med til sammen 12 avganger per uke på Ålesund lufthavn, Vigra fra november 2004. Fra samme tidspunkt reduserte SAS Braathens sin aktivitet med fem avganger per uke. I sommerprogrammet 2005 øker selskapet antall avganger med tre per uke. Ved Haugesund lufthavn, Karmøy økte Ryanair sin kapasitet til 180 passasjerer per

fly i desember 2004. Ormen Lange-utbygging vil gi vekst i 2005 og årene fremover ved Molde lufthavn, Årø. Snøhvitutbyggingen gir vekst i trafikken i perioden 2004–2006 ved Alta lufthavn.

### Divisjon Mellomstore lufthavner består av (etter antall passasjerer)

Kristiansand, Kjevik	769 270
Ålesund, Vigra	706 088
Harstad/Narvik, Evenes	445 853
Haugesund, Karmøy	413 606
Molde, Årø	321 433
Alta	308 787
Kristiansand, Kvernberget	216 191
Kirkenes, Høybukta	214 766
Bardufoss	156 208
Svalbard/Longyear	93 100
Lakselv/Banak	58 598
<b>Mellomstore lufthavner</b>	<b>3 703 900</b>

### FAKTA

#### Divisjon Mellomstore lufthavner

- Fast ansatte per 31.12: 320
- Antall passasjerer: 3 703 900  
Endring i forhold til 2003: 10,5 %
- Antall flybevegelser: 79 065  
Endring i forhold til 2003: 7,0 %

Flere av de mellomstore lufthavnene hadde til dels betydelig vekst i antall passasjerer. Alta lufthavn registrerte en økning i passasjertallet på 18 prosent. Ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes var økningen 13,4 prosent.



# GOD TRAFIKKUTVIKLING OG STOR AKTIVITET



**Margrethe Snekkerbakken**  
Direktør Regionale lufthavner

Ansatt i OSL fra 1993  
I Avinor som direktør for Divisjon Regionale lufthavner fra 2004



De 29 regionale lufthavnene hadde en god utvikling av passasjer- og trafikk tall med en passasjerøkning på 2,5 prosent i 2004. Aktiviteten er stor ved de fleste flyplassene, og i 2004 ble 178 millioner kroner brukt på tiltak for innføring av full sikkerhetskontroll.

Den største regionale lufthavnen, Hammerfest, har økt antall passasjerer med 32 prosent i forhold til 2003. Den store økningen skyldes utbyggingen av Snøhvitfeltet. Like stor har veksten vært ved Mo i Rana lufthavn, Røssvoll.

Divisjon Regionale lufthavner består av 28 lufthavner og Værøy heliport. Det regionale lufthavnet – også kalt kortbanenet – trafikkeres i hovedsak av mindre fly, som Dash-8.

Lufthavnsjefen har ledelsen av lufthavnen med rundt 10–20 ansatte pr. lufthavn, både bakke og lufttrafikk tjenesten.

AFIS-tjenesten ved de regionale lufthavnene er organisasjonsmessig underlagt lufthavnsjefen og dermed Divisjon Regionale lufthavner. AFIS er forkortelse for Aeronautical Flight Information Services.

AFIS-fullmektiger gir informasjon om forholdene ved og omkring flyplassen til fly som skal lande, utfører værobservasjoner og bistår alarm- og redningstjenesten.

Kontrollerte tårn, som finnes i størstedelen av Avinor, betjenes av flygeledere. Av de 29 lufthavnene i divisjonen er det kun Røros og selskapet LILAS ved Lista flystasjon, som har flygeledere. I tillegg har de mellomstore lufthavnene Molde og Svalbard AFIS-tjeneste.

Hundre prosent sikkerhetskontroll ble innført på de regionale lufthavnene fra september 2004. Av totale investeringer i 2004 på 271 millioner kroner, ble 178 millioner kroner brukt på tiltak for innføring av full sikkerhetskontroll.

**Utfordringer i 2005.** For 2005 forventes noe lavere vekst i passasjertallet ved de regionale lufthavnene enn i 2004. Prognosen tilsier en økning på 1,2 prosent.

På flere av lufthavnene ventes det imidlertid økt aktivitet. På Florø lufthavn vil veksten i helikoptertrafikken til Nordsjøen fortsette. Ved Hammerfest lufthavn vil trafikken fortsette å øke som følge av utbyggingen av Snøhvitfeltet.

Gjennomføring av en ny Kunde- og Serviceundersøkelse i 2005 vil gi divisjonen og hele konsernet verdifull kunnskap om kundenes behov og kundenes oppfatning av Avinors tjenester. Undersøkelsen danner grunnlag for å definere klare mål og forbedringspunkter i organisasjonen.

### Divisjon Regionale lufthavner består av (etter antall passasjerer)

Hammerfest	136 744
Florø	108 004
Stokmarknes, Skagen	96 870
Mo i Rana, Røssvoll	90 626
Vadsø	89 237
Sogndal, Haukåsen	83 480
Leknes	82 657
Brønnøysund, Brønnøy	79 330
Sandnessjøen, Stokka	77 723
Mosjøen, Kjærstad	65 452
Førde, Bringeland	64 145
Svolvær, Helle	62 460
Andøya, Andenes	44 051
Ørsta-Volda, Hovden	43 553
Sandane, Anda	36 772
Namsos	32 027
Rørvik, Ryum	28 803
Båtsfjord	22 723
Mehamn	21 429
Vardø, Svartnes	21 161
Honningsvåg, Valan	18 852
Sørkjosen	16 001
Fagernes, Leirin	14 550
Narvik, Framnes	14 320
Berlevåg	12 263
Hasvik	10 892
Røros	10 349
Røst	8 985
Værøy	7 945
<b>Regionale lufthavner</b>	<b>1 401 404</b>

### FAKTA

#### Divisjon Regionale lufthavner

- Fast ansatte per 31. 12: 329
- Antall passasjerer: 1 401 404  
Endring i forhold til 2003: 2,5 %
- Antall flybevegelser: 96 696  
Endring i forhold til 2003: 1,6 %

Den største regionale lufthavnen, Hammerfest, har økt med 32 prosent fra 2003. Mye av økningen skyldes trafikken til Snøhvitfeltet. Mo i Rana hadde også betydelig økning, med 32 prosent.

# VIKTIGE MILEPÆLER NÅDD



**Anne Grette**  
Direktør Flysikring

→ Ansatt i Avinor fra 2002  
som direktør for Flysikring sdivisjonen fra 2004

Flysikringsdivisjonen har nådd flere viktige milepæler i løpet av 2004. Blant annet er det nye flykontrollsystemet NATCON, Norwegian Air Traffic Control System, satt i drift i Stavanger Kontrollsentralens ansvarsområde. Bodø Kontrollsentral har overtatt tidligere Trondheim Kontrollsentralens ansvarsområde. Videre er Kontrollsentral Sør besluttet lagt til Stavanger.

**Underveistjenesten** Kontrollsentralene ble redusert fra fire til tre da Trondheim Kontrollsentral ble nedlagt og samlokalisert med Bodø Kontrollsentral fra 12. september. Beslutningen om å samlokalisere Oslo Kontrollsentral med Stavanger Kontrollsentral ble tatt 6. oktober. Slike milepæler har preget fagområdet i 2004 blant annet i form av driftsforstyrrelser og medieoppslag.

Divisjonen har ansvar for flere omfattende prosjekter, for eksempel implementering av flykontrollsystemet NATCON. Implementeringen er ferdig i Stavanger Kontrollsentralens ansvarsområde, og Bodø Kontrollsentral vil få implementert NATCON i løpet av 2006/2007.

Single European Sky, et prosjekt i regi av EU-kommisjonen med mål om en mer integrert flykontroll i Europa, påvirker oss. Blant annet vil det medføre en betydelig reorganisering av luftrummet, som også vil få innvirkning på kontrollen av det norske luftrummet.

På slutten av året ble det vedtatt å igangsette prosjektet "Offshore Radar" som innebærer å etablere kontrollert luftrum med radardekning i Nordsjøen. Sikkerheten for helikopterflyginger til og fra installasjonene offshore vil med dette bli bedret.

**Tårn- og innflygingskontroll** Innenfor tårn- og innflygingskontrollenhetene har 2004 vært preget av store organisatoriske og driftsmessige endringer. Gjennomføringen har blitt forsinket, i første rekke fordi sikkerhetsanalysene i tilknytning til disse endringene har krevd større ressursbruk enn beregnet. En utfordring er å håndtere driften av enhetene gjennom en lang endringsfase. Spesielt lufttrafikkjenestefullmektigene, som i stor grad vil bli overtallige etter at endringene er gjennomført, orienterer seg mot nye jobbmuligheter innenfor eller utenfor selskapet.

Anskaffelse av ny teknologi knyttet til værobservasjonstjeneste ble satt i gang i 2004 og slutføres i 2005. Arbeidet med innflytting i nytt tårn- og sikringsbygg på Værnes ble påbegynt i 2004 og slutføres i 2005. På Ørland kunne man starte prøvedrift i nyinnredet tårn og innflygingskontroll i desember 2004 med operativ godkjenning i februar

2005. Anskaffelse av nytt kommunikasjonssystem ble påbegynt i 2004, og utstyret er nå i operativ prøvedrift i Røros kontrolltårn.

Arbeidet med å etablere Gardermoen kontrolltårn og Oslo innflygingskontroll som en ny organisatorisk enhet i flysikringsdivisjonen, ble påbegynt i 2004 og vil bli sluttført i første halvår 2005. Det er lagt stor vekt på lederoppfølging og lederutvikling innenfor resultatområdet for å støtte opp under divisjonens mål om å utvikle og forbedre sikkerhetskulturen og forankre sikkerhetsstyringssystemet i organisasjonen.

**Flynavigasjon (FNT)** Flynavigasjonstjenesten har rundt 200 ansatte og er en intern leverandør til Lufttrafikkjenesten som største bruker, og direkte til lufthavnsjefene. Området er tredelt: Drift, Driftsstøtte og Anskaffelser; og leverer tjenester til i all hovedsak interne kunder i henhold til Service Level Agreements, SLA. FNT har også noen privat eide flyplasser som kunder.

### FAKTA

#### Flysikringsdivisjonen

- Fast ansatte pr 31.12.: 940
- Antall kontrollsentraler: 3
- Antall tårn: 20 tårn, 17 Avinor + Torp, Rygge og Ørland
- Andre enheter: Kunngjøring og AIS/Notam
- 10 regionale driftsområder for FNT Drift og vedlikehold
- 2 øvrige enheter under FNT, Anskaffelse og Driftsstøtte
  - Driftsstøtte har til sammen 6 enheter

# FLYBEVEGELSER

Flyplass Airport	Rute Scheduled Operations		Charter Non-Scheduled Operations		Frakt Freight Operations		Rute, charter og frakt Total Scheduled/ Non-Scheduled
	Innland Domestic	Utland Internat.	Innland Domestic	Utland Internat.	Innland Domestic	Utland Internat.	
<b>&gt; Oslo Gardermoen</b>	<b>93 050</b>	<b>81 087</b>	<b>929</b>	<b>9 132</b>	<b>2 685</b>	<b>2 684</b>	<b>189 567</b>
Stavanger, Sola	26 238	13 890	588	1 624	1 282	860	44 482
Bergen, Flesland	48 951	9 805	598	1 802	2 206	58	63 420
Trondheim, Værnes	36 996	3 774	967	1 023	337	6	43 103
Bodø	36 102	17	177	133	616	-	37 045
Tromsø	27 046	252	125	359	455	-	28 237
<b>&gt; Store lufthavner Regional Airports</b>	<b>175 333</b>	<b>27 738</b>	<b>2 455</b>	<b>4 941</b>	<b>4 896</b>	<b>924</b>	<b>216 287</b>
Kristiansand, Kjevik	10 696	3 843	146	388	543	26	15 642
Haugesund, Karmøy	7 818	733	126	289	317	45	9 328
Ålesund, Vigra	8 801	149	211	316	506	5	9 988
Molde, Årø	5 975	8	51	79	32	-	6 145
Kristiansund, Kvernberget	6 507	4	411	198	34	6	7 160
Harstad/Narvik, Evenes	7 130	3	57	141	1 628	6	8 965
Bardufoss	1 920	1	41	6	-	-	1 968
Alta	6 567	19	111	26	91	-	6 814
Lakselv, Banak	2 686	1	15	35	-	-	2 737
Kirkenes, Høybukta	6 447	4	24	13	2	-	6 490
Svalbard, Longyear	962	-	2 825	39	1	1	3 828
<b>&gt; Mellomstore Medium sized Airport</b>	<b>65 509</b>	<b>4 765</b>	<b>4 018</b>	<b>1 530</b>	<b>3 154</b>	<b>89</b>	<b>79 065</b>
Fagernes, Leirin	1 143	10	10	121	3	-	1 287
Sogndal, Haukåsen	5 048	-	15	1	3	-	5 067
Florø	5 475	1	39	12	14	3	5 544
Førde, Bringeland	3 479	-	11	-	-	-	3 490
Sandane, Anda	2 338	-	-	-	-	-	2 338
Ørsta-Volda, Hovden	2 265	-	-	-	-	-	2 265
Røros	602	-	24	17	1	-	644
Namsos	2 764	-	6	-	2	-	2 772
Rørvik, Ryum	2 251	-	5	-	-	-	2 256
Brønnøysund, Brønnøy	5 309	1	496	7	5	1	5 819
Sandnessjøen, Stokka	5 723	-	7	2	4	-	5 736
Mo i Rana, Røssvoll	5 740	-	21	2	277	-	6 040
Mosjøen, Kjærstad	4 886	-	3	-	10	-	4 899
Røst	1 180	-	6	-	3	-	1 189
Værøy (Heliport)	1 043	-	-	-	-	-	1 043
Leknes	4 188	-	11	-	2	-	4 201
Svolvær, Helle	3 863	-	21	1	2	-	3 887
Stokmarknes, Skagen	5 271	-	24	-	-	-	5 295
Narvik, Framnes	2 449	-	31	2	3	-	2 485
Andøya, Andenes	2 975	-	18	3	2	-	2 998
Sørkjosen	1 715	-	6	-	1	-	1 722
Hasvik	1 074	-	-	-	4	-	1 078
Hammerfest	7 846	-	9	-	9	-	7 864
Honningsvåg, Valan	2 530	-	4	-	-	-	2 534
Mehamn	2 284	-	-	-	-	-	2 284
Berlevåg	1 674	-	10	-	-	-	1 684
Båtsfjord	2 243	-	1	-	-	-	2 244
Vadsø	5 889	-	-	-	-	-	5 889
Vardø, Svartnes	2 134	-	8	-	-	-	2 142
<b>&gt; Regionale lufthavner Local Airports</b>	<b>95 381</b>	<b>12</b>	<b>786</b>	<b>168</b>	<b>345</b>	<b>4</b>	<b>96 696</b>
Sandefjord, Torp	9 826	9 213	361	969	1 035	57	21 461
Skien, Geiteryggen	55	780	47	81	3	21	987
Farsund, Lista	-	-	12	226	4	-	242
Notodden	375	-	91	14	5	-	485
Dagali	-	-	-	-	-	-	0
Stord, Sørstokken	1 482	19	176	47	5	-	1 729
Rygge	-	-	2	3	2	-	7
Ørland	549	12	39	33	2	-	635
<b>&gt; Ikke Avinoreide lufthavner Non-Avinor Airports</b>	<b>12 287</b>	<b>10 024</b>	<b>728</b>	<b>1 373</b>	<b>1 056</b>	<b>78</b>	<b>25 546</b>
<b>&gt; Total/Total</b>	<b>441 560</b>	<b>123 626</b>	<b>8 916</b>	<b>17 146</b>	<b>12 136</b>	<b>3 779</b>	<b>607 163</b>

Endring fra 2003 Change from 2003	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 2003 Change from 2003
<b>6,9%</b>	<b>291</b>	<b>2 518</b>	<b>174</b>	<b>2 138</b>		<b>2 366</b>	<b>197 054</b>	<b>6,5%</b>
3,3%	51	755	498	8 254	11 844	4 096	69 980	2,0%
2,9%	535	832	2 266	2 772	13 684	3 579	87 088	-1,0%
1,1%	82	1 708	1 184	1 829	32	1 639	49 577	2,1%
1,8%	112	2 826	669	2 107	2	1 029	43 790	1,0%
0,7%	168	4 561	450	3 076	-	703	37 195	2,5%
<b>2,1%</b>	<b>948</b>	<b>10 682</b>	<b>5 067</b>	<b>18 038</b>	<b>25 562</b>	<b>11 046</b>	<b>287 630</b>	<b>1,0%</b>
14,7%	11	699	517	1 788	6	137	18 800	7,6%
2,2%	11	225	190	1 301	10	604	11 669	1,3%
6,9%	13	1 381	168	681	8	261	12 500	4,7%
-0,1%	3	513	196	1 177	-	186	8 220	-0,4%
10,7%	18	482	39	403	4 397	315	12 814	0,9%
10,0%	101	644	306	314	-	736	11 066	7,1%
0,2%	75	64	5 434	1 045	-	192	8 778	-19,0%
13,0%	19	1 725	191	165	3	633	9 550	7,1%
21,2%	1	294	18	367	-	93	3 510	10,9%
-4,8%	1	1 554	28	209	-	138	8 420	-5,8%
-3,4%	156	84	322	24	-	1 854	6 268	5,2%
<b>7,0%</b>	<b>409</b>	<b>7 665</b>	<b>7 409</b>	<b>7 474</b>	<b>4 424</b>	<b>5 149</b>	<b>111 595</b>	<b>1,4%</b>
-0,7%	1	12	1 419	1 188	-	174	4 081	-13,1%
-3,2%	1	42	6	226	-	225	5 567	-3,8%
4,9%	5	39	71	370	1 677	127	7 833	4,2%
-0,3%	4	164	197	901	1	1 949	6 706	-7,0%
17,4%	10	60	11	658	-	97	3 174	20,9%
12,3%	-	270	55	426	-	75	3 091	-0,7%
-3,6%	8	39	1 620	767	-	112	3 190	15,2%
4,5%	-	104	10	121	-	78	3 085	1,0%
-2,3%	1	29	12	172	-	32	2 502	-1,9%
-2,2%	21	1 210	110	241	988	307	8 696	-7,2%
-0,7%	4	749	380	53	-	97	7 019	2,4%
-0,7%	1	677	28	303	-	1 001	8 050	-1,1%
-4,4%	-	456	10	75	-	218	5 658	-0,8%
3,7%	-	90	-	29	-	9	1 317	0,5%
2,7%	-	3	-	10	-	3	1 059	2,0%
0,7%	2	801	31	301	2	41	5 379	0,7%
3,8%	1	32	40	205	-	153	4 318	1,6%
24,5%	4	730	74	68	-	45	6 216	20,7%
-10,8%	4	498	142	207	-	265	3 601	-6,9%
0,2%	24	30	166	22	-	34	3 274	2,0%
1,5%	2	146	178	64	-	91	2 203	0,8%
1,4%	4	92	6	31	-	11	1 222	-4,5%
5,4%	23	1 682	129	261	46	271	10 276	5,1%
-5,8%	-	96	6	112	-	49	2 797	-7,0%
-1,0%	1	277	-	20	-	10	2 592	-3,2%
-2,0%	6	158	-	2	-	14	1 864	-2,7%
-0,5%	-	276	-	4	-	14	2 538	-3,7%
-1,7%	-	468	10	126	-	50	6 543	-1,5%
6,1%	5	221	2	32	-	6	2 408	4,2%
<b>1,6%</b>	<b>132</b>	<b>9 451</b>	<b>4 713</b>	<b>6 995</b>	<b>2 714</b>	<b>5 558</b>	<b>126 259</b>	<b>0,2%</b>
-3,3%	602	97	5 660	4 468	2	2 430	34 720	-1,1%
38,0%	219	67	654	1 820	-	222	3 969	-13,0%
57,1%	1	8	9	143	14	45	462	44,4%
-0,2%	3	10	188	1 933	-	139	2 758	-2,6%
-100,0%	-	-	17	55	-	2	74	-89,8%
-1,4%	4	26	425	884	1	179	3 248	-5,1%
-	13	54	6 128	1 706	-	208	8 116	17,2%
74,9%	41	412	268	780	-	225	2 361	16,7%
<b>-1,1%</b>	<b>883</b>	<b>674</b>	<b>13 349</b>	<b>11 789</b>	<b>17</b>	<b>3 450</b>	<b>55 708</b>	<b>-0,3%</b>
<b>4,0%</b>	<b>2 663</b>	<b>30 990</b>	<b>30 712</b>	<b>46 443</b>	<b>32 717</b>	<b>27 569</b>	<b>778 257</b>	<b>2,2%</b>

# 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 2003 Change from 2003	Utland International	Endring fra 2003 Change from 2003			
<b>&gt; Oslo Gardermoen</b>	<b>5 652 247</b>	<b>8,5%</b>	<b>5 377 293</b>	<b>16,8%</b>	<b>14 754</b>	<b>2 611 770</b>	<b>13 656 064</b>
Stavanger, Sola	1 717 530	3,2%	685 619	10,2%	2 274	110 830	2 516 253
Bergen, Flesland	2 449 617	1,1%	681 549	17,8%	184 826	213 808	3 529 800
Trondheim, Værnes	2 110 950	5,8%	195 694	46,0%	966	353 626	2 661 236
Bodø	855 518	8,7%	-	-	117 882	321 538	1 294 938
Tromsø	1 125 903	11,4%	2 990	23,8%	54 599	244 332	1 427 824
<b>&gt; Store lufthavner Regional Airports</b>	<b>8 259 518</b>	<b>4,8%</b>	<b>1 565 852</b>	<b>17,1%</b>	<b>360 547</b>	<b>1 244 134</b>	<b>11 430 051</b>
Kristiansand, Kjevik	571 201	3,8%	154 931	43,0%	2 285	5 122	733 539
Haugesund, Karmøy	332 826	0,3%	72 885	76,4%	123	964	406 798
Ålesund, Vigra	617 604	10,4%	7 282	244,6%	44 193	3 952	673 031
Molde, Årø	312 950	7,4%	1 386	-	1 223	1 700	317 259
Kristiansund, Kvernberget	209 626	7,8%	1 699	-	1 704	888	213 917
Harstad/Narvik, Evenes	421 855	12,6%	-	-	7 633	1 332	430 820
Bardufoss	155 449	3,2%	-	-	131	-	155 580
Alta	282 364	16,3%	-	-	4 959	14 880	302 203
Lakselv, Banak	42 936	7,7%	-	-	11 690	208	54 834
Kirkenes, Høybuktmoen	173 102	8,4%	-	-	139	41 124	214 365
Svalbard, Longyear	91 472	9,0%	-	-	-	254	91 726
<b>&gt; Mellomstore Medium sized Airport</b>	<b>3 211 385</b>	<b>7,8%</b>	<b>238 183</b>	<b>56,9%</b>	<b>74 080</b>	<b>70 424</b>	<b>3 594 072</b>
Fagernes, Leirin	6 239	4,3%	2 793	-	-	-	9 032
Sogndal, Haukåsen	33 855	9,6%	-	-	19 323	30 302	83 480
Florø	108 004	11,5%	-	-	-	-	108 004
Førde, Bringeland	62 785	7,2%	-	-	1 192	168	64 145
Sandane, Anda	29 094	10,4%	-	-	7 306	372	36 772
Ørsta-Volda, Hovden	40 223	7,8%	-	-	3 182	148	43 553
Røros	9 213	7,8%	-	-	23	-	9 236
Namsos	19 679	5,6%	-	-	12 348	-	32 027
Rørvik, Ryum	18 626	5,3%	-	-	10 177	-	28 803
Brønnøysund, Brønnøy	57 727	6,3%	-	-	17 979	3 624	79 330
Sandnessjøen, Stokka	48 168	-2,0%	-	-	29 531	24	77 723
Mo i Rana, Røssvoll	70 684	-3,8%	-	-	19 942	-	90 626
Mosjøen, Kjærstad	47 020	-6,1%	-	-	18 432	-	65 452
Røst	8 348	3,7%	-	-	605	-	8 953
Værøy	7 945	7,8%	-	-	-	-	7 945
Leknes	76 964	5,0%	-	-	5 467	226	82 657
Svolvær, Helle	62 460	4,5%	-	-	-	-	62 460
Stokmarknes, Skagen	87 719	9,4%	-	-	9 033	118	96 870
Narvik, Framnes	14 320	-32,0%	-	-	-	-	14 320
Andøya, Andenes	34 583	-6,8%	-	-	9 388	58	44 029
Sørkjosen	10 271	1,7%	-	-	5 684	46	16 001
Hasvik	4 894	5,8%	-	-	5 998	-	10 892
Hammerfest	103 216	19,4%	-	-	24 604	8 924	136 744
Honningsvåg, Valan	11 976	-5,3%	-	-	6 772	104	18 852
Mehamn	11 427	-4,9%	-	-	8 566	1 436	21 429
Berlevåg	4 748	-10,0%	-	-	7 511	4	12 263
Båtsfjord	10 110	-7,8%	-	-	12 523	90	22 723
Vadsø	58 692	-1,3%	-	-	19 769	10 776	89 237
Vardø, Svartnes	11 286	-0,5%	-	-	9 875	-	21 161
<b>&gt; Regionale lufthavner Local Airports</b>	<b>1 070 276</b>	<b>4,2%</b>	<b>2 793</b>		<b>265 230</b>	<b>56 420</b>	<b>1 394 719</b>
Sandefjord, Torp	326 014	2,2%	679 363	-1,0%	3 552	6 316	1 015 245
Skien, Geiteryggen	114	-97,1%	-	-	-	-	114
Farsund, Lista	-	-	-	-	-	-	-
Notodden	1 842	10,6%	-	-	-	-	1 842
Dagali	-	-100,0%	-	-	-	-	-
Stord, Sørstokken	31 681	8,3%	-	-	-	-	31 681
<b>&gt; Ikke Avinoreide lufthavner Non-Avinor Airports</b>	<b>359 651</b>	<b>1,4%</b>	<b>679 363</b>	<b>-1,0%</b>	<b>3 552</b>	<b>6 316</b>	<b>1 048 882</b>
<b>&gt; Total/ Total</b>	<b>18 553 077</b>	<b>6,3%</b>	<b>7 863 484</b>	<b>16,0%</b>	<b>718 163</b>	<b>3 989 064</b>	<b>31 123 788</b>

Charterflyging - Non-scheduled Traffic		Transit/ Transfer talt 2 ganger Transfer counted twice	Sum Charter Total Non-scheduled	Totalt Kommet/ Reist Total Arrived/ Departed	Endring fra 2003 Change from 2003	Totalt Inkl. Total incl. Transit/ Transfer	Endring fra 2003 Change from 2003
Kommet/reist Arrived / Departed							
Innland Domestic	Utland International						
<b>15 799</b>	<b>1 174 329</b>	<b>19 268</b>	<b>1 209 396</b>	<b>12 219 668</b>	<b>11,8%</b>	<b>14 865 460</b>	<b>8,9%</b>
3 027	156 148	9 366	168 541	2 562 324	5,3%	2 684 794	4,8%
4 346	208 885	3 102	216 333	3 344 397	4,3%	3 746 133	4,4%
4 121	125 804	1 191	131 116	2 436 569	7,7%	2 792 352	6,8%
1 319	11 227	221	12 767	868 064	8,0%	1 307 705	5,2%
281	18 518	32	18 831	1 147 692	11,3%	1 446 655	7,2%
<b>13 094</b>	<b>520 582</b>	<b>13 912</b>	<b>547 588</b>	<b>10 359 046</b>	<b>6,4%</b>	<b>11 977 639</b>	<b>5,5%</b>
854	32 031	2 846	35 731	759 017	10,7%	769 270	10,7%
542	6 264	2	6 808	412 517	9,8%	413 606	9,8%
3 170	29 581	306	33 057	657 637	12,4%	706 088	11,0%
402	3 721	51	4 174	318 459	8,0%	321 433	7,7%
-	2 274	-	2 274	213 599	8,7%	216 191	7,9%
422	14 467	144	15 033	436 744	13,6%	445 853	13,4%
628	-	-	628	156 077	3,6%	156 208	3,3%
6 309	275	-	6 584	288 948	18,8%	308 787	18,0%
1 325	2 439	-	3 764	46 700	4,9%	58 598	23,3%
315	86	-	401	173 503	8,1%	214 766	4,9%
1 309	35	30	1 374	92 816	7,6%	93 100	7,8%
<b>15 276</b>	<b>91 173</b>	<b>3 379</b>	<b>109 828</b>	<b>3 556 017</b>	<b>10,9%</b>	<b>3 703 900</b>	<b>10,5%</b>
-	5 518	-	5 518	14 550	38,7%	14 550	38,7%
-	-	-	-	33 855	9,5%	83 480	0,0%
-	-	-	-	108 004	11,5%	108 004	11,5%
-	-	-	-	62 785	7,2%	64 145	6,6%
-	-	-	-	29 094	10,4%	36 772	17,4%
-	-	-	-	40 223	7,8%	43 553	11,6%
1 113	-	-	1 113	10 326	14,7%	10 349	11,8%
-	-	-	-	19 679	5,6%	32 027	3,1%
-	-	-	-	18 626	5,3%	28 803	-3,5%
-	-	-	-	57 727	6,0%	79 330	2,0%
-	-	-	-	48 168	-2,0%	77 723	-1,3%
-	-	-	-	70 684	-3,8%	90 626	-2,9%
-	-	-	-	47 020	-6,1%	65 452	-7,4%
32	-	-	32	8 380	4,1%	8 985	-4,0%
-	-	-	-	7 945	7,8%	7 945	7,8%
-	-	-	-	76 964	5,0%	82 657	3,4%
-	-	-	-	62 460	4,3%	62 460	-3,0%
-	-	-	-	87 719	9,4%	96 870	17,6%
-	-	-	-	14 320	-32,0%	14 320	-38,4%
9	13	-	22	34 605	-6,9%	44 051	4,0%
-	-	-	-	10 271	1,7%	16 001	-11,7%
-	-	-	-	4 894	5,8%	10 892	-2,0%
-	-	-	-	103 216	19,4%	136 744	15,0%
-	-	-	-	11 976	-5,3%	18 852	-40,8%
-	-	-	-	11 427	-4,9%	21 429	3,5%
-	-	-	-	4 748	-10,0%	12 263	-9,2%
-	-	-	-	10 110	-7,8%	22 723	-5,8%
-	-	-	-	58 692	-1,3%	89 237	-0,1%
-	-	-	-	11 286	-0,7%	21 161	15,9%
<b>1 154</b>	<b>5 531</b>	<b>-</b>	<b>6 685</b>	<b>1 079 754</b>	<b>4,5%</b>	<b>1 401 404</b>	<b>2,5%</b>
8 607	57 653	5 497	71 757	1 071 637	-0,5%	1 087 002	-0,7%
230	28	-	258	372	-91,0%	372	-91,0%
-	-	-	-	0	-100,0%	0	-
34	12	-	46	1 888	-2,5%	1 888	-2,5%
1	-	-	1	1	-100,0%	1	-100,0%
3 753	1 709	4 077	9 539	37 143	25,7%	41 220	39,5%
<b>12 625</b>	<b>59 402</b>	<b>9 574</b>	<b>81 601</b>	<b>1 111 041</b>		<b>1 130 483</b>	<b>-0,6%</b>
<b>57 948</b>	<b>1 851 017</b>	<b>46 133</b>	<b>1 955 098</b>	<b>28 325 526</b>	<b>8,8%</b>	<b>33 078 886</b>	<b>7,2%</b>

# 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	
<b>&gt; Oslo Gardermoen</b>	<b>2 493</b>	<b>6 854</b>	<b>23 354</b>	<b>29 354</b>	<b>62 055</b>	<b>4 498</b>	<b>9 150</b>	<b>3 674</b>	<b>1 194</b>	<b>18 516</b>
Stavanger, Sola	1 195	783	637	659	3 274	1 471	778	9	10	2 267
Bergen, Flesland	1 494	787	421	705	3 407	2 179	1 566	2	0	3 747
Trondheim, Værnes	1 243	983	19	5	2 249	1 822	1 073	-	-	2 896
Bodø	1 034	411	-	-	1 445	1 374	929	-	-	2 303
Tromsø	1 001	1 531	2	5	2 538	1 368	1 305	-	0	2 673
<b>&gt; Store lufthavner Regional Airports</b>	<b>5 966</b>	<b>4 494</b>	<b>1 079</b>	<b>1 374</b>	<b>12 913</b>	<b>8 214</b>	<b>5 651</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>13 886</b>
Kristiansand, Kjevik	347	168	40	53	609	346	354	-	7	707
Haugesund, Karmøy	234	97	26	-	357	64	86	-	0	150
Ålesund, Vigra	535	462	1	1	999	639	358	-	-	997
Molde, Årø	236	144	-	-	380	669	309	-	-	978
Kristiansund, Kvernberget	191	48	-	-	239	56	0	-	-	56
Harstad/Narvik, Evenes	421	324	7	59	811	613	201	-	-	815
Bardufoss	98	12	-	5	115	102	53	-	-	155
Alta	357	80	-	-	437	84	101	-	-	185
Lakselv, Banak	95	6	-	-	101	37	34	-	-	70
Kirkenes, Høybukta	366	147	-	-	512	96	97	-	-	193
Svalbard, Longyear	541	42	-	-	583	341	43	-	-	384
<b>&gt; Mellomstore Medium sized Airport</b>	<b>3 420</b>	<b>1 531</b>	<b>74</b>	<b>119</b>	<b>5 144</b>	<b>3 047</b>	<b>1 635</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4 689</b>
Fagernes, Leirin	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-
Sogndal, Haukåsen	25	17	-	-	42	-	57	-	-	57
Florø	46	11	-	-	57	225	150	-	-	375
Førde, Bringeland	48	5	-	-	53	0	-	-	-	0
Sandane, Anda	30	2	-	-	32	-	-	-	-	-
Ørsta-Volda, Hovden	14	3	-	-	16	-	-	-	-	-
Røros	3	1	-	-	3	-	-	-	-	-
Namsos	10	11	-	-	21	0	35	-	-	35
Rørvik, Ryum	7	7	-	-	14	0	17	-	-	18
Brønnøysund, Brønnøy	35	41	-	-	75	143	94	-	-	236
Sandnessjøen, Stokka	42	28	-	-	70	117	101	-	-	219
Mo i Rana, Røssvoll	270	16	-	-	286	4	140	-	-	144
Mosjøen, Kjærstad	64	34	-	-	99	123	69	-	-	192
Røst	5	1	-	-	6	26	6	-	-	32
Værøy (Heliport)	7	-	-	-	8	33	3	-	-	36
Leknes	38	12	-	-	50	149	45	-	-	194
Svolvær, Helle	38	11	-	-	50	115	128	-	-	243
Stokmarknes, Skagen	46	71	-	-	116	8	90	-	-	98
Narvik, Framnes	0	21	-	-	21	0	1-	-	-	1
Andøya, Andenes	17	9	-	-	26	0	12	-	-	12
Sørkjosen	8	9	-	-	17	-	2	-	-	2
Hasvik	4	5	-	-	9	19	86	-	-	105
Hammerfest	230	61	-	-	292	135	81	-	-	216
Honningsvåg, Valan	38	4	-	-	43	34	14	-	-	48
Mehamn	28	3	-	-	31	32	9	-	-	40
Berlevåg	18	1	-	-	20	21	3	-	-	24
Båtsfjord	31	2	-	-	33	26	7	-	-	33
Vadsø	135	24	-	-	159	66	74	-	-	140
Vardø, Svartnes	22	23	-	-	45	7	17	-	-	25
<b>&gt; Regionale lufthavner Local Airports</b>	<b>1 261</b>	<b>433</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1 695</b>	<b>1 285</b>	<b>1 240</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 525</b>
Sandefjord, Torp	15	79	6	18	118	35	35	0	7	77
Skien, Geiteryggen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Farsund, Lista	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Notodden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stord, Sørstokken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ørlandet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>&gt; Ikke Avinoreide lufthavner Non-Avinor Airports</b>	<b>15</b>	<b>79</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>118</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>77</b>
<b>&gt; Total</b>	<b>13 156</b>	<b>13 390</b>	<b>24 513</b>	<b>30 867</b>	<b>81 925</b>	<b>17 078</b>	<b>17 711</b>	<b>3 685</b>	<b>1 218</b>	<b>39 693</b>
Endring fra 2003										
Change from 2003	-8,0%	-8,0%	7,8%	17,6%	5,3%	-5,1%	-4,2%	3,2%	-18,9%	-4,5%



# HELIKOPTERTRAFIKK

Helikoptertrafikk til olje-  
installasjonene på  
norsk sektor 2004.<sup>1)</sup>

*Offshore Traffic to Oil*

*Installations on the*

*Norwegian Sector 2004.<sup>1)</sup>*

Base	Antall landinger på base <i>Number of Landings at Base</i>	Endring fra 2003 <i>Change from 2003</i>	Antall passasjerer kommet og reist <i>Number of Passengers Arrived and Departed</i>	Endring fra 2003 <i>Change from 2003</i>
Bergen, Flesland	6 819	-8,9%	186 592	-13,1%
Stavanger, Sola	5 875	-1,4%	151 247	0,7%
Kristiansund, Kvernberget	2 193	-2,0%	62 885	5,5%
Flore	833	2,6%	25 400	2,1%
Brønnøysund	496	-11,0%	10 352	60,8%
<b>&gt; Total</b>	<b>16 216</b>	<b>-4,9%</b>	<b>436 476</b>	<b>-4,2%</b>

**REPORT  
OF THE BOARD  
2004**

**Main Points of 2004** The work of developing Avinor into a leader in European aviation services continued with full attention in 2004. The enterprise has completed important structural changes in order to adapt to an aviation future in which ground services and aircraft safety/security are also subject to increased competition and performance requirements from the customers.

The safety and security work has continued with heavy investment in the airports, improved reporting and management systems and internal audits/risk analyses. The safety and security work has first priority in all operating and investment questions.

In 2004 the Group reported a profit after tax of NOK 463 million and a positive net cash-flow of NOK 421 million. The improvement over 2003 is attributed to increased traffic growth combined with cost reductions.

A large proportion of the restructuring measures of Take-Off-05 was completed in 2004. The effects of this are partly reflected in the good results for 2004 and will exert further effects in 2005.

The Group's Corporate social responsibility is discharged by the development of infrastructure, safety, security and service via efficient operations and productive application of investment capital.

**General information on Avinor** The Avinor group (hereafter called Avinor) comprises the parent company Avinor AS and the subsidiaries Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS and Værnes Eiendom AS. Avinor owns, operates and develops air traffic facilities in order to facilitate safe and efficient aviation. The company provides services in the same area and conducts other business that supports the core activity, including commercial development of the airport areas. The company also undertakes socially useful tasks pursuant to legislation, licences etc., including planning and reporting within the aviation sector and relating to emergency preparedness measures.

The company is operated on commercial principles. The main office is located in Oslo. Shares in Avinor AS are 100 % owned by the Norwegian State, represented by the Ministry of Transport and Communications.

**Safety and security** Avinor's main focus is on security and punctuality in air traffic. Security-related measures have always first priority as regards investment and operations.

Avinor's safety management system and quality system have been adapted to the new organisation and accepted by the Civil Aviation Authority. In 2004, a considerable amount of work was done on the further development of system-based reporting of safety non-conformances and undesirable incidents.

The safety measures in Avinor are considered on the basis of an integrated analysis of internal audits, inspections, investigations of undesirable incidents and risk analyses. Measures are then prioritised on the basis of cost versus estimated safety benefits.

The regulatory requirements in the safety area follow from Norway's international obligations via the EU/EEA and the UN International Civil Aviation Organisation (ICAO). In addition to this the Civil Aviation Authority promulgates Norwegian provisions, to which Avinor conforms.

The biggest long-term investment projects related to safety are:

- The upgrading of the aviation control system, Norwegian-Air-Traffic-Control-System.
- Introduction of satellite-based approach control system on the local airports.
- Establishment of controlled airspaces in the North Sea and Haltenbanken.

In addition to the abovementioned long-term projects, in 2004 investments of about NOK 400 million were made in measures related to new security regulations for the airports. In the course of 2004, 100 % security control of all passengers and goods at all airports in Norway was introduced.

**Finances and profit performance** **The Group** Sales increased in 2004 by about 12 %, from NOK 4,548 million in 2003 to NOK 5,076 in 2004. The increase is consequent on the new security regulations at the airports plus traffic growth. About 95 % of the sales come from commercial contract partners, of which about two-thirds come from sales of services to the airlines and one-third from commercial activity at the airports.

The Group's operating costs exclusive depreciation and restructuring provisions increased by about 9 % between 2003 and 2004. The increase is due to higher costs related to security measures at the airports. Apart from such increased security costs, operating costs were reduced by about NOK 150 million.

In the annual accounts for 2003 an allocation was made of about NOK 677 million in connection with restructuring measures, of which about 97 % refer to severance pay and packages. The result of the restructuring programme so far is that far more people than expected are in new jobs and that the number of people on severance pay is lower than expected. The restructuring commitment has therefore been reduced by NOK 302 million in 2004, mainly because of lower take-up of severance pay than expected.

The Group's operating profit for 2004 was NOK 995 million, compared with a loss of NOK 346 million in 2003. This improvement in results is due mainly to increased operating income, rationalisation, reduction in restructuring commitments and reduced added-value depreciation in the consolidated accounts.

Net financial items were reduced by NOK 44 million, from negative NOK 394 million in 2003 to minus 438 million in 2004. The reduction is due to an agio of NOK 17 million that had affected the 2003 figures positively, a one-off payment of interest to the Norwegian State of almost NOK 6 million in 2004, and lower interest yield on the Group's liquidity.

The Group's profit for the year after tax was NOK 463 million, compared with a loss of NOK 577 million in 2003.

Total investments amounted to NOK 720 million, of which approx. 50 % were directly related to new security regulations.

**Avinor AS** The parent company's operating incomes grew by about 19 % from NOK 2,613 million in 2003 to NOK 3,115 million in 2004. The increase is due to increased security fees in consequence of the new security regulations for the airports, increased traffic growth and increased land-rent from the subsidiary Oslo Lufthavn AS.

Operating profit in 2004 was NOK 283 million, compared with a loss of NOK 791 million in 2003. The profitability improvement was due mostly to increased operating incomes, rationalisation and reduction of restructuring commitments.

Net financial items have been reduced by NOK 124 million, from NOK 272 million in 2003 to NOK 148 million in 2004. The reduction is due to an agio of NOK 17 million that had affected the 2003 figures positively, a one-off payment of interest to the State of almost NOK 6 million in 2004, lower intra-group interest incomes from Oslo Lufthavn AS and lower interest yield on the Group's liquidity.

The parent company's annual profit after tax was NOK 379 million compared with a loss of NOK 374 million in 2003.

**Customers** Avinor experienced strong growth in air traffic in 2004 after weak growth in 2003 and three preceding years of decline. The year ended with 1,3 % fewer passengers than the record year of 1999. The number of passengers on scheduled and charter flights increased by 7 % to 32 million and the number of departures/landings for scheduled, charter and cargo flights increased by 4 % to 582,000. Traffic growth in Norway is in line with the European average.

Traffic via Oslo Lufthavn Gardermoen increased by 8,8 % to 14,9 million passengers. Bergen and Trondheim airports increased by respectively 4 % (3,6 million passengers) and 7 % (2,8 million passengers).

The low-cost airliners are playing an important role in market development and are the main cause of the strong traffic growth. Market surveys indicate that 60–80 % of low-cost tickets would not have been sold at all at a higher price level.

While a comprehensive restructuring and cost reduction in progress in the airlines, the pressure on productivity improvement in airport services and air navigation services are also great. In addition to responsibility for infrastructure and aircraft safety/security, Avinor will continue to focus on improving its part of the total value chain within air traffic. Rationalisation has already given lower prices on services to the airlines.

**Organisation and working environment** A new management model for the Group was implemented with effect from 1 March 2004. The number of decision-making levels was reduced from seven to three and roles were clearly defined. Each airport is defined as a profit centre managed by an airport director with the air navigation services as subcontractor.

The air navigation services are organised as a separate division: including the air traffic control and engineering operations at Avinor's airports, the Norwegian Air Force and airports owned by others than Avinor. The air navigation services are subject to international and national safety regulations that are consistently adhered to throughout the Group.

In consequence of the result improvement programme Take-Off-05 (see separate section), the organisation has been affected by restructuring and downsizing in 2004. An employee survey held in November/December 2004 shows a general reduction in employee satisfaction in comparison with a similar survey carried out by the then Norwegian Air Traffic and Airport Management, NATAM, in 2002. The employee surveys are reviewed systematically at all levels of the organisation with a view to taking measures suited to the individual unit's needs. The freeze period in Take-Off-05 (see

separate section) that was used for quality assurance and evaluation has helped to improve cooperation between key union officials and the management.

Among the Board members elected by the shareholder representatives, two are women and three men. Top management comprises four women and six men. The proportion of women in the enterprise overall is about 20 %. Women are encouraged to apply for all positions in the company.

At the end of 2004 the Group had 2,732 permanent employees, compared with 3,072 the preceding year. The reduction in the number of employees is in line with the restructuring measures in Take-Off-05.

Absence due to illness in the Group in 2004 was on average 5,2 %. Long-term absence (2 weeks +) is running at 4 %. Sick leave in Avinor is relatively low relative to the national average. It is an objective to reduce absence due to illness. Our subsidiary Oslo Lufthavn AS is an Inclusive Workplace Enterprise company, and we are considering making the entire Group into one too.

In 2004, 24 work-related injuries were registered, out of about 5,495,940 man-hours. The registered injuries resulted in 29 personal injuries of which 15 involved absence. The number of registered accidents and personal injuries in 2003 was 35, of which 22 led to absence.

**Society and the external environment** **Aircraft noise** Avinor is responsible for charting of aircraft noise at Norwegian civilian airports. In 2004 the company participated in the work of the pollution authorities on new noise guidelines. New registration shows that the number of people bothered by noise from aviation fell by 22 % in the period 1999-2003.

Residents around Gardermoen filed lawsuits under the Neighbours Act against Oslo Lufthavn AS in consequence of the noise from the main airport. The neighbours' claims were dismissed in the District Court, while the Court of Appeals came to the opposite conclusion. The judgment is of significance as a precedent, both for aviation and for other transportation, and Oslo Lufthavn AS has appealed the case to the Supreme Court.

In 2004 new or updated aircraft noise zone maps were published for the airports at Båtsfjord, Hasvik, Stokmarknes, Sørkjosen, Namsos and Sogndal. The calculations showed that at none of these airports were there homes that needed insulation measures under the Pollution Regulations.

**Emissions to air** In the last few years, emissions from Norwegian civil aviation have remained stable and all airports are well within the applicable threshold values for air quality.

**Aircraft and runway de-icing** Also in 2004 Avinor has continued the work of further reducing environmentally-hazardous additives in aircraft de-icing chemicals. The consumption of de-icing chemicals varies with weather and temperature conditions plus traffic volume. In 2004 total consumption was reduced by about 10 % relative to the preceding year.

**Emission permits** The work of obtaining the required emission permits at the airports has continued in 2004, and the applications are under continuous consideration by the environmental authorities.

**Result improvement programme Take-Off-05** The Group's future framework conditions and investment requirements demand rationalisation of operations. In 2003 the Board decided to establish a result improvement programme in which the objective was an annual result improvement of NOK 400 million in 2006, measured in relation to 2002.

Following analyses and reports in 2003, 2004 has been the first year of implementation. Examples of measures are:

- Introduction of a new management model for the Group.
- Decentralised results responsibility.
- Changed operating concepts and work processes at airports and control towers.
- Trondheim control centre has been closed and the remit transferred to Bodø control centre.
- Board decision on closure of Oslo control centre in Røyken in 2008 and that Stavanger control centre takes over air traffic control responsibility for South Norway.
- Reduction of staffing and management by 30%.
- Centralisation of support functions.
- Creation of new training concepts for air traffic control and ground services plus restructuring of school centres.
- General rationalisation.

In December 2004 it was decided to freeze the restructuring programme until 1 April 2005 so as, in collaboration with the employee organisations, to evaluate measures and quality-assure the measures that have not yet been implemented. However, the Board maintained the restructuring programme's overarching targets of NOK 400 million in result improvement in the year 2006 relative to 2002. The evaluation confirms the principal measures of Take-Off-05, and in addition the process has contributed to a positive development of the cooperation climate in the company.

As of January 2005 there has been a reduction of about 380 full-time equivalents in consequence of Take-Off-05.

**Financial factors and framework conditions** At the end of 2004 the Group's total capital came to about NOK 22 billion, with an equity ratio of 32,1 %. A major part of the total capital consists of tangible fixed assets plus commitments related to operation of the route network.

The precondition that the deficit on the regional network is to be covered by public procurement has not been followed up by the State. Report to the Storting No. 36 (2003–2004), "On the Activity of Avinor AS", abolished the linkage between public procurement and the cost level in the regional network. This was followed up in the State Budget for 2005 in which public purchases are rechristened as subsidies. The reduction in public procurement has been partly compensated for by Avinor's coming into the value-added tax regime and thereby getting deductions for input VAT. The change of principle means that the regional network is supposed to be cross-subsidised by the rest of the activity and increases Avinor's future profitability requirement.

The valuation of the route network is up to date as of the end of 2004, on the same principles as were used in the creation of the opening balance on 1 January 2003. After an internal assessment, the Group's total net obligation is not materially altered in comparison with the opening balance on 1 January 2003. Changed framework conditions related to public procurement have, however, affected

the accounts presentation, in that capitalised operating rights have been zeroed out and booked against operating commitments. Operating commitments on both the main route network and the regional network have now been calculated as a single figure that is meant to be financed through the same incomes.

The Norwegian State has given Oslo Lufthavn AS a loan with residual value NOK 7,2 billion in connection with the construction of Oslo Lufthavn Gardermoen.

The Group's financial position at the end of the year is such that all short-term debt can be repaid with the aid of the Group's liquidity. The Group expects to be able to finance the necessary investments without major borrowing.

Avinor is to a considerable extent exposed to currency risk in that the Group's running expenses are settled in euro. The Group's objective is to minimise currency risk and great use is made of futures contracts. In the placement of the Group's surplus liquidity, the issuer's financial strength and the placement's liquidity is given greater importance than the yield. At the end of the year the liquidity was placed in banks on negotiated terms. The Group's long-term liabilities are hedged by interest-rate hedging with various maturities. Historically, the Group has had a low rate of bad debts. The main bulk of the Group's receivables are from airlines that for some time have had unsatisfactory profitability. A small proportion of the receivables have been hedged with the aid of bank guarantees and/or deposits.

Avinor AS is still in dialogue with the tax authorities about the basis for fiscal depreciation. Avinor AS is arguing that the values created by the conversion to a limited company should be used, whereas the tax authorities claim that net values should be employed. The accounts for 2004 are based on Avinor's view.

Pursuant to Section 3-3 of the Accounting Act, it is confirmed that the accounts have been prepared on the going-concern principle. This assumption is based on the results prognoses for 2005 and long-term prognoses otherwise.

**Future prospects** Air transport will continue to be a very important element in the Norwegian communication and transport system. With its 46 airports and the air navigation service, Avinor plays a crucial role in this picture. The company is an important social actor and will further develop infrastructure, safety, security and service. The activity shall manage the resources well by operating in the most economic manner possible.

Future traffic prognoses are closely linked to general socio-economic trends and airlines economics. The airlines are struggling to achieve satisfactory profitability which, together with oil price trends, can affect competition, route supply and price levels. This being so, Avinor expects that traffic growth in 2005 will be lower than in 2004 and that the level stabilises in the next few years.

There is now a regulatory trend in the EU/EEA that will affect Avinor too. Most countries have now completed an organisational separation between the regulator or supervisory authority on the one side and the service provider on the other. The EU's "Single European Sky" is expected to lead to increased harmonisation of regulations across national boundary with a view to achieving safety, security and economic benefits through replacing national structures with larger air-space blocs. Norway has too a modest income basis from air traffic to bear high future investments in infrastructure, and alliances with other players to reduce the national investment requirement may be

an option. In Europe we are seeing a trend for air navigation services from several countries to collaborate.

Avinor's rationalisation will lead to reduced prices for sale of services to the airlines plus increased investment in safety and security. The international trend, particularly in air traffic services, requires extensive collaboration and possible alliances. Increased competition is also expected for several of Avinor's services.

**Allocation of profit** Profit after tax in Avinor AS is NOK 379 million. In conformity with adopted dividend policy for Avinor, plus communication with the Ministry of Transport and Communications, the Board proposes that a dividend of NOK 151,5 million be paid. This gives the following allocation of the profit for the year:

To dividend: NOK 151,5 million  
 To other equity: NOK 227,1 million  
 Distributable equity as of 31 December 2004 was NOK 1023,6 million.

**MAIN FIGURES 2004 THE AVINOR GROUP**

All amounts are in NOK million

Profit and loss account	2004	2003
Traffic income	3 138	2 789
Public purchase	264	250
Other income	1 673	1 509
<b>Total income</b>	<b>5 075</b>	<b>4 548</b>
Operating loss	995	-346
Net loss for the year	463	-577

Balance sheet	2004	2003
Fixed assets	19 428	29 465
Current assets	2 515	2 155
Equity	7 012	6 814
Provisions	5 734	15 598
Other long-term liabilities	7 823	8 064
Short-term liabilities	1 373	1 144
Total capital	21 943	31 620
Investments	720	662

Air traffic (amounts in NOK 1000)	2004	2003	2002	2001	2000
Total no. of passengers	31 196	28 995	28 637	30 090	31 311
Flights	582	559	552	603	631


Key Figures	2004	2003
Liquidity ratio in %	183	188
Debt equity ratio in %	47	46

Personnel	2004	2003
Employees	2 732	3 072

**Definitions**

Flights: Number of departures and landings  
 Liquidity ratio: Current assets in % of short-term liabilities  
 Debt equity ratio: Equity in % of equity and financial debt

Oslo, May 4th 2005

  
 Anders Talleraas  
 Chairman of the Board

  
 Grete Willumsen

  
 Kristin Vangdal

  
 Magne Jerpstad  
 employee representative

  
 Randi R.S. Flesland  
 Chief Executive Officer

  
 Bård Martin Mikkelsen  
 Deputy chairman

  
 Atle Hamar

  
 Bjørn Tore Mikkelsen  
 employee representative

  
 Helge Løbergsh  
 employee representative





Avinor AS

Christian Frederiks plass 6, Oslo

Postboks 150,

2061 Gardermoen

Tlf. 22 94 20 00

Faks: 64 81 20 01

[www.avinor.no](http://www.avinor.no)