

Årsrapport 2005



Innhold

Norske lufthavner	3
2005 i korte trekk	4
Hovedtall 2005 Avinor konsern	5
Organisasjon, ansvar og oppgaver	7
Styrets beretning	11
Regnskap	18
Noter	25
Statistikk	42
English summary	50

Norske lufthavner



2005 i korte trekk

Flytrafikken i Norge, målt i antall passasjerer, var «all time high» i 2005. Toppåret 1999 ble passert. For øvrig i korte trekk:

- Nytt kontrolltårn ved Trondheim lufthavn, Værnes tas i bruk
- Vedtak om etablering av kontrollert luftrom for offshore helikoptertrafikk. Kontrollert luftrom forventes etablert i 2008-2009 i forbindelse med at det etableres radardekning i de aktuelle områdene.
- Oppgradering av utstyr i tårnet ved Røros lufthavn
- Digitalt flykartsystem erstatter flykart på papir
- Oppgradering av utstyr i tårnet ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes
- Utbygging og oppgradering av Stavanger lufthavn, Sola
- Vedtak i Avinors styre om bygging av flyplasshotell på Bergen lufthavn, Flesland. Hotellet planlegges ferdigstilt i 2006.
- Avinor AS og SINTEF inngår kontrakt om etablering av system for varsling av turbulens
- Beslutning om utbedring ved Molde lufthavn, Årø
- ID-kontroll for utenlandsflyginger innføres etter nytt EU-direktiv
- Vedtak om dutyfree-salg ved ankomst utland ved Oslo Lufthavn Gardermoen og andre flyplasser med utenlandstrafikk
- Avinor og Widerøe inngår avtale om installasjon av satelittbasert innflygingsutstyr, SCAT-1, ved de regionale flyplassene
- Beslutning om nytt bygg for plass-, brann- og redningstjenesten ved Trondheim lufthavn, Værnes
- Oslo Lufthavn Gardermoen er første lufthavn i Europa som tester infrarød avising
- Felles nordisk utdanning av flygeledere og annet flysikringspersonell vedtas etablert ved Malmø
- Nytt terminalbygg ved Brønnøysund lufthavn vedtatt
- Nytt terminalbygg ved Svalbard lufthavn vedtatt
- Randi Flesland fratrer i desember og Nic. Nilsen konstitueres som administrerende direktør i Avinor

Hovedtall 2005 Avinor konsern

Resultatregnskap

Beløp er i MNOK	2005	2004	2003
Trafikkinntekter	3291	3 138	2 789
Offentlig kjøp	35	264	250
Øvrige inntekter	1929	1 673	1 509
Sum inntekter	5255	5 075	4 548
Driftsresultat	810	995	-346
Årsresultat	386	463	-577

Balanse

	2005	2004	2003
Anleggsmidler	19057	19 428	29 465
Omløpsmidler	2997	2 515	2 155
Egenkapital	7372	7 012	6 814
Forpliktelser	5951	5 735	15 598
Langsiktig gjeld	6991	7 823	8 064
Kortsiktig gjeld	1740	1 373	1 144
Totalkapital	22054	21 943	31 620
Investeringer	826	720	662

Flytrafikk (tall i 1000)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Antall passasjerer totalt	32751	31 196	28 995	28 637	30 090	31 311
Flybevegelser	590	582	559	552	603	631

Nøkkeltall

	2005	2004	2003
Likviditetsgrad i %	172	183	188
Selvfinansieringsgrad i %	51	47	46

Personal

	2005	2004	2003
Ansatte	2588	2 732	3 072

Definisjoner:

Antall passasjerer totalt:	Passasjerer ved hver enkelt avgang og landing
Flybevegelser:	Antall avganger og landinger
Likviditetsgrad:	Omløpsmidler i % av kortsiktig gjeld
Selvfinansieringsgrad:	Egenkapital i % av egenkapital og finansiell gjeld

VIL ØKE SAMFUNNSNYTTEN

Avinors hovedambisjon for de neste årene er å ytterligere øke samfunnsnytten av bedriftens tjenester, blant annet gjennom:

- investeringer i prosjekter som fremmer sikkerhet, kapasitet og punktlighet
- fortsatt drive totalsystemet av flyplasser og flysikringstjenesten selvfinansierende – uten statlig støtte
- oppruste infrastrukturen – med et investeringsnivå på 3-4.000 mill.kr i planperioden
- senke avgiftene med 10-15 % i perioden 2007-08
- støtte lokale og regionale utviklingsprosjekter som utnytter luftfartens potensiale til å bidra til regional sysselsetting og vekst

Ambisjonene er høye og er basert på en forventning om fortsatt god økonomi i bedriften. Dette forutsetter fortsatt trafikkvekst, kostnadsreduksjoner og økning i de kommersielle inntektene.

1222

AVINOR

SOGNDAL

LUFTHAMN

Organisasjon, ansvar og oppgaver

Hovedstruktur

Avinor AS eier og driver de 46 statlige lufthavnene og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Den operative virksomheten er organisert i en flysikringsdivisjon og tre lufthavndivisjoner. Divisjonene ledes av en divisjonsdirektør som rapporterer til administrerende direktør. Hver divisjon har en stab ved 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 i prioritert rekkefølge.

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

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

Etableringen av Avinor som selskap i 2003 forutsatte at samfunnsoppgavene skulle opprettholdes og at hovedformålet var å utvikle en mer forretningsmessig drift for å sikre finansieringen av oppgavene. Den økonomiske utviklingen i de senere årene har vært positiv, og selskapet er godt rustet til å løse sine oppgaver.

Luftfartens samfunnsnytte

Undersøkelser viser at luftfarten i Norge på mange måter står i en særstilling. Forholdene her i landet er blant annet karakterisert slik:

- Høye reisefrekvenser, særlig innenriks. Nordmenn flyr for eksempel cirka tre ganger mer enn de gjør i Sverige.
- Et omfattende flyplassnett. Kun Frankrike og UK har flere flyplasser enn Norge. Antall lufthavner per innbygger er størst på Island, mens tallet for Norge er nest høyest. Vårt regionalnett med korte rullebaner står i en særstilling internasjonalt.
- Flyplassdekningen i Norge er generelt svært god. Gjennomsnittlig reisetid fra kommunesenter til nærmeste lufthavn med rutetrafikk er 50 minutter. Innbyggere i Østfold, Oppland, Hedmark og Buskerud har lengst reise med henholdsvis 105, 90, 85 og 75 minutter. Kortest reisetid til flyplassen er det i Finnmark, Vestfold og Rogaland med henholdsvis 22, 25 og 30 minutter.
- Reisefrekvenser med innenriksfly er særlig høy i Nord-Norge. Med unntak av Østlandet har også de øvrige landsdelene en relativt høy reiseaktivitet på innlandsrutene. Når det gjelder utenlandsreiser er bildet omvendt: Her er tallene høyest for Østlandet og lavest for Nord-Norge.
- Et godt flyplassstilbud er viktig for reiseaktiviteten i en kommune. Dersom tilbringeravstanden til flyplass øker med 1 time, reduseres reisefrekvensen med 0,52 flyreiser per innbygger per år.
- God flyplassstilgjengelighet har en selvstendig positiv virkning for befolkningsutvikling og nettoflytting i kommunene.
- Flyet er dominerende på lange reiser i Norge. For reiser på mellom 400 og 700 km er flyets markedsandel knapt 50 %, mens tallet øker til 80 % når reiselengden overstiger 1000 km.
- Rundt 20.000 personer er sysselsatt i virksomheter som er direkte knyttet opp mot driften av luftfartssystemet i Norge. Dette tilsvarer 586 årsverk per million passasjerer. I internasjonal sammenheng er dette et lavt tall. I 2004 var gjennomsnittet for europeiske lufthavner 950. Dette indikerer at norsk luftfart drives rasjonelt med relativt sett små personellressurser.

AVINOR HAR ET BETYDELIG SAMFUNNSANSVAR

Avinor ivaretar et omfattende samfunnsansvar. Bedriften driver 46 flyplasser og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Tjenestene ytes over hele landet og drives uten økonomisk støtte fra staten. For å kunne oppnå dette er det utviklet et totalsystem innenfor en solidarisk ramme, der de flyplassene som gir økonomisk overskudd finansierer driften av de øvrige. I 2006 forventes det at de interne overføringene vil være på ca 1.100 mill.kr. Flysikringstjenesten er ikke inkludert i de interne overføringene. Avgiftene innen flysikring her er kostbaserte. Avinors tjenester skal ytes kosteffektivt – slik at passasjerenes og flyselskapenes reisekostnader holdes på et lavest mulig nivå.







Styrets Årsberetning 2005

Hovedpunkter i 2005

- Sikkerhetsarbeidet har fortsatt med forbedrede rapporterings- og styringssystemer, samt interne revisjoner og risikoanalyser.
- Totale driftsinntekter økte med 3,5 % til 5255 mill. kroner. Driftsresultatet ble redusert med 19 % til 811 mill. kroner i hovedsak som en følge av reduserte offentlige kjøp og økte pensjonsforpliktelser. Totale investeringer er økt med 15 % sammenlignet med 2004.
- Flytrafikken økte med 5 % til 32,7 millioner passasjerer.
- Arbeidet med omstillingen av konsernet fortsatte i 2005. Ca. 80 % av de målsatte gevinstene i omstillingsarbeidet Take-off-05 er realisert pr. 31. desember.
- 2005 har vært et utfordrende år med store interne spenninger.
- Sverre Quale er med virkning fra 18. april 2006 tilsatt som ny administrerende direktør.

Generelt om Avinor

Avinor driver lufthavner og flysikringstjeneste i Norge. Konsernets hovedmålsetting er å legge til rette for sikker og effektiv luftfart. Totale driftsinntekter utgjør i størrelsesorden 5,3 mrd. kroner og antallet årsverk er ca. 2800. Aksjene i Avinor AS er 100 % eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Sikkerhet

De regulatoriske kravene på sikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse, innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor forholder seg til. Flysikkerheten i Norge anses å være god.

Sikkerhetstiltakene i Avinor blir vurdert ut i fra en samlet analyse av interne revisjoner, inspeksjoner, undersøkelser av uønskede hendelser og risikoanalyser. Sikkerhetsmessige prioriteringer blir gjort ut i fra et helhetssyn og analyser der kost/nytte betraktninger legges til grunn. Antallet sikkerhets- og risikoanalyser ble doblet i 2005 sammenlignet med året før.

Avinors sikkerhetsstyringssystem er videreutviklet i 2005 med økte dokumentasjonskrav og en tydeligere standardisering på alle nivåer i organisasjonen. I januar 2005 ble både sikkerhetssystemet og kvalitetssystemet formelt akseptert av Luftfartstilsynet. Det er igangsatt en oppdatering av virksomhetens kriseplanverk for å bedre den interne beredskapen til å håndtere kriser og unormale situasjoner.

I 2005 ble det registrert 1 luftfartsulykke og 15 alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor var medvirkende part, sammenlignet med henholdsvis 0 luftfartsulykker og 13 alvorlige lufttrafikkhendelser i 2004. Avinors målsetting er at det ikke skal skje luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part, og at antall alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor har vært medvirkende part, ikke skal øke, selv om trafikkmengden øker. Totalt antall rapporterte uønskede hendelser i 2005 var 1577 hvilket er på samme nivå som i 2004. Det er tatt initiativ til en handlingsplan for ytterligere å styrke sikkerhetskulturen i selskapet.

Investeringer innenfor security ble i 2005 videreført i henhold til internasjonale krav og standarder. Pr. 31. desember 2005 er 12 lufthavner formelt godkjent av Luftfartstilsynet. De resterende lufthavnene er i prosess med godkjenning. Dette er et omfattende og krevende område som vil bli gjenstand for ytterligere investeringer og skjerpede krav i de nærmeste årene. Blant annet vil en større del av flyplassområdet bli definert som kritisk sikkerhetsområde, som setter større krav til fysiske sikringstiltak, vakthold og overvåkning.

Innenfor flysikkerhetsområdet pågår et kontinuerlig arbeid på samtlige lufthavner. De største langsiktige investeringsprosjektene er:

- Videreføring av arbeidet med oppgradering av systemene for fremvisning av radar- og reiseplaninformasjon (NATCON)
- Videreføring av arbeidet med innføring av satellittbasert innflygingssystem ved regionale flyplasser (SCAT-1)
- Videreføring av arbeidet med etablering av kontrollert luftrom for offshore helikoptertrafikk i Nordsjøen og på Haltenbanken.
- Sikkerhetsinvesteringer ved flyplassene i tråd med oppdaterte krav i BSL E 3-2.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) gjennomførte i 2005 en undersøkelse av norsk flysikkerhet sett i lys av alle omstillingstiltakene i bransjen. Det er internt satt stor fokus på den delen av rapporten som omhandler Avinors virksomhet, og tiltak iverksettes og følges opp i henhold til konsernets sikkerhetsstyringssystem.

Styret i Avinor AS.
Bak fra venstre: Bjørn Tore Mikkelsen, Magne Jerpestad, Atle Hamar og Bård Martin Mikkelsen. Foran fra venstre: Grete Willumsen, Helge Løbergslisli, Anders Talleraas, styrets leder og Kristin Vangdal.

Styrets Årsberetning 2005

Økonomi og resultatutvikling

Konsernet

Konsernets driftsinntekter økte i 2005 med 3,5 % fra 5076 mill. kroner i 2004 til 5255 mill. kroner i 2005. Økningen skyldes i hovedsak trafikkvekst og økte kommersielle inntekter. I motsatt retning trekker statlig kjøp av regionale luftfartstjenester som ble redusert med 229 mill. kroner sammenlignet med 2004. Ca. 63% av driftsinntektene kommer fra salg av tjenester til flyselskapene, mens hoveddelen av det resterende kommer fra kommersielle aktiviteter ved lufthavnene.

Konsernets driftsresultat ble 811 mill. kroner sammenlignet med 995 mill. kroner i 2004. Resultatnedgangen skyldes i hovedsak økt avsetning til fremtidige pensjonsforpliktelser, samt reduksjon i Statens kjøp av regionale luftfartstjenester. Driftsunderskuddet på regionalnettet utgjorde 503 mill. kroner mens statens kjøp av regionale luftfartstjenester utgjorde 35 mill. kroner.

Ca. 80 % av det målsatte gevinstuttaket på 400 mill. kroner i omstillingsprogrammet Take-off-05 er realisert ved årsslutt 2005. Den gjenstående delen av omstillingsprogrammet omhandler i hovedsak kontrolltårn og kontrollsentraler. Det er igangsatt et prosjektarbeid for å utrede luftromstrukturen for østlandsområdet. Prognosene for trafikkutvikling ved Oslo Lufthavn Gardermoen med økende trafikk tetthet krever en avklaring av grensesnittet mellom områdekontrollfunksjoner og innflygingskontrollfunksjoner. Den videre fremdrift på de opprinnelige omstillingsmålene i Take-off-05 er avhengig av det pågående prosjektarbeidet samt risikoanalyser av øvrige foreslåtte tiltak.

Årets resultat er positivt påvirket av ca. 255 mill. kroner i tilbakeførte flytte- og restruktureringsforpliktelser. Resultatet av omstillingsprogrammet Take-off-05 er blant annet at flere personer enn forutsatt er i nye jobber og at behovet for ventelønn og sluttpakker er lavere en tidligere forutsatt.

Netto finansposter er redusert med ca. 15 mill. kroner fra minus 438 mill. kroner i 2004 til minus 423 mill. kroner i 2005 i hovedsak på grunn av redusert netto rentebærende gjeld i konsernet.

Skattekostnaden i 2005 er vesentlig påvirket av at Avinor AS i ligningen for 2004 fikk lagt til grunn at avsetninger i åpningsbalansen 1. januar 2003 skulle ha skattemessig effekt. Dette var av forsiktighetshensyn ikke hensyntatt i regnskapet for 2004, som ble avlagt før ligningen ble fastsatt. I 2005 har dette en positiv effekt på skattekostnaden på ca. 110 mill. kroner.

Konsernets resultat etter skatt ble 386 mill. kroner sammenlignet med 463 mill. kroner i 2004.

Konsernet hadde en netto positiv kontantstrøm på 391 mill. kroner i 2005 sammenlignet med 421 mill. kroner i 2004. Netto investeringer, nedbetaling av gjeld og betaling av utbytte til Staten utgjorde totalt 1183 mill. kroner. Kortsiktige balanseposter er redusert med 389 mill. kroner. Resultatregnskapet er belastet med 1145 mill. kroner i avskrivninger og endret balanseført pensjonsforpliktelse uten kontanteffekt på 423 mill. kroner.

Konsernet økte investeringene med 15 % i 2005 fra 720 mill. kroner i 2004 til 826 mill. kroner i 2005. Både sikkerhetsrelaterte forhold og utviklingstiltak er styrket sammenlignet med tidligere år.

Det er gjennomført betydelige oppgraderinger av Stavanger lufthavn, Sola som omfatter større og forbedrede terminalområder, gjenåpning av østvestbanen, utvidelse av sikkerhetsområdene, samt en pågående oppgradering av innflygingssystemene for håndtering av lav-siktsforhold (CAT II).

Ved Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen er nytt terminalbygg tatt i bruk.

Det er vedtatt større oppgraderingsprosjekter ved Svalbard lufthavn, Longyear, Trondheim lufthavn, Værnes, Brønnøysund lufthavn, Brønnøy og Molde lufthavn, Årø.

I henhold til nye krav til sikkerhetsområder rundt rullebanene samt tidsfrister for fornyelse av teknisk/operative godkjenninger, er det initiert oppgraderingsarbeid ved Båtsfjord, Stokmarknes, Florø, Sogndal og Sørkjosen lufthavner.

Avinor AS

Morselskapets driftsinntekter falt med ca. 3 % fra 3115 mill. kroner i 2004 til 3019 mill. kroner i 2005. Endringen skyldes hovedsakelig at statlig kjøp er redusert med 229 mill. kroner fra 264 mill. kroner i 2004 til 35 mill. kroner i 2005.

Driftsresultatet ble i 2005 minus 148 mill. kroner sammenlignet med 283 mill. kroner i 2004. Resultatforverringen skyldes blant annet reduksjon i statlig kjøp med 229 mill. kroner samt økt avsetning til fremtidige pensjonsforpliktelser. I motsatt retning trekker tilbakeføring av flytte- og restruktureringskostnader med ca. 255 mill. kroner

Netto finansposter er redusert med ca. 60 mill. kroner fra 148 mill. kroner i 2004 til 88 mill. kroner i 2005. Endringen skyldes hovedsakelig svakere likviditet i morselskapet samt generelt lavt rentenivå.

Morselskapet har i 2005 negativ skattekostnad (skatteinntekt) som en følge av for høy avsatt skattekostnad i 2004 jf. kommentar til konsernets skattekostnad ovenfor.

Morselskapets resultat etter skatt ble 66 mill. kroner sammenlignet med 379 mill. kroner i 2004.

Ved etableringen av Avinor AS 1. januar 2003 ble det identifisert en merverdi på aksjene i Oslo Lufthavn AS på 5985 mill. kroner. Etter en fornyet vurdering i 2005 er det foretatt en reklassifisering mellom aksjer og balanseført forpliktelse på rutenettet. Tallene for 2004 er omarbeidet tilsvarende. Det henvises til ytterligere redegjørelse i note 1 til regnskapet.

Morselskapet hadde i 2005 en netto kontantstrøm på minus 343 mill. kroner sammenlignet med 39 mill. kroner i 2004. Netto investeringer, nedbetaling av gjeld og utbetaling av utbytte til Staten utgjør totalt 774 mill. kroner. Kortsiktige balanseposter er redusert med 453 mill. kroner. Resultatregnskapet er belastet med 587 mill. kroner i avskrivninger og endret balanseført pensjonsforpliktelse uten kontant effekt på 350 mill. kroner.

Kunder

Trafikken fortsatte en positiv utvikling i 2005 med en passasjervekst på 5 % og en vekst i antall flybevegelser på 1,4 %. Veksten er i hovedsak forårsaket av flere utenlandspassasjerer fra Oslo Lufthavn Gardermoen og de andre større lufthavnene. Sammenlignet med det historiske toppåret 1999, var utenlandstrafikken i 2005 30 % høyere enn 1999, mens innenrikstrafikken var 5,9 % lavere enn 1999. Totalt antall passasjerer i 2005 var 32,7 millioner.

Offshore trafikken økte i 2005 med 1,8 % i passasjerer og 9,3 % i flybevegelser. Antall offshore passasjerer utgjorde 0,4 millioner. Antall overflyginger over norsk luftrum økte med 12 % i 2005.

Registrert regularitet var i 2005 97,7 % som er på nivå med 2004. Registrert punktlighet var 84,2 % sammenlignet med 85,9 % i 2004. Norsk regularitet og punktlighet er blant de beste i Europa, men har vist en svak nedadgående tendens de siste årene. Denne utviklingen henger sammen med presset på marginer hos flyselskapene og anstrengelsene for en høyere kapasitetsutnyttelse som gjør totalsystemet mer sårbart for driftsforstyrrelser. Det er en prioritert oppgave å føre en kontinuerlig dialog med flyselskapene for å legge til rette for en effektiv lufthavntjeneste.

Organisasjon og arbeidsmiljø

2005 har vært et krevende og utfordrende år. Det arbeides løpende med tiltak for å styrke interne relasjoner og å utnytte det potensialet som ligger i de ansattes kompetanse på best mulig måte. Det er utarbeidet en ny HR-strategi for konsernet samt en ny samarbeidsmodell mellom tillitsvalgte og ledelse. En prioritert oppgave er å styrke de ansattes tilfredshet.

Det er igangsatt et arbeid for å identifisere i detalj behovet for nye flygeledere i årene som kommer. Gjennomgangen tar hensyn til fremtidig luftrumstruktur, utviklingsprosjekter, sikkerhetsanalyser samt nye krav i forskrifter. Det er en realitet at det vil være et bemanningsunderskudd de nærmeste årene. Det fokuseres derfor sterkt på nyrekruttering og utdanning av nye flygeledere. Utdanningen vil foregå på en felles nordisk skole for utdanning innen lufttrafikkjeneste satt i drift i Malmø, Sverige. Ti elever påbegynte sin grunnutdanning i oktober 2005 og ytterligere 26 elever er planlagt for 2006.

Opplæring innenfor brann- og redningstjeneste er i hovedsak sentralisert til Norges Brannskole i Tjeldsund. Enkelte øvingsaktiviteter gjennomføres på Tromsø lufthavn og Oslo Lufthavn Gardermoen.

Av driftsøkonomiske hensyn, er kontrollflytjenestene på flynavigasjonsanlegg lagt ut til en ekstern operatør. Konsernets eget kontrollfly er avhendet.

Konsernet hadde 2769 årsverk ved utgangen av 2005 sammenlignet med 2924 forrige år. Tallene inkluderer midlertidig ansatte og overtidsårsverk. Overtiden er beregnet til 4,9 % av normal arbeidstid.

Sykefraværet var i 2005 gjennomsnitt 5,1 % hvorav langtidssykefraværet (lengre enn 2 uker) var 3,9 %. Det er en målsetting å redusere sykefraværet til 4,5 % innen utgangen av 2006. Avinor AS er IA-bedrift fra 1. januar 2006. Oslo Lufthavn AS har vært IA-bedrift siden 1. januar 2003.

I løpet av 2005 har det for konsernet vært innrapportert 50 arbeidsrelaterte ulykker sammenlignet med 44 året før. Totalt antall skadetilfeller involvert i disse ulykkene var 57, hvorav 32 personskader ikke medførte fravær, mens 25 personskader medførte fravær. Antall skadetilfeller i 2004 var 49 hvorav 24 personskader ikke medførte fravær mens 25 personskader medførte fravær. Rapportering av skadestatistikk er et prioritert område for å få et bedre grunnlag for å avdekke forbedringsområder innenfor helse, miljø og sikkerhet. Det er opprettet arbeidsmiljøutvalg i alle divisjoner og den sentrale konsernstaben er styrket på dette området.

Styrets Årsberetning 2005

Det er tatt initiativ til en rekrutteringspolicy som skal øke rekruttering av medarbeidere med innvandringsbakgrunn samt bedre konsernets likestillingsprofil. Det skal også utvikles et internt talentutviklingsprogram for kvinnelige ledere. Blant de aksjonærvalgte representantene består konsernstyret av to kvinner og tre menn. Ansatterepresentanter er alle tre menn. I konsernledelsen sitter pr. 31.12.2005 to kvinner og åtte menn. I virksomheten totalt sett er andelen kvinner ca 21 %.

Randi Flesland sluttet som administrerende direktør 14. desember 2005. Med virkning fra 18. april 2006 er Sverre Quale tilsatt som ny administrerende direktør.

Samfunn og ytre miljø

Luffartens samfunnsnytte er meget stor i Norge der årlig antall innenriksreiser per innbygger samt bransjens andel av det samlede transportvolum, er fem ganger større enn gjennomsnittet for Europa. Ringvirkingsstudier viser at flyplassdekningen har stor betydning for næringsliv og sysselsetting. Norges geografi og desentraliserte bosettingsstruktur gir beskjedne konkurranseflater til andre transportmidler, og gjør at flyet er den eneste realistiske transportform mange steder.

Løpende investeringer i flyplassnettet har aldri vært høyere enn i 2005, og infrastrukturen skal rustes opp kraftig i årene som kommer. Totalsystemet med flyplasser og flysikringstjeneste drives selvfinansierende uten statsstøtte.

Avinor har i de siste årene redusert luffartsavgiftene sammenlignet med utviklingen i konsumprisindeksen, og har som målsetting å fortsette med reelle prisreduksjoner i årene som kommer.

Arbeidet med etablering av utslippstillatelser for lufthavnene har fortsatt i 2005. Saksbehandlingen hos fylkesmennene har i mange tilfeller ikke hatt en tilfredsstillende fremdrift. Brannøvningsvirksomheten følges opp for å sikre at olje og slukkemidler i avløpsvannet tilfredsstiller miljøkrav. Forbruket av fly- og baneavvisingskjemikalier varierer med vær- og temperaturforhold samt trafikkmengde. Forbruket av flyavvisingskjemikalier var i siste sesong på nivå med 2004, mens forbruket av baneavvisingskjemikalier var lavere enn i 2004.

I perioden 1999-2003 viser registreringer at antall personer plaget av flystøy gikk ned med 22 %. I 2005 er det publisert nye flystøysonekart for 13 lufthavner. Beregninger fra dette arbeidet

viser at det ikke ved noen av disse lufthavnene finnes boliger som krever isoleringstiltak etter forurensningsforskriften.

Bosatte rundt Oslo Lufthavn Gardermoen har anlagt sak mot Oslo Lufthavn AS som følge av flystøybelastning. Saken har prinsipiell betydning både for luffarten og annen samferdsel og er for tiden er til behandling i Høyesterett.

Finansielle forhold og rammebetingelser

Konsernets total kapital utgjør ca. 22 milliarder kroner med en egenkapitalandel på 33,4 %. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler samt forpliktelser knyttet til driften av rutenettet.

I forbindelse med utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen, har Oslo Lufthavn AS gjeld til staten på 6,8 milliarder kroner pr. 31. desember 2005.

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 2006 uten opptak av lån.

Avinor er eksponert for valutarisiko ved at konsernets underveisavgifter avregnes i Euro. Konsernets minimerer valutarisiko gjennom bruk av 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 eksponert for endringer i det langsiktige rentenivået da hovedtyngden av lånene er statslån hvor renten er knyttet til langsiktige statsobligasjonsrenter.

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.

Konsernets likvide situasjon er tilfredsstillende. Konsernet hadde pr. 31.12.2005 likvide midler på 2266 mill. kroner. Kortsiktig gjeld var på 1740 mill. kroner.

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 resultatprognose for 2006 og langtidsprognoser for årene fremover.

Fremtidsutsikter

Konsernet har ved utgangen av 2005 en solid finansiell posisjon med finansielle ressurser til å gjennomføre nødvendige prosjekter og investeringer på kort sikt. På lengre sikt er situasjonen mer uavklart på grunn av et komplisert målbilde av ulike samfunnsoppgaver og kryssende hensyn. En mer detaljert beskrivelse av konsernets strategiske utfordringer er beskrevet i paragraf-10 planen for 2006.

Med en omfattende infrastruktur og høy andel faste kostnader, er Avinors økonomi og investeringsevne følsom for volumendringer. Fremtidig trafikkutvikling henger sterkt sammen med den generelle samfunnsøkonomiske utviklingen, flyselskapenes økonomi og Avinors evne til å tilby konkurransedyktige luftfartstjenester.

Konsernet forventer å ha negativ kontantstrøm de nærmeste årene som en følge av høye investeringer. Siden nye sikkerhetsforskrifter ikke er endelig vedtatt og prosjektering på hver lufthavn er gjennomført med ulik detaljeringsgrad, hefter det imidlertid usikkerhet til investeringsanslagene.

På grunn av regulatoriske endringer og markedskrav, vil luftfartsavgiftene være under press i årene som kommer.

Totalt sett forventes det at Avinor kan finansiere samfunnsoppgavene uten offentlig kjøp i de nærmeste årene. Det understrekes imidlertid at det er usikkerhet knyttet til makroøkonomisk utvikling og interne prognoser. Styret er derfor av den oppfatning at ordningen med statlig kjøp av regionale luftfartstjenester opprettholdes, slik at den kan anvendes dersom behovet oppstår.

Disponering årets resultat

Resultatet etter skatt i Avinor AS er 66 mill. kroner. I samsvar med vedtatt utbyttepolitikk for Avinor foreslår styret at det deles ut et utbytte på 26,4 mill. kroner. Dette gir følgende disponering av årets overskudd:

Til utbytte:	26,4 mill. kroner
Til annen egenkapital:	39,5 mill. kroner

Fri egenkapital pr. 31.12.2005 var 960,1 mill. kroner.

Oslo, 27. april 2006



Anders Talleraas
Styrets leder



Bård Martin Mikkelsen
Nestleder



Grete Willumsen



Atle Hamar



Kristin Vangdal



Bjørn Tore Mikkelsen




Magne Jerpstad



Helge Løbergli

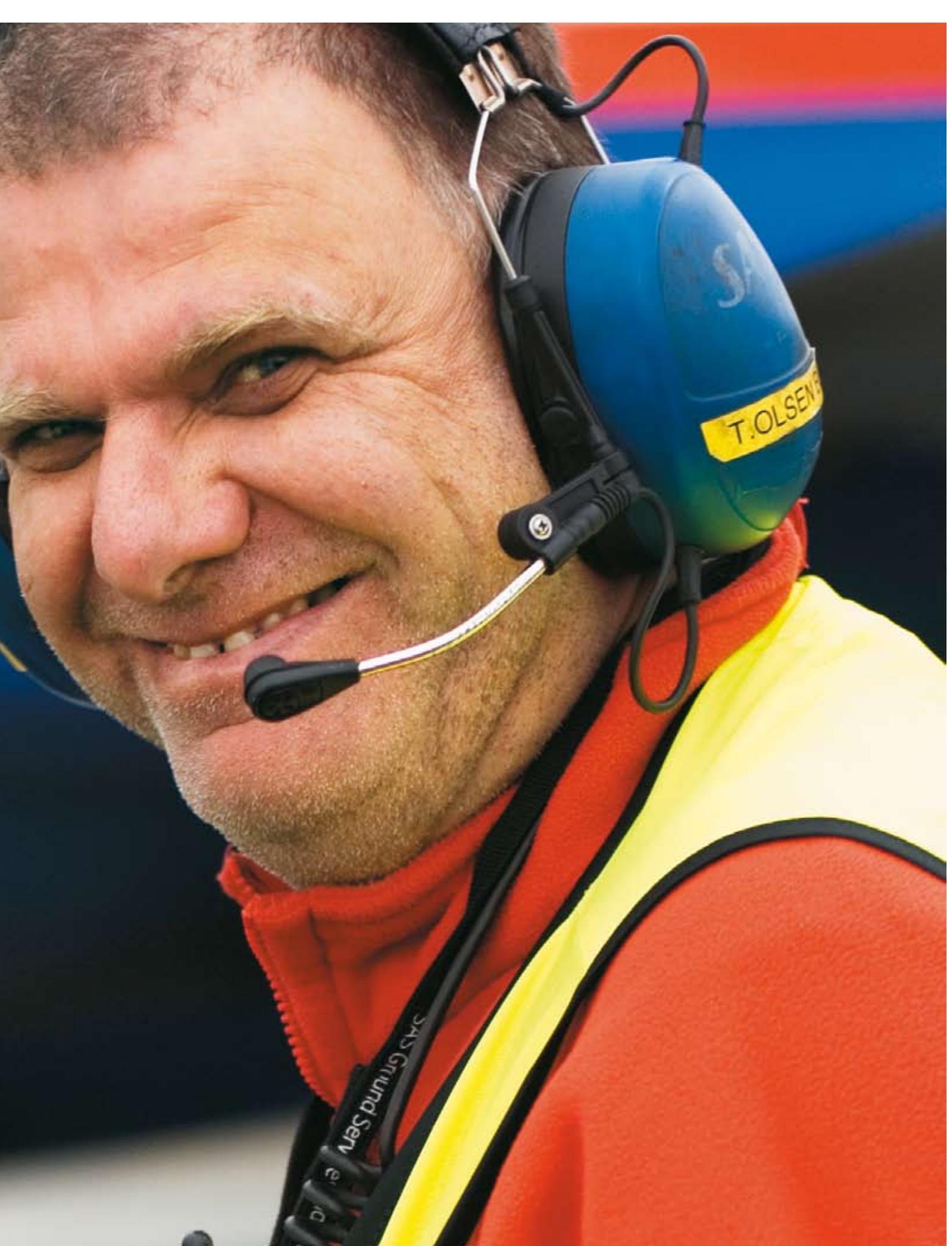


Sverre Quale
Administrerende Direktør



SIKKERHETEN OG DEN OPERATIVE VIRKSOMHETEN VIKTIGST

Den operative virksomheten på flyplassene og i flysikringstjenesten er kjernen i Avinors samfunnsansvar. Kravene til sikkerhet er absolutte og skal alltid ha første prioritet. Videre er det avgjørende at bedriften bidrar til høy punktlighet og regularitet i flytrafikken. Det er avgjørende for Avinors kunder å kunne stole på at flyene går – og at de går i tide. Bedriften har som målsetting å være ledende på punktlighet i Europa. I 2005 har punktligheten ikke vært tilfredsstillende. Interne utfordringer i både Avinor og flyselskapene har bidratt til dette. Beregninger viser at 24 prosent av forsinkelsene i 2005 var forårsaket av Avinor, og 63 prosent av flyselskapene. Det resterende var i hovedsak knyttet til værforholdene.



Regnskap

Balanse

Morselskap		Konsern				
31-12-04	31-12-05	Beløp i MNOK	Noter	31-12-05	31-12-04	
EIENDELER						
Anleggsmidler						
Immaterielle eiendeler						
203,5	306,5	Utsatt skattefordel	16	507,3	331,7	
0,0	0,0	Goodwill	3	2,1	4,2	
203,5	306,5	Sum immaterielle eiendeler		509,4	335,9	
Varige driftsmidler						
8 846,4	8 481,9	Varige driftsmidler	4	17 524,8	18 539,7	
500,6	843,0	Anlegg under utførelse		997,9	546,6	
9 347,0	9 324,9	Sum varige driftsmidler		18 522,7	19 086,3	
Finansielle anleggsmidler						
577,9	577,9	Investeringer i datterselskap	1, 5	0,0	0,0	
2 436,3	2 406,3	Lån til foretak i samme konsern	17	0,0	0,0	
3,9	2,9	Andre finansielle anleggsmidler	6	24,8	5,9	
3 018,1	2 987,1	Sum finansielle anleggsmidler		24,8	5,9	
12 568,6	12 618,5	Sum anleggsmidler		19 056,9	19 428,1	
Omløpsmidler						
0,8	11,2	Varer		15,1	5,7	
412,5	499,0	Fordringer	7	715,8	634,2	
0,0	0,0	Kortsiktige plasseringer		0,0	0,0	
823,3	480,0	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	2 266,2	1 875,0	
1 236,6	990,2	Sum omløpsmidler		2 997,1	2 514,9	
13 805,2	13 608,7	Sum eiendeler		22 054,0	21 943,0	

Oslo, 27. april 2006


Anders Talleraas
Styrets leder


Bård Martin Mikkelsen
Nestleder


Grete Willumsen


Atle Hamar


Kristin Vangdal


Magne Jerpstad


Helge Løbergslø


Bjørn Tore Mikkelsen


Sverre Quale
Administrerende direktør

Balanse

Morselskap		Konsern			
31-12-04	31-12-05	Beløp i MNOK	Noter	31-12-05	31-12-04
EGENKAPITAL OG GJELD					
Egenkapital					
Innskutt egenkapital					
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	9, 10	5 400,1	5 400,1
504,5	504,5	Overkursfond	10	504,5	504,5
5 904,6	5 904,6	Sum innskutt egenkapital		5 904,6	5 904,6
Opptjent egenkapital					
1 227,1	1 266,6	Annen egenkapital	10	1 467,3	1 107,8
1 227,1	1 266,6	Sum opptjent egenkapital		1 467,3	1 107,8
7 131,7	7 171,2	Sum egenkapital		7 371,9	7 012,4
Gjeld og forpliktelser					
Avsetning for forpliktelse					
247,8	597,4	Pensjonsforpliktelse	11	721,8	299,4
4 908,8	4 908,8	Avsetning forpliktelse rutenett	1, 12	5 117,7	5 117,7
239,0	39,3	Restrukturering	13	39,3	239,0
78,3	72,1	Annen forpliktelse	14	72,1	78,3
5 473,9	5 617,6	Sum forpliktelser		5 950,9	5 734,4
Annen langsiktig gjeld					
0,0	0,0	Lån til Staten	15	6 415,6	7 193,2
74,5	73,1	Annen langsiktig gjeld	15	575,1	629,7
74,5	73,1	Sum annen langsiktig gjeld		6 990,7	7 822,9
Kortsiktig gjeld					
273,5	150,2	Leverandørgjeld		239,1	332,2
47,1	21,7	Betalbar skatt	16	221,6	47,1
105,3	128,2	Skyldige offentlige avgifter		180,9	159,3
151,5	26,4	Utbytte		26,4	151,5
85,5	13,0	Restrukturering	13	13,0	87,7
462,2	407,3	Annen kortsiktig gjeld		1 059,5	595,5
1 125,1	746,8	Sum kortsiktig gjeld		1 740,5	1 373,3
6 673,5	6 437,5	Sum gjeld		14 682,1	14 930,6
13 805,2	13 608,7	Sum egenkapital og gjeld		22 054,0	21 943,0
		Pantestillelser, garantiansvar	25	548,8	561,7

Resultatregnskap

Morselskap		Beløp i MNOK	Noter	Konsern	
2004	2005			2005	2004
Driftsinntekter					
1 993,0	2 045,5	Trafikkinntekter	19	3 290,6	3 138,1
503,0	614,2	Salgs- og leieinntekter		1 882,7	1 578,8
264,0	35,0	Offentlig kjøp		35,0	264,0
355,0	323,9	Annen driftsinntekt		46,7	94,6
3 115,0	3 018,6	Sum driftsinntekter		5 255,0	5 075,5
Driftskostnader					
12,8	23,2	Varekostnad		44,0	21,7
1 287,7	1 680,4	Lønn og andre personalkostnader	20	2 030,5	1 542,9
579,6	587,2	Av- og nedskrivninger	3, 4	1 145,2	1 103,2
1 116,8	1 128,6	Annen driftskostnad	21	1 479,4	1 583,8
-164,9	-253,2	Flytte - og restruktureringskostnader	13, 14	-254,6	-171,2
2 832,0	3 166,2	Sum driftskostnader		4 444,5	4 080,4
283,0	-147,6	Driftsresultat		810,5	995,1
174,3	106,4	Finansinntekter	22	57,1	63,2
25,9	18,6	Finanskostnader	23	480,1	501,4
148,4	87,8	Finansresultat		-423,0	-438,2
431,4	-59,8	Resultat før skattekostnad		387,5	556,9
52,8	-125,7	Skattekostnad	16	1,6	94,1
378,6	65,9	Årsresultat		385,9	462,8
Disponering:					
151,5	26,4	Utbytte			
227,1	39,5	Annen egenkapital			
68,7	0,0	Avgitt konsernbidrag			

Kontantstrømpoppstilling

Morselskap		Beløp i MNOK	Konsern	
2004	2005		2005	2004
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
431,4	-59,8	Resultat før skatt	387,5	556,9
0,0	-2,7	Periodens betalte skatter	-2,7	0,0
43,1	8,8	Tap/gevinst anleggsmidler	10,4	48,5
579,6	587,2	Ordinære avskrivninger	1 145,2	1 103,2
-19,0	-161,0	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-178,4	-2,3
2,7	349,6	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	422,7	-35,3
-298,2	-252,5	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	-210,1	-297,5
-19,4	-39,0	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
720,2	430,6	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 574,6	1 373,5
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
-568,5	-606,9	Investeringer i varige driftsmidler	-826,2	-720,3
-17,7	0,0	Konserninterne investeringer	0,0	0,0
0,1	14,5	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	18,3	0,4
0,0	0,0	Merverdiavgiftsrefusjon Oslo Lufthavn	206,7	0,0
-1,3	0,0	Endring i andre investeringer	0,0	-1,3
-587,4	-592,4	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-601,2	-721,2
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
0,0	0,0	Opptak av gjeld	0,0	7,5
0,0	0,0	Nedbetaling av gjeld	-430,7	-233,1
0,0	-30,0	Konsernintern utlån	0,0	0,0
19,4	0,0	Konsernintern nedbetaling av gjeld	0,0	0,0
-113,1	-151,5	Konsernbidrag/utbytte	-151,5	-113,1
0,0	0,0	Salg av verdipapirer	0,0	106,9
-93,7	-181,5	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-582,2	-231,8
39,1	-343,3	Netto endring i likvider i året	391,2	420,5
784,2	823,3	Kontanter og bankinnskudd pr. 01.01.	1 875,0	1 454,5
823,3	480,0	Kontanter og bankinnskudd pr. 31.12.	2 266,2	1 875,0

Regnskapsprinsipper

Generelt

Avinor AS er en direkte videreføring av forvaltningsbedriften Luftfartsverket, og ble etablert som statlig aksjeselskap med virkning fra 01.01.2003. Avinor konsernet 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 verdsetting for fastsetting av åpningsbalansen. Dette medførte at virksomheten i Avinor AS fikk en netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier bl.a. for å synliggjøre forpliktelsene som hviler på lufthavnene.

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.

Datterselskap

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

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

Salgsinntekter

Inntektsføring ved salg av varer og tjenester skjer på leveringstidspunktet.

Trafikkinntekter

Trafikkinntektene er basert på taktsregulativet som er godkjent av Samferdselsdepartementet. Inntektene med unntak av securityinntekter som skal være kostbasert, resultatføres basert på faktisk flytrafikk etter de satser som er fastsatt. Security-inntektene inntektføres 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.

Personalutgifter 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

Ved etablering av Avinor AS 01.01.2003 ble rutenettet (stam- og regionalnettet) og aksjene i Oslo Lufthavn AS (OSL) gjenstand for verdsetting til estimert virkelig verdi. Dette medførte at rutenettet i Avinor AS ble overtatt med en netto negativ verdi, mens verdien av aksjene i OSL ble vurdert til mnok 6.293, som ga en merverdi på aksjene i OSL på mnok 5.985. I selskaps- og konsernergnskapet er forpliktelse i rutenettet og merverdi aksjer i OSL presentert netto. Eventuelle endringer i flyplasstruktur, og vesentlige endringer i tariffsystem, må besluttes av Stortinget.

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

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. Estimendringer kostnadsføres direkte.

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 nyttegjørt.

Betingede utfall og usikre forpliktelser

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

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden.



HØYT INVESTERINGSNIVÅ

Avinor står foran et meget stort investeringsprogram de nærmeste årene. Det årlige behovet vil være 2–3 ganger høyere enn gjennomsnittet for siste 10 år. Dette har først og fremst sammenheng med en ny forskrift for utforming av flyplasser (BSL E 3-2). I tillegg til dette kommer investeringer i andre sikkerhetstiltak, kapasitetsfremmende løsninger og nye ekspedisjonsbygg som fremmer servicenivå og muligheter for vekst på flyplassene.

Note 1 Reklassifisering av balanseverdier

Ved etablering av Avinor AS 01.01.2003 ble rutenettet (stam- og regionalnettet) og aksjene i Oslo Lufthavn AS (OSL) gjenstand for verdsetting til estimert virkelig verdi. Dette medførte at rutenettet i Avinor AS ble overtatt med en netto negativ verdi, mens verdien av aksjene i OSL ble vurdert til mnok 6.293, som ga en merverdi på aksjene i OSL på mnok 5.985. Den negative verdien i rutenettet ble balanseført som en forpliktelse. 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 regionalnettet presentert hver for seg. Anskaffelseskost på aksjene i OSL pr. 01.01.2003 representerte en merverdi i forhold til regnskapsmessig egenkapital i selskapet. Merverdi ble tillagt varige driftsmidler og avskrevet i konsernregnskapet i 2003.

Samferdselsdepartementets eiermelding (St.meld. nr. 36 (2003-2004)) og statsbudsjettet for 2005 innebar en vesentlig endring av rammebetingelsene til Avinor konsernet. Bindingen mellom offentlig kjøp og kostnadsnivået i regionalnettet ble opphevet. Regionalnettet ble hovedsakelig forutsatt finansiert via kryssubsidiering. Gjennom statsbudsjettet for 2005 ble det bevilget et offentlig tilskudd som var vesentlig lavere enn offentlig kjøp i 2004, samtidig ble luftfartsavgifter merverdiavgiftspliktige. Dette innebar kostnadsreduksjoner i forhold til tidligere år gjennom fradrag for inngående merverdiavgift. Denne kompensasjonen har effekt for hele konsernet.

Endringer i rammebetingelser hadde som regnskapsmessige konsekvenser i 2004:

- det regnskapsmessige skillet mellom regional- og stamrutenett ble opphevet fordi det ikke lenger er noen særskilt finansiering av underskuddet på regionalnettet gjennom offentlig kjøp
- forpliktelsene kan ikke lenger ses isolert for Avinor AS ettersom effekten av endringen i rammebetingelser fordeler seg på hele konsernet

Dette medførte følgende endringer i eiendeler og forpliktelser i 2004:

- driftsrettigheten i regionalrutenettet balanseføres ikke lenger som eiendel i regnskapet og forpliktelsen er redusert tilsvarende
- forpliktelsen presenteres under ett for rutenettet
- merverdien på Oslo Lufthavn AS ble i konsernregnskapet vurdert som reduksjon i forpliktelsen og ikke lenger som en merverdi på varige driftsmidler, ettersom de gjennomførte endringene i rammebetingelsene hadde effekt på konsernet som helhet.

Etter en fornyet vurdering i 2005 anses det korrekt å benytte tilsvarende vurdering i selskapsregnskapet til Avinor AS, som i konsernregnskapet, når det gjelder merverdi på aksjene i OSL. Det er derfor i 2005 foretatt en reklassifisering av merverdien på aksjene på mnok 5.985 mellom aksjer og balanseført forpliktelse. Tallene for 2004 er omarbeidet tilsvarende.

Note 2 Segment

Beløp i MNOK

Avinor konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner inkl. Oslo Lufthavn Gardermoen. Segmentinformasjon viser driftsresultatet fordelt etter intern organisering i konsernet.

Avinor konsern pr 31.12.2005:

	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Mellomstore lufthavner	Regionale lufthavner	Flysikring	Eliminering	Sum
Trafikkinntekter	1 245,2	1 028,5	286,8	112,8	617,3		3 290,6
Offentlig kjøp	0,0	0,0	0,0	35,0	0,0		35,0
Andre inntekter	1 274,5	441,7	131,6	21,7	59,9		1 929,4
Intern fordeling	119,5	47,4	24,4	0,6	432,8	-624,7	0,0
Sum driftsinntekter	2 639,2	1 517,6	442,8	170,1	1 110,0	-624,7	5 255,0
Personalkostnader	361,2	264,9	244,9	279,6	879,9		2 030,5
Andre driftskostnader	487,2	289,3	178,4	153,8	160,1		1 268,8
Avskrivninger	553,7	188,9	129,4	143,0	130,2		1 145,2
Intern fordeling	96,9	240,7	148,0	96,9	41,9	-624,4	0,0
Sum driftskostnader	1 499,0	983,8	700,7	673,3	1 212,1	-624,4	4 444,5
Driftsresultat	1 140,2	533,8	-257,9	-503,2	-102,1	-0,3	810,5

Avinor konsern pr 31.12.2004:

	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Mellomstore lufthavner	Regionale lufthavner	Flysikring	Eliminering	Sum
Trafikkinntekter	1 147,4	925,9	318,8	144,4	601,6		3 138,1
Offentlig kjøp	0,0	0,0	0,0	264,0	0,0		264,0
Andre inntekter	1 082,0	406,1	106,7	23,7	74,5	-19,6	1 673,4
Intern fordeling	48,9	12,3	10,7	11,6	447,8	-531,3	0,0
Sum driftsinntekter	2 278,3	1 344,3	436,2	443,7	1 123,9	-550,9	5 075,5
Personalkostnader	275,9	188,2	173,2	206,9	698,7		1 542,9
Andre driftskostnader	586,0	251,2	182,3	149,5	270,1	-4,8	1 434,3
Avskrivninger	525,1	198,2	124,5	133,8	121,6		1 103,2
Intern fordeling	50,7	256,0	130,6	48,7	42,6	-528,6	0,0
Sum driftskostnader	1 437,7	893,6	610,6	538,9	1 133,0	-533,4	4 080,4
Driftsresultat	840,6	450,7	-174,4	-95,2	-9,1	-17,5	995,1

Note 3 Immaterielle eiendeler

Avinor Konsern:

	Goodwill
Anskaffelseskost 01.01.05	12,7
Tilgang	0,0
Avgang	0,0
Anskaffelseskost 31.12.05	12,7
Avskrivninger	10,6
Balansført verdi 31.12.05	2,1
Årets avskrivning	2,1
Økonomisk levetid	5 år*
Avskrivningsmetode	Lineær
Prosent	20 %

Beløp i MNOK

Balansført goodwill er knyttet til 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 01.01.05	2 318,5	3 665,5	1 793,2	353,9	1 855,8	237,6	10 224,5
Tilgang driftsmidler	7,9	31,1	80,3	54,2	51,1	21,3	245,9
Refusjon mva *)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang driftsmidler	0,0	0,0	0,0	-20,4	-47,1	0,0	-67,5
Anskaffelseskost 31.12.05	2 326,4	3 696,6	1 873,5	387,7	1 859,8	258,9	10 402,9
Av- og nedskrivninger	0,7	603,3	367,7	147,3	739,5	62,8	1 921,3
Balansført verdi 31.12.05	2 325,7	3 093,3	1 505,8	240,4	1 120,3	196,1	8 481,6
Årets av- og nedskrivninger	0,0	181,9	115,7	51,9	216,1	21,6	587,2

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

Avinor konsern:	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler og fly	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.05	2 334,1	10 159,8	5 133,4	559,1	3 587,7	1 331,9	23 106,0
Tilgang driftsmidler	8,1	60,4	95,1	56,1	109,9	34,3	363,9
Refusjon mva *)	0,0	-206,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-206,7
Avgang driftsmidler	0,0	0,0	-8,1	-37,7	-87,0	0,0	-132,8
Anskaffelseskost 31.12.05	2 342,2	10 013,5	5 220,4	577,5	3 610,6	1 366,2	23 130,4
Av- og nedskrivninger	0,7	1 853,5	1 329,7	261,8	1 724,3	435,6	5 605,6
Balanseført verdi 31.12.05	2 341,5	8 160,0	3 890,7	315,7	1 886,3	930,6	17 524,8
Årets av- og nedskrivninger	0,0	392,1	255,2	69,9	360,7	65,2	1 143,1

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 %

*) Som følge av innvilget frivillig registrering i merverdiavgiftsmantallet mottok konsernet i 2005 en refusjon av merverdiavgift på mnok 206,7. Refusjonen knytter seg i helhet til tidligere års investeringer i forbindelse med oppføringen av terminalbygget på Oslo Lufthavn Gardermoen.

Note 5 Datterselskap

Beløp i MNOK

	Forretningskontor	Anskaffelsestidspunkt	Eier-/stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.2005	Balanseført verdi 31.12.2005
Direkte eide DS:					
Oslo Lufthavn AS	Ullensaker	01-01-03	100 %	467,9	467,9
Avinors Parkeringsanlegg AS	Oslo	01-01-03	100 %	109,6	109,6
Flesland Eiendom AS	Oslo	19-05-04	100 %	0,3	0,3
Værnes Eiendom AS	Oslo	23-08-04	100 %	0,1	0,1
Sum balanseført verdi				577,9	577,9

	Forretningskontor	Anskaffelsestidspunkt	Eier-/stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.2005	Balanseført verdi 31.12.2005
Indirekte eide DS:					
Oslo Lufthavn Eiendom AS	Ullensaker	01-01-96	100 %	69,8	89,8
Sum balanseført verdi				69,8	89,8

Note 6 Andre finansielle anleggsmidler

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Andre finansielle anleggsmidler	2,9	3,8	23,0	4,0
Sum andre finansielle anleggsmidler	2,9	3,8	23,0	4,0

Aksjer i andre selskap:	Avinor AS		Avinor konsern		Eierandel
	2005	2004	2005	2004	
Securitas Airport Security AS	0,0	0,1	0,0	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	1,6	50 %
Sum aksjer	0,0	0,1	1,8	1,9	

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

Note 7 Fordringer

Beløp i MNOK

Kundefordringer:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Kundefordringer bokført verdi	349,0	322,5	601,4	529,5
Balanseført avsetning latent tap	-3,3	-4,1	-8,3	-9,1
Bokført verdi kundefordringer 31.12	345,7	318,4	593,1	520,4
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,7	2,5	0,7	3,1

Andre kortsiktige fordringer:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Påløpne ikke fakturerte inntekter	13,9	4,9	44,4	56,9
Forskuddsbetalte driftskostnader	30,5	16,5	37,4	38,9
Andre kortsiktige fordringer	108,9	72,7	40,9	18,0
Sum andre kortsiktige fordringer	153,3	94,1	122,7	113,8

Note 8 Kontanter, bankinnskudd og lignende

Avinor konsernet har mnok 65,2 i bundne skattetrekksmidler.

Avinor konsernet har mnok 20,6 i bunde midler i depotkonto energi.

Avinor konsernet har mnok 2,2 i andre bunde midler.

Konsernkontosystemet:

Avinor konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Avinor AS står som konsernkontoinehaver. Dette innebærer at kontantbeholdningene i Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavns Eiendom AS og Avinors Parkeringsselskap AS formelt sett er fordringer på Avinor AS, og at disse selskapene er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort.

Note 9 Selskapskapital og aksjonærinformasjon

Selskapskapitalen er på mnok 5 400,1 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 01.01.05	5 400,1	504,5	1 227,1	7 131,7
Årsresultat			65,9	65,9
Utbytte			-26,4	-26,4
Egenkapital 31.12.05	5 400,1	504,5	1 266,6	7 171,2

Avinor konsern:	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.05	5 400,1	504,5	1 107,8	7 012,4
Årsresultat			385,9	385,9
Utbytte			-26,4	-26,4
Egenkapital 31.12.05	5 400,1	504,5	1 467,3	7 371,9

Note 11 Pensjonsforpliktelse

Beløp i MNOK

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

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

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

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

Fiktivt fond:

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

Førtidspensjon:

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

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	123,3	98,6	149,5	122,8
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	101,9	100,6	121,4	124,6
Avkastning på pensjonsmidler	90,8	85,7	107,8	105,5
Ansattes 2 % innskudd	-17,9	-18,0	-20,7	-20,7
Administrasjonskostnader	2,4	1,3	3,0	1,6
Resultatført estimatavvik	287,5	-7,4	349,2	-16,6
Arbeidsgiveravgift	59,8	15,1	72,5	17,9
Netto pensjonskostnad	466,2	104,5	567,1	124,1
<hr/>				
Beregnete pensjonsforpliktelser pr. 31.12	2 255,9	1 775,1	2 686,7	2 194,8
Pensjonsmidler pr. 31.12	1 732,3	1 558,0	2 054,3	1 932,8
Arbeidsgiveravgift	73,8	30,7	89,4	37,4
Netto pensjonsforpliktelse	597,4	247,8	721,8	299,4

Estimatavvik og planendringer resultatføres direkte, dette innebærer at slike avvik ikke fordeles over lengre tid for å utjevne resultateffektene som norsk regnskapsstandard for pensjonskostnader tillater («Korridor»). Dette gir en kostnadseffekt i 2005 på mnok 349,2.

Økonomiske forutsetninger:	
Diskonteringsrente	5,0 %
Lønnsregulering	4,0 %
G-regulering	3,5 %
Forventet avkasning på fondsmidlene	5,7 %
Arbeidsgiveravgift - sats	14,1 %
Uttak AFP	20,0 %

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

Note 12 Avsetning forpliktelse rutenett

Avinor AS overtok per 01.01.2003 45 flyplasser til en omforent verdi på mrdnok 7,7 – som tilsvarer en beregnet gjenanskaffelsesverdi. Avinor AS er forpliktet til å eie og drive disse 45 flyplassene. Det ble beregnet en forpliktelse knyttet til framtidig underfinansiering av drift og investeringer på mrdnok 14,8, se note 1. Forpliktelsen reverseres med basis i beregnet kapitalslit begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå. Reverseringsplanen blir løpende evaluert, fornyet vurdering vil bli gjennomført i 2006.

	Avinor AS	Avinor konsern
Avsetning forpliktelse rutenett 01.01.03	14 758,8	14 758,8
<hr/>		
Avsetning forpliktelse rutenett 31.12.03	14 758,8	14 758,8
Driftsrettighet	-3621,2	-3 621,2
Merverdi OSL etter avskrivning 2003	0,0	-5 776,3
Nedskrivning Oslo kontrollsentral	-243,6	-243,6
Avsetning forpliktelse rutenett 31.12.04	10 894,0	5 117,7
Merverdi OSL	-5 985,2	0,0
Avsetning forpliktelse rutenett 31.12.05	4 908,8	5 117,7

Note 13 Restrukturering

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

I henhold til premisene 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 ble lagt inn i Take-off-05 ble det identifisert et antall overtallige i Avinor konsernet. Gjennom styrevedtak og restruktureringsplan påtok Avinor konsernet seg et økonomisk ansvar og dermed en forpliktelse. Med basis i beste estimat ble det gjort avsetning for de utgifter som ble antatt å påløpe.

I forhold til de estimat som ble lagt til grunn for restruktureringsavsetningen i 2003, har nedbemanningsprosessen i 2004 og 2005 bragt i erfaring følgende:

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

Dette har medført at de estimater som ble lagt til grunn for avsetningen i 2003 har blitt revurdert og avsetningen er tilsvarende tilbakeført i tråd med beste estimat i 2004 og 2005.

Restruktureringskostnader

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Sluttpakker/gavepensjon	-30,3	-78,8	-31,7	-85,1
Ventelønn	-215,7	-220,8	-215,7	-220,8
Ressurssenter	0,0	3,5	0,0	3,5
Sum restruktureringskostnader	-246,0	-296,1	-247,4	-302,4

Avsetning restruktureringsutgifter

Beløp i MNOK

	Avinor AS 2005			Avinor AS 2004		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttpakker/gavepensjon	8,4	6,8	15,2	52,0	10,0	62,0
Ventelønn	4,6	32,5	37,1	24,0	229,0	253,0
Ressurssenter	0,0	0,0	0,0	9,5	0,0	9,5
Sum avsetning restrukturering	13,0	39,3	52,3	85,5	239,0	324,5

	Avinor konsern 2005			Avinor konsern 2004		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttpakker/gavepensjon	8,4	6,8	15,2	54,2	10,0	64,2
Ventelønn	4,6	32,5	37,1	24,0	229,0	253,0
Ressurssenter	0,0	0,0	0,0	9,5	0,0	9,5
Sum avsetning restrukturering	13,0	39,3	52,3	87,7	239,0	326,7

Note 14 Annen forpliktelse

Avsetning forpliktelse

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Sluttavtaler flygeledere	4,4	7,5	4,4	7,5
Leiekontrakt	64,9	67,6	64,9	67,6
Annen forpliktelse	2,8	3,2	2,8	3,2
Sum annen forpliktelse	72,1	78,3	72,1	78,3

Gjennom forskriftsendringer 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 ordnære pensjonsordninger.

Avinor AS endret lokalisering av hovedkontor i 2004 og i den forbindelse ble det avsatt til tap på leiekontrakt på gamle lokaler. Rest på denne avsetningen er mnok 76,9, hvorav mnok 12 er klassifisert som kortsiktig forpliktelse.

Note 15 Langsiktig gjeld

Beløp i MNOK

Gjeld hvor deler forfaller mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Statslån	0,0	0,0	6 415,6	7 193,2
Pantelån	0,0	0,0	502,0	555,0
Sum langsiktig gjeld	0,0	0,0	6 917,6	7 748,2

Det ble betalt to ekstraordinære avdrag på til sammen mnok 388,8 på statslånet i 2005.

Opplysninger om statslån, lån fra banker:

	Snittrente	Lånebeløp
NOK (statslån)	5,73 %	6 415,6
NOK (pantelån)	5,40 %	502,0

Avdragsprofil rentebærende lån:

	2007	2008	2009	2010	2011	Deretter	Sum
Statslån	388,8	388,8	388,8	388,8	388,8	4 471,6	6 415,6
Pantelån	41,8	41,8	41,8	41,8	41,1	293,7	502,0

Annen langsiktig gjeld

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Lufthavnbygging AS	73,1	74,5	73,1	74,5
Gjeld til kredittinstitusjon	0,0	0,0	0,0	0,2
Sum annen langsiktig gjeld	73,1	74,5	73,1	74,7

Note 16 Skatt

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Årets skattekostnad fordeler seg på:				
Betalbar skatt	21,7	66,3	221,7	47,1
For mye avsatt skatt tidligere år	-44,4		-44,4	
Endring i utsatt skatt	-103,0	-13,5	-175,7	47,0
Sum skattekostnad	-125,7	52,8	1,6	94,1
Beregning av årets skattegrunnlag:				
Resultat før skattekostnad	-59,8	431,4	387,5	556,9
Permanente forskjeller *)	4,1	0,9	6,7	3,3
Endring i midlertidige forskjeller	-5 618,5	-3 816,5	-5 357,5	-3 718,7
Endring bokført verdi aksjer OSL	5 985,2		5 985,2	
Endring Driftsrettighet	0,0	3 621,2	0,0	3 621,2
Midlertidige forskjeller åpningsbalanse 2003	-392,2		-392,2	
Midlertidige forskjeller realisert 2003-04	158,5		158,5	
Verdiendring urealisert tap på verdipapir	0,0	0,0	0,0	-25,7
Konsernposter	0,0	0,0	5,7	19,5
Anvendt underskudd til fremføring	0,0	0,0	-2,1	-288,3
Årets skattegrunnlag	77,3	237,0	791,8	168,2
Oversikt over midlertidige forskjeller:				
Fordringer	-2,5	3,3	-7,3	-1,7
Anleggsmidler	-298,3	-249,0	-778,1	-566,7
Avsetning etter god regnskapsskikk	-5 110,9	-5 368,2	-5 424,3	-5 654,5
Pensjoner	-597,4	-22,8	-721,8	-74,4
Gevinst- og tapskonto	5,7	0,0	2,5	-4,0
Grunnlag midlertidige forskjeller	-6 003,4	-5 636,7	-6 929,0	-6 301,3
Underskudd til fremføring	0,0	0,0	-0,5	-2,0
Forpliktelse rutenett	4 908,8	4 908,8	5 117,7	5 117,7
Grunnlag utsatt skatt	-1 094,6	-727,9	-1 811,8	-1 185,6
28 % utsatt skatt	-306,5	-203,5	-507,3	-331,7

Forpliktelse rutenett ansees som midlertidig forskjell. Ved etablering av Avinor AS 01.01.2003 ble forpliktelsen beregnet netto etter utsatt skatt. Forpliktelsen er derfor ikke inkludert ved beregning av grunnlaget for balanseføring 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	
	2005	2004	2005	2004
28 % skatt av resultat før skatt	-16,7	120,8	112,8	155,9
For mye avsatt skatt tidligere år	-44,5	0,0	-44,4	0,0
Skatteeffekt midlertidige forskjeller åpningsbalanse 2003 *)	-65,3		-65,3	
Konserninterne gevinster/utbytte	0,0	0,0	-3,0	5,5
Tilbakeføring forpliktelse	0,0	-68,2	0,0	-68,2
Permanente forskjeller (28 %) **)	0,8	0,2	1,5	0,9
Beregnet skattekostnad	-125,7	52,8	1,6	94,1
Effektiv skattesats ***)	210,1 %	12,2 %	1,2 %	16,9 %

*) I åpningsbalansen til Avinor AS ble ikke avsetninger etter god regnskapsskikk behandlet som midlertidige forskjeller. I selvangivelsen for 2004 fremmet Avinor AS påstand om at disse avsetningene skal anses som midlertidige forskjeller, dvs kostnadene gir skattemessig fradrag ved realisasjon. Denne påstanden ble lagt til grunn for endelig ligning av Avinor AS i 2004. Restverdi av avsetninger i åpningsbalansen på mnok 233,7 er derfor inkludert i skatteberegningen. Regnskapsmessig er dette vurdert som en estimatendring som reduserer skattekostnaden med mnok -65,4 i 2005.

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

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

Betalbar skatt i balansen

Betalbar skatt årets skattegrunnlag	21,7
Netto	21,7

Note 17 Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

Avinor AS per 31.12.2005	Oslo Lufthavn AS	Oslo Lufthavn Eiendom AS	Avinors parkerings-selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS
Fordringer	2 434,2	0,0	5,7	35,4	0,0
Sum fordringer	2 434,2	0,0	5,7	35,4	0,0
Annen kortsiktig gjeld	4,2	0,0	5,8	0,0	0,0
Sum gjeld	4,2	0,0	5,8	0,0	0,0

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør mnok 2 371,3. 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. Det er belastet en festeavgift på mnok 218,3 mellom Avinor AS og Oslo Lufthavn AS.

Note 18 Nærstående parter**Samferdselsdepartementet**

Som eier av Avinor AS er Staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. Avinor 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	
	2005	2004	2005	2004
Startavgift	760,9	728,2	1 347,1	1 287,2
Terminalavgift	362,3	379,8	789,8	819,7
Underveisavgift	617,4	647,1	617,4	647,1
Securityavgift	304,9	237,9	536,3	384,1
Sum trafikkinntekter	2 045,5	1 993,0	3 290,6	3 138,1

Note 20 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Lønninger	1 059,5	1 025,6	1 263,1	1 213,2
Arbeidsgiveravgift	133,5	125,7	162,6	158,6
Pensjonskostnader	447,2	94,2	550,9	116,6
Andre ytelser	40,2	42,2	53,9	54,5
Sum lønnskostnader	1 680,4	1 287,7	2 030,5	1 542,9

Gjennomsnittlig antall årsverk i Avinor AS er 2 129 og 2 588 i Avinor konsernet for året 2005.

Ytelser til ledende personer:	Administrerende direktør	Styret
Lønn	1,6	1,6
Pensjonskostnader	1,1	0,0
Annen godtgjørelse	0,1	0,0
Sum ytelser	2,8	1,6

Tidligere administrerende direktør hadde i sin ansettelsesavtale rett til full lønn i oppstigelsestiden på 3 måneder, samt etterlønn i ytterligere 9 måneder.

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Kostnadsførte honorar til revisor:				
Lovpålagt revisjon	0,5	1,0	0,7	1,3
Andre attestasjonsoppgaver	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatterådgivning	0,1	0,2	0,1	0,2
Regnskapsmessig bistand	0,3	0,9	0,3	0,9
Sum revisjonshonorar	0,9	2,1	1,1	2,4

Kostnadsført revisjonshonorar for 2004 er inkl. mva, mens revisjonshonorar for 2005 er eks mva pga fullt mva-fradrag.

Note 21 Annen driftskostnad

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Leie lokaler/tomt	17,9	46,3	18,6	47,3
Drift/vedlikehold bygninger	115,0	127,3	211,6	231,3
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	142,7	150,3	245,5	265,6
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	241,6	194,8	362,1	315,1
Meteorologiske tjenester	36,5	66,1	36,5	67,6
Konsulentbistand	73,3	93,5	94,0	109,0
Øvrige eksterne tjenester	116,8	104,4	164,3	157,0
Øvrige driftskostnader	384,8	334,1	346,8	390,9
Sum	1 128,6	1 116,8	1 479,4	1 583,8

Note 22 Finansinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Renteinntekter	9,1	23,1	45,9	47,8
Renteinntekt på lån til datterselskap	87,4	137,4	0,0	0,0
Agio	9,2	13,6	9,3	13,8
Annen finansinntekt	0,7	0,2	1,9	1,6
Sum	106,4	174,3	57,1	63,2

Note 23 Finanskostnader

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2005	2004	2005	2004
Rentekostnad	7,3	10,4	468,7	481,0
Disagio	11,2	15,5	11,3	15,8
Annen finanskostnad	0,1	0,0	0,1	4,6
Sum	18,6	25,9	480,1	501,4

Note 24 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Skatt

Avinor AS har tatt opp spørsmålet om skattemessige avskrivninger på rullebaner med sikkerhetsområder med Oslo ligningskontor og bedt om en bindende forhåndsuttalelse. Rullebaner med sikkerhetsområder eksl grunnverv avskrives i dag skattemessig under saldogruppe bygg og anlegg. Årlige skattemessige avskrivninger i konsernet ca mnok 65.

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 Luftfartstilsynet. Dette kan medføre et vesentlig økt behov for investeringer i sikkerhetstiltak på lufthavnene.

Dokumentavgift/tinglysningsgebyr

ESA har fastslått 14.12.05 at fritaket fra betaling av dokumentavgift/tinglysningsgebyr ved overdragelse av eiendommer fra Statsbygg til Entra Eiendom AS ved etablering av selskapet, er å anse som ulovlig statsstøtte. Avinor AS har vurdert om selskapet er i tilsvarende konkurranse situasjon som Entra Eiendom AS. Avinor AS sin vurdering er at overdragelsene av eiendommer fra Luftfartsverket til Avinor AS ved etablering av selskapet ikke har ført til en konkurransevridning i et marked, og derfor ikke er i strid med EØS-avtalens art. 61.

Erstatningskrav fra SAS Braathens AS

SAS Braathens AS har fremsatt et erstatningskrav overfor Avinor AS som begrunnes med det økonomiske tapet selskapet har lidt som følge av uregelmessigheter i Avinors flykontrolltjenester. Avinor AS har i brev form avvist dette erstatningskravet.

Note 25 Pantestillelser og garantiansvar

Pantelånene i Avinors Parkeringsanlegg AS er sikret med mnok 66,5 med pant i bygninger på festede tomter. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er mnok 144,7.

Pantelånene i Oslo Lufthavn Eiendom AS er sikret med mnok 477,3 med pant i bygninger på festet tomt. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er mnok 526,3.

Avinor konsernet har garantistillelser på mnok 5,0 til Nord Pool Energi.

Note 26 Disposisjonsrett og tilbakefallsrett

Disposisjonsrett

Avinor AS 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 AS 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 AS har en evigvarende verdelagsfri bruksrett til grunnen ved Svalbard lufthavn.

Tilbakefallsrett

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

Note 27 Finansiell markedsrisiko

Avinor konsernet benytter finansielle instrumenter for å styre eksponeringer knyttet til endringer i valutakurs, renter og kraftpris.

Valutarisiko

Avinor konsernet er eksponert for valutarisiko spesielt knyttet til underveisinntekter. Det er derfor inngått terminkontrakter som reduserer denne risikoen vesentlig.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av Avinor konsernets gjeld har flytende rente. Maksimumsrammer for andel av gjeld med flytende rente er fastsatt. Låneporteføljen har i dag en kombinasjon av flytende og fast rente.

Kraftpriserisiko

Det er inngått terminkontrakter for å dekke deler av kraftforbruket. Pr. 31.12.2005 er det inngått kontrakter som dekker det meste av forventet forbruk i 2006 og 2007. Kraftkjøp skjer i Euro og valutasikringer skjer i henhold til vedtatt strategi.

Renteswapper

Tabellen nedenfor viser utestående renteswapper pr. 31. desember 2005 (alt i NOK) for Avinor konsernet:

Beløp (MNOK)	Avinor betaler		Avinor mottar		Forfall
185,0	Fast/halvårlig	4,31 %	Flytende	6 m Nibor	03.07.2017**
100,0	Fast/kvartal	4,55 %	Flytende	3 m Nibor	06-01-06
100,0	Fast/årlig	4,73 %	Flytende	12 m Nibor	20-02-06
100,0	Fast/årlig	4,94 %	Flytende	12 m Nibor	19-05-06
100,0	Fast/årlig	4,20 % / 4,68 %	Flytende	12 m Nibor	19-02-07
100,0	Fast/årlig	4,68 %	Flytende	12 m Nibor	17-08-07
100,0	Fast/kvartal	6,62 %	Flytende	3 m Nibor	07-01-08
100,0	Fast/kvartal	6,32 %	Flytende	3 m Nibor	07-07-08
100,0	Fast/kvartal	4,53 % / 6,48 %	Flytende	3 m Nibor	07-07-08
100,0	Fast/kvartal	6,49 %	Flytende	3 m Nibor	07-07-08
100,0	Fast/kvartal	6,24 %	Flytende	3 m Nibor	06-07-09
100,0	Fast/kvartal	6,14 %	Flytende	3 m Nibor	06-09-09
62,5	Fast/årlig	5,82 % / 6,37 %	Flytende	12 m Nibor	15-02-12
62,5	Fast/årlig	6,50 %	Flytende	12 m Nibor	20-02-12
62,5	Fast/årlig	6,35 %	Flytende	12 m Nibor	18-05-12
62,5	Fast/årlig	6,12 % / 6,49 %	Flytende	12 m Nibor	21-05-12
62,5	Fast/årlig	6,33 %	Flytende	12 m Nibor	17-08-12
62,5	Fast/årlig	6,52 %	Flytende	12 m Nibor	20-08-12
62,5	Fast/årlig	6,31 %	Flytende	12 m Nibor	19-11-12
62,5	Fast/årlig	6,51 %	Flytende	12 m Nibor	20-11-12
162,3	Fast/kvartal	6,06 %	Flytende	3 m Nibor	30-11-06
31,2	Flytende	3 m Nibor-0,385 %	Flytende	3 m Nibor	02-06-09
77,8	Fast/kvartal	5,27 %	Flytende	3 m Nibor	30.11.2010 *
59,0	Fast/kvartal	7,59 %	Flytende	3 m Nibor	30-09-13
62,4	Fast/kvartal	5,93 %	Flytende	3 m Nibor	01-03-19
39,0	Fast/halvårlig	5,88 %	Flytende	6 m Nibor	03-06-11
27,5	Fast/halvårlig	5,48 %	Flytende	3 m Nibor	03-06-08

*) Starter 30.11.2006

***) Starter 02.07.2007

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Revisjonsberetning for 2005

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS for regnskapsåret 2005, som viser et overskudd på kr. 65.900.000 for morselskapet og et overskudd på kr. 385.900.000 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. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. 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 lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimer, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2005 og av 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 bokførings-skikk.
- 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, 27. april 2006

PricewaterhouseCoopers AS


Tom Henry Olsen

Statsautorisert revisor


Paal Ødegård

Statsautorisert revisor



ET GODT FLYTILBUD ER AVGJØRENDE FOR TURISMEN

Turisme er et sentralt vekstområde i norsk næringsutvikling. Dette vil derfor også være et viktig satsningsområde for Avinor i tiden fremover. Det er et politisk mål å øke antallet turister til Norge fra 3,5 til 4,5 millioner i løpet av 5 år. Norges suksess som turistland er langt på vei avhengig av et godt «flyprodukt», når det gjelder pris, kvalitet og markedsføring. Analyser viser at antallet utenlandske turister med fly kan øke fra 800.000 i 2003 til 2,3 millioner i 2015. De samlede regionale virkningene av dette kan anslås til 15-20 mrd.kr. Avinors flyplasser er i betydelig grad i en internasjonal konkurranse om denne trafikken. Det er derfor viktig at tjenestene og prispolitikken utformes offensivt for å kunne møte denne konkurransen.



VEKTER

W
Venaas

AVIKØR

BR

H
C
TH
B

3764

STERRI

Andreas

Vekter

Andreas Sterri

04/11

MOTOROLA

Flybevegelser

Flybevegelser, avganger og landinger med sivile luftfartøy 2005.

Civil Aircraft Movements 2005.

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.	
OSLO, Gardermoen	94 182	83 776	1 253	11 490	2 164	2 095	194 960
STAVANGER, Sola	25 502	13 308	929	1 745	1 301	961	43 746
BERGEN, Flesland	50 179	9 668	684	2 080	2 271	76	64 958
TRONDHEIM, Værnes	37 473	4 461	1 136	1 207	306	6	44 589
BODØ	35 786	26	238	154	1 401	1	37 606
TROMSØ	27 253	440	141	309	734	2	28 879
STORE LUFTHAVNER	176 193	27 903	3 128	5 495	6 013	1 046	219 778
KRISTIANSAND, Kjevik	10 446	2 841	192	477	577	28	14 561
HAUGESUND, Karmøy	6 833	712	156	347	358	36	8 442
ÅLESUND, Vigra	7 987	115	258	412	552	10	9 334
MOLDE, Årø	6 115	2	245	94	24	8	6 488
KRISTIANSUND, Kvernberget	5 797	12	467	335	43	11	6 665
HARSTAD/NARVIK, Evenes	7 525	7	29	202	1 534	21	9 318
BARDUFOSS	1 916	39	82	24	2		2 063
ALTA	7 184	3	464	44	200		7 895
LAKSELV, Banak	2 667	1	60	33	23		2 784
KIRKENES, Høybuktnmoen	6 216	41	38	25	4		6 324
SVALBARD, Longyear	894	20	2 985	55	22	2	3 978
MELLOMSTORE	63 580	3 793	4 976	2 048	3 339	116	77 852
Fagernes, Leirin	1 118	16	47	147	4	6	1 338
Sogndal, Haukåsen	5 057		10	1			5 068
Florø	5 688	5	49	10	71	7	5 830
Førde	3 495		7	1			3 503
Sandane, Anda	2 321		7				2 328
Ørsta-Volda, Hovden	2 273			2			2 275
Røros	591		36	15	5	1	648
Namsos	2 772		7	7			2 786
Rørvik, Ryum	2 211		9				2 220
Brønnøysund, Brønnøy	5 308		505	13	23	2	5 851
Sandnessjøen, Stokka	5 659		3	1	6		5 669
Mo i Rana, Røssvold	5 683		8	1	488		6 180
Mosjøen, Kjærstad	4 936		5		4		4 945
Røst	1 150	20	10				1 180
Værøy (Heliport)	1 043		2				1 045
Leknes	4 185		4		4		4 193
Svolvær, Helle	3 882		9	2	4		3 897
Stokmarknes, Skagen	5 314		13				5 327
Narvik, Framnes	2 122	37	4				2 163
Andøya	3 014		5				3 019
Sørkjosen	1 693						1 693
Hasvik	1 034		2		6		1 042
Hammerfest	7 966		44	6	37		8 053
Honningsvåg, Valan	2 525		1				2 526
Mehamn	2 315		4				2 319
Berlevåg	1 687		20		7		1 714
Båtsfjord	2 280		1		4		2 285
Vadsø	5 975		7	2	70		6 054
Vardø, Svartnes	2 153		6				2 159
REGIONALE LUFTHAVNER	95 450	78	825	208	733	16	97 310
Sandefjord, Torp	10 057	9 778	510	656	572	42	21 615
Skien, Geiteryggen	1 439	1	35	55	2		1 532
Farsund, Lista			20	83	12		115
Notodden	438		88	17	17		560
Dagali					2		2
Stord, Sørstokken	1 416	24	783	15			2 238
Rygge		7	13	43			63
Ørland	559	1	44	28	2		634
IKKE AVINOR.EIDE LUFTHAVNER	13 909	9 811	1 493	897	607	42	26 759
OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT	94 182	83 776	1 253	11 490	2 164	2 095	194 960
Store lufthavner/Regional airports	176 193	27 903	3 128	5 495	6 013	1 046	219 778
Mellom store/Medium-sized	63 580	3 793	4 976	2 048	3 339	116	77 852
Regionale lufthavner/Local Airports	95 450	78	825	208	733	16	97 310
Ikke avinor eide lufthavner/Non-Avinor Airports	13 909	9 811	1 493	897	607	42	26 759
TOTALT/Total	429 405	115 550	10 182	19 241	12 249	3 273	589 900

	Endring fra 2004 Change from 2004	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 2004 Change from 2004	Flyplass Airport
	2,8%	159	2 404	281	2 061		2 848	202 713	2,9%	OSLO, Gardermoen
	-1,7%	59	743	386	8 060	11 248	4 469	68 711	-1,8%	STAVANGER, Sola
	2,4%	382	985	2 557	2 640	14 395	3 012	88 929	2,1%	BERGEN, Flesland
	3,4%	313	1 718	1 507	1 725	38	1 461	51 351	3,6%	TRONDHEIM, Værnes
	1,5%	159	2 928	1 006	1 795		864	44 358	1,3%	BODØ
	2,3%	182	4 641	765	2 456	5	932	37 860	1,8%	TROMSØ
	1,6%	1 095	11 015	6 221	16 676	25 686	10 738	291 209	1,2%	STORE LUFTHAVNER
	-6,9%	74	553	609	1 919		292	18 008	-4,2%	KRISTIANSAND, Kjevik
	-9,5%	18	195	379	1 153	2	659	10 848	-7,0%	HAUGESUND, Karmøy
	-6,5%	13	1 318	106	537	8	225	11 541	-7,7%	ÅLESUND, Vigra
	5,6%	7	586	82	1 065	3	186	8 417	2,4%	MOLDE, Årø
	-6,9%	25	437	80	358	5 466	507	13 538	5,7%	KRISTIANSUND, Kvernberget
	3,9%	22	610	504	282		281	11 017	-0,4%	HARSTAD/NARVIK, Evenes
	4,8%	34	63	5 231	751		203	8 345	-4,9%	BARDUFOSS
	15,9%	18	1 739	224	194	18	818	10 906	14,2%	ALTA
	1,7%	6	296	17	392		106	3 601	2,6%	LAKSELV, Banak
	-2,6%	13	1 547	36	64		137	8 121	-3,6%	KIRKENES, Høybuktnoen
	3,9%	176	123	237	12	1	1 535	6 062	-3,3%	SVALBARD, Longyear
	-1,5%	406	7 467	7 505	6 727	5 498	4 949	110 404	-1,1%	MELLOMSTORE
	4,0%	13	14	524	732		273	2 894	-29,1%	Fagernes, Leirin
	0,0%	4	16	5	194		192	5 479	-1,6%	Sogndal, Haukåsen
	5,2%	13	21	94	295	1 865	134	8 252	5,3%	Flørø
	0,4%	4	159	124	739		2 189	6 718	0,2%	Førde
	-0,4%	2	99	11	293		96	2 829	-10,9%	Sandane, Anda
	0,4%		230	94	333		152	3 084	-0,2%	Ørsta-Volda, Hovden
	0,6%	2	31	2 333	637		81	3 732	17,0%	Røros
	0,5%		85	5	104		116	3 096	0,4%	Namsos
	-1,6%	2	33	19	126	2	25	2 427	-3,0%	Rørvik, Ryum
	0,5%	15	1 270	170	269	1 616	434	9 625	10,7%	Brønnøysund, Brønnøy
	-1,2%		700	506	97	3	100	7 075	0,8%	Sandnessjøen, Stokka
	2,3%	4	700	38	267		535	7 724	-4,0%	Mo i Rana, Røssvold
	0,9%		474	8	97		96	5 620	-0,7%	Mosjøen, Kjærstad
	-0,8%		74	10	68		11	1 343	2,0%	Røst
	0,2%		4		15		10	1 074	1,4%	Værøy (Heliport)
	-0,2%	7	726	38	237		56	5 257	-2,3%	Leknes
	0,3%	1	36	95	186		201	4 416	2,3%	Svolvær, Helle
	0,6%	18	724	168	85		55	6 377	2,6%	Stokmarknes, Skagen
	-13,0%	4	671	145	151		203	3 337	-7,3%	Narvik, Framnes
	0,7%	29	39	66	24		17	3 194	-2,4%	Andøya
	-1,7%	7	144	183	46	3	93	2 169	-1,5%	Sørkjosen
	-3,3%		87	27	11	2	8	1 177	-3,7%	Hasvik
	2,4%	13	1 600	363	177	1 054	249	11 509	11,9%	Hammerfest
	-0,3%	1	97	17	75	2	14	2 732	-2,3%	Honningsvåg, Valan
	1,5%		244	2	10		9	2 584	-0,3%	Mehamn
	1,8%	11	98	2	4		11	1 840	-1,3%	Berlevåg
	1,8%	1	279		2		26	2 593	2,2%	Båtsfjord
	2,8%	9	482	6	86		48	6 685	2,2%	Vadsø
	0,8%		246	7	33		21	2 466	2,4%	Vardø, Svarthnes
	0,6%	160	9 383	5 060	5 393	4 547	5 455	127 308	0,8%	REGIONALE LUFTHAVNER
	0,7%	602	92	5 757	3 817		2 543	34 426	-0,8%	Sandefjord, Torp
	55,2%	254	59	2 582	2 371		611	7 409	86,7%	Skien, Geiteryggen
	-52,5%	18	22	17	183	7	50	412	-10,8%	Farsund, Lista
	15,5%	4	14	415	1 574		242	2 809	1,8%	Notodden
				14	54		3	73	-1,4%	Dagali
	29,4%		28	624	774		257	3 921	20,7%	Stord, Sørstokken
		2	65	5 910	1 657		236	7 933	-81,9%	Rygge
	-0,2%	24	397	145	761	4	211	2 176	-7,8%	Ørland
	4,7%	904	677	15 464	11 191	11	4 153	59 159	6,2%	IKKE AVINOR.EIDE LUFTHAVNER
	2,8%	159	2 404	281	2 061		2 848	202 713	2,9%	OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT
	1,6%	1 095	11 015	6 221	16 676	25 686	10 738	291 209	1,2%	Store lufthavner/Regional airports
	-1,5%	406	7 467	7 505	6 727	5 498	4 949	110 404	-1,1%	Mellom store/Medium-sized
	0,6%	160	9 383	5 060	5 393	4 547	5 455	127 308	0,8%	Regionale lufthavner/Local Airports
	4,7%	904	677	15 464	11 191	11	4 153	59 159	6,2%	Ikke avinor eide lufthavner/Non-Avinor Airports
	1,4%	1 820	30 269	19 067	30 857	35 731	23 990	731 634	1,3%	TOTALT/Total

Passasjerer

Passasjertrafikk. Rute- og chartertrafikk 2005.

Passengers, Scheduled – and Non-scheduled Traffic 2005.

(Stamlufthavner er satt med store bokstaver)

(Main airports are shown in capital letters)

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 2004 Change from 2004	Utland International	Endring fra 2004 Change from 2004			
OSLO, Gardermoen	5 922 901	4,8%	5 952 116	10,7%	13 572	2 766 734	14 655 323
STAVANGER, Sola	1 784 409	3,9%	701 374	2,3%	3 595	98 784	2 588 162
BERGEN, Flesland	2 508 680	2,4%	731 787	7,4%	184 429	199 382	3 624 278
TRONDHEIM, Værnes	2 163 465	2,5%	300 386	53,5%	1 335	352 268	2 817 454
BODØ	863 096	0,9%		-	121 576	327 062	1 311 734
TROMSØ	1 092 316	-3,0%	4 717	57,8%	57 832	278 454	1 433 319
STORE LUFTHAVNER	8 411 966	1,8%	1 738 264	11,0%	368 767	1 255 950	11 774 947
KRISTIANSAND, Kjevik	584 597	2,3%	137 212	-11,4%	4 116	3 758	729 683
HAUGESUND, Karmøy	324 702	-2,4%	83 825	15,0%	32	1 114	409 673
ÅLESUND, Vigra	599 268	-3,0%	4 048	-44,4%	36 604	3 476	643 396
MOLDE, Årø	342 073	9,3%		-100,0%	2 644	1 592	346 309
KRISTIANSUND, Kvernberget	222 903	6,3%	2 474	45,6%	1 110	998	227 485
HARSTAD/NARVIK, Evenes	432 930	2,6%			11 075	2 576	446 581
BARDUFOSS	152 294	-2,0%			731	2	153 027
ALTA	299 445	6,0%			6 939	17 612	323 996
LAKSELV, Banak	39 081	-9,0%			10 826	52	49 959
KIRKENES, Høybukta	173 470	0,2%			193	41 620	215 283
SVALBARD, Longyear	93 825	2,6%				342	94 167
MELLOMSTORE	3 264 588	1,7%	227 559	-4,5%	74 270	73 142	3 639 559
Fagernes, Leirin	4 485	-28,1%					4 485
Sogndal, Haukåsen	34 547	2,0%			19 088	29 644	83 279
Florø	111 750	3,5%					111 750
Førde	65 719	4,7%			1 057	152	66 928
Sandane, Anda	29 584	1,7%			7 052	350	36 986
Ørsta-Volda, Hovden	41 648	3,5%			3 193		44 841
Røros	9 080	-1,4%			172	78	9 330
Namsos	18 838	-4,3%			14 880		33 718
Rørвик, Ryum	18 527	-0,5%			10 289		28 816
Brønnøysund, Brønnøy	69 946	21,2%			19 097		89 043
Sandnessjøen, Stokka	47 502	-1,4%			30 505	12	78 019
Mo i Rana, Røssvoll	71 454	1,1%			20 213		91 667
Mosjøen, Kjærstad	50 065	6,5%			18 208		68 273
Røst	7 939	-4,9%					7 939
Værøy	8 372	5,4%					8 372
Leknes	74 460	-3,3%			4 878	112	79 450
Svolvær, Helle	61 532	-1,5%					61 532
Stokmarknes, Skagen	84 223	-4,0%			11 279	118	95 620
Narvik, Framnes	13 772	-3,8%					13 772
Andøya	34 130	-1,3%			9 797	136	44 063
Sørkjosen	8 909	-13,3%			6 437	54	15 400
Hasvik	4 579	-6,4%			6 033		10 612
Hammerfest	104 840	1,6%			22 881	8 068	135 789
Honningsvåg, Valan	10 846	-9,4%			5 459	2 082	18 387
Mehamn	10 895	-4,7%			8 405		19 300
Berlevåg	4 262	-10,2%			7 875	2	12 139
Båtsfjord	9 584	-5,2%			12 045	70	21 699
Vadsø	56 544	-3,7%			18 530	9 618	84 692
Vardø, Svartnes	10 408	-7,8%			10 292		20 700
REGIONALE LUFTHAVNER	1 078 440	0,8%			267 665	50 496	1 396 601
Sandefjord, Torp	319 978	-1,9%	803 283	18,2%	3 888	6 342	1 133 491
Skien, Geiteryggen	14 395						14 395
Farsund, Lista							
Notodden	1 627	-11,7%	107				1 734
Dagali							
Stord, Sørstokken	30 924	-2,4%	846		122		31 892
IKKE AVINOR-EIDE LUFTHAVNER	366 924	2,0%	804 236	18,4%	4 010	6 342	1 181 512
OSLO LUFTHAVN/OSLO AIRPORT	5 922 901	4,8%	5 952 116	10,7%	13 572	2 766 734	14 655 323
Store Lufthavner/Regional Airports	8 411 966	1,8%	1 738 264	11,0%	368 767	1 255 950	11 774 947
Mellom Store/Medium-sized	3 264 588	1,7%	227 559	-4,5%	74 270	73 142	3 639 559
Regionale Lufthavner/Local Airports	1 078 440	0,8%			267 665	50 496	1 396 601
Ikke Avinor eide Lufthavner/Non-Avinor Airports	366 924	2,0%	804 236	18,4%	4 010	6 342	1 181 512
TOTALT/Total	19 044 819	2,7%	8 722 175	10,9%	728 284	4 152 664	32 647 942

Charterflyging - Non-scheduled Traffic					Totalt Kommet/ Reist Total Arrived/ Departed	Endring fra 2004 Change from 2004	Totalt Inkl. Total incl. Transit/ Transfer	Endring fra 2004 Change from 2004	Flyplass Airport
Kommet/reist Arrived / Departed		Transit/ Transfer talt 2 ganger Transfer counted twice	Sum Charter Total Non-sche- duled						
Innland Domestic	Utland International								
15 741	1 203 224	21 434	1 240 399	13 093 982	7,2%	15 895 722	6,9%	OSLO	
7 559	176 199	13 111	196 869	2 669 541	4,2%	2 785 031	3,7%	STAVANGER	
9 776	223 452	5 692	238 920	3 473 695	3,9%	3 863 198	3,1%	BERGEN	
3 615	112 390	2 340	118 345	2 579 856	5,9%	2 935 799	5,1%	TRONDHEIM	
445	17 178	486	18 109	880 719	1,5%	1 329 843	1,7%	BODØ	
1 036	25 188	143	26 367	1 123 257	-2,1%	1 459 686	0,9%	TROMSØ	
22 431	554 407	21 772	598 610	10 727 068	3,6%	12 373 557	3,3%	STORE LUFTHAVNER	
856	31 022	199	32 077	753 687	-0,7%	761 760	-1,0%	KRISTIANSAND	
1 035	27 156	99	28 290	436 718	5,9%	437 963	5,9%	HAUGESUND	
2 354	37 779	626	40 759	643 449	-2,2%	684 155	-3,1%	ÅLESUND	
4 357	6 312	84	10 753	352 742	10,8%	357 062	11,1%	MOLDE	
6	12 404	2	12 412	237 787	11,3%	239 897	11,0%	KRISTIANSUND	
425	22 403	312	23 140	455 758	4,4%	469 721	5,4%	HARSTAD/NARVIK	
182	1 829		2 011	154 305	-1,1%	155 038	-0,7%	BARDUFLOSS	
34 424	56	33	34 513	333 925	15,6%	358 509	16,1%	ALTA	
340	2 682		3 022	42 103	-9,8%	52 981	-9,6%	LAKSELV	
1 161	4 394		5 555	179 025	3,2%	220 838	2,8%	KIRKENES	
678	16	370	1 064	94 519	1,8%	95 231	2,3%	SVALBARD	
45 818	146 053	1 725	193 596	3 684 018	3,6%	3 833 155	3,5%	MELLOMSTORE	
287	12 950		13 237	17 722	21,8%	17 722	21,8%	Fagernes	
				34 547	2,0%	83 279	-0,2%	Sogndal	
				111 750	3,5%	111 750	3,5%	Florø	
				65 719	4,7%	66 928	4,3%	Førde	
				29 584	1,7%	36 986	0,6%	Sandane	
				41 648	3,5%	44 841	3,0%	Ørsta-Volda	
1 328	100		1 428	10 508	1,8%	10 758	4,0%	Røros	
				18 838	-4,3%	33 718	5,3%	Namsos	
				18 527	-0,5%	28 816	0,0%	Rørvik	
				69 946	21,2%	89 043	12,2%	Brønnøysund	
				47 502	-1,4%	78 019	0,4%	Sandnessjøen	
				71 454	1,1%	91 667	1,1%	Mo i Rana	
				50 065	6,5%	68 273	4,3%	Mosjøen	
20			20	7 959	-5,0%	7 959	-11,4%	Røst	
				8 372	5,4%	8 372	5,4%	Værøy	
				74 460	-3,3%	79 450	-3,9%	Leknes	
				61 532	-1,5%	61 532	-1,5%	Svolvær	
				84 223	-4,0%	95 620	-1,3%	Stokmarknes	
				13 772	-3,8%	13 772	-3,8%	Narvik	
				34 130	-1,4%	44 063	0,0%	Andøya	
1			1	8 910	-13,3%	15 401	-3,7%	Sørkjosen	
				4 579	-6,4%	10 612	-2,6%	Hasvik	
				104 840	1,6%	135 789	-0,7%	Hammerfest	
				10 846	-9,4%	18 387	-2,5%	Honningsvåg	
				10 895	-4,7%	19 300	-9,9%	Mehamn	
				4 262	-10,2%	12 139	-1,0%	Berlevåg	
				9 584	-5,2%	21 699	-4,5%	Båtsfjord	
2 239	54	1 043	3 336	58 837	0,2%	88 028	-1,4%	Vadsø	
				10 408	-7,8%	20 700	-2,2%	Vardø	
3 875	13 104	1 043	18 022	1 095 419	1,5%	1 414 623	0,9%	REGIONALE LUFTHAVNER	
13 945	58 087	4 978	77 010	1 195 293	11,5%	1 210 501	11,4%	Sandefjord	
292	49		341	14 736		14 736		Skien	
					-100,0%			Farsund, Lista	
				1 734	-8,2%	1 734	-8,2%	Notodden	
								Dagali	
19 512	397	8 158	28 067	51 679	39,1%	59 959	45,5%	Stord	
33 749	58 533	13 136	105 418	1 263 442	13,7%	1 286 930	13,8%	IKKE AVINOR-EIDE LUFTHAVNER	
15 741	1 203 224	21 434	1 240 399	13 093 982	7,2%	15 895 722	6,9%	OSLO LUFTHAVN/OSLO AIRPORT	
22 431	554 407	21 772	598 610	10 727 068	3,6%	12 373 557	3,3%	Store Lufthavner/Regional Airports	
45 818	146 053	1 725	193 596	3 684 018	3,6%	3 833 155	3,5%	Mellom store/Medium-sized	
3 875	13 104	1 043	18 022	1 095 419	1,5%	1 414 623	0,9%	Regionale Lufthavner/Local Airports	
33 749	58 533	13 136	105 418	1 263 442	13,7%	1 286 930	13,8%	Ikke Avinor eide Lufthavner/Non-Avinor Airports	
121 614	1 975 321	59 110	2 156 045	29 863 929	5,4%	34 803 987	5,2%	TOTALT/Total	

Frakt og post

Rute- og charterflyging 2005.
Tonn.

Freight and Mail
Scheduled and Non-scheduled
Operations 2005.
Tonnes.


Flyplass Airport	Frakt - Freight				Total	Post - Mail				Total
	Innland/Domestic		Utland/International			Innland/Domestic		Utland/International		
	Kommet Unloaded	Sendt Loaded	Kommet Unloaded	Sendt Loaded		Kommet Unloaded	Sendt Loaded	Kommet Unloaded	Sendt Loaded	
OSLO, Gardermoen	2 556	7 130	24 515	31 083	65 283	4 594	8 879	3 699	1 818	18 989
STAVANGER, Sola	1 208	799	801	602	3 409	1 584	857	18	11	2 470
BERGEN, Flesland	1 644	800	653	467	3 564	2 236	1 445	12	2	3 694
TRONDHEIM, Værnes	1 272	978	46	406	2 703	1 851	978	-	-	2 829
BODØ	1 181	547	-	-	1 729	1 558	1 302	-	-	2 860
TROMSØ	1 089	1 565	5	30	2 688	1 472	1 237	1	13	2 722
STORE LUFTHAVNER	6 394	4 689	1 505	1 504	14 093	8 701	5 818	30	26	14 575
KRISTIANSAND, Kjevik	332	181	29	61	603	291	316	30	0	636
HAUGESUND, Karmøy	201	98	3	-	302	50	38	-	1	90
ÅLESUND, Vigra	566	522	2	4	1 094	659	358	-	-	1 017
MOLDE, Årø	219	140	4	-	363	644	292	-	-	936
KRISTIANSUND, Kvernberget	224	63	1	-	289	13	-	-	-	14
HARSTAD/NARVIK, Evenes	403	308	0	48	759	616	181	-	-	797
BARBUFOSS	102	14	-	0	116	77	38	-	-	115
ALTA	421	75	-	-	495	73	92	-	-	165
LAKSELV, Banak	94	4	-	-	98	54	30	-	-	84
KIRKENES, Høybuktmoen	399	137	-	-	536	115	103	-	-	219
SVALBARD, Longyear	542	39	15	1	597	349	37	16	-	403
MELLOMSTORE	3 502	1 580	54	115	5 251	2 941	1 488	46	1	4 476
Fagernes, Leirin	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
Sogndal, Haukåsen	41	23	-	-	64	-	47	-	-	47
Florø	42	12	-	-	54	195	179	-	-	373
Førde	48	6	-	-	54	-	-	-	-	-
Sandane, Anda	33	2	-	-	35	-	-	-	-	-
Ørsta-Volda, Hovden	18	4	-	-	22	-	-	-	-	-
Røros	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Namsos	15	1	-	-	16	-	8	-	-	8
Rørвик, Ryum	7	3	-	-	9	-	17	-	-	17
Brønnøysund, Brønnøy	34	20	-	-	54	138	87	-	-	226
Sandnessjøen, Stokka	43	15	-	-	58	134	74	-	-	208
Mo i Rana, Røssvoll	276	8	-	-	283	2	81	-	-	83
Mosjøen, Kjærstad	71	12	-	-	83	155	57	-	-	211
Røst	7	1	-	-	8	30	3	-	-	32
Værøy (Heliport)	6	1	-	-	7	39	3	-	-	41
Leknes	45	9	-	-	54	149	41	-	-	189
Svolvær, Helle	47	9	-	-	56	127	71	-	-	198
Stokmarknes, Skagen	53	71	-	-	124	1	91	-	-	92
Narvik, Framnes	-	3	-	-	3	1	-	-	-	1
Andøya	18	8	-	-	26	-	14	-	-	14
Sørkjosen	7	1	-	-	8	1	-	-	-	1
Hasvik	5	2	-	-	7	22	25	-	-	47
Hammerfest	232	35	-	-	267	123	77	-	-	200
Honningsvåg, Valan	40	2	-	-	42	30	11	-	-	41
Mehamn	18	2	-	-	20	27	7	-	-	34
Berlevåg	13	1	-	-	14	20	3	-	-	23
Båtsfjord	29	2	-	-	31	25	5	-	-	30
Vadsø	141	21	-	-	162	65	74	-	-	139
Vardø, Svartnes	27	2	-	-	29	10	5	-	-	15
REGIONALE LUFTHAVNER	1 315	276	-	1	1 591	1 292	980	-	-	2 272
Sandefjord, Torp	42	64	20	20	147	93	2	-	-	95
Skien, Geiteryggen	11	22	6	5	45	26	-	-	-	26
Farsund, Lista	6	1	-	-	6	6	1	-	-	8
Notodden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stord, Sørstokken	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-
Ørlandet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER	63	87	27	25	201	125	3	-	-	128
OSLO LUFTHAVN/OSLO AIRPORT	2 556	7 130	24 515	31 083	65 283	4 594	8 879	3 699	1 818	18 989
Store lufthavner/Regional Airports	6 394	4 689	1 505	1 504	14 093	8 701	5 818	30	26	14 575
Mellom store/Medium-sized Airports	3 502	1 580	54	115	5 251	2 941	1 488	46	1	4 476
Regionale lufthavner/Local Airports	1 315	276	-	1	1 591	1 292	980	-	-	2 272
Ikke avinor eide lufthavner/Non-Avinor Airports	63	87	27	25	201	125	3	-	-	128
TOTAL	13 829	13 762	26 100	32 728	86 419	17 652	17 167	3 776	1 845	40 441
Endring fra 2004/Change from 2004	5,1%	2,8%	6,5%	6,0%	5,5%	3,4%	-3,1%	2,5%	51,5%	1,9%

Helikopter- trafikk

Helikoptertrafikk til oljeinstallasjonene på norsk sektor 2005.

Offshore Traffic to Oil Installations on the Norwegian Sector 2005.

Base	Antall landinger på base Number of Landings at Base	Endring fra 2004 Change from 2004	Antall passasjerer kommet og reist Number of Passengers Arrived and Departed	Endring fra 2004 Change from 2004
Bergen, Flesland	7 186	5,4%	202 226	8,4%
Stavanger, Sola	5 604	-4,6%	149 436	-1,2%
Kristiansund, Kvernberget	2 722	24,1%	68 985	17,2%
Florø	928	11,4%	26 821	5,6%
Brønnøysund	813	63,9%	14 317	38,3%
Total	17 253	6,4%	461 785	6,8%

A woman with long dark hair is shown in profile, smiling and looking towards the right. She is in an airport terminal, with other people and a blue sign visible in the blurred background. The lighting is bright and indoor.

INTERNASJONALISERINGEN OG KONKURRANSEN ØKER

En rekke europeiske lufthavner er for tiden preget av sterk kommersialisering og privatisering. Enheter med stor styrke og kapasitet går inn på nye markeder. Også det norske luftfartsmarkedet er interessant i denne sammenheng. Avinors lufthavner må være i stand til å møte disse utfordringene. Innenlands har Avinor en dominerende posisjon, men nye konkurransebetingelser oppstår på Østlandet gjennom utviklingen av Torp og Rygge. Det må sikres vilkår for Oslo Lufthavn Gardermoen som gjør at bedriftens evne til å bidra i finansieringen av totalsystemet opprettholdes.

EUs prosjekt «Single European Sky» har som mål å utvikle felles rammebetingelser for flysikringstjenesten i Europa. Det dreier seg både om den fremtidige organiseringen av luftrommet og teknologisk samordning. På sikt vil dette kunne skape nye forutsetninger og utfordringer både for norske myndighetene og for Avinor.



English summary

Main figures 2005 The Avinor group

Profit and loss account

All amounts are in NOK million	2005	2004	2003
Traffic income	3291	3 138	2 789
Public purchase	35	264	250
Other income	1929	1 673	1 509
Total income	5255	5 075	4 548
Operating loss	810	995	-346
Net loss for the year	386	463	-577

Balance sheet

	2005	2004	2003
Fixed assets	19057	19 428	29 465
Current assets	2997	2 515	2 155
Equity	7372	7 044	6 814
Provisions	5951	5 734	15 598
Other long-term liabilities	6991	7 823	8 064
Short-term liabilities	1740	1 342	1 144
Total capital	22054	21 943	31 620
Investments	826	720	662

Air traffic (Amounts in NOK 1000)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Total no. of passengers	32751	31 196	28 995	28 637	30 090	31 311
Flights	590	582	559	552	603	631

Key figures

	2005	2004	2003
Liquidity ratio in %	172	187	188
Equity-to-assets ratio in %	51	53	54

Personnel

	2005	2004	2003
Employees	2588	2 732	3 072

Definitions:

Total no. of passenger:	Passengers at each individual departure and landing
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

Annual Report 2005

Main Points from 2005

- Improved reporting and control systems as well as internal revisions and risk analyses has been a priority within the safety area.
- Total operating income increased by 3.5 % to NOK 5,255 million. Operating profit was reduced by 19 % to NOK 811 million, mainly due to reduced public procurement and increased pension obligations. Total investments have increased by 15 % compared with 2004.
- Air traffic increased by 5 % to 32.7 million passengers.
- The reorganisation of the group continued in 2005. About 80 % of the targeted gains in the Take-off-05 reorganisation plan had been realised at 31st December.
- 2005 has been a challenging year with great internal tensions.
- Sverre Quale has been appointed as the new managing director with effect from 18th April 2006.

About Avinor

Avinor operates airports and air traffic control in Norway. The principal aim of the group is to enable safe and efficient aviation. Total operating income is in the region of NOK 5.3 billion and the number of man-years (full-time equivalent) is about 2,800. Avinor AS shares are 100 % state owned, under the Ministry of Transport and Communications. The group head office is in Oslo.

Safety

The regulatory safety requirements originate in Norway's international obligations through the EEA and ICAO (the UN's international organisation for civil aviation). On the basis of these, the Civil Aviation Authority of Norway initiates Norwegian regulations and Avinor acts in accordance with them. Air safety in Norway is considered to be at a high level.

The security measures taken within Avinor are assessed on the basis of a collected analysis of internal revisions, inspections, investigations of undesired incidents and risk analyses. Safety priorities are determined from an overall viewpoint and analyses in which considerations of cost/benefit form the basis. The number of safety and risk analyses doubled in 2005 compared with the previous year.

Avinor's air traffic control system has been further developed in 2005 with an increased requirement for documentation and a clearer standardisation at all levels within the organisation. In January 2005 both the safety system and the quality system were formally accepted by the Civil Aviation Authority. We have commenced an upgrading of the company's emergency planning to improve internal preparedness to handle crises and abnormal situations.

In 2005, 1 air accident and 15 serious incidents were registered in which Avinor was a contributory party, compared with 0 air accidents and 13 serious incidents in 2004. It is Avinor's aim that there should be no air accidents in which Avinor has a contributory part and that the number of incidents in which Avinor has a contributory part should not increase, regardless of any increase in the volume of traffic. The total number of reported undesired incidents in 2005 was 1,577, which is at the same level as 2004. We have taken the initiative of introducing a plan of action to further strengthen the safety culture within the company.

Investments in security continued in 2005 in accordance with international requirements and standards. As at 31st December 2005, 12 airports have been formally approved by the Civil Aviation Authority. The remaining airports are in the process of approval. This is an extensive and demanding area which will be the subject of further investment and more stringent requirements in the coming years. A larger proportion of the airport areas will be defined as critical security areas, entailing greater demands for physical security measures, security personnel and monitoring.

In the area of air traffic safety there is continual and ongoing work at all airports. The most important long term investment projects are:

- Continuing the work of upgrading the systems for display of radar and flight plan information (NATCON)
- Continuing with the introduction of satellite approach systems at regional airports (SCAT – 1).
- Continuing with the establishment of controlled airspace for offshore helicopter traffic in the North Sea and the Halten Bank.
- Security investment at airports in line with the updated requirements of BSL E 3-2

In 2005 the Norwegian Accident Investigation Board (SHT) carried out an investigation into Norwegian air safety in light of all the reorganisation taking place in the industry. Internally great attention has been paid to that part of the report which concerns Avinor's activities and measures have been put into action with regard to the company's air traffic control system.

Finance and profit trends

The group

The group's operating income increased by 3.5 % in 2005 from NOK 5,076 million in 2004 to NOK 5,255 million in 2005. The increase comes mainly from traffic growth and increased commercial income. Government procurement of regional aviation services is going in the opposite direction, with a reduction of NOK 229 million compared with 2004. About 63 % of operating income comes from the sale of services to the airlines, whilst most of the rest comes from commercial activities at the airports.

The group's operating profit was NOK 811 million, compared with NOK 995 million in 2004. The reduction in profits is mainly due to increased provision for future pension obligations as well as a reduction in government procurement of regional aviation services. The operating loss in the regional network was NOK 503 million whilst government procurement of regional aviation services totalled NOK 35 million.

About 80 % of the targeted gains of NOK 400 million in the Take-off 05 reorganisation plan had been realised by year end 2005. The remaining part of the reorganisation programme is mainly concerned with control towers and control centres. A project has been commenced to clear up the airspace structure for the eastern region. The prognoses for traffic development at Oslo Airport Gardermoen with increased traffic density require a clarification of the interface between area control functions and approach control functions. Continued progress with the original redevelopment goals in Take-off 05 are dependent on the ongoing project as well as risk analyses of other proposed measures.

The year's profit has been positively affected by about NOK 255 million in reversed moving and restructuring costs. One of the results of the Take-off 05 reorganisation programme has been that more people than anticipated are in new jobs and the need for redundancy payments and settlement packages has been lower than forecast.

Net financial items have been reduced by about NOK 15 million from minus NOK 438 million to minus NOK 423 million in 2005, mainly due to reduced net interest bearing debt in the group.

2005 tax has been significantly affected by the fact that, in the tax assessment of Avinor AS in 2004, it was established that provisions in the opening balance at 1st January 2003 should have an effect on tax. As a precaution this was not taken into consideration in the 2004 accounts, which were released before the tax assessment was determined. This has had a positive effect on 2005 tax amounting to about NOK 110 million.

Group profit after tax was NOK 386 million compared with NOK 463 million in 2004.

The group had a positive net cash flow of NOK 391 million in 2005 compared with NOK 421 million in 2004. Net investments, repayment of liabilities and payments of dividends to the government totalled NOK 1,183 million. Short term balance sheet items have been reduced by NOK 389 million. The profit account includes charges of NOK 1,145 million in depreciation and a change to pension obligations entered in the balance sheet without cash effect of NOK 423 million.

The group increased investments by 15 % in 2005 from NOK 720 million in 2004 to NOK 826 million in 2005. Safety, security and development measures have been strengthened compared with the previous year.

Substantial upgrading has been carried out at Stavanger Airport, Sola which includes a larger and improved terminal area, reopening of the east-west runway, extension of the security areas and an ongoing upgrade of the approach systems for handling low visibility conditions (CAT II).

A new terminal building has been opened at Kirkenes Airport, Høybuktmoen.

Major upgrading projects have been agreed for Svalbard Airport, Longyear, Trondheim Airport, Værnes, Brønnøysund Airport, Brønnøy and Molde Airport, Årø.

In accordance with new requirements for security areas around the runways as well as deadlines for renewing technical and operational licences, upgrades have been initiated at Båtsfjord, Stokmarknes, Florø, Sogndal and Sørkjosen Airports.

Avinor AS

The parent company's operating income fell by about 3 % from NOK 3,115 million in 2004 to NOK 3,019 million in 2005. The change is mainly due to a NOK 229 million reduction in government procurement from NOK 264 million in 2004 to NOK 35 million in 2005.

Operating profit in 2005 was minus NOK 148 million, compared with NOK 283 million in 2004. The deterioration in profits was partly due to the NOK 229 million reduction in government procurement as well as increased provision for future pension obligations. Reversal of moving and restructuring costs of about NOK 255 million worked in the opposite direction.

Net financial items have been reduced by about NOK 60 million from NOK 148 million in 2004 to NOK 88 million in 2005. The change is mainly due to weaker liquidity in the parent company as well as generally low interest levels.

In 2005 the parent company had negative tax (tax income) as a result of too high a provision for tax in 2004, cf. comments on group tax above.

The parent company's profit after tax was NOK 66 million compared with NOK 379 million in 2004.

On the establishment of Avinor AS on 1st January 2003, an added value of the shares in Oslo Lufthavn AS of NOK 5,985 million was identified. Following a new assessment in 2005, a reclassification has been made between shares and obligations on the route network entered on the balance sheet. The figures for 2004 have been adjusted accordingly. See additional information in Note 1 to the accounts.

The parent company had a net cash flow of minus NOK 343 million in 2005 compared with NOK 39 million in 2004. Net investments, repayment of liabilities and payments of dividends to the government totalled NOK 774 million. Short term balance sheet items have been reduced by NOK 453 million. The profit account includes charges of NOK 587 million in depreciation and a change to pension obligations entered in the balance sheet without cash effect of NOK 350 million.

Customers

Traffic continued its positive development in 2005 with a passenger growth of 5 % and a growth in total aircraft movements of 1.4 %. The growth is mainly due to an increase in international passengers from Oslo Airport, Gardermoen and the other large airports. Compared with the historical top year of 1999, international traffic in 2005 was 30 % higher than in 1999 whilst domestic traffic was 5.9 % lower. The total number of passengers in 2005 was 32.7 million.

Offshore traffic in 2005 increased by 1.8 % in passengers and 9.3 % in aircraft movements. The total number of offshore passengers was 0.4 million. Overflying of Norwegian airspace increased by 12 % in 2005.

Regularity recorded in 2005 was 97.7 % which is at the same level as 2004. Punctuality recorded was 84.2 %, compared with 85.9 % in 2004. Norwegian regularity and punctuality are among the best in Europe, but have shown a slight downward tendency in recent years. This development goes hand in hand with the pressure on margins at the airlines and the efforts to achieve a higher utilisation of capacity which makes the overall system more vulnerable to interruption. An ongoing dialogue with the airlines to enable an efficient airport service is a priority.

Organisation and working environment

2005 has been a demanding and challenging year. We are constantly working on ways to strengthen internal relations and make use of the potential which lies in the competence of our employees in the best possible way. We have prepared a new HR strategy for the group and a new model for cooperation between employee representatives and management. Strengthening employee satisfaction is a priority.

We have started work on identifying in detail the requirement for new air traffic controllers in the years to come. This review will take into account the future structure of airspace, development projects, safety analyses and the new regulatory requirements. The reality is that we are facing a manpower shortage in the next few years. We are therefore putting a strong emphasis on the recruitment and training of new air traffic controllers. This training will take place at a joint Nordic school for air traffic controllers which has been set up in Malmö, Sweden. Ten students commenced their training programme in October 2005 and it is planned that a further 26 will start during 2006.

Fire and rescue service training is mainly centralised at Norges Brannskole in Tjeldsund. Some exercises are also carried out at Tromsø Airport and Oslo Airport Gardermoen.

For reasons of operational economy, the control aircraft services in the air navigation division have been put out to an external operator. The group's own control aircraft has been disposed of.

At year end 2005 the group had 2,769 man-labour years, compared with 2,924 the previous year. These figures include temporary employees and overtime. Overtime has been calculated at 4.9 % of normal working time.

Absence due to illness in 2005 averaged 5.1 %, of which 3.9 % was long term absence (over 2 weeks). It is our aim to reduce absence due to illness to 4.5 % by the end of 2006. Avinor AS is

an Inclusive Workplace (IW) from 1st January 2006. Oslo Lufthavn AS has been an IW company since 1st January 2003.

During 2005 the group had 50 reported work related accidents, compared with 44 the year before. The total number of personal injuries involved in these accidents was 57, of which 32 did not lead to absence whilst the remaining 25 did cause absence. The number of personal injuries in 2004 was 49, of which 24 did not lead to absence whilst the remaining 25 did cause absence. The reporting of injury statistics is a priority area to provide a better basis for revealing areas for improvement in health and safety. A working environment committee has been set up in each division and the central group staff has been strengthened in this area.

A new initiative is a recruitment policy which is intended to increase recruitment of employees with an immigrant background as well as improving the group's equal opportunity profile. An internal talent development programme for female managers is also to be developed. Among the members of the group board elected by shareholders, there are two women and three men. All three employee representatives are men. As at 31.12.2005, group management consisted of two women and eight men. In the company as a whole, the proportion of women is about 21 %.

Randi Flesland gave up the position of managing director on 14th December 2005. Sverre Quale has been appointed as the new managing director with effect from 18th April 2006.

The community and external environment

The usefulness of aviation to the community is very great in Norway, where the number of domestic flights per inhabitant and the industry's share of the total volume of transport are both five times the European average. Ripple effect studies have shown that accessibility to an airport is of great importance to both business and employment. Norway's geography and decentralised settlement pattern limit the competitive options of other means of transport and make air travel the only realistic alternative in many places.

Current investment in the airport network has never been higher than in 2005 and the infrastructure will be greatly enhanced in the years to come. The complete system of airports and air traffic control services is operated on a self-financing basis without government support.

In recent years Avinor has reduced air passenger duties in relation to the consumer price index and aims at continued reduction in real terms in the years to come.

The process of establishing emissions allowances for the airports has continued in 2005. In many instances the handling of these cases by the county governors' offices has not made satisfactory progress. Fire training exercises are followed up to ensure that the levels of oil and extinguishants in the waste water comply with environmental requirements. The consumption of aircraft and runway de-icing chemicals varies with weather and temperature conditions and traffic volume. Consumption of aircraft de-icing chemicals last season was in line with 2004, whilst the use of runway de-icing chemicals was lower than in 2004.

Records show that during the period 1999-2003 the number of people subject to aircraft noise nuisance went down by 22 %.

Annual Report 2005

In 2005 new aircraft noise zone maps were published for 13 airports. The indications of this work are that there are no homes within the areas of these airports which require insulation, according to the terms of the pollution regulations.

Residents around Oslo Airport Gardermoen have brought legal proceedings against Oslo Lufthavn AS as a consequence of aircraft noise levels. The principles of this case have significance for aviation and for other forms of public transport; the case is at present before the Supreme Court.

Financial situation

Total group assets are about NOK 22 billion with an equity ratio of 33.4 %. A significant proportion of total assets consist of operating equipment as well as obligations related to operation of the route network.

As at 31st December 2005, Oslo Lufthavn AS has liabilities to the government amounting to NOK 6.8 billion, relating to the development of Oslo Airport Gardermoen.

The group's financial position at year end is such that all short term liabilities can be paid off with the aid of group liquidity. The group anticipates being able to finance necessary investments for 2006 without taking up loans.

Avinor is exposed to foreign exchange risk due to the group's in-transit duties being calculated in Euro. The group minimises foreign exchange risks through the use of forward contracts. In positioning the group's surplus liquidity, the drawer's solidity and the liquidity of the placement are considered before yield. At year end the liquidity is placed with the bank on negotiated terms.

The group's long term liabilities are exposed to changes in long term interest rate levels, since most loans are from the government at a rate of interest tied to that of long term government bonds

The group has historically had a low level of loss on accounts receivable. Most of the group's accounts receivable are with the airlines, which have had unsatisfactory profitability for some time. A small proportion of the accounts receivable are secured with bank guarantees and/or deposits.

The group's liquid situation is satisfactory. As at 31.12.05 the group had liquid assets of NOK 2,266 million. Short term liabilities were NOK 1,740 million.

In accordance with section 3-3 of the Accounting Act, the board confirms that the accounts have been prepared on the going concern principle. This is based on the forecast of profits for 2006 and on long term forecast for the coming years.

Future outlook

At the end of 2005 the group had a solid financial position, with the financial resources to carry out necessary short term projects and investments. The long term situation is less clear due to the complex nature of the aims of different social tasks and conflicting considerations. A more detailed description of the strategic challenges facing the group will be found in paragraph 10 of the plan for 2006.

With its extensive infrastructure and high proportion of fixed costs, Avinor's economy and investment capability are sensitive

to volume changes. Future traffic development is closely linked to general economic developments, the economic positions of the airlines and Avinor's ability to offer competitive aviation services.

The group anticipates a negative cash flow situation for the next few years as a result of high investments. Since the new regulations regarding safety and security have not been finally determined and also the projects at the different airports are in various stages of development, there is at present some uncertainty attached to investment levels.

There will be some pressure on air passenger duties in years to come, due to regulatory changes and market demands.

Overall it is anticipated that Avinor will be able to finance its social tasks without public procurement in the next few years. We would however stress the uncertainties relating to macroeconomic development and internal prognoses. It is therefore the opinion of the board that the scheme for government procurement of regional aviation services be maintained so that it can be employed if the need arises.

Allocation of annual profit

Profit after tax for Avinor AS is NOK 66 million. In accordance with Avinor's accepted dividend policy, the board proposes that a dividend of NOK 26.4 million should be paid. This results in the following allocation of annual profit:

To dividend:	NOK 26.4 million
To other equity:	NOK 39.5 million

Distributable equity at 31.12.05 was NOK 960.1 million.

Oslo, 27th April 2006



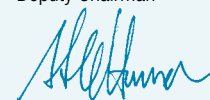
Anders Talleraas
Chairman



Bård Martin Mikkelsen,
Deputy Chairman



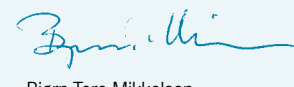
Grete Willumsen



Atle Hamar



Kristin Vangdal



Bjørn Tore Mikkelsen



Magne Jerpstad



Helge Løbergslid



Sverre Quale,
Managing Director



AVINOR

[Avinor AS](#)

Chr Frederiks pl 6, 0154 Oslo

Postadresse: Postboks 150, 2061 Gardermoen

Telefon: 22 94 20 00

Telefaks: 22 94 23 90

www.avinor.no