



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 38

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Verksemda til Avinor AS





DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 38

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Verksemda til Avinor AS

Innhold

1	Innleiing og samandrag	5	5.6	Vurderingane til Samferdsels-	
1.1	Innleiing	5		departementet	31
1.2	Samandrag	6			
			6	Flysikringstenesta	34
2	Statleg eigarskap i Avinor	9	6.1	Situasjonen i dag	34
2.1	Politikken til Regjeringa	9	6.2	Utfordringar	34
2.2	Om Avinor	9	6.3	Forslag frå Avinor om	
2.3	Rammer for eigarskapsutøvinga ...	10		organisering av flysikrings-	
2.4	Organisering av Avinor	12		verksemda	35
2.5	Forholdet til Forsvaret og		6.4	Internasjonalt engasjement	
	ny kampflybase	12		og konkurranse om	
2.6	Effektivitet i Avinor	12	6.5	flysikringstenester	35
			6.6	Andre saker som gjeld	
3	Rammevilkår for Avinor	14		flysikringstenesta	35
3.1	Marknaden	14		Vurderingane til Samferdsels-	
3.2	Luftfartsstyresmaktene	15		departementet	36
3.3	Regelverk	15			
3.4	Takstpolitikk	18	7	Finansielle spørsmål	39
3.5	Løyvepolitikk	19	7.1	Avkastningsmål for Avinor	39
3.6	Tilskotspolitikk	20	7.2	Verdivurdering	40
			7.3	Utbyttepolitikken	41
			7.4	Finansiering av Avinor	41
4	Verksemda i Avinor				
	2007–2011	21	8	Økonomiske og administrative	
4.1	Rapportering frå verksemda			konsekvensar	43
	i Avinor	21			
4.2	Vurderingane til Samferdsels-		Vedlegg		
	departementet	25	1	Vedtekter for Avinor AS	44
			2	Plan for virksomheten 2012–2014	
5	Planane og strategiane			(§ 10 plan)	46
	til Avinor	26	3	Plan for virksomheten 2012–2014	
5.1	Tryggleik	26		(§ 10 plan)	55
5.2	Økonomi	26	4	Brev fra Avinor til Samferdsels-	
5.3	Kundene til Avinor	28		departementet av 12.2.2013	94
5.4	Internasjonalisering av		5	Årsoppgjør 2011,	
	flyplassar	30		Avinor konsern	97
5.5	Samfunn og miljø	30			

Utrykte vedlegg

Verdivurdering, Ernst & Young AS, 21. desember 2012

Benchmarking av Avinor, German Airport Performance, desember 2012

Vurdering av flysikringstenesta, Integra A/S, 20. januar 2013



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Meld. St. 38

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Verksemnda til Avinor AS

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 7. mai 2013,
godkjend i statsråd same dag.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing og samandrag

1.1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg med dette fram ei stortingsmelding om verksemnda til Avinor AS. Avinor blei etablert i 2003 ved at forvaltingsbedrifta Luftfartsverket blei omdanna til eit aksjeselskap der staten eig alle aksjane. Forvaltninga av eigarskapen til selskapet er lagd til Samferdselsdepartementet, og samferdselsministeren er generalforsamling for selskapet.

I samsvar med styringssystemet som blei etablert då Avinor blei danna, skal Samferdselsdepartementet leggje fram stortingsmeldingar om verksemnda i selskapet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002–2003) og Budsjettinnst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002–2003). Som det går fram av den førre stortingsmeldinga om Avinor, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009) og Innst. 95 S (2009–2010), tek Samferdselsdepartementet sikte på å leggje fram ei slik eigarmelding kvart fjerde år, eller oftare dersom det er behov for det.

Samferdselsdepartementet som forvaltar den statlege eigarskapen i Avinor, er overordna styremakt for luftfarten. Departementet er vidare ansvarleg långivar for statslånet som i si tid blei

gitt til å byggje Oslo lufthamn, Gardermoen. Denne meldinga tek utgangspunkt i rolla departementet har som forvaltar av den statlege eigarskapen. Meldinga vil òg omtale andre verkemiddel i den grad dei har noko å seie for eigarskapsutøvinga.

Formålet med eigarmeldinga er å gi Stortinget ei orientering om utviklinga til selskapet sidan førre melding. Vidare skal meldinga orientere om selskapet sine strategiar og planar for dei neste åra, og korleis Samferdselsdepartementet vurderer dei. Meldinga gir òg ei vurdering av viktige rammevilkår for verksemnda til selskapet og forhold knytte til eigarstyring og selskapsleiing. Eigarmeldinga og Stortinget si behandling av meldinga blir så lagde til grunn for Samferdselsdepartementet si eigarstyring av Avinor i åra framover.

Avinors plan for verksemnda 2012–2014 utgjer grunnlaget for eigarmeldinga. I samsvar med § 10 i vedtektene til Avinor skal selskapet kvart år leggje fram for samferdselsministeren ein plan for verksemnda med dotterselskap. § 10-planen, som Avinor sende til Samferdselsdepartementet 22. oktober 2012, ligg ved denne meldinga som trykt vedlegg. Planen omfattar eit dokument som inne-

held styret si overordna utgreiing for resultatane som er oppnådde, og planane for verksemda. I tillegg har Avinor utarbeidd eit vedlegg som gjer nærmare greie for den faglege bakgrunnen for konklusjonane som styret har trekt.

Som eit grunnlag for å vurdere den økonomiske utviklinga og planane til selskapet byggjer eigarmeldinga òg på ei ekstern verdivurdering av Avinor. Verdivurderinga blei utført av Ernst & Young AS for Samferdselsdepartementet og blei lagd fram 21. desember 2012.

Samferdselsdepartementet har engasjert konsultantselskapet Integra A/S til å gi ei ekstern vurdering av flysikringstenesta i lys av utviklinga i Europa under lovgivinga om eit felles europeisk luftrom. Rapporten frå Integra blei lagd fram 20. januar 2013.

German Airport Performance (GAP) har i 2012 gjennomført ei vurdering, såkalla «benchmarking» av Avinor for Samferdselsdepartementet, der kostnadseffektiviteten for lufthamnene i Avinor blir samanlikna med lufthamner i andre land.

Rapportane frå Ernst & Young, Integra og GAP følgjer meldinga som utrykte vedlegg.

1.2 Samandrag

Kapittel 2: Statleg eigarskap i Avinor

Avinor forvaltar den statlege luftfartsinfrastrukturen som ligg under Samferdselsdepartementet. Samfunnsoppdraget til Avinor er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner for sivil sektor og ei samla flysikringsteneste for sivil og militær sektor. Samferdselsministeren forvaltar eigarskapen under konstitusjonelt og parlamentarisk ansvar. Styret og den daglege leiinga er ansvarlege for den daglege drifta av selskapet.

Gjennom krav stilt i vedtektene avgjer staten kva for lufthamner selskapet skal drive. Avinor skal i størst mogleg grad vere sjølvfinansierande gjennom egne inntekter. I tillegg til samfunnsoppdraget skal Avinor utføre meir spesifikt definerte samfunnsplåagde oppgåver som eigaren har fastsett. Regjeringa har sett krav til dei statleg eigde selskapa om å ta samfunnsansvar, og det er sett forventingar til lønnspolitikken til dei statleg eigde selskapa.

Samferdselsdepartementet har fått gjennomført ein samanliknande studie av kostnadseffektiviteten ved lufthamnene i Avinor. Dei fire store lufthamnene i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim er relativt effektive, men med ei fallande utvikling. Eit fleirtal av Avinors mindre lufthamner er relativt lite effektive og har hatt fallande produktivitet.

Kapittel 3: Rammevilkår for Avinor

Økonomien i Avinor heng saman med trafikkutviklinga. I perioden 2008–2009 var det ein nedgang i flytrafikken. Deretter har det vore stor vekst. Trafikkprognosar viser at trafikken over lufthamnene til Avinor vil halde fram med å vekse med 2,3 prosent årleg.

Mykje av regelverket på luftfartsområdet er felleseuropeisk regelverk som byggjer på internasjonale standardar. EU-regelverket om eit felles europeisk luftrom skal medverke til å effektivisere avviklinga av flytrafikken over Europa og samstundes gi positive verknader for miljøet, flytryggleiken og brukarane i form av lågare avgifter. Det felles europeiske luftrommet får konsekvensar for Avinor, mellom anna gjennom at styresmaktene har vedteke ein nasjonal ytingsplan for flysikringstenestene, og ved at Noreg har inngått ein avtale om samarbeid om ei nordeuropeisk funksjonell luftromsblokk (NEFAB). Samferdselsdepartementet ventar at Avinor tek ei aktiv rolle i NEFAB-samarbeidet, og at samarbeidet vil gi kostnadseffektiviseringsgevinstar for Avinor.

Sverige og Danmark har etablert si eiga luftromsblokk. Avtalen om NEFAB uttrykkjer ein visjon om eit tettare samarbeid med Sverige og Danmark.

Som luftfartsstyresmakt fastset Samferdselsdepartementet avgiftene for å bruke Avinors lufthamn- og flysikringstenester. Noreg har eit solidarisk lufthamnssystem der overskot ved lufthamner med stor trafikk bidreg til å dekkje underskot ved lufthamner med mindre trafikk.

Avinor står overfor store investeringar dei neste åra, og Samferdselsdepartementet vil opne for at ein kan vurdere å auke takstane i tråd med konsumprisindeksen (KPI).

EU-direktiv 2009/12 om lufthamnaravgifter er teke inn i EØS-avtalen, men staten skal halde fram med å styre takstpolitikken for Avinor.

Kapittel 4: Verksemda i Avinor 2007–2011

Avinor har vore gjennom ein periode med negativ utvikling i marknaden i 2008–2009 og deretter ein periode der Avinor har oppnådd gode resultat. Selskapet har i all hovudsak oppfylt samfunnsoppdraget og dei samfunnsplåagde oppgåvene. Selskapet har investert i ny kapasitet og tryggleik, og har arbeidd for å nå mål for tenestekvalitet og kundetilfredsheit.

Departementet trekkjer fram som positivt at selskapet i perioden har gjennomført eit resultatforbetningsprogram med eit resultat på 342

millionar kroner. Kostnadsveksten gir framleis grunn til uro.

Kapittel 5: Planane og strategiane til Avinor

Samferdselsdepartementet meiner at Avinor har sett gode strategiske hovudmål for verksemda.

Samferdselsdepartementet understrekar at Avinor må prioritere arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap. Gjennomføring av risiko- og sårbarheitsanalysar, arbeid med kriseplanverk og øvingar er viktige føresetnader for Avinors arbeid med samfunnstryggleik og beredskap ved lufthamnene og på flysikringsområdet.

Avinor har lagt til grunn ein periode med vekst i flytrafikken og driftsresultatet. Men selskapet har òg lagt opp til eit høgt investeringsnivå. Avinor vil heile tida måtte tilpasse sine investeringsplanar til dei finansielle ressursane som er tilgjengelege. Regjeringa er positiv til at Avinor planlegg vidare med sikte på ei investering i ei ny lufthamn på Helgeland, i Mo i Rana. Regjeringa legg til grunn at selskapet vil bli tilført midlar for å kunne gjennomføre investeringa. Regjeringa er òg positiv til at Avinor planlegg vidare med sikte på etablering av ei ny lufthamn i Hammerfest. Det er behov for ytterlegare utgreiingar for å klarleggje lokaliseringsspørsmålet. Regjeringa legg til grunn at selskapet blir tilført midlar for også å kunne gjennomføre denne investeringa. Det er vidare behov for ytterlegare utgreiingar av spørsmålet om ny lufthamnlysing for Lofoten. For Bodø lufthamn skal det elles startast opp ein prosess for å få på plass ei langsiktig lysing for sivil luftfart i Bodø. Eventuell regulering frå styresmaktene av utbyggingssjekta vil bli behandla i samband med kvart enkelt prosjekt.

Departementet ser det som positivt at Avinor er oppteken av å forbetre punktlegheit, effektivitet og service. Avinor bør nå dei interne punktlegheits- og regularitetsmåla kvart år. Regjeringa er elles oppteken av at alle skal ha lik rett til å delta i samfunnet. Samferdselsdepartementet arbeider med eit nytt regelverk som skal avklare kva for krav som skal gjelde for universell utforming på norske flyplassar.

Dersom Avinor ønskjer å utvide verksemda ut over den typen som selskapet driv i dag, må dette leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Departementet har ei restriktiv haldning til utviding av Avinor si kommersielle verksemd som ikkje støttar opp under kjerneverksemda.

Samferdselsdepartementet si prinsipielle vurdering er at det ikkje er aktuelt for Avinor med utanlandsengasjement på lufthamnsida.

Samferdselsdepartementet er positivt til at Avinor ønsker å medverke til betre plansamarbeid, særleg med fylkeskommunane. Departementet vil vidare vise til at det er viktig at Avinor vidarefører miljøengasjementet, og at selskapet held fram med å ha ei aktiv rolle i klimapolitikken. Dei nye måla Avinor har sett for kollektivdelen ved dei store lufthamnene, vil vere viktige for å oppnå overføring av passasjerar frå bil til kollektivtransport.

Kapittel 6: Flysikringstenesta

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er flysikringsverksemd og lufthamndrift to forskjellige forretningsområde. Departementet vil mellom anna ut frå dette opne for at Avinor kan skilje ut flysikringsdivisjonen som eit eige dotterselskap innanfor Avinor AS, slik Avinor har bedt om.

Departementet vil ikkje opne for at Avinor engasjerer seg i leveranse av flysikringstenester i utlandet utover det som følgjer av Noreg si deltaking i den nordeuropeiske luftromsblokka NEFAB. I rolla som styresmakt vurderer Samferdselsdepartementet det vidare ikkje som formålstenleg å konkurransetsette flysikringstenestene i Noreg. Departementet vil likevel opne for at lufthamner utanfor Avinor, som i dag må kjøpe flysikringstenester frå Avinor, skal kunne kjøpe flysikringstenester frå andre leverandørar enn Avinor.

Samferdselsdepartementet har merka seg prosessen i Avinor rundt kontrollsentralane. Departementet viser til at flygekontrolltenesta er rekna som ei samfunnskritisk teneste. Det er elles eit krav frå departementet at utprøvinga av konseptet med fjernstyrte tårn ikkje skal svekkje flytryggleiken eller på annan måte redusere transportstandarden ved lufthamnene der det blir prøvt ut.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det er Avinor-styret og den daglege leiinga som har ansvar for at det til kvar tid er nok bemanningskapasitet i flysikringstenesta. Samferdselsdepartementet meiner at situasjonar av den typen som oppstod i flygekontrolltenesta sommaren 2012, er uakseptable.

Kapittel 7: Finansielle spørsmål

Det er fastsett nye avkastningsmål for Avinor, eit for flysikringstenesta og eit for lufthamnverksemda. Sidan selskapet no går inn i ein periode med store investeringar, er det rimeleg å forvente at avkastninga på investert kapital vil gå noko ned

i dei kommande åra, og at selskapet på kort og mellomlang sikt ikkje vil nå avkastningsmålet.

I ei verdivurdering hausten 2012 har Ernst & Young berekna verdien av eigenkapitalen i Avinor til 10,3 milliardar kroner. Ernst & Young har justert ned lønnsesda av investeringane samanlikna med det Avinor har nytta i sine egne prognosar. Verdivurderinga gir likevel ikkje nokon indikasjon på at det er behov for å skrive ned verdien av eigenkapitalen i selskapet. I førre eigarmelding, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009) og Innst. 95 S (2009–2010), blei det innført ein ny utbyttemodell for selskapa under Samferdselsdepartementet. Regjeringa vil vidareføre dagens utbyttepolitikk for Avinor.

For å finansiere investeringane på 20,6 milliardar kroner i gjeldande investeringsplan for perioden 2013–2017 har Avinor foreslått ein eigenkapitaltilførsel frå staten på 2,5 milliardar kroner. For prosjekt utanfor investeringsplanen har Avinor vidare foreslått tilføring av 2,0 milliardar kroner til nye lufthamner på Helgeland og i Lofoten, og dessutan 1,5 milliardar til kommersielle investeringsprosjekt i tilknytning til dei største lufthamnene.

Regjeringa legg til grunn at hovuddelen av investeringane i planen for perioden 2013–2017 kan gjennomførast utan kapitaltilskot frå staten, og at det på noverande tidspunkt ikkje er tilstrekkeleg grunnlag for å konkludere at det er nødvendig å tilføre selskapet kapital. Samferdselsdepartementet vil likevel følgje utviklinga nøye, og Regjeringa vil kome attende til Stortinget i løpet av 2014 med ein oppdatering av framdrifta i investeringsplanen og ei fornya vurdering av dei finansielle rammevilkåra for Avinor.

Det er behov for ei nærmare avklaring av Avinor sine finansielle rammevilkår i samband med etablering av nye lufthamner, og/eller samanslåing eller nedlegging av eksisterande lufthamner i tråd med omtalen i NTP 2014–2023, og dessutan korleis eventuell statleg støtte skal innrettast ved slike moglege endringar i lufthamnstrukturen. Regjeringa vil kome attende med ei vurdering av dette. Regjeringa legg til grunn at Avinor vil bli tilført midlar for å kunne gjennomføre moglege investeringar i nye lufthamnar på Helgeland i Mo i Rana og i Hammerfest. Staten vil elles ikkje no tilføre kapital til selskapet knytt til kommersielle investeringsprosjekt utanfor kjerneverksemda til selskapet.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det er eit effektiviseringspotensial i Avinor og legg på generelt grunnlag til grunn ei forventning om effektivisering i Avinor.

Kapittel 8: Økonomiske og administrative konsekvensar

Samferdselsdepartementet opnar for at Avinor kan omorganisere flysikringstenesta til eit dotter-selskap med eit eige styre.

Avinor vil medverke til aktivitet i samfunnet gjennom selskapets investeringar. Det er ikkje lagt opp til løyvingar til Avinor i denne meldinga, verken i form av tilskot eller eigenkapitaltilførsel.

Elles ligg det ikkje andre framlegg i meldinga, som er venta å få økonomiske eller administrative konsekvensar.

2 Statleg eigarskap i Avinor

Dette kapitlet inneheld informasjon om Avinor AS, om samfunnsoppdraget og dei samfunns-pålagde oppgåvene til selskapet og om korleis Samferdselsdepartementet styrer selskapet. Kapitlet omhandlar vidare forholdet mellom Avinor og Forsvaret. Det er òg teke inn ei kort oppsummering av studien av kostnadseffektiviteten for lufthamnene i Avinor.

2.1 Politikken til Regjeringa

Den politiske plattformen til Regjeringa (Soria Moria II-erklæringa) slår fast at både kortbanenettet og stamrutenettet er ein viktig del av infrastrukturen i landet. Det er ønske om eit flyplassnett som gir eit tidsmessig tilbod over heile landet. Ordninga med at overskotsflyplassar betaler for dei ulønnsame flyplassane, skal vidareførast. Regjeringa vil halde oppe det regionale flyplassnettet med mindre det er oppslutning lokalt om å gjere endringar ut frå innretninga av det totale transporttilbodet i området. Regjeringa vil sikre at utviklinga av flyplassar utanfor Avinor-systemet ikkje gjer det vanskelegare å halde oppe eit desentralisert flyplassstilbod over heile landet. Regjeringa vil vurdere tiltak for å sikre finansieringa av Avinor-lufthamnene.

I Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* (NTP) er det nedfelt at det overordna målet for transportpolitikken til Regjeringa er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, trygt og miljøvennleg transportsystem som dekkjer samfunnet sitt behov for transport, og som fremjar regional utvikling. Det er vidare slått fast i NTP at Regjeringa vil utvikle eit transportsystem der lufthamnnettet sikrar befolkninga god tilgang på flytransport i heile landet basert på det høge tryggleiksnivået i sektoren.

Samferdselsdepartementet si eigarstyring av Avinor tek utgangspunkt i målsettingane i Soria Moria II-erklæringa, NTP og strategien for norsk luftfart som Regjeringa la fram våren 2008.

2.2 Om Avinor

Avinor forvaltar den statlege luftfartsinfrastrukturen som er ein føresetnad for eit landsomfattande lufttransportnettverk i Noreg. Avinor er kategorisert som eit selskap med sektorpolitiske mål. Statleg eigarskap i Avinor skal sikre at selskapet oppfyller dei sektorpolitiske måla som blir sette, i hovudsak gjennom samfunnsoppdraget til selskapet og dei samfunnspålagde oppgåvene. Det er eit overordna mål at dei sektorpolitiske målsettingane blir nådde på ein mest mogleg effektiv måte. Selskapet skal derfor sikre god forvaltning av dei statlege verdiane og ei god forretningsmessig utvikling så langt det er mogleg.

Konkret har Avinor ansvar for å drive 46 lufthamner. Tolv av lufthamnene blir drivne i samarbeid med Forsvaret, og på tre av dei – Bodø lufthamn, Bardufoss lufthamn og Andøya lufthamn – har Forsvaret ansvaret for drifta. Avinor har vidare ansvar for lufttrafikktjenesta ved 49 lufthamner, og dessutan tre kontrollsentralar og annan teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. Ved 21 av lufthamnene blir det levert kontrollert lufttrafikktjeneste, mens det ved 28 blir levert lokal flyeinformatjonsteneste (AFIS).

Konsernet Avinor omfattar morselskapet Avinor AS og dotterselskapa Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS, Værnes Eiendom AS, Hell Eiendom AS og Sola Hotel Eiendom AS. Når ikkje anna blir sagt, er det med «Avinor» i denne meldinga meint heile konsernet.

Avinor skal i størst mogleg grad vere sjølvfinansierande gjennom eigne inntekter frå hovudverksemda og frå kommersiell verksemd ved lufthamnene. Internt i selskapet skal det skje ei samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsame og ulønnsame einingar.

Samfunnsoppdraget til Avinor

Samfunnsoppdraget til Avinor er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner for sivil sektor og ei samla flysikringsteneste for sivil og militær sektor. Staten avgjer kva for lufthamner

selskapet skal drive. Samfunnsoppdraget er nedfelt i § 3 i vedtektene for Avinor.

Avinor skal halde oppe lufthamnettet med mindre Samferdselsdepartementet har akseptert at det kan gjerast endringar. Avinor kan heller ikkje gjere vedtak som fører til at transportstandarden blir vesentleg endra på ei lufthamn, utan å ta dette opp med departementet. Det blir i denne samanhengen vist til vurderingane som er gjorde av lufthamnstrukturen i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Samfunnspålagde oppgåver

I tillegg til samfunnsoppdraget skal Avinor utføre meir spesifikt definerte samfunnspålagde oppgåver. Staten bestemmer i eigenskap av å vere eigar kva for samfunnspålagde oppgåver Avinor skal utføre. I det følgjande blir dei viktigaste samfunnspålagde oppgåvene lista opp:

– *Planlegging og utgreiing:*

Avinor skal delta i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselsdepartementet kan etter nærmare avtale med Avinor be om at selskapet utgreier konkrete tiltak eller prosjekt. Dersom Avinor har ledig kapasitet, kan selskapet òg bidra med utgreiingskapasitet, eventuelt mot betaling, til andre som planlegg tiltak på luftfartsområdet.

– *Forskning og utvikling:*

Avinor skal bidra til å hente inn, utvikle og ta i bruk ny kunnskap innanfor den verksemnda selskapet driv. Det skjer ei stor teknologiutvikling på luftfartsområdet, og det er viktig at styret i Avinor har ei medviten haldning til forskning og utvikling. Samferdselsdepartementet ventar at Avinor deltek i dei nasjonale reisevaneundersøkingane. I tillegg er det ønskeleg at reisevaneundersøkingane på fly også omfattar dei lokale lufthamnene.

– *Statistikk:*

Statistisk sentralbyrå har det overordna statistikkansvaret for norsk luftfart. Avinor har ansvar for å produsere statistikk for sine egne lufthamner og flysikringstenesta. Avinor skal òg lage og publisere månads- og årsstatistikk for passasjerar og flyrørsler for norsk luftfart samla, medrekna ikkje-Avinor-eigde norske lufthamner med rutedrift.

– *Ambulanseberedskap:*

Avinor har eit ansvar for å halde lufthamnene opne for ambulansefly og -helikopter både innanfor og utanfor den ordinære opningstida til lufthamnene.

– *Tilkomst:*

Avinor skal leggje forholda til rette for flypassasjerar med redusert funksjonsevne. Krav til tilkomst har dei seinaste åra òg blitt tekne inn i lov, og det er planar om ei forskrift om universell utforming.

– *Transport til og frå lufthamnene:*

Avinor skal vere ein pådrivar og tilretteleggjar for at transporten til og frå lufthamnene kan skje med kollektive transportmiddel. Særleg ved dei store lufthamnene er det eit mål å auke kollektivdelen.

– *Samfunnstryggleik og beredskap:*

Avinor skal medverke i arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap. Samfunnstryggleiks- og beredskapsarbeidet i Avinor skal sjåast i samheng med Samferdselsdepartementet sin strategi for samfunnstryggleik og beredskap i transportsektoren. Risiko- og sårbarheitsanalysar, arbeid med kriseplanverk og øvingar skal inngå som integrerte delar av det daglege arbeidet med å vareta ein sikker og påliteleg levering av flysikringstenester og drift av lufthamnettet i Noreg. Sikring av infrastruktur og tenester som er kritiske for samfunnet, skal prioriterast. Avinor skal òg leggje til rette for samarbeid med andre relevante aktørar, verksemder og styresmakter i arbeidet med førebygging, beredskap og krisehandtering, også gjennom deltaking i internasjonalt arbeid.

– *Redningstenesta:*

Avinor skal medverke med innsats til redningstenesta. Redningstenesta omfattar mellom anna beredskap for kommunikasjons-tenester til luftfartøy som deltek i søk og redningsaksjonar. Brann- og redningstenesta i Avinor inngår òg som delar i den samla redningstenesta.

– *Kunngjeringsstenesta:*

Avinor har ansvar for å kunngjere luftfartsinformasjon i Noreg i samsvar med dei nasjonale og internasjonale reglane for luftfarten.

2.3 Rammer for eigarskapsutøvinga

Samferdselsdepartementet er ansvarleg for å forvalte statens eigarinteresser i Avinor. Samferdselsministeren forvaltar eigarskapen under konstitusjonelt og parlamentarisk ansvar. Styret og den daglege leiinga er ansvarlege for den daglege drifta av selskapet. Det rettslege grunnlaget for ansvaret og myndigheita departementet har som eigar, følgjer av aksjelova som fastset ei klar rolle-

fordeling mellom staten som eigar, styret og den daglege leiinga i selskapet.

Eigarskapspolitikken til Regjeringa følgjer av Meld. St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi*, jf. Innst. 392 S (2010–2011). Staten har utforma hovudprinsipp for god eigarstyring i statlege selskap. I tråd med § 10 i reglement for økonomistyring i staten har Samferdselsdepartementet fastsett interne retningslinjer for forvaltninga av eigarinteressene i Avinor.

Vedtektene til Avinor omtaler verksemdsområdet og styringsstrukturen til selskapet. Dei overordna rammene for Avinor blir fastlagde gjennom eigarmeldingane og Stortinget si behandling av meldingane. Eigarmeldingane byggjer på Avinors rapportering etter § 10 i vedtektene. Samferdselsdepartementet har ansvar for at eigarstyringa av Avinor blir utført i samsvar med overordna føringar frå Stortinget gjennom behandlinga av eigarmeldinga.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at eigarstyringa av Avinor skal skje på ein ryddig og formelt rett måte. Eventuelle styringsvedtak vil berre bli gjorde gjennom generalforsamlingsmøte. Elles består styringsverktøyet til departementet av styreval, finansiell styring og eigardialog med selskapet.

Styremedlemmene blir normalt valde for to år om gongen. Departementet vurderer kompetansen, kapasiteten og honoraret til styret, og utarbeider ein kompetanseprofil for det samla styret. Når styremedlemmene skal veljast, legg staten mellom anna vekt på kompetanse, kapasitet, relevant kulturelt, geografisk og sosialt mangfald i tillegg til kjønns- og aldersbalanse. Departementet har i utgangspunktet ikkje direkte innsyn i arbeidet eller protokollane til styret. Vurderingane av styret skjer derfor i nær dialog med styremedlemmene og konsernsjefen.

Samferdselsdepartementet vil tidvis bli involvert i saker som gjeld samhandling mellom Avinor og andre statlege organ. I slike tilfelle er Samferdselsdepartementet bevisst på dei rollene departementet har som eigar og styresmakt.

Samfunnsansvar

I Meld. St. 13 (2010–2011), jf. Innst. 392 S (2010–2011), er det gjort greie for kva for forventingar Regjeringa har til samfunnsansvarsarbeidet til dei statleg eigde selskapa. Det er både stilt generelle og meir spesifikke forventingar til selskapa, og selskapa skal nytte seg av det såkalla følg-eller-forklar-prinsippet i arbeidet med samfunnsansvar. Arbeid-

et med samfunnsansvar skal vere forankra i styra til selskapa, og ein skal i årsmeldingane til selskapa vere open om arbeidet med samfunnsansvar.

Leiarlønnspolitik

I Meld. St. 13 (2010–2011), jf. Innst. 392 S (2010–2011), er det gjort greie for kva for forventingar Regjeringa har til lønnspolitikken til dei statleg eigde selskapa. Det er òg fastsett retningslinjer for tilsetjingsvilkår for leiarar i selskap meir statleg eigarskap (fastsette av Regjeringa Stoltenberg II 31.3.2011). Retningslinjene er meinte å vere rettleiande og eit grunnlag for styra i statlege selskap når dei fastset leiarlønnsprinsipp og avtalar. Hovudmålsettinga for retningslinjene er at leiarlønningane i selskap med statleg eigarskap skal vere konkurransedyktige, men ikkje lønnsleiande samanlikna med tilsvarande selskap. Eigardepartementa legg til grunn eit følg- eller-forklar-prinsipp ved oppfølging av retningslinjene. Det er forventta at selskapet medverkar til moderasjon i leiarlønner.

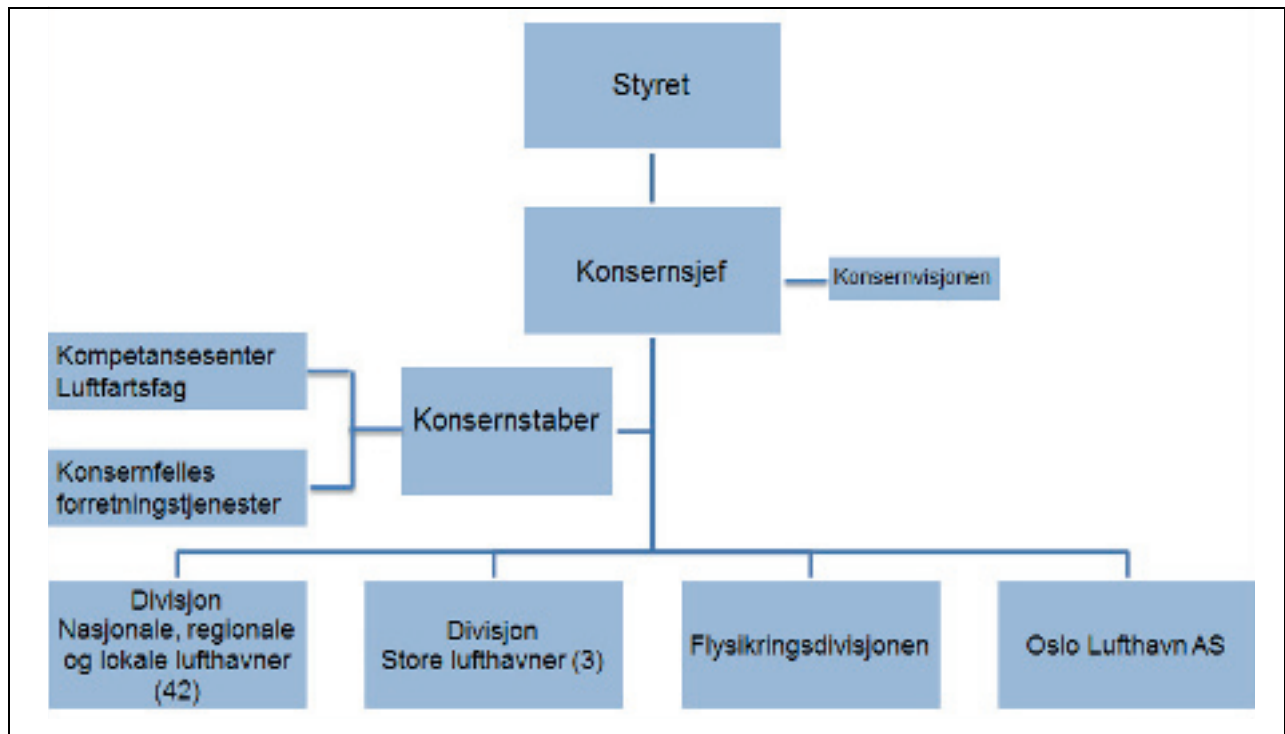
Leiarlønnspolitikken i Avinor inngår i Samferdselsdepartementet si vurdering av styret. I 2012 blei det òg teke inn ei ny føresegn i vedtektene til Avinor – tilsvarande den som gjeld for allmennaksjeselskap – om at styret kvart år skal leggje fram ei erklæring om fastsetjing av lønn og anna godtgjersle til leiande tilsette.

Målbruk

Det har vore lagt til grunn at Avinor som statsaksjeselskap ikkje er omfatta av lov om målbruk i offentleg teneste (mållova) på same måten som statlege organ. For å sikre målbruken er det i § 12 i selskapsvedtektene teke inn ei føresegn om målbruk. Føresegna seier at prinsippa i målbrukslova skal følgjast ved kunderetta informasjon. Elles skal prinsippa i målbrukslova følgjast, men likevel slik at det ikkje er til nemneverdig ulempe i forhold til konkurrentar.

Krav om effektiv drift

For å sikre effektiv utnytting av ressursane som er investerte i Avinor, krev Samferdselsdepartementet som eigar at Avinor skal ha ei positiv verdiutvikling over tid. Departementet set mål for avkastninga på den investerte kapitalen i selskapet og uttrykkjer langsiktige forventingar til utbytte, som gir insentiv til effektiv drift. Det blir gjort nærmare greie for avkastningsmåla og utbytteforventingane i kapittel 7.



Figur 2.1 Avinor – Ny organisasjon frå 2010

2.4 Organisering av Avinor

Ny styrings- og organisasjonsmodell for Avinor-konsernet blei innført 1. juni 2010. Det er gjort visse justeringar i 2011 og 2012. I den nye organisasjonsmodellen er dei tre tidlegare lufthamndivisjonane reduserte til to, og stabsfunksjonane er utvida.

2.5 Forholdet til Forsvaret og ny kampflybase

Avinor har eit omfattande samarbeid med Forsvaret, som gjeld både lufthamndrift og bruk av luftrommet. Samarbeidet om lufthamndrifta gjeld både på sivile lufthamner med militær sektor og på militære lufthamner med sivil sektor. Avinor er også leverandør av flysikringstenester til Forsvaret. Avinor inngår såleis i totalforsvaret av Noreg.

På bakgrunn av mandat frå Regjeringa har Forsvaret og Avinor forhandla fram ein ny samarbeidsavtale. Avtalen sikrar eit vidare langsiktig og strategisk samarbeid mellom Forsvaret og Avinor i tillegg til effektiv bruk av dei felles samfunnsressursane.

Forsvaret har behov for å eige mindre areal enn før ved mange av lufthamnene, samstundes som Avinor har behov for meir areal. Samferdsels-

departementet og Forsvarsdepartementet arbeider med å fastsette prinsipp for avhending av eigedom frå Forsvaret til Avinor.

Ved behandlinga av Prop. 73 S (2011–2012) *Et forsvar for vår tid*, jf. Innst. 388 S (2011–2012), godkjende Stortinget at hovudbasen for kampflya til Forsvaret skal lokaliserast på Ørland flystasjon, og at ein framskoten operasjonsbase i Nord-Noreg skal etablerast på Evenes. Samstundes blei det bestemt at Bodø hovudflystasjon skal leggjast ned.

Forsvarssjefen har tilrådd at Forsvaret ikkje skal ha ansvaret for flyplassdrift i framtida, med unntak av ny kampflybase. Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet vil saman vurdere dette forslaget, jf. Prop. 73 S (2011–2012). Konsekvensane for Avinor av desse omstruktureringane er ikkje endeleg avklarte, men det er på det reine at endringane i Luftforsvarets struktur vil få økonomiske konsekvensar for Avinor.

2.6 Effektivitet i Avinor

Samferdselsdepartementet fekk i 2012 gjennomført ein samanliknande studie (såkalla benchmarking) av lufthamndrifta i Avinor. Studien blei utført av German Airport Performance (GAP) og samanliknar kostnadseffektiviteten ved luftham-

nene i Avinor med kvarandre og med lufthamner i andre land. I studien blei det nytta direkte samanlikning av ulike måltal, såkalla PPM (partial performance measures), og det blei brukt ein metode kalla DEA (Data Envelopment Analysis) for å analysere effektivitet som samanliknar input (vekta) for kvar lufthamn. Det har vore utfordrande å hente inn detaljerte opplysningar om lufthamndrifta frå andre land. Mellom anna ønskte ikkje svenske og finske lufthamnopernatorar å delta i undersøkinga.

Basert på ein analyse av 154 lufthamner i Europa viste studien at kostnadene til lufthamndrift har auka frå 2002 til 2009. Avinor hadde i utgangspunktet lågare kostnader enn samanliknbare lufthamner, men forskjellen blei mindre i perioden 2002 til 2009. Studien viste òg at lufthamnavgiftene ved Oslo lufthamn, Gardermoen, er lågare enn ved dei andre skandinaviske hovudflyplassane, og dei er òg lågare enn ved størstedelen av andre store europeiske lufthamner. Avgiftene ved dei mindre lufthamnene er lågare enn ved små lufthamner i Storbritannia.

Det norske lufthamnsystemet var relativt kostnadseffektivt i 2002, men mindre kostnadseffektivt i 2007. Dei fire store lufthamnene ved Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim var relativt effektive, men med ein fallande trend på grunn av auka kostnader, mellom anna innanfor beredskap

mot terror og sabotasje (security). Dei mindre lufthamnene hadde relativt låge kostnader, men dei hadde òg låg utnyttingsgrad og lite kommersielle inntekter. Dermed var eit fleirtal av Avinors mindre lufthamner relativt lite effektive og har hatt fallande produktivitet dei siste ti åra. Avinors lufthamner ved Tromsø, Bodø, Hammerfest, Mo i Rana, Vadsø og Røst blei trekte fram som dei mest effektive av dei mindre lufthamnene.

GAP har rekna ut at Avinor ved å drive eit lufthamnsystem, reduserer effektiviteten med mellom 8 og 11 prosent samanlikna med om lufthamnene var drivne individuelt.

Utgreiaren har berekna ei potensiell kostnadsinnsparing for Avinor på 280 millionar kroner per år gjennom effektivisering og ein potensiell auke i kommersielle inntekter på 22 millionar kroner per år på dei minste lufthamnene.

GAP tilrår at ein tek sikte på å auke effektiviteten på dei mindre lufthamnene i Avinor, samstundes som ein unngår at dei store lufthamnene blir mindre effektive. Utgreiaren gir uttrykk for at dagens system med samfinansiering og svake budsjettrammer ikkje oppfordrar til kostnadseffektivitet. GAP tilrår eit system som gir insentiv til auka effektivitet for leiinga av lokale lufthamner og strammare driftsbudsjettrammer for å redusere behovet for samfinansiering.

3 Rammevilkår for Avinor

Dette kapitlet gjer greie for viktige rammevilkår som Avinor opererer under, medrekna marknadsutviklinga, regulatoriske rammer og andre forhold som påverkar rammevilkåra til selskapet.

3.1 Marknaden

Trafikkutviklinga

Figur 3.1 viser trafikkutviklinga målt i talet på terminalpassasjerar ved Avinor-lufthamnene for åra 2002–2012 og prognose for 2013–2020.

Frå 2002 og fram til 2008 var det ein kraftig vekst i flytrafikken, særleg utanriks. Hausten 2008 blei det registrert ein markert nedgang. Denne nedgangen heldt fram heilt til november 2009. Deretter har det igjen vore stor vekst. I 2012 auka passasjeretalet med 4,7 prosent, talet på flyrørslar med 4,8 prosent og talet på overflygingar i norsk luftrom med 3,5 prosent.

Trafikkprognosar frå Transportøkonomisk institutt viser at trafikken over lufthamnene til Avinor vil vekse frå 46 millionar passasjerar i 2012 til 58 millionar passasjerar i 2020. Det svarer til ein gjennomsnittleg årleg trafikkauke på 2,9 prosent.

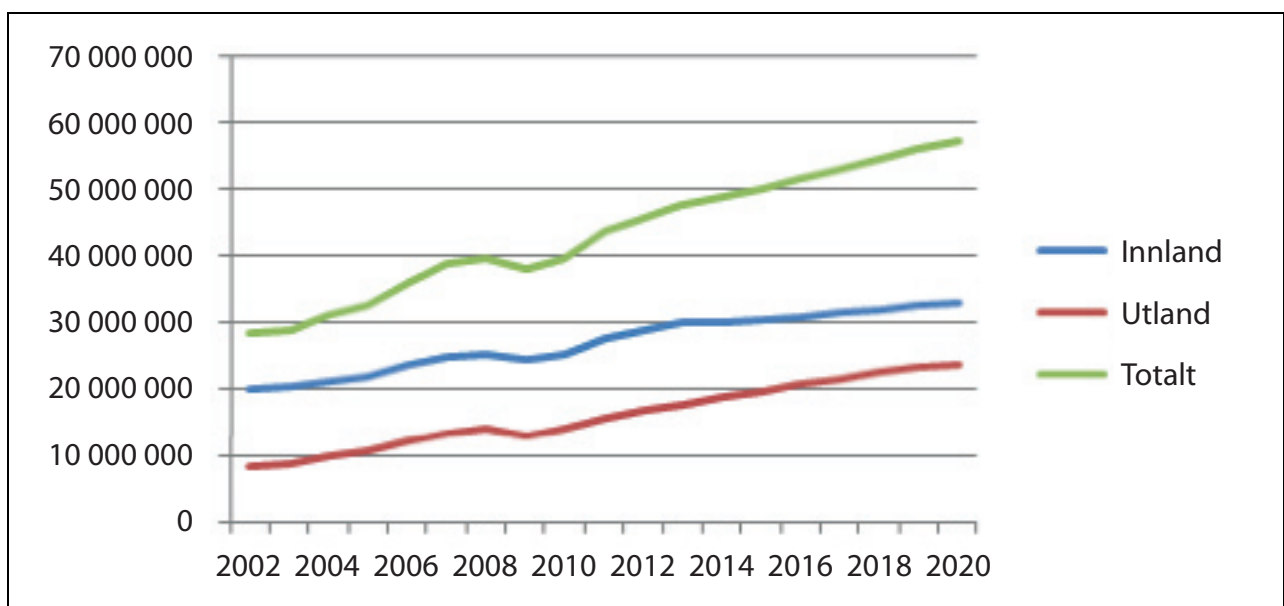
Det er særleg utlandstrafikken Avinor reknar med vil vekse raskt. Drivkreftene for vekst er særleg knytte til den økonomiske utviklinga i samfunnet, men også andre faktorar vil kunne påverke trafikkutviklinga. Prognosane er utarbeidde for kvar einskild lufthamn og er eit viktig grunnlagsmateriale for den langsiktige infrastrukturplanlegginga. Det blir presisert at prognosane er usikre.

Marknadsaktørane

Flyselskapa som er Avinors kundar, er dominerte av tre hovudaktørar i innanriksmarknaden i Noreg. SAS var størst med 47 prosent av trafikken i 2012. Norwegian hadde 37 prosent og Widerøe 16 prosent. Danish Air Transport stod for 1 prosent av rutepassasjerane. I utlandsmarknaden hadde SAS 29 prosent, Norwegian 28 prosent, KLM 8 prosent og Lufthansa 5 prosent av passasjerane.

Konkurransesituasjonen

Avinor driv 46 av 52 lufthamner i Noreg med rute- og trafikk. Selskapet har dermed ein dominerande



Figur 3.1 Talet på terminalpassasjerar 2000–2012 og prognose 2013–2020

posisjon innanfor lufthamndrift i Noreg. 93,6 prosent av passasjertrafikken på norske lufthamner går over lufthamnene til Avinor. Dei to største konkurrentane til Avinor innanlands er Moss lufthamn, Rygge, og Sandefjord lufthamn, Torp. Rygge og Torp konkurrerer med Oslo lufthamn, Gardermoen, om trafikken på det sentrale austlandsområdet, spesielt om utanlandstrafikken. I Skandinavia er det konkurranse mellom Oslo Lufthavn og lufthamnene i København og Stockholm om den interkontinentale flytrafikken.

Avinor er framleis i hovudsak eineleverandør av flysikringstenester i Noreg til sivil og militær sektor. Tre av lufthamnene utanfor Avinor (Stord, Skien og Notodden) driv sine egne flyinformasjonstenester (AFIS) med tilskot frå staten.

3.2 Luftfartsstyresmaktene

Samferdselsdepartementet har rolla som luftfartsstyresmakt og påverkar gjennom det rammevilkåra for Avinor, mellom anna gjennom regelverksutvikling, konsesjonar og takstpolitikk. I tillegg er myndigheit på ei rekkje område delegert til Luftfartstilsynet, som òg fastset forskrifter og fører tilsyn med verksemda i Avinor. På miljøvernområdet gir luftfartslova Samferdselsdepartementet heimel til å regulere inn- og utflygingstraséar for å redusere flystøy.

European Aviation Safety Agency (EASA) er EUs byrå for flytryggleik. Formålet med EASA er å sikre eit høgt og einsarta nivå på flytryggleiken i Europa. EASA skal òg medverke til like konkurransevilkår og økonomiske innsparingar for luftfartsindustrien. Noreg blei medlem av EASA i 2005. EASA har gradvis fått utvida ansvarsområdet sitt, slik at det omfattar stadig fleire av dei ulike områda for flytryggleik. I desember 2009 blei ansvarsområdet utvida til å omfatte flysikringstenester. Ansaret blei samstundes utvida til òg å gjelde utforming, drift og vedlikehald av lufthamner og utstyr på lufthamner. Gjennomføringsreglane skal etter planen vere vedtekne innan utgangen av 2013. Det blir vist til behandlinga av Prop. 27 S og Innst. 146 S (2012–2013), som omhandla utvidinga av EASAs kompetanse.

3.3 Regelverk

Ein stor del av regelverket på luftfartsområdet er felleseuropeisk regelverk som er teke inn i norsk rett gjennom EØS-avtalen. EU-regelverket bygger igjen på internasjonale standardar som er gitt

mellom anna gjennom FNs internasjonale luftfartsorganisasjon ICAO (International Civil Aviation Organisation). Nedanfor følgjer omtale av ein del av dei viktigaste regelverksarbeida som går føre seg for tida, og som verkar inn på rammevilkåra til Avinor.

Nye felleseuropeiske tryggleikskrav til lufthamner EASA har hatt på høyring eit forslag til felles europeiske tryggleikskrav for lufthamner. Formålet med forslaget er å skape harmoniserte reglar for flyplassane i Europa. Regelverket vil innehalde krav til styresmakter, flyplassoperatørar, flyplassoperasjonar og flyplassutforming og skal etter planen vere vedteke i EU innan utgangen av 2013.

Det nye regelverket (Forordning (EC) nr. 1108/2009) vil, om det blir teke inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett, danne grunnlag for EU-sertifisering av alle lufthamnene til Avinor. Sertifiseringar etter nytt regelverk skal vere gjennomførte innan 2018.

EASA har i regelverksforslaget lagt opp til at medlemsstatane skal ha stor grad av fleksibilitet med omsyn til nasjonale løysingar. Eksisterande flyplassar skal dermed òg i stor grad kunne haldast ved lag slik dei er i dag, eventuelt med tillegg av nærmare fastsette kompenserande tiltak.

Eit felles europeisk luftrom

EU vedtok i 2004 ein lovgivingspakke om eit felles europeisk luftrom (Single European Sky – SES). Lovgivingspakken blei teken inn i EØS-avtalen i 2007 og skal bidra til å effektivisere avviklinga av flytrafikken over Europa. Samstundes skal pakken ha positive verknader for miljøet, flytryggleiken og brukarane i form av lågare avgifter. Det blir i denne samanheng vist til behandlinga av St.prp. nr. 87 (2005–2006) *Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordningar angående et felles europeisk luftrom* og Innst. S nr. 46 (2006–2007). I tilknytning til SES har EU sett desse overordna måla for resultatoppnåing i europeisk luftrom innan 2030:

- Flytryggleiken skal aukast med ein faktor på 10.
- Kapasiteten skal aukast med 300 prosent.
- Den negative innverknaden flytrafikken har på miljøet, skal reduserast med 10 prosent.
- Einingskostnaden skal reduserast med minimum 50 prosent.

I 2009 vedtok EU ein ny lovgivingspakke om det felles europeiske luftrommet (Single European Sky II – SES II). Dei viktigaste elementa i den nye pakken er at det blir innført formelle kvalitetskrav til flysikringstenestene (ytingsstyringssystem) og formelle krav til samarbeid om styring av flytrafikken (nettverksstyring). Vidare er krava til å etablere såkalla funksjonelle luftromsblokker, som omfattar luftrommet over fleire statar, skjerpa, og det er fastsett ein tidsfrist for etableringa.

Tendensen er at luftfartssamarbeidet i Europa blir stadig meir omfattande. SES II er eit ledd i eit breiare lovgivingsinitiativ saman med utvidinga av ansvarsområdet til EASA og EUs teknologi-program for flysikring (SESAR). Den nye lovgivingspakken blir rekna som EØS-relevant, og frå norsk side er det vurdert at regelverket vil vere akseptabelt å ta inn i EØS-avtalen med ein tilpassingstekst. SES II er førebels ikkje innlemma i EØS-avtalen i påvente av ei politisk løysing for særlege utfordringar for Island. Regjeringa vil kome attende til saka når nødvendige avklaringar ligg føre.

Samferdselsdepartementet stiller seg bak målsetjingane for det felles europeiske luftrommet. Norsk luftfart er ein del av den indre marknaden i EU. Det er derfor viktig å delta i SES på linje med dei andre landa for å sikre dei nasjonale aktørane like vilkår. Samstundes er det viktig å delta for å påverke regelverksutviklinga til å passe til norske forhold så langt som mogleg. Mellom anna har norsk luftrom færre trengselsproblem enn luftrommet over Sentral-Europa.

Frå norsk side har det derfor vore ønskeleg å delta i prosessane i SES II frå starten av. I samsvar med regelverket i SES II har Samferdselsdepartementet vedteke ein nasjonal ytingsplan for flysikringstenestene i Noreg. Noreg har vidare inngått ein avtale om å etablere ei funksjonell luftromsblokk. Noreg deltek òg i samarbeid om nettverksstyring gjennom medlemskapen i EUROCONTROL.

Nasjonal ytingsplan for flysikringstenestene i Noreg

Innføringa av ytingsstyring skal sikre måloppnåing for dei delane av flysikringsverksemda som er naturlege monopol. Ytingsstyringa inneber at kvar einskild stat skal etablere bindande mål for tenesteytarane. Flysikringstenestene lokalt (terminal- og innflygingstenester) kan effektiviserast anten gjennom konkurranseutsetjing eller gjennom ytingsstyring.

Samferdselsdepartementet har vedteke ein nasjonal ytingsplan for flysikringstenestene som

inkluderer Avinor, og som blei innført med verknad frå 1. januar 2012. Ytingsplanen gjeld for første referanseperiode, som er 2012–2014. Det er Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet som forvaltar planen.

Eit overordna mål for heile EU-området er å redusere undervegsavgifta med om lag 10,5 prosent i den første referanseperioden. For Avinor vil det seie at einingsprisen (unit rate) blir redusert med 18,5 prosent i perioden 2009–2014. Det inneber ein gjennomsnittleg reduksjon på omtrent fire prosent per år.

For neste referanseperiode, 2015–2019, skal det leggjast fram forslag til felleseuropeiske målkrav i september 2013. Det følgjer av dei overordna politiske målsetjingane at krava vil bli ytterlegare skjerpa i andre referanseperiode. Det vil då bli gjort gjeldande mål for både undervegstenestene og delar av terminaltenestene.

NEFAB

Ein annan viktig del av lovgjevingspakken om eit felles europeisk luftrom er arbeidet med å få til ei betre samordning av verksemda til flytrafikkontrollen i luftrommet over Europa gjennom å etablere såkalla funksjonelle luftromsblokker, der kontrolleringane samarbeider tett på tvers av landegrensene. Statane som deltek i ei luftromsblokk, inngår ein formell avtale om verksemda. Avtalane er eit viktig og nødvendig element i etableringa av funksjonelle luftromsblokker.

Noreg har inngått ein avtale med Finland, Estland og Latvia om å etablere ei felles nordeuropeisk funksjonell luftromsblokk (North European Functional Airspace Block – NEFAB), jf. Prop. 143 S (2011–2012) og Innst. 25 S (2012–2013). Opphavleg deltok Sverige, Danmark og Island òg i forhandlingar om ei felles funksjonell luftromsblokk. Det er eit mål for Noreg å oppnå eit tettare samarbeid med Sverige og Danmark, som har etablert si eiga funksjonelle luftromsblokk. Avtalen om NEFAB uttrykkjer ein visjon frå NEFAB-statane om at dette skal skje.

NEFAB-avtalen har som formål å organisere lufttrafikkstyringa og luftrommet mellom dei fire deltakande statane uavhengig av dei eksisterande nasjonale grensene. Det er etablert styrings- og samarbeidsorgan som Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Luftfartstilsynet og Luftforsvaret deltek i, og det er òg inngått ein eigen avtale om eit tettare samarbeid mellom luftfartsstyresmaktene i NEFAB-landa. Avinor og dei andre nasjonale ytarane av flysikringstenester har på si side inngått ein samarbeidsavtale, og dei har

utarbeidd konkrete planar for tiltak som skal gi ei betre og meir effektiv teneste innanfor det aktuelle luftrommet. Etableringa av NEFAB inneber ikkje i seg sjølv at Noreg har bunde seg til bestemte løysingar når det gjeld framtidig infrastruktur, organisering av lufttrafikktenesta, talet på kontrollsentralar eller eventuell konkurranseutsetjing av tenester. Samferdselsdepartementet ventar at Avinor tek ei aktiv rolle i NEFAB-samarbeidet, og at samarbeidet vil gi kostnadseffektiveringsevinstar for Avinor.

For å få eit betre samarbeid omkring flyvêrtenesta har Meteorologisk institutt engasjert seg i eit tettare samarbeid med tilsvarande aktørar i dei andre nordiske landa.

SESAR

Ein tredje viktig del av det felles europeiske luftrommet er forskings- og utviklingsprogrammet SESAR, som skal leggje grunnlaget for ei omfattande modernisering av styringssystema for flytrafikken i Europa. For tida er programmet i utviklingsfasen. Noreg bidreg til dette mellom anna gjennom bidrag til EUs FoU-rammeprogram. Avinor deltek i konkrete prosjekt i SESAR gjennom NORACON-konsortiet, jf. boks 3.1, som omfattar europeiske tenesteytarar innanfor flysikringssektoren. Avinor ønskjer å medverke til at nye operative konsept og teknologiske løysingar varetek regionale behov i område med andre utfordringar enn dei som er identifiserte i Sentral-Europa.

Etter kvart som ny flysikringsteknologi blir utvikla og skal innførast gjennom SESAR, vil det transeuropeiske nettverket for transport (TEN-T) vere ein finansieringsreiskap. Noreg deltek ikkje i den delen av TEN-T som finansierer infrastruktur, og Avinor har derfor ikkje same tilgangen til finansiering av slike tiltak som EU-medlemmer.

Samferdselsdepartementet ser det som positivt at Avinor deltek i SESAR-programmet. Det er viktig å bidra til at nye teknologiløysingar som blir utvikla, også er eigna for bruk i Noreg. Den delen av TEN-T som finansierer infrastruktur, er definert til ikkje å falle inn under EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmare dei utfordringane dette reiser for Avinor.

Forordning om kvalitetskrav for luftfartsdata og luftfartsinformasjon

Som eit ledd i arbeidet for å sikre god nok kvalitet på luftfartsdata har EU vedteke forordning (EU) 73/2010 om krav til kvalitet for luftfartsdata og luftfartsinformasjon (Aeronautical Data Quality –

Boks 3.1 Internasjonalt samarbeid innanfor SES der Avinor deltek

Borealis er ein samarbeidsallianse mellom flysikringstenesteleverandørane i Sverige (LFV), Danmark (Naviair), Irland (IAA), Estland (EANS), Latvia (LGS), Finland (Finavia), Storbritannia (NATS), Island (Isavia) og Noreg (Avinor). Alliansen blei etablert 20.6.2012 og har som mål å redusere kostnadene og forbetre miljøprestasjonane for medlemmene.

NEFAB (North European Functional Airspace Block) er eit samarbeid mellom statane, tilsynsstyresmaktene og flysikringsleverandørane i Finland, Estland, Latvia og Noreg om å organisere luftrommet og lufttrafikkstyringa innanfor ei felles nordeuropeisk funksjonell luftromsblokk. Avtalen om NEFAB tok til å gjelde 23.12.2012.

NORACON (North European and Austrocontrol Consortium) er eit konsortium som omfattar flysikringsorganisasjonane i Finland, Estland, Island, Irland, Sverige, Danmark, Austerrike og Noreg. Konsortiet deltek i FoU-programmet SESAR og er medlem i styringsorganet SESAR Joint Undertaking.

ADQ). Forordninga er vurdert å vere EØS-relevant, men er førebels ikkje teken inn i EØS-avtalen og norsk rett. Forordninga inneber at det må produserast nye, meir detaljerte digitale terreng- og hinderdata. Dette vil mellom anna involvere Avinor og Statens kartverk. Det er førebels ikkje avklart korleis kostnadene med ny kartlegging, og datafangst skal fordelast.

Universell utforming

For å oppfylle målet om universell utforming i luftfarten har Samferdselsdepartementet utarbeidd eit forslag til ei ny forskrift. Forskrifta skal sikre at alle norske lufthamner oppfyller krava til universell utforming i samsvar med diskriminerings- og tilkomstlova, jf. Ot.prp. nr. 44 (2007–2008).

Forenkla transfer

Flypassasjerar som kjem frå utlandet og skal vidare innanlands med fly, må i dag gjennom tollkontroll før transfer. Det fører til at dei må sjekke

inn bagasjen på nytt og gå gjennom ein ny tryggleikskontroll før overgangen til innanriksfly. Samferdselsdepartementet har i samråd med Finansdepartementet sett ned ei breitt samansett arbeidsgruppe med representantar frå luftfartsnæringa, politiet og tollstyresmaktene for å foreslå ein forenkla transferprosess. Arbeidsgruppa skal vurdere moglege alternativ for å kartleggje eventuelle tidsparande eller effektiviserande endringar i dagens system.

Security-regelverk

Eit nytt EU-regelverk tillèt lufthamnoperatørar å bruke såkalla kroppsskannar i tryggleikskontrollen. Regelverket gjeld òg for Noreg frå februar 2013. Det er opp til Avinor og dei andre lufthamnoperatørane om dei ønskjer å nytte kroppsskannarar. Bruk av kroppsskannarar er éin av fleire alternative metodar. I samsvar med regelverket har passasjerane rett til å reservere seg mot kontroll med kroppsskannar. I så tilfelle blir alternative kontrollmetodar nytta.

EU-kommisjonen arbeider for at forbodet mot å ta med væske gjennom tryggleikskontrollen skal kunne opphevast. Det skulle etter planen skje ei lemping av forbodet frå 29. april 2013, men utviklinga av nytt skanningutstyr har ikkje gått så raskt som ønskjeleg, og dette må derfor utsetjast. Avinor må med tida investere i nye væskeskannarar.

Støyforskrift Oslo lufthamn, Gardermoen

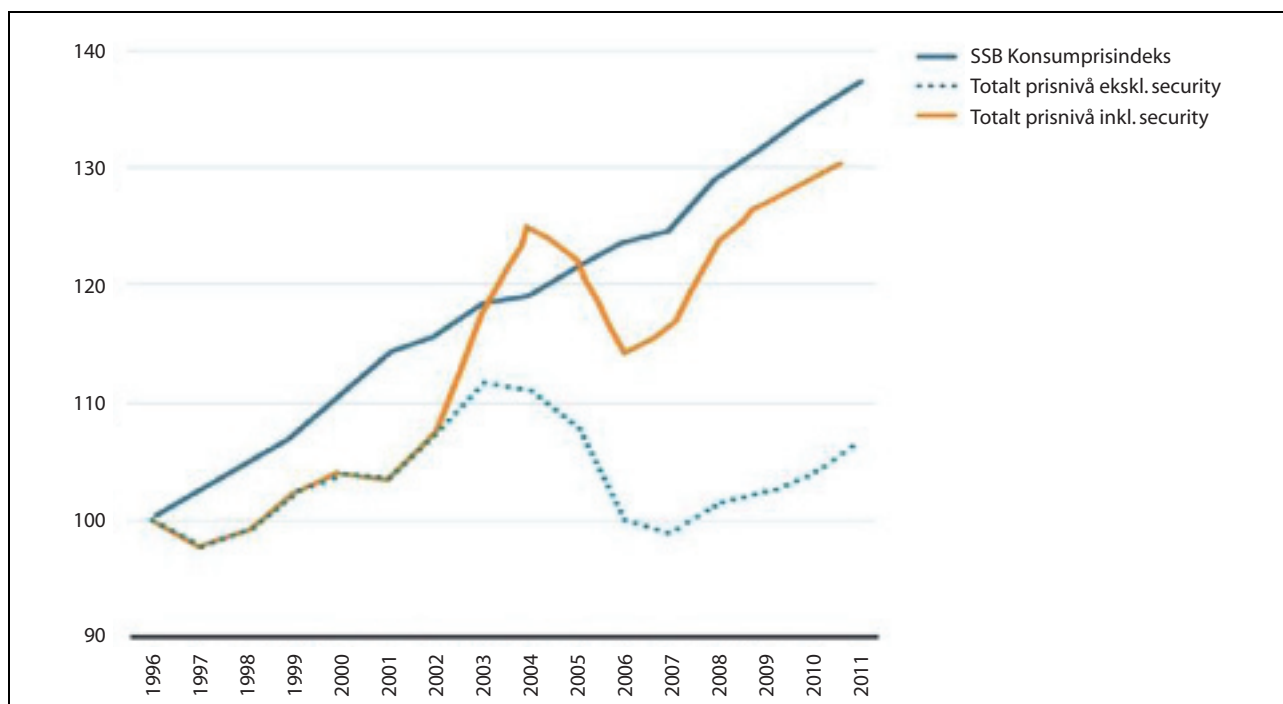
I 2011 tok ei ny forskrift om støyforebygging for Oslo lufthamn, Gardermoen, til å gjelde. Den nye forskrifta fastset mellom anna toleransekorridorar for avgang, strengare reglar for innflyging og aukte minstehøgder over store område med busetnad.

3.4 Takstpolitikk

Figur 3.2 viser utviklinga i luftfartsavgiftene. Avgiftene har i perioden 2005–2011 auka mindre enn konsumprisindeksen. Dette inneber at det har vore ein realprisnedgang i avgiftsnivået.

Dagens takstregulering

I eigenskap av å vere luftfartsstyresmakt fastset Samferdselsdepartementet avgiftene flyselskapa betaler for å bruke Avinors lufthamn- og flysiringstenester. Forskrifta om avgift på Avinors lufthamner blir normalt fastsett ein gong kvart kalenderår etter innstilling frå Avinor og høyring blant dei aktuelle partane. Flysiringavgiftene blir òg berekna per kalenderår, men med heimel i ei forskrift som gjeld utan tidsavgrensing. Denne forskrifta gjennomfører regelverket om eit felles europeisk luftrom. Avgiftspolitikken skal sikre inntektene til Avinor, medverke til effektiv drift og



Figur 3.2 Utvikling i konsumprisindeksen og luftfartsavgiftene. 1996–2011. 1996 = 100

vareta andre samfunnsomsyn som miljø, omsynet til distrikta og ein levedyktig luftfart i Noreg. Avinor har òg ordningar for oppstartsrabatt på nye flyruter. Avgiftsinntektene representerer i sum om lag halvparten av inntektene til Avinor.

Innføringa av regelverket om eit felles europeisk luftrom har gjort det nødvendig å gjennomføre eit tydelegare skilje mellom avgifter som blir brukte til å finansiere høvesvis lufthamntenester og flysikringstenester. Ein stor del av avgiftene på flysikringstenestene er no kostnadsbaserte, men med modellar for risikodeling mellom kunde og leverandør. EU-forordningar om avgifter på flysikringstenester og om ytingsstyring blir viktige verkemiddel for å styrkje kostnadseffektiviteten ved at det blir mogleg å stille krav til reduksjon i kostnadene. Luftfartstilsynet fører tilsyn med berekninga av flysikringsavgiftene.

Avgiftene til securitykontroll er òg kostnadsbaserte. Samferdselsdepartementet vil òg vurdere nærmare ei insentivordning for å effektivisere tryggleikskontrollen gjennom securityavgifta. Dette vil bli vurdert når ein har fått meir erfaring frå ytingsplanen på flysikringsområdet.

Noreg har ein lang tradisjon med eit solidarisk lufthamnsystem, der overskot ved lufthamner med stor trafikk bidreg til å dekkje underskot ved lufthamner med mindre trafikk.

Avinor står overfor store investeringar i dei neste åra, og Samferdselsdepartementet vil opne for at ein kan vurdere å auke takstane i tråd med konsumprisindeksen (KPI).

Framtidig struktur for avgiftene ved Avinors lufthamner

I mars 2012 blei EU-direktiv 2009/12 om lufthamnavgifter teke inn i EØS-avtalen. Direktivet regulerer ikkje nivået på avgiftene, men stiller krav om at flyselskapa skal få vite kva for prinsipp som er lagde til grunn for avgiftsfastsetjinga, og kva det kostar å yte dei einskilde tenestetypene på ei lufthamn (transparens). Direktivet tillèt at avgiftene blir fastsette av staten som uavhengig styresmakt, men ikkje av den same styresmakta som eig lufthamnene. Samferdselsdepartementet understrekar at staten skal styre takstpolitikken også etter innføringa av EU-direktiv 2009/12 om lufthamnavgifter. Departementet vil sende eit forslag til ny forskrift om lufthamnavgifter som gjennomfører EU-direktiv 2009/12 om lufthamnavgifter, ut på høyring. Departementet tek sikte på at den nye forskrifta kan gjelde frå 2015.

Avgifter for Forsvaret

Eit prinsipp i samarbeidsavtalen mellom Avinor og Forsvaret frå 2011 er at Forsvaret skal betale kostnadene ved bruken av flysikringstenestene. Samferdselsdepartementet planlegg derfor å regulere dei flysikringsavgiftene Forsvaret skal betale, i forskriftsføresegner som er bygde over same leisten som forskrifta om flysikringsavgifter for sivil luftfart.

Ved lufthamnene som Avinor og Forsvaret driv i samarbeid, skal betalinga for lufthamntenestene som blir leverte mellom Avinor og Forsvaret, vere baserte på dei faktiske kostnadene. Samferdselsdepartementet tek sikte på å regulere Forsvarets betaling for lufthamntenester ved lufthamnene som Avinor driv, i ei forskrift. Ved dei lufthamnene som Forsvaret driv, vil det bli vidareført ei avrekningsordning der kostnadene blir fordelte mellom partane etter ein fordelingsnøkkel basert på talet på sivile og militære flyrørslar.

3.5 Løyvepolitikk

Lufthamner

Etter luftfartslova trengst det løyve frå Samferdselsdepartementet for å opparbeide, drive eller eige ein landingsplass. Løyve kan berre gjevast når det er i samsvar med allmenne interesser. Eit løyve blir gitt for ei bestemt tid og på dei vilkåra Samferdselsdepartementet set. Ved større endringar, til dømes ved ei utviding av ei lufthamn, trengst det ny løyvebehandling.

Oslo Lufthavn AS fekk 22. desember 2010 fornya og endra løyvet til Oslo lufthamn, Gardermoen. Det nye løyvet, som er gitt for ein periode på 20 år, opnar for å byggje ut den såkalla terminal 2 (T2). Avinor har søkt om fornya løyve for Bergen lufthamn, Flesland, som omfattar ein tredje terminal. Søknaden om løyve er til behandling i departementet. Dette blir behandla som ei eiga sak.

Utpeiking av Avinor som leverandør av luftrafikktenester

Som styresmakt har Samferdselsdepartementet peikt ut Avinor som nasjonal leverandør av luftrafikktenester i Noreg. Det følgjer av forordning (EF) nr. 550/2004 om yting av flysikringstenester i det felles europeiske luftrommet («tenesteytingsforordninga») at staten pliktar å sørgje for at ein

Boks 3.2 Funksjonar i flysikringstenesta

Flysikringstenesta omfattar følgjande tenester:

- Lufttrafikktenesta
 - Flygekontrolltenesta
 - Flygeinformasjonstenesta (AFIS)
 - Alarmtenesta
- Flynavigasjonstenesta
 - Flynavigasjonsanlegg, kommunikasjon, og overvaking
- Flyvêrtenesta
- Kunngjeringstenesta

AFIS-tenesta i Avinor er ikkje organisert i Flysikringsdivisjonen, men i divisjon Nasjonale, regionale og lokale lufthavner.

Kunngjeringstenestene AIS/Notam er organiserte i Flysikringsdivisjonen, dei andre områda av kunngjeringstenestene blir utført av Kompetansesenter luftfartsfag

bestemt tenesteytar er utpeikt som ytar av lufttrafikktenester i alle aktuelle delar av luftrommet. Avinor er utpeikt som leverandør av lufttrafikktenester og har gjennom utpeikinga einerett og plikt til å yte lufttrafikktenester for det luftrommet der Noreg til kvar tid har plikt til å sørge for at det blir ytt slike tenester. Samferdselsdepartementet vedtok i september 2012 å forlenge utpeikinga av Avinor som ytar av lufttrafikktenester for ein periode på to år fram til 26. september 2014. Utpeikingsvedtaket stiller òg vilkår om planlegging og rapportering, medrekna mellom anna planlegging av flygeleiarkapasitet.

Ved utpeikinga av Avinor er det likevel opna for at også andre aktørar kan få yte lufttrafikktenester med heimel i vedtak som Samferdselsdepartementet har gjort. Fleire selskap er utpeikte til å yte flygeinformasjonstenester. Det gjeld luftrommet over dei ikkje-statlege lufthamnene Skien, Notodden og Stord og offshoreluftrommet over Ekofisk og Tampen. Ingen andre aktørar enn Avinor har så langt blitt utpeikte til å yte flygekontrolltenester i norsk luftrom. Flygekontrolltenesta inneber ein rett til å utøve myndigheit over dei som bruker luftrommet. Avinors myndigheit er

fastsett ved delegasjonsvedtak av 17. desember 2002 nr. 1658 med heimel i luftfartslova.

Regelverket i tenesteytingsforordninga opnar for at Samferdselsdepartementet kan samtykkje i at lufthamner som er drivne av andre enn Avinor, kan nytte andre leverandørar enn Avinor til å yte lufttrafikktenestene ved lufthamnene (terminaltenestene). Departementet kan leggje vekt på breiare samfunnsomsyn, beredskap, konkurranse og samfunnsøkonomi om det skal gi samtykke til å få nytte ein annan tenesteytar enn Avinor. Sjå òg vurderingane til Samferdselsdepartementet i kap. 6.6.

Undervegstenesta blir driven frå kontrollsentralane til Avinor. Avinor kjem til å vere eineleverandør av denne tenesta i Noreg ut perioden selskapet er utpeikt som ytar av lufttrafikktenester for. Undervegstenesta er omfatta av den nasjonale ytingsplanen som blei fastsett av Samferdselsdepartementet med verknad frå 1. januar 2012. Ytingssystemet set effektiviseringskrav og er meint å bøte på manglande insentiv i monopolmarknaden.

Samferdselsdepartementet har peikt ut Meteorologisk institutt som ytar av flyvêrtenester til 31. desember 2014.

3.6 Tilskotspolitikk

Drifta av dei største lufthamnene og høvet til å drive avgiftsfritt sal gir Avinor gode kommersielle inntekter. Regjeringa kan òg påverke dei økonomiske rammevilkåra til selskapet gjennom å justere mellom anna takstpolitikken og utbyttepolitikken. Det er eit mål at Avinor skal vere sjølvfinansiert og drivast utan tilskot frå staten. Det må i denne samanhengen skiljast mellom tilskot som Samferdselsdepartementet som tilskotsstyresmakt kan fremje forslag om, og kapitaltilførsel som departementet som eigar av Avinor eventuelt kan fremje forslag om.

I samband med den førre eigarmeldinga (St.meld. nr. 48 (2008–2009)) blei det lagt fram ein pakke som innebar ekstraordinære investerings-tilskot til Avinor. Selskapet stod den gongen overfor store tryggleiksinvesteringar som fall saman med den internasjonale finanskrisa. Som følgje av dette løyvde Stortinget 150 millionar kroner i 2009 og 50 millionar kroner i 2010 i investeringstilskot til Avinor. Det blir ikkje foreslått nye tilskot til Avinor i denne meldinga.

4 Verksemnda i Avinor 2007–2011

Dette kapitlet gjer greie for verksemnda i Avinor i perioden 2007–2011. Hovudvekta er lagd på 2010 og 2011 med bakgrunn i § 10-planen som selskapet la fram hausten 2012, men delar av rapporteringa er oppdatert med tal frå 2012. Kommentrarar frå Samferdselsdepartementet følgjer til slutt i kapitlet.

Avinor har i § 10-planen rapportert om tryggleik, økonomi, kvalitet, effektivitet, miljø og interne forhold i konsernet. Den internasjonale finanskrisa førde frå hausten 2008 til ein periode med nedgang i flytrafikken, noko som òg påverka driftsinntektene og årsresultatet til Avinor. Det var bakgrunnen for ein tiltakspakke for Avinor som blei lagd fram i samband med den førre eigarmeldinga, St.meld. nr. 48 (2008–2009), jf. Innst. 95 S (2009–2010). Frå slutten av 2009 snudde den fallande trenden, og selskapet har oppnådd gode resultat i perioden 2010–2012.

4.1 Rapportering frå verksemnda i Avinor

Flytryggleik

Det er generelt eit høgt tryggleiksnivå i norsk luftfart. Tabell 4.1 viser kor mange alvorlege luftfartshendingar og luftfartsulykker det har vore der forhold i Avinor var ein del av årsakssamanhengen. I perioden 2007 til 2012 var det tre slike luftfartsulykker. I same perioden var det 20 alvorlege luftfartshendingar, primært knytte til teknisk-operative forhold ved fly og trafikkmønster.

Avinor har over lang tid følgt med på rapporterings- og tryggleikskulturen. Det er eit mål for selskapet å ha høg rapporteringsgrad og vere svært opent. Dette medfører at rapporteringa av luftfartshendingar i konsernet er stabilt høg.

Tabell 4.1 Luftfartsulykker og alvorlege luftfartshendingar der forhold i Avinor var ein del av årsakssamanhengen 2007–2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Luftfartsulykker	1	0	1	1	0	0
Alvorlege luftfartshendingar	1	5	3	0	4	7

Satellittbasert innflygingssystem

Avinor har i samarbeid med andre aktørar utvikla eit satellittbasert innflygingssystem. Systemet, SCAT-I, gir betre flytryggleik og regularitet. Avinor har installert systemet på 17 lokale lufthamner. Utstyret som må installerast i flya for å kunne nytte SCAT-I, er lite tilgjengeleg og førebels er det berre Widerøe som har teke systemet i bruk.

Samfunnstryggleik og beredskap

Avinor og Samferdselsdepartementet har halvårlege kontaktmøte om samferdselsberedskap. Avinor deltek òg i andre fora knytt til samfunnstryggleik og beredskap, mellom anna i *Tryggleiksrådet for luftfarten og Etatsgruppe vulkansk oske* (EVA). Selskapet får tilskot frå Samferdselsdepartementet til samferdselsberedskap. Tilskotet skal særleg brukast til øvingar og risiko- og sårbarheitsanalysar. Avinor tok mellom anna aktivt del i politiet si nasjonale kriseøving, *Øvelse Tyr*, i 2012. Avinor har i tilknytning til 22. juli-kommisjonen sine læringspunkt identifisert eigne tiltak og utarbeidd ein handlingsplan som tek sikte på å forbetre kriseberedskapen ytterlegare.

Erfaringar frå handtering av oskeskyer frå vulkanutbrota på Island og stenginga av luftrommet i 2010 og 2011 har ført til eit nytt regelverk for flyging i luftrom med vulkansk oske. Avinor har etablert nye prosedyrar og beredskapsplanar for å forvalte det nye regelverket.

Avinor gjennomfører saman med Samferdselsdepartementet eit FoU-prosjekt for ytterlegare å forbetre prosedyrar for å handtere situasjonar med utslepp av vulkansk oske.

Økonomi

Økonomisk utvikling

Tabell 4.2 viser nøkkeltal frå rekneskapen til Avinor for perioden 2007–2012. Konsernet har hatt ein gjennomsnittleg årleg vekst i driftsinntektene for perioden 2007–2012 på 6,5 prosent. Kommersielle og andre inntekter var i 2012 på 4 396 millionar kroner, noko som svarer til 48 prosent av dei totale driftsinntektene. Om lag 90 prosent av driftsinntektene til konsernet kjem frå lufthamnverksemda, mens flysikringstenesta står for om lag 10 prosent.

Gjennomsnittleg årleg vekst i driftskostnadene for perioden 2007–2012 var 6,8 prosent. Det var stor kostnadsvekst i perioden fram til 2008, men auken var meir moderat i 2009 og 2010. I 2012 var kostnadsveksten på 5 prosent. Avinor har peikt på fleire sentrale kostnadsdrivarar dei siste fem åra, mellom anna regulatoriske endringar innanfor tryggleik, overtaking av ansvaret for passasjerar med redusert mobilitet, investeringar i tryggleiksstyr, prisvekst på tenester, auka prosjektkostna-

der og kostnader ved at selskapet no må drive med nærmare full kapasitet ved dei store lufthamnene.

Konsernresultatet etter skatt blei på 927 millionar kroner i 2012. Fordi kostnadsveksten var høgare enn inntektsveksten, har driftsmarginen til konsernet hatt ein negativ trend. Justert for ein-gongspostar er likevel driftsmarginen til konsernet styrkt dei siste åra.

Avinor har i perioden 2010–2012 gjennomført eit resultatforbetningsprogram som gjennom ein kombinasjon av kostnadsreduksjonar og inntektsaukingar, har hatt som mål å oppnå ei resultatforbetring på 350 millionar kroner. Programmet blei avslutta i 2012 med ein oppnådd effekt på 342 millionar kroner. Om lag 60 prosent av effekten kom gjennom kostnadsreduksjonar og 40 prosent gjennom auka inntekter.

Tabell 4.3 viser driftsresultatet i Avinor per eining for perioden 2007–2012, før og etter omorganiseringa i 2010. Resultatet frå dei største lufthamnene går med til å finansiere lufthamnettet elles, som hadde eit samla driftsunderskot på om lag 1200 millionar kroner både i 2010, 2011 og 2012.

Tabell 4.2 Avinor-konsernet – nøkkeltal frå rekneskapane 2007–2012 (millionar kroner)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Driftsinntekter	6 689	7 384	7 356	7 871	8 622	9 152
Driftskostnader	4 425	4 923	5 164	5 072	5 842	6 134
Driftsresultat (EBITDA)	2 264	2 473	2 192	2 799	2 780	3 018
Av- og nedskrivningar	963	1 046	1 000	1 090	1 259	1 336
Driftskostnader inklusive avskrivningar	5 388	5 958	6 164	6 162	7 101	7 470
Driftsresultat (EBIT)	1 307	1 363	1 183	1 745	1 485	1 662
Årsresultat etter skatt og finansresultat	731	765	605	1 008	844	927
Renteberande gjeld	6 863	6 547	8 300	8 645	9 753	11 188
Eigenkapital	9 120	9 285	10 111	10 999	10 414	10 357
Sum egedelar	19 610	20 160	22 383	23 475	25 849	28 146
EK/EK + renteb. gjeld	57,1 %	58,6 %	54,9 %	56,0 %	51,6 %	48,1 %
Eigenkapitalprosent	46,5 %	46,1 %	45,2 %	46,9 %	40,3 %	36,8 %
Renteb. gjeld / EBITDA	3,0	2,7	3,8	3,1	3,5	3,7
Avkast. invest. kapital	6,6 %	6,4 %	5,2 %	7,1 %	5,7 %	5,80 %
Avkast. eigenkapital	8,8 %	8,3 %	6,2 %	9,6 %	7,9 %	8,90 %
Utbytte til staten	325	397	0	0	504	422
Statstilskot til Avinor	0	0	150	50	0	0
Intern samfinansiering	848	1 000	1 121	1 201	1 201	1 233

Tala for 2007 er berekna på nytt i 2008 etter omlegging til IFRS. Lufthamndivisjonane i Avinor blei omorganiserte i 2010.

Tabell 4.3 Avinor-konsernet - driftsresultat per eining i Avinor 2007–2012 (millionar kroner)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Oslo Lufthavn	1 843,3	1 910,3	1 861,4	2 034,1	1 990,9	2 104,2
Store lufthamner (5)	616,3	711,7	692,8			
Mellomstore lufthamner (11)	-308,7	-352,0	-405,5			
Regionale lufthamner (29)	-539,7	-648,3	-715,4			
Store lufthamner (3)				803,9	947	979,5
Regionale og lokale lufthamner (42)				-1 200,8	-1 200,6	-1 233,0
Flysikring	17,3	45,5	18,1	65,7	93,7	61,9
Konsernpostar	-321	-271,3	-268,0	41,9	-345,7	-250,4
Avinor-konsernet	1 307,5	1 395,9	1 183,4	1 744,8	1 485,4	1 662,2

Tala for 2007 er berekna på nytt i 2008 etter omlegging til IFRS. Lufthamndivisjonane i Avinor blei omorganiserte i 2010.

Investeringar

Avinor har i seksårsperioden 2007–2012 investert 15,5 milliardar kroner i varige driftsmiddel. Det svarer til om lag 2,6 milliardar kroner per år. Terminalbygget på Stavanger lufthamn, Sola, blei utvida i 2008. Same året blei rullebaneforlenginga ved Molde lufthamn, Årø, ferdigstilt. I perioden har det blitt bygd ei rekkje nye radarinstallasjonar som skal sikre full radardekning for Fastlands-Noreg og betre dekninga offshore. Avinor har òg gjennomført ei rekkje investeringar i tryggleiks-område og lysanlegg i tråd med forskrift om utforming av store flyplassar. Nytt VIP-hus ved Oslo Lufthavn blei teke i bruk i 2011. Fleire investeringsprosjekt er starta i perioden, men ikkje avslutta enno. Det gjeld mellom anna terminal 2 ved Oslo lufthamn, Gardermoen.

Kundar

Punktlegheit, effektivitet og service

Avinor har som mål å vere blant den beste tredjedelen av lufthamnene i Europa når det gjeld

punktlegheit, effektivitet og service. Avinor kartlegg årleg status gjennom ei brei internasjonal samanlikning i regi av Transportøkonomisk institutt (TØI). Kartlegginga omfattar dei største lufthamnene i Noreg og flysikringstenesta. Resultata viser at Avinor er betre enn gjennomsnittet, men selskapet har enno ikkje nådd målet om beste tredjedel. Oslo lufthamn, Gardermoen, er på topp i Europa når det gjeld effektivitet, klart best av dei nordiske hovudflyplassane når det gjeld punktlegheit, og på gjennomsnittet når det gjeld service.

Dei interne punktlegheits- og regularitetsmåla til Avinor er på høvesvis 88 og 98 prosent. Tabell 4.4 viser punktlegheit og regularitet på Avinor-lufthamnene for perioden 2007–2012. Avinor ligg nær målsettingane både når det gjeld punktlegheit og regularitet, men oppnår ikkje målsettingane kvart år. Punktlegheita viser ei klar forbetring frå 2007–2012.

For om lag 20 prosent av forseinkingane i 2011 låg årsakene i Avinor. Fly- og handlingselskap stod for 65 prosent, mens værforhold var årsaka til 12 prosent av forseinkingane i 2011. Denne fordelinga har vore relativt stabil dei seinare åra.

Tabell 4.4 Punktlegheit og regularitet på Avinor-lufthamnene 2007-2012 (prosent)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mål
Punktlegheit	83,6	86,0	88,9	89,2	87,5	88,1	88
Regularitet	98,4	97,6	99,0	97,4	98,6	98,3	98

Punktlegheit målt på om avgang blir gjennomført innanfor 15 minutt frå den oppsette tida. Regularitet målt på om den planlagde avgangen blir gjennomført.

Tilkomst

Avinor har lagt universell utforming til grunn ved nybyggingar og ombyggingar ved lufthamnene.

Avinor overtok 1. juli 2008 ansvaret for assistansetenester ved lufthamnene frå flyselskapa. Samferdselsdepartementet tek sikte på å vedta kvalitetskrav til tenestene i ei forskrift om rettane til funksjonshemma og rørslehemma i samband med lufttransport. Assistansetenesta omfattar reisande med redusert mobilitet, det vil seie rørslehemma, orienteringshemma og miljøhemma. Avinor utfører om lag 150 000 assistansar årleg ved lufthamnene sine. Tenesta gjeld frå den reisande kjem til flyplassen til vedkommande er om bord i flyet.

Passasjerundersøkingar

Avinor deltek i den internasjonale undersøkinga ASQ (Airport Service Quality) saman med meir enn 200 lufthamner over heile verda, med om lag halvparten i Europa. 16 av dei store og regionale lufthamnene i Avinor er omfatta av undersøkinga. Undersøkinga måler alle prosessar som passasjerane må igjennom frå dei kjem til flyplassen til dei forlèt han, det vil seie tilbringartilbod, parkering, innsjekk, passkontroll, tryggleikskontroll, miljø, passasjerfasilitetar, servicenivå og atmosfære.

Undersøkingane viser at utviklinga dei siste fire åra har vore svakt positiv for nokre av lufthamnene, mens dei fleste er på same nivå. Dette viser at det er eit forbedringspotensial på dei fleste Avinor-lufthamnene som er med i undersøkinga. Berre nokre få av Avinor-lufthamnene blir rangerte innanfor den beste tredjedelen i Europa. Undersøkingane gir grunnlag for å prioritere oppfølgingstiltak ved lufthamnene.

Samfunn og miljø

Miljø og klima

Miljøarbeid er ein del av samfunnsansvaret til Avinor, og selskapet driv eit systematisk og kontinuerleg forbedringsarbeid. Avinor og Oslo Lufthavn gir ut eigne miljørapportar. Avinor registrerer mellom anna forbruk av flyavisingsvæske og baneavisingskemikaliar. Klimatiske forhold og trafikkvolum er styrande for kjemikalieforbruket ved lufthamnene.

Riksrevisjonen peikte i Dokument 3:2 (2009–2010) på manglande utsleppsløyve for nokre av lufthamnene til Avinor. Alle Avinor-lufthamnene har no gyldige utsleppsløyve.

Avinor utarbeider årlege klimagassrekneskap. I tillegg til å gjennomføre utslippsreduse-

rande tiltak i eiga verksemd, investerer Avinor i utslippsrettar gjennom FN's grøne utviklingsmekanisme.

Tal frå Statistisk sentralbyrå viser at støyplaga frå luftfart har gått ned med nærmare 12 prosent på landsbasis i perioden 1999–2007. Flystøynivået ved Oslo lufthamn, Gardermoen, er redusert, sjølv om flytrafikken har auka. Ny forskrift om støyførebygging tok til å gjelde i 2011.

Avinor har i 2010 og 2011 kartlagt miljøstatus og risiko for forureining ved lufthamnene, og selskapet arbeider med å redusere risikoen for skadelege utslepp. Kartlegginga har påvist utslepp av PFOS (perfluoroktylsulfonat) frå brannskum som tidlegare har blitt brukt ved lufthamnene. Avinor fasa ut brannskum med PFOS i 2001, mens det blei forbode i Noreg i 2007. Frå desember 2012 blir det ikkje brukt brannskum med fluorbindingar ved nokon av lufthamnene til Avinor.

Oslo ASAP

I 2011 blei eit nytt trafikkreguleringssystem for austlandsområdet (Oslo ASAP) sett i drift. Det nye systemet skal medverke til å auke kapasiteten ved Oslo lufthamn, Gardermoen, og vil på lengre sikt kunne auke talet på flyrørsler frå 65 til 90–95 per time. I tillegg skal systemet bidra til å redusere drivstofforbruk og utslepp samstundes som Avinor framleis oppfyller dei støyførebyggjande føresegnene.

Det nye systemet for kontroll med innflygingar til Oslo lufthamn, Gardermoen, er utvikla i samarbeid med EUROCONTROL. Ei tilsvarende omlegging er planlagt for fleire store lufthamner i Europa. Avinor planlegg innan to til fem år å innføre eit revidert innflygingssystem som vil redusere flydistanse, utslepp og flystøy ytterlegare.

Avinors organisasjon

Ved årsskiftet 2011–2012 hadde Avinor 3077 fast tilsette. Faste og mellombels tilsette utførte tilsamen 3149 årsverk. Tal for tilsette og utførte årsverk i Avinor blir lagde fram årleg i årsmeldinga til selskapet. Målt over perioden 2007–2011 har talet på fast tilsette i Avinor auka med om lag åtte prosent, mens talet på årsverk har auka med om lag 12 prosent.

Medarbeidarundersøkingar viser ei positiv utvikling i samarbeidsforholda i bedrifta i 2011. Sjukefråværet er minkande, frå 4,9 prosent i 2010 til 4,6 prosent i 2011. Dette er lågt samanlikna med bedrifter med tilsvarende turnus og fysisk belastande yrke. Overtidsbruken totalt held fram

å minke, men det er stor variasjon mellom einingane. Innanfor flysikring blei forholda utfordrande i 2012, og selskapet sette i verk tiltak for å betre situasjonen.

Dei tilsette i Avinor er medlemmar av Statens pensjonskasse og har ytingsbasert tenestepensjonsordning som gir ei avtalt pensjonsutbetaling ved pensjonsalder.

Rapportering om saker i tilknytning til eigarstyringa til Samferdselsdepartementet

Samfunnsansvar

Samfunnsansvar er ein integrert del av strategiplanarbeidet i Avinor. Selskapet rapporterer om samfunnsansvar i årsrapporten frå styret og i § 10-planen frå selskapet. I tillegg held departementet eit årleg møte med selskapet om samfunnsansvar. Avinor har følgd opp og rapportert om ei rekkje punkt på samfunnsansvarsområdet, mellom anna om miljø, etiske retningslinjer, habilitet, korrupsjon og varsling, forskning, utvikling, innovasjon og kompetansebygging, personale og organisasjon, HMS og samfunnstryggleik. Selskapet arbeider aktivt for å vere ei føregangsvirksomheit i tråd med at Regjeringa ventar at statleg eigde selskap tek samfunnsansvar.

Leiarlønnspolitik

Avinor legg kvart år fram ei oversikt over lønn og godtgjersler til kvar av dei leiande tilsette i selskapet i årsrapporten, i samsvar med Regjeringa sine retningslinjer for tilsetjingsvilkår for leiarar i statlege føretak og selskap (fastsett av Regjeringa Stoltenberg II 31.3.2011). Styret legg òg fram ei erklæring om lønn og godtgjersle til leiande tilsette i årsmeldinga.

Målbruk

Avinor definerer kunderetta informasjon som informasjon retta mot flypassasjerane. Avinor vil utarbeide minst 25 prosent av slik informasjon i kvar målform. Lufthamnene følgjer som hovudprisnipp målforma som er gjeldande i vertskommunen. Nokre større lufthamner følgjer prinsippet om å nytte målforma til fleirtalet av kommunane i området som lufthamna dekkjer. Svarbrev til kundar blir gitt på den målforma kunden har brukt.

4.2 Vurderingane til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet meiner at Avinor i all hovudsak har oppfylt samfunnsoppdraget og dei samfunnsplåagde oppgåvene på ein tilfredsstillande måte i perioden 2007–2011. Selskapet har medverka til å auke flytryggleiken både gjennom å utvikle ein open rapporterings- og tryggleikskultur og gjennom tryggleiksinvesteringar.

Avinor rapporterer halvårleg til Samferdselsdepartementet om samfunnstryggleik og beredskap, og departementet vil peike på at selskapet deltek i fora, øvingar og prosjekt innan sitt ansvarsområde.

Avinor har kome gjennom ein periode med negativ utvikling i marknaden i 2008–2009 og er tilbake med gode resultat. Departementet meiner det er positivt at selskapet i perioden har gjennomført eit resultatforbetringsprogram med eit resultat på 342 millionar kroner. Kostnadsveksten og det faktum at driftskostnadene, medrekna avsetjingar, aukar meir enn driftsinntektene, gir likevel grunn til uro. Blant dei sentrale kostnadsdrivarane dei siste fem åra er det nemnt fleire regulatoriske endringar som selskapet ikkje sjølv har kunna påverke. Det er viktig at Avinor framleis arbeider med å forbetre resultatene.

Samferdselsdepartementet ser det som positivt at Avinor måler tenestekvalitet og kundetilfredsheit, og at selskapet arbeider for å nå dei oppsette måla.

Departementet har merka seg at Avinor har integrert samfunnsansvar i strategiplanarbeidet sitt, og at selskapet har rapportert i samsvar med Meld. St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi*.

Departementet har òg merka seg rapporteringa om lønn og godtgjersler til dei leiande tilsette. Statlege verksemdar skal ha leiarløningar som er konkurransedyktige, men ikkje lønnsleiande samanlikna med tilsvarande selskap. For departementet er det viktig at Avinor bidreg til å moderere leiarløningane.

Departementet legg vidare til grunn at Avinor følgjer ein målbrukspraksis i tråd med vedtektene for selskapet.

5 Planane og strategiane til Avinor

Dette kapittelet gjer greie for planane til Avinor. § 10-planen til selskapet omfattar perioden 2012 - 2014. Investeringsplanen er trekt fram til 2017. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer til slutt i kapittelet.

Hovudmåla til Avinor er lista opp i § 10-planen. Måla er retta inn mot flyselskapa, passasjerane og samfunnet. Flyselskapa er direkte kundar av Avinor og bidreg med meir enn 50 prosent av inntektene. Andre kundar er mellom anna Forsvaret og flyplassane utanfor Avinor. Avinor vil òg leggje meir vekt på passasjerane og ta større ansvar for denne målgruppa. Avinor er definert som eit selskap med sektorpolitiske mål og ser det som ei hovudoppgåve å løyse samfunnsoppgåvene sine i samarbeid med styresmakter, regionar og næringsliv. Miljø er òg ein viktig del av dette ansvaret.

Trafikkveksten legg eit økonomisk grunnlag for at Avinor skal kunne utføre dei samfunnsplålagde oppgåvene sine, men utløyser samstundes behov for nye investeringar. Utviklinga i internasjonalt regelverk og samarbeid, særleg gjennom det felles europeiske luftrommet innan EU, vil verke inn på organiseringa og drifta av selskapet. Planar for organiseringa av flysikringstenesta blir behandla nærmare i kapittel 6 og finansiering av Avinor i kapittel 7.

5.1 Tryggleik

Avinor har som mål å medverke til å halde oppe eit høgt tryggleiksnivå i norsk luftfart. Tryggleikstiltak som gir størst gevinst i forhold til ressursinnsatsen, blir prioriterte. Avinor vil delta i internasjonalt samarbeid for å medverke til løysingar som er tilpassa norske forhold. Når det blir innført tryggleikstiltak, vil Avinor leggje vekt på auka kostnads-effektivitet og høgare servicenivå. Selskapet skal òg ha spisskompetanse på område med særlege utfordringar i Noreg, til dømes vinterdrift.

Bakketenesta (plass, brann- og redningstenesta) er avgjerande for å få ei effektiv og sikker trafikkavvikling. Utfordringane framover er mellom anna knytte til kompetanse og opplæring, oppfølging av regelverk, teknisk utstyr og køyretøy.

Tryggleikskontroll

Ein smidig tryggleikskontroll er viktig for passasjerane. Avinor vil halde fram arbeidet med å forenkle kontrollen både for dei reisande og for dei tilsette ved lufthamnene og i flyselskapa. Eit anna satsingsområde er kvalitetstesting av tryggleikskontrollen. Avinor arbeider med å optimalisere gjennomstrøyminga i tryggleikskontrollen, men reknar med at avgjerande endringar og effektivisering av tryggleikskontrollen under eksisterande regelverk i stor grad må basere seg på ny teknologi.

Det er viktig for Avinor å finne løysingar på tryggleikskontroll som gir minimalt stress for dei som blir kontrollerte, lite eller inga opphoping på gjennomstrøymingspunkta og nødvendig tryggleik. Avinor deltek òg i eit europeisk samarbeid for å utvikle ein meir effektiv og føreseieleg tryggleikskontroll.

Samfunnstryggleik og beredskap

Avinor prioriterer arbeid med risiko- og sårbarheitsanalysar for kontrollsentralane i flysikringstenesta med særleg vekt på reserveløysingar og høvet til å yte eit kontinuerleg tenestetilbod. Leigde linjer som ikkje er tistrekkeleg robuste og ulikt utstyr ved kontrollsentralane gjer dei ein-skilde kontrollsentralane sårbare. Avinor arbeider derfor for å gjere systema kompatible og skaffe større overføringskapasitet mellom sentralane.

5.2 Økonomi

Den økonomiske utviklinga til Avinor heng tett saman med utviklinga i flytrafikken. Trafikkprognosane til selskapet, jf. kapittel 3.1, viser at ein må rekne med vekst i passasjeretalet dei neste åra. Dette fører til auka inntekter for Avinor, men utløyser samstundes behov for investeringar i ny kapasitet dei nærmaste åra. Avinor planlegg ein årleg kostnadsvekst som er lågare enn den årlege inntektsveksten, slik at konsernet vil ha ei positiv resultatutvikling i planperioden. Avinor ventar

vekst i driftsinntektene til konsernet som følgje av trafikkveksten og auka inntekter per passasjer gjennom at utviklinga av kommersielle tenester og tilbud ved lufthamnene held fram. Konsernet vil likevel ha ei forventna kostnadsutvikling som er høgare enn den berekna lønns- og KPI-veksten. Årsaka til dette er at store utbyggingsprosjekt vil bli gjennomførte parallelt med ei trafikkavvikling nær full kapasitet ved dei store lufthamnene.

Investeringar

Avinor er organisert som eit aksjeselskap, og det er styret og leiinga i Avinor som er ansvarlege for å prioritere investeringane til selskapet innanfor gjeldande finansielle rammevilkår. Selskapet utarbeider årleg ein langsiktig investeringsplan og ein finansiell verksemdsplan. Avinor legg desse hovudprinsippa til grunn for investeringsplanlegginga:

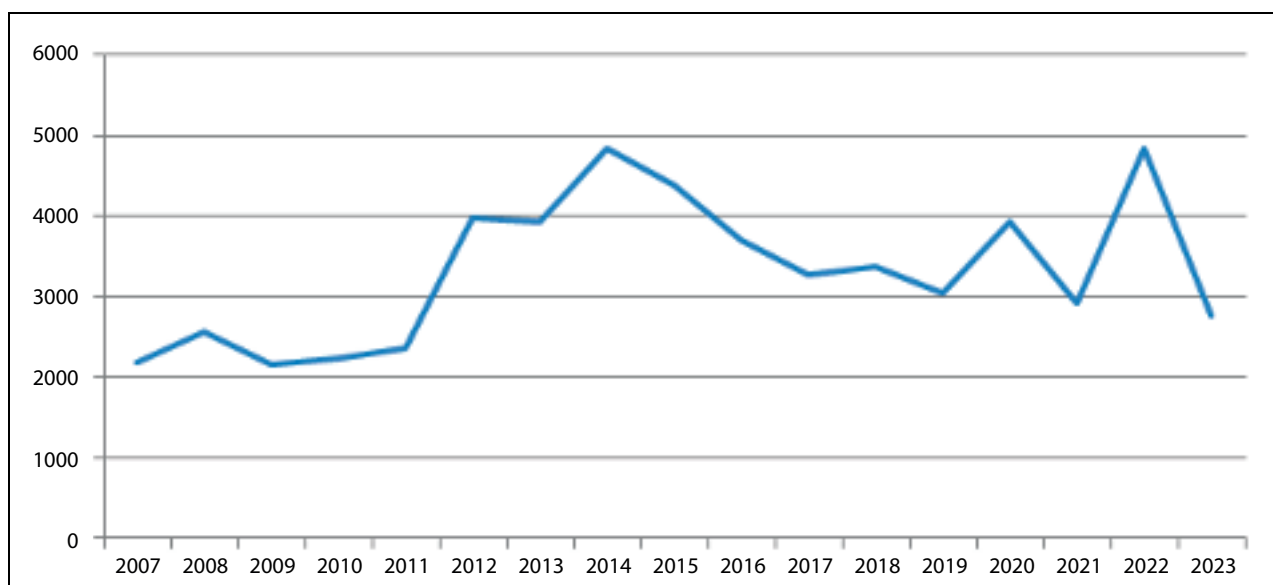
- Investeringsporteføljen skal ha ein positiv noverdi.
- På dei bedriftsøkonomisk lønnsame lufthamnene prioriterer Avinor investeringar som sikrar nok kapasitet på fly- og landside, og tiltak som aukar dei kommersielle inntektene.
- For lokale og regionale lufthamner prioriterer selskapet investeringar for å halde lufthamnettet på eit tilfredsstillande og differensiert tenestnivå (kostnadseffektiv drift).
- For Flysikringsdivisjonen prioriterer Avinor investeringar for å tilpasse verksemda til eit felles europeisk luftrom, medrekna harmoniserte tekniske og operative krav. Vidare prioriterer Avinor på dette området ny teknologi og tiltak for å oppnå resultatforbetring.

Etter omfattande flytryggleikstiltak på heile lufthamnettet dei seinare åra er Avinor no inne i ein periode der kapasitetsutvidingar ved dei største lufthamnene må prioriterast. I perioden 2013–2017 utgjer det samla investeringsbehovet 20,6 milliardar kroner. Avinor har planlagt å gjennomføre fleire store tiltak tidleg i perioden.

Dei største kapasitetsrelaterte investeringane i perioden er planlagde ved Oslo lufthamn, Gardermoen; Bergen lufthamn, Flesland; Trondheim lufthamn, Værnes, og Stavanger lufthamn, Sola. Investeringane er i hovudsak knytte til utbygging av auka terminalkapasitet for å møte den venta trafikkveksten. Det er ei utfordring for selskapet at behovet for auka kapasitet ved dei to største og mest lønnsame lufthamnene i landet (Gardermoen og Flesland) fell saman i tid.

På Oslo lufthamn, Gardermoen, er arbeidet med ny terminal 2 sett i gang, og første fase av arbeidet skal vere ferdigstilt i 2017. Ny terminal 3 ved Bergen lufthamn, Flesland, skal òg etter planen stå klar i 2017.

Avinor har vidare planlagt større investeringar ved Kristiansund lufthamn, Kvernberget; Kristiansand lufthamn, Kjevik, og Ålesund lufthamn, Vigra. Avinor har lagt opp til å forlengje rullebanane ved Sandnessjøen lufthamn, Stokka, og Stokmarknes lufthamn, Skagen, i 2014. Utvidinga av terminalen ved Tromsø lufthamn, Langnes, er planlagt i 2019–2021. Det ligg også føre planar om ei forlenging av rullebanen ved Kirkenes lufthamn, Høybuktmoen, jf. omtale i NTP. Ved dei andre lufthamnene skal det gjennomførast tiltak som er nødvendige for å vareta den eksisterande infrastrukturen.



Figur 5.1 Årlege investeringar i 2007 – 2012 og prognose 2013–2023 (millionar kroner)

På flysikringsområdet er det planlagt investeringar for 900 millionar kroner i perioden 2014–2017. Flysikringstenesta står overfor utfordringar som følgje av at EU etablerer eit felles europeisk luftrom. For å medverke til ei meir effektiv avvikling av flytrafikken over Europa gjennom det felles europeiske luftrommet må Avinor å investere i ny teknologi for lufttrafikkenesta fram mot 2017. I perioden etter 2017 føreset investeringsplanen ytterlegare investeringar i kjernesystema for lufttrafikkenesta i tillegg til fornying av teknologi innanfor kommunikasjon, navigasjon og overvaking.

Avinor har varsla at selskapet ikkje vil vere i stand til å finansiere alle dei planlagde investeringane innanfor gjeldande rammevilkår. Sjå kap. 7.4 om finansiering av Avinor.

Lufthamnstruktur og nye flyplassprosjekt

I tilknytning til forarbeida til Nasjonal transportplan 2014–2023 gjennomførte Avinor ei kartlegging og utgreiing av ei rekkje lokale initiativ til å endre lufthamnstrukturen. Tiltrådingane frå Avinor er behandla i Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

På Helgeland er det foreslått å byggje ei ny og større lufthamn ved Mo i Rana for å erstatte lufthamnene Mo i Rana lufthamn, Røssvoll, og Mosjøen lufthamn, Kjærstad. Regjeringa er positiv til initiativet til å byggje ei ny lufthamn på Helgeland og vil arbeide vidare med regionalpolitiske avklaringar og ei breiare vurdering av dei regionale konsekvensane ved ei eventuell endring av lufthamnstrukturen.

I Lofoten er det òg foreslått å byggje ei ny større lufthamn, samstundes som Leknes lufthamn og Svolvær lufthamn, Helle, blir lagde ned. Samferdselsdepartementet har i Nasjonal transportplan 2014-2023 lagt opp til å vente på nødvendig utgreiing, avklaring og dialog med lokale styresmakter før departementet eventuelt går vidare med prosjektet.

Avinor vil vidareføre arbeidet med å greie ut to moglege lokalitetar for ei ny lufthamn ved Hammerfest. I tillegg skal Avinor vurdere arealreservar ved dagens lufthamn i Hammerfest. Regjeringa vil kome attende til spørsmålet om framtidig lufthamnløsning for Hammerfest når det ligg føre tilstrekkeleg grunnlag for avgjerd.

Trafikkprognosar viser at det vil bli behov for ein tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen, innan 2030. Ved behandlinga av Nasjonal transportplan 2010-2019, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009) og Innst. S. nr. 300 (2008-2009), er det

bestemt at det skal bandleggjast eit areal til ein eventuell tredje rullebane. Samferdselsdepartementet arbeider med den vidare bandleggingsprosessen. Ved Stavanger lufthamn, Sola, vil Avinor vurdere kapasiteten i banesystemet. Det kan bli nødvendig å byggje ein ny parallell rullebane for å gi plass til ei terminalutviding, og for å sikre auka kapasitet i takt med trafikktutviklinga. Det kan òg bli behov for ein rullebane nummer to ved Bergen lufthamn, Flesland, omkring år 2025. Det er ikkje vedteke om det skal byggjast nye rullebanar. Om Regjeringa seinare kjem til at det blir nødvendig å byggje nye rullebanar, vil det bli ei grundig konsekvensbehandling som mellom anna vil omfatte høyring av kommunane som blir påverka.

Omstrukturering av Luftforsvaret og konsekvensar for sivil luftfart

Avinor og Forsvaret har eit strategisk og operativt samarbeid som omfattar både lufthamndrift og bruk av luftrommet.

Kampflybasen vil bli flytta frå Bodø til Ørland, og den militære lufthamndrifta ved Bodø vil bli lagd ned. Forsvaret skal i denne samanhengen etablere ein framskoten base på Harstad/Narvik lufthamn, Evenes. Forsvaret ser òg på alternative løysingar for lufthamnene på Bardufoss og Andøya.

Omstruktureringa av Forsvaret og lokalisering av ny kampflybase vil få økonomiske konsekvensar for Avinor. Det ligg ikkje føre noka totalvurdering av kostnadene, og dei økonomiske konsekvensane er ikkje inkluderte i dei finansielle planane til Avinor. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til å starte ein prosess for å få på plass ei langsiktig løysing for sivil luftfart i Bodø.

5.3 Kundane til Avinor

Flyselskapa er dei største direktekundane til Avinor og bidreg med meir enn 50 prosent av inntektene til selskapet. Andre sentrale kundar er Forsvaret og flyplassane utanfor Avinor, som Avinor mellom anna leverer flysikringstenester til. Avinor har som strategiske mål å utvikle ein konkurransedyktig prisstruktur og vere den føretrekte leverandøren av tenester til Forsvaret og eksterne lufthammer.

Forventa passasjervekst dei neste åra vil føre til utfordringar knytte til kapasitet og service, men gir òg grunnlag for økonomisk vekst. Det er eit mål for Avinor at passasjerane skal oppleve reisa som smidig og god, og Avinor har som strategi å

ta initiativ til nye tiltak på dette området. Avinor ser behov for å ta større ansvar for passasjerane i samarbeid med flyselskapa.

Punktlegheit, effektivitet og service

Avinor har eit internt mål om å vere blant den beste tredjedelen i Europa når det gjeld punktlegheit, effektivitet og service. Målet er å halde oppe den høge punktlegheita og forbetre områda der resultat ikkje er tilfredsstillande. Avinor har etablert faste konsultasjonsordningar med kundar og samarbeidspartnarar. Selskapet vil mellom anna halde fram samarbeidet med flyselskapa for å betre punktlegheita, gjennomføre eit meir effektivt driftskonsept ved dei lokale lufthamnene og initiere nye tiltak for at passasjerane skal oppleve reisa som smidig og god. Avinors interne målsettingar for punktlegheit (88 prosent) og regularitet (98 prosent) ved lufthamnene skal framleis gjelde.

Samarbeidsavtalar

Avinor har inngått ein samarbeidsavtale med dei tre største flyselskapa om kvalitet på lufthamntenester. Målet med avtalen er å fastleggje krav til kvalitet på fem nærmare definerte lufthamntenester, og dessutan å regulere konsekvensar ved avvik i tenestetilbodet. Avtalen skal styrkje samarbeidet mellom lufthamnene og flyselskapa for å oppnå betre kvalitet for passasjerane. Avtalen er i ein prøveperiode fram til og med april 2013. Det er ingen økonomiske insentiv i prøveperioden. Avinor og flyselskapa vurderer å inngå ein ny avtale med økonomiske insentiv når prøveperioden går ut.

Flyselskapa og Avinor forhandlar vidare om ein samarbeidsavtale med økonomiske insentiv for flysikringstenesta, som skal vere klar i juni 2013.

Det er elles inngått ein samarbeidsavtale mellom Avinor og Forsvaret, jf. omtale i kapittel 2.

Passasjerundersøkingar

Avinor gjennomfører undersøkingar av kvaliteten på tilbodet av tenester til passasjerane ved lufthamnene. Desse undersøkingane blir gjennomførte kvartalsvis for Oslo lufthamn, Gardermoen, to gonger årleg for ni av Avinor-lufthamnene og ein gong årleg for ytterlegare seks lufthamner.

Tilkomst

Avinor legg vekt på at lufthamnane skal planleggjast og byggjast med universell utforming, slik at for-

holda blir lagde til rette for personar med redusert mobilitet. Utforminga blir vurdert i nært samarbeid med organisasjonane på området.

Det vil vere ulik standard ved lufthamnene. Ved dei aller fleste Avinor-lufthamnene vil det framleis ikkje vere aktuelt med passasjerbruer mellom terminalen og flyet. Avinor testar for tida ut nye løfte- og heiseinnretningar mellom fly og bakkeplan.

Regional eigedomsutvikling

Avinor har sidan tidleg på 2000-talet gjennomført fleire kommersielle eigedomsprosjekt knytte til kjerneverksemda og i geografisk nærleik til lufthamnene. Avinor har på denne måten lagt til rette for servicetilbod som lufthamnkundane etterspør, til dømes parkering, hotell og konferansefasilitetar. Strategien for desse initiativa har vore å behalde eigarskapen til sentrale eigedommar tett opp til luftfartsverksemda, mens drifta har vore konkurranseutsett til profesjonelle aktørar. Utover finansielle overskot, som fortløpande blir førte over til den operative lufthamndrifta, har dette òg medverka til å auke den finansielle verdien i konsernet.

Avinor har høve til bedriftsøkonomisk lønnsam utvikling innanfor den eksisterande eigedomsportefølja og i nye prosjekt. Dagens flyplasshotell på Gardermoen, Flesland og Sola blir drivne nær kapasitetsgrensa, og utvidingar av hotella er etterspurte. Det er vidare behov for å utvide parkeringskapasiteten ved fleire lufthamner. Utover utviding av eksisterande bygningsmasse har Avinor grunnareal nær lufthamnene som kan leggast til rette for kontor for internasjonalt orienterte verksemdar og verksemdar med utstrekkt bruk av flyfrakt. Slik Avinor vurderer det, vil denne typen verksemd falle inn under § 3 i vedtektene om at selskapet i størst mogleg grad skal vere sjølvfinansiert gjennom inntekter frå hovudverksemda og anna forretningsverksemd i tilknytning til lufthamnene.

Avinor er merksam på at eigedomsverksemda i prinsippet kan kome i konkurranse med lokale eller nasjonale eigedomsutviklarar. Avinor vurderer likevel at eigedomsutviklinga medverkar til å gjere lufthamna meir attraktiv som kollektivknutepunkt og i staden styrkjer det regionale næringslivet. Avinor meiner at ein slik aktivitet òg er ein del av samfunnsoppdraget til selskapet. Avinor legg til grunn at den gjennomsnittlege totalkapitalavkastninga på denne typen utviklingsportefølje bør vere på 10–15 prosent. Hotellengasjementet

har til no gitt total Kapitalavkastning på dette nivået.

5.4 Internasjonalisering av flyplassar

Avinor viser til at det internasjonalt har blitt vanlegare at lufthamner heilt eller delvis blir privatiserte. Dette gjer det mogleg å kjøpe lufthamner (heilt eller delvis) som ei finansiell investering og å inngå ulike former for samarbeidsavtalar om drift og utvikling av lufthamner.

Avinor ønskjer å vurdere om det kan vere strategisk viktig å delta i denne marknaden, og om dette forretningsområdet kan styrkje konsernet si evne til å løyse samfunnsoppdraget. Selskapet peiker på at ei sterkare internasjonalisering vil kunne gi auka kompetanse og større konkurransekraft gjennom deltaking i fleire marknadssegment. Samstundes er Avinor merksam på at det vil vere krevjande å byggje opp ein internasjonal organisasjon.

Avinor viser til at dersom Samferdselsdepartementet opnar for dette, vil konkrete initiativ i første omgang vere knytte til konsulenttenester og eventuelt konkurranse om driftsoppdrag eller kommersielle avtalar. Selskapet vil òg vurdere om det er mogleg å kombinere forretningsutvikling med internasjonalt bistandsarbeid.

5.5 Samfunn og miljø

Plansamarbeid

Avinor deltek i arbeidet med Nasjonal transportplan saman med dei statlege transportetatane og arbeider for tverrsektorielle løysingar på transport- og infrastrukturutfordringane.

Lokalt samarbeider Avinor med kommunale og regionale styresmakter i arbeidet med masterplanar ved lufthamnene og konkrete utbyggingstiltak. Avinor ser eit aukande behov for å samordne den kommunale og regionale planlegginga, mellom anna i samband med kapasitetsutvidingar og varetaking av miljøomsyn i tilbringartransporten til lufthamnene. Avinor ønskjer ut frå dette å utvikle eit meir strukturert samarbeid med regionale styresmakter og vil derfor ta initiativ til å etablere eit samarbeidsforum på nasjonalt nivå.

Miljø

Avinor har som mål å vere ein pådrivar i å forbetre miljøprestasjonane til luftfarten. Selskapet har i 2011 leidd eit samarbeidsprosjekt med den

samla luftfartsnæringa i Noreg for å utvikle tiltak som reduserer klimapåverknaden frå luftfarten.

Klima

Ein rapport om berekraftig og samfunnsnyttig luftfart frå 2011 viser at dei totale klimautsleppa frå norsk luftfart vil kunne stabiliserast fram mot 2025. Utsleppa frå innanriks sivil luftfart vil gå ned, mens utsleppa frå utanrikstrafikken vil auke noko på grunn av meir trafikk.

Avinor vil arbeide for å redusere innverknaden klimaendringar kan få på luftfartsinfrastrukturen. Vidare vil selskapet kartleggje kor sårbare tilbringarsystema til lufthamnene er.

Luftfartsnæringa i Noreg har teke initiativ til ei omfattande utgreiing om berekraftig biodrivstoff til luftfartsformål i Noreg. Arbeidet blir leidd av Avinor.

Forureining

Avinor har kartlagt miljøstatus og risiko for forureining ved alle lufthamnene i selskapet, jf. kapittel 4. Avinor vil følgje opp risikoanalysane med utgreiingar og tiltak for å sikre både at drifta oppfyller forureiningslova med tilhøyrande forskrifter, og utsleppsløyva som er gitt. Oppfølginga av risikoanalysane skal vere avslutta innan 2015. Avinor vil utarbeide eigne tiltaksplanar for å handtere forureining ved kvar einskilt lufthamn. Her blir òg forureiningar frå fluorstoff som var tilsett i brannskum, handterte.

Flystøy

Avinor-lufthamnene oppfyller i dag alle krav i gjeldande regelverk om flystøy. Blant viktige tiltak i tida framover nemner Avinor innføring av eit system for å registrere kva for traséar fly faktisk følger ved dei største lufthamnene, støykartleggingar med tilhøyrande tiltaksplanar ved Værnes, Flesland og Sola (ferdigstilt i 2012), utprøving av kurvande innflyging på Oslo lufthamn, Gardermoen, og dessutan støyisolering.

Kollektivdel

Det er eit politisk mål å auke kollektivdelen i tilbringartransporten til lufthamnene. Avinor har fastsett nye, høgare interne mål for kollektivdelen i tilbringartransporten til dei store lufthamnene i selskapet fram mot 2020. Tabell 5.1 viser transportmiddelfordelinga i prosent ved dei største lufthamnene i 2007 og 2009 og Avinors mål for 2020.

Tabell 5.1 Kollektivdel (buss og tog) i tilbringartransporten (2007 og 2009) og mål for kollektivdelen (2020) (prosent)

	Kollektivdel		Mål
	2007	2009	2020
Oslo	61	65	70
Stavanger	10	14	30
Bergen	22	26	32
Trondheim	43	42	60

Kjelde: Transportøkonomisk institutt

Saman med Transportøkonomisk institutt har Avinor i 2011 og 2012 gjennomført eit utgreiingsprosjekt, der formålet har vore å auke kollektivdelen i reisene til Avinors lufthamner, både for passasjerar og tilsette. Sentrale verkemiddel for å oppnå høgare kollektivdel ligg utanfor verksemda til Avinor. Fleire lufthamner har derfor etablert samarbeidsgrupper med representantar frå kommunen, Statens vegvesen, fylkeskommunen og bussoperatørar for å samordne tiltaka.

Globalisering og utvikling av reiselivet i Noreg

I 2011 blei det gjennomført eit utgreiingsprosjekt ved Transportøkonomisk institutt, på oppdrag for Avinor, om kva luftfarten har hatt å seie for globaliseringa. Godstransport med fly har blitt stadig viktigare dei siste åra, spesielt frakt av fersk laks til marknader i Asia og USA. Fleire nye interkontinentale ruter frå Noreg vil kunne gi fordelar for norsk næringsliv i form av meir direkte ruteføring, og Avinor arbeider for å realisere fleire interkontinentale direktesamband frå Noreg gjennom marknadsundersøkingar, insentivordningar og marknadsføring overfor flyselskapa.

Vidare arbeider Avinor langsiktig saman med mellom anna Innovasjon Noreg og ulike reiselivsaktørar og destinasjonar for å sette Noreg tydelegare på kartet som reisemål og for å auke trafikken og etablere nye ruter ved norske lufthamner.

I Nord-Noreg har elles Avinor etablert «Northern Lights Airports» som varemerke for dei største lufthamnene. Avinor støttar òg arbeidet med charterfond for Nord-Noreg under leiing av NHO Reiseliv Nord-Norge.

Nordområda

Ein særskild gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområda har inngått i Avinors arbeid med NTP for 2014–2023. Avinor viser til at det er viktig å utvikle Tromsø lufthamn, Langnes, som knutepunkt for reiselivet i tillegg til å avklare moglegheitene for større lufthamner i vekstregionane Helgeland, Lofoten og Hammerfest.

Avinor er i ferd med å utarbeide ein eigen strategi for nordområda. Sluttrapport frå arbeidet skal leggjast fram ved utgangen av 2013.

5.6 Vurderingane til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet meiner at Avinor har sett gode strategiske hovudmål for verksemda. Departementet føreset at dei tiltaka selskapet sett i verk, er i tråd med selskapets formål.

Tryggleik

Regjeringa har som visjon at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller alvorleg skadde i transportsektoren. Samferdselsdepartementet understrekar at arbeidet med å forbetre flytryggleiken må prioriterast kontinuerleg for at ein heile tida skal kome nærmare nullvisjonen på luftfartsområdet.

Det er viktig at tryggleikskontrollane ved lufthamnene blir gjennomførte mest mogleg kostnadseffektivt og til minst mogleg ulempe for passasjerane og dei tilsette i luftfarten.

Samferdselsdepartementet understrekar at Avinor må prioritere arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap og sjå dette arbeidet i samheng med føringar i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 og departementets *Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren*. Gjennomføring av risiko- og sårbarheitsanalysar, arbeid med kriseplanverk og øvingar er viktige føresetnader for Avinors arbeid med samfunnstryggleik og beredskap ved lufthamnene og på flysikringsområdet.

Departementet legg vidare til grunn at Avinor skal halde fram med deltakinga i fora knytte til samfunnstryggleik og beredskap, så som *Sikkerhetsrådet for luftfarten*, *Etatsgruppe vulkansk aske* (EVA) og departementets halvårlege kontaktmøte om samferdselsberedskap. Avinor skal halde fram med aktiv deltaking i prosjekt og analysar initiert av Samferdselsdepartementet. Avinor skal mellom anna følgje opp resultatane frå prosjektet *Analyse av sårbarhet og risiko innen samferdsel*

– *kartlegging av kritiske objekter* (SAMROS II, 2013). Prosjektet har som overordna mål å gjere dei mest kritiske objekta i samferdselssektoren meir robuste.

Økonomi

Avinor har lagt til grunn ein periode med vekst i flytrafikken og driftsresultatet. Men selskapet har òg lagt opp til eit høgt investeringsnivå. Styret er ansvarleg for vurdering og prioritering av selskaps investeringar innanfor gjeldande finansielle rammevilkår. Regjeringa har ikkje vurdert eller teke stilling til dei einiskilde konkrete investeringsprosjekta og/eller tidspunkt for gjennomføring av desse. Eventuell regulering frå styresmaktene av utbyggingsprosjekta vil bli behandla i samband med kvart einiskilt prosjekt. Sjå nærmare vurderingar av økonomien til Avinor og finansielle spørsmål i kapittel 7.

Regjeringa er positiv til at Avinor planlegg vidare med sikte på ei investering i ei ny lufthamn på Helgeland i Mo i Rana. Regjeringa legg til grunn at selskapet vil bli tilført midlar for å kunne gjennomføre investeringa.

Regjeringa er òg positiv til at Avinor planlegg vidare med sikte på etablering av ei ny lufthamn i Hammerfest. Det er behov for ytterlegare utgreiingar for å klargjere lokaliseringsspørsmålet. Regjeringa legg til grunn at selskapet vil bli tilført midlar for å kunne gjennomføre investeringa.

Når det gjeld planar for ei framtidig lufthamn-løysing i Lofoten, er det behov for ytterlegare utgreiingar.

For Bodø lufthamn skal det startast opp ein prosess for å få på plass ei langsiktig løysing for sivil luftfart i Bodø.

Kundar og passasjerar

Det er viktig at Avinor følgjer opp passasjerundersøkingane og arbeider for å forbetre reiseopplevinga til passasjerane ved alle lufthamnene.

Departementet ser det som positivt at Avinor er oppteke av å forbetre punktlegheit, effektivitet og service. Avinor bør nå dei interne punktlegheits- og regularitetsmåla kvart år. Ei eventuell utviding av samarbeidsavtalane mellom Avinor og flyselskapa, der det blir lagt inn økonomiske insentiv, kan medverke til auka tenestekvalitet og vil vere positivt.

Regjeringa er oppteken av at alle skal ha lik rett til å delta i samfunnet. Samferdselsdepartementet arbeider med eit nytt regelverk som skal avklare kva for krav som skal gjelde for universell

utforming på norske flyplassar. Det er viktig at organisasjonar som representerer passasjerar med redusert mobilitet, blir trekte inn i planprosessane på eit tidleg tidspunkt ved nybygg og ombyggingar, slik at løysingane som blir valde, i størst mogleg grad kan ta omsyn til flest mogleg av dei reisande.

Regional eigedomsutvikling

Den kommersielle verksemda i tilknytning til lufthamnene, medrekna eigedomsutvikling, er ei viktig kjelde til finansieringa av Avinor og dermed til å halde oppe eit landsomfattande lufthamnett innanfor ramma av Avinor. Samferdselsdepartementet vil likevel påpeike at den kommersielle verksemda ikkje i vesentleg grad må kome i konkurranse med eller fortrenge lokalt næringsliv. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at Avinor i den vidare utviklinga av den kommersielle verksemda, medrekna regional eigedomsutvikling, legg vekt på prosjekt som bidreg til å fremje den regionale utviklinga rundt lufthamnene og ikkje svekkjer det lokale næringslivet. Dette må skje i dialog med regionale og lokale styresmakter og gjennomførast i tråd med vedtekne planar for regional utvikling, slik at aktiviteten ikkje kjem i konflikt med vedtekne strategiar for mellom anna arealutvikling og transport.

Dersom Avinor ønskjer å utvide verksemda ut over den typen som selskapet driv i dag, må dette leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Departementet har ei restriktiv haldning til utviding av Avinor sin kommersielle verksemd som ikkje støtter opp under kjerneverksemda.

Internasjonalisering av flyplassar

Samferdselsdepartementet si prinsipielle vurdering er at det ikkje er aktuelt for Avinor med utanlandsengasjement på lufthamnsida, og at Avinor bør bruke ressursane sine på å løyse utfordringane i Noreg.

Samfunn og miljø

Samferdselsdepartementet er positivt til at Avinor ønsker å medverke til betre plansamarbeid, særleg med fylkeskommunane.

Departementet vil elles vise til at det er viktig at Avinor vidarefører miljøengasjementet, og at selskapet held fram med å ha ei aktiv rolle i klimapolitikken.

Det er positivt at Avinor har teke initiativ til å kartleggje miljøstatus og risiko for forureining ved lufthamnene. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor set i verk nødvendig opprydding av forureining som er avdekt etter miljøkartlegginga.

Dei nye måla Avinor har sett for kollektivdelen ved dei store lufthamnene, vil vere viktige for å oppnå overføring av passasjerar frå bil til kollektivtransport. Måla er såleis i tråd med dei overordna transportpolitiske måla Regjeringa har sett i Nasjonal transportplan 2014–2023. Dette vil vere eit viktig bidrag til å oppnå berekraftig vekst ved desse lufthamnene.

Samferdselsdepartementet vil be Avinor vurdere å leggje særskilt til rette på lufthamnene for passasjerar som har nytta kollektive reisemiddel.

Samferdselsdepartementet er elles opptatt av at Avinor held fram arbeidet for å leggje til rette for fleire nye direkte ruter mellom utlandet og Noreg. Det bør òg leggjast vekt på å utvikle nye interkontinentale direkteruter ved Oslo lufthamn, Gardermoen. Etablering av nye ruter er viktig for næringslivet i ein open, eksportretta økonomi som den norske, og det har også mykje å seie for reiselivet som er ei viktig næring i Distrikts-Noreg.

6 Flysikringstenesta

Norske styresmakter har forplikta seg internasjonalt til å sørge for at det blir ytt flysikringstenester i norsk luftrom. Avinor har som ambisjon å vere ein leiande leverandør av flysikringstenester.

EU-programmet for organisering og regulering av eit felles europeisk luftrom (Single European Sky – SES) legg føringar for effektivisering av flysikringstenestene i Europa både gjennom internasjonalt samarbeid, krav til ytingsplanar, og gjennom å leggje til rette for konkurranse. Dei same krava blir gjorde gjeldande for Noreg gjennom EØS-avtalen. Mellom anna som følgje av dette foreslår Avinor ei ny organisering av flysikringstenesta som dotterselskap under Avinor AS.

Samferdselsdepartementet har etter at § 10-planen blei overlevert hatt dialog med Avinor om flysikringstenesta. Vedlagt meldinga følgjer eit brev frå Avinor av 12.2.2013 med meir informasjon om flysikringstenesta.

6.1 Situasjonen i dag

Flysikringstenesta er i dag organisert som ein divisjon i Avinor AS og omfattar lufttrafikktenesta, flynavigasjonstenesta og stabsfunksjonar. Flysikringstenesta har ansvar for å utøve lufttrafikkteneste i norsk luftrom til både sivile og militære operatørar. I tillegg yter flysikringstenesta lufttrafikkteneste ved kontrollerte lufthamner i Noreg. Dette inkluderer også Moss lufthamn, Rygge; Sandefjord lufthamn, Torp, og Ørlandet flystasjon, som alle er lufthamner som blir drivne av andre enn Avinor.

Samferdselsdepartementet har utpeikt Avinor som nasjonal leverandør av lufttrafikktenester i Noreg fram til 26. september 2014, jf. kapittel 3. Utpeikinga gjeld både tårntenester (terminaltenester), innflygingskontrolltenester og undervegstenesta som blir driven frå kontrollsentralane til Avinor.

6.2 Utfordringar

Avinor viser til at flysikringstenesta i selskapet står overfor utfordringar knytte til omstillingane både i reguleringa og organiseringa av marknaden for desse tenestene i Europa. EU-programmet for etablering av eit felles europeisk luftrom er i ferd med å løyse opp i dei tradisjonelle nasjonale monopola og medverkar til å utvikle nye løysingar.

Den europeiske marknaden for lokale tårntenester er i rask utvikling, og dei siste åra har fleire land opna opp for konkurranse om drift av tårntenester. Storbritannia er det landet i Europa som har lengst erfaring med eit konkurranseregime, men land som Sverige, Spania og Tyskland har òg opna opp for konkurranse på dette området. Felles krav og innbyrdes anerkjenning av kvarandre si sertifisering av tenesteytarar og flygeleiarar medverkar til å leggje til rette for at tårntenestene kan konkurranseutsetjast. Det er likevel ikkje noko krav om konkurranseutsetjing. Dersom tårntenestene ikkje blir konkurranseutsette, skal dei inn under regimet for ytingsstyring.

Ytingsregimet stiller krav om at flysikringstenestene skal ha åtskilt økonomi frå resten av verksemda i Avinor. Vidare blir det stilt krav om målbare resultat mellom anna når det gjeld effektivisering og kostnadsreduksjon, jf. kapittel 3. Dette inneber ein overgang frå eit system med kostnadsdekning til eit system med krav om effektivisering og kostnadsreduksjonar. Frå 2015 vil det bli etablert ytingsmål både for undervegstenestene og utvalde delar av terminaltenestene. For Noreg vil dette omfatte flyplassar med meir enn 70 000 flyrørsler, dvs. Gardermoen og Flesland. I tillegg til mål for EU-området og nasjonale mål vil det truleg òg bli etablert regionale mål for dei nye luftromsblokkene. For Avinor fører desse krava til behov for endring. Avinor har sett i gang fleire tiltak for å møte krava frå styresmaktene.

Etablering av den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokka (NEFAB), jf. kapittel 3, gir moglegheter for samarbeid og integrering mellom tenesteytarane i dei deltakande statane. Eit sentralt spørsmål er om såkalla grensekryssande tenester er ønskeleg. Samarbeidet kan på sikt

opne for at Avinor yter flysikringstenester i andre NEFAB-land, og at tenesteytarar frå desse landa yter tenester i Noreg. Dei langsiktige utviklings-trekka er usikre, men ein reknar med at det blir færre luftromsbløkkar etter kvart. Krava til integrering mellom tenesteytarane vil bli tydelegare gjennom revisjonar av lovgevingspakken.

6.3 Forslag frå Avinor om organisering av flysikringsverksemda

Styret i Avinor har i § 10-planen bedt Samferdselsdepartementet om å opne for at dagens flysikringsdivisjon kan skiljast ut som eit eige aksjeselskap, 100 prosent eigd av Avinor. Vedtaket blei gjort mot stemmene til dei fire tilsettevalde representantane i styret.

Avinor har vurdert dagens divisjonsmodell for flysikringsverksemda opp mot løysinga med dotterselskap. Eit dotterselskap vil få eigen rekneskap og eigen balanse. I følgje Avinor tydeleggjer løysinga med dotterselskap grensesnittet mellom kunde og leverandør. Vidare sikrar denne løysinga at produktiviteten og kvaliteten i selskapet er målbar på lik linje med europeiske tenesteleverandørar. Eit dotterselskap vil også få eit eige styre som i større grad kan ha kompetanse på flysikring.

I Europa er det no berre Finland, Island og Noreg som framleis har ein integrert modell der lufthamndrift og flysikringsverksemd er samla i det same selskapet. I andre land er flysikringsverksemda skild frå lufthamndrifta. Avinor meiner likevel at Noreg førebels bør halde fram med ein integrert modell. Avinor legg elles opp til at alle forretningsområda som ligg i divisjonen i dag, blir overførte til dotterselskapet. Dette er grunnleggjande at det er vanskeleg å skilje dei tre forretningsområda undervegs-, tårn- og flynavigasjonstenester frå kvarandre.

Avinor slår fast at tryggleik og driftsstabilitet alltid vil ha høgaste prioritet uavhengig av organisasjonsmodell. Ein førebels analyse viser ingen teikn på at ei omorganisering til dotterselskap gir negative konsekvensar på desse områda. Avinor har elles lagt vekt på å involvere dei tillitsvalde. § 10-planen opplyser at ei eventuell etablering av eit dotterselskap vil vere å rekne som verksemdsoverdraging og vil såleis bli omfatta av reglane i arbeidsmiljølova som skal sikre rettane og pliktene til dei tilsette i ein slik prosess. Avinor har elles opplyst at ei eventuell omdanning ikkje vil få konsekvensar for hovudavtalen eller gjeldande tariffavtalar. Dei tilsette i Avinor er medlemmer i

Statens pensjonskasse, og eit nytt aksjeselskap vil automatisk få medlemskap når selskapet er 100 prosent eigd av morselskapet.

Etableringskostnadene for eit dotterselskap ligg ifølgje Avinor i området 2-3 millionar kroner. Det vil bli gjort ein fullstendig finansiell gjennomgang ved utskilling av dotterselskap, og mellom anna vil pensjonsforpliktingar bli rekna med i selskapets opningsbalanse.

6.4 Internasjonalt engasjement og konkurranse om flysikringstenester

I § 10-planen uttrykkjer Avinor eit mål om å vere ein konkurransedyktig leverandør av flysikringstenester. Dette inneber å vere utpeikt leverandør av undervegstenester, tårn- og innflygingskontrollstenester i norsk luftrom og å ha ein leiande posisjon i NEFAB og ei framtidig utvida luftromsbløkk. Dersom tårn- og innflygingskontrollstenester ved norske lufthamner blir konkurranseutsette i framtida, har Avinor som ambisjon å delta aktivt i konkurransen. Selskapet vil gjennomføre interne effektiviseringstiltak for å vere best mogleg rusta for ein konkurransesituasjon. Dersom det i framtida blir opna for at selskapet òg kan konkurrere internasjonalt, ser Avinor for seg at fleire tenesteområde innanfor flysikring kan bli aktuelle satsingsområde.

6.5 Andre saker som gjeld flysikringstenesta

Organisering av kontrollsentralane

I brev til Samferdselsdepartementet av 12.2.2013 har Avinor gjort nærmare greie for selskapets strategiar knytte til framtidig organisering av kontrollsentralane. Avinor peiker på at dersom selskapet skal nå ambisjonen om å vere ein leiande flysikringsleverandør i framtida, er ei konsolidering av kontrollsentralane og mest mogleg effektiv drift av dei andre flygekontrolleiningane viktig.

Ny teknologi for lufttrafikktenesta

Som ein del av programmet for den framtidige organiseringa og drifta av flysikringstenesta skal Avinor anskaffe og implementere den neste generasjons teknologi for flysikringstenesta, jf. kapittel 5.2. Systema til flysikringstenesta i Avinor vil bli oppgraderte til europeisk standard, slik at selska-

pet vil vere i stand til å levere flysikringstenester i det felles europeiske luftrommet.

Fjernstyrte tårn

Avinor har sidan 2009 vore med på å utvikle eit nytt konsept for fjernoperasjon av tårntenester gjennom SESAR. For tida gjennomfører Avinor den første testinga av eit tårn på Værøy, der det blir ytt flygeinformasjonsteneste (AFIS) frå ei kontrollleining i Bodø. Avinor meiner at konseptet i stor grad kan medverke til å effektivisere drifta ved norske lufthamner.

Bemanningssituasjonen i flysikringstenesta

Avinor arbeider med å sikre ein robust bemanningssituasjon som kan handtere både vanleg drift og utviklingsoppgåver. Det har i heile perioden 2007–2012 vore for få tilgjengelege flygeleiarar i forhold til behovet. Avinor har dei siste åra utdanna så mange flygeleiarar som mogleg, men avgrensa utdanningskapasitet på einingane i Avinor der flygeleiarane skal arbeide, har vore ein flaskehals. Den første delen av flygeleiarutdanninga går i dag for seg ved University of North Dakota i USA, der Avinor har kontrakt til 2014. Avinor har planlagt å ta opp 28 nye elevar kvart år.

Kapasitetsproblema har i 2012 særleg vore merkbare ved Oslo lufthamn, Gardermoen, og ved kontrollsentralen i Røyken. Avinor har og sett i verk tiltak på kort og lengre sikt for å sikre nødvendig driftsstabilitet. Tiltaka omfattar mellom anna innleige av utanlandsk flygeleiarkapasitet, flytting av personell og gjennomgang og omlegging av ressursstyringa.

Frå 2009 har Avinor rapportert om bemanningssituasjonen til Luftfartstilsynet i tråd med vedtaket om utpeiking av Avinor som leverandør av flysikringstenester. Talet på flygeleiarar i Avinor er i ferd med å nærme seg det berekna behovet, men den siste rapporteringa frå Avinor til Luftfartstilsynet frå april 2013 viser at det også i år vil vere mangel på operative flygeleiarar. I samband med dette har Avinor opplyst til Samferdselsdepartementet at det operative behovet vil bli dekt inn med hjelp av overtid og andre tiltak, slik at flygeleiar mangelen ikkje skal påverke avviklinga av flytrafikken.

Program for betre lønsemd innanfor flysikring

Flysikringsdivisjonen har etablert eit eige lønns- og arbeidsforbetringsprogram, i POSISJON, som skal medverke til at divisjonen når ytelsesmålet som er

sett for den første referanseperioden (2012–2014) i regelverket om eit felles europeisk luftrom. Det er sett eit mål om 10,5 prosent kostnadseffektivitetsforbetring i perioden, noko som betyr ein reduksjon i kostbasen på om lag 200 millionar kroner.

6.6 Vurderingane til Samferdselsdepartementet

Tilknytingsform for flysikringsverksemda

Avinors tilknytingsform og organisering blei sist drøfta i eigarmeldinga som blei lagd fram i 2006, jf. St.meld. nr. 15 (2006–2007) og Innst. S. nr. 142 (2006–2007). I meldinga la Regjeringa til grunn at Avinor skulle halde fram som eit integrert selskap med ansvar for både lufthamner og flysikring. Det blei vidare føresett at dersom Avinor skulle ønskje å skilje ut flysikringsdivisjonen i eit eige selskap må det leggast fram for Samferdselsdepartementet.

I § 10-planen har Avinor bedt Samferdselsdepartementet om å opne for at dagens flysikringsdivisjon kan skiljast ut som eit eige dotterselskap, der Avinor AS eig alle aksjane.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har det danske konsultentselskapet Integra A/S lagt fram ein rapport om utfordringar for departementet i rolla som eigar av Avinor som følgje av utviklinga innanfor lovgivinga for eit felles europeisk luftrom. Utgangspunktet for utgreiingsoppdraget var forslaget frå Avinor om å skilje ut flysikringsverksemda som eit dotterselskap. Integra har vurdert organiseringsspørsmålet i samheng med kva for oppgåver flysikring skal løyse. Det er her vurdert om flysikring bør utsetjast for konkurranse innanlands, og om flysikring bør få lov til å konkurrere utanlands. Det er òg gjort greie for utviklinga i Europa på flysikringsområdet.

Integra viser til at flysikringstenestene er skilde ut frå lufthamndrifta i dei fleste landa i Europa, og at det er i ferd med å utvikle seg ein marknad for flysikringstenester. Tårntenester er konkurranseutsette i fleire europeiske land. Integra peiker på at det krevst ressursar for å delta i konkurranse med dei store aktørane i Europa, at det krevst ein klar forretningsstrategi og eit konkurransedyktig kostnadsnivå. Eit anna omsyn som må varetakast ved ei eventuell konkurranseutsetjing, er nasjonale tryggleiks- og kriseomsyn, jf. at Avinor også leverer flysikringstenester til Forsvaret.

Integra har sett på ulike modellar for å organisere flysikringstenesta i Avinor. Integra peiker i stor grad på dei same argumenta for dottersel-

skapsløysinga som Avinor gjer. Å etablere flysikring som dotterselskap i Avinor vil føre til auka transparens både når det gjeld rekneskap og ressursfordeling. Dotterskapsløysinga vil òg gi betre styring av verksemnda ved at flysikring får eit eige styre med kompetanse på området. Ei mogleg ulempe kan vere at det blir eit ekstra ledd mellom Samferdselsdepartementet og flysikring, slik at flysikringsverksemnda blir distansert frå Samferdselsdepartementet. Integra viser elles til at etableringa av eit dotterselskap ikkje vil påverke Avinor-modellen når det gjeld lufthamninfrastrukturen (sjølvfinansiering og samfinansiering mellom lufthamner). Lufthamnene vil framleis kjøpe flysikringstenester frå flysikringsdotterselskapet. Dagens løysing inneber at Avinor må kompensere manglande inntekter for å dekkje kostnadene ved tårntenestene på dei regionale lufthamnene med kommersielt overskot elles i verksemnda. Dette kan vidareførast uavhengig av utskiljing av flysikringsaktiviteten.

Integra viser til at dagens divisjonsmodell for flysikringsverksemnda er ueigna i tilfelle Avinor skal begynne å konkurrere, anten i utlandet eller ved konkurranseutsetjing innanlands. Årsaka er at det vil bli stilt spørsmål ved om lufthamnverksemnda i Avinor er med på å finansiere flysikringsverksemnda, og at det dermed ikkje blir like konkurranseforhold.

På sikt meiner Integra at eit dotterselskap kan utviklast vidare til eit eige statsaksjeselskap, slik at lufthamndrifta og flysikringsverksemnda blir fullstendig åtskilde. Ei slik organisering legg til rette for at flysikringsverksemnda i Avinor kan begynne å konkurrere i utlandet, og at flysikringstenestene kan konkurranseutsetjast innanlands. Vidare kan det òg vurderast å dele flysikringsverksemnda i tre uavhengige selskap: eitt for undervegstenester, eitt for lokal flysikring (tårntenester og innflygingstenester) og eitt for flynavigasjonstenester. Ved ein slik modell kan undervegstenesta integrerast gjennom NEFAB-samarbeidet, mens tårntenesta konkurrerer internasjonalt og i Noreg. Innanfor flynavigasjon meiner Integra at det òg vil utvikle seg ein marknad, der andre aktørar kan konkurrere mot dei tradisjonelle flysikringsverksemdene.

Samferdselsdepartementet vil vise til at flysikringsverksemnd og lufthamndrift er to forskjellige forretningsområde. Avinor og Integras argument om meir truverdig oppfølging av regulatoriske krav, betre styring av verksemnda og tydeleggjeriing av kunde–leverandørforhold taler for at flysikringsverksemnda bør skiljast ut i eit eige dotterselskap i Avinor.

Samferdselsdepartementet vil derfor opne for at Avinor kan skilje ut flysikringsdivisjonen som eit eige dotterselskap innanfor Avinor AS. Avinor kan ikkje privatisere dotterselskapet eller på annan måte endre eigarforholda til dotterselskapet utan å leggje saka fram for samferdselsministeren.

Luftfartstilsynet har i ein merknad til Integrarapporten sagt at det bør utarbeidast ein risikoanalyse som viser kva for konsekvensar ei slik omorganisering kan ha for flytryggleiken. Samferdselsdepartementet føreset ut frå dette at Avinor utarbeider ein slik risikoanalyse, og at det vidare arbeidet med å skilje ut flysikringsdivisjonen som eit dotterselskap skjer i nær dialog med Luftfartstilsynet.

Ved omdanninga skal det elles skal takast omsyn til den sentrale rolla Avinor har innanfor sivil-militært samarbeid, og Avinors ansvar innanfor totalforsvaret i krise og krig også innanfor flysikring.

Internasjonalt engasjement og konkurranse om flysikringstenester

Noreg har slutta seg til NEFAB-samarbeidet, og dermed er det alt opna for eit visst utanlandsengasjement for undervegstenestene i Avinor. Formålet med dei funksjonelle luftromsblokkene er å leggje til rette for effektivisering gjennom samarbeid/integrering mellom tenesteytarane i blokkene. Det kan òg bety at tenesteytarane yter tenester i kvarandre sine land.

Avinor meiner at det er fleire tenestemråde innanfor flysikring som kan vere aktuelle satsingsområde for Avinor, dersom det i framtida blir opna for at selskapet òg kan konkurrere internasjonalt. Samferdselsdepartementet vil vise til Integrarapporten, der det går fram at dette er ein krevjande marknad å gå inn på. Departementet vil òg vise til at det er knytt økonomisk risiko til eit slikt engasjement. Samferdselsdepartementet vurderer det derfor slik at Avinor i første rekkje bør bruke dei tilgjengelege ressursane til å løyse utfordringane i Noreg. Departementet vil av den grunn ikkje opne for at Avinor engasjerer seg i leveranse av flysikringstenester i utlandet utover det som følger av Noreg si deltaking i den nordeuropeiske luftromsblokka NEFAB. Dette er likevel ikkje til hinder for at det blir inngått avtalar om grenseoverskridende flysikringstjenester av mindre omfang langs grenseområda mot våre naboland.

Avinor har elles som mål å vere den føretrekte leverandøren av flysikringstenester dersom desse tenestene blir konkurranseutsette i Noreg. I rolla

som styresmakt vurderer ikkje Samferdselsdepartementet det som formålstenleg å konkurransetsette flysikringstenestene i Noreg. Departementet vil likevel opne for at lufthamner utanfor Avinor, som i dag må kjøpe flysikringstenester frå Avinor, skal kunne kjøpe flysikringstenester frå andre leverandørar enn Avinor.

Kontrollsentralar

Samferdselsdepartementet har merka seg prosessen omkring kontrollsentralane, og viser til at Avinor vil ha nødvendig avgjerdsgrunnlag i 2013.

Samferdselsdepartementet viser til at flygekontrolltenesta er rekna som ei samfunnskritisk teneste. Bortfall av tenesta vil gi store konsekvensar for transportevna i Noreg. Derfor er det i Samferdselsdepartementets *Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren (2009)* uttrykt forventingar om at dei samfunnskritiske trafikkstyrings- og kontrollsystema gradvis skal bli tryggare og meir robuste. Departementet har ein ambisjon om at flygekontrolltenesta skal vere meir robust enn det som er kommersielt interessant, basert på mellom anna risiko- og sårbarheitsanalysar. For denne infrastrukturen bør det som eit minimum finnast innøvde beredskapsplanar og planar for reserveløysingar som straks kan handtere uønskte hendingar, også for kriser som sjeldan oppstår.

Fjernstyrte tårn

Samferdselsdepartementet viser til at Avinor i tillegg til Værøy har valt Røst som stad for å prøve ut

konseptet med fjernstyrte tårn. Det er eit krav frå departementet at utprøvinga av konseptet med fjernstyrte tårn ikkje skal svekkje flytryggleiken eller på annan måte redusere transportstandarder ved lufthamnene der det blir prøvd ut. Utprøvinga skjer i tett dialog med Luftfartstilsynet. Samferdselsdepartementet legg elles til grunn at Avinor har ein god dialog med kommunane og fylkeskommunane der konseptet blir prøvd ut.

Bemanningssituasjonen i flysikringstenesta

Samferdselsdepartementet vil vise til at det er Avinor-styret og den daglege leiinga som har ansvar for at det til kvar tid er nok bemanningskapasitet i flysikringstenesta, og at det blir sett i verk tiltak for å sikre at tenesta er robust nok. Samferdselsdepartementet meiner at situasjonar av den typen som oppstod i flygekontrolltenesta sommaren 2012, er uakseptable. Departementet har retta merksemd mot manglande bemanningskapasitet i flysikringstenesta gjennom eigardialogen med Avinor. Samstundes har departementet òg teke grep gjennom styresmaktskanalen, mellom anna gjennom føresegner i utpeikingsvedtaket og gjennom ytingsstyringa. Departementet føreset at dei tiltaka som er sette i verk no, verkar.

Lønnsemdsprogram for flysikring

Departementet har merka seg at lønnsemdsforbetringsprogrammet i flysikringsdivisjonen skal bidra til at divisjonen når ytingsmålet.

7 Finansielle spørsmål

I dette kapitlet blir det sett nærmare på avkastningsmål, oppnådd avkastning, verdivurdering, finansiering og utbyttepolitikk for Avinor AS. Kapitlet byggjer mellom anna på ein rapport frå Ernst & Young AS om verdivurdering av Avinor 2012.

7.1 Avkastningsmål for Avinor

Avkastningsmålet blir nytta for å vurdere avkastninga på kapitalen som er investert i eit selskap. Avkastningsmålet blir sett lik den avkastninga eigaren ville fått over tid ved å investere i ein portefølje av andre selskap i marknaden med tilsvarende systematisk risiko som det selskapet ein måler avkastninga til. Avkastningsmålet inngår i verdivurderinga av eit selskap og blir òg brukt av selskapa sjølve for å vurdere lønnsmda til investeringsprosjekt.

I den førre stortingsmeldinga om Avinor, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009), blei det lagt til grunn eit avkastningsmål for Avinor på eigenkapitalen etter skatt på 10,4 prosent. Det avleidde avkastningsmålet på totalkapitalen (Weighted average cost of capital – WACC) var 7,6 prosent.

I samband med innføringa av ytingsstyrings-systemet for flysikringstenesta i Avinor vurderte Deloitte AS avkastningsmålet for Avinor hausten 2011. Rapporten frå Deloitte konkluderte med at det kunne setjast ulike mål for avkastninga frå Avinors flysikringsteneste og frå anna Avinor-verksemd. Sjå tabell 7.1 for nye avkastningsmål for eigenkapitalen og totalkapitalen for Avinors flysikringsverksemd, for anna Avinor-verksemd og for samla vekta avkastningsmål for Avinor.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet gjennomførte Ernst & Young ei verdivurdering av Avinor hausten 2012 og vurderte då også avkastningsmålet for selskapet. Ernst & Young fann ikkje grunnlag for å endre på avkastningsmåla som Deloitte hadde berekna hausten 2011.

Tabell 7.2 viser avkastningsmål og avkastning på investert totalkapital, mens tabell 7.3 viser mål for eigenkapitalen og avkastning på investert eigenkapital. Avinor har ikkje nådd dei avkastningsmåla eigaren har sett fram til no. Men Avinor har både i 2008 og 2010 oppnådd ei høgare avkastning på investert totalkapital enn det nye målet på 6,1 prosent. I tillegg er trenden at avkastninga har betra seg i perioden 2004–2008. Dette skriv seg ifølgje Ernst & Young primært frå høg passasjervekst i ein periode med låge investeringar i ny kapasitet. Passasjertalet er hovuddrivar for inntektene til selskapet.

Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Om eit selskap oppnår avkastningsmålet eller ikkje, er eit viktig signal til eigaren og leiinga om kor vidt selskapet blir drive effektivt. Men for eit selskap som Avinor, som er pålagt å drive ei rekke bedriftsøkonomisk ulønnsame oppgåver, vil det òg vere relevant å sjå avkastninga i lys av desse oppgåvene. Avinor kan oppnå ei anna avkastning dersom staten endrar rammevilkåra selskapet driv under, til dømes samfunnsoppdraget, takstpolitikken eller reglane for avgiftsfritt sal. Samferdselsdepartementet meiner at Avinor skal ha stabile rammevilkår som gjer det mogleg for selskapet å nå avkastningsmålet over tid.

Historisk avkastning viser at det er mogleg for Avinor å oppnå ei avkastning på nivå med det nye

Tabell 7.1 Avkastningsmål for Avinor, flysikring, anna verksemd og samla (prosent)

Avkastningsmål for Avinor	Flysikring	Anna verksemd	Samla
Totalkapitalen (WACC)	5,5	6,1	6,1
Eigenkapitalen	7,9	9,5	9,4

Kjelde: Deloitte

Tabell 7.2 Avkastningsmål for totalkapitalen og faktisk avkastning på investert totalkapital 2004-2012 (prosent)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avkastningsmål for totalkapitalen	7,0	7,0	6,45	6,45	6,45	7,6	7,6	7,6	7,6
Avkastning på investert totalkapital	3,8	3,2	3,7	5,7	6,4	5,2	7,1	5,7	5,8

Ny rekneskapsstandard (IFRS) fom. 2008. Tal før 2008 er ikkje direkte samanliknbare med seinare tal.

Kjelde: Ernst & Young 2012, Samferdselsdepartementet og Avinor.

Tabell 7.3 Avkastningsmål for eigenkapitalen og faktisk avkastning på investert eigenkapital 2004-2012 (prosent)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avkastningsmål for eigenkapitalen	10,3	10,3	9,7	9,7	9,7	10,4	10,4	10,4	10,4
Avkastning på investert eigenkapital	6,7	5,4	5,8	8,5	8,3	6,2	9,6	7,9	8,9

Ny rekneskapsstandard (IFRS) fom. 2008. Tal før 2008 er ikkje direkte samanliknbare med seinare tal.

Kjelde: Samferdselsdepartementet og Avinor.

avkastningsmålet. Sidan selskapet no går inn i ein periode med store investeringar, er det rimeleg å forvente at avkastninga på investert kapital vil gå noko ned i dei kommande åra, og at selskapet på kort og mellomlang sikt ikkje vil nå avkastningsmålet.

7.2 Verdivurdering

Ei verdivurdering kan nyttast for å fastslå marknadsverdien av eit selskap som ikkje er notert på børsen. Som ledd i eigaroppfølginga av selskapet har Samferdselsdepartementet derfor fått Ernst & Young til å utføre ei ekstern verdivurdering av Avinor hausten 2012. Verdivurderinga av Avinor er tilgjengeleg på nettsidene til Samferdselsdepartementet og er lagd ved som eit uttrykt vedlegg til denne meldinga.

Ernst & Young har berekna verdien av eigenkapitalen i Avinor til 10,3 milliardar kroner.

Verdien er berekna ved hjelp av kapitalverdimodellen som måler verdien av framtidige kontantstraumar. I verdivurderinga er det berekna ein selskapsverdi på 19,4 milliardar kroner. Eigenkapitalverdien får ein fram ved å trekke netto renteberande gjeld frå selskapsverdien.

Tabell 7.4 viser berekna marknadsverdi av eigenkapitalen i Avinor AS etter driftssegment. Av driftssegmenta i Avinor er det Oslo Lufthavn AS, med ein verdi på 36,5 milliardar kroner, og store lufthamner, med ein verdi på 14,9 milliardar kroner, som bidreg positivt til selskapsverdien. Andre

lufthamner, flysikring og anna verksemd, som mellom anna inkluderer felles konserntenester, har ein samla negativ verdi på 32,1 milliardar kroner.

Ved verdivurderinga har Ernst & Young teke utgangspunkt i Avinors eigne prognosar og justert desse. Det er lagt til grunn eit investeringsnivå på 20,6 milliardar kroner for perioden 2013–2017 i samsvar med investeringsplanane til Avinor, jf. kapittel 5. Investeringar i nye lufthamner på Helgeland og Lofoten og bedriftsøkonomisk lønnsame investeringar i regional utvikling ligg ikkje inne i investeringsnivået. I berekningane er det

Tabell 7.4 Berekna marknadsverdi av eigenkapitalen i Avinor AS etter driftssegment 2012 (milliardar kroner)

Oslo Lufthavn AS	36,5
Store lufthamner	14,9
Regionale og lokale lufthamner	– 28,9
Flysikring	– 0,2
Anna	– 3,0
Selskapsverdi	19,4
Netto gjeld	– 9,0
Eigenkapitalverdi	10,3

Kjelde: Ernst & Young 2012.

heller ikkje teke omsyn til uavklarte økonomiske forhold mellom Avinor og Forsvaret.

Samanlikna med den førre verdivurderinga frå 2008-2009, jf. Verdivurdering av Avinor AS av 9. september 2008 og ein tilleggsrapport med oppdatering av verdivurderinga av 4. mars 2009, av Ernst & Young, har den verdivurderte selskapsverdien auka med 40 prosent. Auken kjem i hovudsak av det reduserte avkastningsmålet, som igjen kjem av rentereduksjonar i berekningane. Selskapsverdien er sensitiv for endringar i føresetnadene, både med omsyn til passasjervekst, lønnsemd og investeringskostnader.

Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har merka seg at den samla marknadsverdien av Avinor har auka til 10,3 milliardar kroner, i hovudsak som følge av ein reduksjon i avkastningsmålet. Departementet har vidare merka seg at Ernst & Young har justert ned lønnsemda av investeringane til Avinor i berekningane sine samanlikna med det Avinor har nytta i sine eigne prognosar. Dette gjer at verdien av selskapet også er justert noko ned, men verdivurderinga gir likevel ikkje nokon indikasjon på at det er behov for å skrive ned verdien av eigenkapitalen i selskapet.

Samferdselsdepartementet vil elles vise til at samansetjinga av verdien på dei ulike driftssegmenta speglar måten Avinor har organisert verksemda på, der Oslo Lufthavn AS og dei andre store lufthamnene leverer driftsoverskot, mens dei fleste regionale og lokale lufthamnene blir drivne med bedriftsøkonomisk underskot og er avhengige av finansiering frå dei lønnsame delane av drifta. Framstillinga viser den sentrale rolla Oslo Lufthavn AS spelar i Avinor-systemet.

7.3 Utbyttepolitikken

Gjennom utbytte tek eigaren ut avkastning på kapitalen som er skoten inn i selskapet. Sidan Avinor er eit statsaksjeselskap, er ikkje generalforsamlinga bunden av framlegg frå styret om utbytte. Staten må likevel følgje føresegnene i aksjelova om kva som er tillate utbytte. Tabell 7.5

viser utbyttet frå Avinor til staten for perioden 2003-2012.

I den førre eigarmeldinga, jf. St.meld. nr. 48 (2008–2009) og Innst. 95 S (2009–2010), blei det innført ein ny utbyttmodell for selskapa under Samferdselsdepartementet. Modellen føreset at utbyttet skal fastsetjast for ein lengre periode (tre til fem år) og utgjere ein prosentsats av årsresultatet i konsernet etter skatt. Utbytteforventinga for Avinor blei sett til 50 prosent av årsresultatet etter skatt, men det skulle takast omsyn til dei spesielle utfordringane Avinor stod overfor den gongen.

Regjeringa vil vidareføre dagens utbyttepolitikk for Avinor.

7.4 Finansiering av Avinor

Utbygginga av Gardermoen som hovudflyplass for Oslo-området blei i si tid finansiert gjennom eit statslån til Oslo Lufthavn AS. Ut over dette har Avinor hovudsakleg finansiert investeringane sine ved hjelp av tilbakehalde overskot frå drifta og lån i den private marknaden.

Avinor har frå 2009 utferda obligasjonslån som er noterte på Oslo Børs. Det følgjer av verdipapirhandelova at låntakarar med obligasjonar som er noterte eller søkt noterte på børs, må følgje børsen sine reglar for informasjon. Vidare skal verksemdsstyringa til konsernet følgje tilrådingane til Oslo Børs for eigarstyring så langt dei passar.

I § 11 i vedtektene for selskapet har Samferdselsdepartementet sagt at Avinor ikkje kan låne meir enn at eigenkapitalen – målt i prosent av eigenkapitalen og den bokførde rentebærande langsiktige gjelda – held seg over 40 prosent.

I § 10-planen har Avinor rapportert at den rentebærande gjelda i konsernet har auka frå 7,1 milliardar kroner per 31.12.2006 til 10,8 milliardar per 30.06.2012. Trass i ein positiv kontantstraum frå drifta vil Avinor-konsernet få ein negativ netto kontantstraum dei kommande åra på grunn av høge investeringar, utbytte til staten og avdrag på eksisterande gjeld. Det samla finansieringsbehovet til konsernet ut over tilbakehalde overskot utgjer om lag 15 milliardar kroner i perioden 2013–2017.

Tabell 7.5 Utbytte frå Avinor, 2003-2012 (millionar kroner)

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
0	0	151	26	325	397	0	0	504	422

I samsvar med den langsiktige investeringsplanen, jf. kapittel 5, ønsker Avinor å gjennomføre investeringar på 20,6 milliardar kroner i perioden 2013–2017. Dersom desse investeringane skal finansierast ved hjelp av nye låneopptak, vil det kunne bryte kravet om minst 40 prosent eigenkapital. Avinor viser i § 10-planen til at dei gjeldande investeringsplanane til selskapet vil føre til brot på eigenkapitalkravet i åra 2014–2019 med eit botnpunkt i 2016 på 38,5 prosent. For å finansiere investeringane i gjeldande investeringsplan har Avinor i § 10-planen foreslått at Avinor får ein kapitaltilførsel på totalt 2,5 milliardar kroner.

I forslaget frå etatane og Avinors til Nasjonal transportplan 2014–2023 er det vidare tilrådd å byggje nye lufthamner på Helgeland og i Lofoten. Prosjekta er vurderte som bedriftsøkonomisk ulønnsame og ligg ikkje inne i dei gjeldande investeringsplanane til Avinor. Avinor meiner selskapet vil ha behov for ein kapitaltilførsel på 2,0 milliardar kroner dersom desse utbyggingane skal gjennomførast.

Avinor har ut over dette identifisert interessante kommersielle investeringsprosjekt i tilknytning til dei største lufthamnene. Avinor ønsker å delta i utvikling av næringsverksemd ved lufthamnene, gjennom regionale eigensomsutvikling. Heller ikkje desse prosjekta ligg inne i den gjeldande investeringsplanen. Avinor ber om ein kapitaltilførsel på 1,5 milliardar kroner for å kunne gjennomføre desse prosjekta.

Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Utgangspunktet for vurderingane frå Samferdselsdepartementet er Nasjonal transportplan 2014–2013, der Regjeringa legg til grunn at ein vil sikra Avinor rammevilkår som gjer selskapet i stand til å halde oppe og vidareutvikle eit framtidretta og effektivt lufthamnett.

Regjeringa som eigar er positiv til Avinors investeringsplan for 2013–2017. Det blir lagt til grunn at styret i selskapet har ansvaret for å vurdere og prioritere investeringane innanfor dei gjeldande finansielle rammevilkåra, og det blir derfor understreka at Regjeringa ikkje har vurdert eller teke stilling til dei einskilde konkrete investeringsprosjekta eller tidspunkt for når dei skal gjennomførast. Eventuell regulering frå styresmaktene av utbyggingsprosjekta vil bli behandla i samband med kvart einskilt prosjekt.

Regjeringa legg til grunn at hovuddelen av investeringane i planen kan gjennomførast utan

kapitaltilskot frå staten, og at det på noverande tidspunkt ikkje er tilstrekkeleg grunnlag for å konkludere at det er nødvendig å tilføre selskapet kapital. Det blir derfor ikkje foreslått kapitaltilførsel til Avinor på noverande tidspunkt. Samferdselsdepartementet vil likevel følgje utviklinga nøye, og Regjeringa vil kome attende til Stortinget i løpet av 2014 med ein oppdatering av framdrifta i investeringsplanen og ei fornya vurdering av dei finansielle rammevilkåra for Avinor.

I lys av at Avinor står overfor store investeringar i dei neste åra vil Samferdselsdepartementet opne for at ein kan vurdere å auke takstane i tråd med konsumprisindeksen (KPI).

Det blir i dag nytta ulike begrep for eigenkapitaldelen i låneavtalene Avinor har inngått og i vedtektene til selskapet, og Samferdselsdepartementet er i gong med å vurdere eigenkapitalkravet nærmare.

Det er behov for ei nærmare avklaring av Avinor sine finansielle rammevilkår i samband med etablering av nye lufthamner, og/eller samanslåing eller nedlegging av eksisterande lufthamner i tråd med omtalen i NTP 2014–2023, og dessutan korleis eventuell statleg støtte skal innrettast ved slike moglege endringar i lufthamstrukturen. Regjeringa vil kome attende med ei vurdering av dette etter at Samferdselsdepartementet har greidd ut saka. Regjeringa legg til grunn at Avinor vil bli tilført midlar for å kunne gjennomføre moglege investeringar i nye lufthamner på Helgeland i Mo i Rana og i Hammerfest, jf. omtale i kapittel 5.2.

Departementet har òg vurdert Avinor sitt forslag om kapitaltilførsel til kommersielle investeringsprosjekt i tilknytning til dei største lufthamnene. Staten vil ikkje no tilføre kapital til selskapet knytt til kommersielle investeringsprosjekt utanfor kjerneverksemda til selskapet. Dersom Avinor ønskjer å utvide verksemda utover den typen som selskapet driv i dag, må dette leggast fram for Samferdselsdepartementet. Departementet har ei restriktiv haldning til utviding av Avinor si kommersielle verksemd som ikkje støtter opp om kjerneverksemda.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det er eit effektiviseringspotensial i Avinor, jf. den samanliknande studien som GAP utførte i 2012, som er omtalt i kapittel 2.6. På generelt grunnlag legg Samferdselsdepartementet til grunn ei forventning om effektivisering i Avinor.

8 Økonomiske og administrative konsekvensar

Samferdselsdepartementet opnar for at Avinor kan skilje ut flysikringsdivisjonen som eit eige dotterselskap innanfor Avinor AS. Omorganiseringa vil bli omfatta av reglane for verksemdsoverdraging og vil ikkje få konsekvensar for hovudavtalen eller gjeldande tariffavtalar.

Det blir ikkje opna opp for konkurranse om drift av tårn eller innflygingstenester ved lufthamnene til Avinor. Det blir heller ikkje opna for at Avinor engasjerer seg i konkurranse om å levere flysikringstenester i utlandet utover det som følgjer av Noreg si deltaking i den nordeuropeiske luftromsbløkk, NEFAB.

Avinor vil medverke til aktivitet i samfunnet gjennom selskapets investeringar som er omtalte i § 10-planen.

Det er ikkje lagt opp til løyvingar over statsbudsjettet til Avinor i denne meldinga, verken i form av tilskot eller eigenkapitaltilførsel.

Samferdselsdepartementet vil greie ut og vurdere dei økonomiske rammevilkåra til Avinor med utgangspunkt i denne meldinga. Mindre utgifter i samband med dette vil bli handterte innanfor budsjetttramma til departementet.

Elles ligg det ikkje andre framlegg i meldinga som er venta å få økonomiske eller administrative konsekvensar

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 7. mai 2013 om verksemnda til Avinor AS blir send Stortinget.

Vedlegg 1**Vedtekter for Avinor AS***(3. januar 2012)***§1**

Selskapets navn er Avinor AS.

§2

Selskapets forretningskontor er i Oslo.

§3

Selskapets samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Eieren avgjør hvilke lufthavner selskapet skal drive.

Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende.

Selskapet skal i størst mulig grad være selvfinansiert gjennom inntekter fra hovedvirksomheten og annen forretningsvirksomhet i tilknytning til lufthavnene. Internt i selskapet skal det skje en samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme enheter.

Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper, eller av andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med.

Selskapet skal utføre samfunnsplagte oppgaver slik de er fastlagt av eieren.

§4

Selskapets aksjekapital er NOK 5 400 100 000 fordelt på 540 010 aksjer som hver er pålydende NOK 10 000.

§5

Styret skal bestå av fra sju til ti medlemmer.

Fem eller seks styremedlemmer, herunder styrets leder og nestleder, velges av generalforsamlingen. Styremedlemmenes tjenestetid er to år.

§6

To eller tre styremedlemmer med varamedlemmer velges ved direkte valg av og blant de ansatte etter reglene i aksjeloven om de ansattes representasjon i selskapets styre med tilhørende forskrift. Dersom det er inngått avtale om ikke å ha bedriftsforsamling, slik aksjeloven § 6-35 annet ledd gir anledning til, skal de ansatte i henhold til aksjeloven § 6-4 tredje ledd velge ett styremedlem med varamedlem eller to observatører med varamedlemmer i tillegg til den representasjon som følger av forrige punktum.

§7

Selskapets firma tegnes i fellesskap av styreleder og et styremedlem.

§8

Styret tilsetter selskapets daglige leder og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne.

Styret skal fastsette instruks for selskapets daglige leder.

Styret skal legge en plan for sitt eget arbeid og arbeide for å utvikle sin egen kompetanse.

Styret skal hvert år evaluere sitt arbeid og sin kompetanse.

Styret skal påse at det foreligger tilfredsstillende systemer for intern kontroll av selskapets virksomhet og at det regelmessig gjennomføres risikoanalyser med oppfølgende forebyggende tiltak og beredskapstiltak.

Styret skal sørge for at selskapet tar samfunnsansvar.

Styret skal utarbeide en erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte. Denne tas inn som en note i årsregnskapet. Erklæringen skal ha det innhold som er angitt i allmennaksjelovens § 6-16a, og skal behandles på tilsvarende vis på selskapets ordinære generalforsamling. Det vises til allmennaksjelovens § 5-6 tredje ledd.

§9

Ordinær generalforsamling holdes hvert år innen utgangen av juni måned. På den ordinære generalforsamling skal følgende spørsmål behandles og avgjøres:

1. Godkjenning av årsregnskapet og årsberetningen, herunder utdeling av utbytte.
2. Andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

§10

Styret skal forelegge for samferdselsministeren alle saker som antas å være av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning, herunder saker om hel-/delprivatisering av basisvirksomhet.

Styret skal hvert år legge frem for samferdselsministeren en plan for virksomheten med datterselskaper, som omfatter følgende forhold:

1. Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
2. Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og avvikling av eksisterende virksomheter og utvikling av nye.
3. Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.

4. Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
5. Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag, samfunnsplagte oppgaver og samfunnsansvar.

Styret skal forelegge for samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er lagt frem.

§11

Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS, Oslo Lufthavn AS eller andre datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

§12

Prinsippene i lov om målbruk i offentlig teneste (målbrukslova) skal følges ved kunderettet informasjon. For øvrig skal prinsippene i målbrukslova følges, men likevel slik at det ikke utgjør noen ulempe av betydning i forhold til konkurrenter.

Vedlegg 2

Plan for virksomheten 2012–2014 (§ 10 plan)

Del 1: Overordnet redegjørelse fra Avinors styre
Oslo, 22. oktober 2012

1 Innledning

Styret i Avinor AS utarbeider hvert år en plan for selskapets samlede virksomhet i henhold til vedtektenes § 10. Foreliggende dokument inneholder styrets overordnede redegjørelse for de resultater som er oppnådd, samt planer for virksomheten i 2012-2014. For enkelte områder er det en noe lengre tidshorisont. Styret vil med denne planen informere eier om hvilke disposisjoner som planlegges for å ivareta bedriftens samfunnsmessige og forretningsmessige ansvar.

I tillegg har administrasjonen utarbeidet et vedlegg som redegjør nærmere om den faglige bakgrunn for de konklusjoner som styret har trukket.

Planen vil danne grunnlag for en ny eiermelding om Avinors virksomhet som er planlagt fremlagt for Stortinget våren 2013.

2 Avinors hovedoppgaver

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 46 flyplasser og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Avinors virksomhet er basert på ivaretagelse og utvikling av vesentlige samfunnsoppgaver i alle deler av landet. Virksomheten skal drives med høy prioritering av sikkerhet og med vekt på miljøhensyn.

Det fremgår av eiermelding (St.meld. nr. 48 (2008-2009)) og selskapets vedtekter at Avinor i størst mulig grad skal drive virksomheten selvfinansierende, gjennom avgifter fra flyselskapene og kommersiell virksomhet på lufthavnene. Internt i konsernet er det samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme enheter.

3 Oppnådde resultater

Selskapet har oppnådd gode resultater innen alle målområder i 2010 og 2011. Et av verdens mest

omfattende flyplass- og flysikringsnett har bidratt til vekst i alle deler av landet. Dette samfunnsoppgavet er Avinors hovedoppgave. Det er særlig grunn til å påpeke at det er utviklet et høyt sikkerhetsnivå og at selskapet er blant de beste i Europa når det gjelder sikkerhetskultur, punktlighet og regularitet. Avinor har også redusert veksten i driftskostnadene, og er bevisst på nødvendigheten av å oppnå realnedgang i selskapets priser overfor kundene.

Det legges vekt på å skape et positivt økonomisk bidrag til eier og samfunnet for øvrig, blant annet gjennom samfinansieringen av flyplassene. Selskapets omdømme har bedret seg de senere år, men ble svekket i forbindelse med manglende driftsstabilitet sommeren 2012. Selskapet har iverksatt tiltak for å sikre en god driftsstabilitet på kort og lang sikt.

Når det gjelder de enkelte målområder vil en fremheve følgende:

Sikkerhet

Det er et høyt sikkerhetsnivå i norsk luftfart. Det var ingen luftfartsulykker med personskader i 2010 og 2011 der Avinor medvirket til årsaken. I 2010 var det ingen alvorlige luftfartshendelser, mens det i 2011 har det vært 4 alvorlige hendelser uten personskade, primært knyttet til teknisk/operative forhold ved fly og trafikkmønster.

Til nå i 2012 har det ikke vært luftfartsulykker med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part, men det har vært 5 alvorlige luftfartshendelser uten personskade hvor Avinor har vært medvirkende part.

Økonomi

Konsernet har i femårs-perioden 2007 – 2011 hatt en gjennomsnittlig årlig vekst i driftsinntektene på 6,6 prosent. Veksten er forårsaket av en trafikkvekst (målt i antall passasjerer) på 3,4 prosent kombinert med en vekst i inntekt per passasjer på

ca. 3,0 prosent. De kommersielle inntektene per passasjer har i gjennomsnitt økt med 3,6 prosent per år, mens trafikkinntektene per passasjer har økt med 1,9 prosent i gjennomsnitt.

Veksten har bidratt betydelig til konsernets gode resultater. Resultatet etter skatt utgjorde 1008 millioner kroner i 2010 og 844 millioner kroner i 2011. Per 2. kvartal 2012 er resultatet etter skatt 458 millioner kroner. Resultatnedgangen fra 2010 til 2011 skyldes hovedsakelig en ekstraordinær inntektsføring i 2010 på 312 millioner kroner som en følge av pensjonsreformen, samt økte kostnader i 2011 knyttet til T2-prosjektet på Gardermoen og regnskapsmessige avsetninger. Justert for engangsposter, er konsernets driftsmargin styrket de siste årene.

Avinor arbeider aktivt med å effektivisere driften. Justert for engangsposter har konsernet hatt en moderat kostnadsvekst i 2010 og 2011. Konsernet gjennomfører et resultatforbedringsprogram som vil gi en effekt på 350 millioner kroner i 2012. Kostnadsveksten må blant annet vurderes i forhold til bedriftens strategier og prioriteringer, så vel som trafikktutvikling og regulatoriske forhold. Justert for engangsposter, har driftskostnader per passasjer hatt en gjennomsnittlig årlig vekst på 2,1 prosent i perioden 2007–2011.

Sentrale kostnadsdrivere i de siste årene har vært regulatoriske endringer innenfor security, innføring av «critical parts of security restricted areas» (CSRA, strengt securityregime på spesielle områder), overtagelse av ansvaret for personer med redusert mobilitet (PRM), utforming av sikkerhetsområder og lysanlegg (BSL E 3-2), prisvekst på konkurranseutsatte tjenester, prosjektkostnader, samt kostnader knyttet til løpende driftsavvikling nær full kapasitet ved de store lufthavnene.

Investeringer i varige driftsmidler har i femårs-perioden 2007–2011 vært 11,5 milliarder kroner. Som en følge av dette har konsernet hatt en samlet negativ kontantstrøm på 2,5 milliarder kroner før endring i gjeld. Konsernets rentebærende gjeld har således økt fra 6,9 milliarder kroner per 31.12.2007 til 10,8 milliarder kroner per 30.06.2012. Konsernets finansielle soliditet, definert som egenkapital i prosent av summen av egenkapital og rentebærende gjeld, er derfor redusert fra 57,1 prosent per 31.12.2007 til 47,5 prosent per 30.06.2012.

Konsernet har i perioden 2007–2012 betalt 1,6 milliarder kroner i utbytte i staten.

For å oppfylle samfunnsoppdraget, har konsernet et omfattende investeringsbehov. Konsernets finansielle soliditet som beskrevet ovenfor er under sterkt press og styret tilrår en kapitaltilfør-

sel på 2,5 milliarder kroner knyttet til planlagte investeringer, jf. kapittel 4 nedenfor.

Kvalitet og effektivitet

Avinor er blant de beste i Europa når det gjelder punktlighet og regularitet. Punktligheten ble i 2010 forbedret for fjerde år på rad til 89,2 prosent. I 2011 var punktligheten på 87,5 prosent, som er noe under målsettingen på 88. Hittil i 2012 er tilsvarende tall 88,1 prosent.

Regulariteten var i 2010 på 97,4 prosent og i 2011 på 98,6 prosent. Hittil i år er tallet 98,7. Målet er 98 prosent.

Oslo lufthavn, Gardermoen og Stavanger lufthavn, Sola ble av Flightstat.com i 2010 kåret til de mest punktligge lufthavnene i Europa innenfor kategorien store og regionale lufthavner. Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes var også blant de 10 beste. Også i 2011 ble OSL kåret som den mest punktligge lufthavnen i Europa i gruppen store lufthavner.

Avinor gjennomfører en årlig benchmarking mot andre europeiske lufthavner og flysikringsorganisasjoner. Denne dokumenterte at bedriften i 2010 var på topp vedrørende punktlighet. Når det gjelder passasjerservice og nominelt prisnivå ligger selskapet på gjennomsnittet. Det er redegjort nærmere for tiltak for å forbedre servicen i vedlegget. OSL ble i 2010 kåret til Europas mest effektive lufthavn av Air Transport Research Society.

Sommeren 2012 var det en mangelfull driftsstabilitet i luftrommet over Østlandet og på Gardermoen. I juli var punktligheten på flyplassen på bare 78,2 prosent, noe som er 10 prosent under Avinors målsetting. Selskapet vurderer situasjonen som uakseptabel og gjennomfører løpende tiltak for å sikre at kundene ikke skal oppleve mangelfulle leveranser i fremtiden. Avinor har iverksatt tiltak for å sikre god kapasitet i flygelederbemanningen på kort og lengre sikt, og gjennomgår også de interne rutiner, kultur og styringssystemer.

Miljø

Avinor har som målsetting å være en drivkraft i å forbedre luftfartens miljøprestasjon. Selskapet har i 2011 ledet et samarbeidsprosjekt med den samlede luftfartsbransjen i Norge for å utvikle tiltak som reduserer bransjens klimapåvirkning.

Støyplagen fra luftfart gikk ned med om lag 18,5 prosent i perioden 1999-2010, og Avinors lufthavner oppfyller i dag alle støykrav i henhold til gjeldende regelverk.

Riksrevisjonen har i Dokument 3:2 (2009-2010) pekt på manglende utslippstillatelser for enkelte av Avinors lufthavner. Dette er fulgt opp, og gyldige utslippstillatelser foreligger nå for alle lufthavnene.

I 2010 og 2011 ble det gjennomført et omfattende arbeid med å kartlegge miljøstatus og risiko for forurensning ved lufthavnene. På bakgrunn av kartleggingen er det etablert et konsernovergripende prosjekt med formål å redusere risikoen for skadelige utslipp. Prosjektet gjennomføres over en femårsperiode, fram til 2015.

Gardermoen, Værnes og Kjevik er med i den frivillige bransjeorganisasjonen Airport Carbon Accreditation (ACA). Deltakelse innebærer utarbeidelse av detaljert klimaregnskap, tiltaksplan og forpliktende mål for klimareduksjon.

Interne forhold i konsernet

Ved årsskiftet 2011/2012 hadde Avinor 3077 fast ansatte. Ved utgangen av september 2012 var tilsvarende tall 3102.

Samarbeidsforholdene i bedriften er generelt sett gode og medarbeiderundersøkelser viser en positiv utvikling i 2011. I løpet av 2012 har imidlertid forholdene innen flysikringstjenesten blitt svært utfordrende, og selskapet gjennomfører nå tiltak for å bedre situasjonen.

Sykefraværet er redusert fra 4,9 prosent i 2010 til 4,6 prosent i 2011. Hittil i 2012 er tilsvarende tall 4,75. Avinor legger stor vekt på rusforebyggende arbeid, og i 2010 ble selskapet tildelt AKAN-prisen for aktiv satsing og anerkjennelse av et godt rusforebyggende arbeid. OSL ble tildelt arbeidsmiljøprisen for 2011.

4 Planer for 2012–2014

Den sterke trafikkveksten medfører både muligheter og utfordringer for Avinor. Den legger et økonomisk grunnlag for at bedriften skal kunne utføre sine samfunnsmessige oppgaver, men utløser samtidig et stort investeringsbehov. Dette gjør det utfordrende å ivareta samfunnsoppdraget innenfor en finansielt forsvarlig ramme.

Internasjonalt skjer det store strukturelle endringer, særlig gjennom EUs Single European Sky¹-program, som vil få grunnleggende innvirkning på selskapets organisering og drift. Avinor gjennomfører effektiviseringstiltak i virksomhe-

ten, posisjonerer selskapet i forhold til internasjonalisering og foreslår endringer flysikringstjenestens tilknytningsform.

Den norske luftfartsmodellen vil skape framtidig vekst for samfunnet

Norges geografi, befolkningsstruktur og beliggenhet i utkanten av Europa tilsier at luftfartens samfunnsmessige betydning er svært stor. Luftfarten bidrar med 2 prosent av landets BNP, ca. 65 000 arbeidsplasser, og muliggjør at 99,5 prosent av befolkningen kan nå et dagsopphold i Oslo og være tilbake samme dag. Bransjen har også en avgjørende betydning for det interne transporttilbudet i regionene. Dette gjelder eksempelvis forretningsreiser til regionsentra, og pasientreiser fra distriktskommuner til regionsykehus. I tillegg bidrar bransjen til størstedelen av veksten i innkommende turisme. Årlig gjennomføres 400 000 pasientreiser (primært i Nord-Norge), 150 000 reiser/assistanser for personer med redusert mobilitet og 550 000 helikopterreiser til og fra oljeplattformer. For næringsliv og regioner er det av stor betydning at det tilbys 220 direkte ruter til utlandet fra Avinors flyplasser.

Avinors hovedoppgave er å utvikle konsernet for å øke samfunnsnytteten.

Sentrale elementer i dette er:

- Sterkere samarbeid med regionalt næringsliv og myndigheter for å utvikle lufthavnens potensiale for turisme, næringsaktivitet, nye ruter, kommersiell virksomhet på flyplassene og arbeidsplasser i regionene. Avinor vil initiere nye strategier og utvikle samarbeidsmodellene lokalt for å oppnå sterkere vekst. Bedriften ser et betydelig potensiale i å utvikle ny aktivitet på lufthavnens landside som kan være fordelaktig både for Avinor og regionen. Internasjonalt blir slike initiativ utviklet på større lufthavner og selskapet vil samarbeide med lokale myndigheter om de konkrete planer. Bedriften har etablert samarbeidsfora på ulike nivå, for å styrke relasjonene til regionale myndigheter.
- Synliggjøre og videreutvikle fordelene i et effektivt, landsdekkende og samlet nett. Dette gjelder både de økonomiske og kvalitative fordelene som flyplassnettet kan tilby samfunnet og kundene. For å oppnå økt effektivitet vil bedriften initiere tiltak for kostnadseffektivisering og forsterke de kommersielle strategiene. Videre vil en utvikle organisasjonen slik at lufthavnene og flysikringstjenesten får større evne til å løse sine oppgaver.

¹ Single European Sky (SES) = Det Felleseuropeiske Luftrom

- Utvikle luftfartssystemet i forhold til andre transportgrener, slik at de enkelte sektorer fortrinns blir utnyttet og forsterket. Arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) er et sentralt virkemiddel i dette arbeidet. Avinor ser også et økende behov for samordning med den regionale planleggingen – blant annet i forbindelse med kapasitetsutvidelser og vektlegging av miljøhensyn i tilbringertransporten til lufthavnene.
- Initiere og integrere utviklingen av luftfartssystemet i sentrale politiske satsingsområder, som for eksempel nordområdene, globalisering og turisme.
- Gjennomføre tiltak for å øke næringslivets konkurransekraft i forbindelse med globaliseringen. Antallet direkte interkontinentale reiser vil bli tredoblet de neste 10 årene, og vil utgjøre en økende andel av de totale interkontinentale reisene.
- Tilrettelegge for en langsiktig utvikling av lufthavnsystemet der strukturen vurderes i forhold til fremtidig flymaterieell, operative betingelser og optimal regional transportstandard. Arbeidet gjennomføres innenfor gjeldende politiske rammer og som et ledd i NTP-arbeidet.
- Avinor vil, i likhet med øvrige berørte etater, vurdere «22. juli-kommisjonens» tilrådninger med tanke på oppfølging innenfor bedriftens ansvarsområde.

Samfunnsoppdraget gir stort investeringsbehov

Basert på prognoser fra Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt, forventes det en trafikkvekst de nærmeste årene som overgår forventet utvikling i BNP Fastlands-Norge. Veksten er en markedsmulighet for Avinor som også gir grunnlag for positive regionale ringvirkninger.

I perioden 2010–2015 forventes antall passasjerer per år å øke fra 40,1 til over 50 millioner. Til sammenlikning ble det registrert 45,1 millioner terminalpassasjerer over Avinors lufthavner i 2011. Bedriftens langsiktige økonomiske utvikling vil i tillegg til trafikkøkningen, også være avhengig av evnen til å forvalte og sikre veksten. På grunn av forventet trafikkvekst og drift nær full kapasitet flere steder, har konsernet et stort investeringsbehov de nærmeste årene.

Det legges opp til en årlig kostnadsvekst som er lavere enn årlig inntektsvekst slik at konsernet vil ha en positiv resultatutvikling i planperioden. Konsernet vil likevel ha en forventet kostnadsutvikling som er høyere enn antatt lønns- og KPI-vekst, på grunn av store utbyggingsprosjekter

som gjennomføres parallelt med en trafikkavvikling nær full kapasitet ved de store lufthavnene.

I perioden 2013–2017 utgjør samlet investeringsbehov i gjeldende finansielle virksomhetsplan 20,6 milliarder kroner. Det er en utfordring at behovet for økt kapasitet ved landets to største og mest lønnsomme lufthavner (Gardermoen og Flesland) faller sammen i tid. I tillegg er det behov for store investeringer i kapasitetsøkende tiltak, blant annet på lufthavnene i Stavanger, Trondheim, Kristiansand og Kristiansund.

Ca. 60 prosent av investeringsplanen er bundet opp i løpende reinvesteringer og allerede igangsatte prosjekter. Det største igangsatte prosjektet er utvidelse av terminalkapasiteten ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Per september 2012 er ca. 30 prosent av prosjektet ferdig produsert, hvilket er i henhold til plan. Planlagt ferdigstilling er andre kvartal 2017.

Tabell 2.1 oppsummerer ikke-vedtatte prosjekter over 100 millioner kroner i perioden 2013–2017 som er hensyntatt i investeringsplanen.

I tillegg omfatter investeringsplanen også en rekke mindre prosjekter som heller ikke er vedtatt. Eksempler på dette er:

- Utvidelse utenlandsterminal Kristiansand
- Utvidelse rullebane Stokmarknes og Sandnessjøen

Ovennevnte prosjekter er nødvendige for å sikre at konsernets infrastruktur ivaretar forventet etterspørsel etter flytransport samt tilfredsstiller nye internasjonale regulatoriske krav.

I etatens og Avinors forslag til NTP for 2014–2023, er det anbefalt en ny flyplass i Lofoten til erstatning for eksisterende lufthavner i Svolvær og Leknes, samt en ny flyplass i Mo i Rana til erstatning for dagens lufthavner i Mo i Rana og Mosjøen. Samlet er investeringene anslått til 4,0 milliarder kroner. For Hammerfest utredes spørsmålet om ny flyplass videre. Det foreligger ingen finansielle anslag for dette prosjektet, og det er derfor ikke hensyntatt i behovsvurderingene.

Avinor har betydelige arealer som kan utvikles for å styrke regional konkurransekraft rundt de store lufthavnene, samt skape verdier for konsernet. Det inngår i konsernets strategiplan å videreutvikle eiendomsdrift som et selvstendig forretningsområde. Et anslag på bedriftsøkonomisk lønnsomme investeringer, som foreløpig ikke er inkludert i selskapets investeringsplan, utgjør 3,1 milliarder kroner.

Det foreligger flere uavklarte problemstillinger knyttet til relasjonen mellom Avinor og Forsvaret, herunder Forsvarets nye basestruktur for

Tabell 2.1

MNOK	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	Sum 2013-17
Gardermoen, flyside øst	217					217
Gardermoen, banesystem		107		75		182
Gardermoen, T2 fase 2				97	304	401
Flesland, driftsbygg		50	50			100
Flesland, kapasitet terminal	218					218
Flesland, ny terminal	485	979	1 145	873	50	3 532
Sola, kapasitet P-hus	60	100				160
Sola, kapasitet terminal	65	103	90	56		314
Sola, pir sør fase 1			20	150	250	420
Værnes, kapasitet flyside	94		30			124
Flysikring, ATM-systemer	8	39	100	100	100	346
Flysikring, bygg ACC/APP		10	50	50		110
Aeronautical Data Quality	22	26	10	20	40	119
Sum prosjekter > 100 MNOK	1 169	1 414	1 495	1 421	744	6 244

Ikke-vedtatte prosjekter > 100 MNOK 2013 – 2017. Enkelte prosjekter har investeringspådrag utover 2017 som ikke er reflektert i tabellen.

kampfly, eier- og driftsansvar for Bodø, Andøya og Bardufoss, samt kjøps- eller bruksvederlag for luftfartskritiske arealer på Værnes og Flesland. Mulige finansielle konsekvenser for Avinor er ikke tallfestet.

Figur 2.1 viser konsernets investeringsprofil i perioden 2007 – 2017.

I sum står Avinor overfor store oppgaver for å løse virksomhetens samfunnsoppdrag, samtidig som det foreligger betydelige muligheter for videreutvikling av konsernets verdier. Konsernets kapitalstruktur og finansielle rammebetingelser må imidlertid vurderes for at dette ansvaret kan ivaretas på en finansielt forsvarlig måte. Selskapet vil i særlige tilfelle søke bidrag fra lokale aktører der disse ønsker å forsere prosjekter i forhold til Avinors planer, slik at realisering kan skje tidligere enn forutsatt.

I gjeldende investeringsplan, det vil si eksklusive behov for nye flyplassprosjekter i henhold til NTP-forslaget og regional eiendomsutvikling, utgjør konsernets samlede finansieringsbehov utover tilbakeholdt overskudd, i nivå 15 milliarder kroner i perioden 2013–2017. Med gjeldende plan-

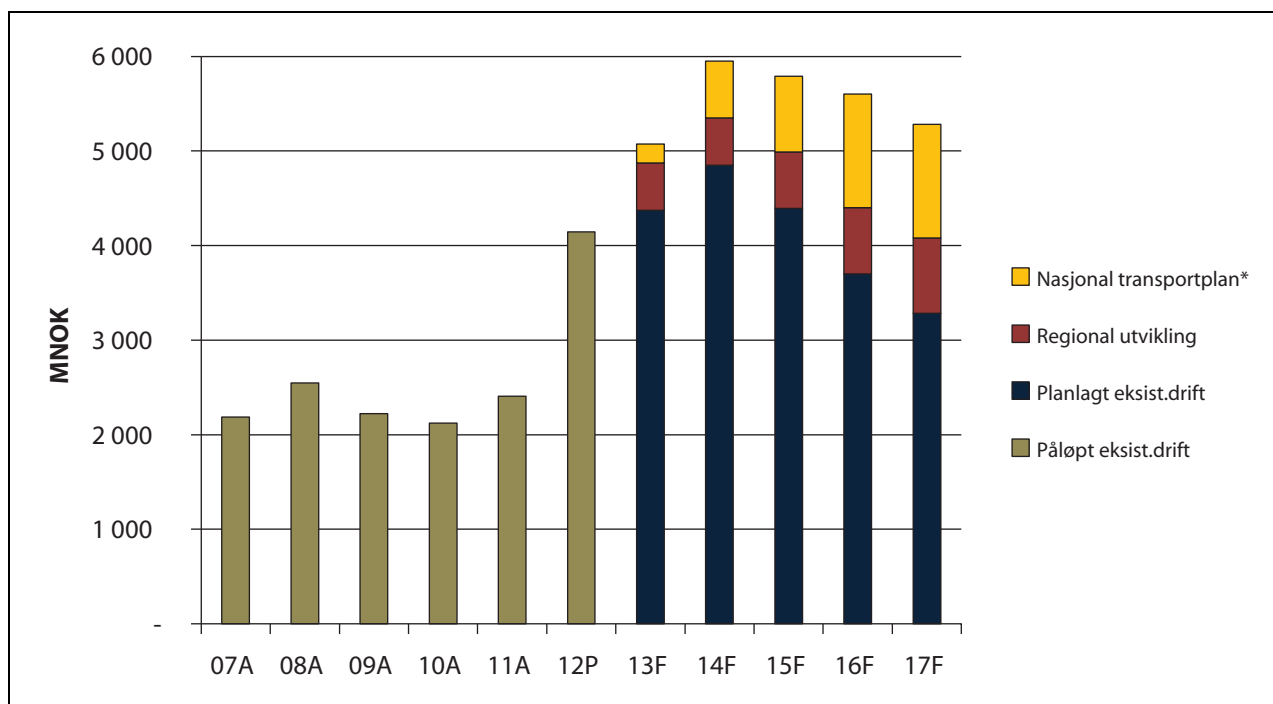
forutsetninger, er det nødvendig å styrke konsernets egenkapital med 2,5 milliarder kroner for å sikre en finansielt forsvarlig drift i forhold til gjeldende vedtekter og låneavtaler. Dersom NTP-forslaget og regional eiendomsutvikling legges til, utgjør konsernets egenkapitalbehov 6,0 milliarder kroner.

Konsernets investerings- og egenkapitalbehov er oppsummert i tabell 2.2.

Flysikringstjenesten – Avinor har som mål å være en ledende aktør

Avinor har som ambisjon å være en ledende leverandør av flysikringstjenester.

På kort sikt er selskapets hovedfokus å sikre full driftsstabilitet og effektivitet i norsk luftrom. Punktligheten har ikke vært tilfredsstillende sommeren 2012, og Avinor har iverksatt utredninger og tiltak på kort og lengre sikt for å sikre nødvendig driftsstabilitet. De kortsiktige tiltakene er særlig igangsatt for å oppnå forbedringer i driftssituasjonen på Oslo lufthavn og Oslo kontrollsentral. På lengre sikt vil effektivisering av tjenester



Figur 2.1 Investeringer 2007 – 2017

* To nye lufthavner i henhold til planforslaget til NTP fra transportetatene og Avinor

og rekruttering/utdanning av flygeledere være sentralt. Selskapet har de siste 6 årene utdannet maksimalt og dette har ført til en betydelig bedre balanse. Dette arbeidet vil bli videreført og skal sikre en robust bemanningssituasjon som kan håndtere både løpende drift og utviklingsoppgaver.

EUs program for etablering av et felles europeisk luftrom (SES) er i ferd med å løse opp i de tradisjonelle nasjonale monopolene og bidra til utvikling av nye løsninger. Gjennom etablering av funksjonelle luftromsblokker på tvers av landegrensene vil underveistjenesten drives innenfor internasjonale samarbeidskonstellasjoner. Samarbeid innenfor slike luftromsblokker må baseres på overordnede avtaler på statsnivå. Fra 2012 er underveistjenesten også underlagt et helt nytt regime hvor virksomheten skal drives i henhold

til myndighetskrav innenfor flysikkerhet, miljø, kosteffektivitet og kapasitet. For Avinor er det utvilsomt kosteffektiviseringskravet som medfører størst behov for endring. I perioden 2009-2014 skal enhetsprisen (unit rate) reduseres med 18,5 prosent. Det er derfor i gangstiltak flere resultatforbedringstiltak og strategiske utviklings- og investeringsprosjekter for å møte myndighetskravene, øke konkurransekraften og posisjonere virksomheten best mulig.

Avinor har som målsetting å fortsatt være utpekt til å yte lufttrafikkjenester i det luftrommet hvor Norge er forpliktet til å yte slike tjenester og i tråd med intensjonene i SES. Selskapet er nylig utpekt til 26. september 2014.

Avinor har som mål å være en konkurransedyktig leverandør av flysikringstjenester. Dette innebærer å være utpekt leverandør av underveis-

Tabell 2.2

	Planlagte investeringer 2013–2017	NTP 2014–2023*	Regional utvikling	Sum
Investeringsbehov	20 600 MNOK**	4 000 MNOK	3 100 MNOK	27 700 MNOK
Emisjonsbehov	2 500 MNOK	2 000 MNOK	1 500 MNOK	6 000 MNOK

* To nye lufthavner i henhold til planforslaget til NTP (forutsetter nedleggelse av 4 lufthavner).

** Eksklusive investeringer som følge av Forsvarets omstrukturering

tjenester og innflygingstjenester i norsk luftrom, og å ha en ledende posisjon i NEFAB²- en fremtidig utvidet luftromsblokk. I NEFAB og i samarbeidsalliansen Borealis³ er Avinor en aktiv pådriver for å sikre norske interesser og bidra til å realisere forventet potensial. Selskapet vil også aktivt bidra til å videreutvikle NEFAB-samarbeidet og realisere løsninger knyttet til luftrom, rutestrukturer og tjenesteproduksjon som er optimalt tilpasset flyselskapene og passasjerenes behov. Avinor vil arbeide aktivt for å sikre at tilsvarende løsninger blir etablert på tvers av grensene mellom NEFAB og den dansk/svenske luftromsblokken⁴.

Teknologiutviklingen er en suksessfaktor for ambisjonene i SES, og Avinor deltar i konkrete prosjekter i EU's forsknings- og utviklingsprogrammet SESAR⁵. Hovedformålet for programmet er å bidra til konsept- og teknologiutvikling som understøtter ambisjonene i SES. Implementering av programmet er beregnet å koste ca 7 milliarder Euro for flysikrings- og lufthavnoperatører. Avinor ønsker også å bidra til at nye operative konsepter og teknologiske løsninger ivaretar regionale behov i områder med andre utfordringer enn de som er identifisert i sentral-Europa. For å kunne levere optimale tjenester er det også viktig at Avinor og den samlede luftfartsbransjen i Norge har likeverdig konkurransevilkår med andre tjenesteytere i Europa. Utfordringene er blant annet å sikre optimale finansieringsmuligheter. I dag har ikke Avinor samme tilgang til kapital (inkludert tilskudd) som EU medlemmer.

Utviklingen går raskt spesielt i lys av de effektiviseringskrav som følger av SES og landenes økende vilje til deregulering av monopoler. Det europeiske markedet for lokale tårntjenester er i rask utvikling. Storbritannia er det landet i Europa som har lengst erfaring med et konkurranseregime. De siste årene har flere andre land også åpnet opp for konkurranse på tårntjenester, slik som Sverige, Spania og Tyskland.

Dersom konkurranse i tårn/innflygingstjenesten blir innført i Norge vil Avinor delta aktivt. Bedriften vil gjennomføre interne effektiviserings tiltak for å være best mulig rustet for en konkur-

ransesituasjon. Et viktig tiltak i utviklingen av selskapets konkurransekraft vil være å innta internasjonalt ledende posisjon innen konseptet RTC (fjernstyrte tårn). Avinor vil også nøye følge den internasjonale konkurransesituasjonen og vurdere initiativ sett i forhold til hva som styrker selskapets samfunnsoppdrag i Norge.

Utviklingen innen EU stiller store krav til bedriften, men Avinor ser også muligheter innenfor flere segmenter. Dette forutsetter imidlertid en betydelig effektivisering, økt markedsmessig kompetanse og et bredere organisatorisk handlingsrom. På flere områder vil fremtidige strategier også være knyttet til rammer og retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet.

Utfordringene som Avinors flysikringstjeneste står overfor må, etter styrets oppfatning, også møtes gjennom organisatoriske tiltak. Selskapet er av den oppfatning at oppgavene løses best innenfor en samlet konsernmodell, men at den interne styringen justeres. Styret vurderer det slik at en datterselskapsmodell vil være det alternativ som best svarer ut de behov som er identifisert.

Sterkere kunde- og forretningsorientering i organisasjonen

Da Avinor ble omdannet til aksjeselskap i 2003 ble det forutsatt at selskapets samfunnsmessige oppgaver skulle opprettholdes fullt ut. Hovedbegrunnelsen bak omdanningen var å skape mer fleksible rammevilkår og legge grunnlaget for en mer forretningsmessig drift. Avinor har lagt disse premisser til grunn for utviklingen av selskapet, og mener at omdannelsen har vært en god løsning. De kommersielle inntektene har vokst mye, og utgjør nå henimot halvparten av konsernets samlede inntekter. Dette er avgjørende for at selskapet kan løse sitt samfunnsoppdrag på en god måte.

Forretningsutvikling er en kontinuerlig prosess der utfordringene endres og må løses med nye strategier. Det vil være svært viktig å styrke kunderelasjonene og være proaktive i forhold til flyselskapenes behov. For å oppnå dette vil selskapet øke kvaliteten og effektiviteten i driften, samt konkurransekraften i avgiftsnivået for flyselskapene. Avinor vil også forsterke kommersielle avtaler med flyselskapene for å videreutvikle relasjoner og skape forpliktelser for alle parter i leveransen til kundene. Kravet til et sterkere forretningsmessig fokus følger også av EUs program for etablering av et felles europeisk luftrom.

² North European Functional Airspace Block omfatter Norge, Finland, Estland og Latvia. Luftromsblokken skal være operativ fra desember 2012.

³ Samarbeidsallianse bestående av LFV (Sverige), Naviair (Danmark), IAA (Irland), EANS (Estland), LGS (Latvia) Finavia (Finland), NATS (Storbritannia), Isavia (Island) og Avinor. Avtale signert 20. juni 2012.

⁴ Sverige og Danmark har allerede etablert en egen luftromsblokk

⁵ SESAR=Single European Sky ATM Research

Passasjerene er luftfartsbransjens «sluttbrukere» og Avinor vil øke fokus og ta et større ansvar for denne målgruppen i samarbeide med flyselskapene. Undersøkelser viser at kundetilfredsheten har økt, men det er et betydelig forbedringspotensial på mange lufthavner. Viktige tiltak i planperioden vil være å øke terminalkapasiteten og servicetilbudet, effektivisere prosessene i terminalene, ta i bruk sosiale medier, tilby et godt internettilbud og bidra til et mer kundevennlig securityregime.

Avinor har sterkt fokus på at lufthavner planlegges og bygges ut slik at forholdene legges til rette for personer med redusert mobilitet, eksempelvis eldre og bevegelseshemmede (universell utforming). Forbedrede tilbud vurderes i nært samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner, blant annet løfte-/heisanordninger fra bakken og om bord i flyet. Videre utfører Avinor ca. 150 000 assistanser på lufthavnene årlig. Dette kan for eksempel gjelde barn som reiser alene, eldre etc. Assistansetjenesten gjelder fra den reisende ankommer flyplassen til vedkommende er om bord i flyet.

Bedriften legger til grunn at samfunnsoppgavene og det store investeringsløftet som skal gjennomføres de kommende år, nødvendiggjør en betydelig vekst i kommersielle inntekter. Avinors langsiktige strategier er basert på at de kommersielle inntektene fordobles til 7 milliarder kroner årlig i 2020.

For å oppnå ovennevnte ambisjon vil selskapet intensivere innsatsen innenfor gjeldende forretningsområder, men også legge grunnlaget for en utvidelse av den forretningsmessige strategien. Det pågår en betydelig forretningsmessig ekspansjon på andre europeiske lufthavner. Dette er også nødvendig for Avinor dersom det store investeringsprogrammet og de samfunnsmessige oppgaver skal kunne løses tilfredsstillende.

Selskapet vil også vurdere om delvis internasjonalisering innen enkelte områder er viktig eller nødvendig for å bidra til Avinors utvikling.

Avinor vil fortsatt gjennomføre ulike effektiviseringsprogrammer i driften og forberede nye teknologiske løsninger, herunder vurdere konseptet fjernstyring av tårn. I 2012 vil et resultatforbedringsprogram med måloppnåelse på 350 millioner kroner være oppfylt. I tillegg gjennomfører Flysikringsdivisjonen et program som skal gi en reduksjon i kostbasen på 200 millioner kroner i 2014, (dvs. en reduksjon på 10,5 prosent) for å møte kravene i Nasjonal ytelsesplan. Selskapet vil også vurdere nye tiltak som styrker selskapets konkurransevne.

For å kunne nå ovennevnte målsettinger vil det være viktig å videreutvikle et godt samarbeide internt, samt å øke selskapets forretningsmessige kompetanse og omstillingsevne.

Være en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten

Luftfarten bidrar i dag med ca. 2 prosent av klimagassutslippene i Norge. I tillegg kommer tilsvarende utslipp fra internasjonal trafikk fra Norge. Dessuten kan bransjen ha utfordringer vedrørende utslipp i høye luftlag. Det pågår forskning om dette kan gi negative tilleggseffekter. Dette berører særlig internasjonal langdistansetraffikk. Uten omfattende tiltak fra bransjen vil utslippene og andelen øke betydelig. Dette kan begrense bransjens vekst.

Den samlede norske luftfartsbransje sluttet seg til en tiltakspakke som skal sikre at de totale utslippene ikke øker mot 2025, til tross for en dobling av trafikken. Utskifting av flyflåten er det viktigste tiltaket. Dette gir både en miljøeffekt og bedre driftsmarginer gjennom mindre bruk av drivstoff. Dersom utslippene skal stabiliseres er det imidlertid også nødvendig å utvikle og ta i bruk biodrivstoff, som er bærekraftig og kommersielt attraktivt. Det pågår et større prosjekt for å kartlegge potensiale og forutsetninger. Arbeidet ledes av Avinor. Rapport vil foreligge tidlig i 2013.

Den globale middeltemperaturen er økende. Dette vil kunne få betydning for punktlighet og regularitet i lufttrafikken fordi mer ekstremvær kan føre til oftere stengninger. En står også overfor betydelige utfordringer knyttet til infrastrukturen. Avinor har derfor i flere år gjennomført tiltak for å redusere klimasårbarheten, blant annet gjennom bølge- og erosjonssikring av kritisk infrastruktur.

Avinor er også i gang med et omfattende miljøprosjekt for å unngå forurensing til grunnen, dels gjennom krav til driften og dels til de tekniske anleggene. Særlig fokus er rettet mot brannsløkkingsmiddel, hvor bedriften går lengre enn myndighetskravene for å sikre miljøet.

Forsterket miljøsatsing inkluderer også tiltak for å redusere flystøy og effekten av flystøy.

Selskapets rammebetingelser

På generell basis har Avinor tilfredsstillende rammebetingelser for å oppfylle selskapets oppgaver i samfunnet. Selskapets forhold til Samferdselsdepartementet som eier og regulator er konstruktivt og motiverende.

Som nevnt ovenfor tilrår styret en kapitaltilførsel på 2,5 milliarder knyttet til planlagte investeringer, og samlet 6,0 milliarder kroner dersom tiltakene i NTP-forslaget og regional eiendomsutvikling også legges inn.

Avinor vil i økende grad bli omfattet av internasjonaliseringen innen luftfarten. Dette gjelder særlig flysikringstjenesten, men kan også berøre deler av lufthavnvirksomheten. Avinor vil ta initiativ til at selskapets vedtekter vurderes i forhold til forventet utvikling.

For at norske lufthavner skal være konkurransedyktige med utenlandske, er det viktig at rammebetingelsene er mest mulig like. For norske lufthavner gjelder en tollbestemmelse som gir ulemper for reisende fra utlandet og skal videre med innenriksfly. Passasjerene er pålagt å tollklarere på første norske flyplass for deretter å gå gjennom sikkerhetskontroll på nytt om man skal reise videre innenlands. Dette er en betydelig negativ opplevelse for våre kunder. Ordningen er tids- og kapasitetskrevende, og svekker hovedflyplassen som hub i forhold til Kastrup, Arlanda og Helsinki. Den bør således avskaffes. Avinor deltar for tiden i en departementalt oppnevnt arbeidsgruppe som arbeider med å komme frem til en forenklet transferløsning.

Risiko

Med Avinors langsiktige investeringer og høye grad av faste kapasitetskostnader fra regulert drift og beredskap, er trafikkvolum en sentral driver for konsernets løpende inntjening og finansielle verdi. Grovt sett vil en årlig volumendring på et prosentpoeng representere en resultateffekt i nivå 100 millioner kroner. Den akkumulerte fler-

års-effekten av et skift i «trafikkbanen» er betydelig. Det er således en stor finansiell risiko knyttet til virksomheten.

5 Oppsummering

Luftfartens betydning for utviklingen av det norske samfunnet er stor. Avinors hovedoppgave er å utvikle selskapet slik at samfunnsnyttens økes. For å oppnå dette må infrastruktur og drift utvikles i samsvar med etterspørselen, og med sikte på å øke landets og regionenes konkurransekraft. En forutsetning for at flytrafikken skal øke er at bransjens miljøprestasjonen forbedres. Avinor vil forsterke den forretningsmessige satsningen for å sikre et så godt økonomisk fundament som mulig for samfinansieringen av lufthavnene, og det meget store investeringsprogrammet som er nødvendig i planperioden. For å kunne sikre selskapets utvikling og ivaretagelse av samfunnsoppdraget tilrår styret en kapitaltilførsel.

Selskapet har foretatt har en grundig gjennomgang av flysikringsvirksomheten. En er her inne i en omfattende internasjonalisering styrt av EU, og Avinors tjenester må effektiviseres for å kunne ivareta ansvaret i Norge, og gi et viktig bidrag til nye internasjonale konsepter. Den manglende driftsstabiliteten sommeren 2012 var uakseptabel og et tilbakeskritt for selskapet. Det iverksettes nå en rekke tiltak for å sikre høy kvalitet på tjenestene. Alle eier- og kundekrav skal oppfylles, og samfunnsoppdraget innen flysikringsvirksomheten krever proaktive tiltak fra selskapet. Det anbefales blant annet at virksomheten organiseres i et eget datterselskap.

Vedlegg 3

Plan for virksomheten 2012–2014 (§ 10 plan)

*Del 2: Bakgrunnsmateriale
Oslo, 22. oktober 2012*

1 Innledning

Styret i Avinor AS utarbeider hvert år en plan for selskapets samlede virksomhet i henhold til vedtektenes § 10¹. I foreliggende vedlegg orienteres det nærmere om den faglige bakgrunn for de konklusjoner som styret har trukket i sin redegjørelse.

Vedlegget gjennomgår, mer detaljert, de resultater som er oppnådd i 2010/ 2011 og hittil i 2012, samt om planer for 2012-2014. For enkelte områder er det en noe lengre tidshorisont.

Minst hvert fjerde år danner Avinors § 10 plan grunnlag for en melding til Stortinget om virksomheten i selskapet. I desember 2009 behandlet Stortinget St.meld. nr. 48 (2008-2009)/ Innst. 95 S (2009-2010) «Om verksemnda i Avinor AS», heretter omtalt som Eiermeldingen.

Avinor har ansvar for å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende. Selskapet skal i størst mulig grad drive virksomheten selvfinansierende, gjennom avgifter fra flyselskapene og kommersiell virksomhet på lufthavnene.

I februar 2011 vedtok Avinors styre en ny strategisk plan for perioden 2011-2015. Strategiplanen skal være retningsgivende for styringen av virksomheten. Den nye strategiplanen har et sterkere eksternt fokus og en sterkere synliggjøring av de ulike kunde- og målgruppene. Dette er lagt til grunn for § 10 planen. Hovedmålene er rettet inn mot disse kunder/ målgrupper:

- Flyselskap og andre kunder, herunder Forsvaret og flyplasser utenfor Avinorkonsernet
- Passasjerer
- Samfunn

Flyselskapene er en direkte kunde for Avinor og medverker med mer enn 50 prosent av inntektene. Samspeilet mellom Avinor og flyselskapene er avgjørende for den samlede bransjens resultat i markedet.

Passasjerene er luftfartsbransjens «sluttbrukere» og Avinor vil øke fokus og ta et større ansvar for denne målgruppen i samarbeid med andre aktører, slik som flyselskapene.

Avinors hovedoppgave er å løse de samfunnsmessige oppgavene. I regjeringens eierberetning er Avinor definert som et selskap med sektorpolitiske mål. Dette nødvendiggjør et nært samarbeid med myndigheter, regioner og næringsliv. Miljøområdet utgjør også en viktig del av dette ansvaret.

De eksterne hovedmålene er vist i figuren på neste side.

Avinors vedtekter, strategier og planer, i tillegg til Eiermeldingen, utgjør viktig grunnlagsmateriale for § 10 planen.

2 Oppnådde resultater

Det var betydelig trafikkvekst og høy aktivitet i 2010/2011. Måloppnåelsen betraktes som god på alle målområder. Dette kapitlet inneholder en kort gjennomgang av selskapets resultater i 2010/2011, samt til nå i 2012 innen sentrale virksomhetsområder.

2.1 Flysikkerhet og HMS

Det har vært en positiv utvikling for målområdet flysikkerhet og HMS i de siste årene.

Det var ingen luftfartsulykker² med personskader i norsk luftfart i 2010 og 2011 der Avinor medvirket til årsaken. I 2010 var det ingen alvor-

¹ Se «Plan for virksomheten 2012-2014 (§ 10 plan). Overordnet redegjørelse fra Avinors styre», datert 22. oktober 2012.

² En luftfartsulykke er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy hvor det oppstår dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.



Figur 3.1 Avinors eksterne hovedmål

lige luftfartshendelser³, mens det i 2011 har det vært 4 alvorlige hendelser uten personskade, primært knyttet til teknisk/ operative forhold ved fly og trafikkmønster.

Til nå i 2012 har det ikke vært luftfartsulykker med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part, men det har vært 5 alvorlige luftfartshendelser uten personskade hvor Avinor har vært medvirkende part.

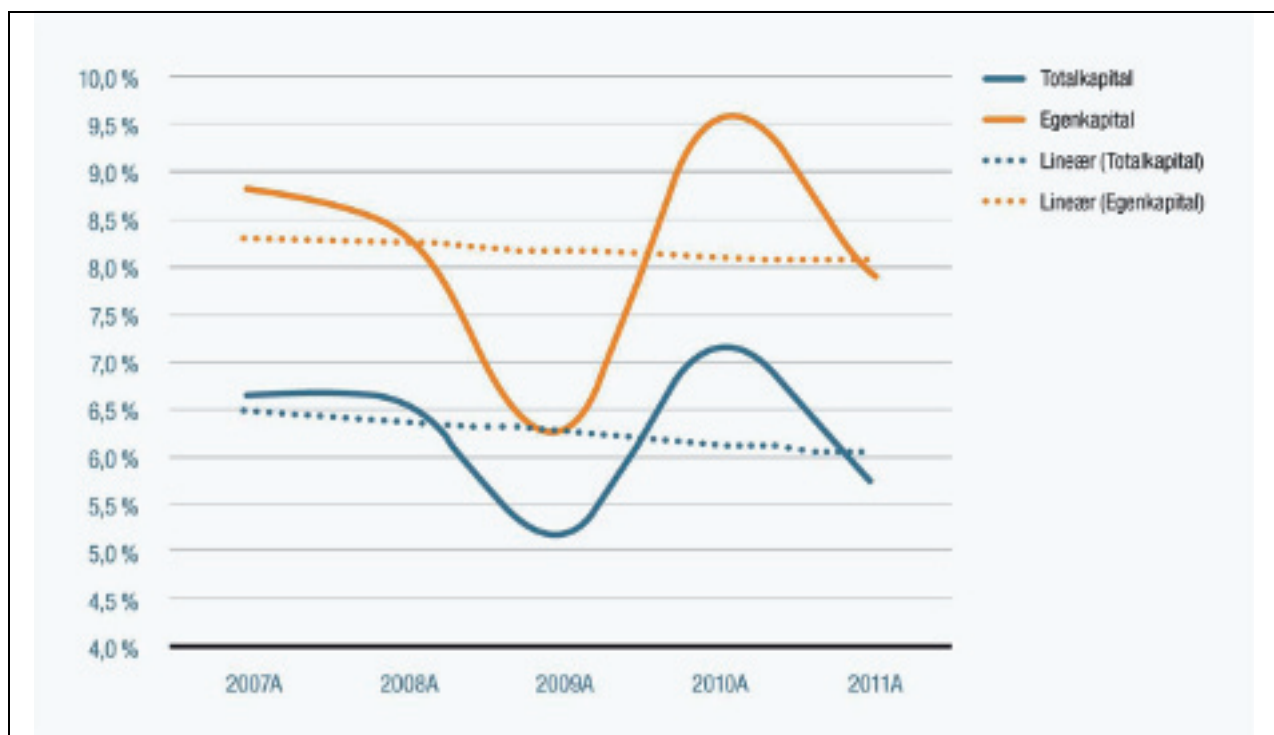
Rapporteringen av luftfartshendelser i konsernet er økende som resultat av langvarig fokus på

³ En luftfartshendelse er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy som ikke er en luftfartsulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten ved luftfartsoperasjoner. Betegnes som alvorlig dersom omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en luftfartsulykke

rapporterings- og sikkerhetskultur. Det er et mål å ha høy rapporteringsgrad, og det vises stor grad av åpenhet. I 2011 er det i gjennomsnitt rapportert 300 hendelser i måneden. I hovedsak mindre alvorlige hendelser. Lukking av meldinger, blant annet rapporterte avvik fra interne og eksterne revisjoner og inspeksjoner, er et prioritert område. Oppfølging av meldinger baserer seg i stor grad på at disse blir risikoklassifisert som grunnlag for den videre behandlingen i divisjonene. Det gjennomføres et betydelig antall slike analyser.

Antall personskader som har medført sykefravær i konsernet sank med 14, fra 26 til 12. H-verdien⁴ i 2010 var på 2,0 som er en forbedring fra

⁴ H-verdi – skadefrekvens per million arbeidstimer.



Figur 3.2 Avkastning på egenkapital og totalkapital etter skatt 2007 – 2011

året før. H-verdien i 2011 var på 1,9, en ytterligere forbedring fra 2010. Dette anses som svært lavt.

Det legges opp til forebyggende sikkerhetstjeneste og kostnadseffektiv gjennomføring av eventuelle nye myndighetskrav. Arbeidet med å effektivisere gjennomføring av sikkerhetskontrolltjenesten er videreført. Her har man spesielt lagt vekt på å tilpasse areal, infrastruktur, utstyr og logistikk i sikkerhetsslusene. Samtidig ble det inngått flere rammeavtaler for å understøtte dette.

2.2 Økonomi og finans

Avinors økonomiske planlegging har en tidshorisont på 5 år. I omtalen av konsernets økonomi har en derfor, både i dette kapitlet og i kapittel 3, valgt å ta utgangspunkt i inneværende og kommende 5-års periode, dvs benyttet en noe lengre tidshorisont enn for øvrige forhold og faktorer som behandles i planen.

Eierkrav

I Eiermeldingen er følgende finansielle mål og begrensninger beskrevet for Avinor:

- Avkastning på egenkapital og totalkapital
- Verdijustert egenkapital
- Egenkapital i prosent av sum egenkapital og rentebærende gjeld
- Utbyttepolitikk

Konsernet har i femårs-perioden 2007 – 2011 hatt en gjennomsnittlig egenkapitalavkastning etter skatt i nivå 8,0 til 8,5 prosent. Avkastning etter skatt på totale eiendeler har i gjennomsnitt vært i nivå 6,0 til 6,5 prosent. Realisert avkastning har vært lavere enn et antatt markedsbasert avkastningskrav til virksomheter av Avinors karakter. Med henvisning til samfunnsplagte oppgaver er ikke eiers avkastningskrav entydig og presist definert.

Som følge redusert trafikkvolum i forbindelse med finanskrisen, var konsernets driftsmargin og avkastning på et lavpunkt i 2009. I 2010 var konsernets regnskapsmessige resultat, driftsmargin og avkastning positivt påvirket av en nedjustering av konsernets balanseførte pensjonsforpliktelse på 312 millioner kroner knyttet til pensjonsreformen.

Figur 3.2 viser avkastning på egenkapital og totalkapital etter skatt i perioden 2007 – 2011.

Konsernet har i hele perioden hatt en verdijustert egenkapital som forsvarer balanseført verdi av varige driftsmidler. Avinors verdijusterte egenkapital per 1. januar 2010 ble i april 2010 vurdert av Deloitte til 13,3 milliarder kroner. Vurderingen ble gjennomført som en del av konsesjonsbehandlingen av utbyggingsprosjektet for økt terminalkapasitet ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Bokført egenkapital per 30. juni 2012 utgjorde 9,7 milliarder kroner.

Konsernets finansielle stilling definert som egenkapital i prosent av summen av egenkapital



Figur 3.3 Driftsinntekter og driftsinntekter per passasjer 2007–2011

og rentebærende gjeld har variert mellom 51,6 og 58,6 prosent. Konsernets vedtektsbestemte minimumskrav er 40 prosent. Konsernets låneavtaler med den Nordiske investeringsbanken og den Europeiske investeringsbanken bygger på den samme minimumsgrensen.

Konsernets egenkapitalprosent er redusert fra 46,5 i 2007 til 35,6 per 30. juni 2012. Reduksjonen skyldes økt rentebærende gjeld og økte pensjonsforpliktelser.

I perioden 2007–2011 betalte konsernet 1226 millioner kroner i utbytte. I tillegg ble det i juli 2012 betalt 422 millioner. På grunn av finanskrisen ble det ikke betalt utbytte i 2009 og 2010. Knyttet til finanskrisen mottok konsernet investeringsstøtte på 150 millioner kroner i 2009 og 50 millioner i 2010 for investeringsprosjekter på lokale lufthavner.

Resultater drift

Konsernet har i femårs-perioden 2007–2011 hatt en gjennomsnittlig årlig vekst i driftsinntektene på 6,6 prosent. Veksten er forårsaket av en trafikkvekst (målt i antall passasjerer) på 3,4 prosent kombinert med en vekst i inntekt per passasjer på ca. 3,0 prosent. De kommersielle inntektene per passasjer har i gjennomsnitt økt med 3,6 prosent per år, mens trafikkinntektene per passasjer har økt med 1,9 prosent i gjennom-

snitt. Trafikkinntektene per passasjer har hatt en lavere veksttakt enn konsumprisindeksen. Trafikkvolumet i perioden har svingt som en følge av finanskrisen i 2008/2009 og askekrisen i andre kvartal 2010.

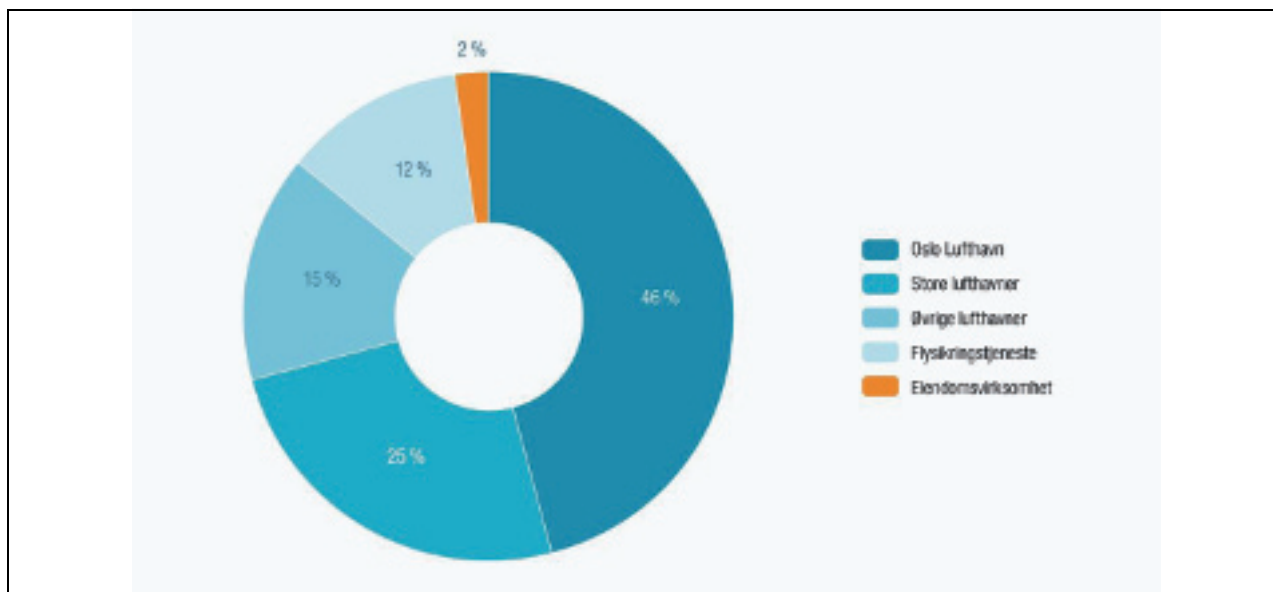
Figuren over viser konsernets driftsinntekter i femårs-perioden 2007–2011, samt trafikk- og kommersielle inntekter per passasjer.

Ca. 86 prosent av konsernets driftsinntekter stammer fra lufthavnvirksomheten, mens flysikringstjenesten står for ca. 12 prosent.

Figur 3.4 neste side viser driftsinntekter per virksomhetsområde i 2011.

Konsernets driftsresultat (EBIT) har hatt en gjennomsnittlig årlig vekst på 3,2 prosent. På grunn av en høyere kostnadsvekst enn inntektsvekst, har konsernets driftsmargin hatt en negativ trend. Dette har også medført en negativ trend i konsernets avkastning på investert kapital.

Sentrale kostnadsdrivere de siste fem årene har vært regulatoriske endringer innen security, innføring av «critical parts of security restricted areas» (CSRA), overtagelse av ansvaret for personer med redusert mobilitet (PRM), utforming av sikkerhetsområder og lysanlegg (BSL E 3-2), prisvekst på konkurranseutsatte tjenester, prosjektkostnader, samt kostnader knyttet til løpende driftsavvikling nær full kapasitet ved de store lufthavnene. Driftskostnader per passasjer har hatt en gjennomsnittlig årlig



Figur 3.4 Driftsinntekter per virksomhetsområde i 2011

vekst på 3,6 prosent i perioden 2007–2011. Figur 3.5 viser konsernets driftskostnader i perioden 2007–2011 fordelt på lønns- og personal-kostnader, andre driftskostnader og refunderbare kostnader.

I 2010 er lønns- og personalkostnadene positivt påvirket av en ekstraordinær inntektsføring av nedjusterte pensjonsforpliktelser på 312 millioner kroner som en følge av pensjonsreformen.

Ca. 65 prosent av konsernets driftskostnader er relatert til lufthavnvirksomheten, mens flysi-

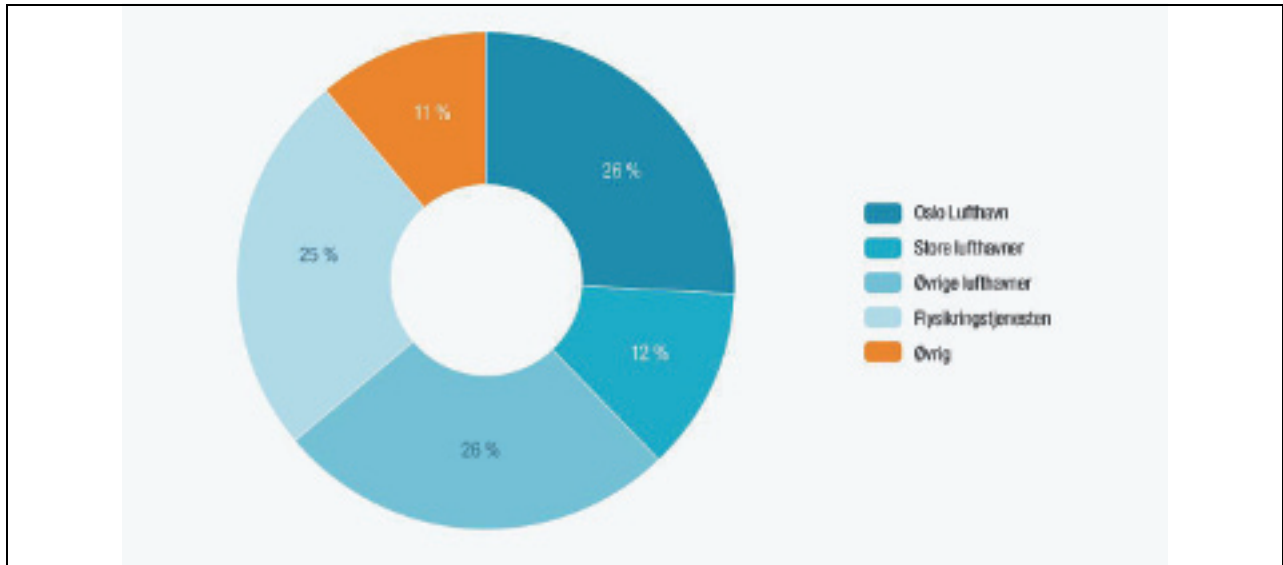
kringstjenesten står for ca. 25 prosent. Øvrige kostnader er hovedsakelig knyttet til sentrale konsernfunksjoner (kompetansesentre) og konsernstaber. Figur 3.6 på neste side viser driftskostnader per virksomhetsområde i 2011.

Investeringer

Investeringer i varige driftsmidler har i femårsperioden vært 11,5 milliarder kroner eller ca. 2,3 milliarder per år. Figur 3.7 oppsummerer investe-



Figur 3.5 Driftskostnader og driftskostnader per passasjer 2007–2011



Figur 3.6 Driftskostnader per virksomhetsområde i 2011

ringer per virksomhetsområde i perioden 2007–2011.

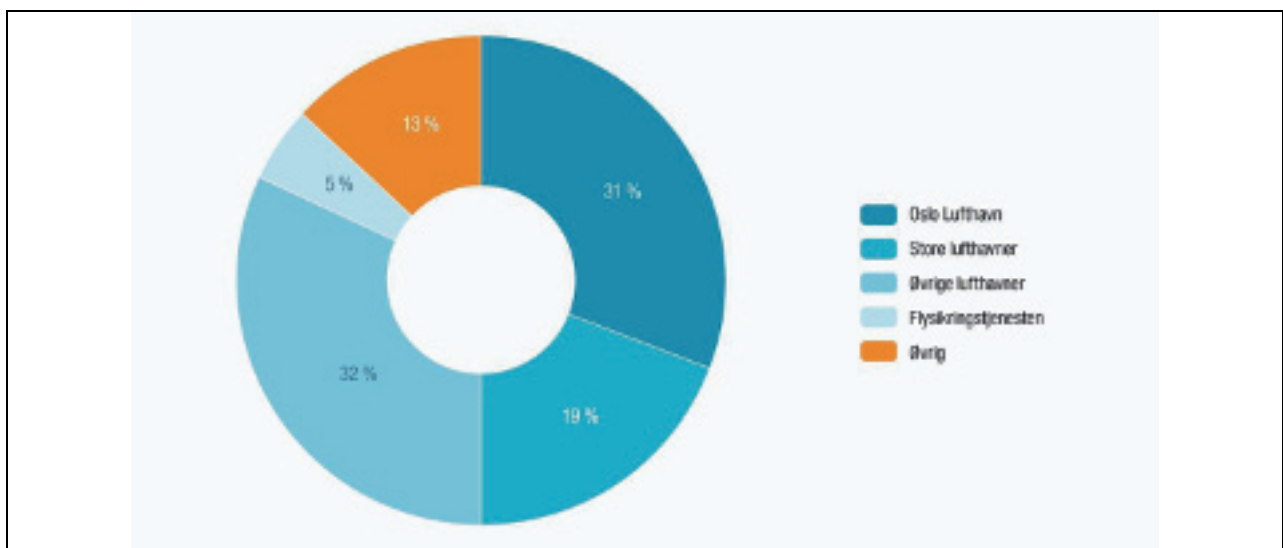
Kontantstrøm og kapitalstruktur

Som en konsekvens av investeringer og kostnadsvekst, har konsernet i perioden 2007 – 2011 hatt en negativ kontantstrøm før endring av gjeld på 2,5 milliarder kroner. Konsernets rentebærende gjeld har økt fra 7,1 milliarder per 31.12.2006 til 10,8 milliarder per 30.06.2012.

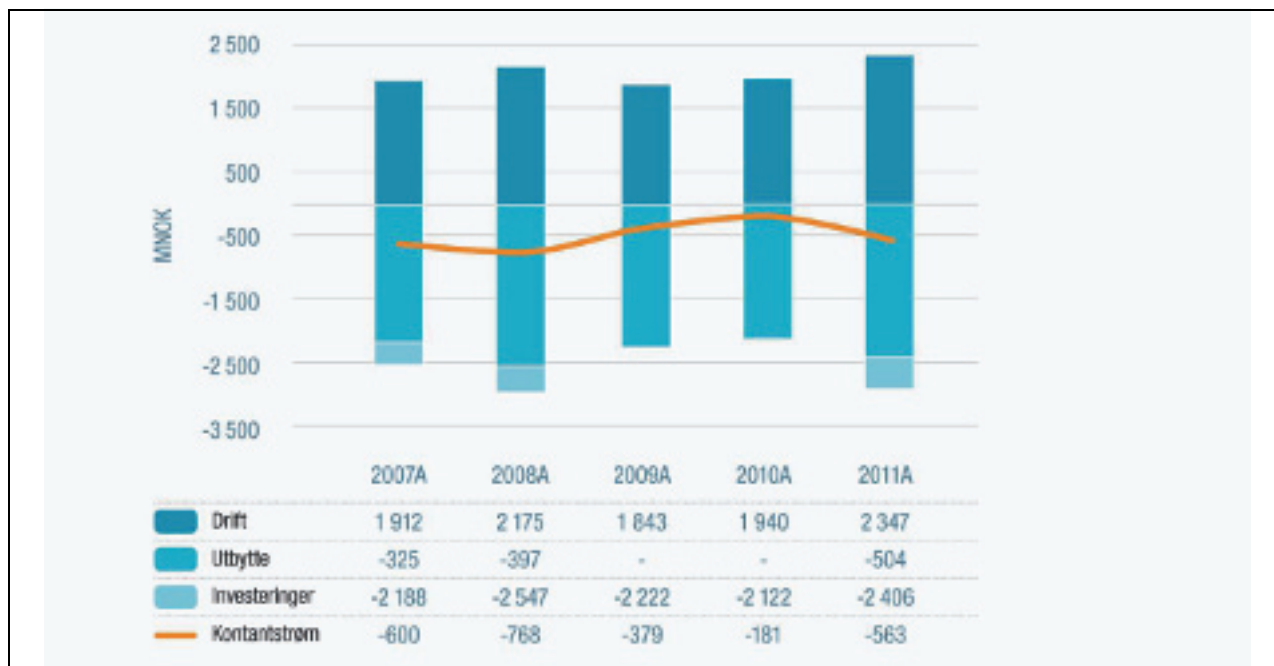
I juni 2008 etablerte Avinor en trekkfasilitet på 2,0 milliarder kroner. Trekkrettigheten ble i mai 2011 forlenget med fem år. I mai 2009 utstedte

Avinor obligasjonslån for til sammen 1,5 milliarder kroner. Lånene ble notert på Oslo Børs i juli 2009. I oktober 2011 tok Avinor opp et lån på 1,5 milliarder kroner fra den Nordiske investeringsbanken (NIB), og i mai 2012 1525 millioner kroner fra den Europeiske investeringsbanken (EIB). Figur 3.8 viser konsernets kontantstrøm før endring i rentebærende gjeld, fordelt på løpende drift, investeringer og utbytte i femårs-perioden 2007–2011.

Konsernets totalbalanse har økt fra 19,6 milliarder kroner i 2007 til 27,3 milliarder kroner per 30.06.2012. Figur 3.9 viser konsernets kapitalstruktur i perioden 2007–Q2 2011, samt utviklingen i måltall for konsernets soliditet.



Figur 3.7 Investeringer per virksomhetsområde 2007–2011



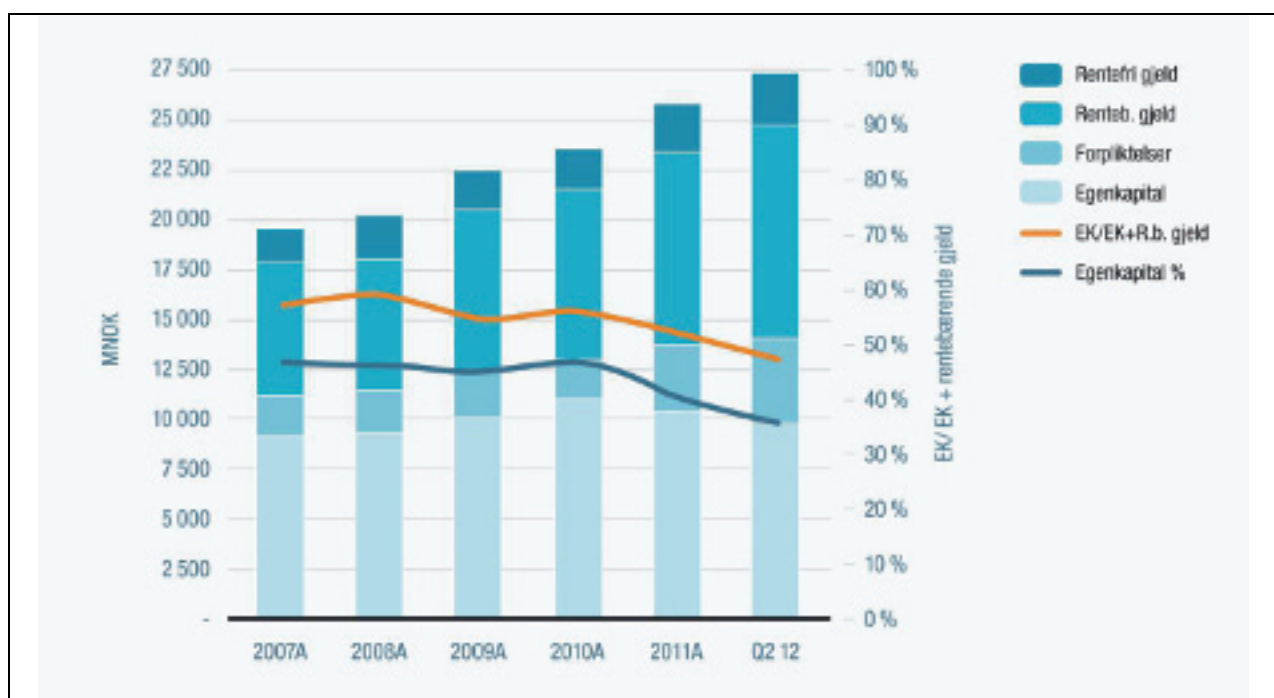
Figur 3.8 Kontantstrøm før endring i rentebærende gjeld 2007 – 2011

Vedlegget inneholder en oppsummering av finansielle hovedtall for perioden 2007–2011, samt tallene for første halvår i 2011 og 2012.

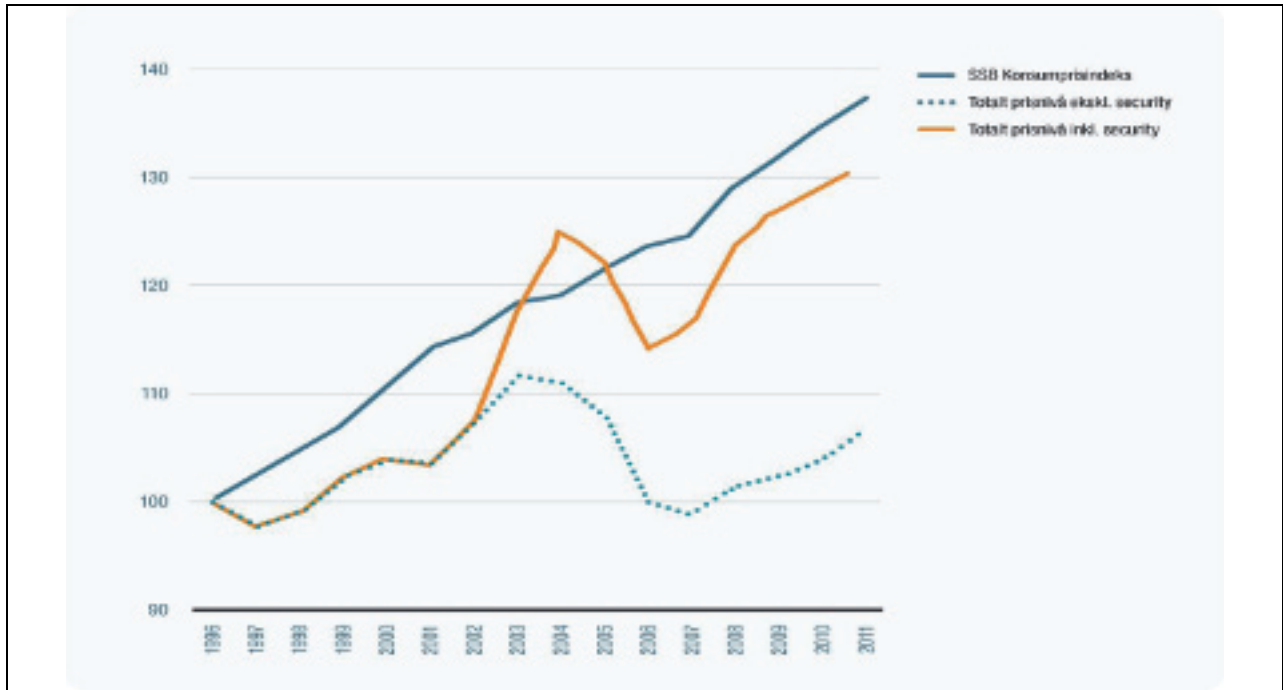
Avgiftsnivået

Luftfartsavgiftene fastsettes av Samferdselsdepartementet i en årlig forskrift. Avgiftene har i

perioden 2005–2011 økt mindre enn konsumprisindeksen, jf. figur 3.10 på neste side. Dette innebærer at det har vært en realprisnedgang i avgiftsnivået, en utvikling Avinor har ambisjon om å videreføre. I 2012 ble totalt avgiftsnivå (inkl. security) redusert med litt over 2 prosent (nominelt), hovedsakelig grunnet nedgang i de kostbaserte avgiftene (security, terminal- og underveisavgift).



Figur 3.9 Kapitalstruktur 2007–Q2 2012



Figur 3.10 Utvikling i konsumprisindeks og luftfartsavgiftene. 1986–2012. 1986 = 100

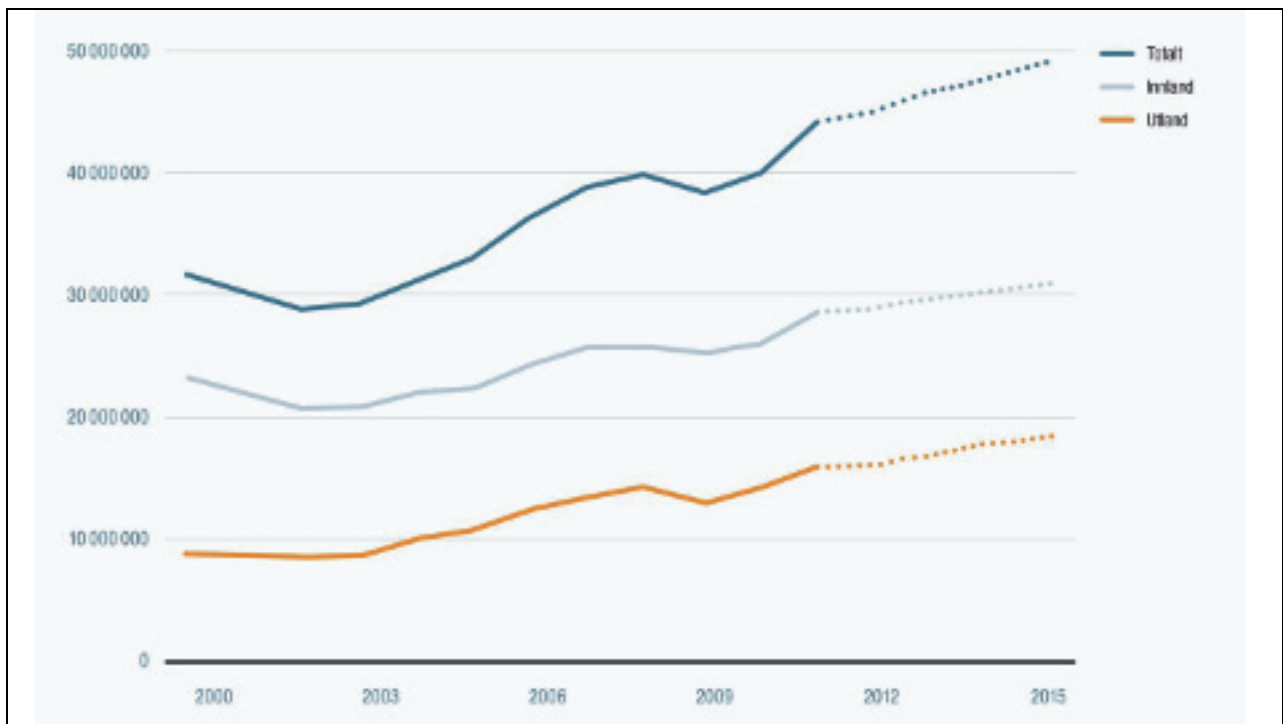
2.3 Trafikkutviklingen

Figur 3.11 viser utviklingen i antall terminalpassasjerer og prognose for de kommende fire år.

Fra 2002 og fram til 2008 var det en betydelig vekst i flytrafikken, særlig utenriks. I løpet av høsten 2008 ble det registrert en markert ned-

gang. Denne fortsatte fram til november 2009. Deretter har det igjen vært en betydelig vekst.

Antall passasjerer økte med 4,2 prosent fra 2009-2010 og 10,3 prosent i 2011. I 2011 ble det registrert 45,1 terminalpassasjerer over Avinors lufthavner. Antall flybevegelser for rute-, charter- og frakt økte med 0,6 prosent fra 2009-2010 og 4,7



Figur 3.11 Trafikkutvikling 2000–2011 og prognose 2012–2015 (terminalpassasjerer)

Tabell 3.1 Punktlighet og regularitet på Avinors lufthavner. Prosent.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Punktligheit	85,6	83,1	83,6	86,0	88,9	89,2	87,5
Regularitet	97,8	97,8	98,4	97,6	99,0	97,4	98,6

prosent i 2011. Antall overflygninger i norsk luftrom økte med 4 prosent fra 2009 til 2010 og 14,7 prosent i 2011.

Det er tre hovedaktører i innenriksmarkedet i Norge. SAS er størst med 47 prosent av trafikken i 2010. Norwegian har 36 prosent og Widerøe 13 prosent. I utenlandsmarkedet har SAS en andel på 29 prosent, Norwegian 29 prosent, KLM 7 prosent og Lufthansa 5 prosent.

2.4 Punktlighet og regularitet

Avinors punktlighets- og regularitetsmål er på henholdsvis 88 og 98 prosent.

Tallene for 2011 viser at:

- Punktligheten var 1,7 prosentpoeng lavere enn i 2010, og 0,5 prosentpoeng lavere enn Avinors målsetting på 88 prosent.
- Regulariteten var 1,2 prosentpoeng høyere enn i 2010, og 0,6 prosentpoeng over Avinors målsetting på 98 prosent.

Tallene for hittil i 2012 viser en punktlighet på 88,1 prosent, og en regularitet på 98,7 prosent.

Avinors andel av forsinkelsene (lufthavndrift og lufttrafikkteneste) har de senere år ligget på ca. 20 prosent. Fly- og handlingselskap stod for 65 prosent, mens værmessige forhold var årsaken til 12 prosent av forsinkelsene i 2011. Denne fordelingen har vært relativt stabil de senere år. En stor del av forsinkelsene underveis dreier seg om utenlandsflygninger som rammes av restriksjoner utenfor norsk luftrom.

Sommeren 2012 var det en mangelfull drifts stabilitet i luftrommet over Østlandet og på Gardermoen. I juli var punktligheten på flyplassen på bare 78,2 prosent, noe som er nesten 10 prosent under Avinors målsetting. Selskapet vurderer situasjonen som uakseptabel og gjennomfører løpende tiltak for å sikre at kundene ikke skal oppleve mangelfulle leveranser i fremtiden. Avinor har iverksatt tiltak for å sikre god kapasitet i flygelederbetjeningen på kort og lengre sikt, og gjen-

nomgår også de interne rutiner, kultur og styringssystemer.

2.5 Benchmarking av punktlighet, regularitet og service

Status i forhold til punktlighet, effektivitet og service kartlegges årlig gjennom en bred internasjonal sammenlikning i regi av Transportøkonomisk institutt (TØI). Denne omfatter de største lufthavnene i Norge, samt flysikringstjenesten. Resultatene viser at Avinor er bedre enn gjennomsnittet, men har ennå ikke nådd målet om beste tredel, jf. figur 3.12 på neste side.

Punktligheit, effektivitet og service er viktig for Avinors kunder. Avinor skårer høyt på *punktligheit*. Avinors *priser* ligger innenfor beste tredel i Europa dersom en korrigerer for kjøpekraft. Målt i absolutte priser ligger Avinor omtrent på gjennomsnitt. På *service* ligger Avinors lufthavner under gjennomsnitt. Spise- og shoppingfasiliteter vurderes generelt som de svakeste områdene, spesielt når en knytter det opp mot «value for money.»

TØIs undersøkelse omfatter også en analyse av de nordiske hovedflyplassene. Denne viser at OSL er klart best på punktlighet, noe bedre enn gjennomsnittet på lufthavnavgifter og på gjennomsnittet når det gjelder service.

I en kåring gjennomført av Flightstat.com mottok OSL både i 2010 og 2011 pris som den mest punktlig i gruppen store lufthavner i Europa. Sola mottok punktlighetsprisen i sin kategori i 2010. I denne kategorien var også Værnes og Flesland blant de 10 beste i 2010, og blant de nominerte i 2011.

OSL ble i 2010 kåret til Europas mest effektive flyplass av Air Transport Research Society (ATRS). Det er tredje gang OSL mottar denne prisen.

Generelt sett kommer Avinors største lufthavner bedre ut i analyser enn flyplasser med mindre trafikk.



Figur 3.12 Status for Avinors lufthavner sett i forhold til grenseverdi for beste tredel og beste halvdel på pris¹, punktighet og service. Flygninger innen EU. Prosent 2010. Nom = Absolutte priser. Korr = Priser korrigert for kjøpekraft. Kilde: TØI

¹ Valutakursene har variert mye den senere tid. TØI har tatt utgangspunkt i vekslingskursene i oktober 2010, da instituttets rapport ble utarbeidet.

2.6 Miljø

Det flerårige prosjektet med å kartlegge miljøstatus og risiko for forurensning ved alle lufthavnene ble fullført og avsluttet i 2010. I etterkant av kartleggingen ble «Miljøprosjektet» etablert med formål å redusere risikoen for skadelige utslipp på en systematisk, økonomisk og helhetlig måte. Miljøprosjektet har i 2010 og 2011 gjennomført flere analyser og tiltak.

Riksrevisjonen har i Dokument 3:2 (2009-2010) pekt på manglende utslippstillatelser for enkelte av Avinors lufthavner. Alle lufthavner har imidlertid nå gyldig utslippstillatelse.

I 2010 ble OSL, Kjevik og Værnes sertifisert i den frivillige bransjeordningen Airport Carbon Accreditation (ACA). Deltakelse innebærer utarbeidelse av detaljert klimaregnskap, tiltaksplan og forpliktende mål for klimareduksjon.

Avinor utarbeider årlige klimagassregnskap. Samlede kartlagte klimagassutslipp for Avinors lufthavner er på cirka 23 500 tonn CO₂, hvorav cirka 17 000 tonn er under Avinors direkte kontroll. Klimagassutslippene i konsernet var høyere i 2010 enn tidligere år. Avinor kompenserer for

utslipp ved kjøp av utslippsrettigheter gjennom FNs ordninger.

Med unntak av OSL har alle lufthavnene der Avinor har kartleggingsansvar, oppdaterte flystøysonekart etter gjeldende retningslinje (T-1442). For Gardermoen gjelder ny støyforskrift som trådte i kraft 07.04.2011. Dato for ikrafttredelse av var sammenfallende med implementeringen av det nye trafikkreguleringssystemet for Østlandet, utviklet i regi av Oslo ASAP⁵. Det har vært en liten økning av flystøy ved OSL som følge av økt trafikk. Det har ikke vært behov for å utføre støyisolasjonstiltak etter forurensningsforskriften i 2011.

For sesongen 2009-2010 var samlet forbruk av flyavisingsvæske 2468 tonn som var noe høyere enn sesongen før. Forbruket av baneavisingkjemikalier var på 2504 tonn. Dette er betydelig mindre enn foregående år. Klimatiske forhold, samt trafikkvolum er styrende for den enkelte lufthavns kjemikalieforbruk. Fem lufthavner overskred grensen for tillatt mengde av flyavisingkjemikalier. Ingen lufthavner overskred denne for baneavisingkjemikalier.

⁵ Advanced Sectorization and Automation Project

Avinor AS og Oslo Lufthavn AS utgir egne miljørapporter, jf. www.avinor.no og www.osl.no.

2.7 Personal og organisasjon

Ved årsskiftet 2011/2012 hadde Avinor 3077 fast ansatte (eksklusive flygelederaspiranter og midlertidige ansatte). Ved utgangen av september 2012 var tilsvarende tall 3102.

Ny konsernsjef tiltrådte 28.2.2011.

Aktiviteten i 2010 og 2011 har vært omfattende. Det er gjennomført store utviklingsprosjekter og tilpasning til nye krav og oppgaver. Internt i organisasjonen har det skjedd en betydelig videreutvikling, blant annet gjennom kompetanseutvikling av ansatte, for eksempel knyttet til vinterdrift.

Samarbeidet med konsernets tillitsvalgte vurderes som godt og konstruktivt. I løpet av 2012 har imidlertid forholdene innen flysikringstjenesten blitt svært utfordrende, og selskapet gjennomfører nå tiltak for å bedre situasjonen.

AKAN-prisen for 2010 ble tildelt Avinor for konsernets aktive satsing på et godt rusforebyggende arbeid.

OSL ble tildelt arbeidsmiljøprisen for 2011.

Sykefraværet er redusert, fra 4,9 prosent i 2010 til 4,6 prosent i 2011. Hittil i 2012 er tilsvarende tall 4,75. Dette er svært lavt sammenlignet med bedrifter med tilsvarende turnus- og fysisk belastende yrker. Overtidsbruken fortsetter å synke, men det er stor variasjon mellom enhetene.

Produktiviteten målt i antall passasjerer over Avinors flyplasser delt på antall årsverk var i 2011 på 14 182, mot 13 049 i 2010. Flybevegelser/årsverk var i 2011, 239 mot 237 året før.

Ny styrings- og organisasjonsmodell for konsernet ble innført 1. juni 2010. Det er foretatt visse justeringer i 2011 og organisasjonen blir videre justert i 2012. Det anbefales at flysikringsvirksomheten organiseres som et datterselskap eid av Avinor. Se kapittel 3, avsnitt 5.

2.8 Avinors omdømme

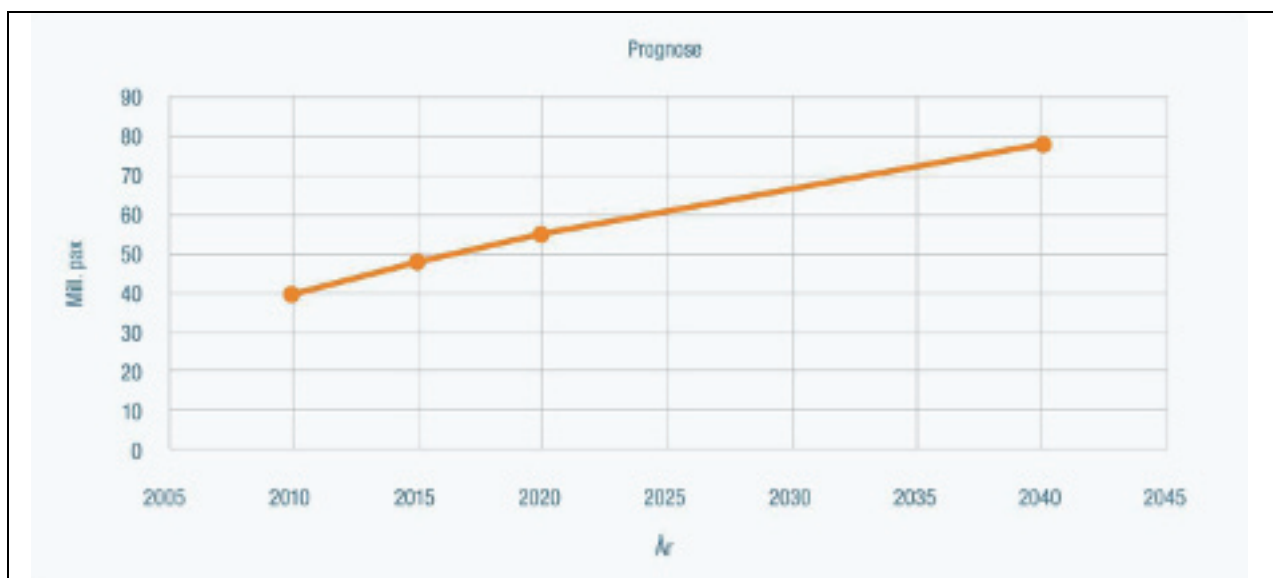
Avinor hadde et markant omdømmeløft de siste par årene. I Synovates omdømmeoversikt var Avinor i 2011 blant de 10 selskapene i landet som styrket omdømmet mest. Innenfor delkategorien samfunnsansvar ble Avinor plassert som nummer 53 blant 116 selskaper. Dette var en sterk forbedring fra 78. plass i 2010. Undersøkelsen i 2012 viser en ytterligere forbedring til 48. plass. Den manglende driftsstabiliteten sommeren 2012 forventes imidlertid å ha svekket selskapets omdømme.

Avinor vil arbeide videre for ytterligere å forbedre omdømmet. Det viktigste tiltaket for å oppnå dette er at tjenesten utføres sikkert, velordnet og effektivt. I tillegg er aktiv profilering av Avinor/ lufthavnene avgjørende.

3 Framtidig utvikling og Avinors strategier

3.1 Trafikkprognoser

Nye trafikkprognoser fra TØI viser sterkere vekst enn tidligere anslått. Prognose for perioden 2010 – 2040 framgår av figuren nedenfor.



Figur 3.13 Passasjerprognose.

Kjelde: TØI

Tabell 3.2 Prognoser for Avinors fire største lufthavner (millioner årspassasjerer)

Lufthavn	2010	2015	2020
Oslo, Gardermoen	19	23	27
Stavanger, Sola	3,7	4,1	4,6
Bergen, Flesland	4,9	5,5	6,1
Trondheim, Værnes	3,5	4,1	4,5

Figur 3.13 viser at trafikken over Avinors lufthavner vil vokse fra 40 millioner passasjerer i 2010 til 54 i 2020 og 78 i 2040. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig trafikkøkning fram mot 2040 på 2,3 prosent. Det er særlig utlandstrafikken som antas å vokse raskt.

Prognosene er et viktig grunnlagsmateriale for den langsiktige infrastrukturplanleggingen, og er utarbeidet både for den enkelte lufthavn og samlet for Avinor. Prognoser for de største lufthavnene er som følger av tabell 3.2.

Det understrekes at prognosene er usikre. Selv om drivkreftene for vekst er sterke, og særlig knyttet til den økonomiske utviklingen i samfunnet, vil også andre faktorer kunne påvirke trafikkutviklingen.

Trafikkveksten er betydelig, og passasjerantallet i 2012 ligger over prognosene. Dette innebærer at investeringer i økt kapasitet på de store lufthavnene må framskyndes i forhold til opprinnelige planer, eller at bedriftsøkonomisk lønnsomme prosjekter ikke kan realiseres.

For å møte trafikkveksten er det avgjørende at:

- Bransjen håndterer veksten bærekraftig, slik at en unngår trafikkbegrensende restriksjoner
- Avinor lykkes i å finansiere og utvikle infrastrukturen fullt ut i samsvar med utviklingen i etterspørselen, slik at en unngår svekkelse i tilbudet til kunder og samfunn
- Det opprettholdes god kvalitet og sikker drift parallelt med store utbygginger, slik at omdømme og tjenestekvalitet ikke svekkes
- Tiltak utvikles for å stimulere flyoperatørene i det norske markedet, bl.a. gjennom prispolitikk, tjenester, samarbeidsordninger og avtaler

3.2 Avinors kjernevirksomhet

Bakketjeneste, terminaltjeneste, lufttrafikkjeneste og flynavigasjonstjeneste er Avinors primær oppgaver. Den operative virksomheten er kjernen i Avinors samfunnsoppgaver og det er

avgjørende å realisere sikker og effektiv drift. Dette er uttrykt i to basismål:

- Avinor skal levere et sikkert produkt med definert kvalitet som gir tilfredse kunder.
- Avinor skal tilhøre den beste tredel i Europa på punktlighet, effektivitet og service.

Kjernevirksomheten berører alle kunder og målgrupper.

Sikkerhet

Avinor har et høyt sikkerhetsnivå. Grunnlaget for sikkerhetsarbeidet er et omfattende internasjonalt og nasjonalt regelverk. Sikkerhetsarbeidet er en kontinuerlig prosess og nye utfordringer må møtes med aktive tiltak. Tiltak som gir størst gevinst i forhold til ressursinnsatsen prioriteres. De viktigste strategiene er:

- Flysikkerhet har høy prioritet i bedriftens investeringspolicy.
- En aktiv sikkerhetskultur basert på erfaringsoverføring, revisjoner, undersøkelser og analyser
- Et prosessorientert styringssystem og innføring av risikostyring innenfor alle strategiske målområder vil sikre best mulig sikkerhetsgevinst i forhold til ressursbruk
- Internasjonal deltakelse for å oppnå løsninger som også er tilpasset norske forhold
- Securitytiltak, hvor en også vektlegger økt kosteffektivitet og servicenivå
- Spisskompetanse innen områder med spesielle utfordringer i Norge, for eksempel vinterdrift

Punktligheit, effektivitet og service

Undersøkelser viser at Avinor er blant de beste i Europa på punktlighet, selv om sommeren 2012 som nevnt ikke har vært tilfredsstillende. Avinor har som målsetting å opprettholde den høye rangeringen på punktlighet og forbedre de områdene hvor resultatene ikke er tilfredsstillende. Dette er særlig knyttet til servicenivå relatert til passasjerene og prisutviklingen for flyselskapene. I dette arbeidet tilstreber Avinor gode relasjoner til kunder og samarbeidspartnere. Det er etablert faste konsultasjonsordninger med kunder og samarbeidspartnere for å sikre at dette skjer på en mest mulig hensiktsmessig måte. De viktigste strategiene er:

- Realnedgang i avgiftene
- Fortsette samarbeidet med flyselskapene for å bedre punktligheten
- Gjennomføre et mer effektivt driftskonsept ved de lokale lufthavnene

- Initiere nye tiltak for å øke passasjer tilfredsheten

Bakketjenesten

Bakketjenesten (plass-, brann- og redningstjeneste) er avgjørende for en effektiv og sikker avvikling av trafikken. De siste 2-3 årene har det vært fokus på sikker vinterdrift og forbedret bane-rapportering, hvor det foruten et system for bane-inspeksjon og -rapportering også er gjennomført et omfattende opplæringsopplegg.

Utfordringene framover er bl.a. knyttet til følgende hovedpunkter:

- Forbedret kompetanse og opplæring innen tjenestens fagområder, som for eksempel knyttet til utrykningskompetanse.
- Regelverksoppfølging, særlig knyttet til effektive rutiner for oppfølging av arbeidsmiljøkrav og branntekniske krav
- Teknisk utstyr og rullende materiell/ kjøretøy
 - FoU og automatisering

Internasjonalt er det en betydelig aktivitet for å øke kapasiteten i tilgjengelig infrastruktur. Det peker seg ut fire områder som Avinor som lufthavnoperatør må engasjere seg i for å sikre virksomhetens posisjon:

- «Collaborative Decision Making – CDM»: Sterkere samarbeid mellom alle aktører i bransjen for å effektivisere tjenestene
- SESAR⁶: Teknologier og krav som vil definere hvordan lufthavner skal utvikles og driftes
- EASA⁷: Innføring av nye krav til drift og utforming for sertifisering av flyplasser
- Flysikringstjeneste/lufttrafikkleddelse: Spesifisering, bestilling og oppfølging av tjenesteleveranser til flyplassene innen området, herunder systemer og utstyr

Avinor er i en særstilling i Europa både som operatør av et stort antall lufthavner og leverandør av flysikringstjenester. Dette gir en unik mulighet til å samarbeide og tilrettelegge for helhetlige løsninger.

Internasjonalt vil også nye krav til luftfartsdata og luftfartsinformasjon få betydning. EU-forordning 73/2010 om krav til kvalitet for luftfartsdata og luftfartsinformasjon (ADQ⁸) vil bli tatt inn i EØS-avtalen. Målsettingen med forordningen er å sikre tilstrekkelig kvalitet på luftfartsdata slik at målsettingen og tjenestene knyttet til SES oppnås.

⁶ Single European Sky ATM Research

⁷ European Aviation Safety Agency

⁸ Airport Data Quality

ADQ omfatter tjenester som elektroniske hinderdata, elektroniske terrengdata og lufthavndata.

3.3 Samfunn – status og strategier

Avinor yter et vesentlig samfunnsmedverkeg, har omfattende samfunnsoppgaver, og har et definert samfunnsansvar. Avinors strategiske mål:

- Være en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten
- medverke til å styrke landets konkurransevne
- Oppnå eiers avkastningskrav og drive virksomheten selvfinansierende
- Innfri Avinors og samfunnets målsettinger med terminal 2 (T2) på OSL

Samfunnsnyttene

Nærhet til en flyplass har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling både i distrikts-Norge og i sentrale strøk. Undersøkelser fra Cranfield University og TØI viser at flytransport er viktigere i Norge enn i andre land det er naturlig å sammenlikne seg med. Luftfartens samfunnsmessige betydning kan oppsummeres som følger:

- Tilgjengelighet:
 - To av tre nordmenn har tilgang til en lufthavn innenfor en times reise
 - 99,5 prosent av befolkningen kan nå et dagopphold i Oslo, og være tilbake samme dag
 - Stor betydning for regional vekst og tilgjengelighet til regionsentra
- Sysselsetting:
 - Luftfarten medverker med 60.000 – 65.000 arbeidsplasser
 - Betydningen er spesielt stor i distriktene.
 - Den samlede effekten av luftfarten tilsvarer 2 prosent av landets BNP
- Betydning for næringslivet:
 - Stor betydning for næringslivets forretningsreiser og transport av tidskritisk gods og reservedeler av høy verdi
 - Over 200 direkte forbindelser mellom Avinors lufthavner og utlandet
 - De direkte interkontinentale reiser forventes tredoblet de neste ti år
- Betydning for olje- og gasssektoren:
 - 13 prosent av alle innenriks flyreiser er knyttet til denne sektoren
 - 550 000 helikopterreiser årlig til installasjonene på sokkelen
- Turisme:
 - 34 prosent av alle innreisende turister til Norge kommer med fly, og denne transportformen øker mest.

Tabell 3.3 Bevilgning av statlige kjøp og tilskudd, utbytte og samfinansiering 2003-2011. Sum Avinors økonomiske medverkeg til samfunnet. (Millioner kroner – løpende priser)

År	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Statlig kjøp av regionale lufthavn-tjenester	-250	-264	-35	0	0	0	0	0	0
Statlig tilskudd til regionale lufthavner	0	0	0	0	0	0	-150	-50	0
Utbytte ¹	0	0	152	26	325	397	0	0	504
Samfinansiering ²	375 ³	533	761	889	1 075	1 000	1 121	1 201	1 201
Sum Avinors økonomiske medverkeg til samfunnet	125	269	878	915	1 400	1 397	971	1 151	1 705

¹ Utbytte for regnskapsåret 2010 på 504 millioner kroner, ble utbetalt i 2011. Utbytte for 2011, som ble utbetalt i 2012, var på 422 millioner kroner

² Endringen i samfinansieringen fra 2007 til 2008 skyldes endrede regnskapsprinsipp.

³ Anslag i forbindelse med Luftfartsverkets forslag til åpningsbalanse, mai 2002

- Flyturistenes forbruk i Norge er på om lag 13 mrd.kr
- Pasientreiser:
 - 400 000 pasientreiser med rutefly årlig. Betydningen for helsesektoren er størst i Nord-Norge.
 - 30.000 bevegelser årlig med ambulansefly
- *Ledsagerhjelp* (til passasjerer med redusert mobilitet etc):
 - Omfatter ca. 150 000 reiser årlig

Avinor vil i 2013 gjennomføre en ny analyse av luftfartens samfunnsnytte.

Avinors økonomiske samfunnsmedverkeg

Avinors viktigste økonomiske rammebetingelser er følgende:

- Politisk definert tjenestetilbud, herunder forpliktelse til å drive bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner
- Luftfartsavgiftene som fastsettes av Samferdselsdepartementet
- Finansielle rammer (avkastningskrav, utbytte, statlig kjøp/ tilskudd, utbytte)

Disse rammebetingelsene vil påvirke virksomhetens tilpasning til de økonomiske utfordringene.

Tabell 3.3 viser utviklingen i Avinors medverkeg til samfunnet.

Som det framgår, har samfinansieringen mellom flyplassene vært økende. Dette henger blant annet sammen med det omfattende investerings-

behovet knyttet til sikkerhetsområder og lysanlegg på de regionale og lokale lufthavnene.

Avinor har som målsetting å øke effektiviteten på de mindre lufthavnene. Det forventes at dette vil begrense veksten i interne overføringer. Det legges også opp til at flere av de større lufthavnene kan gå med bedriftsøkonomisk overskudd.

Avinors økonomiske samfunnsmedverkeg (forholdet mellom statlig kjøp, utbytte og samfinansieringen) er for 2011 beregnet til ca. 1 705 millioner kroner. Dette må ses i sammenheng med forbedrede rammebetingelser på andre områder, for eksempel salg av avgiftsfrie varer som styrker Avinors økonomi med ca. 1 100-1 300 millioner kroner per år. Samtidig ble det i 2011 betalt 250 millioner kroner i skatt. Dette innebærer et netto samfunnsmedverkeg i 2011 på i størrelsesorden 500-700 millioner kroner.

Avinors merkevareprosjekt

Avinor har vedtatt en ny modell for konsernets merkevarehierarki. Formål med modellen er å sikre helhet og synergi, og at selskapet skal fremstå som et sammenhengende luftfartskonsern. De store lufthavnene vil fremstå under egen identitet, som «OSL», «Værnes», «Sola» og «Flesland», men de vil ha en sterk visuell tilknytning til konsernet, det vil også være en visuell tilknytning på lufthavn nivå slik at en kjenner seg igjen når en reiser fra en Avinor lufthavn til en annen Avinor lufthavn. Modellen viser en sterk konserntilhørighet på tvers av alle forretningsområder. Også Oslo lufthavn omfattes av prosjektet, og vil nå fremstå som

en del av Avinor konsernet. I løpet av første halvår 2013 vil konsernet fremstå med ny visuell identitet.

Miljø

Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart – klimareduserende tiltak

Avinor har som målsetting å være en drivkraft i å forbedre luftfartens miljøprestasjon.

Luftfartsbransjen i Norge erkjenner at miljøutfordringene er fundamentale, og at det er uakseptabelt med en utvikling der utslipp av klimagasser øker i takt med trafikkveksten. Bransjen har en stor utfordring i å kommunisere fakta om bransjens klimapåvirkning. Avinor samarbeider med flyselskapene og NHO Luftfart om å legge til rette for reduserte utslipp fra luftfarten.

I rapporten «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart, rapport 2», datert juni 2011, er det beregnet at utslippene fra innenriks sivil luftfart vil være lavere i 2025 enn i 2007. I utenrikstrafikken vil utslippene fortsatt øke fram mot 2025. Dette skyldes økt trafikk generelt og flere direkte interkontinentale ruter fra Norge. En større del av utslippene, som tidligere ble regnet inn i utslippstallene til andre land med interkontinental trafikk, vil bli regnet inn i Norges. Rapporten viser at de totale utslipp fra norsk luftfart vil kunne stabiliseres fram mot 2025.

Rapporten dokumenterer at det finnes få transportalternativer til luftfart. Beregninger fra TØI viser at i 2020 vil 73 prosent av passasjerene og 94 prosent av transportarbeidet med fly ikke ha reelle alternativer. Fullt utbygget høyhastighetstog på alle strekninger reduserer utslipp fra luftfart med 3,5-7 prosent. Videre viser rapporten at klimagassutslippene fra innenriks luftfart i Norge var 1,1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2009, det vil si 2,1 prosent av Norges samlede utslipp. Utslippene i utenriks luftfart – til første destinasjon i utlandet – var på 1,1 millioner tonn i 2009.

Norsk luftfartsbransje viderefører arbeidet med energieffektivisering og flåteutskifting. De siste årene har utviklingen av biodrivstoff til luftfart gått svært raskt. En ny spesifikasjon som tillater innblanding av inntil 50 prosent biodrivstoff i konvensjonelt jetdrivstoff ble sertifisert i juli 2011. Det er nå mulig å benytte biodrivstoff i sivile kommersielle flygninger. Bransjen har derfor tatt initiativ til en omfattende utredning av alternativer for produksjon av bærekraftig biodrivstoff til luftfartsformål i Norge. Arbeidet vil bli ledet av Avinor. Rapport vil foreligge i årsskiftet 2012-2013.

Klimatilpasning

Store historiske klimagassutslipp gjør at den globale middeltemperaturen vil fortsette å øke selv med massive kutt i fremtidige utslipp. I Norge kan vi forvente varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner.

Framskrivningene fra klimamodellene viser at fra cirka 2040 og utover kan klimaet endres betydelig og dermed få innvirkning på infrastrukturinvesteringer som gjennomføres i dag. Siden 2001 har Avinor, Vegdirektoratet, Kystverket og Jernbanelverket gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) vurdert klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet.

Det er sannsynlig at klimaendringene vil få betydning for punktlighet og regularitet i lufttrafikken, fordi mer ekstremvær vil føre til at lufthavner oftere må stenges for trafikk. Økt nedbør gir utfordringer med hensyn til forbedret drenering for både overvanns- og grunnvannshåndtering, men den største og mest ressurskrevende utfordringen for Avinor er bølge- og erosjonssikring av sikkerhetsområder på sjønære lufthavner. Avinor har gjennomført en rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten, herunder etablering av nye dimensjoneringskriterier for kritisk infrastruktur. Dette arbeidet skal videreføres. Avinor vil også kartlegge sårbarheten i tilbringersystemet til lufthavnene.

NOU 2010:10 «Tilpassing til eit klima i endring» konkluderte for luftfart med at «Utvalet sitt inntrykk er at arbeidet med klimatilpassing er godt prioritert og at sektoren har tilstrekkelege ressursar for å meistre utfordringa».

Arbeidet med klimatilpassing videreføres både i NTP og internt i Avinor, bl.a. i utviklingen av krav og prosedyrer for utbyggingsprosjekter, skred- og flomvarsling, samt tilbringer (veier) og strøm og telekommunikasjon til lufthavn.

Miljøprosjektet – forurensing av grunn og vann

Avinor har satt i gang et større miljøprosjekt basert på en kartlegging av miljøstatus og risiko for forurensning ved alle lufthavnene, jf. kapittel 2, avsnitt 6.

Risikoanalysene følges opp gjennom Miljøprosjektet, hvor det utredes og gjennomføres tiltak på Avinors lufthavner for å sikre at driften og tilstanden for de tekniske anleggene på lufthavnene tilfredsstiller utslippstillatelsene fra Fylkesmenene, og oppfyller forurensningsloven med tilhørende forskrifter.

Prosjektet gjennomføres over en femårsperiode frem til utgangen av 2015. Det består av ni

Tabell 3.4 Reisemåte til lufthavn 2007 og 2009, samt mål for kollektivandel. Prosent.

	Drosje		Bil		Annet		Kollektiv		Mål
	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2020
Oslo	6	5	31	28	2	2	61	65	70
Stavanger	35	30	53	54	2	3	10	14	30
Bergen	34	25	40	46	3	3	22	26	32 ¹
Trondheim	15	12	39	44	1	2	43	42	60

¹ Bybane til Flesland antas å øke kollektivandelen til 40 prosent.
Kjelde: TØI

delprosjekter og omfatter både fysiske tiltak og driftstiltak, herunder håndtering av forurensninger med PFOS (fluorstoffer som er tilsatt brannskum). Rammebetingelser for hvordan forurensningene skal håndteres skal avklares med forurensningsmyndighetene (Klif). Videre skal forurensningene håndteres iht. egne tiltaksplaner som vil bli utarbeidet for de enkelte lufthavner.

Flystøy

Støyplagen fra luftfart gikk ned med ca. 18,5 prosent fra 1999-2010.

Av viktige tiltak i tiden framover kan nevnes:

- Implementering av traséovervåkingssystem er planlagt på de store lufthavnene
- Støykartlegginger med tilhørende tiltaksplaner vil bli ferdigstilt på Værnes, Flesland og Sola i 2012
- Støysisolering av støyutsatte boliger gjennomføres på Flesland

Avinors lufthavner oppfyller alle krav i henhold til gjeldende regelverk.

Kollektivandel i tilbringertransporten

Det er et politisk mål å øke kollektivandelen i tilbringertransporten til lufthavnene.

Tabellen over viser transportmiddelfordelingen i prosent til de største lufthavnene i 2007 og 2009, samt Avinors målsetting i 2020.

I forbindelse med prosjektet «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart» er det satt nye, høyere mål for kollektivandelen i tilbringertransporten fram mot 2020. Disse er for OSL 70 prosent, Flesland 32 prosent, Sola 30 prosent og Værnes 60 prosent. Det bemerkes at sentrale virkemidler for å oppnå dette ligger utenfor Avinors beslutningsområder. Flere lufthavner har derfor etablert samarbeidsgrupper med representanter fra kommu-

nen, vegvesenet, fylkeskommunen og bussoperatører for å få samordnet tiltakene. For øvrig inngår en rekke virkemidler knyttet til fysisk og organisatorisk infrastruktur, som nye bussruter, holdeplasser, tilgjengelighet på lufthavnen, mv.

Sammen med TØI gjennomfører Avinor i 2011 og 2012 et større utredningsprosjekt der formålet er å øke kollektivandelen i reisene til Avinors lufthavner, både for passasjerer og ansatte. Prosjektet er delfinansiert av Transnova⁹.

Samfunnsoppgavene

Samarbeid med transportetater og fylkeskommuner

NTP tilstreber en tverrsektoriell løsning på viktige transport- og infrastrukturutfordringer. For Avinor er det et behov for å utvikle luftfartssystemet i forhold til andre transportgrener, slik at de enkelte sektors fortrinn blir utnyttet og forsterket.

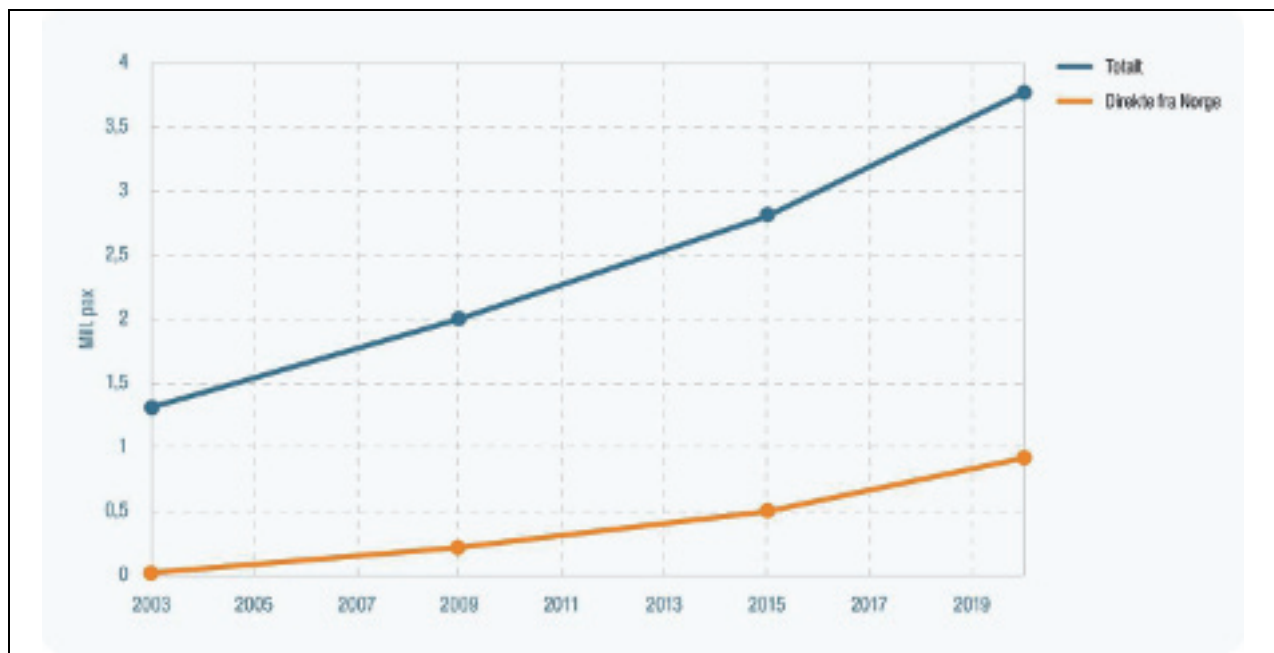
Avinor har et plansamarbeid med regionale og kommunale myndigheter i arbeidet med masterplaner på lufthavnene og konkrete utbyggingstiltak. Avinor ser et økende behov for samordning med den regionale og kommunale planleggingen, bl.a. i forbindelse med kapasitetsutvidelser og ivaretagelse av miljøhensyn i tilbringertransporten til lufthavnene. Avinor ønsker å utvikle et mer strukturert samarbeid med regionale myndigheter og vil etablere et samarbeidsforum på nasjonalt nivå.

Globalisering

I 2011 ble det gjennomført et utredningsprosjekt om luftfartens betydning for globaliseringen.

Globaliseringen krever stadig mer kommunikasjon og direkte kontakt på tvers av landegrensene. Norske virksomheter blir i stadig sterkere

⁹ Prosjekt finansiert av Samferdselsdepartementet med mål å redusere CO2 utslipp i transportsektoren



Figur 3.14 Prognose interkontinentale reiser

grad integrert i globale produksjonsnettverk. Her spiller luftfarten en sentral rolle i å gjøre dette mulig. Særlig for et lite land som Norge med en åpen økonomi er økende internasjonalisering og mulighet for god kommunikasjon viktig.

For de større bedriftene er flytransporten helt avgjørende for gjennomføring av deres forretningsmodell og for videre ekspansjon. Norsk næringslivs interkontinentale flyreiser går i dag i hovedsak via utenlandske knutepunkt. Med en fortsatt vekst i interkontinentale flyreiser vil flere nye interkontinentale ruter fra Norge kunne gi fordeler for norsk næringsliv i form av mer direkte ruteføring. Avinor arbeider for å realisere flere interkontinentale direkteforbindelser fra Norge gjennom markedsundersøkelser, incentivordninger og innsalg mot flyselskapene.

Godstransport med fly har fått en stadig viktigere rolle de siste årene, spesielt knyttet til frakt av fersk laks til markeder i Asia og USA. I tillegg til temperaturgoods er høyteknologi og kapitalvarer, samt tidskritiske varer, de største varegruppene for flyfrakt. Flere selskap er også avhengig av å få personell ut enten på serviceoppdrag eller til olje-/gassplattformer verden over.

For at norske lufthavner skal være konkurransedyktige med utenlandske, er det viktig at rammebetingelsene er mest mulig like. På norske lufthavner er det en særnorsk tollbestemmelse som gir ulemper for passasjerer som kommer fra utlandet og skal videre innenlands. Ordningen svekker

også OSL som hub i forhold til Kastrup og Arlanda, og bør fjernes. Det er derfor viktig at departementet fortsetter arbeidet med en forenklet transfermodell for norske lufthavner.

Figuren over viser prognoser for interkontinentale reiser.

For årene framover forventes en fortsatt sterk vekst i interkontinentale reiser. Prognosene viser en økning i gjennomsnittsdistansen for utlandspassasjerer på 15 prosent. Dette innebærer bl.a. en vekst på 600 000 flere flypassasjerer enn i dag som reiser direkte ut med interkontinentale flygninger i 2020. Prognosen anslår at andelen direkte reiser øker fra ca. 10 prosent i 2009 til 28 prosent i 2020.

Turisme

I tett samarbeid med ulike flyselskap, Innovasjon Norge, destinasjonsselskap, reiselivsaktører, politikere og lokalt næringsliv arbeider Avinor for økt trafikk og nye ruter til / fra norske lufthavner. Lufthavner, både nasjonalt og internasjonalt, konkurrerer om å tiltrekke seg nye selskaper og/eller øke frekvenser og etablere nye ruter med eksisterende selskaper.

I tillegg arbeider Avinor langsiktig sammen med blant annet Innovasjon Norge, Fjord-Norge, Nordnorsk Reiseliv og ulike destinasjonsselskaper for å sette Norge tydeligere på kartet som reisemål i utvalgte markeder hvor vi forventer fremtidig vekst. Det er i fellesskap utarbeidet strategier for både Asia og USA, hvor det også medver-

kes med 8-10 millioner kroner per år til dette arbeidet.

I Nord Norge etablerer Avinor «Northern Light Airports» som varemerke for de største lufthavnene. Dette knytter lufthavnene opp mot Innovasjon Norge sin markedsprofil ved at de bruker nordlyset som «fyrstårn» i sin markedskommunikasjon mot utenlandske markeder.

Avinor støtter arbeidet med Charterfond for Nord-Norge som drives frem av et eget interimstyre ledet av NHO Reiseliv Nord Norge. Denne typen charterfond skal stimulere charteroperasjoner til landsdelen og vil, etter tilbakemeldinger fra bransjen, være et viktig virkemiddel for å stimulere til ny trafikk.

Erfaringene fra samarbeidsprosjektene rundt innkommende turisme videreutvikles sammen med Innovasjon Norge for satsning i Europa. I 2012 gjennomføres et pilotprosjekt mot det britiske markedet og erfaringer derfra vil danne grunnlag for å gå videre i andre land.

Eiendomsutvikling landside – Airport City

Internasjonalt skjer det en betydelig utvidelse av lufthavnens virksomhetsområde. Et sentralt ledd i dette er at landside ved større lufthavner er et interessant lokaliseringalternativ for å etablere næringsvirksomhet. I første rekke gjelder dette virksomheter med tilknytning til lufthavnvirksomhet, som hoteller, kontorbygg, handel/kjøpesentra, konferansesentra, utstillingsområder, mm.

Avinor har så langt gjennomført en mulighetsstudie ved de største lufthavnene i konsernet. Det finnes betydelig areal som har potensial for lønnsom utvikling. Avinor planlegger å øke sin satsning på eiendomsutvikling av landsiden de neste årene og har tre hovedgrunner for å utvikle sine eiendommer:

- Knutepunkt utvikling; en lufthavn er et sentralt knutepunkt for området den befinner seg i
- Bygge regional konkurransekraft gjennom å øke tilbudet på de respektive lufthavnene
- Bygge verdier for Avinor gjennom å styrke lufthavndriften og materialisere verdier i eiendom knyttet til trafikkstrømmene

Avinor vurderer hvilken modell som bør velges for eiendomsutviklingen. Valget vil stå mellom å utvikle selv, selge tomt eller gå i samarbeid med andre profesjonelle eiendomsutviklere. Avinor vil benytte de forskjellige modeller ut fra hva som til enhver tid er mest hensiktsmessig.

Avhengig av modell som velges for eiendomsutviklingen av landsiden, vil det kunne innebære utskillelse av eiendom (tomter) fra Avinor AS som inngår som tingsinnskudd i hel- eller deleid datterselskap. Avinor ønsker å legge til rette for en slik løsning. Tilsvarende løsninger vil også kunne benyttes på flyside, f.eks. vedrørende hangarløsninger.

Nordområdene

I NTP for 2010-2019 varslet Regjeringen en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. Dette er fulgt opp i NTP 2014-2023 med en strategisk utredning av behovet for transportinfrastruktur i nordområdene. Målet med utredningen er å framskaffe bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutvikling i nord.

Utredningen peker på at naturressursene gir grunnlag for ny vekst i nord i næringer som olje- og gass, gruve og industri, fiskeoppdrett og turisme. Mineralfunn i nabolandene og nye internasjonale transportårer kan også gi nye utfordringer for norsk transport. Framtidig vekst krever konsentrert satsing i noen vekstregioner for å utvikle attraktive og sterke næringsmiljøer med god kompetanse.

For luftfarten peker utredningen på at en mer konsentrert satsing innebærer at det fokuseres på flyplasstrukturen. Det er i utredningen påpekt som viktig med utvikling av Tromsø lufthavn som knutepunkt for reiseliv og avklaring av muligheten for større flyplasser i de vekstregionene der dette ikke finnes (Helgeland, Lofoten, Hammerfest).

Oppfølgingen av dette inngår i Avinors arbeid med NTP for 2014-2023.

Lufthavnstruktur og nye flyplassprosjekter

I løpet av de senere år er det tatt en rekke lokale initiativ med hensyn til nye lufthavner og rullebaneforlengelser. Det er registrert omlag 20 slike initiativ. Om disse initiativene skulle realiseres vil det i sum utgjøre investeringer for flere milliarder kroner. I tillegg kommer økte driftskostnader, som følge av større arealer til vedlikehold og økt bemanning sammenliknet med dagens situasjon. De mange initiativene utgjør en stor utfordring for Avinor, både hver for seg i et økonomisk perspektiv, og samlet der initiativene bør ses i en større sammenheng. Drivkrefter bak disse er i all hovedsak de samme:

- Ønske om økt konkurranse, billigere billetter og direkteruter – særlig til og fra Oslo
- Behov for større setekapasitet enn det dagens fly kan tilby
- Usikkerhet om hva som vil skje når Dash 8-100/200/300 sannsynligvis tas ut av trafikk i tiden fram mot 2030, jf. at dette er en av få flytyper som tilfredsstillende kravene til kapasitet, komfort og operative egenskaper på kortbanenettet
- Betydning av gode flyforbindelse for lokal / regional sysselsetting, bosetting og næringsliv

I retningslinje 2 for NTP for 2014-2023, fikk Avinor og transportetatene i oppdrag å utrede lufthavnstrukturen, bl.a. med bakgrunn i disse lokale initiativene. Arbeidet skulle også omfatte en vurdering av alternativ finansiering. Det ble lagt stor vekt på god dialog med berørte fylker og kommuner, med blant annet omfattende møtevirksomhet og en rekke befaringer. I rapporten, som ble levert 29. februar 2012, trakk en følgende hovedkonklusjoner:

- Hammerfest: Spørsmålet om ny lufthavn utredes videre
- Kautokeino: Ny lufthavn anbefales ikke
- Lofoten: Ny lufthavn på Gimsøy foreslås. Meteorologiske, miljømessige og andre rammevilkår må avklares.
- Vesterålen: Stokmarknes forlenges til 1199 m
- Helgeland: Ny lufthavn i Mo i Rana, samt forlengelse av Sandnessjøen til 1199 m foreslås
- Sogn og Fjordane og Nord-Vestlandet: Ingen endringer
- Fagernes: Lufthavns fremtidige rolle utredes nærmere

Avinor arbeider for tiden med å følge opp disse anbefalingene.

Slike prosjekter er ikke bedriftsøkonomisk lønnsomme for Avinor. Dersom de realiseres vil de øke selskapets gjeld. Avinor har derfor ikke finansielt handlingsrom til å dekke slike kostnader.

FOT – ruter

Samferdselsdepartementet kjøper flyrutetjenester på det regionale rutenettet. Ordningen har nylig vært evaluert av TØI.

Evalueringen påpeker et det er liten grad av konkurranse om anbudene. Hovedgrunnen til dette er at det kun er Widerøe som kan kombinere fly med 30 seter og trykkabin på korte rullebaner. Der hvor rullebanene er lengre, har det vært konkurranse, og andre flyselskap er kommet inn. Det

anbefales å endre takstsystem fra maksimaltakster til et system med maksimale gjennomsnittstakster for å stimulere til økt trafikk. Det blir da kun gjennom økt trafikk at den som vinner anbudet kan øke sine inntekter. I dag kan operatøren til en viss grad styre trafikken i «peak» ved la være å rabattere. Ved en ny ordning blir dette ikke mulig.

Avinor vil støtte disse vurderingene, spesielt tiltak som kan medverke til økt konkurranse og stimulerer til økt trafikk. Avinor er av den oppfatning at det er et trafikspotensial på de lokale flyplassene som i dag ikke fullt ut realiseres. Blant annet er det på attraktive tidspunkter svært fulle fly slik at trafikk blir avvist, mens det på lite attraktive tidspunkter går subsidierte rute-fly nesten uten passasjerer, men med kommersiell post-trafikk.

Avinor støtter også evalueringens kommentarer om at klarere kriterier for å støtte regionale flyplasser og flyruter utvikles. Dette har blitt stadig mer relevant etter som vegforbedringer har kortet ned avstanden til naboflyplasser og fordi de regionale flyrutene ikke har fått tatt del i fordelene ved økt konkurranse i luftfarten som stamrutenettet har opplevd. I dette ligger det også et behov for å tilpasse anbuds-betingelsene til den utviklingen som har skjedd i de siste årene.

Avinors samfunnsansvar

Det vises til Meld.St. 13 (2010-2011) *Aktivt eierskap*. Regjeringen har klare forventninger til at statlig eide selskap tar samfunnsansvar, og ønsker å medverke til en tydeliggjøring og forsterket satsing på dette området. Avinor arbeider her aktivt for å være en foregangsvirksomhet, i tråd med Regjeringens forventninger til statlig eide selskaper.

Samfunnsansvar er en integrert del av konsernets strategiplanarbeid, og blir grundig omtalt i styrets årsrapport. Følgende hovedpunkter kan trekkes frem i rapporten for 2011:

- Ytre miljø

Ytre miljø er integrert i Avinors styrings-system og følger prinsippene i ISO 14001. Dette innebærer et systematisk og kontinuerlig forbedringsarbeid i alle faser, fra planlegging, utføring, kontroll til korrigerende. Det vises til nærmere omtale i kapittel III, avsnitt 3.2.

- Etske retningslinjer:

Avinors retningslinjer er revidert. Det vil bli laget en implementeringsplan for å sikre opplæring og bevisstgjøring av etiske problemstillinger

- Habilitet, korrupsjon og trygg varsling
Konsernet har etablert gode rutiner for varsling av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen.

Bedriften har utarbeidet en egen innkjøpsstrategi som skal gi både konkurranse og hensiktsmessig avtaledekning for å oppnå stor-driftsfordeler, samt sikre god tilgang på lokale avtaler. Eksterne leverandører blir også bedt om å følge konsernets etiske retningslinjer

- Forskning, utvikling, innovasjon og kompetansebygging

Avinor har utviklet en portal for strategisk kompetansestyring. Dette er et viktig ledelsesverktøy for kontinuerlig oppdatering og oppfølging av selskapets kompetanse. En har også gjennomført et prosjekt der en har analysert hvilken kompetanse som er nødvendig for å nå målene i strategiplanen, både på et overordnet nivå og enhetsvis.

Avinors policy for forskning og utvikling er knyttet til aktiv leverandørutvikling og industri-samarbeid, primært for å oppnå bedre og mer effektive tjenester og produkter. Standardisering og harmonisering er også et mål. Avinors deltakelse i SESAR er et eksempel på pågående FoU-aktivitet. Det har også vært en omfattende FoU-virksomhet knyttet til sikker vinterdrift.

Selskapet ønsker å sette sterkere fokus på innovasjon, og har etablert en egen arbeidsgruppe for å oppnå en bedre samordning, oversikt og målstyring av utviklingsaktivitetene. I dette ligger fastsetting av ambisjonsnivå og muligheter for ytterligere kommersialisering av egen kompetanse internasjonalt. Avinor har videre eget opplæringscenter med en betydelig kursvirksomhet.

- Personal og organisasjon
Ved utgangen av 2011 hadde Avinor 3077 ansatte. Sykefraværet var på 4,6 prosent, noe som ligger tett opp til konsernets målsetting på 4,5 prosent. Langtidsfraværet er historisk lavt: 0,7 prosent. 23,4 prosent av de ansatte er kvinner. I konsernledelsen er kvinneandelen 25 prosent. Avinor arbeider for økt mangfold, og dette blir fokusert i alle konsernets stillingsannonser.

Bedriften har utviklet en livsfasepolitikk som ivaretar eldre medarbeidere og personer med redusert funksjonsevne. Avinor ligger også langt fremme både når det gjelder kolle-gastøtteordninger og rusforebyggende arbeid.

OSL ble tildelt arbeidsmiljøprisen for 2011.

- Helse, miljø og sikkerhet

HMS inngår som en integrert del av Avinors styringssystem. Bedriften arbeider aktivt for å forebygge ulykker og helseskader gjennom et strategisk og systematisk HMS-arbeid. HMS-forskriften og Avinors strategiske plan danner utgangspunkt for: HMS-risikobilde og helsefremmende arbeid, personskadebildet, forretningsorientert og endringsdyktig HMS-kultur, samarbeidsmodellen mellom ledelse og verne-tjenesten, samt for et systematisk HMS-arbeid.

- Samfunnssikkerhet:

Dette feltet er innarbeidet i det omfattende sikkerhetsarbeidet i virksomheten. Avinor følger opp Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i sektoren. Etter at det treårige øvingsprogrammet i krisehåndtering ble fullført medio 2010, vil et satsingsområde i perioden være å gjennomføre risikoanalyser ved samtlige enheter.

I tillegg vil Avinor, i likhet med øvrige berørte etater, vurdere «22. juli-kommisjonen» tilrådninger med tanke på oppfølging innenfor bedriftens ansvarsområde.

3.4 Kunder – status og strategier

Flyselskaper og andre kunder

Flyselskapene er en direkte kunde for Avinor og medverker med mer enn 50 prosent av inntektene. Relasjonene til andre kundegrupper som Forsvaret og eksterne lufthavner er også sentrale, bl.a. med bakgrunn i at Avinor leverer flysikrings-tjenester til disse.

De strategiske målene er:

- Utvikle en konkurransedyktig prisstruktur
- Være den foretrukne leverandør til Forsvaret og eksterne lufthavner

I tillegg vil målsettingene knyttet til sikkerhet, punktlighet og effektivitet være av stor betydning for relasjonen til flyselskapene.

Internasjonaliseringen av flyplasser

Det har de siste 10- 15 årene vært en internasjonal trend der flyplasser helt eller delvis privatiseres. Utviklingen er i betydelig grad drevet av kapitalbehov fra de nasjonale myndighetene. Som en konsekvens av denne utviklingen er det vokst frem investormiljøer og flyplasskonsern som er aktive i markedet, men med noe ulik innfallsvinkel og forretningskonsepter.

Flere modeller er etter hvert blitt utviklet, fra å kjøpe lufthavner (helt eller delvis) som en finansi-

ell investering, ulike former for drift-/ managementavtaler, samarbeidsavtaler og modeller der en påtar seg ansvar for hele eller deler av den kommersielle virksomheten.

Avinor ønsker å vurdere om deltakelse i dette markedet kan være strategisk viktig, og om forretningsområdet kan styrke konsernets evne til å løse samfunnsoppdraget.

En sterkere internasjonalisering vil kunne gi selskapet økt kompetanse og muliggjøre større konkurransekraft gjennom deltakelse i flere markedssegmenter.

Det er viktig å analysere risikoen som følger av en internasjonal satsing, både finansielt og operasjonelt. Det er meget krevende å bygge opp en internasjonal organisasjon og etablere en tilfredsstillende kompetanse/konkurransekultur. Mulige investorpartnere i forbindelse med strategiarbeidet vil også bli vurdert.

Det vil være nødvendig å vurdere eventuelle nye satsningsområder utenfor Norge i forhold til selskapets rammebetingelser.

De konkrete initiativ vil i første omgang være knyttet til konsulenttenester og eventuelt konkurranse om driftsoppdrag eller kommersielle avtaler. Selskapet vil også vurdere om det er mulig å kombinere forretningsutvikling med internasjonalt bistandsarbeid.

Avgiftspolicy

Avgiftsinntektene representerer i sum ca. halvparten av Avinors inntekter.

Selv om Avinor er i en monopolsituasjon på flere områder vil prispolitikken stadig bli viktigere. En voksende del av markedet er konkurranseutsatt og pris er viktig for å stimulere ny trafikk eller sikre markedsandeler. Prisnivået er videre viktig i forhold til Avinors omdømme. Det er en utfordrende balansegang mellom avgiftsnivå og trygghet for finansiering av det store investeringsbehovet som bedriften har. Det legges vekt på å differensiere avgiftene i forhold til ønsket effekt.

Avinor mener det er riktig å sikre reell nedgang i selskapets priser overfor kundene og har dette som et mål framover. Se også kapittel 2, avsnitt 2.

Avgiftene fastsettes av Samferdselsdepartementet etter innstilling fra Avinor. Prisfastsettelsen vil bli et stadig viktigere virkemiddel for bedriftens forretningsmessige drift. Som sådan vil det være naturlig å vurdere om Avinor selv skal kunne fastsette avgiftene. Ved utvidede fullmakter til Avinor vil eiers prispolitiske føringer kunne

reguleres gjennom definerte rammebetingelser, slik vi ser eksempler på i andre europeiske land.

Kapasitet

Beregning av forventet kapasitetsbehov ved flyplassene og i flysikringstjenesten er vitalt for hvilke satsinger som virksomheten skal gjøre på kort og lang sikt. Kapasitetsprognoser blir utarbeidet med lang tidshorison siden utvidelser ofte er forbundet med store investeringer og arealbehov ut over eget område.

De store lufthavnene, Gardermoen, Sola, Flesland og Værnes har kapasitetsutfordringer på terminalsiden, størst ved OSL og Flesland som begge må avvise trafikk på bestemte tider av døgnet. Større utbygginger er under gjennomføring de nærmeste årene på de store lufthavnene, jfr. kapittel 3, avsnitt 6.

De nye store utbyggingsprosjektene vil først være fullført i løpet av 3-6 år, noe som vil medføre økende kapasitetsutfordringer på de store lufthavnene. Dersom veksten forblir høyere enn prognosene, slik situasjonen er nå, vil det bli behov for å forsere investeringene der dette er mulig.

I april 2011 ble nye flytraséer og nytt system for flytrafikkdirigering (ASAP) over Østlandet i verksatt. (Se også kapittel II, avsnitt 6). Endringene skal bl.a. ivareta nødvendig kapasitetsøkning og vil på lengre sikt kunne øke de planlagte rute- og charterbevegelser ved OSL fra 65 til 90-95 per time. I tillegg skal systemet medverke til å redusere drivstofforbruk og utslipp samt tilfredsstillende støyforebyggende bestemmelser. Omleggingen er svært omfattende, og er i hovedsak gjennomført etter planen. Noen avvik er identifisert. Blant annet ble det registrert brudd på støyforskriften og økt drivstofforbruk / CO₂-utslipp. Det er etablert et eget prosjekt for oppfølging og korrigerende avvik. Arbeidet gjennomføres i to faser. Den første endringen, som omfatter flytting av etableringspunkter for rettlinjete innflyging nærmere baneendene, skal etter planen skje 07.03.2013. På noe lengre sikt skal prosjektet også vurdere bruk av kurvede innflyginger for å redusere støy og utslipp.

Det nye systemet for kontroll med innflyginger til OSL er utviklet i samarbeid med Eurocontrol. Moderne teknologi i flyene blir bedre utnyttet og tilsvarende omlegging er planlagt for flere store lufthavner i Europa.

I løpet av de neste 2-5 år planlegger Avinor å innføre et revidert innflygningssystem som ytterligere vil redusere flydistanse, utslipp og flystøy.

Kommersielle avtaler med flyselskapene relatert til Avinors leveransekrav

Det er inngått samarbeidsavtale mellom Avinor og flyselskapene. Formålet er å bedre samarbeidet mellom lufthavneier og flyselskapene for oppnåelse/ytelse av optimal kvalitet for passasjerene, og virke slik at om Avinor ikke leverer avtalt kvalitet så vil dette kunne få en konsekvens i form av reduserte kostnader for flyselskapene og redusert inntekt for Avinor.

Samarbeidsavtalen har til hensikt å optimere daglig drift, planlegging og kostnadsnivå på lufthavnen(e) innenfor gjeldende kapasiteter, samt fange opp og løse gjentakende driftsforstyrrelse-savvik /problemstillinger som hindrer ønsket punktlighet og servicegrad.

Erfaringene så langt er at arbeidet øker partenes forståelse for konsekvenser av driftsforstyrrelser og gir dokumentert grunnlag for å forbedre/utvikle rutiner og prosedyrer.

Eksisterende avtale trådte i kraft 01.07.2010 og gjelder for 5 år. Avtalen har gitt Avinor bedre grunnlag for å følge opp underleverandører av tjenester som assistansetjenesten, bussing, mm.

Samarbeidsavtalen har utviklingspotensial og er dynamisk i forhold til utvidelse med nye serviceindikatorer og måleparametere dersom partene er enige om det. Flyselskapene og Avinor vurderer en utvidelse av avtalen, hvor det bl.a. legges inn økonomiske incentiver.

Forsvaret

Avinor har et utstrakt samarbeid med Forsvaret om driften både på de sivile flyplasser med militær sektor og på de militære med sivil sektor. Avinor er også leverandør av flysikringstjenester til Forsvaret. Dette gir god ressursutnyttelse, god beredskap i tilfelle krise og krig og andre synergier.

På bakgrunn av mandat fra regjeringen har Forsvaret og Avinor framforhandlet en ny samarbeidsavtale. Avtalen ble undertegnet av partene 18. februar 2011. Med grunnlag i samarbeidsavtalen skal det utarbeides lokale avtaler på enkelte lufthavner, samt en flysikringsavtale. Ny samarbeidsavtale gjelder for det økonomiske oppgjøret mellom partene fra og med 1. januar 2010.

Det er uenighet mellom partene om forståelsen av sentrale punkter i samarbeidsavtalen. Det pågår et rettslig avtaleskjønn for fastsettelse av kjøpsbeløp eller årlig bruksvederlag for luftfartskritiske arealer som eies av Forsvaret på Flesland og Værnes. Rettslig avtaleskjønn kan også bli aktuelt for bruk av de arealer som eies av Forsvaret ved And-

øya, Bardufoss og Bodø lufthavner. Det er usikkerhet knyttet til størrelsen på vederlagene.

Avinor har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet utredet hvordan valg av ny kampflybase vil innvirke på sivil luftfart. Rapport ble levert 1. juli 2011. Etter vedtaket om å lokalisere den nye kampflybasen til Ørland, og med fremskutt operasjonsbase på Evenes, vil Bodø hovedflystasjon bli lagt ned. Dette vil endre dagens samdrift mellom sivil og militær luftfart i Bodø. Forsvaret vurderer også å overlate flyplassdriften på Bardufoss og Andøya til andre aktører. Omstruktureringene i Forsvaret vil således ha konsekvenser for Avinors fremtidige drifts- og investeringskostnader.

Det foreligger flere uavklarte problemstillinger knyttet til relasjonen mellom Avinor og Forsvaret som kan ha stor økonomisk betydning. De viktigste er:

- Konsekvensene av valg av kampflybase på Ørland og fremskutt base på Evenes
- Valg av eieforhold / driftsansvar på Bodø, Andøya og Bardufoss
- Kostnadene ved kjøp eller bruksvederlag til Forsvaret for luftfratkritiske arealer på Værnes og Flesland

Passasjerene

Passasjerene er luftfartsbransjens «sluttbrukere» og en viktig kundegruppe. Avinor ser behovet for å øke fokus og ta et større ansvar for passasjerene i samarbeid med flyselskapene.

Det er et strategisk mål for Avinor at passasjerene skal ha en smidig og god reiseopplevelse. Trafikkutviklingen, med forventet sterk trafikkvekst, vil medføre utfordringer knyttet til kapasitet og service, men gir også grunnlaget for økonomisk vekst.

Passasjerundersøkelser

Avinor deltar i den internasjonale undersøkelsen ASQ (Airport Service Quality) sammen med 230 lufthavner over hele verden. 12 av Avinors store og regionale lufthavner omfattes av undersøkelsen. Målinger skjer årlig, og for noen av lufthavnene flere ganger per år.

Undersøkelsen måler alle prosesser som passasjerene må igjennom, fra de ankommer flyplassen til de forlater den, dvs. tilbringertilbud/ parkering, innsjekk, passkontroll, security, miljø, passasjerfasiliteter og service.

Undersøkelsene viser at utvikling de siste fire årene har vært positiv for de store lufthavnene.

Det har vært en økende kundetilfredshet generelt og vedrørende ventetid/ kø i innsjekkingen, security og oppfatningen av sikkerhet. Imidlertid er det forbedringspotensial på de fleste av Avinors lufthavner som er med i undersøkelsen, da bare to lufthavner rangeres innen beste tredel i Europa.

Undersøkelsen gir et godt grunnlag for prioritering av oppfølgingstiltak på lufthavnene og et grunnlag for kvalitetskrav i kontraktene med samarbeidspartnere.

I tillegg til målinger gjennom ASQ-undersøkelsene og avtaler om leveranse og kvalitet, vil Avinor i årene framover forbedre passasjerservicen knyttet til områder som:

- Ny terminalkapasitet ved de store lufthavnene
- Effektivisere og automatisere passasjerprosessene gjennom terminalene
- Gratis internett
- APPs for informasjonsinnhenting
- Ta i bruk sosiale medier
- Fornying/utvidelse av spisesteder og andre fasiliteter

Security og beredskap

En smidig sikkerhetskontroll er viktig for passasjerene.

EU-regelverket som ligger til grunn for sikkerhetskontrollen er fra 2002. Det har senere kommet til flere suppleringer og endringer til forordningen. Nytt, konsolidert regelverk trådte i kraft 29.04.2010 i EU, og 01.03.2011 i Norge.

Det vil i perioden fortsatt arbeides med forenkling av kontrollen både for de reisende, besetning og ansatte på lufthavnene, bl.a. gjennom bygningsmessige tilpasninger og endringer. Et annet satsingsområde er kvalitetstester av sikkerhetskontrollen.

Det arbeides med optimalisering av gjennomstrømningen i sikkerhetskontrollen, og det antas at avgjørende endringer og effektivisering av sikkerhetskontrollen under eksisterende regelverk i stor grad vil måtte basere seg på ny teknologi.

I EU-forordning av 9.4.2010 åpnes det for at reisende fra tredjeland kan medbringe væske, aerosol og gele som ikke utgjør en trussel. Fra 29.04.2013 gjøres dette gjeldende for alle passasjerer ved avreise. Det pågår imidlertid en rekke prosesser internt i EU og mot USA om nærmere operasjonalisering av disse reglene. Hva som blir utfallet av disse for Norges vedkommende er i skrivende stund ikke klart. Det er svært viktig for Avinor å finne løsninger på sikkerhetskontroll som gir minimalt stress for de berørte, liten eller

ingen opphopning på gjennomstrømningspunktene og som gir den nødvendige sikkerhet.

Dagens securityregime i Europa har over mange år utviklet seg i en reaktiv prosess der man har tilført nye securitykrav på flyplasser i takt med nye trusler og hendelser som har dukket opp. Tiltakene har til tider vært kontroversielle og flere har reist prinsipielle spørsmål knyttet til individets personlige integritet og tiltakenes effektivitet og måloppnåelse. Mange luftfartsaktører har derfor slått seg sammen og tatt initiativ til å starte en ide-dugnad for å utvikle et nytt, mer effektivt og forutsigbart securityregime. Initiativet er døpt «Better Security». Målet er å presentere et konsept for ICAO og EU-Kommisjonen. Avinor deltar i utviklingen av konseptet gjennom vår deltagelse i faggrupper og komiteer i ACI Europa.

Erfaringer fra håndtering av askeskyer fra Island og stengning av luftrom i 2010 og 2011 har ført til nytt regelverk. Avinor har etablert nye prosedyrer og beredskapsplaner for effektivt kunne forvalte det nye regelverket. Dette har vært testet i en internasjonal øvelse med deltagelse fra aktuelle aktører. Avinor vil også sammen med Samferdselsdepartementet gjennomføre et prosjekt for ytterligere å forbedre prosedyrer for å håndtere askesituasjoner.

Arbeidet med risiko og sårbarhetsanalyser for kontrollsentralene med særlig vekt på redundans (reserveløsning) og «business continuity» er prioritert. Manglende robusthet på leide linjer og ulike dataprotokoller/utstyr ved kontrollsentralene gjør den enkelte sentral sårbar. Det arbeides derfor for å gjøre systemene kompatible og skaffe større overføringskapasitet mellom sentralene.

Universell utforming og assistansetjenesten

Avinor har sterk fokus på at lufthavner planlegges og bygges ut slik at forholdene legges til rette for personer med redusert mobilitet, eksempelvis eldre og bevegelseshemmede (universell utforming). Dette gjelder eksempelvis bygningsmessige forhold som lave terskler, heiser, sløyfer/ledelinjer, lys, merking, skilting, regulerbar høyde på skranker og billettautomater. Forbedrede tilbud vurderes i nært samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner.

Ved store ombygginger og oppsetting av nybygg ivaretas krav til universell utforming, men Avinor vil også i framtiden ha ulik standard på lufthavnene. For eksempel vil passasjerbroer mellom terminalen og flyet ikke være aktuelt ved de aller fleste av Avinors lufthavner. Her vil man bevege seg ut mot flyet på bakkeplan for så å bli heist/løf-

tet om bord på en ordentlig/ verdig måte. Avinor har i 2011 gjennomført et prosjekt hvor en tester ut nye løfte-/ heiseanordninger. Testresultater og anbefalinger er for tiden til vurdering.

Oslo lufthavn planlegger for tiden terminal 2 der universell utforming ivaretas gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner. I tillegg er universell utforming lagt til grunn for gjennomførte og pågående nybygg og ombygginger på lufthavnene.

Samferdselsdepartementet arbeider med nytt regelverk som skal avklare hvilke krav som skal gjelde for universell utforming på norske flyplasser.

Assistansetjenesten omfatter reisende med redusert mobilitet, dvs. hovedgruppene bevegelsehemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede. Avinor utfører ca. 150 000 assistanser årlig på sine lufthavner. Tjenesten gjelder fra den reisende ankommer flyplassen til vedkommende er om bord i flyet. Forskrift av 28.1.2008, fastsetter kvalitetskrav til tjenesten, som i korthet omfatter følgende:

- Assistanse til og fra flyet
- Assistanse ved behov for å komme seg til toalettet
- Assistanse til å kjøpe mat og drikke
- Assistanse ved forsinkelser, bytte av utgang, ombookinger og lignende

Etter Avinors vurdering fungerer assistansetjenesten godt.

3.5 Avinors flysikringsvirksomhet

Utfordringer og strategier

Innledning

Flyplasser og flysikringsvirksomhet er sidestilte forretningsområder i Avinor og skal utvikles i samsvar med dette. Flysikringsvirksomheten omfatter lufttrafikkjenester innenfor områdene underveis, innflyging, tårn, AIS,¹⁰ NOTAM¹¹ og flynavigasjonstjenester (CNS¹²).

De store strukturelle endringene i europeisk flysikringsvirksomhet som følger av EUs utvikling av Single European Sky (SES) har allerede stor innvirkning på Avinors flysikringsvirksomhet. Regulering av underveistjenesten gjennom innføring av ytelsesstyring og betydelige effektivise-

ringskrav, etablering av den Nord- Europeiske luftromsblokken NEFAB¹³, sterkere internasjonalisering og et tydeligere skille mellom tjenesteområdene fremtvinger behov for nye løsninger og organisasjonsformer. Utviklingen går raskt i lys av de effektiviseringskrav som følger av SES og landenes økende vilje til deregulering av monopoler. I Europa er det nå kun Finland, Island og Norge som har en integrert modell der lufthavndrift og flysikringsvirksomhet er samlet i samme selskap. I øvrige land er flysikringsvirksomheten skilt fra lufthavndrift.

Avinor har som mål å være en konkurransedyktig leverandør av flysikringstjenester. Dette innebærer å være utpekt leverandør av underveistjenester og innflygingstjenester i norsk luftrom, og å ha en ledende posisjon i NEFAB og en fremtidig utvidet luftromsblokk. Dersom tårntjenester ved norske flyplasser skulle konkurransesettes i fremtiden, har Avinor som ambisjon å være dominerende på hjemmemarkedet og tilsvarende innenfor utvalgte segmenter på flynavigasjonsområdet. Åpnes det i fremtiden for at konsernet også kan konkurrere internasjonalt, vil det kunne være flere tjenesteområder innenfor flysikring som er aktuelle satsingsområder for Avinor.

I NEFAB og i samarbeidsalliansen Borealis¹⁴ er Avinor en aktiv pådriver for å sikre norske interesser og medverke til å realisere forventet potensial. Kravene i ytelsesregimet gjennom Nasjonal ytelsesplan, innebærer behov for betydelig kostnadseffektivisering. Det er derfor igangsatt flere resultatforbedringstiltak og strategiske utviklings- og investeringsprosjekter for å møte myndighetskravene, øke konkurransekraften og posisjonere virksomheten best mulig. Teknologitvillingen er en suksessfaktor for ambisjonene i SES og Avinor deltar i konkrete prosjekter i forsknings- og utviklingsprogrammet SESAR. Hovedformålet er å medverke til utvikling av nye operative konsepter og teknologiske løsninger som også ivaretar regionale behov i områder med andre utfordringer enn de som er identifisert i Europa for øvrig. I tillegg medverker deltakelsen i SESAR til en betydelig kompetanseheving.

¹³ North European Functional Airspace Block omfatter Norge, Finland, Estland og Latvia. Luftromsblokken skal være operativ fra desember 2012.

¹⁴ Samarbeidsallianse bestående av LfV (Sverige), NaviAir (Danmark), IAA (Irland), EANS (Estland), LGS (Latvia), Finavia (Finland), NATS (Storbritannia), Isavia (Island) og Avinor. Avtale signert 20. juni 2012.

¹⁰ Aeronautical Information Services

¹¹ Notice to Airmen

¹² Communication, Navigation og Surveillance (overvåking)

Krav til effektivisering – ytelsesstyring og etablering av grenseoverskridende samarbeid

EU har satt følgende overordnede mål for resultatoppnåelse innen 2030 i tilknytning til Single European Sky-programmet:

- Flysikkerheten skal økes med en faktor på 10
- Kapasiteten skal økes med 300 prosent
- Flytrafikkens negative innvirkning på miljøet skal reduseres med 10 prosent
- Enhetskostnaden skal reduseres med minimum 50 prosent

Et vesentlig tiltak for å sikre måloppnåelse er innføringen av ytelsesstyring. Dette gjelder for de delene av flysikringsvirksomheten som betraktes som naturlig monopol. Ytelsesstyring medfører etablering av bindende mål for tjenesteyterne innenfor utvalgte strategiske målområder. Målene gjøres gjeldende for underveistjenesten og deler av terminaltjenestene slik dette fastsettes av den enkelte stat innenfor rammen av EU's regelverk.

Ytelsesstyring ble innført med virkning fra 1. januar 2012 for underveistjenesten i Norge. Den første referanseperioden varer ut 2014. Norge har utarbeidet en nasjonal ytelsesplan for den første referanseperioden og planen forvaltes av Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet. Et overordnet mål for hele EU-området er en reduksjon av underveisavgiften på ca. 10,5 prosent i løpet av denne perioden. For Avinor betyr dette en reduksjon av enhetsprisen (unit rate) med 18,5 prosent i perioden 2009 – 2014. Dette innebærer en gjennomsnittlig reduksjon på ca 4 prosent pr år.

Avinor leverer etter 1. januar sine tjenester i henhold til avtalte mål på sikkerhet, kosteffektivitet, kapasitet og miljø. Overgangen innebærer at man går bort fra dagens system med full kostnadsdekning.

I andre referanseperiode (RP2), fra og med 2015 til og med 2019, vil ytelsesmål bli etablert både for underveistjenester og utvalgte deler av terminalområdetjenestene. For Norges del vil dette omfatte flyplasser med mer enn 50.000 kommersielle flybevegelser (Gardermoen, Sola, Flesland og Værnes). I tillegg til fastsettelse av mål for EU-området og nasjonale mål, vil det trolig også etableres regionale mål i tilknytning til de funksjonelle luftromsblokkene.

I tråd med SES-regelverket pågår det en rekke prosesser for å etablere funksjonelle luftromsblokker (Functional Airspace Blocks – FAB) i Europa. To luftromsblokker er allerede etablert; den britisk-irske og den dansk-svenske. Formålet er å

organisere luftrom og lufttrafikkstyring i et felles luftrom uavhengig av eksisterende nasjonale grenser. Det er medlemsstatenes ansvar å innlemme sitt eget luftrom i en luftromsblokk mens forslagene til konkrete forbedringsløsninger i hovedsak fremmes av tjenesteyterne. Implementeringen forutsetter at tjenesteyterne finner løsninger på tvers av organisasjoner og landegrenser for på den måten å øke kostnadseffektivitet og formåls effektivitet i flysikringstjenesten. Tiltakene begrenser seg ikke utelukkende til luftromsstruktur og levering av lufttrafikk tjenester, men omfatter alle virksomhetsområdene. Det knytter seg en viss usikkerhet til de langsiktige utviklingstrekkene men det forventes at antallet luftromsblokker på sikt vil bli redusert og at krav til integrering blir tydeligere. Kostnadseffektiviseringen vil komme gjennom ytterligere effektivisering på eksisterende teknologiplattformer, ny teknologi og nye konsepter for utøvelse av tjenestene. Det er forventet at også antallet kontrollsentraler i Europa vil reduseres som følge av dette.

Avinor ønsket å fullføre arbeidet med etableringen av North European Functional Airspace Block (NEFAB). Dette til tross for at Sverige og Danmark valgte å forlate NEFAB-samarbeidet og opprettholde etableringen av en egen dansk-svensk funksjonell luftromsblokk (DK/SE-FAB). Etableringen av NEFAB er i en avsluttende fase i de fire medlemsstatene mot etablering 4. desember i år. Avinors målsetting med etableringen av NEFAB er å videreutvikle dette samarbeidet og realisere løsninger knyttet til luftrom, rutestrukturer og tjenesteproduksjon. Hovedfokus i årene frem til 2015 vil være realisering av grenseoverskridende sektorer og implementering av såkalt Free Route Airspace, noe som er identifisert å kunne gi de største gevinstene for flyselskapene. Avinor vil arbeide aktivt for å sikre etablering av funksjonelle samarbeidsløsninger på tvers av grensene mellom NEFAB og DK/SE-FAB. I tillegg er det viktig å fortsette samarbeidet med Island og Russland for å sikre funksjonelle operative løsninger. Både i lys av FAB-etablering og i et rent forretningsmessig perspektiv, er det viktig for Avinor å sikre en god forvaltning av luftrommet i Bodø Oceanic FIR der staten Norge gjennom ICAO er tildelt ansvaret for utøvelse av lufttrafikk tjeneste. Dette luftrommet gir viktige underveisinntekter for Avinor. Bodø Oceanic FIR har dessuten betydning for det nasjonale rutenettverket fordi trafikken til og fra Svalbard går gjennom Bodø Oceanic FIR.

I kombinasjon med de effektiviseringstiltak som er igangsatt for å møte kravene i ytelsesstyringsregimet, er NEFAB og videreutviklingen av

Tabell 3.5 Avinors deltakelse i Internasjonale konstellasjoner

Borealis	NEFAB North European Functional Airspace Block	NORACON North European and Austrocontrol Consortium
1. Avinor – Norge	1. Avinor – Norge	1. Avinor – Norge
2. Finavia – Finland	2. Finavia – Finland	2. Finavia – Finland
3. EANS – Estland	3. EANS – Estland	3. EANS – Estland
4. LGS – Latvia	4. LGS – Latvia	4. ISAVIA – Island
5. ISAVIA – Island		5. IAA – Irland
6. NAVIAIR – Danmark		6. LfV – Sverige
7. LfV – Sverige		7. NAVIAIR – Danmark
8. IAA – Irland		8. Swedavia – Sverige
9. NATS – Storbritannia		9. Austro-Control – Østerrike

denne et viktig redskap for å posisjonere Avinor som en solid og konkurransedyktig aktør i det europeiske flysikringsmarkedet.

I SESAR deltar Avinor gjennom konsortiet NORACON sammen med en rekke andre flysikringsorganisasjoner (se figur 5.1). På grunn av store forsinkelser i en rekke prosjekter forventes det at programmet fortsetter utover 2016 og en vurderer også en videreføring av forsknings- og utviklingsaktivitetene gjennom SESAR utover 2020. Om NORACON skal videreføres i tråd med dette, har medlemmene foreløpig ikke tatt stilling til.

Avinor har også valgt å gå inn i et mer forretningsorientert samarbeid i alliansen Borealis sammen med britiske NATS, IAA, LfV, Naviair, Isavia, Finavia, latviske LGS og estiske EANS. Alliansen ble formelt etablert i 2012 og har som mål å redusere kostnader og forbedre miljøprestasjonene for medlemmene. Med gjennomføring av flere felles prosjekter skal alliansen gi mer effektiv drift av egne organisasjoner, operativt og finansielt. Samarbeidet i Borealis vil også kunne ha en positiv effekt på videreutviklingen av de 3 funksjonelle luftromsblokkene innenfor avtalens geografiske område. Tabellen over viser de ulike internasjonale konstellasjonene Avinor deltar i på flysikringsområdet.

Utvikling på tjenesteområdene – utpekingsvedtaket og mulig konkurranse

Samferdselsdepartementet besluttet i september 2012 å forlenge utpekingen av Avinor AS som yter av lufttrafikktenester i det luftrommet der Norge er ansvarlig for at det ytes slike tenester frem til 26. september 2014. Departementet begrunner denne forholdsvis kortsiktige forleng-

ningen med utviklingen innenfor flysikringstjenesten i Europa med særlig vekt på ytelsessystemet og implementering av funksjonelle luftromsblokker. Stortinget forventes å ta stilling til norsk deltakelse i North European Functional Airspace Block (NEFAB) høsten 2012. For underveistjenesten er utpekingsvedtaket bindende for hele perioden frem til september 2014. For terminaltenester påpeker departementet at Avinor må være forberedt på at det kan bli foretatt endringer før september 2014. For innflygingstjenesten er det formulert skjønnsmessig i regelverket, slik at departementet har stor frihet til å bestemme til hvilken av de ovennevnte to tjenestekategoriene denne skal knyttes.

Utpekingsvedtaket berører også andre spørsmål, som for eksempel planlegging av flygelederkapasitet. Dette omtales nærmere i avsnitt 5.3.

Deltakelse i funksjonelle luftromsblokker eller samarbeid mellom slike luftromsblokker vil aktualisere mer utstrakt bruk av grenseoverskridende tenester. Departementet uttaler her at «på sikt må man holde åpen muligheten både for at Avinor yter flysikringstjenester i NEFAB-landene og våre øvrige naboland, og at tjenesteytere fra disse landene yter tenester i Norge. Denne fleksibiliteten må gjelde både for underveistjenestene og for terminaltenestene».

Avinor har som ambisjon at selskapet fortsatt utpekes til å yte underveistjenestene og innflygingstjenesten i luftrom med stor trafikkmengde/høy kompleksitet også ut over 2014 i det norske luftrommet. Det er nødvendig med en langsiktig forutsigbarhet fordi det kreves store investeringer i teknisk infrastruktur og utforming av luftrom. Løsninger må derfor hensynta den nødvendige forutsigbarhet for å kunne utvikle disse tjenestene på en kosteffektiv og hensiktsmessig

måte. Alternativt må det utvikles mekanismer som hensyntar finansieringen dersom det blir aktuelt å skifte tjenesteyter

Mindre lufthavner hvor innflygingstjenesten drives kombinert med tårntjenesten, kan etter Avinors oppfatning, vurderes friere i forhold valg av utpeking eller konkurranse. På disse lufthavnene er terminalområdene en naturlig del av luftrommet til de lufthavnene de betjener. Den nødvendige tekniske infrastrukturen for å betjene disse terminalområdene er integrert i tårnutrustningen, og det kreves begrensede ressurser for å drive denne tjenesten i tillegg til kontrolltårnet.

Det europeiske markedet for lokale flysikringstjenester er i rask utvikling. Storbritannia er det landet i Europa der man har lengst erfaring med konkurranse på levering av flysikringstjenester til lufthavnene. De siste årene har flere andre land også åpnet opp for konkurranse på tårntjenester slik som Sverige, Spania og Tyskland.

Samferdselsdepartementet åpner for mulig konkurranseutsetting av lokal lufttrafikkjeneste i Norge. Departementet kan samtykke til at lufthavner som drives av andre enn Avinor kan benytte andre leverandører av lufttrafikkjeneste. Departementet utelukker ikke at et slikt samtykke kan gis før den gjeldende utpekingsperioden utløper, men en lufthavn har ikke krav på å få et slikt samtykke. Bredere samfunnsmessige hensyn, beredskap, konkurranse og samfunnsøkonomi er forhold som det kan bli lagt vekt på i departementets vurderinger.

Utpekingsvedtaket åpner også for at Avinor kan anmode om et samtykke fra departementet til å åpne for at lokal lufttrafikkjeneste på en eller flere av Avinors lufthavner kan utføres av andre.

Avinor forbereder seg på at en konkurransesituasjon også vil utvikle seg i Norge. Dette forutsetter imidlertid at ulike samfunnsmessige oppgaver blir finansiert på annen måte enn i dag. Dette gjelder for eksempel områder som flygelederutdanning, kunngjøringstjenester og ulike funksjoner av beredskapsmessig karakter.

Flynavigasjonstjenestene er i stor grad tjenester som understøtter lufttrafikkjenesten og lufthavnene. Det er formelt sett fri konkurranse på dette området i dag, men Avinor er foreløpig enleverandør i Norge.

Det er grunn til å forvente at utviklingen med flere kommersielle aktører internasjonalt og større grad av konkurranseutsetting av lokal flysikringstjeneste, vil kunne medvirke til å omstrukturere bransjen i retning av større enheter eller ulike typer av samarbeidskonstellasjoner innen flere tjenestesegmenter.

Europeisk harmonisering av teknologi og systemer

EUs forsknings og utviklingsprogram SESAR¹⁵ skal medvirke til konsept- og teknologiutvikling som understøtter ambisjonene i SES. Programmet er gitt en kostnadsramme på 2,1 milliarder Euro for utviklingsfasen ut 2016. De viktigste aktørene i programmet er flyselskaper, lufthavner, flysikringsorganisasjoner, flyprodusenter, Eurocontrol og leverandørindustrien innenfor ATM-teknologi.

Totalt for alle aktører er implementeringsfasen for hele programmet beregnet til å koste nærmere 30 milliarder Euro. Av dette beregnes nærmere 7 milliarder å bli investert av europeiske flysikringsorganisasjoner og lufthavnoperatører.

De store investeringsvolumene knyttet til oppgradering av systemer innen flysikrings- og lufthavnvirksomheten er en stor utfordring for Avinor og for norsk luftfartsbransje. Sentrale infrastrukturtiltak («Common Projects») vil bli definert på politisk nivå i EU og en må forvente at reguleringer vil bli tatt i bruk for å sikre synkronisert og samlet gjennomføring av forbedringstiltakene.

«Common projects» skal gi betydelige driftsfordeler for det samlede luftfartsnettverket i Europa, samtidig som prosjektene skal være økonomisk lønnsomme for nettverket som helhet. Intensjonen er videre at for de aktører som kommer ut med et negativt business-case (og som opererer innen EU-området) skal EUs finansieringsløsninger være med og sikre den nødvendige konkurransemessige balanse ved implementering.

På denne bakgrunn står Avinor og den samlede luftfartsbransjen i Norge overfor to sentrale utfordringer:

1. Det er et svakere trafikkgrunnlag i Nord-Europa enn i det sentrale Europa og dette vil kunne medføre svakere lønnsomhet for de store investeringene i ny teknologi. Dette vil gjelde tiltak som gjennomføres som «Common Projects», men også andre investeringer som sikrer nødvendig interoperabilitet innen lufthavn- og flysikringsvirksomheten.
2. Avinor opplever allerede betydelig svakere rammebetingelser når det gjelder tilgang til finansieringsløsninger og investeringstilskudd. Dette synliggjøres i luftromsblokken NEFAB og gjennom SESARs utredning av framtidige finansieringsløsninger. Som et norsk selskap kvalifiserer ikke Avinor til prosjektfinansiering av tiltak gjennom Trans-European Transport Network (TEN-T), slik tilfellet er for våre samarbeidspartnere.

¹⁵ Single European Sky ATM Research Program

Det er på denne bakgrunn viktig at man gjennomfører de differensierte teknisk/operative løsnings- og ATM Master Plan legger opp til, slik at tilpasning til behovene på norske lufthavner og i norsk luftrom oppnås.

Videre påpekes viktigheten av at det vurderes alternative finansieringsløsninger nasjonalt, såfremt man ikke kan gi norske aktører samme tilgang til de finansieringsløsninger som tilbys tilsvarende selskaper i EU-land.

Avinor vil måtte ta betydelige omstillingskostnader for å sikre selskapets posisjon som en aktør i det felleseuropeiske luftrommet. Disse kostnadene er knyttet til den planlagte strukturrasjonalisering av tjenesteproduksjonen, samt nødvendige investeringer for å oppgradere ATM systemene til europeisk standard. For underveistjenesten må dette nødvendigvis gjennomføres innenfor rammen av tjenestepriene som er tatt inn i nasjonal ytelsesplan.

Ved å delta i utviklingsarbeidet i SESAR tilføres Avinor økt kompetanse. Et område som konsernet anser som svært viktig i denne sammenheng, er utviklingen av konseptet fjernstyrte tårn. Avinor deltar her med ressurser fra både lufthavn- og flysikringsvirksomheten og har en klar intensjon om å ta i bruk slike konsepter og teknologier for å effektivisere og forbedre tårntjenesten, både for AFIS-enheter og kontrolltårn. Videre vurderer Avinor det slik at å være posisjonert innen dette teknologiområdet er en sentral forutsetning for å kunne være en effektiv tilbyder av tårntjenester i et fremtidig konkurransutsatt marked i Norge og internasjonalt.

Fremtidig organisering av Avinors flysikringsvirksomhet

Historikk

Da Avinor ble omdannet til aksjeselskap i 2003 ble det forutsatt at selskapets samfunnsmessige oppgaver skulle opprettholdes fullt ut. Hovedbegrunnelsen bak omdanningen var å skape mer fleksible rammevilkår og legge grunnlaget for en mer forretningsmessig drift. Avinor har lagt disse premisser til grunn for utviklingen av selskapet.

AS-modellen har gitt Avinor muligheter for å løse et omfattende samfunnsoppdrag innenfor en selvfinansierende ramme, og med ordinære krav til kapitalavkastning og utbytte. Myndighetenes rammebetingelser har medverkert til å styrke bedriftens økonomi, og derigjennom lagt et grunnlag for et betydelig investeringsløft over hele landet. Selskapet ser et stort potensiale for å videreutvikle både modellen og Avinors finansielle medverke-

slik at samfunnsnyttene øker ytterligere de kommende år.

OSL AS ble etablert som heleid datterselskap tidlig på 1990-tallet, først knyttet til selve flyplassutbyggingen. Bedriften har gitt et svært viktig styringsmessige og økonomiske medverke inn i konsernet og har oppfylt forventningene på alle områder. En er imidlertid opptatt av å integrere OSL sterkere i konsernet styringsmessig og på viktige strategiske områder, noe Avinors tilknytningsform muliggjør fullt ut. Ved en eventuell etablering av flysikringsvirksomheten som et tilsvarende datterselskap, ser man for seg samme modell.

Nedenfor følger en oversikt over konsernets selskaper og også organisasjonskart over dagens konsern. Heleide datterselskap i dagens Avinor-konsern:

- Oslo lufthavn AS
- Flesland Eiendom AS
- Værnes Eiendom AS
- Sola Hotell Eiendom AS
- Hell Eiendom AS
- Oslo lufthavn Eiendom AS
- Avinors Parkeringsanlegg AS

Flysikringsvirksomheten består av Lufttrafikk-tjenesten (ATM) og Flynavigasjonstjenesten (FNT) og stabsfunksjoner for sikkerhet og kvalitet, økonomi, personal, strategi, kunderelasjoner og internasjonalt samarbeid. Divisjonsdirektør inngår i konsernledelsen og har fullmakter tilsvarende øvrige divisjonsdirektører i Avinor AS. Flysikringsdivisjonen har en omsetning på ca. 1 800 millioner kroner.

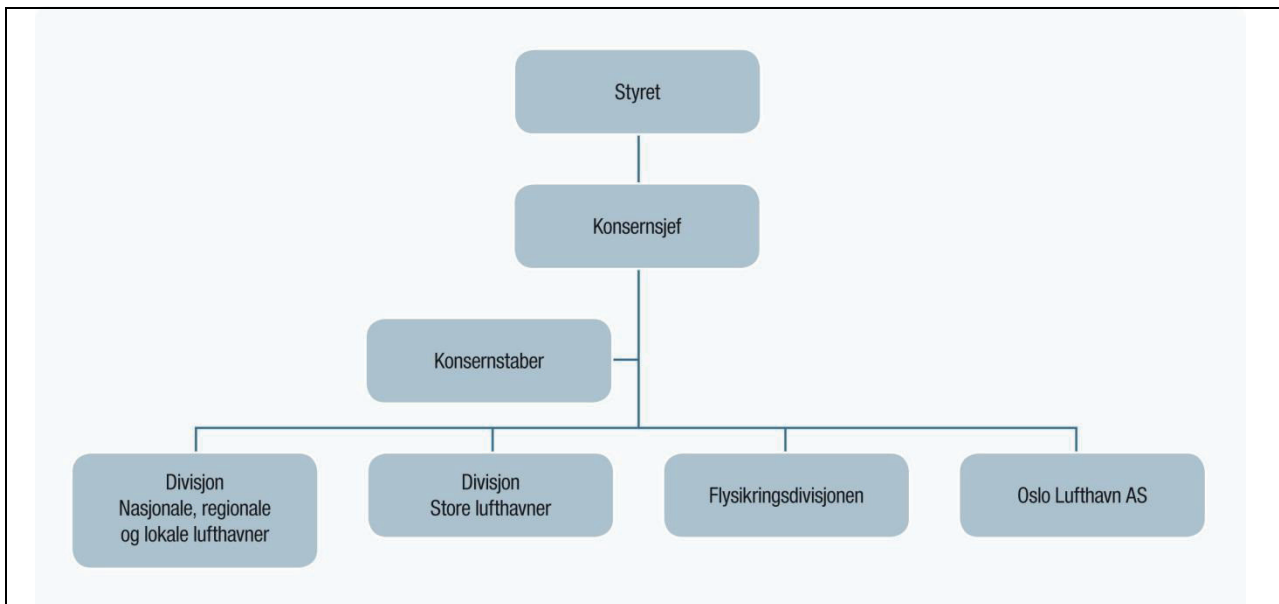
Vurdering av alternative organisasjonsmodeller

På bakgrunn av EUs program for organisering og regulering av det europeiske luftrommet, Single European Sky og Avinors behov for å se på intern organisering i forhold til generell markedsutvikling, besluttet Avinors styre i mars 2010 at rammer og innhold i to modeller skulle utredes:

1. Divisjon med utvidede fullmakter
2. Aksjeselskap eid av Avinor

Begge modeller er vurdert opp mot følgende utviklingstrekk / premisser:

1. Ulik virksomhetslogikk vil forsterkes
Regulering, myndighetskrav og bransjeutvikling tydeliggjør forskjellige rammebetingelser og resultatkrav mellom flysikringsvirksomhet og lufthavndrift.
2. Krav til transparens øker – nasjonalt og internasjonalt



Figur 3.15 Organisasjonskart Avinor

Økonomisk regulering i SES/ myndighetskravene i Nasjonal ytelsesplan stiller krav til transparens og «armlengdes avstand» i forhold til kostnads- og prisstruktur, finansielle forhold, mm.

3. Krav til økt forretningsmessighet

Kravet til økt forretningsmessighet følger av SES-regelverket knyttet til ytelsesregimet og av de krav som generelt stilles i samarbeidskonstellasjoner som FAB, Borealis og i et mulig fremtidig konkurranseutsatt marked.

4. Endringsevne og posisjonering

Det er behov for klare signaler både internt og eksternt for å vise at Avinor strukturelt forbereder Avinors flysikringsvirksomhet for en ny tid. Begivenheter sommeren 2012 ga også forventninger til slik utvikling uttrykt fra flyselskapenes side. Økt fokus på målstyring og resultater følger av ytelsesregimet.

5. Behov for styrket strategisk beslutningsevne og gjennomføringskraft

Eksterne utfordringer og tempoet i interne endringsprosesser stiller økt krav til strategisk beslutningsevne og gjennomføringskraft.

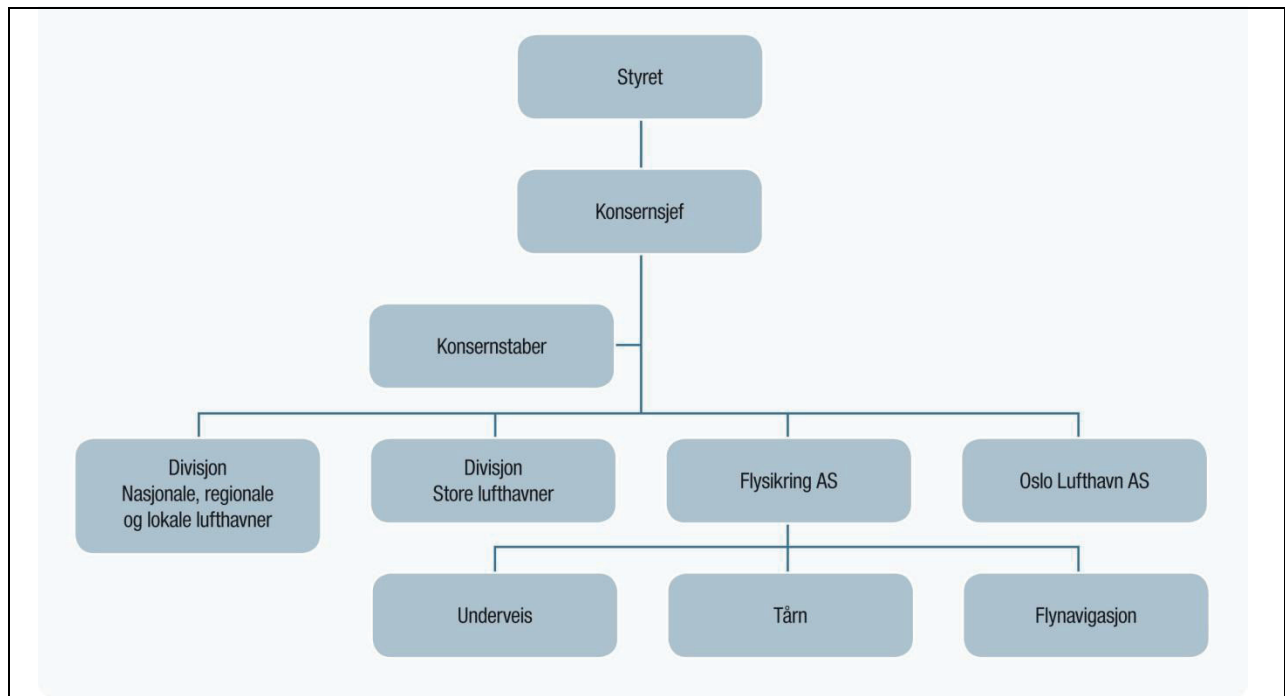
Anbefaling

Avinors flysikringstjeneste står overfor betydelige utfordringer knyttet til de store regulatoriske og markedsmessige omstillinger som bransjen gjennomgår. Avinor har en positiv og proaktiv holdning til endringsprosessen. En utformer strategier og tiltak som skal sikre at selskapet oppfyller eieroppdra-

get på en optimal måte. Et sentralt virkemiddel for å oppnå dette er å foreta nødvendige organisatoriske tilpasninger. Selskapet er av den oppfatning at oppgavene løses best innenfor en samlet konsernmodell, men at den interne styringen av flysikringsvirksomheten justeres. Selskapet vurderer det slik at en datterselskapsmodell vil være det alternativ som best svarer ut de behov som er identifisert.

Det stilles ikke konkrete krav i SES-regelverket til hvordan flysikringsvirksomheten skal organiseres, men ytelsesregimet stiller krav til en adskilt økonomi og det er gjennomgående et krav til å kunne dokumentere målbare resultater innefor vedtatte målområder. Gjennom aksjeloven og annen relevant lovgivning etableres det en formell struktur som best svarer ut de behov som er identifisert. Alternativet er å etablere styringsmekanismer for divisjonen så nær opp til en selskapsmodell som mulig. En slik konstruksjon anses likevel ikke å kunne tilfredsstille de myndighetskrav som stilles til separat økonomi innenfor ytelsesregimet eller fullt ut de krav kunder og konkurrenter vil stille i forbindelse med en eventuell fremtidig konkurranse situasjon.

Ved en omdannelse til datterselskap vil selskapet få et eget styre med spesiell kompetanse innenfor virksomhetsområdet. Dette vil gi en styrket strategisk beslutningsstøtte sett i forhold til dagens divisjonsmodell. Konsernet vil likevel ha full styringsrett over datterselskapet. Tilsvarende som for OSL vil selskapet ikke ha større fullmakter enn det styret har gitt konsernsjefen.



Figur 3.16 Organisasjonskart – anbefalt løsning

En etablering av et datterselskap vil sikre prinsippet om armlengdes avstand som er reflektert både i aksjeloven og i skattelovgivningen. Grensesnittet mellom kunde og leverandør internt og eksternt i forhold til kunder, nasjonal tilsynsmyndighet (LT) og samarbeidspartnere tydeliggjøres. Videre sikres det at selskapets produktivitet og kvalitet er målbar på lik linje med europeiske tjenesteleverandører. Tilsvarende er ikke mulig å oppnå fullverdig i dagens divisjonsmodell.

Det anbefales at samtlige forretningsområder som ligger i divisjonen i dag, overføres i sin helhet. Dette begrunnes i strukturelle og kompetansesmessige avhengigheter mellom de tre forretningsområdene underveis, tårn og flynavigasjonstjenester. Dette er også reflektert i dagens utpekingsvedtak. Å holde tjenesteområdene samlet i ett selskap anses på nåværende tidspunkt viktig for Avinors posisjonerings- og konkurranseevne i NEFAB, i en eventuell fremtidig tårnkonkurranse og attraktivitet som samarbeidspartner i allianser som Borealis.

Den anbefalte løsningen illustreres i organisasjonskartet over.

Med seks mot fire stemmer fattet Avinors styre følgende vedtak:

1. Kongsersstyret innstiller overfor Samferdselsdepartementet at Avinor kan etablere flysikringsdivisjonen som et aksjeselskap 100 prosent eid av Avinor.

2. Kongsersstyret vil ta endelig beslutning om flysikringsdivisjonens tilknytningsform så snart avklaring mottas fra departementet.

Konsekvenser og risikomomenter

Sikkerhet og driftsstabilitet

Sikkerhet og driftsstabilitet vil alltid ha høyeste prioritet uansett organisasjonsmodell. En foreløpig analyse viser ingen tegn på at en omorganisering til datterselskap gir negative konsekvenser. Det er lagt stor vekt på gode prosesser med involvering av tillitsvalgte, noe som videreføres i en etableringsfase. I tråd med gjeldende prosedyrer og regelverk vil en organisasjonsendring bli risikovurdert i likhet med øvrige endringsprosjekter.

Økonomi

Etableringskostnadene anses å være på 2-3 mill. kr. Det vil bli foretatt en fullstendig finansiell gjennomgang i henhold til gjeldende prosedyrer, aksjeloven og annen relevant lovgivning. Graderingen av finansiell risiko avhenger i hovedsak av hvordan flysikring lykkes med planlagte omstillings- og effektiviseringsplaner. Uavhengig av organisasjonsmodell er det avgjørende for virksomheten å oppnå resultater og evne å utnytte fremtidige muligheter for å kunne øke omsetning og avkastning.

Etablering av flysikringsvirksomheten som et AS får ingen konsekvenser for medlemskap i Statens Pensjonskasse (SPK). Et nytt AS vil automatisk få medlemskap i Statens Pensjonskasse når selskapet er 100 prosent eid av morselskapet. Et AS må selv bære egne pensjonsforpliktelser og disse beregnes inn i selskapets åpningsbalanse. Omdannelse til AS vil ikke få konsekvenser for Hovedavtalen og gjeldende tariffavtaler.

Personalmessige konsekvenser

Det er i tråd med styrets beslutning i juni 2012 innhentet en juridisk vurdering av de arbeidsrettslige konsekvensene av en omorganisering fra divisjon til heleid datterselskap. Omorganiseringen er å anse som en virksomhetsoverdragelse og omfattes av reglene i Arbeidsmiljøloven kapittel 16 som skal sikre de ansattes rettigheter og plikter i en slik prosess.

Konsernet har lagt betydelig vekt på involvering av de ansatte og saken er drøftet med de tillitsvalgte i tråd med Hovedavtalen. Bred involvering vil også vektlegges tungt i alle faser av en etableringsfase. En vil her arbeide videre med ulike spørsmål som er reist av de tillitsvalgte

Det legges ikke opp til nedbemanning som følge av en omorganisering. I tråd med allerede vedtatte retningslinjer sikres de ansatte fortrinnsrett til stillinger i konsernet ved eventuell overtalighet som følge av andre effektiviseringstiltak.

Omdømme og kommunikasjon

Det vurderes som positivt å kunne kommunisere tydelige organisatoriske tiltak både internt i konsernet og eksternt mot samarbeidspartnere, kunder og marked.

Det er ikke identifisert noen negativ omdømerisiko i forbindelse med en omdannelse til aksjeselskap.

Utdanning av flygeledere og fremtidig bemannings situasjon

Utdanning av flygeledere foregår delvis som institusjonell trening ved godkjent skole og delvis ved praktisk opplæring og utdanning ved flykontrollenhet i Norge. Den institusjonelle utdanningen foregår ved University of North Dakota i USA der Avinor har kontrakt til 2014. De nærmeste årene er det planlagt å ta opp 28 nye elever hvert år. Dette er i overensstemmelse med behov forankret i Avinors bemanningsanalyser og prognoser.

Utover den institusjonelle utdanningen gjennomføres diverse former for vedlikeholdsestretning, instruktørtrening og rettighetstrening ved Entry Point North AB i Malmö.

Det har vært en svak økning i suksessraten for flygelederelever i løpet av de siste 2 årene. Ytterligere økning i suksessraten forventes å kunne skje gjennom forutsigbarhet og stabilitet i gjennomføringen av grunnutdanningen, i tillegg til implementering av et forbedret opplæringskonsept for enhetstreningen.

Rekruttering og grunnutdanning av flygeledere vil kunne være potensielle samarbeids- og harmoniseringsområder innenfor NEFAB og Borealis. I tillegg vil etablering av NEFAB-sektorer medføre behov for harmonisering innen enhets- og vedlikeholdstrening.

Det er et strategisk mål for Avinor at forholdene legges til rette for utdanning av flygeledere på bachelornivå. I lys av utviklingen i Europa og en mulig fremtidig konkurranse innenfor enkelte tjenester, bør ansvaret for utdanning av flygeledere organiseres og finansieres på lik linje med andre utdanning av andre yrkesgrupper.

Prognosen for det operative behovet, samt den forventede operative flygelederbemanningen i perioden 2012–2015 er vist i tabell 3.6. Som det fremgår av tabellen har bemanningen økt fra 485 ansatte i 2009 til forventet 531 ansatte ved utløpet av 2012.

Behovstallene i prognosen for den operative flygelederbemanningen er slik de foreligger dag. Endringer i for eksempel flytrafikk, driftskonsept, innføring av ny teknologi, luftromsorganisering,

Tabell 3.6 Bemanning og prognose for operativ flygelederbemanning i perioden 2009–2015. Tallene angir antall ansatte

Pr. 31.12	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Operativt behov	552	552	552	536	536	536	536
Bemanning/prognose	485	502	523	531	536	538	536

forskrifter som regulerer drift / eller bruk av personell og arbeidstidsbestemmelser, er alle elementer som påvirker bemanningsbehovet. Årsaken til nedjusteringen av behovstallet mellom 2011 og 2012 er en gjennomgang foretatt av en partssammensatt arbeidsgruppe. Behovstallene reflekterer operativt behov som tar hensyn til helge- og ferie-faktoren, myndighetspålagte kompetansekrav, langtids- og korttidsfravær, administrative funksjoner på enhetene og avgivelse til sentrale funksjoner som tillitsverv og prosjektdeltakelse.

Selskapet har for tiden en fornyet gjennomgang av behovstallene for flygeledere, inkludert hvilke forutsetninger som inngår i dimensjoneringen av behovet. I denne gjennomgangen vil det også bli vurdert faktorer som ikke blir ivaretatt på enhetsnivå og som varierer fra år til år i forbindelse med blant annet overføringstrening. For å sikre at avtalt kapasitet leveres til lufthavner og luftromsbrukere, vil selskapet legge vekt på at flygelederbemanningen er robust. Samtidig vil selskapet forberede seg på å gi Luftfartstilsynet og departementet detaljerte og systematiske reddegjørelser for planlegging og gjennomføring av tiltak knyttet til kapasiteten i flygekontrolltjenesten. I departementets utpekingsvedtak er det forutsatt at staten bør ha andre virkemidler enn de som fremkommer gjennom eierstyring av Avinor og fastsettelse av nasjonal ytelsesplan for flysikrings-tjenesten.

I lys av kapasitetsproblemene sommeren 2012, gjennomføres / vurderes en rekke kortsiktige tiltak for å styrke den umiddelbare ressursituasjonen på Gardermoen og ved Oslo kontrollsentral. Det vurderes også tiltak for å bedre situasjonen ved å omdisponere oppgaver fra disse enhetene til andre enheter – tiltak som kan ha innvirkning på den eksisterende og fremtidige flygelederbemanningen. På Gardermoen vil man vurdere muligheten for overføring av ansvaret for deler av bakkeoperasjonene til annet personell enn flygeledere. Flytting av sektorer til andre nasjonale eller internasjonale enheter vurderes for å redusere belastningen ved Oslo ATC. Videre vil den mest effektive løsningen for innflygingstjenesten i Farris TMA (innflygingskontrolltjeneste til Rygge, Torp og Geitryggen) analyseres. I forhold til konkrete utviklingsprosjekter med økende behov for flygelederkompetanse, vil rekruttering eller innleie av flygeledere fra andre land vurderes fortløpende.

I tillegg til ovennevnte foretar LT en gjennomgang av regulatoriske krav, herunder krav til norsk språk og operativ aldersgrense for flygeledere.

Oppsummering – Avinors strategier for flysikringsvirksomheten

Avinor har som mål å være en ledende leverandør av flysikringstjenester i Nord-Europa. Selskapet vil vurdere å utvide denne strategien til også å åpne for internasjonal leveranse av flysikringstjenester, alene, eller i samarbeid med andre aktører. Avinor vil også analysere potensiale og muligheter for å levere komplette produkter til andre land, dvs. lufthavndrift, tårn, innflygning, underveis og tekniske tjenester. På kort sikt er imidlertid selskapets hovedfokus å sikre full driftsstabilitet og effektivitet i norsk luftrom.

For å sikre Avinors posisjon som foretrukket leverandør av underveis-, innflygings- og tårntjenester i Norge, innenfor en luftromsblokk og i det europeiske flysikringsmarkedet for øvrig, må bedriften øke konkurransekraften.

Utviklingen innen EU stiller store krav til bedriften, men Avinor ser også innenfor flere segmenter. Dette forutsetter imidlertid en betydelig effektivisering, økt markedsmessig kompetanse og et bredere organisatorisk handlingsrom. På flere områder vil fremtidige strategier også være knyttet til rammer og retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet.

Avinors hovedstrategier vil være å:

- Fortsatt være utpekt til å yte lufttrafikk-tjenester i det luftrommet hvor Norge er forpliktet til å yte slike tjenester og i tråd med intensjonene i SES.
- Videreutvikle NEFAB-samarbeidet og realisere løsninger knyttet til luftrom, rutestrukturer og tjenesteproduksjon som er optimalt tilpasset flyselskapene og passasjerenes behov. Avinor vil arbeide aktivt for å sikre at tilsvarende løsninger blir etablert på tvers av grensene mellom NEFAB og den dansk / svenske luftromsblokken¹⁶. Avinors deltakelse i blokken skal baseres på økt konkurransekraft/effektivitet. Det er videre en forutsetning at løsningen ivaretar myndighetenes og Forsvarets behov. Avinor har som målsetting at underveistjenesten skal utføres fra norsk kontrollsentral også på lengre sikt.
- Forberede seg på konkurranse i tårn/innflygingstjenesten. Avinor vil vurdere det interne eierskapet til infrastruktur (lufthavn eller flysikring) utfra hensynet til mulig konkurranse. Avinor vil søke maksimal forbedring av produktene, kostnads- og kvalitetsmessig. Avinor

¹⁶ Sverige og Danmark har allerede etablert en egen luftromsblokk

vil gjennomføre interne effektiviseringstiltak for å være best mulig rustet for en konkurranse situasjon. Dette vil også i stor grad sammenfalle med kravene i ytelsesstyringssystemet. Et viktig tiltak i utviklingen av selskapets konkurransekraft vil være å innta internasjonalt ledende posisjon innen konseptet RTC (fjernstyrte tårn).

- Oppfylle alle kravene i ytelsesstyringssystemet og gjennomføre påkrevde effektiviseringstiltak samtidig som det leveres tjenester av god kvalitet.
- Foreslå at myndighetene tar de nødvendige initiativ for å sikre Avinor og øvrig norsk luftfartsindustri likeverdige konkurransevilkår i finansieringen av pålagte investeringstiltak i SESAR-programmet. Avinor ønsker også å videreutvikle samarbeidet med norsk industri slik at programmet kan styrke leverandørindustrien.
- Organisere flysikringsvirksomheten som et aksjeselskap heleid av Avinor.
- Rekruttere og utdanne flygeledere i en takt som sikrer etterspurt kapasitet fra lufthavner, luftromsbrukere og utviklingsprosjekter.

3.6 Økonomi og finans

Økonomiomtalen i foreliggende plan skiller seg fra øvrige kapitler ved at det er benyttet en noe lengre tidshorisont. Dette fordi Avinors økonomiske planlegging (Finansiell virksomhetsplan) har et perspektiv på 5 år.

Innledning

Med Avinors langsiktige investeringer og høye grad av faste kapasitetskostnader fra regulert drift og beredskap, er trafikkvolum en sentral driver for konsernets løpende inntjening og finansielle verdi. Grovt sett vil en årlig volumendring på et prosentpoeng representere en resultateffekt i nivå 100 millioner kroner. Den akkumulerte flerårs-effekten av et skift i «trafikkbanen» er betydelig. Det er således en stor finansiell risiko (både «oppside» og «nedside») knyttet til virksomheten.

På grunn av forventet trafikkvekst og drift nær full kapasitet flere steder, har konsernet i de nærmeste årene et stort investeringsbehov. Det er en utfordring at flere prosjekter faller sammen i tid. Terminalkapasiteten ved Oslo lufthavn, Gardermoen er under utvidelse. Samtidig er det et sterkt behov for økt kapasitet ved Bergen lufthavn, Flesland. Også ved Stavanger lufthavn, Sola og Trond-

heim lufthavn, Værnes er det nødvendig med kapasitetsøkende tiltak.

Det er et stort potensiale for utvikling av verdier knyttet til konsernets eiendommer. Avinor har betydelige arealer som kan styrke regional konkurransekraft rundt de store lufthavnene, samt skape verdier for konsernet. Flere steder er det sterk lokal og regional interesse for en slik satsing.

I sum står Avinor overfor store oppgaver for å løse virksomhetens samfunnsoppdrag, samtidig som det foreligger betydelige muligheter for videreutvikling av konsernets verdier. Konsernets kapitalstruktur og finansielle rammebetingelser må imidlertid vurderes for at dette ansvaret kan ivaretas på en finansielt forsvarlig måte. Selskapet vil i særlige tilfelle søke medverkeg fra lokale aktører der disse ønsker å forsere prosjekter i forhold til Avinors planer, slik at realisering kan skje tidligere enn forutsatt.

Resultatprognose drift

Det er ventet en betydelig trafikkvekst de kommende år, se kapittel 3, avsnitt 1. I perioder på døgnet med stor trafikk (i «dimensjonerende time»), er det økende kapasitetsutfordringer på de store lufthavnene.

Som følge av trafikkvekst og økt inntekt per passasjer, forventes det en fortsatt vekst i konsernets driftsinntekter. Inntekt per passasjer forventes økt gjennom en fortsatt utvikling av kommersielle tjenester og tilbud på lufthavnene.

Faktureringsattsene for underveis- og tårntjenesten er satt i henhold til Nasjonal ytelsesplan 2012–2014 (første referanseperiode), vedtatt av Luftfartstilsynet i februar 2012. For andre referanseperiode (2015–2019) er det forutsatt en nedjustering i forhold til første referanseperiode. Den kostbaserte security-avgiften forventes økt i samsvar med løpende konsumprisindeks. Faktureringsattsene for start- og passasjeravgift er forutsatt økt med 2,5 prosent per år utover løpende konsumprisindeks i tre-års perioden 2014–2016. Etter dette er løpende konsumprisindeks lagt til grunn. Samlet vil Avinors luftfartsavgifter utvikle seg lavere enn konsumprisindeksen i perioden 2013–2017.

Det legges opp til en årlig kostnadsvekst som er lavere enn årlig inntektsvekst, slik at konsernet vil ha en positiv resultatutvikling i planperioden. Konsernet vil likevel ha en forventet kostnadsutvikling som er høyere enn antatt lønns- og KPI-vekst på grunn av store utbyggingsprosjekter som gjennomføres parallelt med en trafikkavvikling nær full kapasitet ved de store lufthavnene.

Tabell 3.7 Planlagte investeringer i varige driftsmidler 2013-2017 (millioner kroner)

MNOK	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	Sum 2013–2017	% av total	PAX 2011	PAX 2017
Gardermoen	1 662	2 300	2 139	1 809	801	8 711	42 %	21,1	27,0
Flesland	851	1 162	1 243	883	264	4 403	21 %	5,4	7,5
Sola	325	253	150	216	279	1 124	6 %	4,1	6,0
Værnes	284	52	105	70	681	1 191	6 %	3,9	5,0
Kjevik	105	5	19	59	30	218	1 %		
Vigra	181	25	3	29	30	269	1 %		
Bodø	31	17	9	10	21	87	0 %		
Tromsø	31	25	17	15	20	108	1 %		
Reg./lokale lufthavner	515	621	341	264	450	2 191	11 %		
Flysikringstjenesten	150	170	267	247	217	1 051	5 %		
Eiendom	107	100	33	33	40	673	3 %		
Avinor	132	119	65	67	90	473	2 %		
Avinor konsern	4 374	4 850	4 391	3 702	3 282	20 598	100 %	44,3	57,7
Herav:									
Nye prosj. > 50 MNOK	1 294	1 605	1 553	1 514	1 935	7 901	38 %		
Igangsatte prosjekter	1 853	2 213	2 067	1 527	423	8 083	39 %		
Reinvest. < 50 MNOK	1 228	1 031	771	661	924	4 614	22 %		
Sum	4 374	4 850	4 391	3 702	3 282	20 598	100 %		

Investeringer

I perioden 2010–2015 forventes antall passasjerer per år å øke fra 40,1 til over 50 millioner. Bedriftens langsiktige økonomiske utvikling vil imidlertid også være avhengig av evnen til å forvalte og sikre veksten. På grunn av forventet trafikkvekst og drift nær full kapasitet flere steder, har konsernet i de nærmeste årene et stort investeringsbehov.

Det legges opp til en årlig kostnadsvekst som er lavere enn årlig inntektsvekst, slik at konsernet vil ha en positiv resultatutvikling i planperioden. Konsernet vil likevel ha en forventet kostnadsutvikling som er høyere enn antatt lønns- og KPI-vekst på grunn av store utbyggingsprosjekter som gjennomføres parallelt med en trafikkavvikling nær full kapasitet ved de store lufthavnene.

I perioden 2013–2017 utgjør samlet investeringsbehov i Avinors finansielle virksomhetsplan

20,6 milliarder kroner. Det er en utfordring at behovet for økt kapasitet ved landets to største og mest lønnsomme lufthavner (Gardermoen og Flesland) faller sammen i tid. Planlagte investeringer er oppsummert i tabellen over.

Ca. 60 prosent av investeringsplanen er bundet opp i løpende reinvesteringer i lufthavnettet og i flysikringstjenesten, samt i allerede igangsatte prosjekter. Noen hovedpunkter om de planlagte investeringene:

- Det største igangsatte prosjektet er utvidelse av terminalkapasiteten ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Prosjektet fikk konsesjon i desember 2010, og byggevedtak ble fattet i januar 2011. Per september 2012 er ca. 30 prosent av prosjektet ferdig produsert hvilket er i henhold til plan. Det er planlagt ferdigstilt til andre kvartal 2017.
- Det største ikke-igangsatte prosjektet er utvidelse av terminalkapasitet ved Bergen lufthavn, Flesland. Per dags dato foreligger det ikke konsesjon eller byggevedtak.

Tabell 3.8 Ikke-vedtatte prosjekter > 100 millioner kroner 2013-2017

MNOK	2013F	2014F	2015F	2016F	2017F	Sum 2013-17
Gardermoen, flyside øst	217					217
Gardermoen, banesystem		107		75		182
Gardermoen, T2 fase 2				97	304	401
Flesland, driftsbygg		50	50			100
Flesland, kapasitet terminal	218					218
Flesland, ny terminal	485	979	1 145	873	50	3 532
Sola, kapasitet P-hus	60	100				160
Sola, kapasitet terminal	65	103	90	56		314
Sola, pir sør fase 1			20	150	250	420
Værnes, kapasitet flyside	94		30			124
Flysikring, ATM-systemer	8	39	100	100	100	346
Flysikring, bygg ACC/APP		10	50	50		110
Aeronautical Data Quality	22	26	10	20	40	119
Sum prosjekter > 100 MNOK	1 169	1 414	1 495	1 421	744	6 244

- Det er også behov for kapasitetsøkende tiltak på Stavanger lufthavn, Sola, og Trondheim lufthavn, Værnes.
- Utover de største byene, stilles det krav til Avinor knyttet til regionale behov. I perioden 2012-2014 er det blant annet betydelige investeringer Kristiansand lufthavn, Kjevik og Kristiansund lufthavn, Kvernberget.
- Flysikringstjenesten står overfor store utfordringer som følge av EUs etablering av et felleseuropeisk luftrom. For å møte felleseuropeiske minimumskrav, skal det investeres i ny ATM systemteknologi i perioden fram mot 2017/2018. Avinor er også i gang med et program der faser ut eldre radar-infrastruktur med siste generasjon overvåkingsteknologi.

Tabellen på neste side oppsummerer ikke-igangsatte prosjekter over 100 millioner kroner som er hensyntall i investeringsplanen for perioden 2013 – 2017:

I tillegg omfatter investeringsplanen også en rekke mindre prosjekter som heller ikke er vedtatt. Eksempler på dette er:

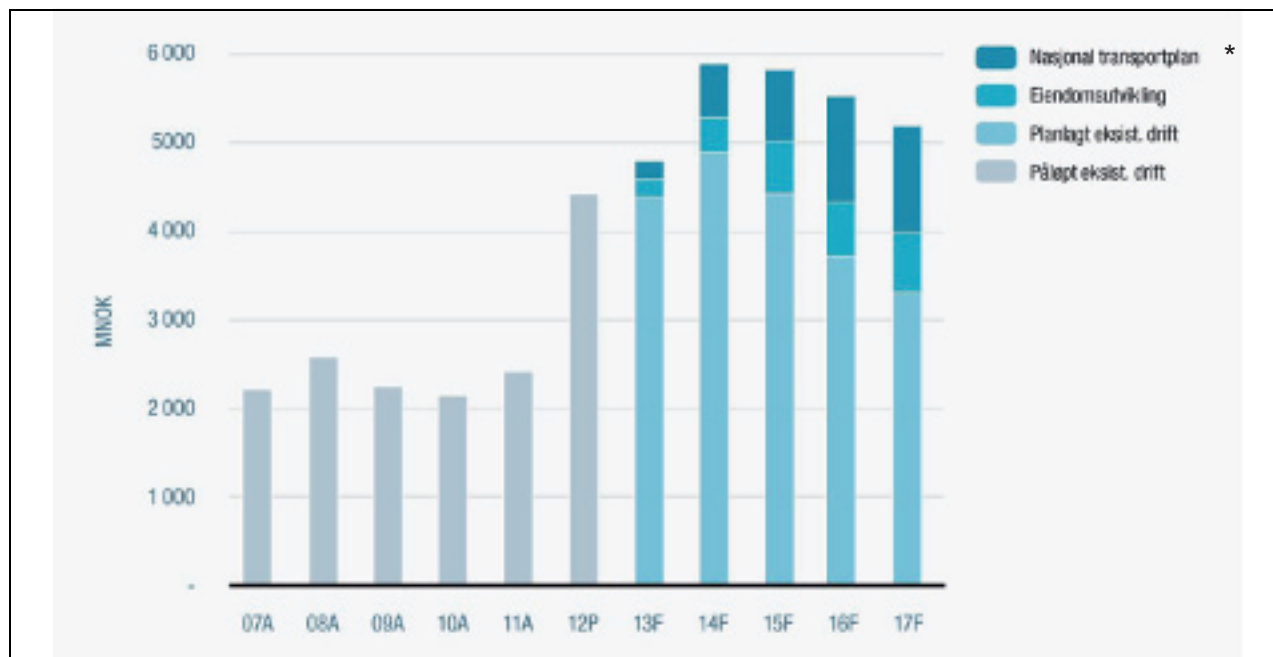
- Utvidelse utenlandsterminal Kristiansand
- Utvidelse rullebane Stokmarknes og Sandnessjøen

Ovennevnte prosjekter er nødvendige for å sikre at konsernets infrastruktur ivaretar forventet etterspørsel etter flytransport samt tilfredsstiller nye internasjonale regulatoriske krav.

I transportetatens og Avinors forslag til NTP for 2014 – 2023, er det anbefalt en ny flyplass i Lofoten til erstatning for eksisterende lufthavner i Svolvær og Leknes, samt en ny flyplass i Mo i Rana til erstatning for dagens lufthavner i Mo i Rana og Mosjøen. Samlet er investeringene anslått til 4,0 milliarder kroner. For Hammerfest utredes spørsmålet om ny flyplass videre. Det foreligger ingen finansielle anslag for dette prosjektet, og det er derfor ikke hensyntatt i behovsvurderingene.

Avinor har betydelige arealer som kan utvikles for å styrke regional konkurransekraft rundt de store lufthavnene, samt skape verdier for konsernet. Det inngår i konsernets strategiplan å videreutvikle eiendomsdrift som et selvstendig forretningsområde. Et anslag på bedriftsøkonomisk lønnsomme investeringer som foreløpig ikke er inkludert i selskapets investeringsplan, utgjør 3,1 milliarder kroner.

Det foreligger flere uavklarte problemstillinger knyttet til relasjonen mellom Avinor og Forsvaret som kan ha stor økonomisk betydning for konsernet. De viktigste er:



Figur 3.17 Investeringer 2007–2017 (ekskl. investeringer som følge av Forsvarets omstrukturering)

* To nye lufthavner i henhold til planforslaget til NTP fra transportetatene og Avinor

- Konsekvenser av valg av kampflybase på Ørland og fremskutt base på Evenes.
- Valg av eierforhold / driftsansvar på Bodø, Andøya og Bardufoss.
- Kostnader ved kjøp eller bruksvedrelag til Forsvaret for luftfartskritiske arealer på Værnes og Flesland.

Mulige finansielle konsekvenser for Avinor er imidlertid ikke tallfestet.

Figuren på neste side viser konsernets investeringsprofil i perioden 2007 – 2017:

I sum står Avinor overfor store oppgaver for å løse virksomhetens samfunnsoppdrag samtidig som det foreligger betydelige muligheter for videreutvikling av konsernets verdier. Konsernets kapitalstruktur og finansielle rammebetingelser må imidlertid vurderes for at dette ansvaret kan ivaretas på en finansielt forsvarlig måte.

I gjeldende investeringsplan, dvs eksklusive behov gjengitt i etatenes og Avinors forslag til

NTP, og regional eiendomsutvikling, utgjør konsernets samlede finansieringsbehov utover tilbakeholdt overskudd i nivå 15 milliarder kroner i perioden 2013–2017. Med gjeldende planforutsetninger, er det nødvendig å styrke konsernets egenkapital med 2,5 milliarder kroner for å sikre en finansielt forsvarlig drift i forhold til gjeldende vedtekter og låneavtaler. Dersom etatenes og Avinors forslag til NTP om nye lufthavner, samt regional eiendomsutvikling legges til, utgjør konsernets egenkapitalbehov 6,0 milliarder kroner.

Konsernets investerings- og egenkapitalbehov er oppsummert i nedenstående tabell 3.9.

Kontantstrøm og kapitalstruktur

Eksklusive investeringsbehov knyttet til eiendomsutvikling, de to nye flyplassprosjektene i NTP-forslaget samt Forsvarets omstrukturering, vil konsernet i femårs-perioden 2013 – 2017 ha en negativ kontantstrøm i nivå 11 milliarder kroner.

Tabell 3.9 Investerings- og emisjonsbehov (millioner kroner)

	Planlagte investeringer 2013 – 2017	NTP 2014 – 2023*	Regional utvikling	Sum
Investeringsbehov	20 600 MNOK**	4 000 MNOK	3 100 MNOK	27 700 MNOK
Emisjonsbehov	2 500 MNOK	2 000 MNOK	1 500 MNOK	6 000 MNOK

* To nye lufthavner i henhold til planforslaget til NTP (forutsetter nedleggelse av 4 lufthavner).

** Eksklusive investeringer som følge av Forsvarets omstrukturering

Utover dette skal eksisterende gjeld refinansieres for 4,1 milliarder. Konsernets samlede finansieringsbehov er således i nivå 15 milliarder kroner. Som en følge av dette er konsernets rentebærende gjeld forventet å øke fra 10,8 milliarder kroner per 30.06.2012 til i nivå 22,0 milliarder ved utløpet av 2017.

Egenkapital i forhold til summen av egenkapital og rentebærende gjeld tangerer minimumsgrensen på 40 prosent i 2015, 2016 og 2017. Rentebærende gjeld dividert på EBITDA vil være i nivå fem i 2014, 2015, 2016 og 2017. Konsernets finansielle soliditet og gjeld i forhold til løpende inntjening vil være svært presset i kommende planperiode.

Tatt hensyn til usikkerhet i konsernets finansielle plan, må Avinor be eier om en styrking av konsernets egenkapital, alternativt utbyttefritak eller en kombinasjon av egenkapital og fritak / reduksjon av utbytte. Som et alternativ til dette, må konsernet redusere ambisjonsnivået på investeringsiden de neste fem årene.

Avinor vil understreke utfordringen med å realisere et meget høyt investeringsnivå kombinert med et fast årlig utbytte på 50 prosent av resultat etter skatt.

Finansiell risiko

Med utgangspunkt i soliditetskravet (egenkapitalandel), er det finansiell risiko hovedsakelig knyttet forhold som lavere trafikkvekst forutsatt, høyere rentenivå enn forventet, pensjonsforpliktelse, samt avklaring mot Forsvaret. Ut over dette er kostnadsvekst og usikkerhet i investeringsprosjektene bedriftsøkonomiske risikofaktorer.

Av ovennevnte risikofaktorer, er redusert trafikkvekst vurdert som den mest kritiske og utslagsgivende. Planen forutsetter en årlig trafikkvekst over BNP Fastlands-Norge i femårs-perioden 2013 – 2017. Grovt sett vil en årlig volumendring på et prosentpoeng representere en resultateffekt i nivå 100 millioner kroner. Den akkumulerte flerårs -effekten av et skift i «trafikkbanen» er således betydelig.

Avinor har utarbeidet handlingsalternativer som beskriver konsekvensene av større endringer i de forutsetninger som ligger til grunn for den langsiktige investeringsplanen.

Avinors virksomhet er basert på at de fundamentale finansielle rammebetingelser, slik som dutyfreeordningen, videreføres.

Resultatforbedringsprogrammet

Avinor har hatt en tilfredsstillende resultatforbedring de seneste årene, men kostnadsveksten har

Tabell 3.10 Mål resultatforbedring og investeringer. (Millioner kroner)

År	2010	2011	2012
Mål resultatforbedring	88	240	350
Investeringer	46	58	25

Tabell 3.11 Resultatforbedringsselementer 2012. (Millioner kroner)

Tiltak	Millioner kr
Kostnadsreduksjoner	210
Økning kommersielle inntekter	100
Økning andre inntekter	40

vært høy. Dette gjelder både i lufthavndriften og flysikringstjenesten.

Bedriften har iverksatt en rekke tiltak for å snu utviklingen. De viktigste tiltakene er gjennomføring av et resultatforbedringsprogram, sterkere kontroll med løpende drift, samt en aktiv holdning til eksterne krav for å sikre effektiv gjennomføring. Resultatforbedringsprogrammets målsetting er 350 millioner kroner i 2012. Tabell 3.10 viser programmets målsetting for resultatforbedring og nødvendige investeringer for å kunne gjennomføre tiltakene i årene 2010–2012.

Resultatforbedringen i 2012 på 350 millioner kroner skal oppnås gjennom kostnadsreduksjoner og økte inntekter, jf. tabell 3.11.

De viktigste tiltakene er knyttet til effektivisering av securitytjenesten, utvikling av kommersielle tjenester, endret driftskonsept tårn, åpningstider på lufthavnene, betaling for eksterne tjenester og tiltak for å effektivisere driften.

Flysikringsdivisjonen har, ut over resultatforbedringsprogrammet, etablert et eget lønnsomhetsforbedringsprogram, i POSISJON, som skal medverke til at divisjonen når ytelsesmålet som er satt i Single European Sky-regelverket for første referanseperiode (2012-2014). Dette målet er foreløpig satt til 10,5 prosent kosteffektivitetsforbedring i løpet av perioden. Programmet vil samtidig være et viktig verktøy til å bedre divisjonens/Avinors konkurransekraft og posisjon i det norske og internasjonale flysikringslandskapet. For Flysikringsdivisjonen vil en forbedring i kosteffektivitet

tet på 10,5 prosent betyr en reduksjon i kostbasen på ca. 200 millioner kroner.

Selskapets rammebetingelser

På generell basis har Avinor tilfredsstillende rammebetingelser for å kunne oppfylle selskapets oppgaver i samfunnet. Forholdet til Samferdsdepartementet som eier og regulator er konstruktivt og motiverende. På økonomiområder foreslår imidlertid selskapet nå en kapitaltilførsel. Som nevnt ovenfor tilrår styret en kapitaltilførsel på 2,5 milliarder knyttet til planlagte investeringer, og samlet 6,0 milliarder kroner dersom tiltakene i NTP-forslaget og regional eiendomsutvikling også legges inn.

Avinor vil peke på utfordringer knyttet til Forsvarets omstrukturering. En annen utfordring er mulige endringer i lufthavnstrukturen som følge av NTPs planforslaget.

Avinor vil i økende grad bli omfattet av internasjonaliseringen innen luftfarten. Dette gjelder særlig flysikringstjenesten, men kan også berøre deler av lufthavnvirksomheten. Bedriften gjennomfører effektiviseringstiltak og posisjonerer selskapet i forhold til denne utviklingen. Avinor vil ta initiativ til at selskapets vedtekter vurderes sett i forhold til forventet utvikling.

For at norske lufthavner skal være konkurransedyktige med utenlandske, er det viktig at ram-

mebetingelsene er mest mulig like. For norske lufthavner gjelder en tollbestemmelse som gir ulemper for reisende fra utlandet og skal videre med innenriksfly. Passasjerene er pålagt å tollklare på første norske flyplass for deretter å gå gjennom sikkerhetskontroll på nytt om man skal reise videre innenlands. Dette er en betydelig negativ opplevelse for våre kunder. Ordningen er tids- og kapasitetskrevende, og svekker hovedflyplassen som hub i forhold til Kastrup, Arlanda og Helsinki. Den bør således avskaffes. Avinor deltar for tiden i en departementalt oppnevnt arbeidsgruppe som arbeider med å komme frem til en forenklet transferløsning.

Avinor driver en omfattende virksomhet på Svalbard som går med underskudd. Dette kan ikke samordnes skattemessig med overskudd på fastlandet. Oslo Tingrett uttalte i dom desember 2010 at manglende samordning for Avinor «... kan virke uheldig og utilsiktet...». Skattedirektoratet har i 2012 i en forhåndsuttalelse videre avvist en mulig løsning. Skattekostnaden for Avinor på grunn av manglende samordning er i 2012 estimert til 14 millioner. Aktivitetsnivået på Svalbard øker og neddiskontert fremtidig kostnad for Avinor estimeres til kr 175 millioner. De negative konsekvensene kan reduseres ved direkte tilskudd øremerket driften på Svalbard eller ved endringer i skattelovgivningen.

Undervedlegg 1**Finansielle hovedtall**

Tabellen oppsummerer finansielle hovedtall for konsernet i perioden 2007 – 2011, samt tallene for første halvår i 2011 og 2012.

Tabell 3.12

MNOK	2007A	2008A	2009A	2010A	2011A	CAGR 2007-11	Per Q2 2011	Per Q2 2012	Endring 2011-12
Driftsinntekter	6 689	7 384	7 356	7 871	8 622	6,6 %	4 118	4 371	6,1 %
EBITDA	2 264	2 463	2 192	2 799	2 780	5,3 %	1 457	1 489	2,2 %
EBIT	1 308	1 396	1 183	1 745	1 485	3,2 %	874	805	-7,8 %
EBIT-margin	19,5 %	18,9 %	16,1 %	22,2 %	17,2 %		21,2 %	18,4 %	
Resultat før skatt	1 036	1 082	859	1 419	1 190	3,5 %	722	637	-11,8 %
Resultat etter skatt	731	765	605	1 008	844	3,6 %	520	458	-11,9 %
Rentebærende gjeld	6 863	6 547	8 300	8 645	9 753	9,2 %	8 656	10 752	24,2 %
Egenkapital	9 120	9 285	10 111	10 999	10 414	3,4 %	11 018	9 716	-11,8 %
Sum eiendeler	19 610	20 160	22 383	23 475	25 849	7,1 %	23 771	27 309	14,9 %
EK / EK + renteb.gjeld	57,1 %	58,6 %	54,9 %	56,0 %	51,6 %		56,0 %	47,5 %	
Egenkapitalprosent	46,5 %	46,1 %	45,2 %	46,9 %	40,3 %		46,3 %	35,6 %	
Renteb. gjeld / EBITDA	3,0	2,7	3,8	3,1	3,5				
Avkastn. Invest.kapital	6,6 %	6,5 %	5,2 %	7,1 %	5,7 %				
Avkastn. egenkapital	8,8 %	8,3 %	6,2 %	9,6 %	7,9 %				
Investeringer	-2 188	-2 547	-2 222	-2 122	-2 406	2,4 %	-970	-1 697	75,0 %
Utbytte	-325	-397	-	-	-504		-	-	
Kontantstrøm før gjeld	-600	-768	-379	-181	-563		-66	-898	
PAX (mill.)	38,7	39,5	38,5	40,1	44,3	3,4 %	21,3	22,5	5,6 %
Driftsinntekt per pax	kr 173	kr 187	kr 191	kr 196	kr 195	3,0 %	kr 194	kr 195	0,5 %
Driftskostnad per pax	kr 114	kr 124	kr 134	kr 126	kr 132	3,6 %	kr 125	kr 128	2,5 %
EBIT per pax	kr 34	kr 35	kr 31	kr 43	kr 34	-0,2 %	kr 41	kr 36	-12,8 %

2010A inkluderer ekstraordinær inntekstsføring av nedjustert pensjonsforpliktelse på 312 MNOK.

Vedlegg 4

Brev fra Avinor til Samferdselsdepartementet av 12.2.2013

Avinors §10-plan – utdyping knyttet til flysikringstjenesten

Innledning

Avinor redegjør i dette brevet for strategiske prosjekter og tiltak innenfor flysikringstjenesten slik departementet har anmodet om i forbindelse med utarbeidelsen av eiermeldingen for selskapet.

Avinor har organisert store strategiske prosjekter knyttet til fremtidig operativ enhetsstruktur og fremtidig Air Traffic Management-system¹ (ATM-system) i et program. I tillegg til delprosjektene for operativt enhetsstruktur (Operativt konsept) og fremtidig ATM-system (Fremtidig ATM System – FAS), omfatter programmet delprosjekt for utvikling av eksisterende systemplattform (NATCON-systemet) og nytt luftrom for Sør-Norge utenom Oslo-området. (Southern Norway Airspace Project – SNAP).

Disse strategiske prosjektene må sees i sammenheng med overordnede ambisjoner om effektivisering av europeisk flysikringstjeneste slik dette kommer til uttrykk gjennom Single European Sky programmet. Den eksisterende norske ytelsesplanen for flysikringstjenesten går ut 2014. Referanseperiode 2 påbegynnes i 2015 og løper til ut 2019. Det forventes ambisiøse målsettinger for denne andre referanseperioden, både i forhold til kostnadseffektivitet og kapasitet. Det er påkrevet med strukturelle og teknologiske endringer for å posisjonere Avinor og norsk luftfart godt i dette bildet.

Prosjekt operativt konsept

Prosjektet arbeider ut fra en overordnet målsetting om reduksjon av antall kontrollsentraler i Norge fra 3 til 1 med implementering innen utløpet av 2017. Det er flere muligheter for hvordan dette kan løses, inkludert å vurdere flere enn ett produksjonssted. I tillegg arbeider prosjektet med muligheter for sentralisering av innflygingskontrolltjenester der hvor dette ansees formålstjenlig. Prosjektet vil fremlegge nødvendig beslutnings-

grunnlag i løpet av første halvår 2013 og deretter gå videre til validerings- og implementeringsfasen.

I beslutningsprosessene knyttet til operativt konsept vil Avinor måtte ta hensyn til både tekniske, operative, økonomiske og beredskapsmessige forhold. Avinor vil vurdere de beredskapsmessige forholdene i lys av objektsikkerhetsforskriften og konsultere relevante myndighetsorganer i forbindelse med beslutningsunderlaget for områdekontroll- og innflygingskontrollfunksjoner og deres fremtidige lokalisering.

Dersom Avinor skal nå ambisjonen om å være en ledende flysikringsleverandør i fremtiden, er konsolidering av kontrollsentraler og mest mulig effektiv drift av øvrige flygekontrollenheter av stor betydning. Prosjektets måloppnåelse er derfor en vesentlig faktor for at Avinor skal kunne imøtekomme ambisiøse krav til driftsstabilitet og kostnadseffektivitet. Selv i referanseperiode 2 vil resultateffekten av prosjektet være moderate. Bakgrunnen for dette er at endringene er krevende å implementere. Planlegging, validering og implementering må nødvendigvis skje over flere år. I tillegg er man avhengig av utviklingen på teknologiområdet. Realisering av prosjektets resultatmål vil imidlertid være avgjørende for Avinors posisjon mot slutten av referanseperiode 2 og inn i referanseperiode 3.

Prosjekt for fremtidig ATM-system

Som en del av programmet for fremtidig organisering og drift av flysikringstjenesten, er det etablert et delprosjekt for anskaffelse og implementering av neste generasjons Air Traffic Management system (teknologiplattform). Dagens ATM systemplattform i Avinor er utviklet på 90-tallet og ble første gang tatt i bruk på Oslo kontrollsentral i 1996. Plattformen er siden oppgradert og modifisert en rekke ganger. I lys av de planlagte endringene knyttet til operative konsepter og teknologi som ligger til grunn for European ATM Master Plan, er det på et tidspunkt nødvendig å gjennomføre et

¹ Teknologiplattform for utøvelse av lufttrafikkjeneste.

teknologiskifte. Gjennom prosjektet for fremtidig ATM-system, analyserer Avinor hvilke overordnede handlingsmuligheter som eksisterer før man påbegynner en prosess med spesifikasjon og innhenting av tilbud. Samtidig er det en målsetting å fastsette et strategisk tidspunkt for overgang til en ny teknologiplattform, noe som må sees i sammenheng med andre endringsprosesser. Parallelt med dette utreder delprosjektet for det eksisterende ATM-systemet (NATCON) hvilket investeringsbehov som er påkrevd for å sikre at dette systemet møter mer kortsiktige operative og tekniske krav.

I likhet med prosjektet for Operativt Konsept, er anskaffelse og implementering av et nytt ATM-system av betydning for å nå målsettingene i tilknytning til SES-programmet. De operative konseptene i European ATM Master Plan representerer et paradigmeskifte innenfor flysikringstjenesten. Disse konseptene skal realisere den produktivitetsøkningen som er nødvendig for å nå overordnede målsettinger om halvering av enhetskostnadene i tråd med de overordnede politiske målsettingene for Single European Sky.

Et valg av et fremtidig ATM-system vil i større grad dreie seg om et langsiktig valg av samarbeidspartnere enn et tradisjonelt valg av en leverandør for en enkelt systemanskaffelse. Det fremtidige ATM-systemet kan bare i begrenset grad spesifiseres detaljert fordi konsepter og teknologistøtte er gjenstand for pågående forskning og utvikling gjennom SESAR-programmet. I denne forbindelse er det også viktig å påpeke at fremtidens ATM-systemer forutsettes å være interoperable og at det nødvendigvis ikke er en forutsetning å operere systemer fra samme leverandør for å oppnå fungerende grensesnitt og interoperabilitet på tvers av organisatoriske og geografiske grenser.

Utvikling av fjernstyrte tårnkonsepter (RTV)

Avinor har siden 2009 gjennom SESAR deltatt i arbeidet med å utvikle nytt konsept for fjernoperasjon av tårntjenester i samarbeid med SAAB og LFV. For tiden gjennomfører vi første valideringsfase av et konsept for AFIS² operasjoner der ett tårn (Værøy) opereres fra en kontrollenhet i Bodø. Neste fase innebærer testing og validering av et konsept der to tårn opereres fra samme ope-

ratørposisjon i kontrollenheten. Den fysiske uttestingen forventes å skje i innen utløpet av 2015. LFV gjennomfører tilsvarende testing og validering av operasjoner knyttet til kontrollerte tårn.³

Parallelt med testaktivitetene har Avinor begynt å gjøre avklaringer med tanke på de effektiviseringsmulighetene fjernstyrte tårn kan gi. Avinor mener at dette konseptet kan gi et betydelig effektiviseringsmedverkeg for norske lufthavner i form av reduserte investerings- og driftskostnader. Samtidig forventer vi at en sentralisering av tjenestene medverker til sterkere og mer robuste fagmiljøer.

I tillegg ser Avinor at kompetanse knyttet til etablering og drift av fjernstyrte tårn etterspørres både i Europa og andre deler av verden. Dersom det åpnes opp for at Avinor kan selge tjenester utenfor Norge, antar vi at det kan være et betydelig marked der Avinor kan bruke sin kompetanse til å etablere kostnadseffektive og robuste løsninger for tårndrift. Avinor anser det ikke som naturlig å gå ut å markedsføre slike løsninger alene, men ser for seg at dette bør gjøres sammen med en industripartner som både har teknologi- og markedskompetanse. Samarbeidsløsninger som involverer andre ytere av flysikringstjenester kan også være aktuelt i denne forbindelse. Arbeidet med å utforme en strategi for et slikt samarbeid har nylig startet og Avinor ønsker å ligge i forkant i videreutviklingen av RVT-konseptet.

Flygelederbemanningen

Avinor arbeider med kapasitets- og kompetanseplanen som følger av departementets utpekingsvedtak. Samtidig implementeres de tiltakene som ble identifisert etter de driftsproblemene som man erfarte på Oslo kontrollsentral og i Gardermoen kontrolltårn sommeren 2012. Bemannings-situasjonen ved øvrige kontrollenheter er for øvrig tilfredsstillende.

I tillegg til å ha fullt trykk på tilføring av nyutdannede til enhetene, har Avinor iverksatt over 20 tiltak som vil bedre situasjonen ytterligere. Dette inkluderer:

- Innleie av utenlandsk flygelederkapasitet.

Avinor har inngått en avtale om å leie inn flygeledere fra det svenske selskapet LFV Consulting. Opplæringen av de fire første flygelederne starter i disse dager, slik at de første fly-

² AFIS står for Aerodrome Flight Information Service – lufttrafikkjeneste som innebærer utstedelse av trafikkinformasjon til trafikken på og i nærheten av flyplassen. Ansvaret for atskillelse fra annen trafikk ligger hos flybesetningene.

³ Kontrollerte tårn leverer Air Traffic Control Service – en lufttrafikkjeneste som innebærer aktiv atskillelse av trafikken på og i nærheten av flyplassen gjennom utstedelse av klareringer. Ansvaret for atskillelse fra annen trafikk ligger hos lufttrafikkjenesten.

gelederne skal være klare til innsats før sommeren. Opplæringen av ytterlige fire flygeledere starter til høsten.

- Flytting av så mange flygeledere til Oslo-området som mulig

Avinor har tilbakeført administrativt personell til operativ tjeneste ved enhetene i Oslo-området. I tillegg gjennomføres en tilbakeføring av flygeledere som tidligere har tjenestegjort ved Oslo kontrollsentral og Gardermoen kontrolltårn.

- Gjennomgang og omlegging av ressursstyringen

Avinor har vedtatt en ny feriepolicy med fordelingen av sommerferien over en lengre ferieperiode. Det er også iverksatt tiltak for å fordele overtidsvakter mer jevnt blant alle ansatte. I tillegg er det gjennomført optimalisering av vaktlister og etablert forbedrede rutiner i forbindelse med utarbeidelse og oppfølging av disse.

- Effektivisering av utdanningsmodell
Avinor justerer omfanget av opplæringstiltak, endrer rutiner i forbindelse med opplæring og tilpasser metoder i opplæringen, noe som gjør det mulig å autorisere nye flygeledere raskere enn tilfellet er i dag.

I tillegg utarbeides det mer langsiktige prognoser for bemanningen med utgangspunkt i forventet trafikkutvikling og trender som følge av implementering av fremtidig operativt konsept og nytt ATM-system.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS

Dag Falk-Petersen
Konsernsjef

Vedlegg 5**Årsoppgjør 2011, Avinor konsern***Finansiell oversikt per divisjon/lufthavn***Oppsummering**

Konsernet Avinor driver 46 lufthavner i Norge i tillegg til flysikringstjeneste som omfatter 3 kontrollsentraler og teknisk infrastruktur for flynavigasjon. Konsernets driftinntekter utgjør i størrelsesorden 8,6 mrd kroner hvorav ca. 55% kommer fra salg av tjenester til flyselskapene og ca. 45% fra kommersiell aktivitet på lufthavnene. Morselskapet Avinor AS er 100% eiet av den norske stat gjennom Samferdselsdepartementet og drives uten statsstøtte.

Konsernets driftsinntekter økte med 10% i 2011 i hovedsak som en følge av trafikkvekst og økte kommersielle inntekter. Det var ingen statlige kjøp av regionale luftfartstjenester i 2011.

Totale driftskostnader økte med 17% i 2011. Justert for pensjonsreform og terminal 2 prosjektet på Gardermoen økte driftskostnadene med 8% i 2011.

Konsernets driftsresultat i 2011 ble 1 485 mill kroner som er en reduksjon på 260 mill kroner (15%) sammenlignet med 2010. Justert for pensjonsreform og terminal 2 prosjektet på Gardermoen er det en økning i driftsresultat på 143 mill kroner (10%) sammenlignet med 2010.

Driftsunderskuddet på regionalnettet utgjorde 1201 mill kroner.

Tabell 5.1 Nøkkeltall pr. divisjon/OSL er som følger:

NOK Mill.	Driftsinntekter	Driftsresultat	Investeringer	Antall årsverk
OSL	4 188	1 991	1 161	603
Divisjon Store Lufthavner	2 273	947	682	354
Divisjon Nasjonale, Regionale og Lokale Lufthavner	1 294	(1 201)	388	945
Divisjon Flysikring	1 791	94	76	1 042
Felles/ufordelt	842	(346)	48	272
Eliminering	(1 767)	-		
Avinor Konsern	8 622	1 485	2 355	3 216

Tabell 5.2 Avinor Konsern, Tabell A, Resultatregnskap 2009–2011 29. januar 2012

NOK Mill.	2009A	2010A	2011A	Endring	
				09-10	10-11
Driftsinntekter	7 356	7 871	8 622	7 %	10 %
Driftskostnader	(5 172)	(5 036)	(5 878)	-3 %	17 %
Driftsresultat før avskrivninger	2 183	2 835	2 744	30 %	-3 %
Avskrivninger	(1 000)	(1 090)	(1 258)	9 %	15 %
Driftsresultat	1 183	1 745	1 485		-15 %
Netto finansposter	(325)	(326)	(295)	0 %	-9 %
Resultat før skatt	859	1 419	1 190		-16 %
Skattekostnad	(254)	(411)	(347)		
Årsresultat	605	1 008	843		-16 %
Investeringer	2 160	2 072	2 355	-4 %	14 %
Årsverk 31.12	3 045	3 123	3 216	3 %	3 %
Netto kontantstrøm	1 365	152	539		
Utbytte til staten	-	504	422		
Finansiering:					
Egenkapital	10 111	10 999	10 414	<i>EK før utdeling av utbytte</i>	
Forpliktelser	2 027	1 942	3 277		
Langsiktig finansiell gjeld	8 290	8 208	9 097		
Første års avdrag langsiktig gjeld	56	514	775		
Annen kortsiktig gjeld	1 899	1 813	2 287		
Sum	22 383	23 475	25 849		
Selvfinansieringsgrad	55 %	56 %	51 %		

Kommentarer:

Konsernets driftsinntekter økte i 2011 med 10% i hovedsak som en følge av trafikkvekst og sterk kommersiell utvikling for de største flyplassene innen lufthavnvirksomheten.

Driftskostnadene i konsernet økte med 17% i 2011. Pensjonskostnaden i 2010 er redusert med 312 mill kroner som en følge av pensjonsreformen.

Som følge av utbyggingen på Gardermoen (Terminal 2 prosjektet) er resultatregnskapet i 2011 belastet med ekstra kostnader på 91 mill

knyttet til opprettholdelse av normal drift i byggeperioden. Justert for disse postene økte driftskostnadene med 8% i 2011.

Konsernets driftsresultat ble 1485 mill kroner i 2011 sammenlignet med 1 745 mill kroner i 2010. Driftsunderskuddet på regional og loklnettet utgjorde 1 201 mill kroner i 2011, jf. divisjonsvise resultater vist i tabell B.

Konsernet investerte for 2 355 mill kroner i 2011. En økning på 14% fra 2010.

Årsverk pr. 31.12.11 inkluderer fast ansatte og midlertidig ansatte (vinterbemanning).

Tabell 5.3 Avinor Konsern, Tabell B, 2011 Driftsresultat per divisjon (finanskostnader og skatt ikke inkludert) 29. januar 2012

NOK Mill.	Resultatenhet				Felles/ ufordelt	Elimin	Avinor Konsern
	OSL	DLS	NRL	FSD			
Driftsinntekter	4 188	2 273	1 294	1 791	842	(1 767)	8 622
Driftskostnader	(2 139)	(1 063)	(2 081)	(1 608)	(754)	1 767	(5 878)
Driftsresultat før avskrivninger	2 050	1 211	(787)	183	87	-	2 744
Avskrivninger	(606)	(198)	(298)	(89)	(50)	-	(1 241)
Enhetsresultat	1 444	1 013	(1 085)	94	38	-	1 503
Konsernjustering avskrivninger	165	(66)	(116)	-	(1)		(18)
Konsernjustering festeavgift	382				(382)		-
Driftsresultat	1 991	947	(1 201)	94	(346)	-	1 485
Investeringer	1 161	682	388	76	48		2 355
Årsverk 31.12	603	354	945	1 042	272		3 216
Pax innland	7 424	8 288	7 955				23 667
Pax utland	9 519	3 939	745				14 203
Pax transit	4 144	799	851				5 794
Pax offshore	-	462	152				614
Sum pax (000s)	21 087	13 488	9 702				44 277
Andel av total	48 %	30 %	22 %				100 %

Kommentarer:

OSL og divisjon Store Lufthavner står for 78% av passasjertrafikken og genererer et positivt drifts-

resultat (før finanskostnader og skatt) på 2 938 mill kroner.

Nasjonal, regional og lokal nettet har et driftsunderskudd på 1 201 mill kroner

Tabell 5.4 Avinor Konsern, Tabell B1, 2011 Resultatregnskap - Oslo Lufthavn (OSL) 29. januar 2012

NOK Mill.	Resultatenhet		Total Divisjon
	OSL	OSL E	
Driftsinntekter	4 039	150	4 188
Driftskostnader	(2 122)	(17)	(2 139)
Driftsresultat før avskrivninger	1 917	133	2 050
Avskrivninger	(570)	(36)	(606)
Driftsresultat	1 347	97	1 444
Investeringer	1 161	1	1 161
Årsverk 31.12	603		603
Pax innland	7 424		7 424
Pax utland	9 519		9 519
Pax transit	4 144		4 144
Pax offshore	-		-
Sum pax (000s)	21 087		21 087
Driftsinntekter pr.pax	kr 192		
Driftskostnader pr. pax	kr 101		
Driftsresultat pr. pax	kr 64		

Tabell 5.5 Avinor Konsern, Tabell B2, 2011 Resultatregnskap - Divisjon Store lufthavner (DLS)
29. januar 2012

NOK Mill.	Lufthavn			Datterselskaper					Divi- sjon	Total Divisjon
	Bergen	Stav. Trondh.	APAS	FEAS	SEAS	VEAS	HEAS			
Driftsinntekter	893	730	525	54	30	22	12	0	8	2 273
Driftskostnader	(386)	(312)	(302)	(9)	(1)	(1)	(1)	(0)	(51)	(1 063)
Driftsresultat før avskrivninger	507	418	223	45	29	22	11	(0)	(43)	1 211
Avskrivninger	(40)	(66)	(46)	(23)	(9)	(6)	(7)	-	(1)	(198)
Driftsresultat	466	351	177	22	20	16	5	(0)	(44)	1 013
Investeringer	412	115	118	29	-	4	0	-	4	682
Årsverk 31.12	123	109	105						18	354
Pax innland	3 190	2 311	2 787							8 288
Pax utland	1 754	1 473	712							3 939
Pax transit	262	118	420							799
Pax offshore	243	219	-							462
Sum pax (000s)	5 449	4 119	3 920							13 488
Driftsinntekter pr.pax	kr 164	kr 177	kr 134							
Driftskostnader pr. pax	kr 71	kr 76	kr 77							
Driftsresultat pr. pax	kr 86	kr 85	kr 45							

Tabell 5.6 Avinor Konsern, Tabell B3, 2011 Resultatregnskap - Nasjonale, regionale og lokale lufthavner (NRL) 29. januar 2012

NOK Mill.	Lufthavn											Total Divisjon
	Bodø	Tromsø	Kr.sand	Ålesund	Regionale	Sør-Norge	Lokale		Lokale Ofoten, Lofoten, Vesterålen	Lokale Helgeland og Namdal	Lokale Finmark og Troms	
							Lokale Sør-Norge	Lokale Helgeland og Namdal				
Driftsinntekter	181	184	146	131	443	61	61	43	41	3	1 294	
Driftskostnader	(161)	(177)	(108)	(106)	(670)	(170)	(163)	(168)	(205)	(153)	(2 081)	
Driftsresultat før avskrivninger	20	7	38	25	(226)	(110)	(102)	(125)	(164)	(151)	(787)	
Avskrivninger	(20)	(24)	(14)	(13)	(111)	(27)	(32)	(21)	(36)	(0)	(298)	
Driftsresultat	-	(17)	24	12	(337)	(137)	(134)	(146)	(200)	(151)	(1 085)	
Investeringer	14	38	51	16	134	27	16	22	80	(9)	388	
Årsverk 31.12	42	84	41	33	280	100	107	83	136	39	945	
Pax innland	1 098	1 360	679	789	2 600	408	391	373	258		7 955	
Pax utland	36	64	271	118	250	5	-	-	-		745	
Pax transit	423	299	3	3	78	17	1	2	24		851	
Pax offshore	-	-	-	-	77	44	25	-	6		152	
Sum pax (000s)	1 557	1 723	952	910	3 006	475	416	375	288		9 702	
Driftsinntekter pr.pax	kr 116	kr 107	kr 153	kr 144	kr 148	kr 128	kr 148	kr 114	kr 144		kr 133	
Driftskostnader pr. pax	kr 103	kr 103	kr 113	kr 116	kr 223	kr 358	kr 392	kr 449	kr 713		kr 215	
Driftsresultat pr. pax	kr 0	(kr 10)	kr 25	kr 14	(kr 112)	(kr 289)	(kr 321)	(kr 391)	(kr 696)		(kr 112)	

Tabell 5.7 Tabell B3,1 2011 Resultatregnskap - Regionale lufthavner 29. januar 2012

NOK Mill.	Regionale								Total Divisjon	
	Alta	Bardufoss	Evenes	Haugesund	Kr.sund	Kirkenes	Molde	Banak		Svalbard
Driftsinntekter	36	22	80	109	57	30	59	15	36	443
Driftskostnader	(73)	(48)	(98)	(119)	(67)	(64)	(81)	(56)	(64)	(670)
Driftsresultat før avskrivninger	(37)	(26)	(18)	(10)	(11)	(34)	(22)	(41)	(27)	(226)
Avskrivninger	(26)	(3)	(13)	(13)	(7)	(13)	(11)	(8)	(18)	(111)
Driftsresultat	(63)	(29)	(31)	(23)	(17)	(47)	(32)	(48)	(46)	(337)
Investeringer	16	4	14	15	33	5	15	11	22	134
Årsverk 31.12	34	4	46	37	32	35	40	30	23	280
Pax innland	314	194	547	439	277	240	407	57	125	2 600
Pax utland	5	1	36	165	3	5	29	6	1	250
Pax transit	17	-	4	0	2	53	1	1	-	78
Pax offshore	-	-	-	-	77	-	-	-	-	77
Sum pax (000s)	336	195	587	604	360	298	436	64	126	3 006
Driftsinntekter pr.pax	kr 106	kr 113	kr 136	kr 180	kr 158	kr 99	kr 136	kr 238	kr 286	kr 148
Driftskostnader pr. pax	kr 217	kr 246	kr 167	kr 197	kr 187	kr 214	kr 186	kr 878	kr 504	kr 223
Driftsresultat pr. pax	(kr 187)	(kr 148)	(kr 53)	(kr 38)	(kr 48)	(kr 157)	(kr 74)	(kr 761)	(kr 361)	(kr 112)

Tabell 5.8 Tabell B3.2, 2011 Resultatregnskap - Lokale lufthavner Sør-Norge 29. januar 2012

NOK Mill.	Lufthavner Sør-Norge								Sum
	Førde	Fagernes	Florø	Ørsta-Volda	Røros	Sandane	Sogndal	Felles	
Driftsinntekter	9	4	21	9	4	5	8	-	61
Driftskostnader	(25)	(16)	(32)	(26)	(22)	(21)	(27)	(1)	(170)
Driftsresultat før avskrivninger	(16)	(13)	(11)	(16)	(18)	(16)	(19)	(1)	(110)
Avskrivninger	(4)	(4)	(7)	(4)	(3)	(3)	(3)	-	(27)
Driftsresultat	(19)	(16)	(18)	(20)	(21)	(19)	(22)	(1)	(137)
Investeringer	1	3	3	4	3	11	2	-	27
Årsverk 31.12	15	14	18	16	8	14	16	-	100
Pax innland	83	4	122	99	16	36	48	-	408
Pax utland	-	4	0	-	1	-	-	-	5
Pax transit	0	-	-	0	-	0	17	-	17
Pax offshore	-	-	44	-	-	-	-	-	44
Sum pax (000s)	83	8	166	99	17	36	65	-	475
Driftsinntekter pr.pax	kr 108	kr 509	kr 124	kr 95	kr 237	kr 141	kr 128	-	kr 128
Driftskostnader pr. pax	kr 296	kr 2 142	kr 193	kr 260	kr 1 288	kr 583	kr 416	-	kr 358
Driftsresultat pr. pax	(kr 234)	(kr 2 111)	(kr 109)	(kr 206)	(kr 1 224)	(kr 519)	(kr 341)	-	(kr 289)

Tabell 5.9 Tabell B3.3, 2011 Resultatregnskap - Lokale lufthavner Helgeland og Namdal 29. januar 2012

NOK Mill.	Lufthavner Helgeland og Namdal							Felles	Sum
	Br.sund	Mosjøen	Namsos	Mo i Rana	Rørvik	Sandnessjøen			
Driftsinntekter	24	8	4	12	4	10	-	61	
Driftskostnader	(37)	(27)	(20)	(29)	(21)	(28)	(1)	(163)	
Driftsresultat før avskrivninger	(13)	(19)	(16)	(17)	(17)	(19)	(1)	(102)	
Avskrivninger	(11)	(5)	(5)	(3)	(2)	(6)	-	(32)	
Driftsresultat	(24)	(23)	(21)	(20)	(20)	(24)	(1)	(134)	
Investeringer	5	6	(0)	1	3	2		16	
Årsverk 31.12	24	16	15	18	16	18		107	
Pax innland	105	61	26	97	27	75		391	
Pax utland	-	-	-	-	-	-		-	
Pax transit	0	0	-	0	-	0		1	
Pax offshore	25	-	-	-	-	-		25	
Sum pax (000s)	130	61	26	97	27	75		416	
Driftsinntekter pr.pax	kr 181	kr 136	kr 155	kr 120	kr 147	kr 131		kr 148	
Driftskostnader pr. pax	kr 280	kr 445	kr 797	kr 296	kr 777	kr 379		kr 392	
Driftsresultat pr. pax	(kr 186)	(kr 385)	(kr 818)	(kr 209)	(kr 715)	(kr 324)		(kr 321)	

Tabell 5.10 Tabell B3.4, 2011 Resultatregnskap - Lokale lufthavner Ofoten, Lofoten og Vesterålen 29. januar 2012

NOK Mill.	Lufthavner Ofoten, Lofoten og Vesterålen										Sum
	Andøya	Leknes	Narvik	Røst	Svolvær	Stokmarknes	Værøy	Felles			
Driftsinntekter	7	10	4	2	8	11	1	-	-		43
Driftskostnader	(38)	(29)	(21)	(16)	(26)	(29)	(9)	(1)	(1)		(168)
Driftsresultat før avskrivninger	(31)	(19)	(17)	(14)	(18)	(18)	(7)				(125)
Avskrivninger	(1)	(4)	(4)	(2)	(5)	(4)	(1)	-	-		(21)
Driftsresultat	(32)	(23)	(21)	(16)	(23)	(22)	(8)	-	-		(146)
Investeringer	1	1	2	13	4	7	(5)	-	-		22
Årsverk 31.12	2	18	13	12	16	17	5				83
Pax innland	43	97	31	12	77	102	10				373
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-				-
Pax transit	0	0	-	0	0	2	-				2
Pax offshore	-	-	-	-	-	-	-				-
Sum pax (000s)	43	97	31	12	77	104	10				375
Driftsinntekter pr.pax	kr 171	kr 99	kr 121	kr 150	kr 102	kr 106	kr 131				kr 114
Driftskostnader pr. pax	kr 884	kr 299	kr 685	kr 1 295	kr 336	kr 277	kr 846				kr 449
Driftsresultat pr. pax	(kr 742)	(kr 237)	(kr 690)	(kr 1 334)	(kr 296)	(kr 214)	(kr 790)				(kr 391)

Tabell 5.11 Tabell B3.5, 2011 Resultatregnskap - Lokale lufthavner Finmark og Troms 29. januar 2012

NOK Mill.	Lufthavner Finmark og Troms										Sum
	Båtsfjord	Berlevåg	Hammerfest	Hasvik	Honningsvåg	Mehamn	Sørkjosen	Vardø	Vadsø	Felles	
Driftsinntekter	3	2	15	1	3	3	2	3	9	-	41
Driftskostnader	(19)	(17)	(50)	(16)	(21)	(19)	(18)	(17)	(27)	(1)	(205)
Driftsresultat før avskrivninger	(16)	(15)	(35)	(14)	(18)	(16)	(15)	(15)	(18)	(0)	(164)
Avskrivninger	(2)	(4)	(6)	(5)	(5)	(2)	(3)	(2)	(7)	(0)	(36)
Driftsresultat	(19)	(20)	(40)	(19)	(23)	(18)	(19)	(17)	(25)	(0)	(200)
Investeringer	1	6	1	3	28	12	0	28	0	-	80
Årsverk 31.12	14	13	30	12	14	10	13	14	17	-	136
Pax innland	11	6	106	8	14	17	15	13	68	-	258
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pax transit	0	0	8	-	0	0	-	0	16	-	24
Pax offshore	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6
Sum pax (000s)	11	6	120	8	14	17	15	13	84	-	288
Driftsinntekter pr.pax	kr 241	kr 321	kr 124	kr 170	kr 191	kr 197	kr 162	kr 219	kr 110	-	kr 144
Driftskostnader pr. pax	kr 1 660	kr 2 860	kr 413	kr 2 051	kr 1 483	kr 1 116	kr 1 226	kr 1 371	kr 325	-	kr 713
Driftsresultat pr. pax	(kr 1 633)	(kr 3 216)	(kr 336)	(kr 2 518)	(kr 1 613)	(kr 1 059)	(kr 1 297)	(kr 1 313)	(kr 295)	-	(kr 695)

Tabell 5.12 Avinor Konsern, Tabell B4, 2011 Resultatregnskap - Flysikring 29. januar 2012

NOK Mill.	FSD	Total Divisjon
Driftsinntekter	1 791	1 791
Driftskostnader	(1 608)	(1 608)
Driftsresultat før avskrivninger	183	183
Avskrivninger	(89)	(89)
Driftsresultat	94	94
Investeringer	76	76
Årsverk 31.12.	1 042	1 042

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Opplysningar om abonnement, laussal og
pris får ein hjå:
Fagbokforlaget
Postboks 6050, Postterminalen
5892 Bergen
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00
Faks: 55 38 66 01
www.fagbokforlaget.no/offpub

Publikasjonen er også tilgjengeleg på
www.regjeringa.no

Omslagsillustrasjon:
Bjørn Sæthren, 07 Media
Basert på følgjande bilete:
«Avstigning» - Sindre Ånonsen, Avinor.
«Oversiktsbilde Værnes» - Sissel Fantoft
(Redink AS).
«Fly» - www.photos.com
Andre bilete: «Tårnkabin 203»,
«Barn 20 2012» og
«Tårn Brønnøysund» - Avinor

Trykk: 07 Oslo AS 05/2013

