

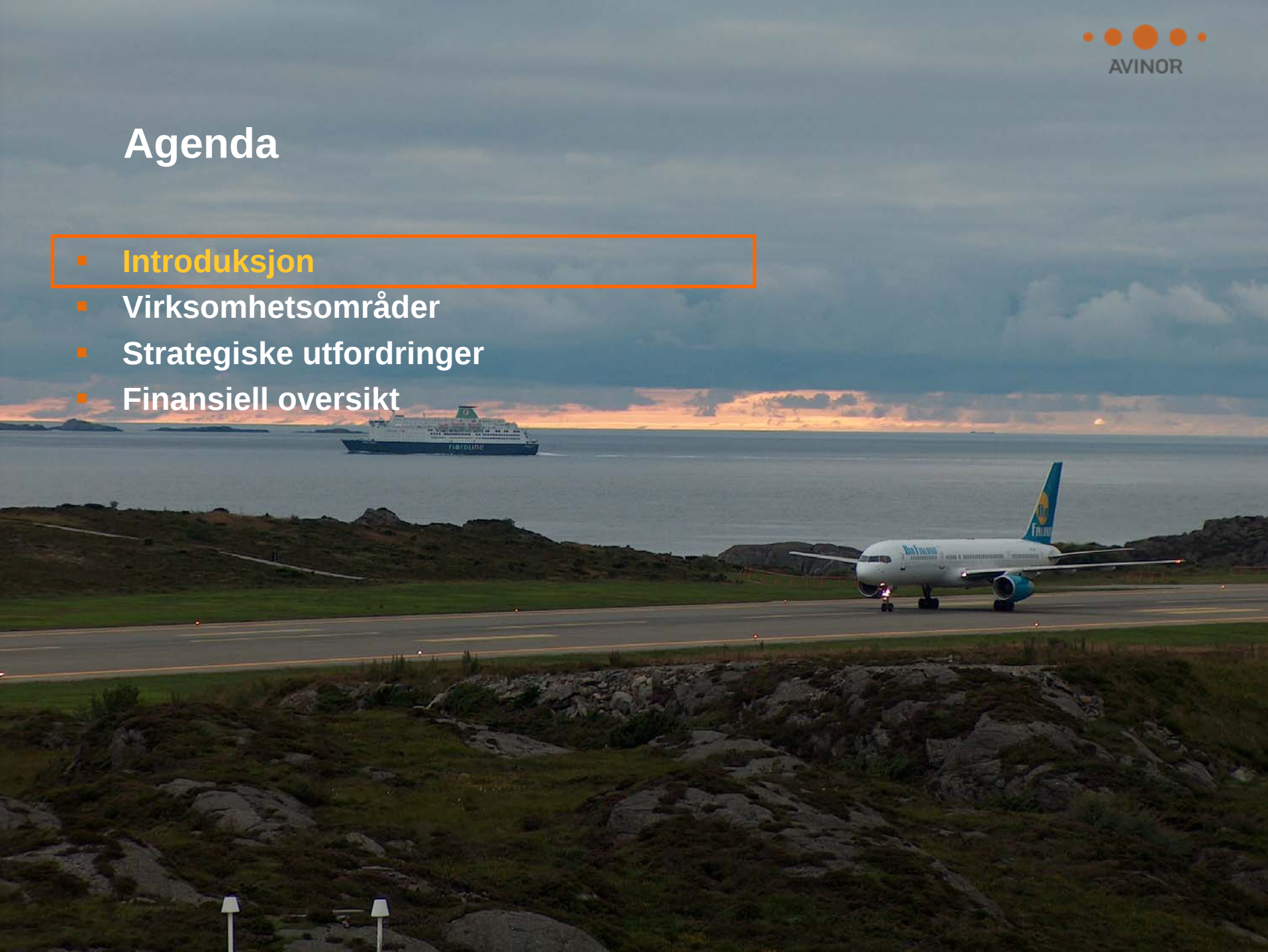
Avinor Presentasjon til investorer

7. mai 2009



Agenda

- Introduksjon
- Virksomhetsområder
- Strategiske utfordringer
- Finansiell oversikt



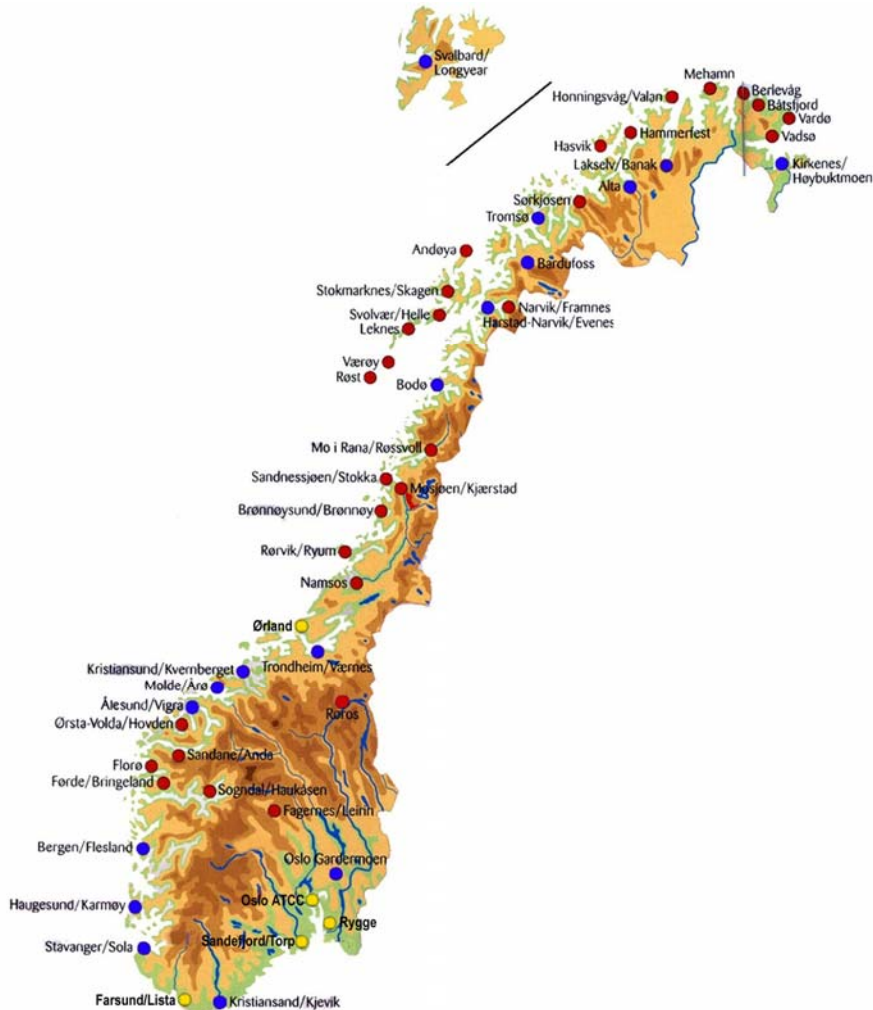
Kort historikk

- Luftfartsdirektoratet ble etablert i 1947.
I 1978 endret virksomheten navn til Luftfartsverket.
Luftfartsverket ble statlig forvaltningsbedrift i 1993.
- 1. januar 2000 ble Luftfartstilsynet skilt ut fra Luftfartsverket og etablert som et eget forvaltningsorgan direkte underlagt Samferdselsdepartementet.
Luftfartstilsynet har hovedkontor i Bodø.
- Luftfartsverket ble omdannet til aksjeselskap (Avinor AS) 1. januar 2003.

Hovedformålet med etableringen av Avinor AS var å utvikle en forretningsmessig drift, samt å sikre en langsiktig og forutsigbar finansiering av lufthavner og flysikringstjeneste.

Selskapet er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet og har hovedkontor i Oslo.

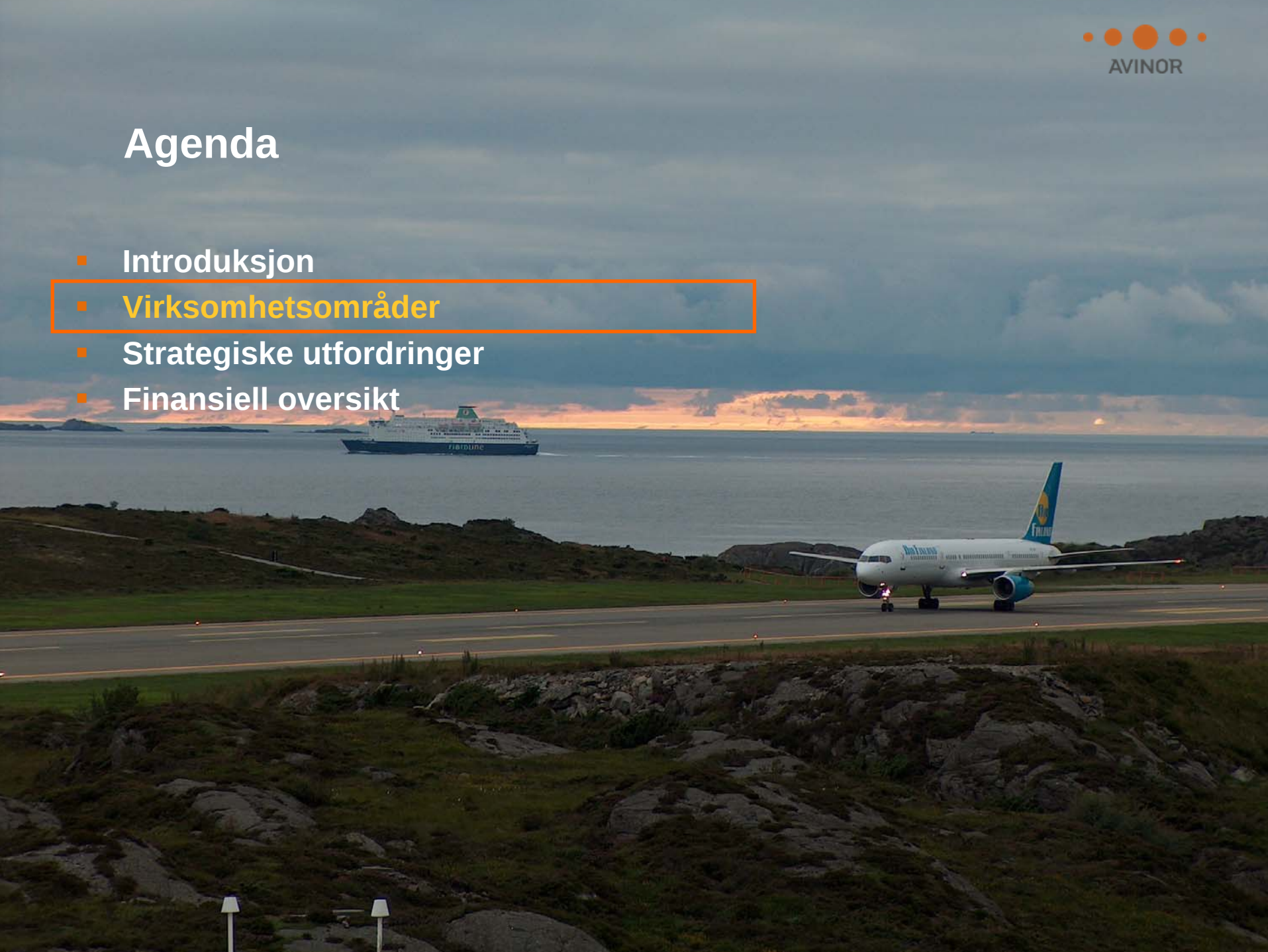
Geografi og omfang



- 16 stamrute lufthavner
- 29 regionale lufthavner
- 3 kontrollsentraler
- Radaranlegg og annen infrastruktur for flynavigasjon
- Outsourcet kommersiell drift
 - 2 flyplasshoteller (3 under bygging)
 - Parkeringshus
 - Taxfree salg
 - Servering/shopping
- Ca. 3000 ansatte

Agenda

- Introduksjon
- Virksomhetsområder
- Strategiske utfordringer
- Finansiell oversikt



Lufthavn

■ Hovedtall:

- Driftsinntekter 6,7 mrd.nok
- Årsverk ca. 1900

■ Sentrale tjenesteområder:

- Plass, brann og redning (airside)
- Terminaldrift & security (landside)

■ Inntektsdrivere:

- Avreiste passasjerer
- Avreiste flybevegelser/flyvekt

■ Kostnadsdrivere:

- Operative krav til flysikkerhet og HMS herunder banevedlikehold og brann/redning.
- Åpningstider og krav til beredskap
- Internasjonale securitybestemmelser



Flysikring

■ Hovedtall:

- Driftsinntekter 1,6 mrd.nok (*)
- Årsverk ca. 1050

■ Sentrale tjenesteområder:

- Lufttrafikkteneste (LTT):
- Flynavigasjonstjeneste (FNT)

■ Inntektsdrivere:

- Kostbasert underveistjeneste basert på fakturerbare service units (distanse x vekt)
- Kostbasert tårn-/innflygingstjeneste

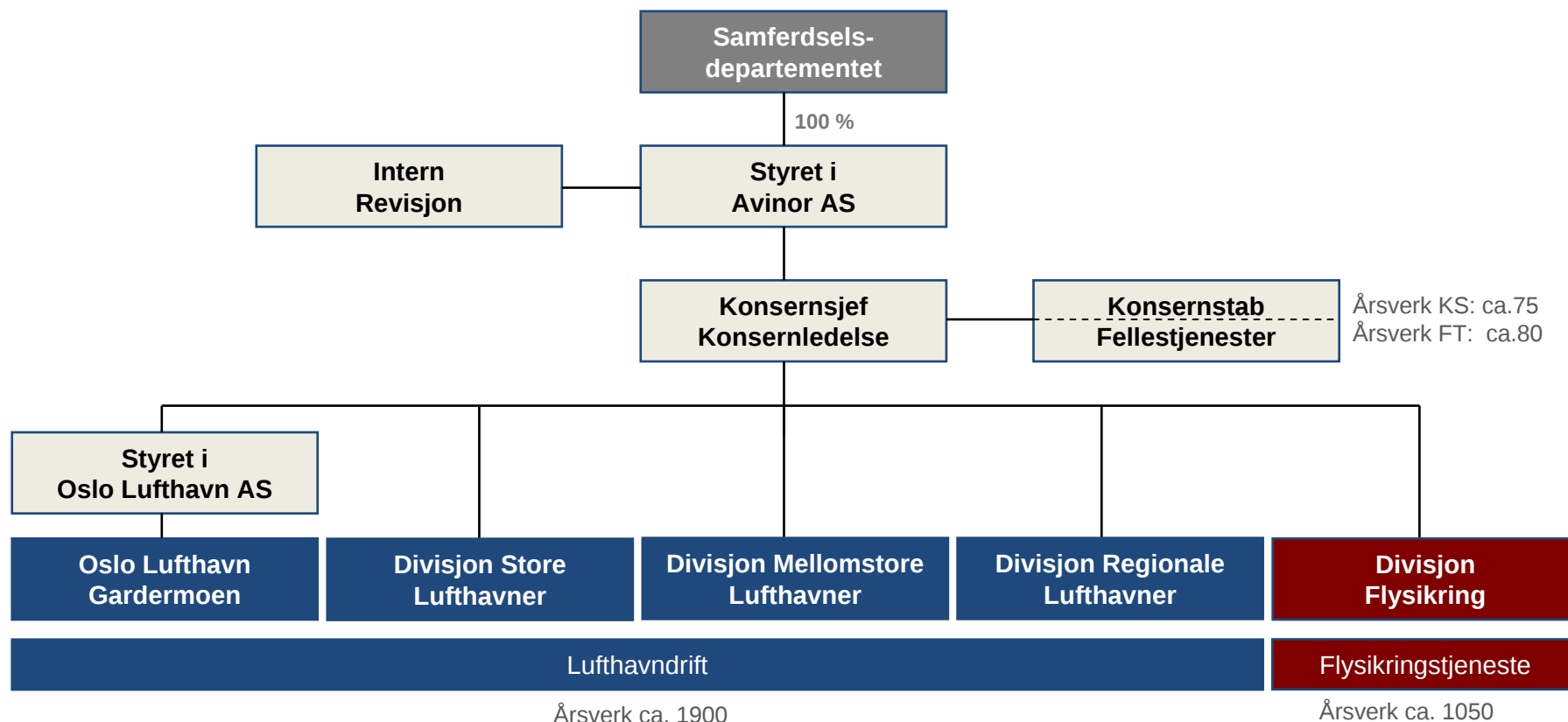
■ Kostnadsdrivere:

- Operative krav til flysikkerhet og HMS
- Åpningstider, flybevegelser og kapasitet
- Utviklingsprosjekter

(*) Inklusive konserninterne tårntjenester for ca. 650 mnok

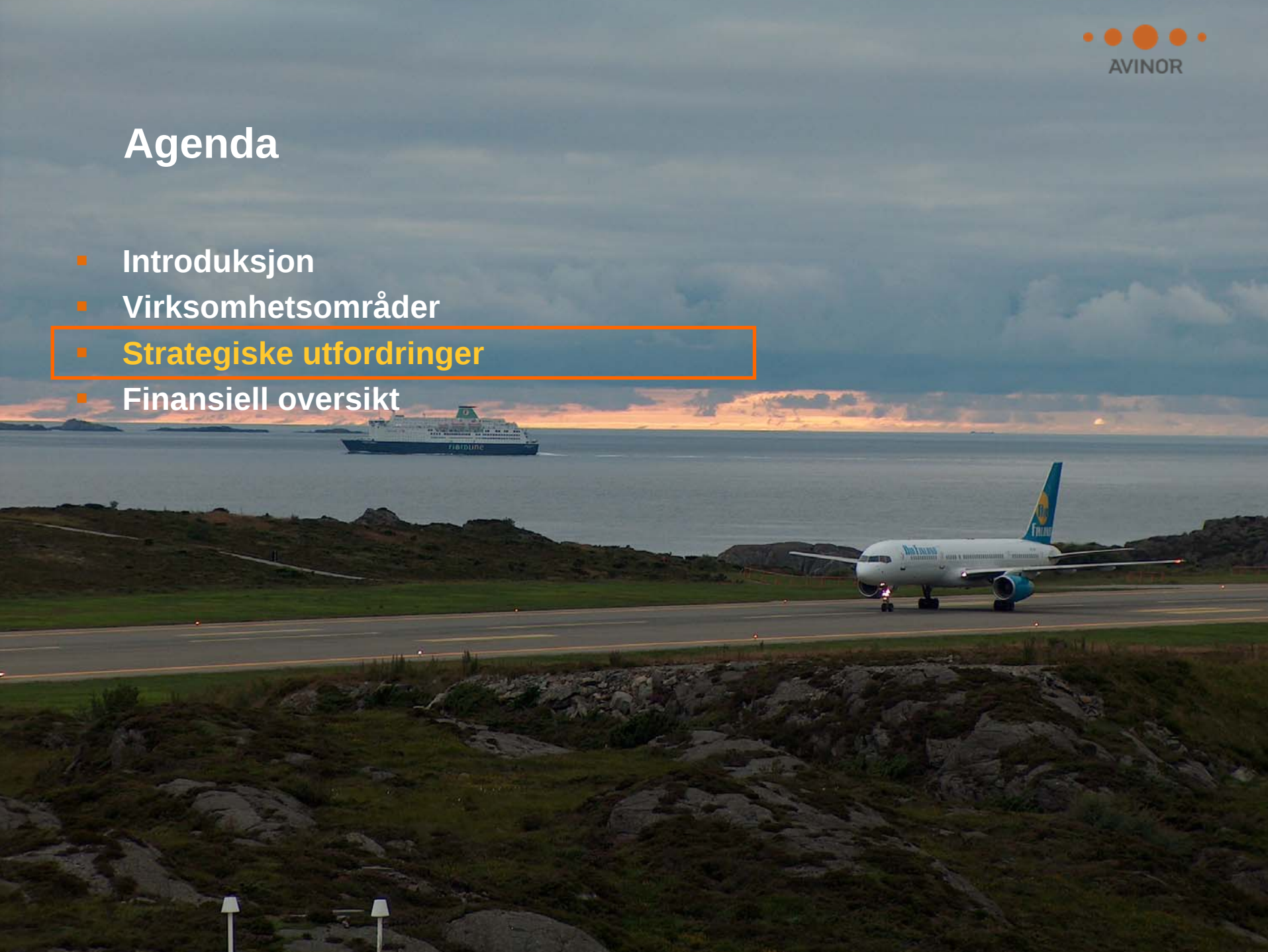


Styringsstruktur



Agenda

- Introduksjon
- Virksomhetsområder
- **Strategiske utfordringer**
- Finansiell oversikt



Sentrale bestemmelser av betydning for virksomheten

- Forskrift om utforming av store lufthavner (BSL E 3.2)
- Teknisk/operative krav til godkjenning gitt fra Luftfartstilsynet
- Forskrift om forebygging av støy ved Oslo lufthavn, Gardermoen
- Regelverk for beredskap mot terror og sabotasje (security) (forordning EF 2320/2002)
- Regelverk for å sikre rettighetene til funksjonshemmede og passasjer med redusert mobilitet (forordning EF 1107/2006)
- Konsesjon etter luftfartsloven
- EU/EØS regelverk for det felleseuropeiske luftrommet (Single European Sky)
- Kommende EU/EØS regelverk vedrørende lufthavnavgifter

Overordnede styringssignaler fra eier

Sentrale rammebetingelser/ Styrende dokumenter

- Stortingsmelding. nr.15 (2006-2007)
Om verksemda i Avinor 2006-2008.
Desember 2006
- Samferdselsdepartementets etatsstyring og eierskapsutøvelse
April 2008
- Strategi for norsk luftfart
Juni 2008
- Nasjonal Transportplan 2010-2019
Mars 2009
- Ny Stortingsmelding om Avinor er varslet fra Samferdselsdepartementet i 2009.
Tidspunkt ukjent



Overordnede mål, krav og forventninger

▪ Eierpolitiske krav:

Drift av lufthavnnettet som en integrert enhet
 Drift av norsk flysikringstjeneste
 Beredskap for forsvaret og helsevesenet
 Utredninger og analyser
 Avkastning på investert kapital
 Utbyttepolitikk

▪ Sektorpolitiske krav:

Regelverk og juridiske rammebetingelser
 Luftfartsavgifter
 Statlig kjøp av regionale luftfartstjenester

Strategisk posisjon

Styrker

- Luftfarten har stor samfunnsmessig betydning i Norge.
- Behovet for flyreiser er økende.
- Avinor er tilnærmet eneleverandør av norske lufthavn- og flysikringstjenester.
- Staten som 100 prosent eier gir Avinor soliditet og langsiktighet.

Svakheter

- Høyt investeringsbehov drevet av behovet for økt kapasitet, oppgraderinger og nye krav innenfor flysikkerhet og miljø.
- Stort behov for konsernintern samfinansiering på grunn av svakt trafikkgrunnlag ved de regionale lufthavnene.

Muligheter

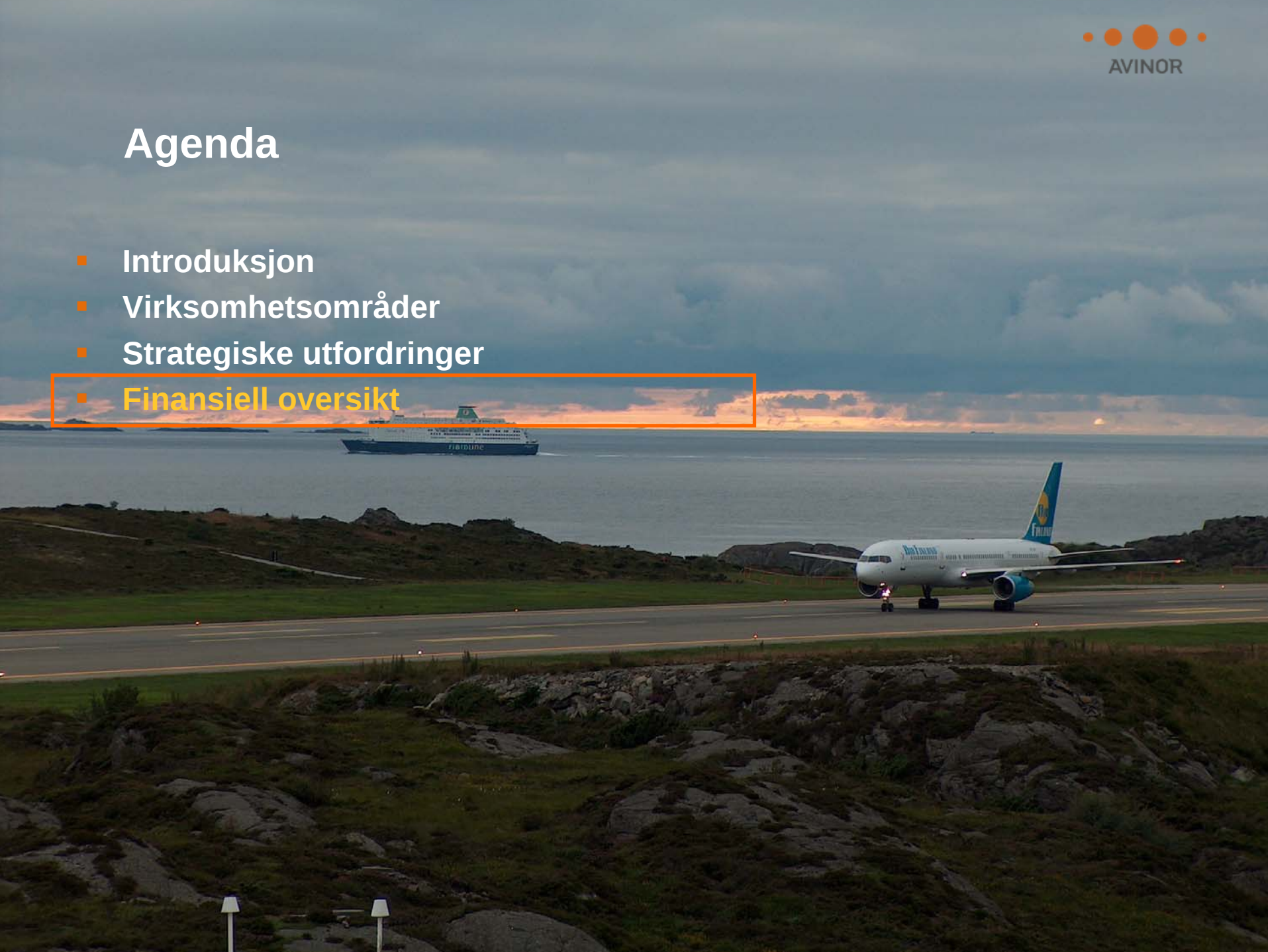
- Videreutvikle tjenester og servicenivå til flypassasjerer.
- Videreutvikle kommersiell utnyttelse av infrastruktur rundt lufthavnene.
- Bidra til utviklingen av Norge som turistdestinasjon.
- Gjøre norsk flysikringstjeneste internasjonalt konkurransedyktig.

Trusler

- Regulatoriske krav kan gjøre luftfarten mindre konkurransedyktig.
- Svak samfunnsøkonomisk utvikling (BNP) kan svekke etterspørselen etter flyreiser.
- Strukturelle endringer i flyselskapene kan gi lavere rutetilbud (produksjon).
- Deregulering av flysikringstjenesten i EU/EØS.

Agenda

- Introduksjon
- Virksomhetsområder
- Strategiske utfordringer
- **Finansiell oversikt**

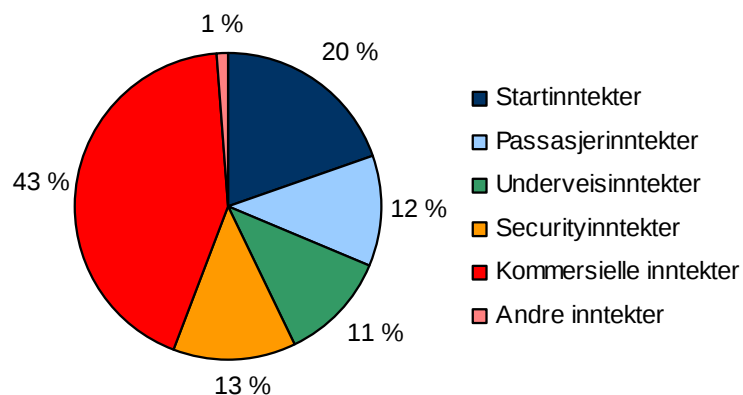


Driftsinntekter

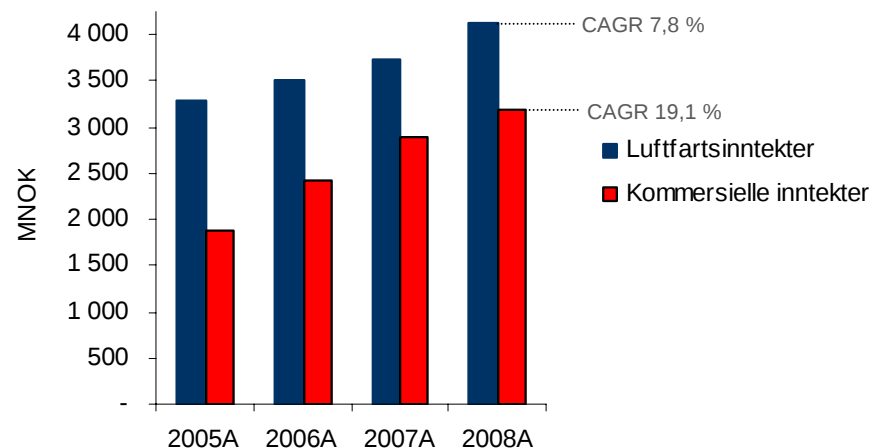
Samlede driftsinntekter utgjør i størrelsesorden 7,4 mrd.NOK fordelt på 56 prosent luftfartsinntekter og 43 prosent kommersielle inntekter (1 prosent andre inntekter).

Kommersielle inntekter har en økende betydning for finansiering av virksomheten.

Fordeling av driftsinntekter

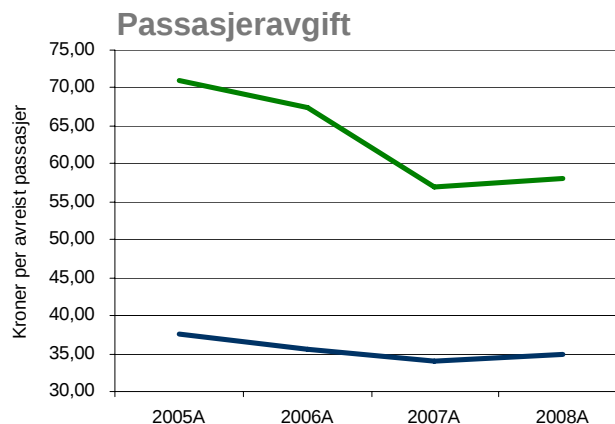
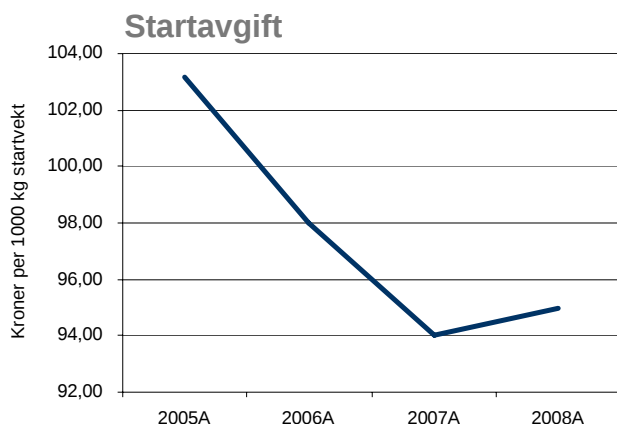


Inntektsutvikling 2005 - 2008

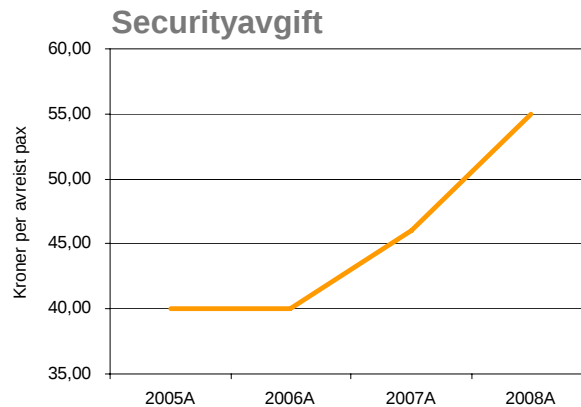
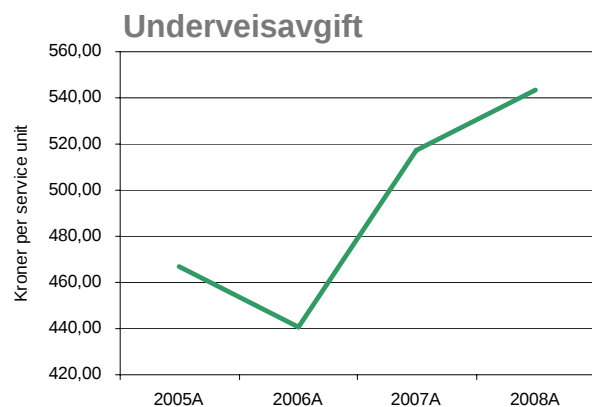


Luftfartsavgifter (pris per volumenhet)

Luftfartsavgiftene fastsettes i en årlig forskrift fra Samferdselsdepartementet. Start- og passasjeravgiftene settes på fritt grunnlag, mens underveisavgift (flysikring) og securityavgift er basert på underliggende kostbaser. Avgiftsveksten de siste tre årene skyldes underliggende kostnadsvekst.



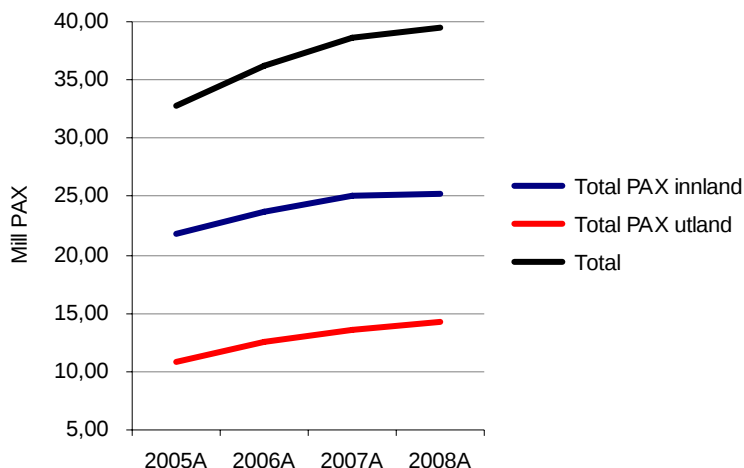
Ikke-kostbaserte avgifter er i gjennomsnitt redusert i nivå 2,5 % per år.



Kostbaserte underveisavgift og kostbasert securityavgift er i gjennomsnitt økt i nivå 5 % og 11 % per år.

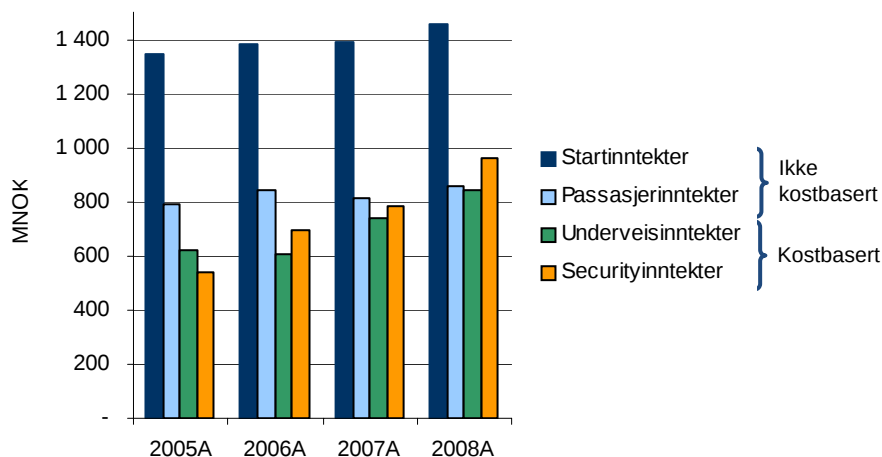
Luftfartsinntekter

Samlede luftfartsinntekter utgjør 4,1 mrd.NOK med en gjennomsnittlig årlig vekst på 7,8 prosent de siste tre årene. Veksten henger sammen med økte kostbaserte avgifter knyttet til flysikring og security.



Trafikkutvikling 2006 - 2008

CAGR innland	4,9 %
CAGR utland	9,5 %
CAGR total	6,5 %



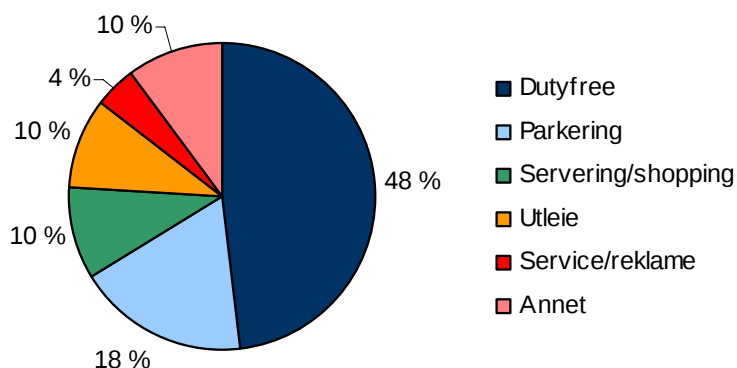
Inntektsutvikling 2006 - 2008

CAGR startinntekt:	2,7 %
CAGR passasjerinntekt:	2,8 %
CAGR underveisinntekt:	11,0 %
CAGR securityinntekt:	21,3 %

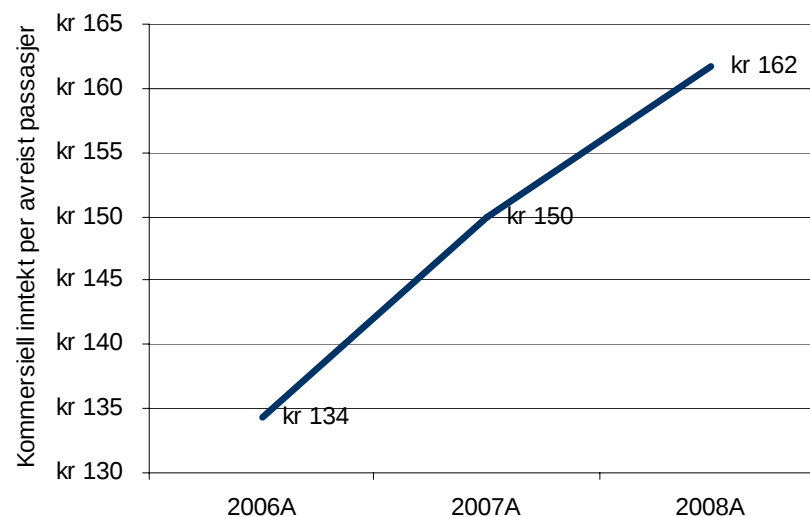
Kommersielle inntekter

Samlede kommersielle inntekter utgjør 3,2 mrd.NOK med en gjennomsnittlig årlig vekst på 19,1 prosent de siste tre årene. Veksten er drevet av trafikkøkning samt høyere kommersiell inntekt per passasjer.

Fordeling av kommersielle inntekter



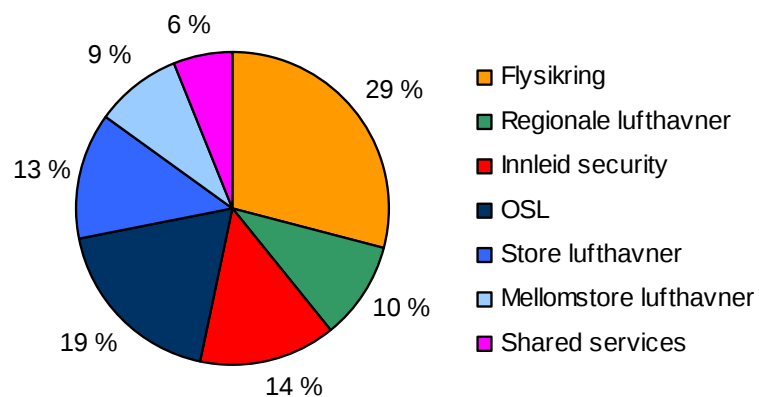
Kommersiell inntekt per avreist passasjer



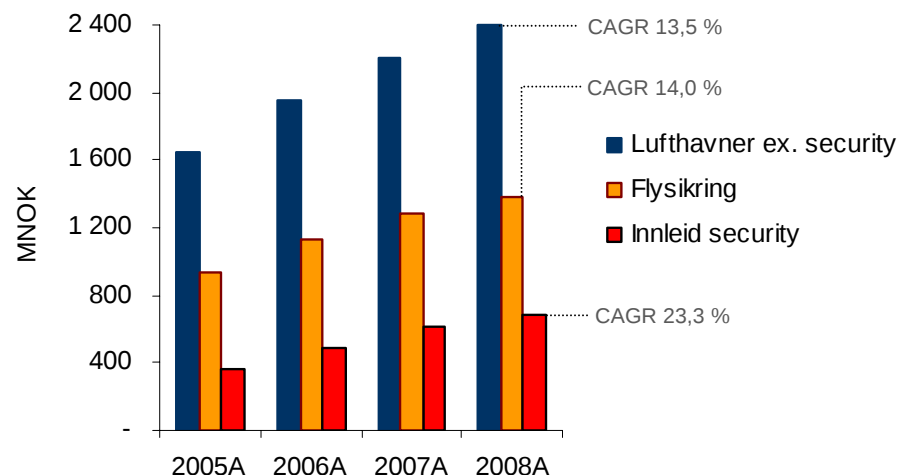
Driftskostnader

Konsernet har hatt en sterk kostnadsvekst de siste tre årene drevet av trafikkvekst, prosjekter samt økte operative krav innenfor flysikkerhet, HMS og security.

Fordeling av driftskostnader

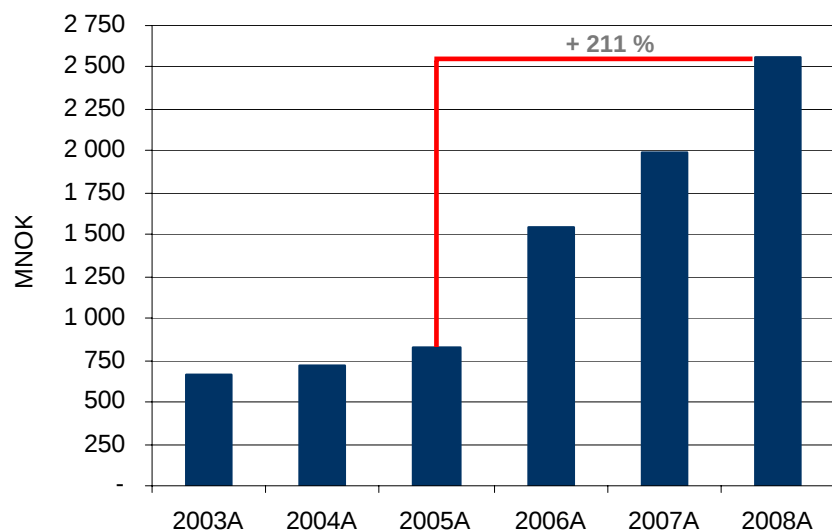


Kostnadsutvikling 2005 - 2008

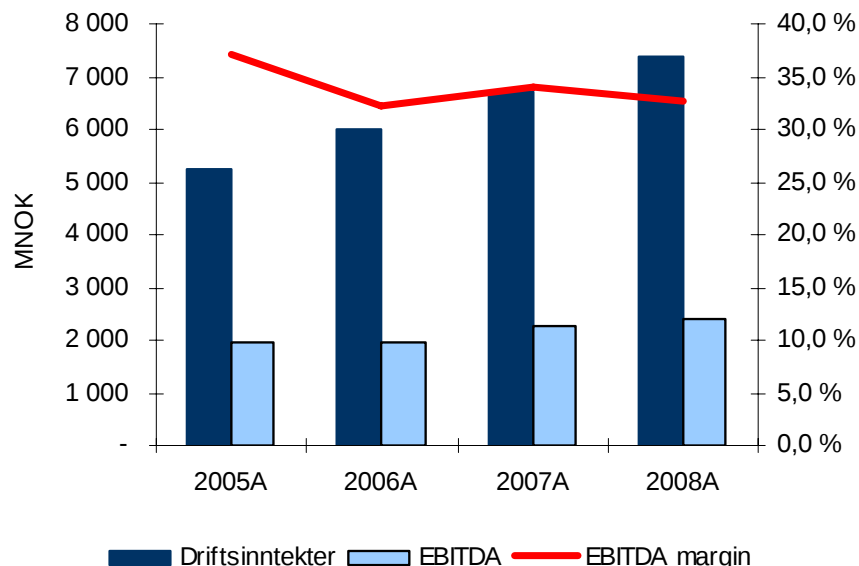


Investeringer

Konsernets årlige investeringsprogram har økt med over 200 prosent i løpet av siste treårs periode. Økningen skyldes kapasitetsutvidelser, vedlikeholdsmessig etterslep samt nye operative krav. Konsernet har et fortsatt betydelig investeringsbehov de neste årene som vil stille krav til ytterligere ekstern finansiering.



Finansiell oppsummering



Finansielle drivere:

- BNP/trafikkvolum
- Luftfartsinntekter
- Kommersielle inntekter
- Krav til flysikkerhet, HMS og security
- Operative krav til regularitet, punktlighet, åpningstider, beredskap og dekning.
- Prosjekter
- Kapasitetsmessig etterslep
- Oppgraderinger
- Offentlig kjøp av regionale tjenester
- Utbyttepolitikk

Avinor AS

Konsernstab økonomi/finans
Chr. Frederiks plass 6
0154 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

www.avinor.no

Petter Johannessen
Konserndirektør økonomi/finans
Telefon +47 400 03 003
petter.johannessen@avinor.no

Arvid Møll
Finansdirektør
Telefon +47 92 04 31 71
arvid.moll@avinor.no