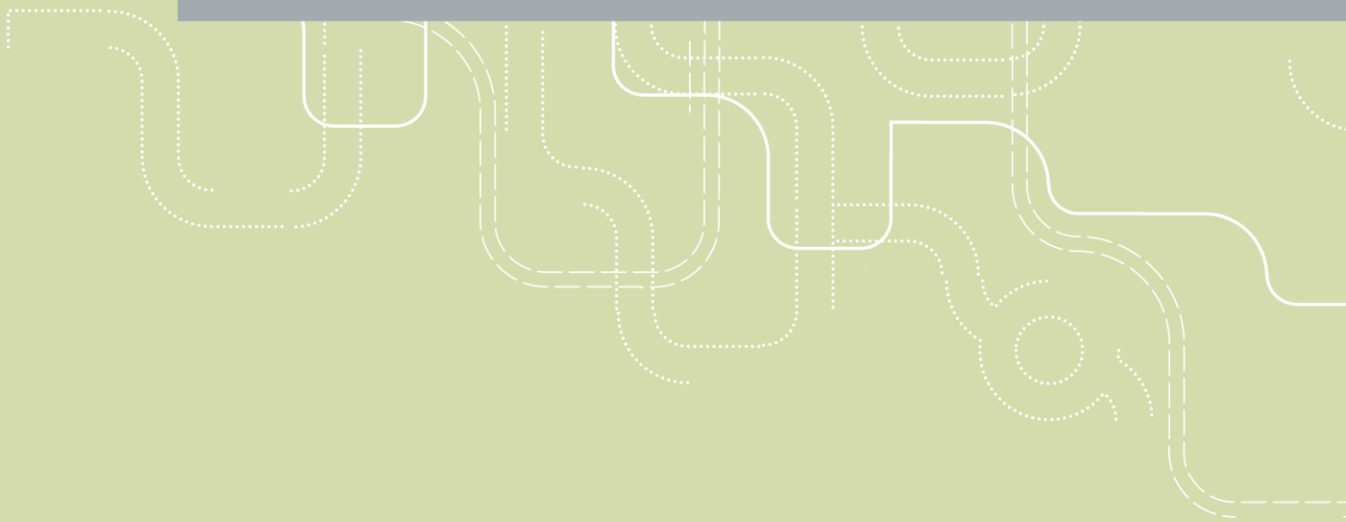


Kartlegging av kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene ved Avinors lufthavner



Kartlegging av kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene ved Avinors lufthavner

Harald Thune-Larsen
Knut Sandberg Eriksen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Kartlegging av kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene ved Avinors lufthavner

Forfattere: Harald Thune-Larsen
Knut Sandberg Eriksen

Dato: 10.2010

TØI rapport: 1100/2010

Sider 41

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1148-4

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Samferdselsdepartementet

Prosjekt: 3582 - Kartlegging av kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften ved Avinors lufthavner

Prosjektleder: Harald Thune-Larsen

Kvalitetsansvarlig: Kjell Werner Johansen

Emneord: Avgift
Lufthavn

Sammendrag:

TØI har i samarbeid med OSL og Avinor kartlagt kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene ved Avinors lufthavner. Utgangspunktet er regnskapstall, arealbruk og trafikk tall. Regnet per avreist terminalpassasjer er resultatet for 2009 en kostnad på kr 36,90 på innland og kr 49,40 på utland ved 3,37 % rentesats.

Ca halvparten av forskjellen skyldes at arealbruken per passasjer generelt er større på utland enn på innland. Den andre halvparten skyldes at relativt høye kapital- og bagasjekostnader på OSL slår ut mest på utenlandstrafikken. OSL er en relativt ny lufthavn og hadde i 2009 72 % av Avinors utenlandstrafikk og 35 % av innlandstrafikken.

Title: Calculating the Cost Base for the Passenger Charge at Avinor's Airports

Author(s): Harald Thune-Larsen
Knut Sandberg Eriksen

Date: 10.2010

TØI report: 1100/2010

Pages 41

ISBN Electronic: 978-82-480-1148-4

ISSN 0808-1190

Financed by: Ministry of Transport and Communications

Project: 3582 - Calculating the Cost Base for the Passenger Tax at Avinor's Airports

Project manager: Harald Thune-Larsen

Quality manager: Kjell Werner Johansen

Key words: Airport
tax

Summary:

The cost base for the passenger charge at Avinor's airports has been calculated based on Avinor's accounts, space use data, and traffic figures. The result is NOK 36,90 per departing domestic passenger and NOK 49,40 per departing international passenger. Half of the difference is due to higher costs for international than for domestic passengers at each individual airport. The other half is due to the fact that the comparatively high capital and luggage costs at Oslo Airport has a stronger impact on international than on domestic traffic. Oslo Airport is a fairly new airport having 72 % of Avinor's international traffic and 35 % of the domestic traffic. A publicly owned company, Avinor manages all Norwegian air traffic and 45 Norwegian airports including that of Oslo.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Det er i dagens takstregulativ ulike satser for Avinors passasjeravgifter avhengig av om reisen går til innland eller utland. Innen EU/EØS er en slik forskjellsbehandling tillatt dersom den kan begrunnes med reelle kostnadsforskjeller. I den anledning har TØI på oppdrag fra Samferdselsdepartementet kartlagt kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften fordelt på inn- og utland i samarbeid med Oslo lufthavn og Avinor. Sentrale momenter i kartleggingen har vært å skille mellom terminalkostnader og andre kostnader, mellom passasjerkostnader og kommersielle kostnader og mellom inn- og utland.

Datakildene har i hovedsak vært Avinors regnskapssystem og eiendomsforvaltningssystem. Disse systemene er i utgangspunktet ikke tilrettelagt for formålet, og kartleggingen har vært helt avhengig av bistand og skjønn fra Avinors og OSL's ansatte og da spesielt fra Elisabeth Trones, Lene Johansen, Grethe Sjøli Lange (Avinor) og Åge Bergersen og Monica Løken Huser (OSL).

Rapporten er skrevet av Harald Thune-Larsen i samarbeid med Knut Sandberg Eriksen, som også har kvalitetssikret rapporten sammen med Kjell Werner Johansen.

Oslo, oktober 2010
Transportøkonomisk institutt

<i>Lasse Fridstrøm</i>	<i>Kjell Werner johansen</i>
instituttssjef	avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
2 Mal for fordeling av lufthavnkostnader	2
2.1 Fordeling av kostnadsgrunnlag	3
2.1.1 Lønn og personalkostnader	3
2.1.2 Øvrige driftskostnader	3
2.1.3 Avskrivning	4
2.1.4 Interne kjøp/Fellestjenester	4
2.1.5 Stabsfunksjoner	4
2.2 Fordeling på tjenester	4
2.2.1 Fordeling ut fra bagasjemengde	4
2.2.2 Fordeling ut fra årsverk	5
2.2.3 Fordeling ut fra areal	5
3 Kostnadsgrunnlag OSL	6
3.1 Beregning av terminalkostnader	6
3.2 Fordeling av terminalkostnader	8
3.2.1 Fordeling av terminalkostnader ut fra ut fra arealbruk	8
3.2.2 Fordeling av øvrige kostnader utenom bagasjeavgiften	11
3.2.3 Fordeling av øvrige kostnader utenom bagasjeavgiften	11
3.2.4 Administrasjon og bidrag fra Avinors konsernstab	12
3.2.5 Sum terminalkostnader OSL fordelt på innland, utland og kommersiell aktivitet	12
4 Passasjerkostnadsgrunnlag for Avinor utenom OSL	14
4.1 Lønns- og personalkostnader	14
4.2 Øvrige driftsutgifter	15
4.3 Interne kjøp, divisjonsstaber og konsernstab	17
4.3.1 Letis og vedlikeholdsavtale for bagasjeavgiften	17
4.3.2 Divisjonsstabene	18
4.3.3 Konsernstab	18
4.4 Avskrivning og kapitalkostnad	18
4.5 Terminalkostnad per lufthavn	19
5 Fordeling av Avinors terminalkostnader	23
5.1 Fordeling av kostnader på passasjeravgifter og utleie	23
5.2 Fordeling av passasjerkostnader på innland og utland	26
5.3 Fordelingen mellom innland og utland på Trondheim lufthavn	29
6 Oppsummering og konklusjon	31
6.1 Resultat	31
6.2 Kommentarer til kostnadsforskjellene	32
6.3 Litt om kostnadsutviklingen fremover	35
7 Referanser	36
Vedlegg: Notat om kostnads- og arealfordeling for Oslo lufthavn	37

Sammendrag:

Kartlegging av kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene ved Avinors lufthavner

TØI har i samarbeid med OSL og Avinor kartlagt kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene ved Avinors lufthavner. Utgangspunktet er regnskapstall, arealbruk og trafikk tall. Regnet per avreist terminalpassasjer er resultatet for 2009 en kostnad på kr 36,90 på innland og kr 49,40 på utland ved 3,37 % rentesats.

Ca halvparten av forskjellen skyldes at arealbruken per passasjer generelt er større på utland enn på innland. Den andre halvparten skyldes at relativt høye kapital- og bagasjekostnader på OSL slår ut mest på utenlandstrafikken. OSL er en relativt ny lufthavn og hadde i 2009 72 % av Avinors utenlandspassasjerer og 35 % av innlandspassasjerene.

Avinors omfattende kommersielle inntekter er ikke trukket inn i beregningene. Disse er vesentlig større på utland enn på innland

Innledning

TØI har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet kartlagt kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften ved Avinors lufthavner for blant annet å kunne dokumentere eventuelle kostnadsforskjeller mellom håndtering av passasjerer på innlands- og utenlandsflygninger.

Utgangspunktet er at EFTAs overvåkingsorgan (ESA) har bedt om dokumentasjon av eventuelle kostnadsforskjeller mellom innland og utland. Bakgrunnen for dette er at rettspraksis fra EU-domstolen tillater differensiering av passasjeravgiftene hvis de er begrunnet i forskjeller i kostnadene forbundet med å håndtere passasjerene på henholdsvis innlands- og utenlandsreiser.

Beregningen av kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften bygger på kartlegging av kostnader som kan relateres til passasjerterminalen inkludert broer og bagasjeanlegg.

I denne rapporten beregnes bruttokostnad per passasjer. Lufthavnene har imidlertid betydelige kommersielle inntekter fra sine passasjerer, og på grunn av avgiftsfritt salg er inntekten spesielt høy på utland.

Nettokostnaden per passasjer blir dermed betydelig lavere enn bruttokostnaden og forskjellen mellom brutto- og nettokostnad størst på utland og på lufthavner med høy andel utlandstrafikk.

Passasjerkostnadsgrunnlag for Oslo lufthavn

OSLs kostnader er fordelt etter konto (kostnadsart) og kostnadssted (K-sted). K-sted gjenspeiler den funksjonelle oppbyggingen av organisasjonen mens konto angir kostnadens art. Siden ingen av disse fordelingene fullt ut angir hvor kostnadene oppstår, er det ikke mulig å se direkte hvilke kostnader som genereres i terminalen og som dermed har relevans for kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften.

OSL har derfor utarbeidet fordelingsnøkler som fordeler kostnader på terminal og øvrig aktivitet. Fordelingsnøklerne er i første rekke knyttet til K-sted, men er i noen tilfeller også fordelt etter konto.

Avskrivningene er beregnet ut fra anleggsregisteret og fordelt på avgiftsrelevante kostnader, enten med 100 prosent eller med en andel for anlegg som er felles for hele lufthavnen.

Finanskostnadene er beregnet på grunnlag av balanseverdien i anleggsregistret kombinert med en rentesats på 3,37 % for 2009. Dette tilsvarer den rentesatsen som benyttes til beregning av kostnadsgrunnlaget for securityavgiften.

I en alternativ beregning er 5 % rente lagt til grunn.

Med 3,37 % rente ble terminalkostnaden for OSL beregnet til ca 600 mill kr for 2009.

Denne kostnaden ble fordelt mellom kommersielle aktiviteter, innland og utland ved hjelp av fordelingsnøkler, hovedsakelig basert på arealbruk, bruk av bagasjeanlegget og passasjertall. Det ble også gitt et påslag på 1,30 kr per avreisende terminalpassasjer for ressursbruk innen OSL's administrasjon og Avinors konsernstab.

Resultatet for 2009 ved 3,37 % rente er gjengitt i tabell S1.

Tabell S1. Beregnede terminalkostnader for OSL i 2009 fordelt på kommersielle formål og inn- og utland ved årlige finanskostnader på 3,37 prosent. Tusen kr.

	Innland	Utland	Kommers.	Sum
Arealfordelte kostnader	68 763	84 731	96 064	249 558
Øvrige kostnader	106 769	119 080		225 848
Sum drift og avskrivning	175 531	203 811	96 064	475 406
Finanskost bagasjeanlegg*	5 388	5 608		10 995
Finanskost areal bagasjeanl*.	10 412	10 837		21 249
Finanskost øvrig terminal**	25 820	31 646	35 416	92 882
Sum finanskostnad	41 620	48 091	35 416	125 128
Sum	217 151	251 902	131 480	600 533
Sum passasjerkostnader	217 161	251 902		469 053
Avreiste term.passasjerer	4 290 399	4 733 381		9 023 780
Kr/pass ved 3,37 % avkastning	50,6	53,2		52,0
Adm. tillegg	1,3	1,3		1,3
Sum kr/passasjer	51,9	54,5		53,3

TØI-rapport 1100/2010

*Fordelt 49%/51% mellom innland og utland

**Fordelt etter arealbruk

Den beregnede kostnadsforskjellen mellom innland og utland på OSL utgjør dermed 2,60 kr per avreist terminalpassasjer ved 3,37 % rente. Ved 5 % rente øker beregnet gjennomsnittskostnad til 58,1 kr per passasjer mens kostnadsforskjellen øker til 2,8 kr.

Passasjerkostnadsgrunnlag for Avinor utenom OSL

Passasjerkostnadsgrunnlaget i Avinor for øvrig er utarbeidet av en arbeidsgruppe fra TØI og lufthavndivisjonene i Avinor i samarbeid med administrasjonen ved et utvalg av Avinors lufthavner.

Lønns- og personalkostnader ved lufthavnene bygger på anslag for antall årsverk knyttet til terminalen og anslag for direkte kostnader knyttet til hvert årsverk. Til sammen ble det anslått at 163 årsverk er tilknyttet Avinors øvrige passasjerterminaler. Øvrige driftsutgifter ble fordelt etter kostnadsart ut fra fordelingsnøkler ut fra erfaring fra blant annet arbeidet med fordeling av kostnader mellom Avinor og Forsvaret. Inkludert påslag for interne kjøp, administrative fellesoppgaver, divisjonsstaber og konsernstab ble de samlede driftskostnadene i 2009 anslått til 282 mill kr.

Grunnlaget for avskrivning og finanskostnader ble tatt ut ved gjennomgang av anleggsregistret. Her ble avskrivning av terminalene anslått til 99,3 mill kr og balanseverdien ved årsskiftet 2009/2010 til 1567,4 mill kr.

Med 3,37 % rente gir det en total terminalkostnad for resten av Avinor på 434 mill kr.

For å fordele terminalkostnaden på kommersielle aktiviteter, innland og utland er det innhentet arealopplysninger for 14 av Avinors lufthavner inkludert de 10 største i passasjertall. Disse 10 lufthavnene står også for all utenlandstrafikk av betydning i Avinor.

Basert på disse opplysningene er grunnlaget for passasjeravgiften ved 3,37 % rente beregnet til 301,2 mill kr fordelt med 232,9 mill kr på innland og 68,3 mill kr på utland. Resultatet er gjengitt i tabell S2.

Tabell S2. Terminalkostnader Avinor fordelt på innlands- og utlandspassasjerer ved 3,37 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
SVG Stavanger	28,0	22,3	26	37	30
BGO Bergen	25,6	16,9	16	25	19
TRD Trondheim	26,3	10,8	18	38	22
BOO Bodø	21,6	0,6	30	73	31
TOS Tromsø	14,5	3,2	19	97	23
KRS Kr.sand	6,1	4,7	20	39	25
HAU Haugesund	4,2	3,2	21	45	28
AES Ålesund	6,0	1,9	18	46	21
MOL Molde	5,7	0,8	34	107	38
EVE Evenes	8,9	2,3	38	154	45
Delsum	146,8	67,6	21,7	36,2	24,8
VDB Fagernes	0,7	0,2	339	339	339
HOV Hovden	1,4	0,0	30	.	30
BNN Brønnøysund	5,1	0,0	135	.	135
VAW Vardø	1,0	0,0	163	.	163
Øvrige	77,8	0,6	66	66	66
Delsum	86,3	0,8	67,5	83,8	67,7
Sum Avinor	232,9	68,3	28,9	36,4	30,4

TØI-rapport 1100/2010

Beregnet gjennomsnittskostnad ligger på 30,4 kr per avreist terminalpassasjer. Blant de tre største lufthavnene har Stavanger høyest kostnader. Dette skyldes avskrivinger og finanskostnader knyttet til de siste årenes investeringsprogram for denne lufthavnen. Kostnaden ligger på 24,8 kr/passasjer for lufthavner med egne arealer for utenlandstrafikk og på 67,7 kr/passasjer for de øvrige.

Den beregnede kostnadsforskjellen mellom innland og utland blir 14,5 kr/passasjer for lufthavner u/OSL med egne arealer for utenlandstrafikk, men fordi utenlandstrafikken i Avinor u/OSL er konsentrert til lufthavner med relativt lave beregnede terminalkostnader per passasjer så blir forskjellen redusert til 7,5 kr/passasjer for hele Avinor u/OSL.

Passasjerkostnadsgrunnlag for hele Avinor

Resultatet for hele Avinor er oppsummert i tabellene S3 og S4.

Tabell S3. Passasjerkostnader Avinor og OSL fordelt på innlands- og utlandspassasjerer (inklusive adm OSL og konsernstab). 3,37 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
OSL	223	258	51,9	54,5	53,3
Avinor	233	68	28,9	36,4	30,4
Kostnad 2009	455	326	36,9	49,4	41,3
Avgift 2009	441	392	36,0	59,0	44,0
Kostnad - avgift	14	-66	0,9	-9,6	-2,7

TØI-rapport 1100/2010

Tabell S4. Passasjerkostnader Avinor og OSL fordelt på innlands- og utlandspassasjerer (inklusive adm OSL og konsernstab). 5 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
OSL	243	281	56,6	59,4	58,1
Avinor	246	72	30,7	38,5	32,1
Kostnad 2009	489	354	39,7	53,5	44,5
Avgift 2009	441	392	36,0	59,0	44,0
Kostnad – avgift	48	-39	3,7	-5,5	0,5

TØI-rapport 1100/2010

Med en rentesats på 3,37 % viser beregningene at håndteringen av passasjerer (utenom security) kostet Avinor 781 mill kr totalt i 2009. Fordelt på 18,94 mill (avreisende terminal) passasjerer blir det 41,3 kr per passasjer i 2009.

Håndtering av utenlandspassasjerer kostet Avinor 326 mill kr. Fordelt på 6,6 mill passasjerer tilsvarer det 49,4 kr per passasjer. Håndteringen av innlandspassasjerer kostet 455 mill kr. Fordelt på 12,33 mill passasjerer tilsvarer det 36,9 kr per passasjer. Forskjellen mellom innland og utland utgjør kr 12,50. Dette er vesentlig mer enn forskjellen for Avinor u/OSL (7,5 kr) og OSL (2,6) hver for seg.

Årsaken til forskjellen er i hovedsak at de relativt høye terminalkostnadene per passasjer på OSL øker gjennomsnittskostnaden mer for utlandspassasjerer enn for innlandspassasjerer fordi andelen utlandspassasjerer er høyest på OSL. Samtidig er effekten motsatt internt i Avinor u/OSL, der dyre lufthavner uten utenlandstrafikk øker gjennomsnittskostnaden mest på innland.

For hele Avinor inkludert OSL skyldes 6,6 kr av kostnadsforskjellen mellom innland og utland kostnadsforskjeller innen hver lufthavn. Resten, 5,9 kr, skyldes kostnadsforskjeller mellom lufthavnene.

Årsaken til at de beregnede kostnadene på OSL er høyere enn på de andre større lufthavnene er i hovedsak at OSL stort sett har høyere bagasjehåndteringskostnader og kapitalkostnader per passasjer enn de øvrige lufthavnene. I tillegg er beregningsmetodikken forskjellig.

1 Innledning

TØI har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet kartlagt kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften ved Avinors lufthavner for blant annet å kunne dokumentere eventuelle kostnadsforskjeller mellom håndtering av passasjerer på innlands- og utenlandsflygninger.

Utgangspunktet er at EFTAs overvåkingsorgan (ESA) har bedt om dokumentasjon av eventuelle kostnadsforskjeller mellom innland og utland. Bakgrunnen for dette er at rettspraksis fra EU-domstolen tillater differensiering av passasjeravgiftene hvis de er begrunnet i forskjeller i kostnadene forbundet med å håndtere passasjerene på terminalene, henholdsvis på innlands- og utlandsterminalene.

I henhold til kontrakten er prosjektet delt i to faser.

I fase 1 ble det i samarbeid med Avinor utarbeidet et utkast til en mal for fordeling av kostnadsgrunnlaget som så ble drøftet med oppdragsgiver og flyselskapene. Resultatet fra fase 1 er dokumentert i kapittel 2.

I fase 2 dekker selve kartleggingen. Dette arbeidet er dokumentert i kapittel 3-6.

I kapittel 3 presenterer vi beregningene som gjelder kostnadsgrunnlaget for Oslo Lufthavn (OSL). Tilsvarende blir kostnadsberegningene for Avinor utenfor Oslo presentert i kapittel 4. I kapittel 5 fordeles kostnadene på avgiftrelevante kostnader og øvrige kostnader og på innland og utland. Resultatet av disse beregningene presenteres i kapittel 5. I kapittel 6 oppsummeres og kommenteres beregningene.

I denne rapporten beregnes bruttokostnad per passasjer. Lufthavnene har imidlertid betydelige kommersielle inntekter fra sine passasjerer, og på grunn av avgiftsfritt salg er inntekten spesielt høy på utland.

Nettokostnaden per passasjer blir dermed betydelig lavere enn bruttokostnaden og forskjellen mellom brutto- og nettokostnad størst på utland og på lufthavner med høy andel utlandstrafikk.

2 Mal for fordeling av lufthavn-kostnader

Hvilke type kostnader bør bæres av passasjeravgiften? Hvilke avgiftstyper har man, og hva bør ligge til grunn for ileggelse av disse avgiftene?

Avinor har i dag et takstregulativ som i hovedsak består av:

- Startavgift
- Passasjeravgift innenlands
- Passasjeravgift utenlands
- Securityavgift
- Underveisavgift

Avgiftene er naturlig delt i to kategorier etter hva som er grunnlaget for dem. Passasjeravgiftene og securityavgiften er knyttet til passasjerene mens de andre avgiftene er knyttet til flybevegelsene.

Prinsippene for fastsettelse av kostnadene ved ulike tjenester er beskrevet i ICAO (2006). Kartleggingen er, så langt det er mulig, forsøkt tilpasset IACOs veiledning.

Det bærende prinsipp for denne kartleggingen er at kostnader som påvirkes av passasjertallet knyttes til passasjeravgiften og sikkerhetsavgiften mens kostnader som øker med antall flybevegelser knyttes til startavgiften og de øvrige avgiftene. Dette betraktes som separate variable selv om antall passasjerer indirekte påvirker alle kostnadene ved lufthavnen ved å drive opp antall flybevegelser.

Passasjerkostnadene knytter seg i første rekke til passasjerterminalen og aktivitetene i den. Ser en bort fra inntektssiden påfører passasjerene i tillegg lufthavnen kostnader i form av adkomst, parkering og lignende, men siden parkeringsanleggene gir inntekter samtidig som alle utendørsarealer vil være felles for inn- og utland, er kostnadene ved disse anleggene bare kommentert i analysen.

Kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften vil dermed i hovedsak bygge på kostnader som på en eller annen måte kan relateres til selve passasjerterminalen inkludert broer, bagasjeanlegg etc.

Kostnadsgrunnlaget må deretter fordeles på innland, utland og kommersielle aktiviteter på linje med bestemmelsene i ICAO (2006), artikkel 4.26.

2.1 Fordeling av kostnadsgrunnlag

Avinors regnskap bortsett fra Oslo Lufthavn (OSL) og til dels de største lufthavnene er i utgangspunktet ikke tilrettelagt for fordeling av andre kostnader enn de som berører sikkerhetskontroll (security) og flysikring.

Avinor har imidlertid andre systemer/informasjonskilder som kan benyttes i arbeidet.

- Anleggsregisteret gir informasjon om investeringer og avskrivning.
- Eiendomsforvaltningssystemet Propman gir informasjon om bruken av arealene ved Avinors lufthavner, men er til dels mangelfullt oppdatert, spesielt for Stavanger lufthavn.
- OSL har tilsvarende system for sine arealer.
- Bruken av årsverk, fordelt på ulike kostnadssteder
- I tillegg kan Avinors regnskap benyttes som utgangspunkt for skjønnsmessige fordelinger.

Siden det ikke foreligger noen definisjon av de tjenester eller anlegg som bør inngå, må beregningene av kostnadsgrunnlaget til dels baseres på grove anslag, som igjen i stor grad bygger på fordelingsnøkler og skjønnsmessige vurderinger.

Kostnadene konteres på både kostnadsart/konto og kostnadssted (k-sted). Fordelingen på konti tar utgangspunkt i hva slags kostnad det dreier seg om mens k-sted gjenspeiler organisasjon og funksjon.

Den beste måten å fordele kostnader på, tar utgangspunkt i kostnadssteder. Problemet er at oppdelingen på kostnadssteder varierer fra lufthavn til lufthavn og i få tilfeller dekker vårt behov fullt ut.

Driftskostnadene til fordeling, er:

- Lønn og personalkostnader
- Øvrige driftskostnader
- Interne kjøp/fellestjenester
- Stabsfunksjoner

2.1.1 Lønn og personalkostnader

Lønn og personalkostnader fordeles etter antall årsverk som er relatert til terminaldrift. Noen årsverk er delt mellom terminal og flyside, og det gjøres da en konkret vurdering av hvor stor andel som vedrører terminal. Også reiser, telefon og andre personalrelaterte kostnader beregnes som påslag per årsverk.

Det legges opp til en vurdering for hver av de fem store lufthavnene, øvrige lufthavner med egne anlegg for utlandstrafikk, samt et representativt utvalg av de lokale lufthavnene.

2.1.2 Øvrige driftskostnader

Også øvrige driftskostnader fordeles i hovedsak skjønnsmessig. Her må det vurderes hvor mange av disse kostnadene det er regningsvarende å fordele nærmere. Spesielt elektrisitet, renhold, reparasjoner/vedlikehold og konsulentbistand vurderes nærmere.

2.1.3 Avskrivning

Avskrivning og kapitalbase fremkommer av Anleggsregistret og er spesifisert mer hensiktsmessig for vårt formål enn driftskostnadene.

Divisjonene og OSL vil plukke ut de elementene i anleggsregistret som er relevant for passasjerterminalen, enten direkte eller ved hjelp av fordelingsnøkler.

2.1.4 Interne kjøp/Fellestjenester

Felleskostnader (IKT, regnskap mv) er fordelt til lufthavnene som internt kjøp. Det byr imidlertid ofte problemer å fordele disse kostnadene på henholdsvis terminal og andre funksjoner i lufthavnen. Interne kjøp som delvis kan knyttes til passasjerterminalen fordeles derfor som hovedregel som et likt prosentvis påslag på øvrige kostnader.

2.1.5 Stabsfunksjoner

Kostnadene ved stabsfunksjoner (konsernstab, styre, divisjonsstaber) blir tilsvarende beregnet som et generelt påslag på kostnadene ved alle Avinors lufthavner

2.2 Fordeling på tjenester

Etter at sikkerhetskostnader ble skilt ut, er det først og fremst forskjeller i arealfordeling og bagasjekostnader som antas å utgjøre forskjellen mellom kostnadene på innland og utland.

2.2.1 Fordeling ut fra bagasjemengde

Det antas at utenlandspassasjerer generelt sender mer bagasje enn innlands-passasjerer og at dette kan være grunnlag for høyere kostnader på utland. Utgangspunktet er blant annet en antagelse om 0,7/1,4 kolli per passasjer på inn-/utland ved dimensjonering av bagasjeanlegget på Gardermoen i 90-årene. Det vil si at en gjennomsnittlig passasjer innenlands sender 0,7 kolli som bagasje, Tilsvarende sender en utenrikspassasjer 1,4 kolli. Det er ukjent hva slags tellinger som ligger til grunn for dette.

OSL peker på at dette uansett er alt for høye tall og at det er ukjent hva dette forholdstallet ligger på i dag. Samtidig er det kapasiteten i anleggene som er kostnadsdriver, ikke hvert enkelt kolli. OSL vil gjøre en vurdering av hvilken andel som er fast (fordeles likt innland/utland) og hvilken andel som er avhengig av antall kolli.

For andre lufthavner er det i tillegg uklart hvor stor del av driftskostnadene som bagasjeanleggene egentlig står for, mens avskrivningene ser ut til å la seg tallfeste.

For resten av Avinor legges det som et kompromiss opp til at de kjente bagasjekostnadene i Avinor (i hovedsak avskrivning) fordeles mellom inn- og utland ut fra faktoren 0,7/1,4 mens de ukjente kostnadene (i hovedsak drift) fordeles ut fra areal slik som beskrevet under.

2.2.2 Fordeling ut fra årsverk

I den utstrekning det lar seg gjøre fordeles årsverkene i terminalen på innland/utland/kommersielle aktiviteter.

2.2.3 Fordeling ut fra areal

Resten av kostnadene, dvs. det aller meste av kostnadene, fordeles etter arealbruk. Det tas utgangspunkt i totalt areal i terminal/ekspedisjonsbygg. Oversikt over arealer i Avinor finnes i Propman, som er Avinors eiendomsforvaltningssystem, mens OSL har sitt eget system.

En oversikt fra Bergen lufthavn fordeler et samlet areal i ekspedisjonsbygningen på vel 19 mål. I tillegg kommer helikopterterminalen med et oppgitt areal på ca 5 mål. Vi ser helt bort fra kostnader (og passasjerer) knyttet til helikopterterminaler så langt dette er mulig.

Arealene fordeles mellom:

- Arealer som dekkes av security avgift
- Utleide/kommersielle arealer
- Innlandsareal
- Utlandsareal (herunder arealer som brukes av toll, politi, passkontroll etc.)
- Felles/fleksibelt areal for innland og utland
- Tekniske arealer
- Kontorer/arealer i administrativ bruk

Tekniske arealer fordeles pro rata på de andre gruppene. Det samme gjelder kontorarealer knyttet til terminalen mens andre kontorarealer trekkes ut av kostnadsgrunnlaget.

En kvadratmeterpris kalkuleres på grunnlag av summen av disse arealene og gir et kostnadsgrunnlag for hver arealtype. Kostnadsgrunnlaget for innlands/utenlands passasjeravgift fremkommer da som summen av kostnadene for hhv innlands- og utenlandsarealet i tillegg til en passasjervektet andel av fellesarealene.

3 Kostnadsgrunnlag OSL

Som tidligere nevnt har OSL sitt eget regnskapssystem som resten av Avinor, men med en litt annen oppbygging og med mer omfattende bruk av kostnadssteder. OSL har utarbeidet kostnadsgrunnlaget i samarbeid med de enkelte avdelinger på OSL. Dette er dokumentert i vedlegg 1.

3.1 Beregning av terminalkostnader

OSLs kostnader er i likhet med Avinors fordelt etter konto og kostnadssted (K-sted). K-sted gjenspeiler den funksjonelle oppbyggingen av organisasjonen mens konto angir kostnadens art. Siden ingen av disse fordelingene fullt ut angir hvor kostnadene oppstår, er det ikke mulig å se direkte hvilke kostnader som genereres i terminalen og som dermed har relevans for kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften. OSL har likevel betydelig bedre grunnlag for kostnadsfordeling enn de øvrige lufthavnene.

OSL har derfor utarbeidet fordelingsnøkler som fordeler kostnader på terminal og øvrig aktivitet. Fordelingsnøklerne er i første rekke knyttet til K-sted, men er i noen tilfeller også fordelt etter konto.

Avskrivningene er beregnet ut fra anleggsregisteret og fordelt på avgiftsrelevante kostnader, enten med 100 prosent eller med en andel for anlegg som er felles for hele lufthavnen.

Fordelingen av kostnader på terminalkostnader og øvrige kostnader er gjengitt i tabell 3.1.

Deler av terminalkostnadene er direkte relatert til de kommersielle aktivitetene på lufthavnen. Siden disse aktivitetene genererer egne inntekter skal disse kostnadene ikke belastes passasjeravgiften. De er derfor markert med stjerne og spesifisert under selve tabellen.

Tabell 3.1 Driftskostnader og avskrivning etter K-sted og konto OSL. Total kostnad og andel for passasjerterminalen på Gardermoen lufthavn 2009. Avskrivninger gjelder kun passasjerterminalen. Kostnader som belastes startavgiften ligger i gruppen øvrige. 1000 kr.

K-sted Konto	Prosentvis fordeling av kostnader		Total kostnad 2009
	Øvrige	Terminal	
G2200 - Innkjøp/juridisk			
7500 – Forsikringspremie	87 %	17 %	9 115
G4300 - Eiendomforvaltning			
Lønn	80 %	20 %	6 635
6361 – Renhold		85 %	47 498
6787 - Innleid tralletjeneste	0 %	100 %*	9 683
6799 - Innleid bistand ordinær drift	50 %	50 %	3 196
G5100 - Brann/redning			
Lønn	100 %	0 %	5 360
G6110 - FDV-system/Materialforvaltning			
Lønn	30 %	70 %	3 325
Andre driftskostnader (ADK)	30 %	70 %	6 417
G6120 - Datatorg			
Lønn	30 %	70 %	3 645
Andre driftskostnader	30 %	70 %	1 881
G6130 - Styrings- og ledelseinformasjon			
Lønn	30 %	70 %	1 214
Andre driftskostnader	30 %	70 %	78
G6140 - Driftssentral			
Lønn	30 %	70 %	17 247
Andre driftskostnader	30 %	70 %	2 520
G6160 - Teknisk Dokumentforvaltning			
Lønn	70 %	70 %	1 323
Andre driftskostnader	70 %	70 %	1 469
G6200 - Bygg/anlegg			
Lønn	50 %	50 %	1 061
6600 – Reparasjoner og vedl.hold	0 %	100 %**	939
G6201 - Kommersielt salg av B/A-tjen.			
	0 %	100 %**	10 040
G6210 - Elektro			
Lønn drift	92 %	8 %	12 739
Lønn vedlikehold	60 %	40 %***	12 739
6551 - Driftsmateriell tekniske anlegg	30 %	70 %	1 472
6563 - Lys og skilter banesystem	100 %	0 %	3 764
6600 - Reparasjoner og vedlikehold bygninger	40 %	60 %	6 525
6620 - Reparasjoner/vedlikehold teknisk anlegg/utstyr	40 %	60 %	9 679
6630 - Reparasjon og vedlikehold baneanlegg	100 %	0 %	1 761
Diverse driftskostnader	40 %	60 %	661
G6220 - Bygg og tekniske anlegg			
Lønn drift	78 %	22 %****	17 528
Lønn vedlikehold	45 %	55 %*****	17 528
6322 – Renovasjon	20 %	80 %	4 524
6600 - Reparasjoner og vedlikehold bygninger	20 %	80 %	23 973
6620 - Reparasjoner/vedlikehold teknisk anlegg/utstyr	40 %	60 %	12 572
6561 – Sand	60 %	60 %	1 474
Diverse driftskostnader	60 %	60 %	971
G6230 - Energi			
	27 %	73 %	48 138

Tabell 3.1 Fortsettelse

K-sted Konto	Prosentvis fordeling av kostnader		Total kostnad 2009
	Øvrige	Terminal	
G6330 - Telekommunikasjon			
Lønn	70 %	30 %	14 719
Andre driftskostnader	70 %	30 %	10 802
G6340 - Trafikkinformasjonssystemer			
Lønn	20 %	80 %	7 766
Andre driftskostnader	20 %	80 %	5 559
G6520 – Vann og avløpssystemer	11 %	89 %	2 096
G9000 - Direktør Terminaldrift			
Lønn	34 %	66 %	2 988
Andre driftskostnader	34 %	66 %	293
G9100 - Terminalstyring			
Lønn	0 %	100 %	3 663
Andre driftskostnader	0 %	100 %	33 148
G9300 - Operativ drift			
Lønn	58 %	42 %	12 815
Andre driftskostnader	0 %	100 %	519
G9310 - Passasjerinformasjon	0 %	100 %	4 039
G6240 - Bagasjehåndtering			
Lønn	0 %	100 %	872
Bagasjehandlingssystem (BHS)	0 %	100 %	34 031
Avskrivning bagasjeanlegg	0 %	100 %	27 131
Avskrivning bagasjeanlegg	0 %	100 %	194 983
SUM			617 237

TØI-rapport 1100/2010

* Derav 36 % kommersielle kostnader

** Kommersielle kostnader

*** Derav 5 % kommersielle kostnader

**** Derav 2 % kommersielle kostnader

***** Derav 10 % kommersielle kostnader

3.2 Fordeling av terminalkostnader

Terminalkostnadene som er spesifisert i tabell 3.1 må fordeles på kommersielle kostnader, innland og utland samt bagasje (som i neste omgang fordeles på innland og utland). Deler av de kommersielle kostnadene er allerede skilt, jamfør merknader i tabell 3.1 der for eksempel 36 % av kostnadene ved innleid tralletjeneste regnes som kommersielle kostnader.

Resten av kostnadene fordeles ut fra blant annet arealbruk.

3.2.1 Fordeling av terminalkostnader ut fra ut fra arealbruk

Basert på tegninger og husleiekontrakter har OSL fordelt lufthavnarealene på Gardermoen som gjengitt i tabell 3.2. Vi har sett bort fra arealene som benyttes av NSB og Flytoget. De utgjør ca 1,5 % av totalt areal.

Tabell 3.2 Arealfordeling Gardermoen.

	Areal
Kommersielt	34 841
Publikum Felles	16 365
Publikum Innland	17 229
Publikum Utland	22 942
Bagasjeanlegg	28 987
Teknisk	35 110
SUM	155 474

TØI-rapport 1100/2010

I tabell 3.3 har OSL fordelt felles publikumsarealer likt mellom innland og utland. Siden tekniske areal regnes som støtteareal for både kommersielle areal og publikumsareal (men ikke for bagasjeanlegget) er de tekniske arealene så fordelt pro rata på kommersielle areal, innlands publikumsareal og utenlands publikumsareal.

Dette gir i sum et omregnet areal fordelt på kommersielle, innlands, utenlands og bagasjearealer. Høyre kolonne i tabell 3.3 viser for eksempel at kommersielle aktiviteter bruker 31 % av arealet på Gardermoen, mens innlandstrafikken bruker 22,6 % av arealet pluss en andel av bagasjeanlegget som vi skal komme tilbake til.

Tabell 3.3 Arealfordeling Gardermoen.

	Eget areal	Fordelt felles publikums areal	Fordelt teknisk areal	Sum omregnet areal	Andel
Kommersielt	34 841		13 387	48 229	31,0 %
Publikum Innland	17 229	8 183	6 288	35 175	22,6 %
Publikum Utland	22 942	8 183	8 815	43 084	27,7 %
Bagasjeanlegg	28 987			28 987	18,6 %
SUM	103 999	16 365	35 110	155 474	100,0 %

TØI-rapport 1100/2010

Ut fra fordelingsnøkkelen i i tabell 3.3 er deler av kostnadene på OSL fordelt ut fra areal i tabell 3.4.

Tabell 3.4 Terminalkostnader OSL som fordeles ut i fra areal.

K-sted	Kostnadsfordeling				
	Innland	Utland	Kommers.	Bagasje	Sum
Konto					
Fordeling av areal	22,6 %	27,7 %	31,0 %	18,6 %	100 %
G2200 - Innkjøp/juridisk					
7500 – Forsikringspremie	340	417	466	280	1 502
G4300 - Eiendomforvaltning					
6799 - Innleid bistand ordinær drift	361	443	495	297	1 596
G5100 - Brann/redning					
Lønn	1 211	1 485	1 662	997	5 355
G6110 - FDV-system/Materialforvaltning					
Lønn	526	645	722	433	2 325
Andre driftskostnader	1 015	1 244	1 392	835	4 487
G6120 - Datatorg					
Lønn	577	707	791	475	2 549
Andre driftskostnader	298	365	408	245	1 315
G6130 - Styrings- og ledelseinfo					
Lønn	192	235	263	158	849
Andre driftskostnader	12	15	17	10	55
G6140 - Driftssentral					
Lønn	2 728	3 344	3 743	2 246	12 061
Andre driftskostnader	399	489	547	328	1 762
G6160 - Teknisk Dokumentforv.					
Lønn	209	257	287	172	925
Andre driftskostnader	232	285	319	191	1 027
G6200 - Bygg/anlegg					
Lønn	120	147	164	99	530
G6210 - Elektro					
Lønn Drift	230	282	316	190	1 018
Lønn Vedlikehold	1 008	1 235	1 382	829	4 454
6551 - Driftsmateriell tekniske anlegg	233	285	319	192	1 029
6600 - Reparasjoner og vedlikehold	885	1 084	1 214	728	3 911
6620 - Reparasjoner/vedlikehold	1 312	1 609	1 800	1 080	5 802
Diverse	90	110	123	74	396
G6220 - Bygg og tekniske anlegg					
Lønn Drift	792	971	1 087	652	3 502
Lønn Vedlikehold	1 783	2 185	2 445	1 467	7 880
6600 - Reparasjoner og vedlikehold	4 334	5 312	5 945	3 567	19 159
6620 - Reparasjoner/vedlikehold	1 705	2 089	2 338	1 403	7 536
6561 – Sand	200	245	274	164	884
Diverse	132	161	181	108	582
G6230 - Energi	5 991	7 794	9 961	11 577	35 323
G6330 - Telekommunikasjon					
Lønn	998	1 223	1 369	821	4 411
Andre driftskostnader	732	898	1 005	603	3 237
G6340 - Trafikkinformasjonssyst					
Lønn	1 404	1 721	1 926	1 156	6 207
ADK	1 005	1 232	1 379	827	4 443
G6520 - Vann-avløpssystemer	422	517	579	347	1 865
Avskrivning øvrig terminal	37 286	45 700	51 145	30 687	164 818
SUM	68 763	84 731	96 064	63 238	312 796

TØI-rapport 1100/2010

3.2.2 Fordeling av øvrige kostnader utenom bagasjeanlegg

De øvrige kostnadene er fordelt ut fra forskjellige fordelingsnøkler.

Renhold er skjønnsmessig fordelt 40/60 % mellom innland og utland ut fra bruk og areal (kommersielle arealer har eget renhold). Alle øvrige kostnader bortsett fra bagasjekostnadene er fordelt etter antall passasjerer innland/utland, som gir en fordeling på 47,7 % for innland og 52,3 % for utland i 2009.

Fordelingen av disse kostnadene er gjengitt i tabell 3.5.

Tabell 3.5 Terminalkostnader OSL som fordeles ut i fra passasjerbelastning og kombinasjon areal/bruk.

K-sted Konto	Fordelings nøkkel	Fordeling av øvrige kostnader u/bagasje				
		%-vis fordeling		Kostnadsfordeling		
		Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
G4300 – Eiendomforvaltning						
Lønn	Areal/bruk	40,0 %	60,0 %	531	796	1 327
6361 – Renhold	Areal/bruk	40,0 %	60,0 %	16 206	24 309	40 516
6787 - Innleid tralletjeneste	Pax ¹	47,7 %	52,3 %	2 956	3 241	6 197
G6220 - Bygg og tekniske anlegg.						
6322 – Renovasjon	Pax	47,7 %	52,3 %	1 726	1 893	3 619
G9000 - Direktør Terminaldrift						
Lønn	Pax	47,7 %	52,3 %	941	1 031	1 972
Andre driftskostnader	Pax	47,7 %	52,3 %	92	101	193
G9100 - Terminalstyring						
Lønn	Pax	47,7 %	52,3 %	1 747	1 916	3 663
Andre driftskostnader	Pax	47,7 %	52,3 %	15 812	17 336	33 148
G9300 - Operativ drift						
Lønn	Pax	47,7 %	52,3 %	2 567	2 815	5 382
Andre driftskostnader	Pax	47,7 %	52,3 %	248	271	519
G9310 – Passasjerinformasjon						
Nettokostnad	Pax	47,7 %	52,3 %	1 927	2 112	4 039
SUM				44 753	55 881	100 574

TØI-rapport 1100/2010

3.2.3 Fordeling av øvrige kostnader utenom bagasjeanlegg

Bagasjekostnader er fordelt på to måter.

For det første har OSL fordelt kostnader til lønn, drift/vedlikehold og avskrivninger knyttet til selve bagasjesystemet med henholdsvis 49 og 51 % mellom innland og utland.

For det andre er bagasjeanleggets andel av de beregnede arealkostnadene i tabell 3.4 likt fordelt mellom innland og utland.

Fordelingen av disse kostnadene er gjengitt i tabell 3.6.

¹ Antall passasjerer.

Tabell 3.6 Bagasjekostnader OSL.

	Fordeling av øvrige kostnader				
G6240 – Bagasjehåndtering	% -vis fordeling		Kostnadsfordeling		
Konto	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
Lønn	49 %	51 %	427	445	872
Bagasjehåndteringssystem	49 %	51 %	16 675	17 356	34 031
Avskrivning bagasjeanlegg	49 %	51 %	13 294	13 837	27 131
Arealkostnader fra tabell 3.4.	50 %	50 %	31 619	31 619	63 238
SUM			62 016	63 257	125 273

TØI-rapport 1100/2010

Ved å summere beløpene i tabellene 3.4-3.7 (unntatt arealkostnader for bagasje, som går igjen i begge tabellene) samt kommersielle kostnader som er nevnt spesielt i tabell 3.1, så får vi samlet terminalkostnad på OSL fordelt på kommersielle formål samt innland og utland.

3.2.4 Administrasjon og bidrag fra Avinors konsernstab

I regnestykket over er det ikke tatt hensyn til kostnader knyttet til OSLs administrasjon eller til Avinors konsernstab.

OSL har beregnet et påslag på 4 prosents på lønns- og driftskostnadene for OSLs administrasjon. Dette er beregnet til ca 80 øre per avreist terminalpassasjer. For Avinors konsernstab er det i avsnitt 4.3 beregnet et tillegg på 2,8 % på lønns-/driftskostnadene. Det kan diskuteres hvorvidt OSL skal belastes samme prosentandel som Avinor, men det legges her skjønnsmessig til 50 øre per passasjer i kostnadsgrunnlaget for OSL. Til sammen utgjør dermed anslåtte administrative tillegg kr 1,30 per avreist terminalpassasjer.

3.2.5 Sum terminalkostnader OSL fordelt på innland, utland og kommersiell aktivitet

I tillegg til resultatene fra tabell 3.4 – 3.6, punktene avmerket med stjerne i tabell 3.1 samt administrative tillegg, kommer finanskostnadene knyttet til investeringene i terminalen.

OSL har beregnet balanseverdien (restverdien etter avskrivninger) ved utgangen av 2009 til kr 312,7 mill for bagasjeanlegget og kr 3 307,6 mill for resten av terminalen.

Securitykostnadene i Avinor ble i 2009 avregnet med en rentesats på 3,37 % (12 måneders NIBOR pluss 0,5 %). Legger en til grunn samme rentesats for beregning av terminalkostnadene per 31.12.2009 blir finanskostnad ca 125 mill kr hvorav 90 mill kan relateres til passasjeravgiften.

I tabell 3.7 er terminalkostnadene for OSL ved 3,37 % rente oppsummert og fordelt på innland, utland og kommersiell aktivitet.

Tabell 3.7 Terminalkostnader OSL fordelt på kommersielle formål, inn- og utland ved årlige finanskostnader på 3,37 prosent. Tusen kr.

	Innland	Utland	Kommers.	Sum
Arealfordelte kostnader	68 763	84 731	103 229	249 558
Øvrige kostnader	106 769	119 080		225 848
Sum drift og avskrivning	175 531	203 811	103 229	475 406
Finanskost bagasjeanlegg*	5 388	5 608		10 995
Finanskost areal bagasjeanl.*	10 412	10 837		21 249
Finanskost øvrig terminal**	25 820	31 646	35 416	92 882
Sum finanskostnad	41 620	48 091	35 416	125 128
Sum	217 151	251 902	138 645	607 697
Sum passasjerkostnader	217 161	251 902		469 053
Avreiste term.passasjerer	4 290 399	4 733 381		9 023 780
Kr/pass ved 3,37 % avkastning	50,6	53,2		52,0
Adm tillegg	1,3	1,3		1,3
Sum kr/pass	51,9	54,5		53,3

TØI-rapport 1100/2010

*Fordelt 49%/51% mellom innland og utland

**Fordelt etter arealbruk

Til sammenligning er det beregnet et avkastningskrav på investert kapital for Avinor på 7,32 % etter skatt i Deloitte (2010). Med 28 % skatt tilsvarer det en avkastning på ca 10,17 % årlig på investert kapital.

En mulighet er å legge dette avkastningskravet til grunn for beregningen av terminalkostnadene. På den annen side vil kommersielle inntekter generert av passasjerene gi et vesentlig tilskudd til oppnåelsen av avkastningskravet. Derfor virker det ikke rimelig å legge til grunn et så høyt avkastningskrav her, men for å vise effekten av en høyere rentesats er det også presentert et regnestykke med en rentesats på 5 %. I tabell 3.8 er driftskostnader, avskrivninger, finanskostnader og administrative tillegg oppsummert i et alternativ med 5 % finanskostnad.

Tabell 3.8 Terminalkostnader OSL fordelt på kommersielle formål, inn- og utland ved årlige finanskostnader på 5 prosent. Tusen kr.

	Innland	Utland	Kommers.	Sum
Arealfordelte kostnader	68 763	84 731	103 229	249 558
Øvrige kostnader	106 769	119 080		225 848
Sum drift og avskrivning	175 531	203 811	103 229	475 406
Finanskost bagasjeanlegg	7 994	8 320		16 314
Finanskost areal bagasjeanl.	15 449	16 079		31 528
Finanskost øvrig terminal	38 308	46 953	52 547	137 808
Sum finanskostnad	61 751	71 352	52 547	185 650
Sum	237 282	275 163	155 776	668 221
Sum passasjerkostnader	237 282	275 163		512 445
Avreiste term.passasjerer	4 290 399	4 733 381		9 023 780
Kr/pass ved 5 % avkastning	55,3	58,1		56,8
Adm tillegg	1,3	1,3		1,3
Sum kr/pass	56,6	59,4		58,1

TØI-rapport 1100/2010

4 Passasjerkostnadsgrunnlag for Avinor utenom OSL

En arbeidsgruppe fra lufthavndivisjonene i Avinor har – i samarbeid med TØI og administrasjonen ved et utvalg av lufthavner – vurdert hvordan kostnadene i resten av Avinor kan fordeles mellom passasjerterminalene og øvrige aktiviteter på lufthavnen og hvordan terminalkostnadene kan fordeles på innlandspassasjerer, utenlandspassasjerer og øvrige aktiviteter (utleie, egen bruk osv) i selve terminalen.

4.1 Lønns- og personalkostnader

Lønns og personalkostnadene ved lufthavnene bygger på anslag for antall årsverk knyttet til terminalen og anslag for direkte kostnader knyttet til hvert årsverk.

Det ble innrapportert anslag for fordeling på terminalårsverk og øvrige aktiviteter fra i alt 14 lufthavner mens bruken av årsverk ved de øvrige lufthavnene ble anslått på grunnlag av årsverksbruken ved disse 14 lufthavnene. De 14 lufthavnene omfatter alle lufthavner med nevneverdig utenlandstrafikk samt 4 av 29 lokale lufthavner. Anslått kostnad per årsverk i 2009 for to typer personale er gjengitt i tabell 4.1.

*Tabell 4.1. Anslått kostnad i kr per årsverk i 2009 for to typer personale.
Kilde: Arbeidsgruppen.*

	Plass/Brann og Redning	Rådgivere i stab
Fastlønn	410 000	650 000
Sosiale kostnader	184 580	288 945
Andre personalkostnader	2 000	2 000
Telefonkostnader	10 000	10 000
Mobiltelefon	2 000	2 000
Reisekostnader	10 000	10 000
Arbeidstøy	1 000	1 000
Håndverktøy	2 000	2 000
IT verktøy	0	5 000
Årlig kostnad pr årsverk	621 580	970 945

Arbeidsgruppen legger til grunn at kostnadene per årsverk i terminalen i gjennomsnitt vil være omtrent som for plass-, brann- og redningspersonalet. For Avinor u/OSL er dette beregnet til 621 580 kr i 2009, mens tilsvarende kostnad for OSL er satt til ca 670 000,-. På den bakgrunnen kan det tenkes at personalkostnadene i Avinor u/OSL er noe lavt anslått.

Antall årsverk og kostnader for hver lufthavn er gjengitt i tabell 4.2. Vi ser at både kostnadene og andelen av kostnadene er spesielt høye for de 5 største lufthavnene. Dette har sammenheng med måten lufthavnene var organisert på i 2009.

Tabell 4.2. Anslått antall årsverk og lønns- og personalkostnad i 2009 for Avinors passasjerterminaler. Kilde: Lufthavnene og arbeidsgruppen.

	Årsverk per lufthavn	Årsverk totalt	Mill kr terminal	Mill kr totalt	Kostnads andel
Stavanger	28	28,0	16,7	73,9	23 %
Bergen	26	26,0	15,5	88,2	18 %
Trondheim	23	23,0	13,7	62,8	22 %
Bodø	19	19,0	11,3	27,0	42 %
Tromsø	18,5	18,5	11,0	62,2	18 %
Kristiansand	2,8	2,8	1,7	30,9	5 %
Haugesund	3	3,0	1,8	25,6	7 %
Ålesund	2	2,0	1,2	26,2	5 %
Molde	2,5	2,5	1,5	30,2	5 %
Evenes	5,5	5,5	3,3	32,0	10 %
Øvrige 6 regionale	3	18,0	10,7	110,9	10 %
Fagernes	0,65	0,7	0,4	8,0	5 %
Ørsta-Volda	0,5	0,5	0,3	12,1	2 %
Brønnøysund	0,7	0,7	0,4	16,3	3 %
Vardø	0,3	0,3	0,2	8,0	2 %
Øvrige 25 lokale	0,5	12,5	7,5	245,4	3 %
Sum		163,0	97,2	859,8	11 %

TØI-rapport 1100/2010

4.2 Øvrige driftsutgifter

Avinors regnskapspraksis gjør det foreløpig umulig å fordele lufthavnkostnader på noen rimelig sikker måte. Innenfor gitt tids- og ressursramme har det heller ikke vært mulig å gå gjennom regnskapet til den enkelte lufthavn for å kartlegge kostnadsandeler. Arbeidsgruppen har derfor utarbeidet felles skjønsmessige nøkkeltall for alle lufthavner, blant annet basert på tidligere arbeid med oppfølging av avtalen mellom Avinor og Forsvaret som fordeler kostnader mellom Forsvaret og Avinor på lufthavner som benyttes av begge.

Fordelingen er dermed så langt som mulig i samsvar med de fordelingsnøkler som benyttes av Avinor i avregningen mellom Avinor og Forsvaret.

Nøkkeltallfordelingen for kostnadsarter med antatt terminaltilknytning er gjengitt i tabell 4.3.

Tabell 4.3. Anslått kostnad for Avinors passasjerterminaler som andel av samlet lufthavnkostnad etter kostnadsart. Kilde: Arbeidsgruppens anslag.

Kostnadsart	Andel terminal
6510 - Håndverktøy	10 %
6545 - Datautstyr	40 %
6551 - Driftsmateriell tekniske anlegg	50 %
6590 - Annet driftsmateriell	50 %
Øvrig driftsmateriell	0 %
6321 - Offentlige avgifter bygg (vann, kloakk etc)	50 %
6322 - Renovasjon	50 %
6341 - Elektrisk kraft	40 %
6343 - Fjernvarme	80 %
6349 - Kostnadsrefusjon energikostnader	40 %
6361 - Renhold	80 %
6399 - Annen kostnad lokaler	50 %
6619 - Andre kostnader bygninger	50 %
Øvrige kostnader lokaler og tomt	0 %
6600 - Reparasjoner og vedlikehold bygninger	60 %
6610 - Vedlikeholdsavtaler/ettersyn	60 %
6620 - Reparasjoner/vedlikehold teknisk anlegg/utstyr	60 %
6621 - Service-/vedlikeholdsavtaler tekniske anlegg	60 %
6622 - Service-/vedlikeholdsavtale bagasjehåndtering	100 %
Øvrig Reparasjon og service/vedlikehold	0 %
6785 - Risiko og analysekostnader	20 %
6790 - Konsulenter Infrastruktur utvikling	30 %
6791 - Konsulenter Strategisk utvikling	90 %
6787 - Innleid tralletjeneste	100 %
6788 - Innleide transporttjenester, bussing, budbil mm	50 %
6789 - Innleid assistansetjeneste	100 %
Øvrig innleid bistand lufthavndrift	0 %
6799 - Innleid bistand ordinær drift	40 %*
Øvrig annen innleid bistand	0 %
7320 - Reklame og annonsekostnader	50 %
7330 - Profilerings effekter	50 %
7340 - Møtekostnader	50 %
7350 - Representasjon, fradragsberettiget	100 %
7360 - Representasjon, ikke fradragsberettiget	100 %
7390 - Øvrige markedsføringskostnader	50 %
7391 - Messe og utstillingskostnader	50 %
7392 - Konferansekostnader	50 %
Øvrig konferanser, representasjon, reklame, gaver	0 %
7500 - Forsikringspremie	40 %
Øvrig forsikring og kontingenter	0 %
6220 – Realiserte tap/gevinster netto	40 %

*Enkelte avvik

Der det går an å sammenligne, mellom de øvrige lufthavnene og OSL, noterer vi oss for enkelte poster klare avvik mellom den prosentvise fordelingen hos OSL og de øvrige.

- Forsikringspremie: 40 % av 11 mill kr mot 17 % på OSL.
- Elektrisk energi: 40 % av 62 mill kr mot 73 % hos OSL
- Renovasjon 50 % av 5,8 mill kr mot 80 % hos OSL

I tabell 4.4 er resultatet av denne nøkkeltallfordelingen sortert etter hovedkostnadsart. Samlet terminaldriftskostnad beløper seg til 134,8 mill kr. Dette utgjør 14 % av samlet (øvrig) driftskostnad ved Avinors lufthavner. Hovedårsaken til at denne andelen blir så liten, er at security er trukket ut som en egen kostnad. Summen av security og øvrige terminalkostnader utgjør ca 606 mill kr som tilsvarer 62 prosent av lufthavnenes driftskostnader.

Tabell 4.4. Anslått kostnad for Avinors passasjerterminaler etter hovedkostnadsart. Mill kr. Kilde: Tabell 4.3 og Avinors regnskap 2009.

	Terminal	Øvrig	Totalt
Totalt Driftsmateriell	8,7	56,7	65,4
Totalt Leie maskiner, inventar, transportmidler		5,1	5,1
Totalt Kostnader egne transportmidler		39,6	39,6
Totalt Kostnader lokaler og tomt	46,7	76,0	122,7
Totalt Reparasjon og service/vedlikehold	35,0	39,4	74,4
Totalt Innleid kontrolltjeneste/security		470,9	470,9
Totalt Konsulentbistand	8,8	16,1	24,9
Totalt Innleid bistand lufthavndrift	14,3	3,5	17,8
Totalt Annen innleid bistand	6,6	75,8	82,4
Totalt Reiser, diett, bil, mv.		11,5	11,5
Totalt Konferanser, representasjon, reklame, gaver	6,2	5,6	11,8
Totalt Forsikring og kontingenter	4,4	7,3	11,7
Totalt Kontorrekvisita, telefon, frakt		12,1	12,1
Totalt Verdiendringer		7,6	7,6
Totalt Øvrige driftskostnader		19,2	19,2
Beregnete driftskostnader personale	4,1	- 4,1*	0,0
Sum	134,8	842,4	977,2

*Går til fradrag fra diverse kostnadsarter.

4.3 Interne kjøp, divisjonsstaber og konsernstab

I tillegg til de direkte driftskostnadene har arbeidsgruppen identifisert ytterligere fire typer kostnader som bør belastes terminalen.

4.3.1 Letis og vedlikeholdsavtale for bagasjeanlegget

Letis er et felles passasjerinformasjonssystem for alle lufthavnene. Kostnader ved dette bokføres som interne kjøp. Det samme gjelder vedlikeholdsavtaler for bagasjeanleggene. Totalt budsjett for 2010 utgjør 5,4 mill kr for Letis og 9,8 mill kr for vedlikehold av bagasjeanleggene. Dette er fordelt på hver enkelt lufthavn og legges her til de øvrige terminaldriftskostnadene for 2009.

Administrative fellesoppgaver

Dette omfatter sentrale kostnader knyttet til funksjonene lønn, arkiv, regnskap og administrativ IKT. Kostnadene er fordelt på lufthavnene som internt kjøp, men ikke spesifisert for passasjerterminalene. Totalt utgjør lufthavnenes kjøp av administrative fellesoppgaver 60,8 mill kr.

For å fordele administrative fellesoppgaver mellom passasjerterminal og øvrige lufthavnaktiviteter er det for hver lufthavn tatt utgangspunkt i beregnet fordeling av direkte driftskostnader mellom terminal og øvrige lufthavnaktiviteter. For hele Avinor unntatt OSL utgjør terminalens andel av direkte driftskostnader 12,6 prosent, men andelen varierer sterkt. For hele Avinor u/OSL er lufthavn-terminalenes kjøp av administrative fellesoppgaver beregnet til 7,6 mill kr.

4.3.2 Divisjonsstabene

Lufthavnenes divisjonsstaber kostet i 2009 totalt 188,8 mill kr fordelt på tre lufthavnsstaber. Etter anbefaling fra arbeidsgruppen er kostnadene innen hver stab her fordelt likt på lufthavnene i divisjonen. Fordelingen av kostnader mellom terminal og øvrige aktiviteter følger fordelingen av driftskostnadene ved hver lufthavn. Dette gir som resultat en beregnet terminalkostnad på 19,6 mill kr.

4.3.3 Konsernstab

Konsernstab kostet i 2009 totalt kr 138,4 mill. Sammenlignet med de totale øvrige driftskostnadene til Avinor på 5 018 mill kr utgjør dette et påslag på 2,84 prosent.

Alternativt kan vi se bort i fra flysikringsdivisjonen i denne sammenheng. Da gjenstår kr 96,9 mill i konsernstab og kr 3 574,3 mill i driftskostnader. Dette tilsvarer et påslag på 2,79 prosent.

Tabell 4.5 Kostnader konsernstab sammenlignet med driftskostnadene i Avinor inkludert OSL.1000 kr

	Flysikring	Øvrig Avinor	Sum
Konsernstab	41 456	96 914	138 370
Øvrig drift Avinor	1 443 727	3 574 281	3 574 281
Konsernstab/ Øvrig drift	2,87%	2,79%	2,84%

TØI-rapport 1100/2010

Vi innarbeider derfor kostnadene ved konsernstab som et generelt påslag på 2,8 prosent på alle kostnader knyttet til drift, interne kjøp og divisjonsstaber.

4.4 Avskrivning og kapitalkostnad

Oversikt over avskrivning og restverdi av Avinors investeringer finnes i anleggsregistret.

Anleggsregistret inneholder vel 7000 poster for Avinor. TØI har gått gjennom samtlige poster og fordelt dem skjønnsmessig i 6 grupper.

Resultatet fra gjennomgangen er gjengitt i tabell 4.6.

Tabell 4.6. Avskrivning og balanseverdi per 31.12.2009 for Avinors lufthavner uten OSL.
Mill kr. Kilde: Anleggsregistret.

	Balanseverdi	Avskrivning
Bagasje	44,5	3,4
Terminal	1 522,9	96,0
Inventar	7,6	2,7
Veganlegg mv	80,1	11,3
Felles	71,0	10,8
Lufthavn ellers	4 022,5	342,4
Sum	5 748,5	466,5

Bagasje: blant annet bagasjeanlegg, -bånd, -traller, -styring etc.

Terminal: Terminalbygg, passasjerbroer, skilter og teknisk utstyr i terminalen (inklusive avskrivning på Letis med totalt 2,4 mill kr).

Inventar: Inventar og møbler i terminal.

Veganlegg mv: Diverse tilførselsveier mv.

Felles: Administrasjonsbygg og andre anlegg som delvis berører terminalen.

Arbeidsgruppens vurderinger er at posten inventar er ubetydelig og bør strykes mens veganlegg og felles investeringer er såpass vanskelig å skille fra øvrig aktivitet på lufthavnen at også de bør holdes utenfor.

På bakgrunn av Arbeidsgruppens vurderinger er derfor kun avskrivning og kapitalkostnader knyttet til bagasje og terminal tatt med i kostnadsbasen for passasjerterminalene. Dette tilsvarer ca 99,4 mill kr.

4.5 Terminalkostnad per lufthavn

Oppsummering av kostnader ved drift, interne kjøp, stabskostnader og avskrivning gir et anslag for samlet terminalkostnad før finanskostnad per lufthavn. Dette er gjengitt i tabell 4.7.

Balanseverdien av Avinors terminaler og bagasjeanlegg utenom OSL var 1 567,4 mill kr per 31.12.2009. Dette tilsvarer en samlet finanskostnad på 52,8 mill kr med en rente på 3,37 % og 78,4 mill kr ved en rente på 5 %.

I tabell 4.8 er finanskostnaden per lufthavn spesifisert ved henholdsvis 3,37 % og 5 % rente.

Ved summering av de to tabellene fremkommer de totale beregnede terminalkostnadene til Avinor inkludert forrenting av bokført kapital (balanseverdi). Samlet terminalkostnad for Avinor uten OSL beløper seg til 433,9 mill kr med 3,37 % rente og 459,5 mill kr med 5 % rente.

De kartlagte kostnader ved bagasjeanlegget utgjør 2,8 % av finanskostnadene og 3,4 % av de øvrige terminalkostnadene. I sum utgjør dette 4,9-5,6 mill kr avhengig av hvilken rentesats som legges til grunn.

I tabell 4.9 er alle terminalkostnader summert opp i to alternativ for rentekostnad.

Tabell 4.7 Beregnet terminalkostnad uten finanskostnader Avinor u/OSL. Mill kr.

	Lufthavn	Drift	Adm. Påslag	Avskrivning	Sum	% bagasje
Store	SVG	33,2	5,7	25,6	64,5	2,3 %
	BGO	40,9	6,5	9,3	56,6	2,4 %
	TRD	31,8	5,6	10,2	47,6	3,3 %
	Sum store	105,9	17,8	45,0	168,7	
Region	BOO	18,7	4,2	10,5	33,4	1,9 %
	TOS	19,7	3,4	4,1	27,1	2,3 %
	KRS	8,1	1,8	3,5	13,5	3,6 %
	HAU	6,5	1,5	1,8	9,8	3,8 %
	AES	5,7	1,3	3,5	10,5	5,2 %
	MOL	5,0	1,2	1,5	7,7	4,8 %
	KSU	4,0	1,2	0,9	6,2	5,0 %
	EVE	8,1	1,7	3,1	12,9	2,7 %
	BDU	3,1	1,1	1,3	5,5	5,1 %
	ALF	4,5	1,3	1,8	7,7	8,8 %
	LKL	3,5	1,1	0,8	5,4	4,7 %
	KKN	4,2	1,1	4,0	9,3	9,5 %
	LYR	5,4	1,1	3,7	10,2	4,9 %
	Sum region	96,5	22,0	40,6	159,0	
Lokale	VDB	1,0	0,4	0,4	1,8	0,1 %
	SOG	0,9	0,3	0,3	1,5	6,5 %
	FRO	1,6	0,4	0,5	2,5	1,0 %
	FDE	0,9	0,4	0,4	1,7	5,9 %
	SDN	0,7	0,3	0,3	1,3	6,9 %
	HOV	1,0	0,3	0,2	1,6	6,1 %
	RRS	0,9	0,5	0,3	1,7	5,1 %
	OSY	0,8	0,3	0,4	1,6	5,7 %
	RVK	0,7	0,3	0,4	1,4	6,6 %
	BNN	2,1	0,5	2,8	5,4	2,7 %
	SSJ	0,9	0,3	0,3	1,5	6,3 %
	MQN	1,3	0,4	0,5	2,1	4,7 %
	MJF	1,2	0,3	0,4	2,0	4,8 %
	RET	0,7	0,3	0,4	1,4	6,3 %
	VRV	0,5	0,4	0,4	1,2	6,4 %
	LEK	1,2	0,3	0,3	1,9	5,3 %
	SVJ	1,3	0,4	0,6	2,2	4,4 %
	SKN	1,7	0,5	0,8	2,9	3,5 %
	NVK	1,1	0,4	0,4	1,8	5,0 %
	ANX	0,7	0,2	0,6	1,4	6,4 %
	SOJ	0,9	0,3	0,3	1,5	5,7 %
	HAA	0,6	0,3	0,3	1,3	6,8 %
	HFT	1,8	0,3	0,6	2,6	1,0 %
	HVG	0,7	0,3	0,3	1,3	6,5 %
	MEH	1,0	0,4	0,5	1,9	4,6 %
	BVG	0,7	0,3	0,4	1,4	6,3 %
	BJF	0,7	0,2	0,2	1,1	0,8 %
	VDS	1,6	0,5	0,3	2,4	4,1 %
	VAW	0,5	0,3	0,3	1,0	8,8 %
	Sum lokale	29,7	10,0	13,7	53,4	
Avinor u OSL		232,0	49,8	99,3	381,1	3,4 %

TØI-rapport 1100/2010

Tabell 4.8 Kapital og finanskostnad i to alternativ. Avinor u/ OSL. Mill kr

	Lufthavn	Kapital	% bagasje	3,37 % rente	5 % rente
Store	SVG	405,0	1,4%	13,6	20,3
	BGO	123,9	2,9%	4,2	6,2
	TRD	172,0	2,7%	5,8	8,6
	Sumstore	700,8		23,6	35,0
Regionale	BOO	105,3	0,5%	3,5	5,3
	TOS	72,5	0,4%	2,4	3,6
	KRS	56,9	1,0%	1,9	2,8
	HAU	16,3	0,3%	0,5	0,8
	AES	34,6	5,0%	1,2	1,7
	MOL	33,8	2,9%	1,1	1,7
	KSU	15,3	0,5%	0,5	0,8
	EVE	43,9		1,5	2,2
	BDU	24,4		0,8	1,2
	ALF	32,4	36,4%	1,1	1,6
	LKL	12,8		0,4	0,6
	KKN	89,2	8,9%	3,0	4,5
	LJR	80,9	7,3%	2,7	4,0
	Sum regionale	618,5	4,8%	20,8	30,9
Lokale	VDB	5,3		0,2	0,3
	SOG	6,7		0,2	0,3
	FRO	8,2		0,3	0,4
	FDE	6,0		0,2	0,3
	SDN	4,4		0,1	0,2
	HOV	4,1		0,1	0,2
	RRS	4,1		0,1	0,2
	OSY	7,7		0,3	0,4
	RVK	7,1		0,2	0,4
	BNN	55,3	1,2%	1,9	2,8
	SSJ	4,3		0,1	0,2
	MQN	7,7		0,3	0,4
	MJF	9,5		0,3	0,5
	RET	6,0		0,2	0,3
	VRY	8,2		0,3	0,4
	LEK	10,7		0,4	0,5
	SVJ	7,3		0,2	0,4
	SKN	10,1		0,3	0,5
	NVK	9,6		0,3	0,5
	ANX	8,6		0,3	0,4
	SOJ	4,5		0,2	0,2
	HAA	6,0		0,2	0,3
	HFT	10,2		0,3	0,5
	HVG	5,5		0,2	0,3
	MEH	8,7		0,3	0,4
	BVG	7,5		0,3	0,4
	BJF	3,2		0,1	0,2
	VDS	6,6		0,2	0,3
	VAW	5,0		0,2	0,2
	Sumlokale	248,1	0,3%	8,4	12,4
AvinoruOSL		1567,4	2,8%	52,8	78,4

TØI-rapport 1100/2010

Tabell 4.9 Terminalkostnad inkludert finanskostnad i to alternativ. Avinor u/ OSL. Mill kr

	Lufthavn	3,37 % rente	5 % rente
Store	SVG Stavanger	78,1	84,8
	BGO Bergen	60,8	62,8
	TRD Trondheim	53,4	56,2
	Sum store	192,3	203,7
Regionale	BOO Bodø	36,9	38,7
	TOS Tromsø	29,5	30,7
	KRS Kristiansand	15,4	16,3
	HAU Haugesund	10,3	10,6
	AES Ålesund	11,7	12,2
	MOL Molde	8,8	9,4
	KSU Kristiansund	6,7	7
	EVE Harstad/Narvik	14,4	15,1
	BDU Bardufoss	6,3	6,7
	ALF Alta	8,8	9,3
	LKL Lakselv	5,8	6
	KKN Kirkenes	12,3	13,8
	LYR Svalbard	12,9	14,2
	Sum regionale	179,8	189,9
Lokale	VDB Fagernes	0,2	0,3
	SOG Sogndal	1,7	1,8
	FRO Florø	2,8	2,9
	FDE Førde	1,9	2
	SDN Sandane	1,4	1,5
	HOV Ørsta/Volda	1,7	1,8
	RRS Røros	1,8	1,9
	OSY Namsos	1,9	2
	RVK Rørvik	1,6	1,8
	BNN Brønnøysund	7,3	8,2
	SSJ Sandnessjøen	1,6	1,7
	MQN Mo i Rana	2,4	2,5
	MJF Mosjøen	2,3	2,5
	RET Røst	1,6	1,7
	VRY Værøy	1,5	1,6
	LEK Leknes	2,3	2,4
	SVJ Svolvær	2,4	2,6
	SKN Stokmarknes	3,2	3,4
	NVK Narvik	2,1	2,3
	ANX Andøya	1,7	1,8
	SOJ Sørkjosen	1,7	1,7
	HAA Hasvik	1,5	1,6
	HFT Hammerfest	2,9	3,1
	HVG Honningsvåg	1,5	1,6
	MEH Mehamn	2,2	2,3
	BVG Berlevåg	1,7	1,8
	BJF Båtsfjord	1,2	1,3
	VDS Vadsø	2,6	2,7
	VAW Vardø	1,2	1,2
	Sum lokale	61,8	65,8
	Avinor u OSL	433,9	459,5

TØI-rapport 1100/2010

5 Fordeling av Avinors terminalkostnader

Avinors passasjerterminaler benyttes til mange aktiviteter i tillegg til håndteringen av strømmen av passasjerer og bagasje til og fra flyene. Siden noen av disse aktivitetene gir egne inntekter og/eller har andre formål enn håndtering av passasjerer og bagasje, kan bare deler av terminalkostnadene kalkuleres inn i kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften.

5.1 Fordeling av kostnader på passasjeravgifter og utleie

Som skissert i fase 1, vil det i hovedsak være arealbruken som legges til grunn for å avgrense den andelen av terminalkostnadene som bør inngå i kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften.

Oversikt over lufthavnarealer finnes i eiendomsforvaltningssystemet Propman. I Propman er oversikten over utleide arealer generell godt oppdatert, mens oversikten over øvrige arealer er av varierende kvalitet og generelt dårligst der det er gjennomført investeringer nylig. Propman er derfor et system som ikke er egnet for detaljert arealberegning.

Med arealer spredt ut på 45 lufthavner har det på den annen side ikke vært mulig å analysere hver enkelt lufthavn innenfor aktuell tids- og kostnadsramme uten å ta utgangspunkt i eksisterende informasjon. Arbeidsgruppen har derfor utarbeidet arealoversikter ut fra Propman for de 10 største lufthavnene unntatt Sola (rangert etter antall terminalpassasjerer) samt 4 utvalgte lokale lufthavner for nærmere gjennomgang. Disse 14 lufthavnene står for 76 prosent av Avinors beregnede terminalkostnader, 85,3 prosent av innlandspassasjerene og 99,5 prosent av utenlandspassasjerene.

Oversiktene ble sendt over til administrasjonen ved hver enkelt av de 14 lufthavnene for lokal fordeling av lufthavnens arealer på kommersielle arealer og passasjerarealer. På lufthavner med utenlandstrafikk ble det også bedt om fordeling av passasjerarealer på innland, utland og fellesarealer.

Arealene for Stavanger er spesielt mangelfullt oppdatert i Propman på grunn av og her bygger alle opplysninger direkte på anslag fra lufthavnsadministrasjonen. Her er blant annet bagasjearealene ikke spesifisert.

Resultatet for de 14 lufthavnene er presentert i tabell 5.1.

Tabell 5.1. Arealoversikt for 14 av Avinors lufthavner. Antall kvm fordelt på funksjoner.

	Utleie	Felles	Publikum	Bagasje	Øvrig drift	Sum
SVG	8 881	1 541	11 742	*	2 789	24 953
BGO	6 080	2 242	9 600	803	565	19 289
TRD	7 290	2 970	9 179	1 967	1 345	22 751
BOO	6 525	3 432	3 563	924	1 313	15 756
TOS	6 444	1 631	5 750	1 203	371	15 397
KRS	1 701	341	2 228	558	514	5 343
HAU	1 341	286	2 037	468	226	4 358
AES	2 354	929	2 805	411	273	6 771
MOL	927	366	1 590	115	352	3 349
EVE	1 401	809	3 039	666	229	6 144
VDB	1 034	61	787	95	50	2 026
HOV	134	34	324	58	3	552
BNN	1 561	343	982	218	1 849	4 954
VAW	84	7	165	47	206	509

TØI-rapport 1100/2010

*Ikke spesifisert

Utleiearealene på Gardermoen består i hovedsak av utleide publikumsareal. I resten av Avinor består kategorien utleie av svært forskjellige arealer som har høyst forskjellige funksjoner. Derfor legges til grunn at utleiearealene i gjennomsnitt er likeverdige med øvrige arealer på lufthavnen og at alle areal som ikke leies ut (eller benyttes til andre formål) skal belastes passasjeravgiften.

I tabell 5.2 er det lagt til grunn at alle arealer som ikke leies ut kan belastes kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiften. På Bergen utgjør for eksempel utleiearealet 6080 kvm av 19 289 kvm. Dette tilsvarer 32 prosent. Dermed gjenstår 68 prosent som belastes passasjeravgiften.

Gjennomsnittlig utleieprosent for regionale og lokale lufthavner ligger rundt 30 prosent, og det er derfor lagt til grunn 70 prosents kostnadsandel for de øvrige (regionale og lokale) lufthavnene.

Anslått passasjerandel ved øvrige lufthavner har liten betydning for resultatet. Selv ved 67 % eller 76 % kostnadsandel for passasjerene blir kostnaden per avreisende passasjer lite endret.

Tabell 5.2 Beregnet kostnadsgrunnlag for passasjeravgiften ved Avinors lufthavner (uten OSL) ved to ulike rentesatser.

Ved 3,37 % rente p.a.						
	Brutto	Kostnad		Netto		Kostnad /
	Kostnad	per kvm	Passasjer	Kostnad**	Passasjerer	avreist
	mill kr	kr/kvm	andel	mill kr	tusen	passasjer
SVG	78,2	3 132	64 %	51,3	3 402	30
BGO	60,8	3 153	68 %	42,5	4 481	19
TRD	53,4	2 346	68 %	37,1	3 424	22
BOO	36,9	2 340	59 %	22,2	1 433	31
TOS	29,6	1 922	58 %	17,6	1 556	23
KRS	15,4	2 881	68 %	10,7	844	25
HAU	10,4	2 375	69 %	7,3	532	28
AES	11,7	1 726	65 %	7,9	749	21
MOL	8,9	2 643	72 %	6,5	348	38
EVE	14,4	2 337	77 %	11,2	499	45
VDB	1,9	955	49 %	0,9	6	339
HOV	1,7	3 160	76 %	1,3	90	30
BNN	7,2	1 463	68 %	5,0	74	135
VAW	1,2	2 291	84 %	1,0	12	163
Øvrige	102,4		75 %*	78,3	2 379	66
Avinor	433,9			301,1	19 830	30,4
Ved 5 % rente p.a.						
	Brutto	Kostnad		Netto		Kostnad /
	Kostnad	per kvm	Passasjer	Kostnad**	Passasjerer	avreist
	mill kr	kr/kvm	andel	mill kr	tusen	passasjer
SVG	84,8	3 396	64 %	55,5	3 402	33
BGO	62,8	3 258	68 %	43,9	4 481	20
TRD	56,2	2 469	68 %	39,0	3 424	23
BOO	38,6	2 448	59 %	23,2	1 433	32
TOS	30,8	1 998	58 %	18,3	1 556	24
KRS	16,3	3 054	68 %	11,4	844	27
HAU	10,6	2 436	69 %	7,5	532	28
AES	12,2	1 809	65 %	8,3	749	22
MOL	9,4	2 808	72 %	6,9	348	40
EVE	15,1	2 454	77 %	11,7	499	47
VDB	2,0	997	49 %	1,0	6	354
HOV	1,8	3 282	76 %	1,4	90	31
BNN	8,1	1 645	68 %	5,6	74	151
VAW	1,2	2 449	84 %	1,1	12	174
Øvrige	109,5		67 %*	83,7	2 379	70
Avinor	459,5			318,7	19 830	32,1

TØI-rapport 1100/2010

*Anslag

**Inkluderer 100 % av LETIS- og bagasjekostnader

I tabell 5.2 fremkommer kvadratmeterprisen for de utvalgte lufthavnene. Med den laveste rentekostnaden varierer kvadratmeterprisen fra 955 kr på Fagernes og 1463 kr til vel 3100 på Stavanger og Bergen.

Tilsvarende pris på Gardermoen ligger på ca 5050 kr per kvadratmeter hvis en holder tekniske areal utenfor.

En vesentlig kostnad er kapitalkostnadene. Trekker vi ut både renter og avskrivning blir kvadratmeterprisen på Stavanger og Bergen redusert til 1600 kr på Stavanger, 2500 kr på Bergen og ca 2400 kr for OSL. Trekkes de beregnede bagasjekostnadene også ut av regnestykket så reduseres kostnaden på Bergen med 2,4 % til kr 2450,- mens kostnadene på OSL reduseres med en tredjedel til kr 1600,-. Driftskostnadene utenom bagasjeanlegget er altså lavere på OSL enn på Bergen regnet per kvadratmeter.

5.2 Fordeling av passasjerkostnader på innland og utland.

På lufthavner med egne arealer for utenlandstrafikk har lufthavn-administrasjonen i tillegg fordelt passasjerarealene på innland, utland og arealer til felles bruk. Denne fordelingen er gjengitt i tabell 5.3.

Tabell 5.3 Terminalarealer fordelt på innland, utland og arealer som er felles for innland og utland. Avinor u. OSL. Kvm.

	Innland	Utland	Felles	Sum
SVG	3 300	4 300	9 566	17 166
BGO	5 429	4 159	3 549	13 137
TRD	8 025	4 250	5 493	17 769
BOO	870	164	7 926	8 960
TOS	2 184	1 552	6 363	10 100
KRS	173	1 128	3 631	4 932
HAU	1 703	1 495	694	3 893
AES	1 796	877	1 910	4 583
MOL	0	228	2 410	2 638
EVE	3 200	1 067	1 228	5 495
VDB			1 171	1 171
HOV			504	504
BNN			5 336	5 336
VAW			466	466

TØI-rapport 1100/2010

Ved å fordele fellesarealene på innland og utland i henhold til fordelingen av antall passasjerer på innland og utland får vi et anslag for total arealbruk fordelt på innland og utland i tabell 5.4.

Tabell 5.4 Passasjer og beregnet arealbruk fordelt på innland og utland. Avinor u. OSL.

	Terminalpassasjerer			Areal		
	Innland tusen pass	Utland tusen pass	Andel utland	Innland kvm	Utland kvm	Andel Utland
SVG	2 157	1 245	37 %	9 366	7 800	45 %
BGO	3 147	1 334	30 %	7 921	5 215	40 %
TRD	2 858	566	17 %	12 610	5 159	29 %
BOO	1 416	18	1 %	8 699	261	3 %
TOS	1 491	66	4 %	8 279	1 821	18 %
KRS	607	237	28 %	2 785	2 147	44 %
HAU	391	142	27 %	2 212	1 680	43 %
AES	667	82	11 %	3 497	1 086	24 %
MOL	333	16	4 %	2 303	335	13 %
EVE	469	30	6 %	4 355	1 141	21 %
VDB	4	1	22 %	917	254	22 %
HOV	90	0	0 %	504		0 %
BNN	74	0	0 %	5 336		0 %
VAW	12	0	0 %	466		0 %
Øvrige	2 362	17	1 %			
Avinor	16 077	3 753	19 %			

TØI-rapport 1100/2010

I utgangspunktet skulle fordelingen innland/utland skje ut fra flere kriterier. I praksis har det vist seg vanskelig eller lite meningsfylt å fordele kostnadene mellom innland og utland ut fra annet enn areal.

- Fordeling ut fra årsverk dekker bare fordelingen mellom terminal og øvrig lufthavnaktivitet og egner seg derfor ikke til å fordele mellom kommersielle aktiviteter og passasjerer eller mellom inn- og utland.
- Fordeling ut fra bagasjekostnader er ikke gjennomført pga usikkerhet om kostnadsstruktur og antall kolli. I tillegg viser det seg at dokumenterte bagasjekostnader utenom OSL står for svært lite av kostnadene. Bagasjekostnadene på OSL er beregnet i kapittel 3.
- Renovasjon/renhold bør helst fordeles per passasjer, men de spesifiserte kostnadene ved dette er små hos Avinor og bør i så fall vektes for antatt oppholdstid i terminalen for de to passasjergruppene. Utlandspassasjerene ankommer i følge TØIs reisevaneundersøkelse for Avinor, dokumentert i Denstadli og Rideng (2010), betydelig tidligere til terminalen ved avreise enn innlandspassasjerene. Alt i alt har vi derfor valgt å fordele også disse kostnadene på til sammen 15 mill kr etter arealbruk.

Ved å fordele nettokostnaden per lufthavn i tabell 5.2 mellom innland og utland ut fra tabell 5.4 får vi kostnadsfordelingen mellom innland og utland i tabell 5.5.

Tabell 5.5 Terminalkostnader Avinor fordelt på innlands- og utlandspassasjerer ved 3,37 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
SVG	28,0	23,3	26	37	30
BGO	25,6	16,9	16	25	19
TRD	26,3	10,8	18	38	22
BOO	21,6	0,6	30	73	31
TOS	14,5	3,2	19	97	23
KRS	6,1	4,7	20	39	25
HAU	4,2	3,2	21	45	28
AES	6,0	1,9	18	46	21
MOL	5,7	0,8	34	107	38
EVE	8,9	2,3	38	154	45
Delsum	146,8	67,6	21,7	36,2	24,8
VDB	0,7	0,2	339	339	339
HOV	1,4	0,0	30	.	30
BNN	5,1	0,0	135	.	135
VAW	1,0	0,0	163	.	163
Øvrige	77,8	0,6	66	66	66
Delsum	86,3	0,8	67,5	83,8	67,7
Avinor	232,9	68,3	28,9	36,4	30,4

TØI-rapport 1100/2010

Tabell 5.6 Terminalkostnader Avinor fordelt på innlands- og utlandspassasjerer ved 5 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
SVG	30,3	25,2	28	41	33
BGO	26,5	17,4	17	26	20
TRD	27,7	11,3	19	40	23
BOO	22,6	0,7	32	77	32
TOS	15,0	3,3	20	101	24
KRS	6,4	4,9	21	42	27
HAU	4,3	3,2	22	46	28
AES	6,3	2,0	19	48	22
MOL	6,1	0,9	36	113	40
EVE	9,3	2,4	40	162	47
Delsum	154,5	71,3	22,8	38,3	26,2
VDB	0,8	0,2	354	354	354
HOV	1,4		31	.	31
BNN	5,6		151	.	151
VAW	1,1		174	-	174
Øvrige	83,1	0,6	70	70	70
Delsum	92,0	0,8	72,4	89,0	72,5
Avinor	246,5	72,3	30,7	38,5	32,1

TØI-rapport 1100/2010

Med den laveste renten blir kostnadsforskjellen mellom innland og utland 7,5 kr per avreist terminalpassasjer.

Gjennomsnittskostnaden ligger på 30,4 kr per avreist terminalpassasjer. Blant de tre største lufthavnene har Stavanger høyest kostnader. Dette skyldes avskrivninger og finanskostnader knyttet til de siste årenes investeringsprogram for denne lufthavnen. Kostnaden ligger på 24,80 kr/passasjer for lufthavner med egne arealer for utenlandstrafikk og på 67,7 kr/passasjer for de øvrige.

Den beregnede kostnadsforskjellen mellom innland og utland ligger på 14,5 kr/passasjer for lufthavner med egne arealer for utenlandstrafikk u/OSL, men fordi utenlandstrafikken i Avinor u/OSL er konsentrert til lufthavner med relativt lave beregnede terminalkostnader per passasjer så blir forskjellen redusert til 7,5 kr/passasjer for hele Avinor u/OSL.

5.3 Fordelingen mellom innland og utland på Trondheim lufthavn

Både Avinor og SAS har nevnt spesielt at de to terminalene på Trondheim lufthavn har svært forskjellig kvalitet og bør behandles forskjellig. I Trondheims tilfelle oppfattes terminal B, som kun benyttes til utenlandstrafikk, som betydelig dårligere enn terminal A som benyttes til innlandstrafikk samt avreise til utenlandsrutene.

I utgangspunktet var planen å relatere kvalitetsforskjellen mellom A og B til kapitalkostnadene i Anleggsregistret. Det viser seg imidlertid at kvaliteten på informasjonen her ikke er god nok til formålet. For å se på effekten av å legge inn en kvalitetsvariabel i regnestykket har vi derfor i stedet lagt inn en egen "rabatt" for arealene i terminal B for å se hvordan dette slår ut på regnestykket.

"Rabatten" tilsvarer halvparten av beregnede kapitalkostnader siden driftskostnadene neppe er stort lavere i B. Rabatten utgjør 14 % av samlet kostnad på Trondheim lufthavn.

Resultatet er presentert i tabell 5.7. Vi ser at dette reduserer total kostnadsforskjell mellom innland og utland fra 7,5 kr til 7 kr per passasjer. Kostnadene på innland øker med ca 1 mill mens kostnadene for utland reduseres med ca en halv million. Differansen utgjøres av reduserte kommersielle kostnader fordi utleieandelen er langt større i terminal B enn i terminal A. For selve Trondheim lufthavn reduseres kostnadsforskjellen mellom inn- og utland fra 20 til 17 kr per avreist terminalpassasjer.

Beregningene i tabell 5.5 og 5.6 er likevel lagt til grunn i oppsummeringen i kapittel 6.

Tabell 5.7 Terminalkostnader Avinor fordelt på innlands- og utlandspassasjerer ved 3,37% rente og 14 % terminal B- rabatt for Værnes.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
SVG	28,0	23,3	26	37	30
BGO	25,6	16,9	16	25	19
TRD	27,3	10,2	19	36	22
BOO	21,6	0,6	30	73	31
TOS	14,5	3,2	19	97	23
KRS	6,1	4,6	20	39	25
HAU	4,2	3,1	21	45	28
AES	6,0	1,9	18	46	21
MOL	5,7	0,8	34	107	38
EVE	8,9	2,3	38	154	45
VDB	0,7	0,3	339	339	339
HOV	1,3	0,0	30		30
BNN	5,0	0,0	135		135
VAW	1,0	0,0	163		163
Øvrige	77,8	0,6	66	66	66
Avinor	233,7	67,8	29,1	36,1	30,4

TØI-rapport 1100/2010

6 Oppsummering og konklusjon

6.1 Resultat

I tabell 6.1-6.2 er beregningene for OSL og Avinor oppsummert.

Tabell 6.1 Passasjerkostnader Avinor og OSL 2009 fordelt på innlands- og utlandspassasjerer (inklusive administrative kostnader OSL og konsernstab). 3,37 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
OSL	223	258	51,9	54,5	53,3
Avinor	233	68	28,9	36,4	30,4
Kostnad 2009	455	326	36,9	49,4	41,3
Avgift 2009	441	392	36,0	59,0	44,0
Kostnad -avgift	14	-66	0,9	-9,6	-2,7

TØI-rapport 1100/2010

Tabell 6.2 Passasjerkostnader Avinor og OSL fordelt på innlands- og utlandspassasjerer (inklusive adm OSL og konsernstab). 5 % rente.

	Mill kr totalt		Kr per avreist term.passasjer		
	Innland	Utland	Innland	Utland	Sum
OSL	243	281	56,6	59,4	58,1
Avinor	246	72	30,7	38,5	32,1
Kostnad 2009	489	354	39,7	53,5	44,5
Avgift 2009	441	392	36,0	59,0	44,0
Kostnad - avgift	48	-39	3,7	-5,5	0,5

TØI-rapport 1100/2010

Med en rentesats på 3,37 % er konklusjonen at håndteringen av passasjerer utenom security kostet Avinor 781 mill kr totalt i 2009. Fordelt på 18,94 mill avreisende terminal passasjerer blir det 41,3 kr per passasjer i 2009.

Håndtering av utenlandspassasjerer kostet Avinor 326 mill kr. Fordelt på 6,6 mill passasjerer tilsvarer det 49,4 kr per passasjer. Håndteringen av innlandspassasjerer kostet 455 mill kr. Fordelt på 12,33 mill passasjerer tilsvarer det 36,9 kr per passasjer. Beregnet kostnadsforskjell var altså 12,5 kr per passasjer ved 3,37 % rente.

Med utgangspunkt i en rentesats på 5 % blir de totale passasjerkostnadene i stedet 843 mill kr totalt fordelt med 354 mill kr på utland og 489 mill kr på innland. Per avreisende terminalpassasjer utgjør det 53,5 kr på utland, knapt 40 kr på innland og 44,5 kr totalt. Beregnet kostnadsforskjell blir her 13,8 kr per passasjer.

I tabell 6.3 er de beregnede kostnadene for 2009 sammenlignet med passasjeravgiftene i 2009.

Tabell 6.3 Passasjeravgift sammenlignet med passasjerkostnader fordelt på innlands- og utlandspassasjerer i 2009.

	Avgift	3,37 % rente	Differanse	5 % rente	Differanse
Totalt (mill kr)					
Innland	441	455	14	489	48
Utland	392	326	-66	354	-39
Sum	833	781	-52	843	9
Per passasjer (kr)					
Innland	36	36,9	0,9	39,7	3,7
Utland	59	49,4	-9,6	53,5	-5,5
Sum	44	41,3	-2,7	43,7	0,5

TØI-rapport 1100/2010

Legges 3,37 % rente til grunn så var innlandsavgiften i 2009 ca 1 kr lavere enn beregnet kostnad per passasjer mens utenlandsavgiften var 9,6 kr høyere. I sum var avgiftsinntekten 52 mill kr høyere enn beregnet kostnad. Det tilsvarer 2,7 kr per avreist terminalpassasjer i differanse.

Med 5 % rente var total innkrevet avgift omtrent som beregnet kostnad, men i forhold til kostnadene ble det innkrevet 3,7 kr/passasjer) for lite på innland og 5,5 kr/passasjer for mye på utland.

Konklusjonen er dermed at forskjellen mellom inn- og utenlandsavgift i 2009 var 23 kr mens forskjellen i kostnad var 12,5 kr ved 3,37 % rente og 13,8 kr ved 5 % rente. Forskjellen øker med ca 85 øre per passasjer for hver prosent høyere rente en legger til grunn.

6.2 Kommentarer til kostnadsforskjellene

Blant de kartlagte lufthavnene med kostnadsforskjell mellom innland og utland er beregnet kostnadsforskjell per passasjer størst på Evenes og minst på OSL. Her skal det likevel tilføyes at det er lagt betydelig mer ressurser i å fordele kostnadene på OSL enn på Evenes på grunn av betydningen for det totale resultatet for hele Avinor.

På Evenes er beregnet forskjell 116 kr per avreisende terminalpassasjer ved 3,37 % rente. Årsaken til den store forskjellen på Evenes er at utlandstrafikken utgjør 6 % av totaltrafikk mens beregnet utenlandsareal utgjør 22 % av samlet arealbruk til passasjerformål. Hadde kostnaden per passasjer i stedet vært likt fordelt på denne lufthavnen så ville forskjellen mellom innlands- og utlandskostnad blitt redusert med 3,3 mill kr og kostnadsforskjell mellom innland og utland per passasjer med 40 øre.

I motsatt ende har vi OSL og Bergen lufthavn.

På Bergen lufthavn er forskjellen bare 9 kr per passasjer siden utenlandsarealene utgjør 40 % av passasjerarealet mens utenlandstrafikken i 2009 utgjorde 30 % av total passasjertrafikk. Med samme kostnad for innlands- som for

utlandspassasjerer her så ville kostnadsforskjellen totalt bli redusert med 8,4 mill totalt mens kostnadsforskjellen per passasjer ville bli redusert med 1 kr.

Minst forskjell per passasjer er det på OSL, men på grunn av lufthavnens størrelse ville lik kostnad per passasjer på OSL redusere den samlet forskjell mellom innland og utland med 11,7 mill kr totalt og 1,4 kr/passasjer.

I tabell 6.4 er hver enkelt lufthavns bidrag til kostnadsforskjellen innland/utland gjengitt. Tabellen viser for eksempel at samlet kostnadsforskjell per passasjer for hele Avinor ville ha vært 1,4 kr hvis OSL var den eneste lufthavnen med kostnadsforskjell mellom innlands- og utlandspassasjerer.

Tabell 6.4 Betydningen av hver enkel lufthavns kostnadsforskjell mellom innland og utland. Totalt og per avreist terminalpassasjer for hele Avinor.

	Mill kr	Kr/passasjer
OSL	11,7	1,4
SVG	9,1	1,1
BGO	8,4	1,0
TRD	9,3	1,1
BOO	0,7	0,1
TOS	4,9	0,6
KRS	3,3	0,4
HAU	2,4	0,3
AES	2,0	0,2
MOL	1,1	0,1
EVE	3,3	0,4
Øvrige	0,0	0,0
Sum Avinor	56,3	6,6

Forskjeller mellom inn- og utlandskostnader ved den enkelte lufthavn bidraget gir en total forskjell på 6,6 kr per avreist terminalpassasjer mens total forskjell er 12,5 kr. Den resterende forskjellen på 5,9 kr skyldes kostnadsforskjeller mellom lufthavnene.

Dermed skyldes knapt halvparten av kostnadsforskjellen mellom innland og utland trafikken struktur, med høy andel av utenlandstrafikken konsentrert til en lufthavn med høyere kostnadsnivå enn gjennomsnittet for Avinor. Den andre halvparten av forskjellen skyldes kostnadsforskjeller, i hovedsak på grunn av arealdisponeringen, på Avinors større lufthavner.

At det beregnede kostnadsnivået per passasjer på Avinors største lufthavn ligger over Avinors gjennomsnitt kan virke noe overraskende. Årsaken er som kommentert tidligere primært to forhold:

- OSLs bagasjesystem er Avinors mest omfattende og mest avanserte. Selv om bagasjekostnadene ved de andre lufthavnene bare delvis er kartlagt så er det klart at kostnadene per kolli i dette anlegget er svært høye i forhold til bagasjekostnadene ved øvrige stamlufthavner. Dette må sees i sammenheng med antallet destinasjoner og lufthavnens størrelse og kompleksitet. Den mest nærliggende sammenligningen blir forholdet mellom et flerplans motorveikryss og et enklere veikryss.

- OSL er Avinors nyeste lufthavn. Dermed er både avskrivning og rentekostnader høye i forhold til de fleste andre lufthavnene.

I tillegg er kartleggingen grundigere for OSL enn for de øvrige lufthavnene.

I tabell 6.5 er beregnede passasjerkostnadsstruktur for OSL sammenlignet med de øvrige utvalgte lufthavnene i Avinor ved 3,37 % rente.

Tabell 6.5 Sammenligning av beregnede kostnader per passasjer for utvalgte lufthavner ved 3,37 % rente. Kr per avreist terminalpassasjer.

	BHS	Bagasjeareal	Avskrivning*	Finans*	Drift*	Sum
OSL	8,1	9,4	9,2	6,4	20,3	53,3
SVG	1,0	**	9,5	5,1	14,5	30,1
BGO	0,7	1,1	2,6	1,2	13,5	19,0
TRD	1,0	2,6	3,3	2,0	12,8	21,7
BOO	0,9	2,9	7,6	2,6	17,0	31,0
TOS	0,8	2,9	2,6	1,6	14,8	22,7
KRS	1,2	3,6	4,8	2,6	13,2	25,4
HAU	1,4	4,0	3,9	1,2	17,0	27,5
AES	1,6	1,8	5,3	1,8	10,7	21,1
MOL	2,3	1,6	5,9	4,4	23,3	37,5
EVE	1,4	6,0	8,1	3,9	25,4	44,9
VDB	0,4	32,3	57,3	28,1	220,7	338,7
HOV	2,2	3,8	3,4	2,0	18,5	30,0
BNN	4,5	8,4	47,1	31,7	43,1	134,8
VAW	14,4	16,6	34,4	20,4	77,1	162,9

*Utenom bagasje/bagasjeareal

**Ikke spesifisert

Tabell 6.5 viser hvordan bagasje- og kapitalkostnader dominerer terminalkostnadene på OSL i en helt annen utstrekning enn på de større lufthavnene. Deler av forskjellen kan skyldes ulik metodikk, men hovedkonklusjonen må likevel bli at bagasjehåndteringen på OSL driver opp kostnadene per passasjer i en helt annen utstrekning enn på de andre større lufthavnene i Avinor.

Vi ser også at øvrige kapitalkostnader har stor betydning på OSL, som er en relativt ny lufthavn, og Stavanger, som nylig har foretatt store investeringer.

Også på drift ligger de beregnede kostnadene på OSL høyt i forhold til øvrige større lufthavner. Dette kan ha sammenheng med både metodiske forskjeller, og ulike typer av standardforskjeller.

Kostnadstallene er beregnet bruttokostnad per passasjer. Som nevnt har lufthavnene samtidig betydelige kommersielle inntekter fra sine passasjerer og på grunn av avgiftsfritt salg er inntekten spesielt høy på utland. Dermed blir forskjellen mellom brutto- og nettokostnad størst på utland og aller størst på OSL. Beregning av nettokostnad per passasjer ville gi langt høyere kostnad på innland enn på utland, både på hver enkelt lufthavn og i sum.

6.3 Litt om kostnadsutviklingen fremover

For 2010 er forskjellen mellom innlands- og utenlandsavgiften redusert til 20 kr. Det er åpenbart et skritt i retning av kostnadsrelatering.

De nærmeste årene påvirkes kostnadsutviklingen per passasjer blant annet av to faktorer.

Den ene faktoren er at antallet utenlandspassasjerer øker raskere enn antall innlandspassasjerer. Med endret fordeling av passasjerene på innland/utland endres også grunnlaget for beregningen og ved uendret bygningsmasse vil dette redusere kostnadsforskjellene mellom innland og utland. Dette vil nok være den viktigste faktoren på kort sikt.

I de 8 første månedene i 2010 økte utenlandstrafikken med 6,9 prosent og innlandstrafikken med 0,2 prosent. Ved en tilsvarende vekst i hele 2010 vil dette bidra til redusert kostnad per utenlandspassasjer. Hvis kostnadene var helt uavhengige av passasjertallet og uendret fra 2009 til 2010 så ville en slik forskjell i veksttakt redusere kostnadsforskjellen mellom inn- og utland med ca 3 kr.

Den andre faktoren er at høy trafikkvekst på lufthavner med stor andel utenlandstrafikk vil gjøre det nødvendig med utbygging av nettopp disse lufthavnene, noe som utbyggingen av T2 på OSL er et eksempel på. Dermed vil avskrivning og rentekostnader øke mest på lufthavner med høy andel utenlandstrafikk. Dette vil nok øke forskjellene i kostnadsgrunnlaget mellom innland og utland etter hvert som de planlagte investeringene på Bergen, Trondheim og OSL blir aktivert.

7 Referanser

Deloitte (2010): Avinor verdivurdering. Konfidensielt notat av 6.april 2010.

Denstadli, JM og Rideng, A (2010): Reisevaner på fly 2009. TØI-rapport 1073/2010.

Avinors taksregulativ 2009.

Kostnadsopplysninger fra Avinors regnskapssystem og anleggsregister.

Arealberegninger fra Avinor.

Kostnadsopplysninger fra Oslo lufthavns regnskapssystem og anleggsregister..

Arealberegninger fra Oslo lufthavn.

Notat om kostnads- og arealfordeling for Oslo lufthavn.

Avinors trafikkstatistikk

ICAO (2006): Airport Economics Manual. Doc 9582. Second Edition – 2006. International Civil Aviation Organization.

Vedlegg:

Notat om kostnads- og arealfordeling for Oslo lufthavn

Notat

Til: Harald Thune Larsen
Fra: Monica Løken Huser
Kopi: Åge Bergersen
Saksbeh.: gmabe og gmmls
Dato: 25. juni 2010
Vår referanse:

Oslo Lufthavn AS

Edvard Munchs veg
Postboks 100
2061 Gardermoen

Tlf 64 81 20 00
Fax 64 81 20 01
firmapost@osl.no
<http://www.osl.no>

Bankgiro 7108 05 74988
Org. nr. NO 965 368 248

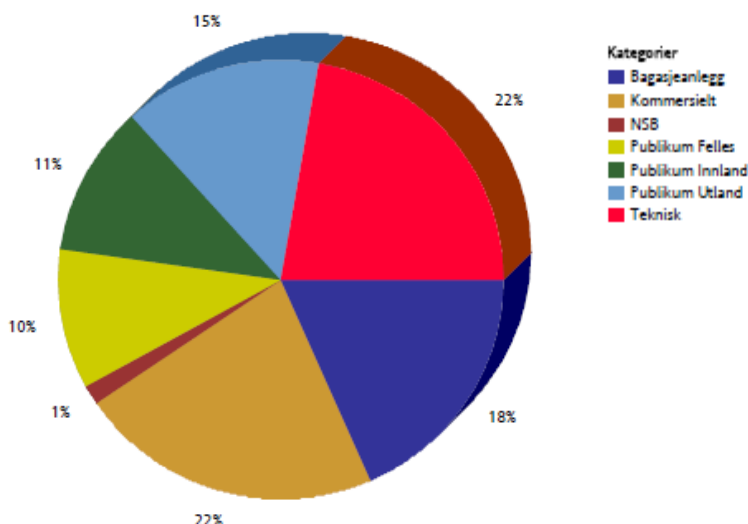
Kostnadsbase for passasjeravgift

Arealfordeling:

Det er tatt utgangspunkt i terminalens totalareal, og ut fra tegningene og husleiekontrakter er arealene fordelt i følgende arealtyper:

- Bagasjeanlegg
 - Kommersiell areal
 - NSB
 - Passasjer (publikum) fellesareal
 - Passasjer (publikum) innland
 - Passasjer (publikum) utland
 - Tekniske areal
- Tekniske areal er fordelt prorata på de andre gruppene.

Fordeling av arealer i Terminalen for Passasjeravgift



Kostnadsfordeling

OSLs kostnader er kontert på konto og kostnadssted (k-sted). Konto er bygd opp etter hva slags kostnad det er, dvs ikke hvor den påløper. K-sted gjenspeiler organisasjonen som er funksjonsoppbygd, f.eks har Teknisk område ansvar for all drift av infrastruktur uansett om det er på det ene eller andre stedet. Det har derfor ikke vært mulig på en direkte måte å hente ut alle kostnader som genereres fra terminalen og som kan henføres til passasjeravgiften.

Driftskostnader:

I møter med den enkelte avdeling/k-sted er det lagd fordelingsnøkler på hvor stor del av kostnadene som genereres fra terminalen. Noen steder er det sett på konto i tillegg. De største enkeltkomponentene som renhold, energi, bagasjekostnader vedlikehold er vurdert særskilt.

De passasjerrelaterte delen av kostnadene er igjen fordelt på arealer knyttet til innland, utland, kommersielle arealer og bagasje. Kostnader til kommersielle arealer er trukket ut av beregningen, mens bagasjekostnader er beskrevet i eget punkt nedenfor.

Avskrivninger:

Det er tatt utgangspunkt i anleggmodulen og avskrivningene er fordelt enten direkte (100%) eller ved en fordelingsnøkkel (anlegg som er felles for større deler av lufthavnen).

Bagasjekostnader

De totale bagasjekostnadene i 2009 var på 125,3 mnok, hvorav 67,4 mnok er driftskostnader (direkte kostnader 34,9 mnok og fordelte arealkostnader 32,5 mnok) og 57,8 mnok er avskrivninger (27,1 mnok direkte avskrivninger på anlegget og 30,7 mnok fordelte arealmessige avskrivninger).

Bagasjeanlegget er utformet slik at ingen deler/arealer av avgangsanlegget er dedikert til utlands- eller innlandsbagasje. Alle PMZ'er brukes til både innlands- og utlandstrafikk. For ankomstanlegget skjer pålastning til transportbånd i hhv PMZ øst for utland og PMZ vest for innland. Disse områdene er tilnærmet like store. Eneste forskjellen i ankomstanlegget er at det er dedikert 5 ankomstkaruseller for utland og 3 for innland. Her vil det være en forskjell i investert beløp på ca 10 mnok, som vi kunne gi en forskjell i avskrivningskostnad på 0,5-1 mnok pr år.

I snitt over året har antall bags pr passasjer vært mellom 0,75-0,80. OSL har ikke statistikker som viser fordeling mellom innland og utland.

Fordeling avskrivninger:

Investeringer i anlegget er i hovedsak trigget av kapasiteten i anlegget og peak-belastningen. Gjennom året er det flere peak-perioder (sommer, høstferie, jul, påske) som er mer eller mindre like høye. Peak'en om sommeren er i all hovedsak generert av utlandstrafikken, mens trafikktoppen før jul, vinterferie og påske genereres av innlandstrafikken. Kapitalkostnaden genereres av makskapasiteten i anlegget og arealet som anlegget beslaglegger og fordeles 50/50 (med unntak av ankomstkaruseller som medfører en skjevfordeling slik at total fordeling blir 49/51) som følge av at ingen arealer er dedikerte og investeringen i økt kapasitet ikke kan knyttes til spesifikk vekst på enten utland eller innland.

Fordeling driftskostnader:

Hoveddelen av driftskostnadene for bagasjeanlegget er knyttet til drift- og vedlikeholdskostnader for anlegget, hvor blant annet beredskap, oppetider og rask feilretting er viktig. I tillegg består driftskostnadene av arealkostnader for de arealene som anlegget beslaglegger. Det forutsettes at 50% av driftskostnadene er knyttet til kapasiteten i anlegget/arealet som anlegget bruker og 50% til hvor mye bagasje som går gjennom anlegget. Det vil si at 50% fordeles likt mellom innland og utland og 50% fordeles etter hvor mye bagasje som går gjennom anlegget. Trafikkfordelingen i 2009 var 52,3% utland og 47,7% på innland, og som følge av at vi ikke har noen statistikk på bags pr passasjer fordelt mellom innland og utland fordeles disse etter paxfordelingen. I sum gir dette en fordeling 49/51 mellom innland og utland.

Totale kostnader

Totalt er kostnader knyttet til passasjeravgiften (driftskostnader + avskrivninger) estimert til 379,3 mnok, fordelt med 175,5 mnok for innland og 203,8 mnok for utland.

Finanskostnader er ikke hensyntatt i beregningen, men er grovt estimert til 90 mnok basert på samme metode og rente (12 mnd nibor + 0,50%, ikke OSLs reelle rentekostnad) som for beregningen av kostnader knyttet til securtyavgiften for 2009.

Enhetskostnad

Avreiste pax inkl transfer for hhv innland og utland er 4.290.399 og 4.733.381 for 2009. Dette gir en total enhetskostnad (driftskostnad + avskrivninger) pr pax for innland på 40,91 kroner og for utland på 43,06 kroner.

De beregnede finanskostnadene ville gitt et tillegg på ca 10 kr pax både for innland og utland, dette innebærer at enhetskostnadene inkl. finanskostnader vil ligge på henholdsvis ca 51 og 53 kroner pr avreist pax.