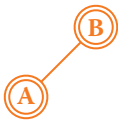


FLYTOGETS ÅRSRAPPORT 2013





Velkommen til Flytogets årsrapport for 2013. Vi tar en en reise gjennom fjorårets resultater - fra start til slutt, eller fra A til B om du vil. Samtidig reiser vi fra Oslo Lufthavn til Oslo Sentralstasjon gjennom 53 bilder.

Len deg tilbake og nyt turen!

VELKOMMEN	●
ADMINISTRERENDE DIREKTØR	○
STYRETS BERETNING	○
FLYTOGETS STYRE	○
REGNSKAPSPRINSIPPER	○
FLYTOGETS ÅRSREGNSKAP	○
EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE I FLYTOGET	○
BÆREKRAFTSRAPPORT	○
REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS	○
PÅ GJENSYN	○



Nøkkeltall/key figures (Alle tall i mill. NOK)

	2013	2012
Driftsinntekter/Operating income	897	832
Driftskostnader/Operating costs	675	685
Driftsresultat/Operating revenues	223	146
Netto finans/Net financial costs	7	3
Årets resultat/Annual results	230	150
Balanse/Balance		
Immaterielle eiendeler/Immaterial assets	218	234
Anleggsmidler/Fixed assets	864	926
Lager/Inventory	21	19
Kontanter/Current assets	446	287
Fordringer/Receivables	12	6
Sum eiendeler/Total assets	1560	1471
Egenkapital/Shareholders' capital	968	1005
Langsiktig gjeld/Long-term debt	0	0
Kortsiktig gjeld/Short-term debt	345	249
Forpliktelser/Liabilities	247	217
Sum egenkapital og gjeld/Total liabilities and shareholders equity	1560	1471
Kontantstrøm/Cashflow		
Fra drift/From operation	304	257
Fra investeringer/From investments	-37	-21
Fra finansiering/From finance	-108	-77
Netto kontantstrøm/Net cashflow	159	159

ADMINISTRERENDE DIREKTØR



FLYTOGET LEVERTE SITT BESTE ÅRSRESULTAT NOENSINNE

Flytoget satte passasjerrekord med over 6,5 millioner reisende i 2013. Det er en økning på åtte prosent fra året før. Samtidig oppnår Flytoget en kundetilfredshet på fantastiske 96,4 prosent. Det er dette vi jobber for hver dag: At stadig flere skal velge å reise med oss og at de skal ha en god opplevelse.

Flytoget feiret 15-års jubileum i oktober. Allerede fra oppstarten hadde Flytoget høye ambisjoner for kvaliteten selskapet skulle levere. Det satte tidlig en ny standard for togreiser – Flytogstandarden. Den innebærer at kundene kommer raskt og sikkert frem med svært høy grad av service. Dette sikres blant annet gjennom en punktlighet på 96 prosent, 10-minutters avganger fra Oslo Sentralstasjon, effektiv avvikshåndtering, utvidet reisegaranti, enkelt billettkjøp og gratis internett-tilgang i alle tog.

TIDENES BESTE RESULTAT

Flytoget gjør også sitt beste år økonomisk. Med en omsetning på 897 millioner kroner og et resultat før skatt på 230 millioner kroner, leverer vi en omsetningsvekst på åtte prosent og en resultatforbedring på hele 53 prosent fra året før.

Det er to hovedårsaker til det gode resultatet. For det første ble det i sommer gjennomført færre planlagte arbeider på jernbanen i hovedstadsområdet enn hva som var tilfellet året før. For det andre har Flytoget en driftssikker løsning som får kundene dit de skal også når toget ikke går som planlagt.

KAPASITETEN MÅ ØKES

I 2013 stod Flytoget for hele 20 prosent av all togtrafikk i Oslo. Når Terminal 2 står ferdig på Oslo Lufthavn i 2017 øker flyplassen kapasiteten fra 19 til 28 millioner reisende, og det er forventet en videre årlig vekst på 2,6 prosent. For å opprettholde andelen kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn i tiden fremover kreves tilsvarende økning i togkapasitet.

Det er derfor besluttet at selskapet skal kjøpe åtte nye togsett som et supplement til dagens tog for å sikre passasjerene en fortsatt god reiseopplevelse. Flytoget fikk avslag på søknaden om å øke antall tog fra Lysaker stasjon fra tre til seks tog i timen. Dette ble anket til Statens jernbanetilsyn, som har fattet vedtak om at likebehandling mellom NSB og Flytoget må sikres ved fremtidig sportildeling. Flytoget følger opp dette i løpende dialog med myndighetene.



Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør

INNOVASJON OG SAMFUNNSANSVAR

For å utvikle Flytogstandarden videre jobber vi løpende med prosjekter knyttet til innovasjon og produktutvikling. I 2013 kunne alle reise billettøst med Flytoget og en mobil betalingsløsning begynner også å ta form. Fleksible produkter og sterke servicekonsepter er viktige elementer i Flytogstandarden. Slike innovasjoner – og ikke minst alle de positive tilbakemeldingene fra kundene – er motiverende for alle oss som jobber i Flytoget. Vi gjennomførte blant annet en sommerkampanje som gav 2,3 prosent vekst i markedsandel, og bidro til økt kollektivandel i en periode som vanligvis har færre reisende. Samfunnsansvar er strategisk viktig for Flytoget. I høst gjennomførte vi en vesentlighetsanalyse der vi tok utgangspunkt i våre interessenters forventninger til vårt arbeid med samfunnsansvar. Ytre miljøfaktorer som bl.a. å sikre det beste kollektivproduktet, medarbeideres motivasjon, menneskerettigheter og anti-korrupsjon ble identifisert som sentrale arbeidsområder fremover. Det legges opp til målrettet og tett dialog der blant andre styret, ledelsen og medarbeidere blir involvert. Bærekraft og samfunnsansvar blir nå en integrert del av Flytogets virksomhetsstyring, strategier, policyer og handlingsplaner. Å vite at Flytoget er en ansvarlig og viktig samfunnsaktør skaper stolthet og engasjement som smitter over på kundene.

MUNCH-ÅRET OG FLYTOGET

Flytoget bidro til å løfte kultur og idrett i hovedstaden og Norge. I 2013 bidro vi til å markere en av Norges beste kunstnere gjennom tidene, under markeringen av "Munch 150". Vi folierte to flytog med Munchs Skrik, informerte om arrangementene på flytogets skjermer - og alle passasjerer ble hilst med "Velkommen til Oslo og Edvard Munchs 150-års jubileum" når flytoget gikk fra Oslo Lufthavn.

Blant de mange tingene som ble fremhevet i medarbeiderundersøkelsen for Flytoget er nettopp at slike initiativ er med på å øke stoltheten for egen arbeidsplass. Undersøkelsen gav et gjennomsnittlig resultat på 86 av 100 poeng på spørsmålet om Flytoget er et godt sted å jobbe. Dette kommer til uttrykk hver dag.

Jeg vil takke alle Flytogets medarbeidere: Dere viser våre verdier, effektivitet, innovasjon og entusiasme i praksis. Det er dere som sørger for at de som reiser med oss opplever Flytogstandarden.

Vi har lagt bak oss et rekordår – og ser fremover. Vi vil fortsatt bidra til en bedre jernbane - på kundenes premisser!

STYRETS BERETNING



Innledning

Flytoget driver persontransport på strekningen fra Drammen til Oslo Lufthavn, og har forretningskontor i Oslo sentrum. Selskapet frakter mer enn seks millioner passasjerer hvert år, noe som utgjør om lag ti prosent av alle togpassasjerer i Norge og rundt tjue prosent av alle togpassasjerer i Osloregionen.

De økonomiske resultatene for 2013 ble gode med en rekordomsetning på 897 MNOK (832 MNOK). Resultat før skatt endte på 230 MNOK (150 MNOK).

I løpet av 2013 har Flytoget vunnet flere priser som understreker leveransen av en solid og god kundeopplevelse over tid. Den gjeveste prisen vant Flytoget i «Norsk Kundebarometer» i regi av BI. Førsteplassen bekrefter at Flytoget er en av Norges sterkeste merkevarer uansett bransje og at selskapet har Norges mest fornøyde kunder. Kundetilfredsheten til Flytoget har siden 2009 ligget stabilt på 96 prosent.

Flytoget ble kåret til «Årets beste norske reiselivsprodukt», en ærespris og anerkjennelse gitt av norsk reiselivsbransje. I tillegg har selskapet mottatt priser for tjenstedesign fra Norsk Designråd og pris for IT-løsningene med lesebrett for alle operative medarbeidere.

Årets gledelige resultater kommer til tross for noen perioder med driftsstans som følge av ekstraordinært vedlikehold og feil på infrastruktur. Sistnevnte er en av de eksterne rammebetingelsene som Flytoget ikke kan påvirke.

EIERFORHOLD

Flytoget AS har vært eid av Nærings- og fiskeridepartementet siden 2004. Målet med statens eierskap i Flytoget er å oppnå lønnsom togtrafikk som bidrar til en høy kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Dette gir både samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinster. Selskapet skal drives på forretningsmessig grunnlag.

STRATEGISKE PRIORITERINGER

Selskapets sikkerhetsmål gir klare og tydelige føringer for den enkeltes prioriteringer. Ut over sikkerhetsdimensjonen ble det for 2013 nedfelt tre satsingsområder:

- Møte konkurransen
- Kapasitetsutnyttelse
- Effektivisering – jobbe smartere

For hver av disse områdene ble det utarbeidet konkrete mål og handlingsplaner. For å møte konkurransen er det tiltak for å opprettholde og øke kundetilfredsheten som har vært førende. Kapasitetsutnyttelse har innbefattet god utnyttelse av togparken i forhold til kundestrømmer og passasjerfordeling over driftsdøgnet.

Effektiv drift er en måldimensjon som har gått på tiltak som har hatt kostnads- og resultat-effekter.

Resultater

FINANSIELT RESULTAT

Selskapet hadde åtte prosent trafikkvekst i 2013. Den store veksten skyldes en stor trafikkøkning over Oslo Lufthavn og betydelig færre avviksdager i 2013 sammenlignet med 2012. Ser man bort fra de tre sommermånedene hadde selskapet en vekst på 2,8 prosent. Driftsinntektene ble 897 MNOK (832 MNOK) og ordinært resultat før skatt 230 MNOK (150 MNOK). Hovedårsaken til økningen fra 2012 er trafikkveksten, lavere kostnader knyttet til avvik og lavere avskrivninger som følge av endret levetid for togene. Årets avskrivninger utgjør 116 MNOK (131 MNOK).

KAPITALFORHOLD OG BALANSE

Flytogets samlede balanse ved utgangen av 2013 var på 1560 MNOK (1471 MNOK).

Flytogets egenkapitalandel var på 62,1 (68,3) prosent ved utgangen av 2013. Hovedårsaken er endringer i aktuariemessige beregningsforutsetninger for 2013 hvor endring i levealder tariff gir en vesentlig endring i bokført estimatavvik mot egenkapitalen, samt høyere pensjonsforpliktelse. Flytoget har en egenkapital

på 968 MNOK ved utgangen av 2013, som er et godt grunnlag for den planlagte anskaffelsen av nytt togmateriell.

LIKVIDITET OG FINANSIERING

Selskapets kontantstrøm fra driften i 2013 utgjorde 303 MNOK (257 MNOK). Forskjellen mot driftsresultat utgjør i hovedsak avskrivninger på 116 MNOK, skatt på 38 MNOK og endring i arbeidskapital. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 40 MNOK og kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter negativ med 108 MNOK. Dette gjelder utbetaling av utbytte for 2012. Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året.

Selskapet har ved utgangen av 2013 ingen kassekreditt eller trekkfasilitet. Selskapet har inngått ny bankavtale i desember 2013 med varighet på fire år.

ÅRETS RESULTATDISPONERING

Overskuddet for 2013 ble på 170 MNOK etter skatt. Styret foreslår at hele årets overskudd utdeles i utbytte. Selskapets egenkapital, etter avsatt utbytte, utgjør 968 MNOK pr. 31. desember 2013, hvorav 400 MNOK er aksjekapital. Styret mener at selskapet har en forsvarlig egenkapital og likviditet etter utbetaling av utbyttet, noe som er viktig for å kunne finansiere investeringer i henhold til selskapets strategi.

MARKEDSUTVIKLING OG KUNDETILFREDSHET

Flytogets sterke passasjervekst i 2013 skyldes delvis at Oslo Lufthavn vokste med sterke fem prosent, og i tillegg at mange flere valgte å bruke Flytoget sommeren 2013. Hovedårsaken til den store kundeøkningen sommeren 2013 var at omfanget av planlagte arbeider på jernbanen var mye mindre enn året før.

Flytogets markedsandel for tilbringertjenester til Oslo Lufthavn steg til 32,8 prosent i 2013, opp fra 31,9 prosent året før. Flytoget bidro derfor i enda sterkere grad i 2013 til det overordnede målet om økt kollektivandel til flyplassen.

Kundetilfredsheten nådde rekordhøyde 96,4 prosent. Den viktigste årsaken til at kundene er fornøyd er at Flytoget fortsetter å levere punktlighet og god service.

Ved inngangen til 2014 er det Flytogets syn at Oslo Lufthavn ligger an til fortsatt sterk vekst i år, men at situasjonen i norsk økonomi og verden for øvrig gir signaler om noe mer avdempede vekstforventninger på litt lengre sikt.

PUNKTLIGHET OG REGULARITET

Flytoget måler punktlighet på alle flytog som ankommer Oslo Lufthavn. Målsetningen er at minst 97 prosent av togene skal ankomme Oslo Lufthavn i henhold til ruteplan. Endelig punkt-



ÅRSBERETNING

lighet for 2013 endte på 96,1 prosent.

Flytoget måler regularitet som antall tog faktisk kjørt opp mot antall planlagte kjørte tog. Regulariteten måles ved ankomst og avgang på Oslo Lufthavn, og målsetningen i 2013 var at 99,6 prosent av togene ble kjørt som planlagt til og fra Oslo Lufthavn. Akkumulert regularitet for 2013 endte på 99,1 prosent. Dette er 0,2 prosentpoeng dårligere enn i 2012.

Flytogets passasjerer ble også i 2013 berørt av planlagte driftsavvik for nødvendig oppgradering og vedlikehold av infrastruktur. Aktivitetene ble stort sett lagt til helger og høytidsperioder for å begrense konsekvensene for passasjerene. Alle planlagte driftsavvik ble varslet i god tid på Flytogets reisepanlegger.

SIKKERHET

Flytoget har en sikkerhetspolitikk med visjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. I 2013 erfarte Flytoget kun mindre uhell med passasjerer, ansatte og materiell.

Sikkerhet, beredskap og utvikling av en god sikkerhetskultur har alltid høyest prioritet i Flytoget. Administrerende direktør er øverste sikkerhetsansvarlig og skal sørge for et vel-fungerende styrings- og sikkerhetssystem internt i selskapet. Ledelsen og styret har

sikkerhet på dagsorden i alle styremøter og ledermøter i Flytoget. Ledelsen har en årlig gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsarbeidet. Sikkerhet er en del av grunnopplæringen for operativt personell, og oppfølging skjer blant annet gjennom årlige sikkerhetskurs. I tillegg er det innført obligatorisk sikkerhetsopplæring for alt administrativt personell. I 2013 er det gjennomført opplæring i bruk av hjertestartere som ble innfaset i alle flytog første kvartal 2013.

Flytogets årlige sikkerhetskonferanse ble gjennomført i første kvartal. Dette var den syvende konferansen i rekken og hadde rekordstor deltagelse med nærmere 100 deltagere. Målgruppen var samtlige medarbeidere i selskapet, samt inviterte samarbeidspartnere.

RISIKOSTYRING

Risikoanalyse og risikostyring er sentrale elementer i Flytogets selskapsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og vurderer tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Operasjonell risiko håndteres gjennom selskapets trafikksikkerhetsplan og security-policy. Prosedyrer, beredskaps- og security-planer er viktige underliggende dokumenter i risikoarbeidet. Disse oppdateres kontinuerlig, og det er etablert et omfattende system for å registrere og rapportere farlige forhold,

uønskede hendelser og skader.

Interne revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale eksterne avtaleparter. Disse aktivitetene settes opp i et årlig revisjonsprogram og resultatet av revisjonene rapporteres til styret. Flytoget gjennomførte i 2013 tre eksterne revisjoner av henholdsvis renholdsleverandør på tog, leverandør av bremseklosser og leverandør av hjulsatsrevisjoner. I tillegg ble det gjennomført to interne revisjoner.

Det er gjennomført fire beredskapsøvelser i 2013. Beredskapsøvelsene og øvrige aktiviteter innenfor dette området settes opp i en årlig øvingsplan. Hensikten er å være i stand til å håndtere større ulykker på en best mulig måte for alle berørte parter.

Flytogets Business Continuity Plan har til hensikt å berede grunnen for å sikre en umiddelbar og korrekt respons hvis det skulle skje noe med operasjonen som medfører bortfall av viktige driftselementer. Planen vil medvirke til at Flytoget klarer å komme tilbake til normal driftstilstand på kortest mulig tid.

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer, er nedfelt i selskapets finansstrategi. Flytoget har ingen rentebærende gjeld og er følgelig ikke eksponert for endringer

i rentenivået. Selskapet er til en viss grad eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp. Selskapets kredittrisiko er svært begrenset da kundemassen består av svært mange individuelle passasjerer og få bedriftskunder. Selskapets likviditet er god og handlingsrommet finansielt er godt. Markedsrisikoen er økende ettersom NSB har økt sin produksjon til flyplassen med subsidierte priser uten at Flytoget har fått økt sin produksjon.

FORUTSETNING FOR FORTSATT DRIFT

Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvise oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. Årsregnskapet for 2013 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til Regnskapslovens § 3-3.

FORTRINNSRETT TILBRINGERTRANSPORT

Da Stortinget behandlet Flytogets åpningsbalanse i 2000 fikk selskapet en 30 års rettighet i form av en sporprioritet på strekningen Etterstad – Gardermoen. Verdien har vært avskrevet lineært over 30 år. Flytoget har på initiativ fra Samferdselsdepartementet forhandlet frem en ny trafikkavtale som erstatter den gamle sporprioriteten med en fortrinnsrett til tilbringertransport på strekningen Asker – Gardermoen. Avtalen løper i 15 år fra 1. februar

2013 til 31. januar 2028. Den nye trafikkavtalens varighet er 23 måneder kortere enn den tidligere 30 års rettigheten, og selskapet har av den grunn endret avskrivningstiden på fortrinnsretten. Fortrinnsretten til tilbringertransport utgjør 218 MNOK ved utgangen av 2013. Bakgrunnen for trafikkavtalen er å tilfredsstille kravene i EUs kollektivtrafikkforordning (EF/1370/2007).

VIRKSOMHETSSTYRING OG ORGANISASJON

I 2013 har Flytoget forenklet og forbedret tilnærmingen til virksomhetsstyring. Dette arbeidet har inkludert utarbeidelsen av en virksomhetsstyringsmodell og virksomhetspolicy. Målet er å sikre kontinuitet i valgt retning og arbeidsmetoder gjennom Flytogets visjon, verdier og formål, policyer, prosedyrer og etiske retningslinjer, samt bidra til fleksibilitet til å gjennomføre kontinuerlige forbedringer gjennom systematisk planlegging, implementering og oppfølging av resultater. Som del av dette er det også startet et arbeid for å videreutvikle policy, mål og måleindikatorer for vesentlige virksomhetsfunksjoner. Dette arbeidet skal fullføres i første del av 2014.

Selskapet jobber med kontinuerlig utvikling av organisasjonen for å sikre en effektiv, lønnsom og kundefokusert drift.

Flytoget har tre hovedprosesser inndelt i avdelinger:

- Kommersiell og IT har ansvaret for salg, markedsføring, produktutvikling og IT
- Operation har ansvaret for den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse
- Sikkerhet og teknisk har ansvaret for togmateriell, togvedlikehold og sikkerhet

Og følgende støtteprosesser:

- HR og samfunnsansvar har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, kompetanseutvikling, HMS, interninformasjon, samt samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement
- Økonomi og finans har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans, regnskap og forsikring
- Prosjekt og innkjøp har ansvaret for prosjektstyring og innkjøpsrutiner

Lederteamet består av tre menn og tre kvinner.

Interninformasjon har hatt en meget god utvikling etter implementering av nettbrett, som bidrar til mer effektiv drift og god kommunikasjon i selskapet.

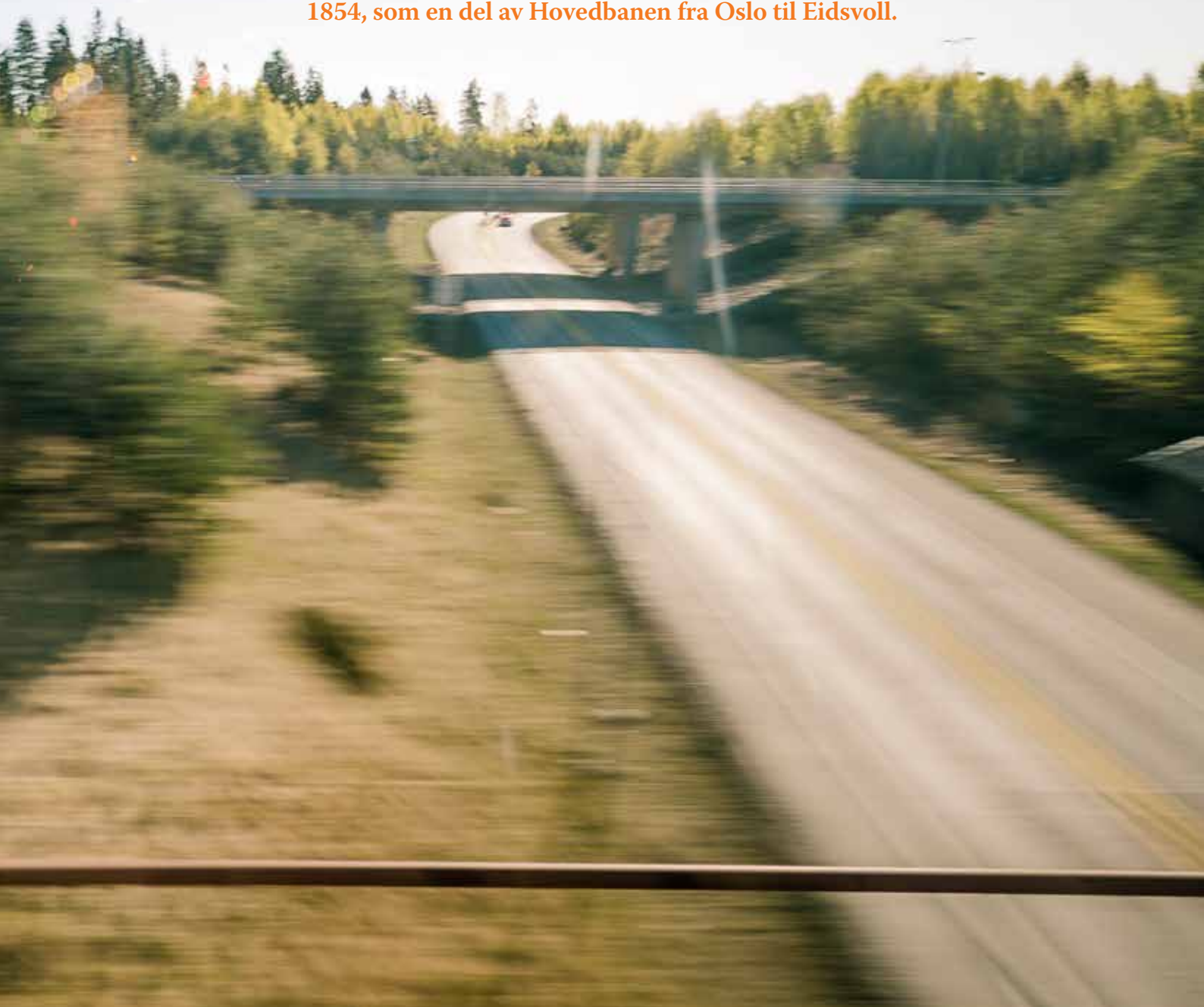
SYKEFRAVÆR

Selskapet oppnådde en reduksjon i sykefraværet på 1,2 prosentpoeng i fra 2012. Sykefraværet i 2013 endte på 7,2 %.



JESSHEIM

Jessheim er både en by og et tettsted, og har vært blant de raskest voksende stedene i Norge fra 1990 og frem til i dag. Jernbanestasjonen ble bygget i 1854, som en del av Hovedbanen fra Oslo til Eidsvoll.



ÅRSBERETNING

YTRE MILJØ

Flytogets viktigste miljøansvar er å jobbe for en høyest mulig kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn, dette igjennom å levere det beste kollektivtilbudet. Selskapets markedsandel i 2013 var på 33 prosent.

Flytoget jobber også for en mer klimaeffektiv togoperasjon og selskapets energiforbruk i 2013 var på nærmere 57 GWt. Det benyttes kun sertifisert og fornybar energi. Flytogets miljøstyringssystem er basert på prinsippene i standarden ISO 14001. Det er ikke registrert

utslipp til luft, vann eller grunn som en følge av selskapets virksomhet i 2013.

ARBEIDSMILJØ OG HMS

Et trygt og godt arbeidsmiljø er avgjørende for gode prestasjoner og en god serviceleveranse. Det legges vekt på medarbeidernes kompetanseutvikling, god oppfølging fra ledere og at det er samsvar mellom ressurser, oppgaver og ansvar. Det satses på utviklingen av medarbeideres helse gjennom systematisk HMS-arbeid.

MEDARBEIDERES MOTIVASJON OG TRIVSEL

Selskapet har høy medarbeidertilfredshet og dette kom til uttrykk i en ny medarbeiderundersøkelse gjennomført av Ennova i september 2013. Hovedindeksen er «arbeids glede» og er en kombinasjon av arbeidstfredshet og motivasjon. Resultatet ble 74. Undersøkelsen tar for seg områdene omdømme, nærmeste ledelse, overordnet ledelse, faglig og personlig utvikling, lønn og ansettelsesforhold, det daglige arbeidet, samarbeid og kompetanseutvikling.

Kort historikk – 16 år i Norge

Da Stortinget 8. oktober 1992 landet på Gardermoen som stedet for ny hovedflyplass, ble det samtidig vedtatt at tog skulle være det viktigste transportmidlet. Et nytt høyhastighetstog skulle være et konkurransedyktig, fremtidsrettet og miljøvennlig transportalternativ. Stortinget forutsatte at utbygging og drift skulle være lønnsomt og gi en avkastning på 7,5 prosent. 24. november 1992 ble NSB Gardermobanen AS stiftet for å bygge den nye jernbanestrekningen. Selskapet ble gitt i oppdrag å bygge en dobbeltsporet høyhastighetsbane - den første i sitt slag i Norge - mellom Oslo og hovedflyplassen og derfra videre til Eidsvoll.

1. oktober 1996 vedtok Stortinget at NSB Gardermobanen AS også skal stå for driften av den nye banen. Utbyggingen av Gardermobanen pågikk fra 1994 til 1999. Det ble bygget 66 km trasé, hvorav den 13,8 km lange tunnelen Romeriksporten var gjenstand for flere byggetekniske utfordringer. 8. oktober 1998 åpnet Gardermobanen som planlagt på banestrekningen nordover fra Lillestrøm. Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten frem til 22. august 1999.

Flytoget var en publikumssuksess fra dag en, og har siden åpningen i 1998 befestet sin posisjon som den ledende tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn, og fraktet over 75 millioner passasjerer. Regjeringen la i april 2000 frem sitt forslag til gjeldsstruktur, organisering og eierskap for NSB Gardermobanen AS. I juni 2000 behandlet Stortinget Regjeringens forslag, og vedtok blant annet en åpningsbalanse for det nye Flytoget AS som et selvstendig statsaksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet. Infrastrukturen ble overtatt av Jernbaneverket samtidig som det meste av gjelden knyttet til infrastrukturen ble slettet. 1. juli 2004 ble Flytoget underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. I 2009 fikk Flytoget levert 16 nye mellomvogner og startet installeringen av et helt nytt billettsystem. Drammen ble i 2009 flytogets nye endestasjon.

Flytoget inngikk i 2013 en ny trafikkavtale med Samferdselsdepartementet som erstatter den gamle sporprioriteten med en fortrinnsrett til tilbringertransport på strekningen Asker – Gardermoen. Avtalen løper i 15 år frem til 31. januar 2028.

Ettersom det er en ny undersøkelse vil ikke resultatene være helt sammenlignbare med tidligere år, men ligger på samme nivå som indikerer høy motivasjon. På spørsmålet «Flytoget er et flott sted å jobbe» ble resultatet 84.

I 2013 feiret selskapet 15-års jubileum og markerte 54 medarbeidere som har vært ansatt i 15 år.

Ved utgangen av året hadde selskapet 317 årsverk fordelt på 349 ansatte. Kjønnfordelingen av medarbeidere er 150 kvinner (43 %) og 199 menn (57 %). Gjennomsnittsalderen i selskapet var 40,4 år i 2013. Gjennomsnittsansieniteten er 7,7 år. Turnover i 2013 var på 8,4 %.

BÆREKRAFT OG SAMFUNNSANSVAR

I Flytoget har samfunnsansvar en strategisk betydning, og blir sett på som en sentral forutsetning for selskapets langsiktige lønnsomhet og attraktivitet blant interessenter – enten det er kunder, samarbeidspartnere, medarbeidere, investorer, frivillige organisasjoner eller myndigheter med eier i front. Ved kjernen av Flytogets virksomhet ligger et samfunnsoppdrag om å tilby det mest effektive og mest miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. I 2013 har Flytoget gjennomført et arbeid for å prioritere Flytogets utfordringer og

muligheter knyttet til bærekraft og samfunnsansvar. Hensikten med arbeidet har vært å forstå betydningen av selskapets viktigste interessenters forventinger, og å fokusere og effektivisere arbeidet med bærekraft og samfunnsansvar. Denne vesentlighetsanalysen ble gjennomført i henhold til Global Reporting Initiatives (GRI) retningslinjer for å identifisere vesentlige bærekraftsområder. For å lykkes med en langsiktig verdiskapning, jobber Flytoget for å integrere bærekraft og samfunnsansvar i selskapets virksomhetsstyring. Det er satt fokus på å forenkle dagens styringssystem og gjøre det mer brukervennlig. Arbeidet med å utvikle en helhetlig virksomhetsstyring videreføres i 2014. En fullstendig redegjørelse for Flytogets tilnærming, innsats, resultater og ambisjoner knyttet til prioriterte bærekraftsområder er presentert i et eget kapittel i årsrapporten. De prioriterte områdene tydeliggjør Flytogets tilnærming til bærekraft og samfunnsansvar og kan grupperes med utgangspunkt i temaene definert i regnskapslovens krav om å rapportere på samfunnsansvar.

Flytogets prioriterte bærekraftsaspekter er:

YTRE MILJØ

- Det beste transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn
- Klimavennlig togdrift
- Samarbeid for økt kollektivtransport

- Pådriver for økt kollektivtransport
- Samarbeid for en mer miljøvennlig jernbane

ARBEIDSMILJØ

- HMS
- Medarbeideres motivasjon og trivsel

SOSIALE FORHOLD

- Trafikksikkerhet
- Informasjonssikkerhet

ANTI-KORRUPSJON

- Anti-korrupsjon
- Ansvarlige og bærekraftige anskaffelser
- Åpenhet

MENNESKERETTIGHETER OG LIKEBEHANDLING

Flytoget anser at det finnes liten risiko for menneskerettighetsbrudd i selskapet. I forhold til underleverandører stilles det i selskapets standardbetingelser krav til arbeidsvilkår.

Flytoget jobber fokusert med å sikre likebehandling. Arbeidsmiljølovens formål er bl.a. å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av bl.a. kjønn, alder, etnisitet, hudfarge, religion og livssyn. Flytoget har en meget bevisst holdning til lovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om ut-

ÅRSBERETNING

viklingsmuligheter. Det har ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak for å sikre likestilling, da det er god fordeling på alle nivåer. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger, uavhengig av etnisk bakgrunn.

Syv prosent av Flytogets medarbeidere har ikke-vestlig bakgrunn. Totalt 20 nasjonaliteter er representert i selskapet. Gjennomsnittsalderen i selskapet er 40 år.

Flytoget er medlem av TransQ, et nordisk nettverk for transportbransjen, som et ledd i å sikre at Flytogets leverandører ivaretar menneskerettigheter og likebehandling.

STYRETS ARBEID OG SAMMENSETNING

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer, hvorav tre medlemmer er valgt av ansatte. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, og kvinneandelen er dermed på 38 prosent. Flytoget følger den norske anbefalingen vedrørende «Eierstyring og selskapsledelse» innenfor de områder som er aktuelle for selskapet. Dette er nærmere beskrevet lengre bak i årsrapporten. Instruks for styret og administrerende direktør er i tråd med anbefalingen, og selskapets etiske retningslinjer er kommunisert til alle medarbeidere.

Det er i løpet av 2013 avholdt syv styremøter.

LEDERLØNNSERKLÆRING

Styret har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16 a. Lederlønnserklæringen fremkommer i note to i årsregnskapet.

Selskapet har et kompensasjonsutvalg som skal sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt utarbeide forslag til bonusprogram for alle ansatte i selskapet for påfølgende år. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefaling.

FREMTID

Flytoget søkte i mars 2012 Jernbaneverket om å få kjøre seks tog i timen til Lysaker. Konsekvensene vil bli en jevnere og bedre utnyttelse av togparken, bedre kundetilbud mellom Lysaker og Oslo Lufthavn, samt økt kundegrunnlag for selskapet. Jernbaneverket avsto søknaden ut fra krav til robust trafikkavvikling i Oslotunnelen. Flytoget anket avgjørelsen inn for Statens jernbanetilsyn og fikk delvis medhold på de mest sentrale klagepunktene i 2013. Dette medførte at Jernbaneverket må involvere og hensynte Flytoget i rutetildelinger fremover. Våren 2014 søker Flytoget igjen om å få kjøre seks tog i timen fra Lysaker. Avgjørelse tas etter sommeren 2014.

Samferdsels-Norge står foran store endringer i årene som kommer. De viktigste mulighetene og utfordringene er forventet befolkningsvekst og trafikk over Oslo Lufthavn, mulige endringer i rammebetingelser og konkurransesituasjonen i jernbanen. Trafikken til og fra Oslo Lufthavn øker og det er behov for flere avganger. Flytoget avventer en avklaring på hvilken rolle selskapet vil få i et fritt jernbanemarked for å sikre effektiv kvalitetstransport til glede for samfunn og næringsliv.

Selskapet vil følge den skjærpede konkurransen på Flytogets strekning. Dette er konkurranse på ulike vilkår og kan få betydning for selskapets lønnsomhet i årene som kommer. For å møte konkurransen på en offensiv måte, har styret bevilget midler for produktutvikling og styrking av merkevaren Flytoget. Spesielt innen digital kommunikasjon er det nedlagt betydelige ressurser. Flytoget skal fortsatt jobbe proaktivt med å gjøre reisen bedre og enklere for kundene. Effekten av økt konkurranse har ikke vært så stor som tidligere antatt, men ruteendringen i desember 2014 vil føre til ytterligere konkurranse på strekningen og selskapet vil følge utviklingen nøye.

Avinor er i gang med utvidelsen av Oslo Lufthavn. Arbeidet går etter plan og Terminal 2 forventes åpnet april 2017. Etter utvidelsen vil Oslo Lufthavn ha en årlig kapasitet på 28

millioner passasjerer. Flytoget er involvert i planleggingen og er trygge på at kundene også i denne perioden vil oppleve Oslo Lufthavn som en imøtekommende og veldrevet flyplass. Utfordringene for Flytoget er å ivareta inntektssikring gjennom billettvalidering, samt begrense konsekvenser ved driftsavvik i byggeperioden. Før sommeren skal terminalområdet som Flytoget disponerer gjennomgå en betydelig oppgradering.

For Flytoget er det viktig å sikre finansiell handlefrihet til å investere i fremtidig lønnsom vekst. For å sikre at selskapets tjeneste fortsatt er foretrukket blant reisende til og fra Oslo Lufthavn i fremtiden, må kvaliteten opprettholdes og tilbudet videreutvikles. Derfor planlegger Flytoget å kjøpe inn åtte nye togsett. Dette er en stor og langsiktig investering som finansieres med egenkapital og lån. Dersom Flytoget også i fremtiden skal ha finansiell styrke og kunne stille garantier ved investeringer som sikrer fremtidig vekst og verdiskaping, er det viktig at utbyttepolitikken underbygger denne finansielle strategien.

Flytogets mulighetsrom fremover vil være preget av politiske rammebetingelser og reguleringer fra myndighetene. Det er begrenset kapasitet i Oslotunnelen, uforutsigbare avgifter i sektoren, samt manglende erstatningsordninger i forhold til leveranser fra Jernbaneverket som

begrenser vekst og utvikling. En avgjørende faktor for konkurranse på like vilkår er at eierskap til produksjonsfaktorene i jernbanesektoren må klargjøres for å unngå mulighetene for kryssfinansiering. Det er viktig at konkurranse skjer på like vilkår med forutsigbare rammebetingelser.

Både regjeringen og EUs fjerde jernbanedirektiv indikerer at persontrafikken på jernbanen går mot en større grad av liberalisering. Trafikken i Oslo-området vil øke med 1,5 millioner daglige reiser innen 2040. Konkurranse på jernbanen kan bidra til å løse transportutfordringene og gi de reisende et bedre tilbud. I et fritt jernbanemarked kan Flytoget sikre effektiv transport for samfunn og næringsliv. Derfor forbereder selskapet seg på en situasjon med konkurranse og fremtidige anbudsprosesser i forhold til nye strekninger.

Flytoget har søkt Samferdselsdepartementet om å få kjøre tog på intercity-trianglet, og håper dette vil bli en realitet i løpet få år. Selskapet ser også på fremtidige pendlerprodukter i regi av Flytoget.

STYRET TAKKER DE ANSATTE

Flytogets styre takker selskapets medarbeidere og ledelse for de svært gode resultater som er levert i 2013. Styret vil rette en ekstra takk til alle medarbeidere som i et år med mange plan-

lagte og uforutsette avvik har gjort en ekstraordinær innsats og bidratt til selskapets høye kundetilfredshet.

Oslo, 6. mars 2014



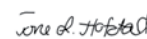
Wenche Kjolås
Styrets leder



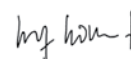
Per Sanderud
Nestleder



Trygve Gjertsen



Tone Lindberg Hofstad



Rolf Gunnar Roverud



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Odd Erik Haugland



Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør

FLYTOGETS STYRE



01



02



03



04



05



06



07



08



09

01

Per Sanderud

Født: 1953
Stilling: Direktør i Norges vassdrags- og energidirektorat
Styremedlem siden: 2011

Per er utdannet sosialøkonom fra Universitetet i Oslo. Han har vært underdirektør i Finansdepartementet, ekspedisjonssjef i Landbruksdepartementet, ekspedisjonssjef og departementsråd i Samferdselsdepartementet samt departementsråd i Nærings- og handelsdepartementet.

04

Edel Anne Grinaker

Født: 1972
Stilling: Flytogvert
Styremedlem siden: 2008

Edel Anne har vært flytogvert siden 2003 og hovedtillitsvalgt i Norges Jernbaneforbund siden 2007. Hun har grunnfag i historie og pedagogikk og har erfaring som lærer, selger og finansiell rådgiver.

07

Rolf Gunnar Roverud

Født: 1958
Stilling: Styremedlem og konsulentoppdrag
Styremedlem siden: 2013

Rolf har økonomisk utdanning og mastergrad innen strategi og ledelse. Han har vært konsernsjef i Scana Industrier og har hatt ledende stillinger i NSB og Saga Petroleum.

02

Wenche Kjølås

Født: 1962
Stilling: Administrerende direktør i Grieg Maturitas AS
Styremedlem siden: 2013

Wenche er siviløkonom fra NHH og hun har hatt ledende stillinger i Deloitte Touche Ross, Hakon Gruppen og Kavli og Grieg Logistics. Hun er styreleder i Grieg Group Resources, og styremedlem i flere selskaper i Grieg Gruppen. Har også vært styremedlem for flere norske børsnoterte selskaper.

05

Jan Garder Gundersen

Født: 1963
Stilling: Flytogfører
Styremedlem siden: 2010

Jan jobbet som lokomotivfører i NSB fra 1996, og har jobbet som flytogfører siden 1998. Han har vært hovedtillitsvalgt i Norges Lokomotivmannsforbund siden 2010.

08

Tone Lindberg Hofstad

Født: 1972
Stilling: Administrerende direktør i HABU Technology AS
Styremedlem siden: 2009

Tone er utdannet innen økonomi og organisasjon fra Høgskolen på Lillehammer og Høgskolen i Bodø. Hun har styreverv i bl.a. Nammo AS, Investinor, Innovasjon Norge og Krigsmuseet i Narvik.

03

Odd Erik Haugland

Født: 1956
Stilling: Planleggingsjef i Flytoget AS
Styremedlem siden: 2008

Odd Erik er utdannet innenfor elektronikk og har gjennomført kurs i økonomi og arbeidsrett. Han har tidligere jobbet som lokomotivfører og hatt administrative stillinger i NSB. Odd Erik startet i Flytoget i 2001.

06

Trygve Gjertsen

Født: 1953
Stilling: Direktør i Braathens Aviation
Styremedlem siden: 2005

Trygve er siviløkonom fra NHH og tidligere partner i Ernst & Young. Han har vært direktør i Braathens samt strategidirektør i konsernledelsen i Posten.

09

Linda Bernander Silseth

Født: 1962
Stilling: Administrerende direktør i Flytoget

Linda har bred ledererfaring og gode resultater fra flere stillinger innen norsk reiselivsnæring. Hun har vært direktør i franchise-divisjonen i Choice Hotels Scandinavia og var fra 1998 – 2008 administrerende direktør i Tusenfryd.

KLØYVET VEI

Før i tiden var Kløfta stedet der veien fra Oslo til Kongsvinger og til Trondheim skilte lag. Det het seg at veien "kløyvet" seg her, og stedet ble med andre ord hetende Kløften. Eller Kløfta, som vi sier i dag.





REGNSKAPSPRINSIPPER



Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen.

Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2013. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på grunnleggende prinsipper i regnskapsloven. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent, og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene er nærmere utdypet nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunkt for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapsskikk i Norge at ledelsen beregner et best mulig estimat for bruk i resultatregnskap og balanse. Det kan forekomme avvik mellom estimerte og faktiske tall. For utvalgte vesentlige regnskapsmessige estimater er det presentert sensitivitetsanalyser.

DRIFTSINNTEKTER

Selskapets driftsinntekter består i hovedsak av billettinntekter og inntekter fra salg av reklameplass. Salg av togbilletter inntektsføres på tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres i fremvisningsperioden.

KOSTNADSFØRINGSTIDSPUNKT OG SAMMENSTILLING

Utgifter sammenstilles og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til.

SKATTEKOSTNAD

Skattekostnader resultatføres når de påløper. Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. Utsatt skatt er beregnet med 27 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

KLASSIFISERING AV BALANSEPOSTER

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til kjernedrift, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter tidspunktet da regnskapet ble avsluttet. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

KLASSIFISERING AV KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

Består av kontanter, inkludert veksel i billett-skranker og billettautomater, vekselsafe og bankinnskudd.

VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER, AVSKRIVNING OG NEDSKRIVNINGER

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid og er oppført til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Varige driftsmidler avskrives lineært over det enkelte driftsmidlets forventede økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. For vesentlige driftsmidler foretas en løpende revurdering av avskrivningstiden når levetid endrer seg. Avskrivningstider er nærmere spesifisert i note 12. Avskrivningene er klassifisert som ordinære driftskostnader. Vedlikehold av driftsmidler som ikke er periodisk vedlikehold,

kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives. Investeringssjekter under utførelse består av ikke ferdigstilte investeringsprosjekter som vil bli overført til varige driftsmidler for avskrivning når de tas i bruk.

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler blir vurdert for mulig nedskrivning når det foreligger indikasjoner om verdifall. Nedskrivning skjer til virkelig verdi ved verdifall som forventes å ikke være forbigående. Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

PERIODISK VEDLIKEHOLD

Kostnader knyttet til periodisk vedlikehold av flytog aktiveres og avskrives over perioden frem til neste planlagte periodiske vedlikehold.

VAREBEHOLDNING

Reservevedelselageret vurderes til det laveste av gjennomsnittlig kostpris og virkelig verdi. Varene er ferdig tilvirkede varer. Lagerbeholdningen vurderes årlig for nedskrivning. Roterende togdeler klassifiseres som anleggsmidler.

KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER

Kundefordringer og andre fordringer er i balansen ført opp til pålydende etter fradrag for

avsetning til påregnelig tap.

YTELSER TIL ANSATTE

Ytelser til ansatte i form av pensjonsordninger og aktuarberegnete forpliktelser vedrørende risiko for "Loss of licence" for flytogførere, er i henhold til NRS 6A regnskapsført i samsvar med IAS (International Accounting Standards) 19R "Ytelser til ansatte". Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sin arbeidsinnsats i inneværende og tidligere perioder. Disse fremtidige ytelsene diskonteres for å beregne nåverdien, og virkelig verdi av pensjonsmidler trekkes fra for å finne netto pensjonsforpliktelse. Diskonteringsrenten utgjør balansedagens rente på bedriftsobligasjonslån med særlig høy kredittverdighet (AAA-vurdering) og med tilnærmet samme løpetid som selskapets forpliktelser. Beregning er gjort av en kvalifisert aktuar, og er basert på en lineær opptjeningsmodell. Når ytelsene i en ordning forbedres, innregnes den andelen av økningen i ytelsene som ansatte har opparbeidet rettighet til, som kostnad i resultatregnskapet lineært over gjennomsnittlig tidsperiode frem til de ansatte har oppnådd en ubetinget rett til de økte ytelsene. Kostnaden innregnes umiddelbart i resultatregnskapet dersom de ansatte allerede ved tildeling har fått en ubetinget rett til økte ytelser.

REGNSKAPSPRINSIPPER

Aktuarielle gevinster og tap oppstått ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelser innregnes i netto pensjonsforpliktelser umiddelbart og belastes direkte mot annen egenkapital.

PRINSIPPENDRING PENSJONER

Flytoget har fra 1. januar 2013 endret regnskapsprinsipp knyttet til regnskapsføring av pensjoner i tråd med endringene i IAS 19. Endringene i standarden innebærer at «korridorløsningen» for aktuariemessige gevinster og tap ikke lenger benyttes og at estimatavvik, etter justering for utsatt skatt/utsatt skattefordel, føres mot egenkapital. Endret regnskapsprinsipp medfører også at rentekostnader og forventet avkastning på pensjonsmidler blir erstattet med netto rentebeløp beregnet med utgangspunkt i diskonteringsrenten på netto forpliktelse eller netto eiendel. Denne endringen medfører at selskapet vil resultatføre lavere avkastning på pensjonsmidlene enn tidligere. Forskjellen mellom faktisk avkastning på midlene og avkastning beregnet ved diskonteringsrenten, blir behandlet som estimatavvik som føres mot egenkapitalen. Flytoget presenterer pensjonskostnaden inklusive renteelementet i sin helhet som del av driftsresultatet.

Flytoget har, under tidligere IAS 19, ikke valgt å anvende "korridorløsningen" og alle estimatavvik er løpende ført mot egenkapitalen.

Videre har man for 2012 og 2013 anvendt en avkastning på pensjonsmidlene som tilsvarer diskonteringsrenten. Overgangen til IAS 19 er dermed vurdert å ikke gi vesentlig effekt for sammenligningstallene 2012 og disse er dermed ikke omarbeidet. Se for øvrig note 11 for ytterligere informasjon.

REGNSKAPSESTIMATER OG SENSITIVITETSANALYSER

Regnskapsavleggelsen er særlig påvirket av valgte finansielle og aktuariemessige forutsetninger for beregning av selskapets pensjonskostnader og regnskapsførte pensjonsforpliktelser. For konsekvenser av gitte endringer av enkelte vesentlige forutsetninger på selskapets resultatregnskap og finansielle stilling og for sensitivitetsanalyse, se note 11 "Pensjoner".

Valg av levetider ved fastsettelse av avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som sporprioritet har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsettkomponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden.





Resultatregnskap 01.01. - 31.12. (tall i 1000)	Note	2013	2012
Billettinntekter	1	880 565	820 157
Annen driftsinntekt	1	16 680	11 498
Sum driftsinntekter		897 245	831 655
Lønnskostnad	2, 11	258 698	251 325
Avskrivning	12	115 683	131 096
Annen driftskostnad	2, 13, 14	300 323	302 740
Sum driftskostnad		674 704	685 160
Driftsresultat		222 541	146 495
Annen finansinntekt		7 808	4 105
Annen finanskostnad		-534	-877
Ordinært resultat før skattekostnad		229 815	149 723
Skattekostnad på ordinært resultat	4	60 215	42 061
Årsresultat		169 600	107 662
<i>Disponering (dekning) av årsresultatet</i>			
Til utbytte	8	169 600	107 600
Overført til annen egenkapital	8	0	62
Sum disponering		169 600	107 662

Balanse pr. 31.12. (tall i 1000)	Note	2013	2012
EIENDELER			
ANLEGGSMIDLER			
<i>Immaterielle eiendeler</i>			
Fortrinnsrett tilbringertransport	7, 12	218 067	233 551
Sum immaterielle eiendeler		218 067	233 551
<i>Varige anleggsmidler</i>			
Varige driftsmidler	12	839 298	915 871
Investeringsprosjekter under utførelse	5	24 339	10 564
Sum varige driftsmidler		863 637	926 435
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle anleggsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 081 714	1 159 996
OMLØPSMIDLER			
Varer	10	20 635	18 925
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	3	11 031	5 475
Andre kortsiktige fordringer		756	56
Sum fordringer		11 787	5 531
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	445 718	286 619
Sum omløpsmidler		478 140	311 075
SUM EIENDELER		1 559 854	1 471 072

ÅRSREGNSKAP

Balanse pr. 31.12. (tall i 1000)

	Note	2013	2012
EGENKAPITAL OG GJELD			
EGENKAPITAL			
<i>Innskutt egenkapital</i>			
Aksjekapital (400 000 aksjer á kr 1 000)	7,8	400 000	400 000
Overkursfond	8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468
<i>Opptjent egenkapital</i>			
Annen egenkapital	8	275 558	312 499
Sum opptjent egenkapital		275 558	312 499
Sum egenkapital		968 026	1 004 967
GJELD			
<i>Avsetning for forpliktelser</i>			
Pensjonsforpliktelser	11	150 804	100 733
Utsatt skatt	4	95 871	115 952
Sum avsetning for forpliktelser		246 675	216 685
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld		41 205	44 356
Betalbar skatt	4	67 417	38 476
Skyldige offentlige avgifter		14 045	14 995
Utbytte		169 600	107 600
Annen kortsiktig gjeld		52 887	43 993
Sum kortsiktig gjeld		345 153	249 420
Sum gjeld		591 828	466 105
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 559 854	1 471 072

Oslo, 6. mars 2014



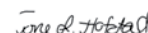
Wenche Kjølås
Styrets leder



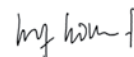
Per Sanderud
Nestleder



Trygve Gjertsen



Tone Lindberg Hofstad



Rolf Gunnar Roverud



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Odd Erik Haugland



Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør

Kontantstrømpoppstilling	2013	2012
<i>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</i>		
Resultat før skattekostnad	229 815	149 723
Periodens betalte skatt	-38 476	-39 772
Avskrivninger	115 683	131 521
Endring i varelager	-1 710	746
Endring i kundefordringer	-5 556	3 304
Endring i andre tidsavgrensingsposter	3 892	11 943
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	303 649	257 465
<i>Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</i>		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-36 950	-20 866
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-36 950	-20 866
<i>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</i>		
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langs.)	0	0
Utbetalinger av utbytte	-107 600	-77 000
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-107 600	-77 000
Netto kontantstrøm for perioden	159 099	159 599
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	286 619	127 021
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	445 718	286 619
Denne består av		
Bankinnskudd m.v.	445 718	286 619

GAMLE RIKSVEG 50

I Norge er det 15261 menn som har Olav som første fornavn. 51795 har Olsen som etternavn. I Gamle Riksveg 50 bor det bare én Olav Olsen – han kan man vinke til når toget suser forbi.





NOTER

Note 1: Driftsinntekter

	2013	2012
Billettinntekter	880 565	820 157
Inntekter ved utleie av reklameplass	14 680	8 900
Andre driftsinntekter	2 001	2 598
Sum	897 245	831 655

Note 2: Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Styret i Flytoget skal iht. selskapets vedtekter hvert år legge frem for den ordinære generalforsamlingen en lederlønnserklæring for rådgivende avstemning over styrets retningslinjer for lederlønnfastsettelsen.

UTGANGSPUNKT FOR SELSKAPETS LEDERLØNNSPOLITIKK

Styret i Flytoget ser på de ansatte som selskapets viktigste ressurs og er opptatt av at selskapet tilbyr konkurransedyktige vilkår, slik at selskapet tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere. Retningslinjene for lederlønnfastsettelse for statlige selskaper er nedfelt i Meld. St. 13 (2010 – 2011) Aktivt eierskap.

Ledende ansatte omfatter daglig leder og ansatte som er medlem av Flytogets lederteam. Lederlønninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

- Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende. Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lønningene (summen av godtgjørelse som mottas) skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av lederlønninger for tilsvarende ledere i sammenlignbare virksomheter.
- Det er hele styrets ansvar å fastsette retningslinjer for godtgjørelse

til ledende ansatte. Administrerende direktørs godtgjørelse fastsettes av styret. Administrerende direktør er ansvarlig for lønnsfastsettelsen i selskapet.

KOMPENSASJONSUTVALG

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg for å sikre at styret etterlever eiers forventninger til lederlønninger. Kompensasjonsutvalget har følgende mandat: Utarbeide forslag til retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte og utarbeide forslag til bonusprogram for selskapet for det påfølgende år. Kompensasjonsutvalget består av styrets leder, styrets nestleder og et styremedlem valgt av de ansatte. HR-direktør er utvalgets sekretær.

HOVEDPRINSIPPENE I SELSKAPETS LEDERLØNNSPOLITIKK

Grunnlønnen skal være hovedelementet i ledernes lønn. Det gjelder ingen særskilte rammer for grunnlønnens størrelse, men grunnlønnen skal være markedsmessig. I tillegg til fast lønn, kan ledende ansatte motta tilleggsytelser. Nedenfor kommenteres de enkelte ytelser som benyttes spesifikt.

Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen. Det er av styret ikke satt noen øvre eller nedre beløpsmessige begrensninger for fastsettelse av fastlønn for ledende ansatte i selskapet for kommende regnskapsår. Flytoget skal ikke være lønnsledende, men ha konkurransedyktige lønninger.

Styrehonorar

Ansattvalgte i Flytogets styre mottar honorar på linje med eiervalgte styremedlemmer.

Årlige bonusavtaler

Selskapet har i flere år praktisert bonusordninger for ledere og ansatte for å sikre at viktige forretningsmål gis tilstrekkelig prioritet. De årlige

bonusavtalene for ledende ansatte har en maksimal utbetaling tilsvarende tre måneders lønn. Måltallene for bonus er basert på finansielle og operasjonelle kriterier og forutsetter resultater utover det som er forventet. Målene besluttes av styret årlig. Kriteriene for bonusmålene er gjennomgått og justert i 2013.

Andre variable elementer

Ytterligere variable elementer for ledende ansatte inkluderer ordning med fast kjøregodtgjørelse/firmabil, parkering, aviser, mobiltelefon og dekning av utgifter til bredbåndskommunikasjon i samsvar med etablerte standarder.

PENSJONSORDNINGER

Selskapets pensjonsordning er basert på at pensjonsalderen er 67 år, og at samlet kompensasjonsgrad ikke skal overstige 66 prosent av sluttlønnen (inntil 12 G). Pensjonsytelsen forutsetter full opptjening i Flytoget ved fylte 67 år. Alle ansatte inngår i denne ordningen. Tre medlemmer av lederteamet har en kontraktsfestet avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn utover 12 G forutsatt full opptjening. Dette refererer seg til ansettelsesavtaler inngått i perioden 1998–2004. Det henvises til note 11 Pensjoner.

ETTERLØNNSORDNINGER

Administrerende direktør har avtale om forlenget gjensidig oppsigelse i seks måneder. Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet får hun i tillegg 12 måneders etterlønn. Denne etterlønnen samordnes fullt ut med andre arbeidsinntekter som administrerende direktør får i lønnsperioden. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalefestet etterlønsordninger.

TILDELING AV AKSJER

Flytoget er i sin helhet eid av Nærings- og fiskeridepartementet. Aksje-

tildeling er således ikke aktuelt.

LEDERLØNNSPOLITIKKEN SOM HAR VÆRT FØRT DET FOREGÅENDE REGNSKAPSÅRET

I forbindelse med fastsettelse av lederlønnene i 2013 har administrerende direktør hatt en samtale med styrets leder, hvor prinsippene som ble lagt til grunn ble diskutert.

RETNINGSLINJER FOR FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE FOR DET KOMMENDE REGNSKAPSÅR

I forbindelse med behandling av selskapets budsjett for det kommende år, beslutter styret den lønnsøkning som legges til grunn for kommende års budsjett, og som vil være retningsgivende for den totale lønnsrammen for selskapet ved det årlige lønnsoppgjøret.

LØNNKOSTNADER	2013	2012
Lønninger	187 937	181 785
Folketrygdavgift	30 288	29 860
Pensjonskostnader	24 730	31 682
Andre ytelser, inkl styrehonorar	15 743	7 998
Lønnskostnader	258 698	251 325
Gjennomsnittlig antall årsverk	318	308

Note 2 fortsetter neste side

NOTER

GODTGJØRELSER

	2013	2012
Administrerende direktør:		
Lønn inkl. feriepenger*	1 994	1 927
Bonus inkl. feriepenger (<i>opptjent i år, utbet. året etter</i>)	456	354
Pensjonspremie	143	113
Annen godtgjørelse	149	152

* Adm. direktørs lønnsøkning var i 2013 på 3,5 %

Styret:

Styregodtgjørelse	1 068	1 031
Herav godtgjørelse til styrets leder	230	221

FAKTURERT HONORAR REVISOR (ekskl. mva):

Lovpålagt revisjon	250	250
Skatte- og avgiftsbistand	-	-
Annen konsulentbistand	17	23

Note 3: Kundefordringer

	2013	2012
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12	90	90
Årets konstaterte tap	219	241
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	0	0
Årets tap på kundefordringer	219	241

Note 4: Skatt

	Endring	2013	2012
BEREGNING AV UTSATT SKATT/ UTSATT SKATTEFORDEL			
<i>Midlertidige forskjeller</i>			
Driftsmidler		508 424	516 012
Kundefordringer		-90	-90
Pensjonsforpliktelser*		-150 804	-100 733
Avsetninger		-2 454	-1 075
Netto midlertidige forskjeller		355 076	414 113
Underskudd og godtgjørelse til fremføring			
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	-59 037	355 076	414 113
Utsatt skatt/utsatt skattefordel	-20 081	95 871	115 952
Ikke oppført utsatt skattefordel			
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	-20 081	95 871	115 952
<i>*Herav pensjonsforpliktelse direkte mot egenkapital</i>	<i>49 820</i>	<i>-107 035</i>	<i>-57 216</i>
<i>Herav utsatt skatt direkte mot egenkapital</i>	<i>12 879</i>	<i>-28 900</i>	<i>-16 020</i>
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt			
Resultat før skattekostnad		229 815	149 723
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel			
Permanente forskjeller		1 742	496
Grunnlag for årets skattekostnad		231 557	150 219

Note 4 fortsetter neste side.

NOTER

Note 4 fortsetter

	2013	2012
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	9 218	-12 806
Endring i underskudd og anvendt godtgjørelse til fremføring		
Stiftelses-/emisjonskostnader som er ført direkte mot egenkapitalen		
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført		
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	240 775	137 413
Stiftelses-/emisjonskostnader som er ført direkte mot egenkapitalen		
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført		
Avgitt konsernbidrag		
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	240 775	137 413
Fordeling av skattekostnaden		
Betalbar skatt (28 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	67 417	38 476
For mye, for lite avsatt i fjor		
Sum betalbar skatt	67 417	38 476
Endring i utsatt skatt/skattefordel med gammel sats	-2 581	3 586
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	-4 621	
Skattekostnad (28 % av grunnlag for årets skattekostnad)	60 215	42 062
Betalbar skatt i balansen		
Betalbar skatt i skattekostnaden	67 417	38 476
Skattevirkning av konsernbidrag, stiftelses-/emisjonskostnader		
Betalbar skatt i balansen	67 417	38 476

Note 5: Investeringsprosjekter under utførelse

	2013	2012
Anskaffelseskost 01.01.	10 564	30 430
Tilgang	60 213	20 237
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler *)	-46 438	-40 103
Anskaffelseskost 31.12.	24 339	10 564

*) Herav gjelder 19.402 omklassifisering reparabler 2012

Note 6: Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l.	445 718	286 619
------------------------------	---------	---------

Selskapet har en skattetrekksgaranti i DNB på MNOK 14.

Note 7: Nærstående parter

Flytoget AS er et statsaksjeselskap heleid av Nærings- og fiskeridepartementet. Jernbaneverket og NSB AS er underlagt Samferdselsdepartementet. Flytoget har definert Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet, NSB AS, Jernbaneverket og Oslo Lufthavn AS som nærstående parter.

Samferdselsdepartementet og Flytoget har en trafikkeringsavtale som sikrer Flytogets fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen mellom Oslo Lufthavn og Asker. Jernbaneverket innkrever kjøreveisavgift som belastes med utgangspunkt i kjørte kilometer på Gardermobanen, bruk av stasjoner, samt leie av fasiliteter på Oslo Lufthavn. Avgiften fastsettes i statsbudsjettet. Flytoget AS har avtale med

Bane Energi om strømleveranser. All elektrisitet til togfremføring og for strømforsyning til det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane Energi som er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket. Drifting av reservedelslager og vedlikehold av flytogene utføres av NSBs datterselskap Mantena AS. Flytoget har utstrakt samarbeid med Oslo Lufthavn AS i forbindelse med utbygging av ny terminal for gjennom dette å ivareta Flytogets interesser.

TRANSAKSJONER:	Inntekter		Kostnader	
	2013	2012	2013	2012
Jernbaneverket	1 001	1 050	88 880	85 216
NSB konsern	143	430	63 987	57 928
Oslo Lufthavn	39	81	68	66

NOTER

Note 8: Egenkapital

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjonsmidler (etter skatt)	Øvrig annen EK	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr. 31.12.2012	400 000	292 468	-41 195	353 694	312 499	1 004 967
Årets resultat				169 600	169 600	
Utbytte				-169 600	-169 600	
Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsmidler (etter skatt)			-36 941		-36 941	
Pr. 31.12.2013	400 000	292 468	-78 136	353 694	275 558	968 026

Aksjekapital er på 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1000 kroner. Alle aksjene eies av staten v/Nærings- og fiskeridepartementet

Note 9: Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har ingen rentebærende gjeld, kassekreditt eller trekkfasilitet pr 31.12.2013.

Note 10: Varer

	31.12.13	31.12.12
Reservedeler	20 635	18 925

Note 11: Pensjoner

Flytoget AS er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon og selskapet har slik pensjonsordning som oppfyller kravene etter denne loven.

Selskapet har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse (SPK). Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle- og barnpensjon.

Pensjonsordningen omfatter 349 ansatte og 30 pensjonister/trygdede pr. 31.12.13.

Pensjonsordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser, som i hovedsak bestemmes av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene knyttet til den kollektive ordningen er dekket gjennom et forsikringselskap.

Utbetaling av pensjoner er garantert av staten. Premiefastsettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Ordningen er imidlertid ikke fondsbasert. Ved premieberegningen gjøres likevel fradrag for avkastning på simulerte fondsmidler (fordring på staten/"fiktivt fond") tilsvarende forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte som ikke har avtale om pensjonering ved oppnådd særskilt aldersgrense. Enkelte ansatte har kontraktfestet avtale om pensjonsdekning på 66 % av lønn også utover 12 G.

Avsetning for fremtidige ytelser til ansatte inkluderer forpliktelse vedr. risikodekning for engangsutbetaling ved "Loss of license". Flytogførere har avtalefestet rett til engangsutbetaling av inntil seks ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilging til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet etter tilsvarende risiko som ved regulær uførhet (K2013) og gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid for flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregningstekniske forutsetninger tilsvare de som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble ikke utbetalt "Loss of licence" i 2011, 2012 og 2013.

Note 11 fortsetter	2013	2012
PENSJONSKOSTNAD		
Kostnad knyttet til inneværende periodes pensjonsopptjening (current service and administration costs)	20 977	28 570
Rente på forpliktelse	12 057	9 310
Brutto pensjonskostnad	33 035	37 880
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-8 538	-7 652
Netto pensjonskost. før arbeidsgiveravgift	24 497	30 228
Periodisert arbeidsgiveravgift	3 454	4 262
Netto pensjonskost. etter arbeidsgiveravgift	27 951	34 490
Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:		
BEVEGELSER PENSJONS-FORPLIKTELSE (DBO)		
DBO ved periodens begynnelse	290 785	358 986
Årets pensjonsopptjening, Service Cost	20 791	27 994
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	12 057	9 310
Overtagelse /oppkjøp		
Planendring		
Aktuarielt tap/(gevinst)	38 160	-103 775
Avkortning/oppgjør		
Pensjonsutbetalinger	-1 798	-1 730
DBO ved periodens slutt	359 995	290 785

Note 11 fortsetter neste side.

NOTER

Note 11 fortsetter

	2013	2012
BEVEGELSER PENSJONSMIDLER		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	202 500	177 200
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	8 538	7 652
Aktuarielt (tap)/gevinst	-5 117	-1 222
Administrasjonskostnader	-573	-551
Overtagelse/oppkjøp		
Planendring		
Innbetaling	24 276	21 149
Avkortning/oppgjør		
Pensjonsutbetalinger	-1 798	-1 730
Pensjonsmidler ved periodens slutt	227 826	202 500
BEVEGELSER PENSJONS-FORPLIKTELSE		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	3 917	3 994
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelser	356 078	286 791
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-227 826	-202 500
Ikke resultatført aktuarielt tap (gevinst)	0	0
Estimatavvik arbeidsgiveravgift	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	18 636	12 448
Netto pensjonsforpliktelser	150 804	100 733

	2013	2012
Netto pensjonsforpliktelser pr. 1. januar	100 733	207 417
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-27 699	-24 132
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	27 951	34 490
Endringer i estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	49 820	-117 042
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12	150 804	100 733
Egenkapital belastninger:		
Akkumulerte estimatavvik pr. 1.1	57 216	174 258
Årets endring	49 820	-117 042
Akkumulerte estimatavvik pr. 31.12	107 035	57 216
Økonomiske forutsetninger:		
Diskonteringsrente	4,00 %	4,20 %
Forventet lønnsregulering	3,75 %	3,50 %
Forventet G-regulering	3,50 %	3,25 %
Forventet pensjonsøkning	2,75 %	2,50 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,00 %	4,00 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %
Uttakstilbøyelighet AFP		
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer/verter/over 50 år	5%/10%/1%	5%/10%/1%
Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:		
Brutto pensjonsforpliktelse	359 995	290 785
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	24 %	-19 %

NOTER

	2013	2012
Pensjonsmidler	227 826	202 500
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	13 %	14 %

Sensitivitetsanalyse:

Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten / lønnsvekst / pensjons - og G-regulering økes / reduseres med 0,5 % øker / reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2013 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2013 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

Netto pensjonsforpliktelse:	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	37 975	-32 918
Endring i lønnsvekst	-21 892	22 580
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-12 998	12 690
Netto pensjonskostnad:	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	2 903	-2 476
Endring i lønnsvekst	-1 920	2 002
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-726	649

NOTER

Note 12: Varige drifts- midler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Vestkorridoren	Påkostning leide lokaler m.m	Trafikkerings- rettighet	2013 sum	2012 sum
Anskaffelseskost 01.01	175 545	1 788 426	12 462	5 549	412 404	2 394 386	2 371 940
Tilgang kjøpte driftsmidler	9 611	13 543	0	21	0	23 175	40 732
Avgang/Nedskrivning	-11 377	-21 579	0	0	0	-32 956	-18 286
Anskaffelseskost 31.12	173 779	1 780 390	12 462	5 570	412 404	2 384 605	2 394 386
Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	154 716	898 960	10 616	1 819	178 853	1 244 964	1 129 756
Akkumulerte avskrivninger 31.12	159 170	959 557	11 539	2 635	194 337	1 327 238	1 244 964
Akkumulerte avskr. avgang	-11 377	-21 579	0	0	0	-32 956	-16 311
Balanseført verdi pr. 31.12	14 609	820 833	923	2 935	218 067	1 057 367	1 149 422
Årets avskrivninger	15 831	82 176	923	816	15 484	115 230	131 520
Økonomisk levetid	3-8 år	3-30 år *)	13 år	3-8 år	15 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

*) Det er med virkning fra 1.7.13 foretatt endring av avskrivningstid på tog fra 25 år til 30 år

Note 13: Leieforhold

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler	Kostnad 2013	Gj.stående varighet leieforhold
Lokaler Drammen stasjon	163	4 år
Lokaler Lodalen	899	2-6 år
Lokaler Bishop Gunnerusgt. 14	6 779	4,5 år

Note 14: Annen driftskostnad

	2013	2012
Drifts- og vedlikeholdskostnader	147 414	162 833
Kjøreveisavgift	69 434	63 737
Salg og markedsføring	36 250	31 762
Administrasjonskostnader	47 225	44 408
Driftskostnader totalt	300 323	302 740

Beløpene er ekskl. merverdiavgift



Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS, som viser et overskudd på kr 109 600 000. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2013, resultatregnskap og kontantstrømsoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre notepålysninger.

Styret og daglig leder ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsdømm i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsdømm i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og pliktene og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og pålysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoen for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettvisende bilde. Formålet er å utføre revisjonshandlingene som er hensiktsmessige etter kostnadsbetraktning, men ikke for å gi styttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsipper er hensiktsmessige og om regnskapsopplysningene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Efter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Efter vår mening er årsregnskapet riktig i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av den finansielle stillingen til Flytoget AS per 31. desember 2013, og av resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsdømm i Norge.

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo
T: +47 63 99 0000, www.pwc.no
Statustilsatte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Revisors beretning - 2013 - Flytoget AS, side 3

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlingene vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag ISAE 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisjonskontroll av historisk finansiell informasjon", mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordenlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsdømm i Norge.

Oslo, 6. mars 2014

PricewaterhouseCoopers AS


Geir Haglund
Statustilsatt revisor

EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE I FLYTOGET



Flytogets prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse skal legge grunnlaget for lang-siktig verdiskapning for eier, medarbeider, og andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere og samfunnet for øvrig.

Flytoget følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» (NUES) for å sikre en høy standard for samspillet med eier og ledelse av virksomheten.

Flytogets tre kjerneverdier er effektivitet, innovasjon og entusiasme. Disse verdiene skal kjennetegne Flytoget i ett og alt, og sammen med visjon og forretningsidé ligge til grunn for overordnede mål og strategier. Verdiene brukes aktivt som del av beslutningsprosesser i ledergruppen og ellers i organisasjonen.

Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal prege arbeidskulturen, og underbygge tilliten til selskapet både internt og eksternt. Flytogets medarbeidere har gjennom sitt arbeid kontakt med kunder, leverandører og kollegaer. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opptreden er det utarbeidet etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer. De etiske retningslinjer er godkjent av styret og er tilgjengelig på selskapets intranett- og internettsider.

VIRKSOMHET

Flytogets samfunnsoppdrag er både å bidra til lønnsomhet for eier, Nærings- og fiskeridepartementet, samt å sikre økt andel kollektivtransport til og fra Oslo Lufthavn, og dermed bidra til å løse trafikkutfordringen og redusere påvirkning på miljø og klima. Flytoget ble etablert med mål om å sikre 50 % kollektivtransport til og fra Oslo Lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd og målet har økt til 75 %. Hensynet til lønnsomhet og hensynet til kapasitet skal til en hver tid balanseres.

Flytogets formålsparagraf:

«Selskapets formål er å drive togtrafikk til og fra Oslo Lufthavn og investeringer, finansplasseringer og tjenesteyting i tilknytning til dette.»

Flytoget driver virksomheten i tråd med formålsparagrafen. Selskapet utarbeider årlig mål og strategier for de ulike deler av virksomheten. For å sikre lønnsomhet og økt kollektivandel er kundetilfredshet og lojalitet Flytogets mest sentrale drivere. Ledestjerner for Flytogets arbeid er derfor: Sikkerhet, punktlighet og service.

STERK KAPITAL

Styret i Flytoget har gjennom styreinstruksen et eget ansvar for å sørge for at selskapets egenkapital til enhver tid er på et forsvarlig nivå,

og straks varsle generalforsamlingen om så ikke er tilfelle. Selskapet har ved utgangen av 2013 en sterk balanse uten gjeld, og styret er forberedt på at eier fremover kan be om tilleggsutbytte.

Administrasjonen i Flytoget har løpende dialog med eier om utbyttepolitikk i selskapet basert på inntjening og styregodkjente langtidsplaner. Selskapet vil for 2013 betale et utbytte på 170 millioner kroner som tilsvarer 100 prosent av årsresultatet etter skatt. Selskapets behov for kapital vil løpende bli kommunisert til eier basert på mål og strategier, slik at selskapets utbytte harmonerer med dette.

LIKEBEHANDLING AV AKSJEEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

Flytoget er et 100 prosent statlig selskap underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Retningslinjer for transaksjoner med nærstående parter er nedfelt i selskapets styreinstruks og i de etiske retningslinjene.

GENERALFORSAMLING

Generalforsamlingen i Flytoget gjennomføres i henhold til Aksjeselskapslovens kapittel 20. Det er næringsministeren som er selskapets generalforsamling.

VALGKOMITÉ

Flytoget har ingen valgkomité da styret velges av henholdsvis eier og medarbeiderne.

BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Selskapet har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte tre representanter i styret som velges for to år av gangen. I tillegg består styret av fem eksterne medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte medlemmene velges for en periode på to år, og de er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse. Det er utpekt en nestleder i styret. Styret skal til en hver tid være kjennetegnet av nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Nødvendig kompetanse inkluderer blant annet bransjeforståelse og forståelse av statlig eierskap. Ytterligere detaljer om styretsmedlemmer finnes i Årsrapporten side 19. Flytoget bidrar til at styrets kompetanse kontinuerlig videreutvikles med fokus på aktuelle tema. I 2013 har styret hatt fokus på god praksis innen bransjen, med spesiell vekt på tilnærminger til konkurranseutsetting. Styret har i denne sammenheng møtt eksterne foredragsholdere og vært på bedriftsbesøk i Brussel og Paris.

STYRETS ANSVAR OG ARBEID

Norsk selskapslovgivning og NUES anbefalinger fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret har ansvar for at Flytogets policy for

virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør blir utarbeidet og godkjent. Virksomhetsstyringssystemet med policyer, prosedyrer og håndbøker ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav.

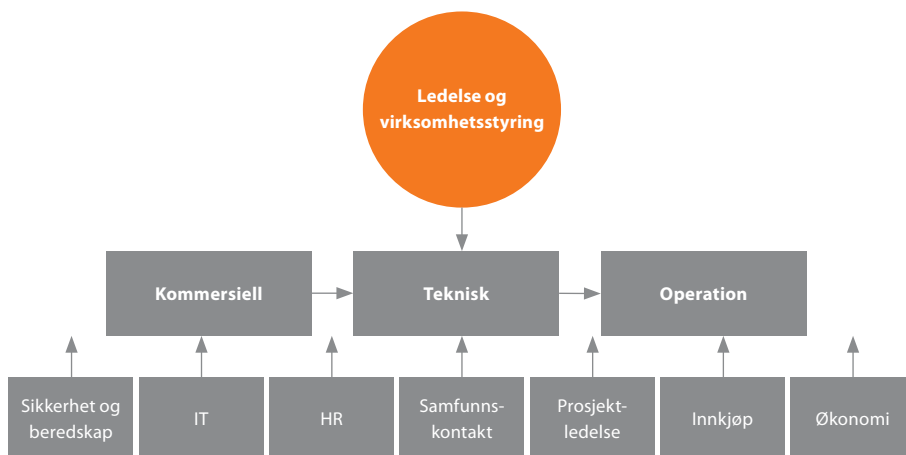
Styret skal påse at policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør, gjennomgås for å identifisere behov for oppdateringer eller endringer, minimum hvert annet år. Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. I 2013 ble det avholdt syv styremøter og det ble gjennomført en intern styreevaluering.

ADMINISTRASJONENS ANSVAR

I Flytogets policy for virksomhetsstyring er det nedfelt at administrerende direktør er eier av virksomhetsstyringssystemet og har det overordnede ansvar for å følge opp implementering. Administrerende direktør skal se til at virksomhetsstyringen blir systematisk oppdatert.

Avdelingsledere er ansvarlige for å identifisere relevante krav og dokumentere samsvar innenfor sine ansvarsområder. Avdelingsledere er ansvarlige for å kommunisere relevante deler av styringssystemet til sine medarbeidere og forsikre seg om at styringssystemet er forstått og blir fulgt.

Figur 1. illustrerer Flytogets funksjonsområder



Modellen i figur 1 beskriver Flytogets funksjonsområder og hvilken rolle de har i selskapsverdikjede. Flytogets kjerneaktiviteter er definert som: kommersiell, teknisk og operasjon. Flytogets aktiviteter skal sikre kundefokus i alle leveranser. Syv støttefunksjoner bidrar til kvalitet i kjerneaktivitetene.

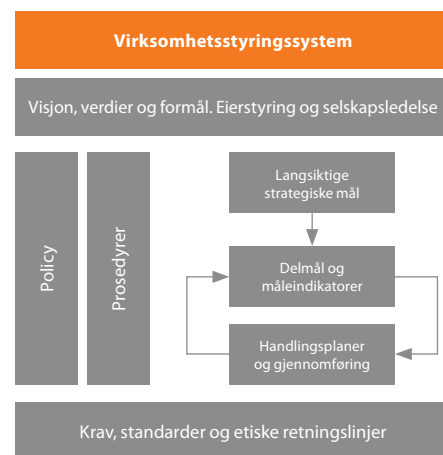
RISIKOSTYRING OG INTERN KONTROLL

Flytoget har definert en egen policy for virksomhetsstyring. Formålet er å bidra til utøvelse av god eierstyring og selskapsledelse gjennom å sikre:

- Kontinuitet i arbeidsmetoder som ivaretar valgt strategisk retning og etterlevelse av krav.
- Fleksibilitet til å tilpasse Flytoget til endringer i krav og rammebetingelser, og til å benytte ny kunnskap og nye erfaringer til å sikre kontinuerlig forbedring.

I tillegg skal styringssystemet gi en helhetlig beskrivelse av vedtatt virksomhetsstyring. Policy for virksomhetsstyring, etiske retningslinjer, prosedyre fullmakter og prosedyre virksomhetsstyring gir premisser for øvrige policyer

Figur 2. Flytogets virksomhetsstyringsmodell



og prosedyrer.

Flytogets risikostyring skal bidra til å optimalisere selskapets verdiskaping og vekst. Det er et mål at risikovurderinger skal fange opp et helhetlig bilde av risiko knyttet både til endringer i eksterne rammer, og til intern drift og utvikling av virksomheten.

Selskapets finansstrategi har som mål at all risiko knyttet til valuta, rente, likviditet og kreditt til enhver tid skal være kjent, slik at selskapets resultat i minst mulig grad blir berørt

av ikke kontrollerbare fluktasjoner i rente og valutamarkedet. Finansstrategien blir årlig godkjent av styret. Risiko av operasjonell karakter er nedfelt i selskapets trafikksikkerhetsplan og securityplan. Selskapet benytter risikoanalyser og revisjoner som instrumenter for å avdekke og ha kontroll med selskapets risiki på ulike områder. Selskapet har en Business Continuity Plan (BCP) som er en kriseplan som består av nyttig informasjon, råd og føringer hvis noe uforutsett inntreffer. BCP-en skal bidra til at Flytoget som organisasjon raskt får operasjonen tilbake til normal drift etter en hendelse.

Det ble gjennomført interne kvalitetsrevisjoner av iverksetting av ny førerforskrift samt risikostyring og sikkerhetsrelaterte målinger, rapporteringer og forbedringer i 2013.

GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret fastsettes av eier i forbindelse med generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er ikke resultatavhengig og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Styrets samlede godtgjørelse for 2013 fremgår av note 2 i regnskapet.

GODTGJØRELSE TIL LEDENDE MEDARBEIDERE

Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og administrerende direktør er i sin helhet beskrevet i note 2. Styret vurderer

administrerende direktørs betingelser årlig. Selskapets policy for kompensasjon til ledende medarbeidere er iht. retningslinjer fra Nærings- og fiskeridepartementet. Selskapet har et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett styremedlem valgt av medarbeiderne. Kompensasjonsutvalgets mandat er å sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lederlønninger og utarbeide forslag til bonusprogram for påfølgende år. Kompensasjonsutvalgets anbefaling legges frem for styret til beslutning.

INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Administrasjonen har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle- og ikke-finansielle resultater blir presentert sammen med annen relevant informasjon. Kvartalsresultatene blir lagt ut på selskapets internettsider i tillegg til årsrapporten.

Flytoget jobber også for å møte informasjonsbehovet til andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere, premissgivere og samfunnet forøvrig gjennom rapportering på bærekraft og strukturert interessentdialog.

REVISOR

Det gjennomføres to revisjoner årlig av eksterne revisor. Det er revisjon i forbindelse med årsregnskapet og interimrevisjon i forkant av årsoppgjøret. Revisor er til stede på styremøtet i

forbindelse med avleggelse av årsregnskapet. I samme styremøte blir brev fra revisor gjennomgått. Styret har i samme møte en egen samtale med revisor uten at administrasjonen er til stede. Samlet godtgjørelse til revisor er beskrevet i note 2. Godtgjørelsen er fordelt på revisjon og andre tjenester. Selskapet er bevisst at revisor til enhver tid skal være uavhengig og objektiv med hensyn til revisjonen.

Ansvarlig for kvalitet gjennomfører kvalitetsrevisjoner knyttet til aktuelle virksomhetsområder.



Hva betyr bærekraft for Flytoget?

Antall passasjer som benytter Oslo Lufthavn (OSL) i løpet av et år er forventet å øke betydelig. Kapasiteten vil øke fra 23 millioner i 2012 til 28 millioner i 2017. Samtidig står Oslo og andre storbyer ovenfor en økende trafikkutfordring, og verden ovenfor et klima i endring.

Kollektivtransport er en viktig bidragsyter i møtet med disse utfordringene. Flytoget ble opprettet med mål om å bidra til 50 % kollektivandel til og fra OSL. Dette målet er for lengst oppnådd. OSL har nå Europas høyeste kollektivandel på 66 %. I reguleringsplanen for OSL, godkjent i 2013, er det satt et nytt mål om at kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn skal øke til 75 % i 2020.

For Flytoget handler bærekraft om å løse dette samfunnsoppdraget på en måte som sikrer langsiktig lønnsomhet, og samtidig er til fordel for miljøet, medarbeidere og samfunnet som Flytoget er en del av.

Hensyn til bærekraft kan bidra til at Flytoget er forberedt på endringer i krav og rammebetingelser, for eksempel knyttet til miljø- og samfunnspåvirkning. Å være i forkant av slike endringer kan styrke selskapet i møte med konkurransen.

En systematisk tilnærming til å forstå og håndtere selskapets ytre påvirkning og interessentenes krav og forventninger, kan også ha en positiv betydning for Flytoget når viktige premissgivere skal velge samarbeidspartnere for nye og eksisterende prosjekter. Tilnærmingen viser seg også å verdsettes av potensielle investorer som en indikator for god styring og ledelse.

Flytoget er avhengig av samarbeid med gode partnere for å oppnå de målene som er satt. En bærekraftig tilnærming kan være et viktig utgangspunkt for samarbeid og støtte fra andre aktører med samme prioritering.

Et mål om å bidra positivt til å løse noen av vår tids viktigste utfordringer vil også kunne være viktig for å beholde dyktige medarbeidere og tiltrekkes nye.

FLYTOGETS BÆREBJELKER

I 2013 gjennomførte Flytoget en vesentlighetsanalyse for bærekraft som har resultert i fem hovedområder for bærekraftig verdiskaping. Denne prioriteringen tok utgangspunkt i en forståelse om hva Flytogets viktigste interessenter forventer av selskapet, og hva som er viktig for Flytogets måloppnåelse og langsiktige verdiskaping.

Tabell 1: Vesentlige aspekter: Viktighet for interessenter og Flytogets måloppnåelse (GRI G4 20-21)

Vesentlig aspekt	Intern påvirkning (Viktighet for Flytogets måloppnåelse)	Ekstern påvirkning (Viktighet for eksterne interessenter)	Rapportering på innsats og resultater
En drivkraft for kollektivtransport			
<i>Et attraktivt kollektivtilbud</i>	Grunnleggende for å sikre lønnsomhet, og for å nå målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til OSL	Side 55 - 57
<i>Samarbeid for kollektivtransport</i>	Viktig for å sikre lønnsomhet gjennom effektivitet, og for å nå målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til OSL	Side 57
<i>En pådriver for kollektivtransport</i>	Viktig for strategi-oppnåelse, kan bidra til å sikre økt lønnsomhet og målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til OSL	Side 57
Sikker reise			
<i>Sikkerhet og beredskap</i>	Grunnleggende for å beskytte medarbeidere og for å levere en god tjeneste	Bidrar til et sikrere trafikkbilde for passasjerer og omverden	Side 58 - 59
<i>Informasjonssikkerhet</i>	Viktig for å sikre kvalitet og beskytte omdømmet	Sikkerhet for kundene og leverandører	Side 58 - 59
Motiverte medarbeidere			
<i>Medarbeideres motivasjon</i>	Påvirker ansattes fysiske og psykiske helse, samt evne og motivasjon til å levere Flytostandarden	Tilfredse medarbeidere kan levere en bedre og sikrere tjeneste til kunden	Side 60 - 62

Vesentlig aspekt	Intern påvirkning (Viktighet for Flytogets måloppnåelse)	Ekstern påvirkning (Viktighet for eksterne interessenter)	Rapportering på innsats og resultater
Forts. Motiverte medarbeidere			
<i>Helse, miljø og sikkerhet (HMS)</i>	Påvirker ansattes fysiske og psykiske helse, samt evne og motivasjon til å levere Flytog-standard		Side 60 - 62
Miljøvennlig jernbanedrift			
<i>Klimaeffektiv togoperasjon</i>	Klimaeffektiv drift kan bidra til kostnadseffektivitet, og vil også kunne forberede virksomheten på fremtidige krav og forventninger	Bidrar i arbeidet med å redusere global oppvarming gjennom å bedre lokalsamfunnet og kunders påvirkning på klima og miljø	Side 62 - 63
<i>Samarbeid for miljøvennlig jernbane</i>	Klimaeffektiv drift kan bidra til kostnadseffektivitet, og vil også kunne forberede virksomheten på fremtidige krav og forventninger	Bidrar i arbeidet med å redusere global oppvarming gjennom å bedre lokalsamfunnet og kunders påvirkning på klima og miljø	Side 62 - 63
Forretningsadferd og ansvarlig innkjøp			
<i>Forretningsadferd</i>	Forutsetning for godt omdømme, samarbeid og konkurranse-dyktighet	Viktig for å unngå at samarbeids-partnere og leverandører utsettes for risiko knyttet til etisk forretningsadferd	Side 65 - 66
<i>Ansvarlig innkjøp</i>	Forutsetning for godt omdømme, samarbeid og konkurranse-dyktighet	Viktig for å unngå at samarbeids-partnere og leverandører utsettes for risiko knyttet til etisk forretningsadferd. Mulighet til å påvirke leverandører til å ha en ansvarlig drift	Side 65 - 66

Hva opptar Flytogets interesser

Flytoget jobber for å ha en kontinuerlig og målrettet dialog om bærekraft med prioriterte interesser. Dette er viktig for å forstå deres krav og forventinger. En del av Flytogets dialog med interesser er ekstern rapportering om tilnærming, mål og resultater knyttet til bærekraft. Fokus for denne rapporteringen skal være aspekter som er vesentlige for Flytogets strategioppnåelse og interessenters informasjonsbehov og beslutninger. Kvalitetsprinsipper for bærekraftsrapporteringen skal være i henhold til Global Reporting Initiatives (GRI) prinsipper for rapportering: balanse mellom utfordringer og prestasjoner, sammenlignbarhet i bransjen og fra år til år, tydelig og enkel fremstilling, regelmessighet, nøyaktighet og pålitelighet.

Flytogets rapportering på bærekraft og samfunnsansvar for 2013 er i henhold til GRI G4 applikasjonsnivå 'Core'.

Det ble i 2013 innført et krav om rapportering på samfunnsansvar i regnskapsloven. Dette kravet har gitt selskapet mulighet til å sette fokus på hvordan hensyn til bærekraft integreres i Flytogets virksomhetsstyring. Denne rapporten er i henhold til Regnskapsloven § 3-3c.

Om GRI:

GRI er en forkortelse for Global Reporting Initiative som er et internasjonalt anerkjent rammeverk for rapportering på samfunnsansvar. GRI rammeverket består av prinsipper og måleindikatorer som til sammen beskriver hvorfor, hvordan og hva en bedrift bør rapportere på innen bærekraft. Rammeverket består av måleindikatorer knyttet til sosiale-, miljø-, samfunns- og økonomiske aspekter.

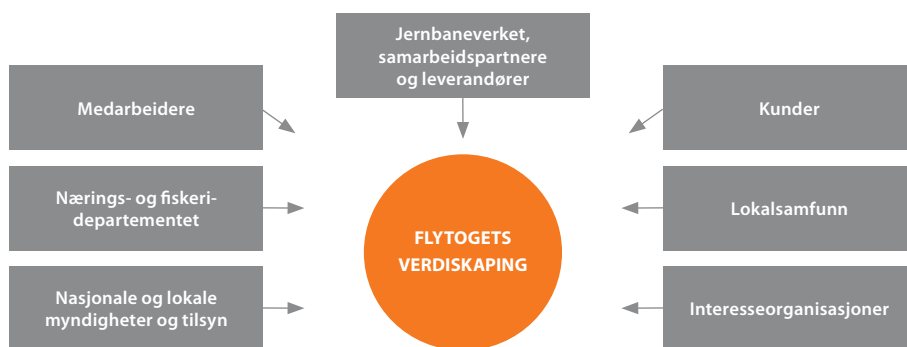
Det finnes to rapporteringsnivåer i GRI G4 retningslinjer, Core og Comprehensive. For rapportering på Core nivået er det krav om å rapportere på én indikator per vesentlige bærekraftsområde. I tillegg må det rapporteres på ledelsestilnærming og profilopplysninger.

Nytt krav i regnskapsloven om rapportering på samfunnsansvar (§3-3c)

«Store foretak skal redegjøre for hva foretaket gjør for å integrere hensynet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, det ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon i sine forretningsstrategier, i sin daglige drift og i forholdet til sine interesser.

Redegjørelsen skal minst inneholde opplysninger om retningslinjer, prinsipper, prosedyrer og standarder (...) skal i tillegg opplyse om hvordan foretaket arbeider for å omsette disse til handling, gi en vurdering av resultatene som er oppnådd (...) og opplyse om forventninger til dette arbeidet framover.»

Figur 2: Flytogets interessentgrupper



INTERESSENTDIALOG I 2013

Flytoget er en brikke i en større helhet. For å lykkes er det derfor avgjørende med god dialog med samarbeidspartnere, god forståelse for premissgiveres ønsker og forventninger, og tydelig kommunikasjon om fokus og planer. Kundedialog er et hovedfokus og er utgangspunktet for utvikling og forbedring. Flytoget jobber også kontinuerlig for å forstå medarbeidernes behov og ønsker. I 2013 har selskapet jobbet med å systematisere tilnærmingen til interessentdialogen. Formålet med dette arbeidet har vært å sikre at Flytogets arbeid med bærekraft møter interessentenes forventninger, og å muliggjøre en mer åpen og konkret dialog. Gjennom åpenhet og en god dialog med

selskapets interessenter får Flytoget de rette tilbakemeldingene, mulighet til å kontinuerlig kunne forbedre seg, bygge tillit og et godt omdømme. Kartleggingen av interessenter og interessentforventninger som ble gjennomført i 2013 tok utgangspunkt i en gjennomgang av den kontinuerlige dialogen med interessentgrupper, inkludert møter med eier, myndigheter og samarbeidspartnere, og tilbakemeldinger fra kunder og medarbeidere. Andre kilder til informasjon, blant annet media og bransjerapporter ble vurdert. Figur 2 viser Flytogets interessentgrupper. Tabell 2 gir innblikk i dialogen med de viktigste interessentene og deres hovedforventninger til Flytoget med tanke på bærekraft.

Tabell 2: Interessentdialog 2013

Våre interessenter	Arenaer for dialog	Interessentgruppens fokus
Eier (Nærings- og fiskeridepartementet NFD)	<ul style="list-style-type: none"> • Kvartalsvise eiermøter hvor ett av møtene har fokus på samfunnsansvar • Strategiske samlinger og temamøter • Generalforsamling 	Eier har fokus på lønnsomhet og avkastning. I tillegg legger eier vekt på at Flytoget skal bidra til økt kollektivandel og være ledende på miljø og samfunnsansvar. De siste årene har NFD også satt økede krav til åpenhet og dialog om bærekraft.
Nasjonale og lokale myndigheter og tilsyn	<ul style="list-style-type: none"> • Samferdselsdepartementet: møter, rapportering og henvendelser knyttet til konkrete saker • Statens jernbanetilsyn: Møter og rapportering iht. sikkerhet og forsyningsforskrifter 	Myndigheter og tilsyn legger vekt på miljø- og klimavennlig jernbanedrift og samarbeid med andre for å oppnå mål om sikkerhet, service og økt kollektivandel. Myndighetene har også fokus på helse, miljø og sikkerhet, anti-korrupsjon og ansvarlig innkjøpspraksis.
Jernbaneverket og andre samarbeidspartnere	<ul style="list-style-type: none"> • Jernbaneverket: kvartalsvise ledelsemøter og kontinuerlig dialog med nøkkelpersonell • Jernbaneoperatører og Jernbaneverket: Jernbanens miljøforum • Kollektivaktørene i tilbringertjeneste Oslo Lufthavn: Kontaktutvalg for Oslo Lufthavn – ledes av Flytoget fra 2014 • OSL og Rom Eiendom: dialog om stasjonsdrift og miljø 	Jernbaneverket og andre viktige samarbeidspartnere er opptatt av samarbeid for å øke kollektivandelen og sikre miljø- og klimavennlig jernbanedrift.
Kunder	<ul style="list-style-type: none"> • Undersøkelser av kundetilfredshet • Direkte kontakt og dialog med kunder gjennom: kundeservice • Personell i påstigningsområder og i toget under reisen 	Kundene er først og fremst opptatt av at Flytoget leverer et attraktivt kollektivtilbud. Dette innebærer sikkerhet, pålitelighet og service. Noen kunder, spesielt våre forretningskunder, er i økende grad opptatt av Flytoget som et mer miljøvennlig transportalternativ og inngår avtaler med Flytoget for å styrke egen miljøprofil.
Medarbeidere	<ul style="list-style-type: none"> • Medarbeiderundersøkelse hvert annet år • Årlige medarbeidersamtaler • Kontinuerlig opplæring av medarbeidere på alle nivåer • Kontinuerlig dialog med fagforeninger 	Medarbeidere er opptatt av å ha et godt og trygt arbeidsmiljø med et sterkt fellesskap og uttrykker at en bærekraftig og ansvarlig profil bidrar til stolthet.
Lokalsamfunn og interessegrupper	<ul style="list-style-type: none"> • Veldedige organisasjoner: dialog med samarbeidspartnere som feks Røde Kors og Kirkens Bymisjon • I tillegg løpende dialog med: • Miljøorganisasjoner • Forbrukerorganisasjoner • Arbeidsgiverorganisasjonen Spekter 	Vårt lokalsamfunn legger vekt på et attraktivt tilbud, og at Flytoget samarbeider med andre for å øke kollektivandelen. Flytoget samarbeider også med organisasjoner som setter pris på vårt bidrag til å bedre forholdene for dem som oppholder seg i området rundt våre stasjoner og kontor. Interesseorganisasjoner som representerer Flytogets kunder er også opptatt av universell utforming.

VIDERE ARBEID MED ÅPENHET OG INTERESSENTDIALOG

Gjennom å fokusere bærekraftrapporteringen på aspekter som er vesentlige for Flytogets langsiktige måloppnåelse, har selskapet også

startet på veien mot integrert rapportering. Det er likevel fortsatt en vei å gå før rapporten er helt integrert. Et mål for 2014 er å jobbe videre med helhetlig virksomhetsstyring og integrert rapportering både internt og eksternt.

I 2014 vil det også være et mål å videreføre dialogen med interessentene basert på årets rapport, og videreutvikle bærekraftsrapporteringen for å bedre imøtekomme interessentenes informasjonsbehov.

En drivkraft for kollektivtransport

Flytogets fremste miljøbidrag er å bidra til økt kollektivtransport gjennom å ta markedsandeler fra mindre klimavennlige transportalternativer. Flytoget ønsker å jobbe for økt kollektivandel både på egen strekning og i samarbeid med andre.

Vårt hovedfokus

ET ATTRAKTIVT KOLLEKTIVTILBUD:

Flytoget skal levere den ultimate delen av reisen. For å oppnå dette skal vi fokusere på sikkerhet, punktlighet og service i alt vi gjør. Flytoget skal, gjennom kontinuerlig kundefokus, attraktivt togtilbud og førsteklasses materiell, tiltrekke seg nye kunder og bygge kundelojalitet og dermed også bidra til økt kollektivandel.

SAMARBEID FOR KOLLEKTIVTRANSPORT:

Flytoget skal være en drivkraft for utvikling av et kundefokusert og helhetlig kollektivtilbud. Flytoget skal samarbeide med aktører i og utenfor jernbanefamilien for å legge til rette for økt kundetilfredshet og økt kollektivandel. Dette vil innebære å støtte samarbeidspartnere i deres arbeid for å oppnå felles mål om kvalitet. Flytoget skal også samarbeide med aktører utenfor jernbanefamilien for å møte kundenes behov

gjennom tilrettelegging for sømløse reiser og integrering av kollektivtilbudet.

EN PÅDRIVER FOR KOLLEKTIVTRANSPORT:

Flytoget skal ha aktiv dialog med premissgivere som departementer og politikere for å dele kunnskap og fremme samfunnsnyttige ideer og løsninger. I denne dialogen skal Flytoget være en pådriver for økt kollektivandel, og jobbe for politisk støtte og vilje til å utvikle et jernbanetilbud som møter kundenes behov.

Vår innsats

KUNDEOPPLEVELSEN

Avdelingene kommersiell og IT ble i 2013 samlet i én avdeling. Målet med dette var å knytte IT nærmere kunden, øke fokuset på gjennomføring, samtidig som kommersiell økte forståelsen på de mulighetene og kompleksitetene som ligger i IT-utvikling. IT-innovasjoner blir et tydeligere og tydeligere konkurransefortrinn.

Flytogets digitale kundereise skal løfte den digitale satsningen med økt kundelojalitet som hovedmål. Samspill mellom IT-utvikling og merkevareutvikling skal styrke Flytoget i konkurransen med andre.

En kvalitativ merkevarerevisjon gjennomført sommeren 2013 indikerer at Flytogets merkevare fortsatt er meget sterk, og godt posisjonert i forhold til markedets behov.

Sett opp mot løpende «top-of-mind»-undersøkelser, samt at Flytoget også i 2013 toppet undersøkelsen Norsk Kundebarometer, er det ingen grunn til sterk bekymring. Veldig mye av det vi gjør fungerer utmerket, men kundenes forventninger står ikke stille. Det er fortsatt påkrevet å realisere og leve ut verdien om innovasjon i Flytoget. Og det var derfor i 2013 et sterkt fokus rettet mot og ytterligere å forbedre kundens opplevelse med Flytoget.

MERKEVARE

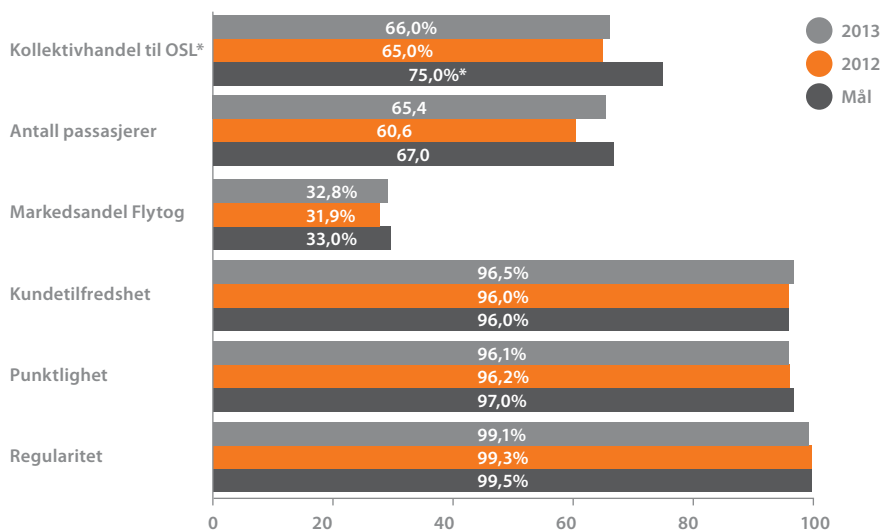
Arbeidet med nye Flytoget.no startet i 2013 og ferdigstilles i 2014. Flytet.no vil bli en responsiv og moderne nettside, som vil fungere optimalt for kunder «på farten» (mobil, nettbrett), foran PC-en hjemme eller på jobb. Hovedfunksjonaliteten til siden blir en reisepanlegger med fokus på innovasjon og enkelhet. Annen funksjonalitet vil være «Min side», produktinformasjon, kundeservice, kampanjevektøy, samt muligheter for lojalitetsbyggende tiltak mot kunden. Stikkord for nettløsningen vil være enkel, rask og at den oppfattes innovativ. Visuelt uttrykk, interaksjonsdesign og et svært bevisst forhold til innhold blir tillagt mye vekt for å få et produkt av høy kvalitet. Det er videre planlagt

lansering av websalg funksjonalitet, hvilket vil utvide spillerommet i forhold til mer salgsrettede digitale kampanjer og utvidede målgrupper.

Effektivt er ordet folk flest forbinder med Flytoget. Det er denne assosiasjonen selskapet «eier» i hodet på kunden. Flytogets hovedstyrke er enkle løsninger. Dette var hovedfokus når vi i 2013 startet oppgradering av våre stasjoner. Oslo S, hvor mer en 60 prosent av kundene reiser til eller fra, var den første stasjonen som ble oppgradert med flere sitteplasser, automater for sjekk inn, ny serviceskranke og et lysere og mer innbydende miljø. Disse publikumsområdene oppleves som en del av flytogreisen og av denne grunn ønsker Flytoget å øke fokuset på dette området.

Stasjonene og publikumsområdene skal bidra til å forsterke merkevaren i en høyere grad enn i dag. Vi ønsker i større grad å differensiere oss fra konkurrentene ved blant annet å optimalisere plassering av automatutstyr og miljøet rundt disse. Dessuten foreta en gjennomgang av Flytogets egne informasjons- og kommunikasjonskanaler, med hensikt i å skape en intuitiv reiseopplevelse før og etter selve flytogreisen. En viktig del av dette er nedtellingsuret, først introdusert gjennom prosjektet PUF som nå er overført til avdeling «Kommersiell og IT». Vi ønsker å utvide konseptet til andre aktuelle stasjoner og/eller flater.

Kunderegnskap



*Mål definert av Samferdselsdepartementet, målet for kollektivandelen medberegnert taxi er 75 %.

Automatmiljøet og kommunikasjonen på stasjonene skal også søke å øke andelen passasjerer som benytter seg av billettlose reiser.

I 2014 er det allerede planlagt 15 driftsavvik av ulikt omfang grunnet vedlikehold. I slike driftssituasjoner er det utfordrende å holde en god flytogstandard. Vi ønsker derfor å ha et spesielt fokus på kommunikasjonen og merkingen i nettopp slike situasjoner.

Alt i alt skal tiltakene på publikumsområdene bidra til å forsterke merkevaren og inntrykket av at Flytoget er en raskt, enkelt og høykvalitets transportmiddel til og fra Oslo Lufthavn.

Flytogets verdier og «personlighet» skal gjenspeiles i både merkevaren og organisasjonen. Merkevaren Flytoget har en sterk og tydelig posisjon i markedet. Dette er et resultat av høy kvalitet i våre samlede leveranser og en distinkt,

samt posisjonering kommunikasjon gjennom mange år. Det er viktigere enn noen gang å styrke vår merkevare, det vil si bygge et helhetlig bilde og følelse av hva Flytoget er. En sterk merkevare er et vesentlig bidrag for å bygge preferanse og et viktig element i opplevelsen av Flytoget som høykvalitet. Dette kan tas ut i form av en pris for våre tjenester.

SAMARBEID MOT ET FELLES MÅL OM ØKT KOLLEKTIVTRANSPORT

Flytoget ønsker å være en aktiv aktør og bidra til at målet om 75 % kollektivandel til Oslo Lufthavn nås innen 2020. Flytoget har i 2013 vært i dialog med andre aktører som alle har et felles mål om å bidra til økt kollektivtransport. Aktørene jobber for å finne felles løsninger som gjør det enklere for kundene å velge et kollektivtilbud fra dør til dør. I forbindelse med at OSL bygger ut en ny terminal, bidrar Flytoget som premissgiver for å legge til rette for riktig tilgjengelighet og god kundeopplevelse i overgangen fra fly til flytog. Flytoget deltar aktivt i Kontaktutvalget for Oslo Lufthavn i samarbeid med øvrige kollektivaktører. Målet for utvalget er å jobbe for økt kollektivandel gjennom å bidra med kunnskap og erfaring samt påvirke rammebetingelsen for transportselskapene.

DIALOG MED PREMISSGIVERE OM FREMTIDENS JERNBANE

I 2013 har Flytoget bidratt med innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) gjennom dialog med representanter for Jernbaneløst og Samferdselsdepartementet. Selskapet har også bidratt med kompetanse og erfaringer om jernbanedrift gjennom dialog med Transportkomiteen på Stortinget og statsrådene for Samferdsel og Næring- og fiskeridepartementet. I tillegg har Flytoget løpende dialog med Jernbaneløst rundt infrastruktur og Statens jernbanetilsyn rundt infrastruktur og sikkerhet.

STØTTE OG FRIVILLIGHET FOR ET BEDRE LOKALSAMFUNN

For Flytoget er samarbeidet med Kirkens Bymisjon og Røde Kors en del av bedriftens strategi for samfunnsansvar, med vekt på nærmiljøet, passasjermiljøet og for medarbeidere i Flytoget. I tillegg til å støtte viktige sosiale prosjekter, er målet å skape et tryggere og bedre nærmiljø, engasjere medarbeidere og et samfunnsansvar som man ser resultater av i reduserte sosiale og rusrelaterte problemer rundt stasjonene. Støtte til Kirkens Bymisjon knyttes konkret opp til Bymisjonens sosiale tiltak "Lønn som fortjent", et arbeidstiltak som tilbyr arbeid for mennesker med rusrelaterte problemer, og "Sporet", som er Bymisjonens oppsøkende arbeid på Oslo S. Flytoget har også en avtale med Røde Kors som innebærer støtte og engasjement

til "SAFIR" som representerer et alternativ for tidligere rusavhengige som søker integrering i nye rusfrie miljøer.

VIDERE ARBEID

Flytoget vil kontinuerlig jobbe videre med produktutvikling for å innfri kundens behov. Den digitale kundereisen er et prosjekt som vil ha stor fokus i 2014. Prosjektet med anskaffelse av nye tog i 2017 vil i de kommende årene få høy prioritet. Fokus på oppgradering av Flytogets stasjonsområder vil fortsette i 2014. For å møte den økende kundeveksten vil også selskapet jobbe for å få økt kapasitet på strekningen til Lysaker. I tillegg må Flytoget jobbe for en utvikling av rammevilkårene til fordel for et helhetlig kollektivtilbud og økt kollektivandel. Flytoget vil lede Kontaktutvalget for Oslo Lufthavn i 2014 – 2016. I 2014 vil selskapet utarbeide konkrete indikatorer for aspektene samarbeide for kollektivtransport og dialog med premissgivere for fremtidens jernbane. Ytterligere fokus på Flytogets stasjoner er igangsatt med Oslo S som ble ferdigstilt i 2013.

Sikker reise

Flytogets første prioritet er arbeidet med sikkerhet og beredskap. Flytoget skal kontinuerlig jobbe for å sikre menneskelige og materielle verdier. Dette innebærer å ivareta sikkerheten til medarbeider, passasjerer og tredjeperson, samt for materielle verdier. Flytoget skal også jobbe for god informasjonssikkerhet for kunder, leverandører og medarbeidere.

Vårt hovedfokus

SIKKERHET OG BEREDSKAP

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikksikkerheten i Flytoget er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Dette følges opp gjennom blant annet kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer.

INFORMASJONSSIKKERHET

Flytogets informasjonssikkerhetspolicy handler om å verne verdier, informasjon og evnen til å løse prioriterte oppgaver. Dette igjennom å sikre konfidensialitet, som innebærer at ingen skal ha tilgang til informasjon uten tjenstlig behov; sørge for integritet, som innebærer at informasjon og systemer skal være korrekt

og pålitelig; og bidra til tilgjengelighet, som innebærer at informasjon og systemer skal være tilgjengelig for autoriserte brukere ved behov. Flytogets informasjonssikkerhetspolicy er å sikre at alle gjeldende interne og eksterne krav til enhver tid er oppfylt.

Vår innsats

SIKKERHET OG BEREDSKAP GJENNOM SYSTEMER, OPPLÆRING OG SAMARBEID

I Flytoget jobber vi kontinuerlig med å etterleve relevante myndighetskrav, samt selskapets egne rutiner for sikkerhet og beredskap. I 2013 er det avholdt interne revisjoner av systemer og rutiner for å avdekke muligheter for forbedring. Det er også gjennomført fornyelse av Flytogets risikoanalyser for strekninger utover selskapets hovedoperasjon, samt et prosjekt for å vurdere Flytogets materiellbehov i årene fremover. I 2013 har Flytoget også tatt i bruk elektronisk ordrefordeling og nettbrett for å effektivisere driften. I 2013 har det vært fokus på opplæring av medarbeidere innen sikkerhetsstyring. Beredskapsorganisasjonen er trent gjennom flere beredskapsøvelser i løpet av året. Alt kjørende personale har gjennomført årlig trening innen trafikksikkerhet, strekningskompetanse, nødprosedyrer og materiellteknikk. Flytoget anser det også som avgjørende å jobbe med samarbeidspartnere for sammen å styrke

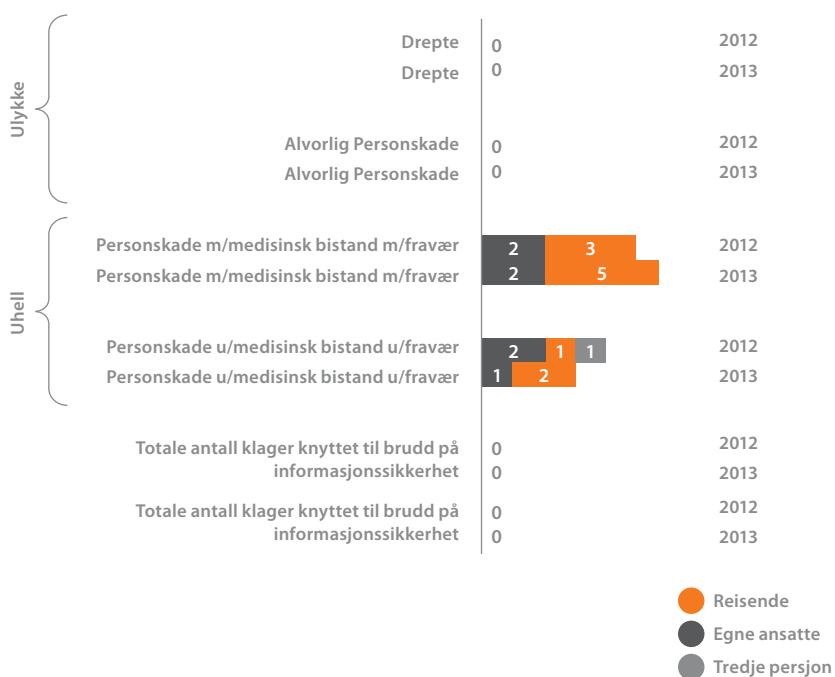
innsatsen innen sikkerhet og beredskap. Som et ledd i dette arbeidet ble den syvende sikkerhetskonferansen for Flytogets medarbeidere og eksterne samarbeidspartnere arrangert i 2013.

BESKYTTELSE AV FLYTOGETS MEDARBEIDERE, KUNDERS OG LEVERANDØRERS SENSITIVE INFORMASJON

Flytoget har fokus på aktiviteter som ivaretar selskapets informasjonssikkerhet. I tillegg til å etablere og følge opp rutiner og prosesser for sikker håndtering av informasjon, nevnes spesielt arbeid for å oppnå etterlevelse av PCI-DSS (Payment Card Industry-Data security standard). Selskapet deltar i faglige fora som gjelder informasjonssikkerhet og foretar regelmessig gjennomgang av status innenfor informasjonssikkerhet. Informasjonssikkerhet er også et definert tema på ledelsens årlige gjennomgang.

Det ble som figuren for sikkerhetsregnskapet viser, registrert 17 uhell og null ulykker i 2013. Tre av uhellene er relatert til passasjerer, syv til egne ansatte og syv materielle skader på tog. Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Flytoget opererer med et lavt antall uønskede hendelser sammenlignet med omfanget av vår operasjon. Selskapets mål

Sikkerhetsregnskapet



er å ikke oppleve mer enn en personskade for passasjerer med medisinsk bistand, en materiell skade (<1,3 MNOK) under togfremføring forårsaket av førerfeil og en materiell skade (<1,3 MNOK) under skifting forårsaket av vedlikeholdsleverandørfeil pr år.

Dessuten forventer vi ikke mer enn to personskader for eget personell med fravær og to materielle skader (<1,3 MNOK) under togfremføring/skifting pr år.

VIDERE ARBEID

I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreutvikle arbeidet med sikkerhet og beredskap. Dette vil inkludere forbedringsaktiviteter knyttet til sikkerhetskultur, beredskapsorganisasjon, styringssystem, tiløpsrapportering samt sikker håndtering av informasjon. For å ivareta informasjonssikkerhet vil selskapet fortsette å sikre PCI-etterlevelse.

Motiverte medarbeidere

At Flytoget har medarbeidere som gleder seg til å gå på jobb er grunnleggende for at selskapet har de beste medarbeiderne og for å sikre gode prestasjoner og en god serviceleveranse. HR-arbeidet i Flytoget skal bidra til at selskapet kan attrahere nye medarbeidere, og utvikle og beholde eksisterende medarbeidere.

Vårt hovedfokus

MEDARBEIDERES MOTIVASJON

Flytoget skal jobbe for å videreutvikle en sterk kultur preget av fellesskap, stolthet, positivitet og høyt engasjement i forhold til kunden. Det legges stor vekt på medarbeideres motivasjon da selskapet mener dette ligger til grunn for holdning til egen jobb, vilje til å utvikle seg, bidra i utviklingen av arbeidsmiljøet og i forhold til egen helse. Alle medarbeidere tilbys muligheter for personlig og faglig utvikling gjennom oppfølging fra egen leder og tilbud om kompetansehevede tiltak. Vilklårene er konkurransedyktige, og det er en god intern tilrettelegging for å sikre at hver enkelt kan prestere i den daglige jobben. Det er samsvar mellom ressurser, oppgaver og myndighet.

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

Arbeidet innen HMS har høy prioritet for å sikre et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø.

Det legges stor vekt på forebygging av både fysisk og psykisk helse. Sikkerhet og trygghet på arbeidsplassen er en sentral del i sikkerhetsoppfølgingsarbeidet. Det er en god struktur for oppfølging av medarbeidere fra ledelsen, og det er et tett og aktivt samarbeid med bedriftshelse-tjenesten. Verneombudene og tillitsvalgte er engasjert bl.a. gjennom kvartalsvise IA-møter og arbeidet i Arbeidsmiljøutvalget. Det forventes at medarbeider også tar et ansvar for utvikling av arbeidsmiljøet og egen helse.

Vår innsats

FOKUS PÅ KOMPETANSEUTVIKLING, INFORMASJONSDILING OG FELLES ENGASJEMENT

Rekrutteringsprosessen for operative medarbeidere har blitt videreutviklet, og det ble ansatt 24 nye flytogverter i 2013. Når det gjelder kompetanseutvikling har selskapet hatt et omfattende opplæringsprogram med gjennomsnittlig 4,9 kursdager per medarbeider. For flytogførere har opplæringen lagt vekt på teknisk teori, trening og sikkerhet. Flytogverter har hatt opplæring i førstehjelp og beredskaps-trening. Kundeveiledere har hatt opplæring i hjertestartere og gjennomført beredskaps-trening.

Informasjon er en sentral del i kompetanseutviklingen og Flytoget har videreutviklet et

nytt intranett med velutviklet brukervennlighet som skal sikre et høyt nivå på informasjon og engasjement hos Flytogets medarbeidere. Det ble også gjennomført tre servicekampanjer av engasjerende karakter for å videreutvikle elementer i serviceleveransen til kunden.

Flytogets medarbeidere engasjerer seg i stor grad innen frivillig arbeid. I 2013 har Flytoget hatt seks interne arrangementer og deltatt på syv arrangementer hos selskapets samarbeidspartner Røde Kors og Kirkens Bymisjon. Dette engasjement bidrar til å bygge stolthet for arbeidsplassen og sterkere team.

FOREBYGGENDE HMS ARBEID

I Flytoget satses det på utviklingen av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS-arbeid. Det har blitt gjennomført hygienekampanjer og medarbeidere har blitt tilbudt vaksineringsfor å møte influensaperioder. Gravide medarbeidere har fått tilbud om oppfølging av jordmor og fysioterapeut. Begrensninger i høyde på skohæler har blitt introdusert for å lette belastningen fysisk. Flytoget tilbyr alle medarbeidere helseforsikring. I 2013 fikk ti medarbeidere fra det operative miljøet tilrettelagt arbeid. Som et bidrag til helse, arbeidsmiljøet og kulturen ble det gjennomført 14 aktiviteter i regi av Flytogets interne aktivitetsklubb, «TØFF», i løpet av året av sportslig og sosial karakter.

MEDARBEIDERREGNSKAP

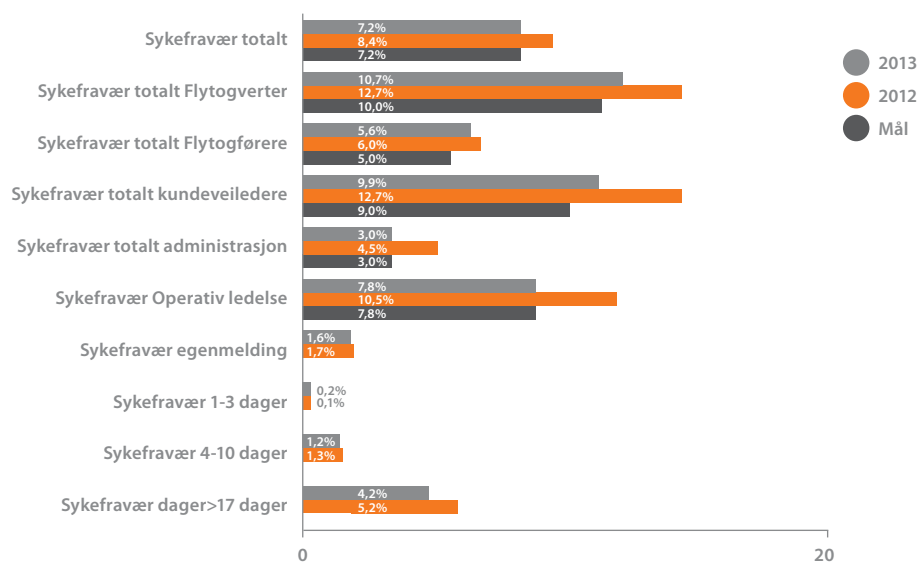
Ved utgangen av året hadde selskapet 318 årsverk fordelt på 349 medarbeidere. Deltidsarbeidende har de samme vilkårene som andre medarbeidere med unntak av forsikringsordninger som ikke er pålagt. Kjønnfordelingen av medarbeidere var 150 kvinner (43 %) og 199 menn (57 %). Gjennomsnittsalderen i selskapet var 40,4 år og gjennomsnittsansieniteten var på 7,7 år i 2013. 72 % av alle medarbeidere var fagorganiserte i 2013. Det var ingen vesentlige endringer i disse tallene fra 2012.

I gjennomsnitt har alle medarbeidere i Flytoget gjennomført 4,9 dager opplæring i 2013. Fordelt på de ulike gruppene medarbeidere var det 7,28 kursdager for flytogverter, 2,71 dager for flytogførere, 3,69 dager for kundeveiledere og 3 dager for ansatte i administrative roller. Kursene har vært obligatoriske, og kjønnfordelingen har totalt sett vært den samme som for Flytogets medarbeidere.

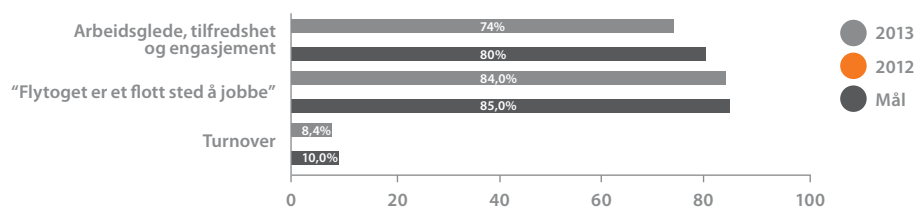
Selskapet har høy medarbeidertilfredshet, dette kom til uttrykk i en ny medarbeiderundersøkelse gjennomført av Ennova i september 2013. Det finnes derfor ikke sammenlignbare tall fra 2012. Sykefraværet endte på 7,2 % som utgjør en nedgang på 1,2 prosentpoeng fra 2012. Selskapet har hatt en jevn, synkende tendens hele året, og det er langtidsfraværet over 17 dager som utgjør nedgangen.

Medarbeiderregnskap

Stillingskategori	Antall kvinner	Antall menn	Totalt antall
50 - 100 % stilling	138	190	328
20 - 25 % stilling	12	9	21
Antall ansatte	150	199	349
Timeansatt	5	3	8



Nivået på sykefravær kan til dels forklares med de høye kravene til helse i forhold til sikkerheten, samt problematikk med fysiske belastninger.

Medarbeiderregnskap forts.**VIDERE ARBEID**

Det vil fortsatt gis mye oppmerksomhet til individuell faglig og personlig utvikling for å sikre at den enkelte medarbeider fungerer best mulig i jobben sin både i forhold til kompetanse, personlig leveranse og helse. Det vil være spesiell fokus på utvikling av e-læring som virkemiddel for å øke kvalitet og effektivitet i opplæringen. Det vil også være mye oppmerksomhet rundt sykefraværarbeidet for å lykkes med ytterligere nedgang. Det etableres en indikator for gjennomførte medarbeider-samtaler for 2014.

Miljøvennlig jernbanedrift

I tillegg til å jobbe for økt kollektivandel skal Flytoget også sikre at miljøhensyn og kommersielle hensyn og mål til enhver tid er hensiktsmessig balansert.

Vårt hovedfokus**KLIMAEFFEKTIV TOGOPERASJON:**

Dette innebærer at Flytoget skal tilstrebe å transportere flest mulig passasjerer med bruk av minst mulig strøm, samt at Flytoget skal bruke opprinnelsesgarantert strøm eller tilsvarende.

SAMARBEID FOR MILJØVENNLIG JERNBANE:

Flytoget skal samarbeide med andre aktører, inkludert Jernbaneverket og NSB, for å sikre en miljøvennlig jernbane. Dette vil innebære at Flytoget skal videreutvikle samarbeidet i forhold til togstyring for å ivareta kunder og redusere energiforbruket. Flytoget skal også jobbe med andre aktører for å sikre rammebetingelser som legger til rette for miljøeffektiv togdrift. I tillegg skal selskapet, i samarbeid med andre aktører være en pådriver for investeringer som fremmer miljøet.

Vår innsats**KLIMAEFFEKTIV TOGDRIFT
GJENNOM FORNYBAR ENERGI
OG ENERGISPARING**

Flytoget har i 2013 utarbeidet en rapport om innsparingspotensialet ved energiøkonomisk kjøring av flytogene. Rapporten blir fulgt opp i Flytogets operative avdelinger i 2014.

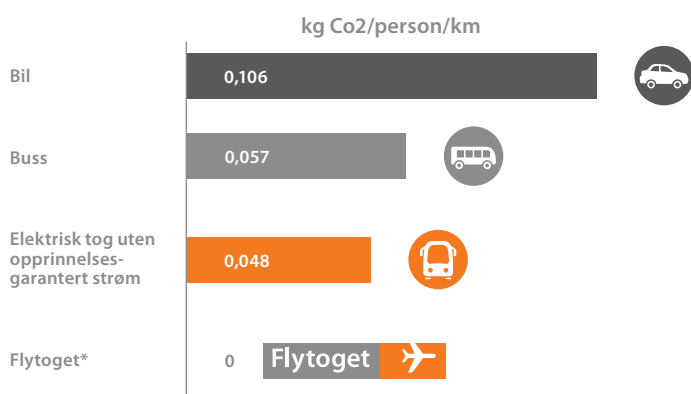
Som eier av infrastrukturen kjøper Jernbaneverket opprinnelsesgaranti for strøm.

Ordningen garanterer at strøm tilsvarende den mengden Jernbaneverket kjøper inn til eget forbruk og til drift av flytogene, blir produsert fra fornybar kraft. For mer informasjon se nettsidene til Norges vassdrags- og energidirektorat eller Statnett om opprinnelsesgarantier.

**MILJØFORBEDRINGER
GJENNOM SAMARBEID**

Jernbanens miljøforum ble reetablert i 2013 med Jernbaneverket, Flytoget og NSB som deltagere. Forumet vil ha et mandat som skal ivareta temaer av felles interesse, herunder klima, luftkvalitet, støy, knutepunkt, utslipp og avfall. Flytoget har deltatt i næringslivs-samarbeidet «Framtidens byer», et samarbeid mellom næringslivet, 4 departement er og 13 kommuner, herunder Oslo, Bærum og Drammen. Samarbeidet løper ut 2014.

Figur 3: Flytogets klimapåvirkning sammenlignet med andre transportalternativer



*med opprinnelsesgarantert strøm

Miljøregnskap

Nøkkelindikator	2013	Endring fra 2012	Mål
Totalt energiforbruk til togfremføring og hensetting	56,6 GWh	53 GWh*	**
Energi pr togkilometer	9,82 kWh	9,86 kWh	< 10 kWh
Energiforbruk per passasjer pr togkilometer	0,17 kWh/pass.km	0,17 kWh/pass.km	0,17 kWh/pass.km
% opprinnelsesgarantert strøm	100 %	100 %	100 %
Tilbakeført energi i form av bremsing***	17,5 %	17,3 %	17 %

* Flytoget hadde et seks ukers avvik med redusert togproduksjon i 2012

** Totalt energiforbruk er avhengig av ruteplaner, bruk av dobbeltsett, avvikssituasjoner i jernbanen og andre tilfeldige forhold

*** Flytoget tilbakefører energi gjennom bremsing og har som mål om å opprettholde andelen tilbakeført energi

Opprinnelsesgarantert strøm

Et opprinnelsesgaranti er et bevis på hvilken kilde en gitt mengde strøm er produsert fra. Formålet med ordningen er at forbrukeren kan sikre at det blir produsert elektrisk kraft fra fornybare energikilder, som vann- og vindkraft, lik den mengden strøm som forbrukes.

VIDERE ARBEID

Flytoget vil i 2014 signere klimapakten «Næring for klima» med Oslo kommune. Flytoget ønsker gjennom dette samarbeidet å bidra til at Oslo når målet om å halvere utslippene av klimagasser innen 2030. I tiden fremover vil samarbeidet videreutvikles med partnere, spesielt Jernbaneverket og NSB, for å utnytte felles potensial for energisparing. Selskapet vil også jobbe for å utnytte eget potensial for energisparing gjennom effektiv kjøring der dette også er kostnadseffektivt. Det er satt et mål om å etablere en ny indikator for energiintensitet som er tilpasset Flytogets drift i 2014.

Forretningsadferd og ansvarlige innkjøp

Flytoget skal etterleve gjeldende lovgivning, og opptre med god forretningspraksis, herunder jobbe mot korrupsjon i alle former. Flytoget skal utøve sin virksomhet på en måte som sikrer forutsigbarhet, etterrettelighet, og åpenhet. Habilitet skal være vurdert og tiltak skal gjennomføres for å sikre at interessekonflikter unngås.

Vårt hovedfokus

FORRETNINGSADFERD OG ANTIKORRUPSJON

Flytoget skal gjennomføre vurderinger av forretningspraksis regelmessig og kontinuerlig jobbe for å redusere risiko for uregelmessigheter. Slik risiko kan inkludere mulige lovbrudd, herunder konkurranserett, underslag, korrupsjon og diskriminering, og mulige brudd på internt regelverk. Risiko kan også innebære annen uetisk adferd, herunder gitte og mottatte gaver, trakassering og mobbing, reiser og dekning av utlegg, samt interessekonflikter. Flytoget

skal årlig ha konkrete aktiviteter som sikrer at medarbeidere har nødvendig bevissthet og kompetanse for å etterleve retningslinjer og rutiner.

ANSVARLIGE INNKJØP:

Flytoget skal sikre at anskaffelser gjennomføres med vurdering av krav til sikkerhet, kvalitet, kostnadseffektivitet og miljø. Graden av hensyn til miljø- og samfunnspåvirkning skal være differensiert med utgangspunkt i størrelse og risiko, knyttet til den konkrete anskaffelsen. Disse vurderingene skal være basert på tverrfaglig samarbeid. Forholdet til leverandører skal være preget av åpenhet, ærlighet og troverdig-

Figur 4: Integrasjon av hensyn til miljø og samfunnspåvirkning i innkjøpsprosessen



Regnskap for arbeidet med forretningsadferd og ansvarlig innkjøp

Nøkkelindikator	2013	2012	Mål
Prosentandel ledere og medarbeidere med innkjøpsansvar som har gjennomgått opplæring i retningslinjer og rutiner for anskaffelser, inkludert fullmakter.	*	*	80 %
Avdekkede hendelser av korrupsjon og oppfølgingstiltak	0	0	0
Prosentandel ledere og nøkkelpersoner som har gjennomgått opplæring om korrupsjon og misligheter	**	**	80 %

* Det er gjennomført samlinger med eksterne og interne ressurser for lederteamet samt for medarbeidere med innkjøpsansvar, både i 2012 og 2013. Det har vært en bred deltakelse, men deltakelsen er ikke logført.

** Det er i 2012 og 2013 gjennomført opplæring med eksterne ressurser om korrupsjon og misligheter. Lederteamet og nøkkelpersoner har deltatt, men deltakelse er ikke logført. For 2014 vil deltakelse måles og rapporteres iht. satte mål for begge indikatorer.

het. All opptreden skal være på en slik måte at selskapets integritet og troverdighet ikke kan trekkes i tvil. Alle anskaffelser skal, uansett innkjøpsprosedyre, baseres på konkurranse og likebehandling.

Vår innsats

INTERNKONTROLL, RUTINER OG OPPLÆRING MOT KORRUPSJON OG MISLIGHETER

Flytoget har løpende etablert og videreutviklet

tiltak for å sikre god internkontroll og gode rutiner for å forebygge korrupsjon og avdekke mislighold. Internkontrolltiltakene inkluderer et fullmaktshefte som gir en dokumentert oversikt over alle fullmakter i selskapet. Selskapet har også implementert et elektronisk arkiv for lagring av virksomhetens korrespondanse og dokumenter. Videre er det implementert elektronisk fakturahåndtering som muliggjør kontroll av fakturaer og ivaretar sporbarhet og fire-øyne-prinsippet, samt et logistikk- og innkjøpssystem som gir mulighet

for forhåndsgodkjenning i forbindelse med innkjøp. Dette systemet muliggjør blant annet kontroll relatert til endringer av leverandørers bankkontonummer.

Alle nyansatte får opplæring i etiske retningslinjer som signeres sammen med ansettelseskontrakten. Det gjennomføres i tillegg årlige kurs om anti-korrupsjon for alle medarbeidere som disponerer midler på vegne av selskapet. Flytoget ønsker å ha et arbeidsmiljø der det er lav terskel for å si ifra om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen. Det er derfor nedfelt en varslingsrutine i etiske retningslinjer. HR-direktør og innkjøpssjef er intern varslingsinstans.

ANSVARLIGE ANSKAFFELSER ER INTEGRERT I DAGLIG VIRKSOMHET

Flytoget anskaffer i hovedsak varer og tjenester til vedlikehold og drift av togparken, samt informasjonsteknologi og tjenester til drift og utvikling. Selskapets leverandørbase er i antall fordelt med ca. 90 % norske selskaper, og ca. 10 % av selskaper i eurosone.

Alle anskaffelser skal foretas etter en objektiv faglig og økonomisk vurdering, og på en måte som kombinerer hensynet til raske og smidige løsninger med kravet til forretningsmessig forsvarlige disposisjoner og en effektiv forvaltningskontroll. Selskapet skal utnytte

leverandørmarkedets kompetanse og følge godt med på markedsutviklingen, men samtidig sikre at Flytogets integritet ikke kan kompromitteres.

Bevissthet og kunnskap er essensielt for å sikre at det gjennomføres gode og ansvarlige innkjøp. Det blir derfor jevnlig gjennomført kurs i regi av interne og eksterne foredragsholdere for dem som foretar innkjøp i selskapet.

Før en anskaffelse skjer i Flytoget, etableres det business case som ivaretar en systematisk vurdering og blir beslutningsgrunnlaget for anskaffelsen. Dette inneholder vurderinger knyttet til hva aktiviteten skal løse, hvilke forretningsmessige fordeler aktiviteten vil gi, hvilke alternativer som foreligger, gevinst og kostnad ved hvert alternativ, risiko og koordinering på tvers av avdelinger.

Selskapet er underlagt lov og forskrift om offentlige anskaffelser, Forsyningsforskriften, og benytter TransQ kvalifikasjonsordning sammen med andre ledende virksomheter i Norden innen transport, jernbane, infrastruktur og posttjenester, for å ivareta kravene i Forskriften. Videre benytter selskapet elektronisk konkurransegjennomføring ved Mercell konkurransegjennomføringsverktøy.

Flytoget stiller krav til etikk og miljø til sine leverandører og følger opp med årlige

leverandørrevisjoner. Revisjoner gjennomføres i henhold til Retningslinjer for revisjon av styringssystemer (ISO 19011-2011). Revisjoner benyttes som et ledelsesverktøy for å identifisere og realisere forbedringspotensialet, samt forebygge feil og mangler som del av en kontinuerlig forbedring.

Ekstern revisor foretar årlige gjennomganger av selskapets leverandørkjede og tilhørende rutiner, og vi foretar selv en månedlig gjennomgang av nye og eksisterende leverandører.

Flytoget er opptatt av å opptre etisk og bærekraftig og forventer at selskapets leverandører gjør det samme. Flytoget følger prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og International Labour Organizations (ILO) åtte kjernekonvensjoner. Flytoget søker å benytte TransQ, en felles kvalifikasjonsordning og leverandørregister for den nordiske transportbransjen som er underlagt Forsyningsforskriften. Flytoget vil fortsette bruk av kvalifikasjonsordning og fortsette å stille konkrete krav på indikatorene i 2014, med mål om å kunne rapportere på dette.

Flytoget krever at leverandører av varer og tjenester sender faktura og kreditnota elektronisk. Det aksepteres elektroniske dokumenter basert på det offentlige standardformatet Elektronisk Handelsformat (EHF).

Det ble gjennomført tre leverandørrevisjoner i 2013.

VIDERE ARBEID

I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreutvikle arbeidet med forretningadferd og ansvarlige innkjøp. En viktig del av dette arbeidet er å vurdere risiko for korrupsjon og misligheter på tvers av organisasjonen, og å fokusere arbeidet for å håndtere de viktigste risiki. En del av arbeidet for å avdekke risiko knyttet til korrupsjon og misligheter vil være å styrke varslingskanalen ved å gjøre denne ekstern og dermed uavhengig. I forbindelse med dette vil det i 2014 også bli gjennomført en kampanje med fokus på tilbakemeldingskultur.

I løpet av 2014 vil det også lanseres et eget e-læringsprogram for de etiske retningslinjene som vil være obligatorisk å gjennomføre for alle medarbeidere hvert år.

I forbindelse med at Flytoget skal anskaffe nye tog, vil det gjennomføres en risikovurdering for dette prosjektet samt at det utarbeides og distribueres etiske retningslinjer for leverandører. Selskapet har også som mål å utvikle nye indikator som omhandler overvåkning av nye leverandørers tilnærming til miljø, arbeiderrettigheter, menneskerettigheter og anti-korrupsjon i 2014.

GRI INDEKS

General Standard Disclosures	Page Number	External Assurance
STRATEGY AND ANALYSIS		
G4-1	p. 7	No
ORGANIZATIONAL PROFILE		
G4-3	p. 8	No
G4-4	S. Y p. 8	No
G4-5	p. 8	No
G4-6	p. 8	No
G4-7	p. 8	No
G4-8	p. 8	No
G4-9	p. 61, p. 8	No
G4-10	p. 61	No
G4-11	p. 61	No
G4-12	p. 65	No
G4-13	p. 9	No
G4-14	p. 10	No
G4-15	p. 57, p. 61, p. 66	No
G4-16	p. 55 - 57	No
IDENTIFIED MATERIAL ASPECTS AND BOUNDARIES		
G4-17	p. 8	No
G4-18	p. 48 - 49	No
G4-19	p. 49	No
G4-20	p. 50 - 51	No
G4-21	p. 50 - 51	No
G4-22	p. 48 - 49	No

GRI Indeks - i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 'Core'

GRI Indeksen gir en oversikt over Flytogets rapportering i henhold til GRI rammeverket. Dette inkluderer generelle og spesifikke krav til rapportert informasjon.

De generelle indikatorene gjelder for alle rapporterende organisasjoner avhengig av applikasjonsnivå. De spesifikke GRI indikatorene er tilpasset Flytoget og valgt med hensyn til vesentlighetsprinsippet. For å rapportere i samsvar med applikasjonsnivå 'Core', har Flytoget rapportert nødvendig informasjon for de generelle og for de utvalgte spesifikke indikatorene. Kun i spesielle tilfeller, har selskapet anvendt aksepterte grunner for å ikke rapportere eller delvis rapportere på en indikator.

GRI indeks fortsetter neste side.

Fortsettelse GRI Indeks

General Standard Disclosures	Page Number	External Assurance
G4-23	p. 48	No
STAKEHOLDER ENGAGEMENT		
G4-24	p. 53	No
G4-25	p. 53	No
G4-26	p. 54	No
G4-27	p. 54	No
REPORT PROFILE		
G4-28	p. 1	No
G4-29	p. 26 , p. 56	No
G4-30	p. 1	No
G4-31	p. 71	No
G4-32	p. 52	No
G4-33	p. 67 - 71	No
GOVERNANCE		
G4-34	p. 11, p. 45	No
ETHICS AND INTEGRITY		
G4-56	p. 49, p. 66	No

GRI indeks fortsetter neste side.

Fortsettelse GRI Indeks

Specific Standard Disclosures	Page Number	Identified Omission(s)	Reason(s) for Omission(s)	Explanation for Omission(s)	External Assurance
CATEGORY: ECONOMIC					
MATERIAL ASPECT: ECONOMIC PERFORMANCE					
G4-DMA	p. 47				No
G4-EC1	p. 26, p. 32, p. 45				No
G4-EC3	p. 38 - 41				No
CATEGORY: ENVIRONMENTAL					
MATERIAL ASPECT: ENERGY					
G4-DMA	p. 62				No
G4-EN3	p. 63				No
G4-EN5	p. 63				No
MATERIAL ASPECT: SUPPLIER ENVIRONMENTAL ASSESSMENT					
G4-DMA	p. 64				No
G4-EN32		Percentage of suppliers screened	The information is currently unavailable	Flytoget wishes to report on this indicator, the required information will be available for 2014	No
CATEGORY: SOCIAL					
SUB-CATEGORY: LABOR PRACTICES AND DECENT WORK					
MATERIAL ASPECT: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY					
G4-DMA	p. 60				No
G4-LA7	p. 61				No

GRI indeks fortsetter neste side.

Fortsettelse GRI Indeks

Specific Standard Disclosures	Page Number	Identified Omission(s)	Reason(s) for Omission(s)	Explanation for Omission(s)	External Assurance
CATEGORY: SOCIAL					
SUB-CATEGORY: LABOR PRACTICES AND DECENT WORK					
MATERIAL ASPECT: TRAINING AND EDUCATION					
G4-DMA	p. 60				No
G4-LA9	p. 60				No
G4-LA11		Percentage of employees received regular performance review	The information is currently unavailable	Flytoget wishes to report on this indicator, the required information will be available for 2014	No
MATERIAL ASPECT: SUPPLIER ASSESSMENT FOR LABOR PRACTICES					
G4-DMA	p. 64				No
G4-LA14		Percentage of suppliers screened	The information is currently unavailable	Flytoget wishes to report on this indicator, the required information will be available for 2014	No
SUB-CATEGORY: SOCIETY					
MATERIAL ASPECT: ANTI-CORRUPTION					
G4-DMA	p. 64				No
G4-SO5	p. 65				No
MATERIAL ASPECT: SUPPLIER ASSESSMENT FOR IMPACTS ON SOCIETY					
G4-DMA	p. 64				No
G4-SO9		Percentage of suppliers screened	The information is currently unavailable	Flytoget wishes to report on this indicator, the required information will be available for 2014	No

GRI indeks fortsetter neste side.

Fortsettelse GRI Indeks

Specific Standard Disclosures	Page Number	Identified Omission(s)	Reason(s) for Omission(s)	Explanation for Omission(s)	External Assurance
SUB-CATEGORY: PRODUCT RESPONSIBILITY					
MATERIAL ASPECT: CUSTOMER HEALTH AND SAFETY					
G4-DMA	p. 58				No
G4-PR2	p. 59				No
MATERIAL ASPECT: PRODUCT AND SERVICE LABELING					
G4-DMA	p. 55				No
G4-PR5	p. 56				No
MATERIAL ASPECT: CUSTOMER PRIVACY					
G4-DMA	p. 58				No
G4-PR8	p. 59				No

Kontaktperson for Flytogets Bærekraftsrapportering:
 Adelheid B. Sæther, fagansvarlig CSR
 Mail: adelheid.saether@flytoget.no



REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS



INTRODUCTION

Flytoget Airport Express Train transports passengers between Drammen and Oslo Airport. The company is run out of a main office in Oslo’s city centre and carries more than six million passengers every year, which amounts to approximately 10 % of all train passengers in Norway, and approximately 20 % of all train passengers in the greater Oslo region. The economic results for 2013 were good, with a record turnover of 897 MNOK (832 MNOK). The result before taxes was 230 MNOK (150 MNOK).

In 2013, Flytoget Airport Express Train has won several prizes that underline the company’s ability to deliver a solid and good customer experience over time. The first place in “Norsk Kundebarmeter”, an annual research project that monitors client satisfaction, carried out by the BI Norwegian Business School, was arguably the grandest of the decorations. The first place confirms that Flytoget Airport Express Train is one of Norway’s strongest brands, regardless of sector, and that the company has the most satisfied customers in Norway. At 96 %, Flytoget Airport Express Train’s client satisfaction rating has been stable since 2009.

Flytoget Airport Express Train was recently awarded the “Norwegian Travel Product of the Year”-award, an honorary award of recognition

presented by the Norwegian travel business sector. Additionally, the company has been decorated for service design by the Norwegian Design Council, and won prizes for the IT-solutions employed in all tablet computers used by all operative employees. The good results this year were achieved in the face of numerous periods with operational stops as consequences of extraordinary maintenance work and infrastructure problems. The latter is an external framework condition outside of Flytoget Airport Express Train’s control.

OWNERSHIP ARRANGEMENTS

Flytoget Airport Express Train has been owned by the Norwegian Ministry of Trade and Fishery since 2004. The goal of the state ownership is to operate a profitable train traffic service, which in turn contributes to a high percentage of public transportation to and from Oslo Airport. This creates both positive environmental and societal effects. The company shall be operated on a commercial basis.

STRATEGIC PRIORITIES

The company’s safety objectives provide clear and concise directives for the priorities of the individual employee. Beyond the safety dimension, the following areas were specified as priority areas for 2013:

- To face the competition

- Utilization of capacity
- Efficiency improvement - working in a smarter way

Concrete goals and action plans were developed for each of the priority areas. In order to face the competition, measures towards maintaining and increasing customer satisfaction have been emphasized. Utilization of capacity has involved good use of the trains relative to customer flows and passenger distribution over the daily operational period. In working towards more effective operation, the focus has been on measures towards cost- and result-related effects.

Results

FINANCIAL RESULT

The company had an 8 % traffic growth in 2013. The growth was a result of a sizable increase in traffic to Oslo Airport, and a significant reduction of days with halts in operation compared to 2012. If one does not count the three summer months, the company had a growth of 2.8 %. The running income was 897 MNOK (832 MNOK) and the net income before taxes was 230 MNOK (150 MNOK). The main causes of the changes are, besides the increased traffic, increased personnel costs, less costs in connection with nonconformities, and less depreciation as a result of increased operational life expectancy for the trains. This year's

depreciations amount to 116 MNOK (131 MNOK).

CAPITAL STRUCTURE AND BALANCE

Flytoget Airport Express Trains total balance at the end of 2013 was 1560 MNOK (1471 MNOK). The main reason for this is changed actuarial bases for calculation in 2013, where changes in tariffs adjusted for life expectancy gave a substantial change in recorded estimate deviations against equity capital, as well as higher pension benefit obligations. Flytoget Airport Express Train's equity consisted of 968 MNOK at the end of 2013, which provides a good basis for the planned acquisition of new rolling stock. Flytoget Airport Express Train's equity-to-assets ratio was 62.1 % (68.3%) at the end of 2013.

LIQUIDITY AND FINANCING

The company's cash flow from operations in 2013 amounted to 303 MNOK (257 MNOK). The difference against the operating result is largely made up of depreciations of 116 MNOK, 38 MNOK in taxes and work capital changes. Cash flow from investing activities has been negative with 40 MNOK and cash flow from financing activities has been negative with 108 MNOK. This is applicable for the payment of dividends for 2012. Flytoget Airport Express Train's liquidity has been good throughout the whole year.

At the end of 2013, the company has no bank overdraft or revolving credit facility. The company committed to a new four year banking agreement in December 2013.

ALLOCATION OF PROFIT FOR THE YEAR

Profit for 2013 was 170 MNOK after taxes. The board of directors proposes that all of the year's profit is paid in dividends. The company's equity, after reserved dividends, amounts to 968 MNOK per 31 December 2013, out of which 400 MNOK is share capital. The board of directors thinks that the company has healthy equity and liquidity after the payment of dividends, which is important in order to be able to finance investments in accordance with company strategy.

MARKET DEVELOPMENTS AND CUSTOMER SATISFACTION

Flytoget Airport Express Train's strong passenger growth in 2013 was caused partially by Oslo Airport's strong 5 % growth, but can also be explained by the fact that more customers chose to travel with Flytoget Airport Express Train in the summer of 2013. The main cause of the substantial customer increase in the summer months of 2013 was that the planned construction work on the tracks was less extensive than in the year before. Flytoget Airport Express Train market shares for ground transportation services to Oslo Airport grew



REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

from 31.9 % in 2012 to 32.8 % in 2013. Flytoget Airport Express Train in 2013 contributed strongly towards the general goal of increasing public transportation's share of passenger transportation services to the airport, even more than it has in previous years. The company's customer satisfaction rating reached a record 96.5 %. The main reason for the customers' satisfaction is that Flytoget Airport Express Train keeps delivering punctual departures and good service.

At the start of 2014, Flytoget Airport Express Train is under the impression that Oslo Airport is likely to continue its strong growth, but the company believes that the situation in the Norwegian economy and the world as such indicates somewhat moderate long-term growth expectations.

PUNCTUALITY AND REGULARITY

Flytoget Airport Express Train measures the punctuality of all trains arriving at Oslo Airport. Our goal is that at least 97 % of the trains shall arrive at Oslo Airport according to schedule. Punctuality in 2013 was measured at 96.1 %.

Flytoget Airport Express Train measures regularity as the number of trains actually operated versus the number of trains planned used. Regularity is measured at departure and arrival at Oslo Airport, and the goal in 2013 was that

99.6 % of the trains would be operated as planned to and from Oslo Airport. Accumulated regularity for 2013 ended at 99.1 %, a 0.2 % decrease from 2012.

Just as in previous years, passengers were also in 2013 faced with significant deviations from schedule because of planned closures in connection with necessary upgrades and infrastructure maintenance. To minimize consequences for customers, upgrade and maintenance activities were planned to coincide with weekends and holidays. The Flytoget Airport Express Train stretch between Drammen and Oslo Airport was not significantly affected, and all schedule deviations were announced at an early stage via Flytoget Airport Express Train's online travel planner.

SAFETY

Flytoget Airport Express Train has a security policy of zero accidents with serious injury to humans, the environment, and rolling stock. In 2013, Flytoget Airport Express Train experienced only minor accidents with passengers, employees, and rolling stock. Safety, emergency preparedness, and development of a good safety culture are always top priorities at Flytoget Airport Express Train. The chief executive officer is the highest safety authority, and makes sure that there is a well-functioning internal management- and safety system in the company.

Safety is on the agenda in all Flytoget Airport Express Train management and board of directors meetings. The management carries out annual reviews of the safety management and the safety work.

Safety is a part of the operative personnel's basic training, and the training is followed up with yearly safety courses, amongst other things. Safety training has also become mandatory for administrative personnel. In 2013, all personnel were given instruction in the use of the heart defibrillators that were installed on all trains in the first quarter of 2013.

Flytoget Airport Express Train's yearly safety conference was arranged in the first quarter of the year. This was the seventh consecutive conference of its kind, with a record turnout of close to 100 participants. The target group was all company employees, as well as invited collaborating partners.

RISK MANAGEMENT

Risk analysis and risk management are central elements in Flytoget Airport Express Train's corporate management. The company is constantly evaluating risk within strategic, financial and operational areas, and it assesses measures and recommendations that are presented to the board of directors. Operational risk is handled via the company's traffic safety plan and security

policy. Procedures, preparedness - and security plans are important underlying documents in the risk assessment work. These are continuously updated, and a comprehensive system for registering and reporting dangerous conditions, unwanted incidents and damages has been established.

Internal audits are conducted regularly, within various parts of the operation as well as external partners. These activities are listed in a yearly audit program, and the audit results are reported to the board of directors. Flytoget Airport Express Train carried out three external audits in 2013, in the external supplier of train cleaning, the brake shoe supplier and the wheel kit supplier, respectively. Two internal audits were also carried out.

Four emergency preparedness exercises were carried out in 2013. The preparedness exercises and additional activities in this field are all listed in a yearly exercise plan. The purpose is to be able to manage bigger accidents in the best possible way for all affected parties.

The Flytoget Airport Express Train Business Continuity Plan is intended as a preparation to ensure an immediate and correct response in events involving temporary loss of important operational elements. The plan will help Flytoget Airport Express Train back to regular

operating conditions as fast as possible.

Guidelines for the handling of financial risks with clear limits are laid out in the company's financial strategy. Flytoget Airport Express Train has no interest-bearing debt, and is therefore not exposed to interest rate level changes. The company is to a certain degree exposed to exchange rate fluctuations in its purchases. The company's credit risk is very limited, as the customer group consists of numerous individual passengers and few corporate customers. The company's liquidity and financial latitude are both good. The market risk is increasing, as the Norwegian State Railways has increased its service production to the airport with subsidized prices, while Flytoget Airport Express Train has not been allowed to increase its production.

PREREQUISITE FOR CONTINUED OPERATION

It is the opinion of the board of directors that the presented income statement and balance, with its notes, gives a comprehensive overview of the company's economical development and financial standing. The financial statement for 2013 has been listed with continued operation as a precondition. The board of directors confirms that this precondition is in accordance with paragraph 3-3 of the Norwegian Accounting Act.

PRIORITY GROUND TRANSPORT LINK

When the Norwegian parliament reviewed Flytoget Airport Express Train's opening balance sheet in 2000, the company was granted a 30 year right to preferential treatment in the allocation of tracks between Etterstad and Oslo Airport at Gardermoen. The value has been depreciated linearly over 30 years. Flytoget Airport Express Train has, after an initiative from the Norwegian Ministry of Transport and Communication, negotiated a new traffic agreement that replaces the old one-track priority with a preferential right to ground transport of passengers on the stretch between Asker and Gardermoen. The agreement is valid for 15 years from 1 February 2013 to 31 January 2028. The new traffic agreement's duration is 23 months shorter than that of the previous 30 year agreement, the company has therefore changed the depreciation period for the preferential treatment. The preferential treatment on ground passenger transport to the airport amounts to 218 MNOK at the end of 2013. The background for the traffic agreement is to satisfy the demands in EU's regulation for public transportation (EF/1370/2007).

PERFORMANCE MANAGEMENT AND ORGANISATION

Flytoget Airport Express Train has simplified and improved its approach to corporate performance management in 2013. This effort has

REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

included the development of a corporate performance management model and an operations policy. The goal is to ensure continuity in the direction chosen and work methods employed through Flytoget Airport Express Train's vision, values and purpose, policies, procedures and ethical guidelines, as well as providing flexibility to carry out continuous improvements through systematic planning, implementation and following up of results. As part of this work, a process to further develop policy, goals and measuring indicators for essential corporate functions has been put into work. This process will be completed in the first part of 2014.

The company works on continuously developing the organisation to ensure an effective, profitable and customer-focused operation.

Flytoget Airport Express Train has three main processes, divided into departments:

- Commercial and IT is responsible for sales, marketing, product development and IT.
 - Operation is responsible for the operative part of the service, i.e. train traffic, train personnel and operational management.
 - Safety and technicals is responsible for rolling stock, maintenance and safety
- And the following supporting processes
- HSE and corporate social responsibility is responsible for organisational development and

comprehensive processes within recruitment, competence development, health, safety and environment, internal information, and social responsibility, with a focus on the environment, ethics and social involvement.

- Projects and purchases is responsible for project management and acquisition routines.

The management team consists of three men and three women. Internal information has had a very positive development after the implementation of tablet computers, which contribute towards more effective operation and good communication within the company.

MEDICAL LEAVE OF ABSENCE

The company achieved a 1.2 % reduction in medical leaves of absence from 2012 to 2013. Total medical leave of absence in 2013 was recorded at 7.2 %.

EXTERNAL ENVIRONMENT

Flytoget Airport Express Train's most important environmental responsibility is to work towards maximizing public transportation's share of the traffic to and from Oslo Airport. This is done by offering the best public transport alternative. In 2013, the company's market share was 33 %. Flytoget Airport Express Train also works to achieve a more climate effective operation, and the company's energy consumption in 2013

was approximately 57 GWt. Only certified and renewable energy is used. Flytoget Airport Express Train's environmental management is based on the principles in the ISO 14001 standard. No leaks into air, water or soil resulting from company operations were recorded in 2013.

WORK ENVIRONMENT AND HSE

A safe and good work environment is vital to ensure good performance and good service delivery. Employee competence development, good leader feedback and correspondence between resources, assignments and authority, are all emphasized. Development of employee health is made a focus point through systematic HSE-work.

EMPLOYEE MOTIVATION AND CONTENTMENT

The company has a high degree of employee satisfaction. This was expressed in a new employee survey carried out by Ennova in September 2013. The main index "work pleasure" is a combination of work satisfaction and motivation. The result was 74. The survey covers reputation, closest management, overall management, professional and personal development, pay and employment terms, daily work, cooperation, and competence development. As it is a new survey, the results will not be fully comparable to previous years, but the levels in-

dicating a high level of motivation are the same. The question “Flytoget Airport Express Train is a great place to work” scored 84.

In 2013, the company celebrated its 15-year jubilee for train service and honored 54 employees that have been with the company for 15 years. At the end of the year, the company had 317 man-years, distributed among 349 employees. Sex distribution among employees was 150 women (43%) and 199 men (57%). The mean age in the company was 40.4 years in 2013. Average seniority is 7.7 years. Turnover in 2013 was 8.4%.

SUSTAINABILITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY

Corporate social responsibility is of strategic importance, and is seen as a central precondition for the company’s long-term profitability and ability to attract customers, partners, employees, investors and government representatives. At the heart of Flytoget Airport Express Train’s operation is a social task to offer the most effective and environmentally sustainable mode of transportation to and from Oslo Airport.

In 2013, Flytoget Airport Express Train has worked to make its challenges and opportunities in relation to sustainability and social responsibility a corporate priority. The purpose of the work has been to understand the importance

of the company’s most important interested parties’ expectations, and to make the company’s work in sustainability and corporate social responsibility more focused and effective. The analysis was conducted in accordance with Global Reporting Initiative’s (GRI) guidelines for identification of significant areas of corporate sustainability.

To succeed with long-term value creation, Flytoget Airport Express Train works to integrate sustainability and corporate social responsibility in the company’s performance management. The simplification of today’s control system and the process towards making today’s control-system more user-friendly has been made a priority. The work towards developing a comprehensive performance management is continued in 2014.

A complete account of Flytoget Airport Express Train’s approach, efforts, results and ambitions in connection with the prioritized sustainability goals is presented in a separate chapter in the annual report. The priority areas underline Flytoget Airport Express Train’s approach to sustainability and corporate social responsibility, and have the Norwegian Accounting Act’s demands for reports on corporate social responsibility as a starting point.

The Flytoget Airport Express Train’s priority

aspects of corporate sustainability are:

EXTERNAL ENVIRONMENT

The best passenger transportation alternative to and from Oslo Airport
Climate-friendly train operation
Cooperation to ensure increased use of public transportation.
To be a party pressing for increased use of public transportation
Cooperation for a greener railroad.

WORK ENVIRONMENT

HSE
Employee motivation and work enjoyment

SOCIAL CONDITIONS

Traffic safety
Information security

ANTI-CORRUPTION

anti-corruption
responsible and sustainable acquisitions
transparency

HUMAN RIGHTS AND EQUAL TREATMENT

Flytoget Airport Express Train sees the risk of human rights violations in the company as small. In relations with external service suppliers, the company standard policy conditions set standards for acceptable work conditions.

KOLLEKTIVANDEL

Da flytoget ble opprettet var det med et mål om å bidra til 50% kollektivandel til Oslo Lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd, Oslo Lufthavn har nå Europas høyeste kollektivandel på 67%.





Flytoget Airport Express Train is focused on ensuring equal treatment. The purpose of the Norwegian Work Environment Act is, among other things, to promote equality between the sexes, to ensure equal rights and opportunities for all employees, and to prevent discrimination on the basis of sex, age, ethnicity, skin color, religion and world view, and other categories. Flytoget Airport Express Train has a very conscious relationship with the overall purpose of the Work Environment Act regulations, and this is reflected in the company's daily work in recruitment, terms of pay and work, promotions, and offer of development opportunities. To implement specific measures to ensure a good balance between the sexes has not been necessary, as a good balance exists on all organisational levels. During recruitment processes, formal competence is evaluated independently of the applicant's sex, and the company strives to achieve a balanced work composition of men and women in all divisions, regardless of ethnic background. There is 43 % women in the organisation. 7 % of Flytoget Airport Express Train employees have a non-Western background. A total of 20 nationalities are represented in the company. The average age in the company is 40 years.

Flytoget Airport Express Train is a member of TransQ, a Nordic network for the transport business sector. This is part of a larger effort

to ensure that Flytoget Airport Express Train suppliers respect human rights and operate in accordance with principles of equal treatment.

BOARD OF DIRECTORS: WORK AND COMPOSITION

The Flytoget Airport Express Train board of directors consists of 8 members, out of which three are representatives elected by company employees. There are three female board members, and the women's share is therefore 38 %.

Flytoget Airport Express Train observes the Norwegian recommendations regarding "Owner management and company leadership" in areas relevant to the company. This is described further back in the annual report. Instructions for the board of directors and the CEO are in keeping with the recommendations, and the company's ethical guidelines have been presented to all employees.

Seven board meetings were held in 2013.

EXECUTIVE COMPENSATION STATEMENT

In accordance with the Joint Stock Public Companies Act paragraph 6-16a, the board of directors has prepared an executive compensation statement about the calculation of salaries and other forms of leadership compensation. The executive compensation statement is presented

in note two of the annual report.

The company has a commission that ensures that the board of directors act in accordance with the owner's expectations in terms of salaries and other forms of compensation to leadership employees. The same commission also develops alternatives for bonus-programs for all company employees in the following years. The commission's recommendations are reviewed by the board of directors.

FUTURE

In March 2012, Flytoget Airport Express Train applied to the Norwegian National Rail Administration for permission to operate six trains per hour to Lysaker. The consequences would be a more even and improved use of the entire train park, a better customer service between Lysaker and Oslo Airport, as well as an increased client base for the company. The National Rail Administration rejected the application, citing robust traffic management in the Oslo tunnel as the main reason. Flytoget Airport Express Train appealed the decision at the Norwegian Railway Authority in 2013, and the most central points of complaint were upheld. This meant that the Norwegian National Rail Administration must now involve Flytoget Airport Express Train and take it into consideration when allocating schedule slots in the time to come. Flytoget Airport Express

Train will apply once more for the right to operate six trains per hour in the spring of 2014. A decision will be made after the summer of 2014.

Norway's public transport sector stands before massive change in the years to come. The most important opportunities and challenges are connected with expected population growth and traffic over Oslo Airport, possible changes in general terms and the competition situation in the railroad. Traffic to and from Oslo Airport is increasing, and more departures with Flytoget Airport Express Train are needed. Flytoget Airport Express Train is awaiting a final clarification with regards to the role the company will play in a free railroad market, to ensure an effective and quality mode of transport, for the pleasure of businesses and society as such.

The company will monitor the increased competition on the Flytoget Airport Express Train stretch. This competition is on uneven terms and might have an impact on company profitability in the years to come. To face the competition in an offensive way, the board of directors has granted means towards product development and strengthening of the Flytoget Airport Express Train brand. Digital communications in particular have seen a significant increase in resources. Flytoget Airport Express Train shall continue to work proactively on improving and simplifying the journey for the customers. The

effect of increased competition has not been as great as previously estimated, but the timetable changes in December 2014 will lead to additional competition on the stretch and the company will follow the development closely.

Avinor has begun the expansion of Oslo Airport. The work is proceeding according to plan, and terminal 2 is expected to open in April 2017. After the expansion, Oslo Airport will have an annual capacity of 28 million passengers. Flytoget Airport Express Train is involved in the planning and feels confident that the customers also in this period will experience Oslo Airport as an accommodating and well-managed airport. The challenges for Flytoget Airport Express Train will be to secure revenue through ticket validation, as well as limiting the consequences of schedule deviations during the construction period. Before the summer, the terminal area used by Flytoget Airport Express Train will undergo a substantial upgrade.

It is important for Flytoget Airport Express Train to ensure financial freedom of action to invest in future profitable growth. To make sure that the company will be the preferred option among travellers going to and from Oslo Airport also in the future, the quality of the service must be kept up and the product further developed. Because of this, Flytoget Airport Express Train

plans to buy eight new train sets. This is a big and long-term investment. If Flytoget Airport Express Train is to have financial strength and be able to provide guarantees for investments to ensure future growth and value creation also in the future, it is important that the dividend policies reinforce this financial strategy. Flytoget Airport Express Train's playing field will in the years to come be colored by political framework conditions and governmental regulations. There is limited capacity in the Oslo tunnel, unpredictable levies in the sector, and a general lack of reimbursement schemes in relation to deliveries from the Norwegian National Rail Administration that limit growth and development. A decisive factor for equal terms competition is that ownership of the factors of production in the railway sector have to be clarified to avoid possibilities for cross-financing. It is important that competition happens on equal terms and with predictable framework conditions.

Both the government and the EU's fourth railway package indicates that the passenger traffic on the railway is headed for a greater degree of liberalisation. The traffic in the general Oslo area will increase by 1.5 million daily journeys by 2040. Railway competition can help solve transport problems and provide travellers with a better service. In a free railway market, Flytoget Airport Express Train can ensure effective transport for society and businesses alike. This

REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

is why the company is preparing itself for a situation with competition and future competitive bidding processes on new stretches.

Flytoget Airport Express Train has applied to the Norwegian Ministry of Communications and Transport for permission to operate on the intercity triangle, and hopes this will become a reality in few years. The company is also examining the possibility for future commuter-products under Flytoget Airport Express Train leadership.

**THE BOARD OF DIRECTORS
THANKS THE EMPLOYEES**

The Flytoget Airport Express Train board of directors thanks employees and leadership for the excellent results that were delivered in 2013. The board of directors would like to extend an extra special thanks to all employees who, throughout a year with numerous unplanned and unforeseen deviations from schedule, came through with an extraordinary effort and helped maintain the company's strong customer satisfaction rates.

Oslo, March 6 2014

Wenche Kjølås
Chairman of the Board

Per Sanderud
Deputy Chairman

Trygve Gjertsen

Tone Lindberg Hofstad

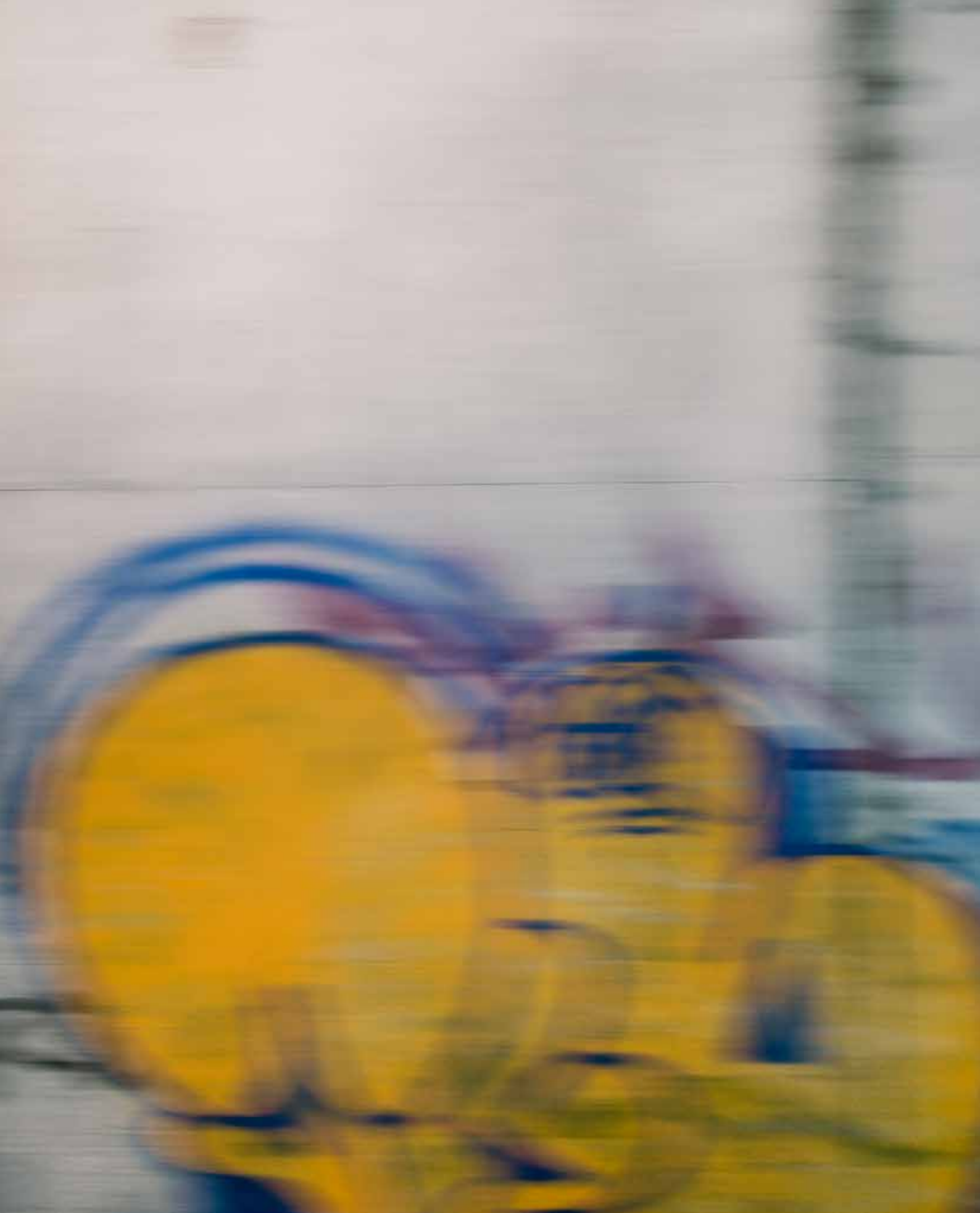
Rolf Gunnar Roverud

Jan Garder Gundersen

Edel Anne Grinaker

Odd Erik Haugland

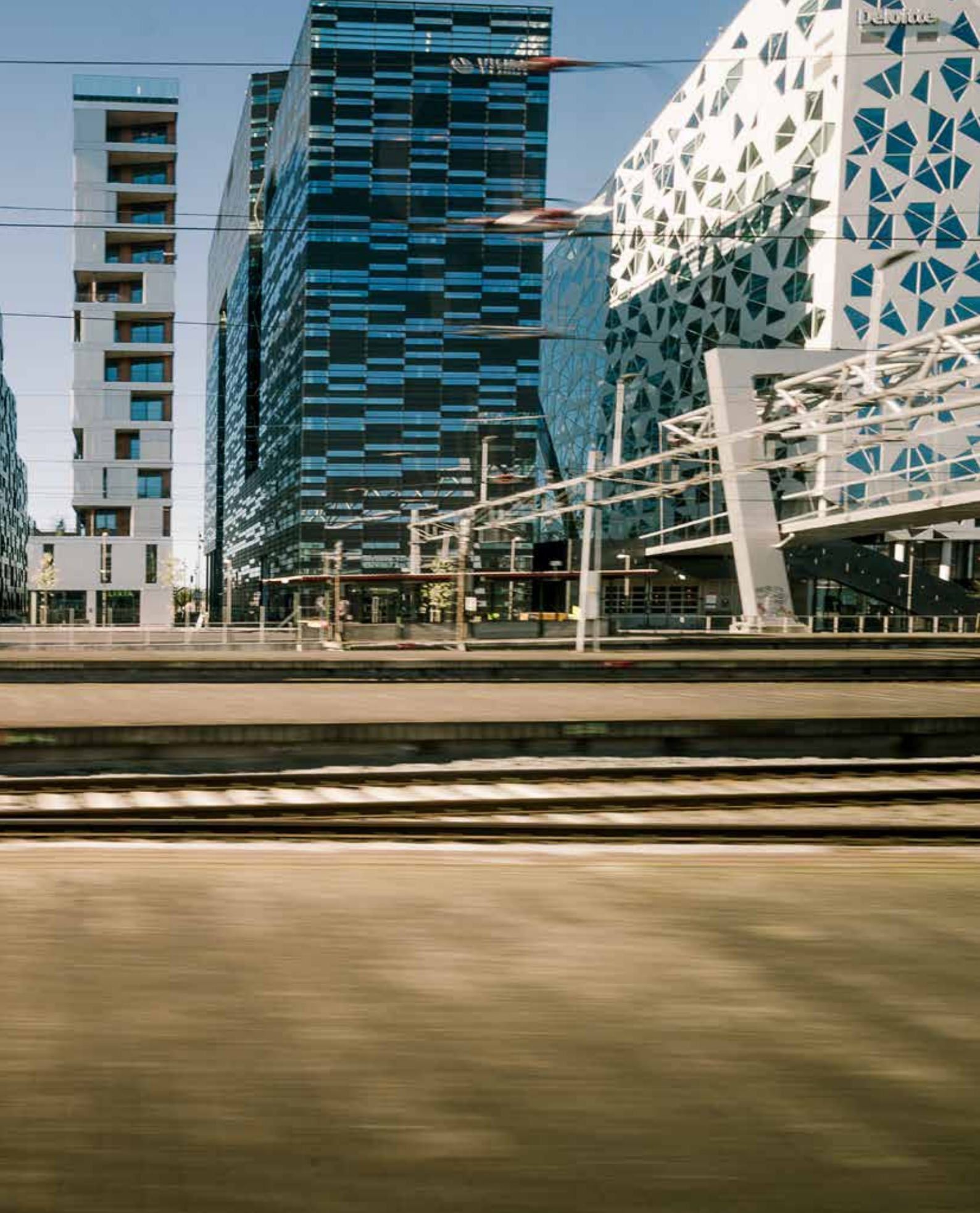
Linda Bernander Silseth
CEO





BARCODE

De ruvende byggene som danner Operakvarteret har vært gjenstand for intens offentlig debatt de siste årene. Enten man liker dem eller ikke er signalbyggene tydelige markører i det nye bybildet i Oslo, og siste bygg vil stå ferdig i 2016.





**Her er vi ved reisens ende –
og årsrapportens endestasjon.**

Takk for følget!

PÅ GJENSYN



