

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

1. kvartal 2024



Innhold

Hovedtall Avinor konsern	3
Styrets rapport	4
Sammendratt konsolidert resultatregnskap	8
Sammendratt konsolidert utvidet resultat	9
Sammendratt konsolidert balanse	10
Sammendratt konsolidert balanse	11
Sammendratt konsolidert oppstilling over endringer i egenkapitalen	12
Sammendratt konsolidert kontantstrømoppstilling	13
Noter	14
Alternative resultatmål	32

Om Avinor

Avinor har to primære virksomhetsområder, drift av et landsomfattende nett av lufthavner, samt nasjonal flysikringstjeneste for sivil og militær luftfart. Samlet omfatter dette 43 lufthavner, samt kontrolltårn, kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. Utover den operative virksomheten, legges det til rette for kommersiell inntjening gjennom flyplass-hoteller, parkeringsanlegg, taxfree-butikker, servering og andre servicetilbud til flypassasjerene.

Avinor utgjør et konsern hvor virksomheten dels er organisert i divisjoner og dels i juridiske enheter (datterselskaper). Finansielt sett drives lufthavnsvirksomheten som ett luftfartssystem. Flysikringstjenesten er egenfinansiert ved at tjenestene prises etter internasjonale bestemmelser. Antall ansatte er ca. 2700 og årlige driftsinntekter utgjør normalt i størrelsesorden 11 milliarder kroner.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring overfor Avinor, og fastsetter blant annet konsernets samfunnspålagte oppgaver, avkastningskrav og utbytte. I tillegg regulerer Samferdselsdepartementet luftfartsavgiftene, Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift.

Avinor har utstedt obligasjoner som er notert på Oslo Børs og Luxembourg børsen. Oslo Børs er valgt som konsernets hjemmemarked. Konsernet følger Oslo Børs sine anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de passer. Prinsippene suppleres med regjeringens fokusering på eierstyring og selskapsledelse ved forvaltningen av statens eierskap.

Avinors hovedkontor er i Oslo.

Hovedtall Avinor konsern

Beløp i MNOK

	JANUAR-MARS		AR
	2024	2023	2023
Inntekter lufthavnvirksomhet *	2 151	1 991	9 676
Inntekter flysikringstjeneste *	554	504	2 214
Andre inntekter, ufordelte inntekter og eliminerings	(199)	(39)	(376)
Sum inntekter konsern	2 507	2 456	11 514
EBITDA konsern **	322	460	3 559
Resultat etter skatt konsern	(376)	(336)	304
Totale eiendeler	47 519	46 826	47 814
Egenkapital	13 353	12 836	13 461
Egenkapital/totalkapital **	28,1 %	27,4 %	28,2 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon **	38,5 %	37,4 %	39,2 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	10 807	10 441	49 015
Antall flybevegelser (i 1000)	139	145	624
Antall service units (i 1000)	544	499	2 329
Punktlighet **/**	83 %	78 %	83 %
Regularitet **/**	98 %	99 %	99 %

* Trafikkinntekter, kommersielle inntekter og konserninterne inntekter

** Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

*** siste 12 måneder

Styrets rapport

HØYDEPUNKTER

I første kvartal 2024 reiste 10,8 millioner passasjerer via Avinor sine lufthavner, en økning på 3,5 prosent sammenliknet med samme periode i 2023.

Konsernets totale inntekter for kvartalet endte på 2 507 mill. kr. Justert for mottatt forsikringsoppgjør i første kvartal 2023, var inntektsveksten på 7,2 prosent. Høyere utenlandstrafikk og flere service units innen flysikringsvirksomheten bidro til økningen.

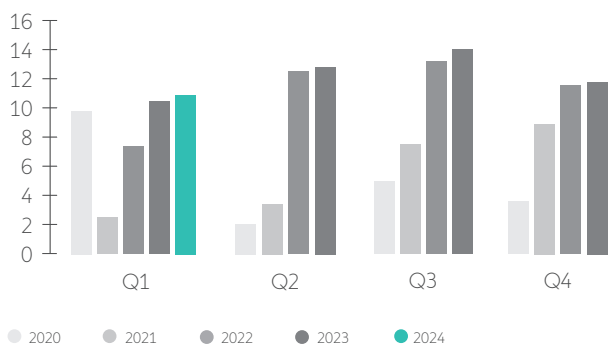
De tre første månedene i 2024 har vært preget av vinterdrift. Flere lufthavner har i løpet av kvartalet, i kortere perioder, vært stengt for flytrafikk grunnet krevende værforhold. Konsernets totale driftskostnader i første kvartal 2024 utgjorde 2 185 mill. kr. Det har i kvartalet blitt kostnadsført totalt 73 mill. kr. relatert til økt miljøoppryddingsforpliktelse og sluttvederlag/gavepensjon. Justert for andre kostnader var det en økning på 6,0 prosent.

Tiltak for å forbedre inntekter og resultat er fortsatt høyt prioritert i konsernet. Det er dialog med eier rundt tiltak som kan og bør gjennomføres for fortsatt å sikre Avinor bærekraftige finansielle rammebetingelser.

TRAFIKKUTVIKLING

10,8 millioner passasjerer reiste via Avinor sine lufthavner i løpet av de tre første månedene i 2024, en økning på 3,5 prosent i forhold til de tre første månedene i 2023.

Nedenstående tabell viser kvartalsvis utvikling i passasjerer for de siste fem årene.



Sammenliknet med første kvartal 2023 har passasjerveksten for utenlandstrafikk vært på 11,1 prosent, mens den for innenlandstrafikk har gått ned med 0,7 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, JANUAR-MARS

PASSASJERER (1000)	2024	2023	ENDRING
Gardermoen	5 375	5 186	3,7 %
Flesland	1 344	1 323	1,6 %
Sola	857	843	1,6 %
Værnes	890	899	-1,0 %
Regionale lufthavner	2 342	2 189	6,9 %
Avinor konsern	10 807	10 441	3,5 %

Antallet flybevegelser totalt sett har gått ned med 4,1 prosent i første kvartal 2024 sammenliknet med tilsvarende periode i 2023. For internasjonale flybevegelser har det vært en økning på 4 prosent, mens innenlands flybevegelser har hatt en nedgang på 10 prosent.

Passasjervolum har vært påvirket av at mesteparten av påsken i 2024 var i mars/første kvartal, mens hele påsken i 2023 var i april/andre kvartal. Påsketiden medfører normalt sett en nedgang i innenlands flytrafikk og økning i utenlandstrafikken. Første kvartal har også vært positivt påvirket av at det har vært skuddår med en ekstra dag i 2024 i forhold til tilsvarende periode i 2023.

Flyselskapenes sommerprogram går mellom 31. mars og 26. oktober, noe som forventes å medføre økt antall flybevegelser og passasjervolum i andre og tredje kvartal i samsvar med ordinære sesongmessige variasjoner. Det er forventet at mye av trafikkveksten fortsatt vil komme som følge av utenlandsk passasjertrafikk til Norge, blant annet drevet av gunstig valutakurs for utlendinger på besøk i Norge.

Offshore-trafikken har i første kvartal 2024 hatt en nedgang i antall passasjerer på 5,9 prosent og en nedgang på 10 prosent i antall flybevegelser sammenliknet med tilsvarende kvartal i 2023. 28. februar 2024 styrtet et helikopter utenfor Bergen. Helikoptertrafikken på norsk sokkel var innstilt frem til 1. mars 2024 som følge av ulykken.

Selv om antallet passasjerer har gått opp i 2024 er det nedgang i antallet flybevegelser. Antallet passasjerer per flygning er dermed økende.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktligghet på 83 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent.

FLYSIKKERHET

Det har i 2024 ikke vært luftfartsulykker eller andre alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor har vært medvirkende part.

FINANSIELLE RESULTATER

Avinor konsern

FINANSIELLE HOVEDTALL - RESULTAT, JANUAR - MARS

MNOK	2024	2023	ENDRING
Driftsinntekter	2 507	2 456	2,1 %
Driftskostnader	(2 185)	(1 996)	9,4 %
EBITDA*	322	460	
Driftsresultat	(242)	(99)	
Driftsmargin	-9,7 %	-4,0 %	
Resultat etter skatt	(376)	(336)	

*Driftsresultat før av- og nedskrivninger. Definert og beregnet i vedlegget "Alternative resultatmål"

(tall for 1. kvartal 2023 i parentes nedenfor)

Konsernets totale driftsinntekter for første kvartal 2024 utgjorde 2 507 mill. kr (2 456 mill. kr), tilsvarende en økning kvartal over kvartal på 2,1 prosent. Inntektsveksten justert for andre inntekter (forsikringsoppgjør i første kvartal 2023) var på 7,2 prosent. Høyere utenlandstrafikk og vekst innen flysikringsvirksomheten (antall service units) bidro til økningen.

Konsernets driftskostnader for første kvartal 2024 utgjorde 2 185 mill. kr (1 996 mill. kr), tilsvarende en økning kvartal over kvartal på 9,4 prosent. Det ble i første kvartal 2024 kostnadsført 48 mill. kr i økt miljøoppryddingsforpliktelse samt 25 mill. kr i avsetning for sluttvederlag/gavepensjon. Se note 5 for ytterligere spesifisering.

Økningen i driftskostnader justert for andre kostnader (miljøopprydding og sluttvederlag/gavepensjon) var på 6,0 prosent. Deler av kostnadsøkningen skyldes volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet. Krevende vinterforhold har også medført både økte lønnskostnader og driftskostnader for å sikre stabil og sikker drift i perioden.

Avinor arbeider kontinuerlig med å optimalisere kostnadene i den løpende driften. Samtidig er en høy andel av konsernets kostnadsbase relativt fast og nødvendig for å opprettholde sikker og stabil drift som nødvendig i samfunnsoppdraget.

Konsernets EBITDA for første kvartal 2024 utgjorde 322 mill. kr (460 mill. kr).

Samlede av- og nedskrivninger for første kvartal 2024 utgjorde 564 mill. kr (559 mill. kr).

Konsernets netto finansresultat ble minus 240 mill. kr (minus 332 mill. kr). Realiserte og urealiserte effekter knyttet til derivater bidro til forbedret finansresultat sammenliknet med første kvartal 2023.

Konsernet hadde i første kvartal 2024 et resultat etter skatt på minus 376 mill. kr (minus 336 mill. kr).

Lufthavndrift

LUFTHAVNDRIFT - RESULTAT, JANUAR - MARS

MNOK	2024	2023	ENDRING
Driftsinntekter, ekskl andre inntekter	2 151	1 991	8,0 %
Driftskostnader og avskrivninger, ekskl andre kostnader	(2 100)	(2 018)	4,1 %
Driftsresultat, ekskl andre inntekter og kostnader	51	(27)	
Driftsmargin, ekskl andre inntekter og kostnader	2,4 %	-1,3 %	

Driftsinntektene (ekskl. andre inntekter) for lufthavndrift var 2 151 mill. kr (1 991 mill. kr) for første kvartal 2024, en økning på 8,0 prosent i forhold til første kvartal 2023.

Det er både økning i antall passasjerer og fortjeneste per passasjer som driver inntektsveksten. Inntektsveksten var på 8,0 prosent mens passasjerveksten i perioden var på 3,5 prosent. Kommersielle inntekter utgjør 54,2 prosent av totale driftsinntekter for lufthavndriften i første kvartal 2024, mot 50,8 prosent i tilsvarende periode i 2023.

Samlede driftskostnader inklusive avskrivninger i første kvartal 2024 utgjorde 2 100 mill. kr (2 018 mill. kr), en økning på 4,1 prosent. Det er særlig volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet som medfører økte driftskostnader, herunder økte kostnader som følge av krevende vinterdrift.

Kostnadsutviklingen sett opp mot økningen i trafikkvolum indikerer at enhetskostnaden per passasjer har økt med 0,5 prosent i første kvartal 2024 sammenliknet med første kvartal 2023.

Samlede av- og nedskrivninger for første kvartal 2024 utgjorde 506 mill. kr (498 mill. kr).

Driftsresultatet ekskl. andre inntekter og kostnader for første kvartal 2024 ble 51 mill. kr (minus 27 mill. kr) tilsvarende en driftsmargin ekskl. andre inntekter og kostnader på 2,4 prosent (minus 1,3 prosent).

Flysikring

FLYSIKRING - RESULTAT, JANUAR - MARS

MNOK	2024	2023	ENDRING
Driftsinntekter, ekskl andre inntekter	554	504	10,0 %
Driftskostnader og avskrivninger, ekskl andre kostnader	(595)	(543)	9,6 %
Driftsresultat, ekskl andre inntekter og kostnader	(41)	(39)	
Driftsmargin, ekskl andre inntekter og kostnader	-7,4 %	-7,7 %	

Driftsinntektene (ekskl. andre inntekter) for flysikringsvirksomheten første kvartal 2024 endte på 554 mill. kr (504 mill. kr), en økning på 10,0 prosent i forhold til første kvartal 2023. Inntektsveksten henger sammen med økningen i antall service units på 9,0 prosent i første kvartal 2024 sammenliknet med første kvartal 2023.

Samlede driftskostnader inklusive avskrivninger i første kvartal 2024 utgjorde 595 mill. kr (543 mill. kr), en økning på 9,6 prosent.

Driftsresultatet ekskl. andre inntekter og kostnader for første kvartal 2024 ble minus 41 mill. kr (minus 39 mill. kr) tilsvarende en driftsmargin ekskl. andre inntekter og kostnader på minus 7,4 prosent (minus 7,7 prosent).

Balansen

FINANSIELLE HOVEDTALL - BALANSE

MNOK	31. MARS 2024	31. DESEMBER 2023	ENDRING
Anleggsmidler	44 630	44 666	(35)
Omløpsmidler	2 888	3 149	(260)
Totale eiendeler	47 519	47 814	(296)
Egenkapital	13 353	13 461	(108)
Forpliktelser	5 927	6 060	(133)
Langsiktig gjeld	22 687	22 916	(229)
Kortsiktig gjeld	5 552	5 377	174
Egenkapital og gjeld	47 519	47 814	(296)
Rentebærende gjeld *	24 158	24 556	(397)

* Definert og beregnet i vedlegget "alternative resultatmål"

Totale eiendeler per 31. mars 2024 endte på 47,5 mrd. kr, en nedgang på 0,6 prosent siden 31. desember 2023.

Det er et løpende fokus på prioritering i prosjektporteføljen og tett oppfølging av de prosjekter som til enhver tid løper. Konsernet har flere store pågående investeringsprosjekter. Særlig investeringer til oppgradering av bagasjehåndteringsanlegg på Oslo lufthavn og myndighetspålagt prosjekt knyttet til fornyelse av systemer for kontroll og overvåkning av luftrom bidrar til høye investeringer.

For omløpsmidlene er det endring i beholdning av kontanter og kontantekvivalenter som hovedsakelig forklarer nedgangen.

Konsernets bokførte egenkapital per 31. mars 2024 var på 13,3 mrd. kr og egenkapital i forhold til totalkapitalen var på 28,1 prosent. Dette er en nedgang på 0,1 prosentpoeng i forhold til 31. desember 2023. Vedtektsfestet egenkapital (egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, definert og beregnet i vedlegget alternative resultatmål) per 31. mars 2024 endte på 38,5 prosent. I ekstraordinær generalforsamling 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å

fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40,0 prosent til minimum 35,0 prosent.

Konsernet har en betydelig balanseført netto pensjonsforpliktelse. Deler av konsernets pensjonsmidler er knyttet opp mot avkastningen i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). Positiv verdiutvikling for SPU i første kvartal medfører nedgang i netto balanseført pensjonsforpliktelse. Se note 8 for ytterligere detaljer rundt periodens bevegelse i netto pensjonsforpliktelse. Andre forpliktelser knytter seg i det alt vesentlige til balanseført forpliktelse for oppryddingskostnader ytre miljø. Det foregår stor aktivitet knyttet til kartlegging og kostnadsestimering av opprydding av PFAS i grunnen på gamle brannøvingsfelt. Ytterligere informasjon rundt miljøforpliktelse er gitt i note 13.

Konsernets rentebærende gjeld per 31. mars 2024 beløper seg til 24,2 mrd. kr. Av dette er 2,4 mrd. kr kortsiktig.

Kontantstrømmer

MNOK	2024	2023	ENDRING
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	415	397	18
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(779)	(701)	(79)
Kontantstrøm fra betaling av renter	(199)	(193)	(7)
kontantstrøm før endring av gjeld	(563)	(496)	(68)

Konsernet hadde i første kvartal 2024 en kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på pluss 415 mill. kr (pluss 397 mill. kr), mens kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter utgjorde minus 779 mill. kr (minus 701 mill. kr). Etter betalte renter på 199 mill. kr (193 mill. kr) utgjorde konsernets kontantstrøm før endring av gjeld minus 563 mill. kr (minus 496 mill. kr).

For første kvartal 2024 ble konsernets beholdning av kontanter og kontantekvivalenter redusert med 573 mill. kr (økning 242 mill. kr). Konsernet hadde per første kvartal 2024 en likviditetsreserve på 5 150 mill. kr. Dette er fordelt med 850 mill. kr i kontanter og kontantekvivalenter og 4 300 mill. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

ANSATTE

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 3,0 for konsernet, en økning fra 2,2 som ble rapportert som akkumulert H1-verdi per utgang 2023. H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 5,3 (en økning fra 4,2 som ble rapportert per utgang av 2023). N-verdien (frekvens av innrapporterte nestenulykker) endte per utgang mars 2024 på 63,8, noe som er en nedgang fra 65,9 per utgang 2023.

RISIKOFORHOLD

Avinor er eksponert for et bredt spekter av risikoer som kan påvirke konsernets virksomhet, økonomiske resultater og finansiell stilling. Faktorer som kan medføre bortfall av flytrafikkvolum vil kunne ha vesentlig negativ påvirkning på Avinor. Disse inkluderer eksempelvis endringer i geopolitiske forhold, reisevaner og regulatoriske forhold.

Sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming er et av konsernets langsiktige prioriteringer og styrende for all operasjonell aktivitet i konsernet.

Det henvises til kapittel 6 «Risikoforhold» i konsernets Års- og bærekraftrapport for 2023 for ytterligere beskrivelser av de vesentligste risikoene og usikkerhetene som kan påvirke Avinors virksomhet. Per avleggelsen av denne delårsrapporten har det ikke blitt identifisert faktorer som endrer risikoforholdene av betydelig grad.

FRAMTIDSUTSIKTER

Flyselskapenes sommerprogram går mellom 31. mars og 26. oktober, noe som forventes å medføre sesongmessig økning i antall flybevegelser og passasjervolum i andre og tredje kvartal. Det er forventet at mye av trafikkveksten fortsatt vil komme fra økt utenlandsk passasjertrafikk til Norge, blant annet drevet av gunstig valutakurs for utlendinger på besøk i Norge. Innenrikstrafikken forventes å ha lav vekst.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036 har Avinor svart på oppdrag om null- og lavutslippsteknologi i luftfarten og behov for tilrettelegging på lufthavnene ved innfasing av null- og

lavutslippsluftfartøy. Avinor anbefaler en tilnærming med tiltak i et kort og lengre tidsperspektiv. Tiltakene på kort sikt er viktige for å bygge opp under det norske markedet som testområde og første marked for innføring av null- og lavutslippsluftfartøy, i tråd med regjeringens ambisjoner. På spørsmål om finansiering av investeringer på lufthavnene i omstillingsfasen har Avinor vært tydelig på at dette vil kreve tilgang på økonomiske virkemidler utenom Avinors finansieringsmodell.

Avinors konsernregnskap per 31. mars 2024 er utarbeidet basert på konklusjonen om at de bokførte verdiene av eiendeler forsvares. Som redegjort for i verdifallsvurderingene i note 7 inkluderer forutsetningene en kombinasjon av realavgiftsøkninger, forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer andre statlige aktører, samt driftseffektivisering. I brev fra Samferdselsdepartementet datert 16. november 2023 beskrives aktuelle tiltak som vurderes gjennomført fra myndighetene som understøtter Avinors tiltaksliste. Realisering av vesentlige deler av disse tiltakene er sentrale for å sikre Avinor fortsatt finansielt bærekraftige rammebetingelser.

Oslo, 13. mai 2024
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT KONSOLIDERT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

	NOTE	JANUAR-MARS		AR
		2024	2023	2023
Trafikkinntekter	4	1 253,4	1 177,3	5 400,8
Kommersielle inntekter	4	1 249,0	1 157,4	5 893,3
Andre inntekter	5	4,6	121,5	219,6
Sum driftsinntekter		2 506,9	2 456,2	11 513,7
Varekostnader		(32,7)	(36,8)	(191,7)
Lønn og andre personalkostnader	8	(1 111,7)	(998,5)	(3 996,5)
Andre driftskostnader	12	(967,6)	(956,5)	(3 799,0)
Andre kostnader	5	(72,9)	(4,4)	33,0
Sum driftskostnader		(2 184,8)	(1 996,3)	(7 954,3)
Resultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		322,1	459,9	3 559,5
Av- og nedskrivninger	6	(564,2)	(559,3)	(2 256,9)
Driftsresultat		(242,1)	(99,4)	1 302,5
Finansinntekter		13,9	11,7	65,0
Finanskostnader		(191,4)	(174,6)	(736,2)
Netto effekt valuta og derivater		(62,9)	(169,0)	(233,2)
Finansresultat		(240,3)	(331,9)	(904,3)
Resultat før skattekostnad		(482,5)	(431,3)	398,2
Skattekostnad	2	106,3	95,1	(94,1)
Resultat etter skatt		(376,2)	(336,2)	304,1
Tilordnet:				
Aksjonær		(376,2)	(336,2)	304,1

SAMMENDRATT KONSOLIDERT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	JANUAR-MARS		AR
	2024	2023	2023
Resultat etter skatt	(376,2)	(336,2)	304,1
Utvidet resultat:			
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	240,2	-	(417,4)
Skatteeffekt	(52,9)	-	91,2
Sum poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	187,3	-	(326,2)
Kontantstrømsikring	103,7	(237,6)	161,0
Skatteeffekt	(22,8)	52,3	(35,4)
Sum poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt	80,9	(185,3)	125,6
Sum utvidet resultat etter skatt	268,2	(185,3)	(200,6)
Totalresultat	(107,9)	(521,5)	103,5
Tilordnet:			
Aksjonær	(107,9)	(521,5)	103,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. MARS		AR
	NOTE	2024	2023	2023
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Utsatt skattefordel		1 934,9	2 090,0	1 904,3
Andre immaterielle eiendeler	6,7	611,6	591,2	607,7
Anlegg under utførelse, immaterielle	6,7	1 157,5	725,7	1 113,6
Sum immaterielle eiendeler		3 704,1	3 406,8	3 625,6
Varige driftsmidler				
Anlegg under utførelse		3 964,0	3 519,6	3 580,2
Bruksretteiendeler		317,6	359,4	327,6
Sum varige driftsmidler	6,7	38 381,6	38 097,7	38 376,2
Derivater				
Andre finansielle anleggsmidler	10	2 505,1	2 056,5	2 624,8
Sum finansielle anleggsmidler		39,7	86,9	39,2
Sum finansielle anleggsmidler		2 544,8	2 143,3	2 664,0
Sum anleggsmidler		44 630,4	43 647,9	44 665,8
Omløpsmidler				
Varer		59,1	60,4	61,6
Fordringer	11	1 973,6	1 676,0	1 640,8
Derivater	10	5,3	11,5	23,1
Kontanter og kontantekvivalenter	9	850,3	1 430,1	1 423,3
Sum omløpsmidler		2 888,3	3 178,0	3 148,7
SUM EIENDELER		47 518,7	46 825,8	47 814,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. MARS		AR
	NOTE	2024	2023	2023
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
Aksjekapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital		10 604,8	10 340,6	10 981,0
Andre egenkapitalkomponenter		(2 651,4)	(2 904,4)	(2 919,7)
Sum egenkapital		13 353,5	12 836,4	13 461,4
Gjeld				
Pensjonsforpliktelser	8,13	5 013,0	5 341,7	5 207,7
Andre forpliktelser	13	913,9	1 000,0	852,3
Sum avsetning for forpliktelser		5 926,9	6 341,7	6 060,0
Lån fra Staten	9,10	-	305,5	
Annen langsiktig gjeld	9,10	21 477,0	21 785,3	21 865,0
Derivater	10	902,7	1 156,6	734,5
Leieforpliktelser	9,10	307,0	337,1	316,2
Sum langsiktig gjeld		22 686,7	23 584,5	22 915,7
Sertifikatgjeld	9,10	1 500,0	750,0	1 499,9
Leverandørgjeld		566,2	428,2	767,5
Skyldige offentlige avgifter		274,0	287,3	331,0
Derivater	10	90,6	20,5	25,5
Første års avdrag langsiktig gjeld	9,10	832,6	971,5	832,6
Leieforpliktelser	9,10	41,9	50,4	42,1
Annen kortsiktig gjeld	11	2 246,3	1 555,4	1 878,8
Sum kortsiktig gjeld		5 551,6	4 063,3	5 377,4
Sum gjeld		34 165,2	33 989,5	34 353,1
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		47 518,7	46 825,8	47 814,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)	SIKRINGS- RESERVER	ANDRE EGENKAPITAL- KOMPONENTER	SUM
Egenkapital 1. januar 2023		5 400,1	10 676,9	(2 137,1)	(581,8)	(2 719,1)	13 357,9
Resultat etter skatt			(336,2)				(336,2)
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt					-	-	-
Kontantstrømsikring - etter skatt					(185,3)	(185,3)	(185,3)
Totalresultat			(336,2)		(185,3)	(185,3)	(521,5)
Egenkapital 31. mars 2023		5 400,1	10 340,6	(2 137,1)	(767,1)	(2 904,4)	12 836,4
Egenkapital 1. januar 2024		5 400,1	10 981,0	(2 463,3)	(456,2)	(2 919,7)	13 461,4
Resultat etter skatt			(376,2)				(376,2)
Aktuarielle gevinster (tap) pensjonsforpliktelse, etter skatt				187,3		187,3	187,3
Kontantstrømsikring, etter skatt					80,9	80,9	80,9
Totalresultat			(376,2)	187,3	80,9	268,2	(107,9)
Egenkapital 31. mars 2024		5 400,1	10 604,8	(2 275,9)	(375,3)	(2 651,4)	13 353,5

SAMMENDRATT KONSOLIDERT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		JANUAR-MARS		AR
	NOTE	2024	2023	2023
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skatt		(482,5)	(431,3)	398,2
Ordinære av- og nedskrivninger		564,2	559,3	2 256,9
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		(0,8)	(0,6)	0,1
Verdiendringer og andre tap/gevinster		(2,0)	(56,7)	(114,4)
Netto finansposter		240,3	331,9	904,3
Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter		28,7	42,1	9,4
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		(176,2)	(305,2)	(110,9)
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	8	45,5	27,8	(523,7)
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		181,7	217,8	467,0
Mottatte renter		16,0	12,4	66,8
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		415,1	397,5	3 353,8
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
Investering i varige driftsmidler		(1 238,4)	(705,3)	(4 327,4)
Investeringstilskudd		458,5	-	1 525,0
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		0,9	4,6	10,5
Andre investeringer		(0,5)	(0,2)	(8,4)
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		(779,4)	(700,9)	(2 800,4)
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Nedbetaling av gjeld		(9,4)	(12,5)	(1 020,6)
Opptak sertifikatgjeld	9	-	750,0	3 000,0
Nedbetaling sertifikatgjeld	9	-	-	(1 500,1)
Betalte renter		(199,2)	(192,5)	(798,1)
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		(208,6)	545,0	(318,7)
Netto endring kontanter og kontantekvivalenter		(572,9)	241,6	234,7
Kontanter og kontantekvivalenter 1. januar		1 423,3	1 188,6	1 188,6
Kontanter og kontantekvivalenter periodeslutt		850,3	1 430,1	1 423,3

NOTER

NOTE 1 Generell informasjon

Avinorkonsernet består av Avinor AS med datterselskaper. Konsernets formål er å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under hovedvirksomheten, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene. Hovedkontoret er i Oslo, Drammensveien 144.

Delårsrapporten for 1. kvartal 2024 (per 31. mars 2024) er ikke revidert og har ikke vært gjenstand for begrenset revisorkontroll.

Styret vedtok delårsrapporten for 1. kvartal 2024 den 13. mai 2024.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper

Delårsregnskapet for 1. kvartal 2024 (per 31. mars 2024) er avlagt i henhold til IAS 34 Delårsrapportering. Delårsregnskapet gir ikke informasjon i samme omfang som årsregnskapet og må derfor ses i sammenheng med konsernets årsregnskap for 2023, som inngår i Avinors års- og bærekraftrapport for 2023. Det er benyttet samme prinsipper ved utarbeidelse av delårsregnskapet som ved utarbeidelse av årsregnskapet.

Skattekostnad i delårsregnskapet

Skattekostnaden i resultatregnskapet består av beregnet betalbar skatt på skattemessig resultat og endring i utsatt skatt. Skattekostnad som relaterer seg til poster ført via utvidet resultat presenteres på egne linjer i oppstilling over utvidet resultat.

Utsatt skattefordel beregnes med utgangspunkt i poster hvor det er forskjell mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattesats som forventes benyttet når skatteposisjonen realiseres.

Konsernet har skattemessige fremførbare underskudd.

NOTE 3 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

Konsernet er organisert i et lufthavnsegment og et flysikringssegment. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet, presenteres lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner for seg, i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg.

JANUAR-MARS 2024

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	942,9	310,5	-		1 253,4
Kommersielle inntekter	1 166,7	48,9	33,3		1 248,9
Andre inntekter	-	-	4,6		4,6
Konserninterne inntekter	41,4	195,0	333,4	(569,8)	-
Sum driftsinntekter	2 151,0	554,4	371,3	(569,8)	2 506,9
Lønn og andre personalkostnader	(458,6)	(376,9)	(276,2)		(1 111,7)
Andre driftskostnader	(765,6)	(61,8)	(173,0)		(1 000,4)
Andre kostnader	-	-	(72,8)		(72,8)
Konserninterne kostnader	(369,7)	(145,8)	(54,3)	569,8	-
Sum driftskostnader	(1 593,9)	(584,5)	(576,2)	569,8	(2 184,8)
EBITDA	557,1	(30,1)	(204,9)		322,1
Av- og nedskrivninger	(505,9)	(10,7)	(47,6)		(564,2)
Driftsresultat	51,2	(40,8)	(252,5)		(242,1)
Varige driftsmidler *	33 272,3	406,2	1 033,0		34 711,5

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - MARS 2024

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	443,6	124,3	95,1	76,9	202,9	-	942,9
Kommersielle inntekter	702,8	119,0	92,0	72,7	139,1	41,2	1 166,7
Andre inntekter	-	-	-	-	-	-	-
Konserninterne inntekter	4,1	-	2,0	0,9	28,4	6,0	41,4
Sum driftsinntekter	1 150,6	243,3	189,2	150,4	370,4	47,2	2 151,0
Lønn og andre personalkostnader	(169,9)	(31,9)	(28,1)	(27,7)	(201,1)	(0,0)	(458,6)
Andre driftskostnader	(311,5)	(75,2)	(52,0)	(44,0)	(280,7)	(2,2)	(765,6)
Andre kostnader	-	-	-	-	-	-	-
Konserninterne kostnader	(101,1)	(31,5)	(25,6)	(19,1)	(192,1)	(0,3)	(369,7)
Sum driftskostnader	(582,4)	(138,6)	(105,7)	(90,8)	(673,9)	(2,4)	(1 593,9)
EBITDA	568,2	104,7	83,4	59,7	(303,6)	44,8	557,1
Av- og nedskrivninger	(231,7)	(67,9)	(35,5)	(28,9)	(131,0)	(10,8)	(505,9)
Driftsresultat	336,5	36,8	47,9	30,7	(434,6)	34,0	51,2
Varige driftsmidler *	17 070,4	4 843,1	1 932,0	1 514,9	6 999,3	912,7	33 272,3

* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

JANUAR-MARS 2023

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	893,1	284,2	-		1 177,3
Kommersielle inntekter	1 066,4	41,9	49,0		1 157,4
Andre inntekter	110,0	-	11,5		121,5
Konserninterne inntekter	31,8	178,0	310,1	(519,9)	-
Sum driftsinntekter	2 101,3	504,2	370,6	(519,9)	2 456,2
Lønn og andre personalkostnader	(402,3)	(355,7)	(240,6)		(998,5)
Andre driftskostnader	(731,8)	(59,0)	(207,0)		(997,8)
Andre kostnader	-	-	-		-
Konserninterne kostnader	(386,2)	(116,8)	(16,9)	519,9	-
Sum driftskostnader	(1 520,2)	(531,5)	(464,5)	519,9	(1 996,3)
EBITDA	581,1	(27,3)	(93,9)		459,9
Av- og nedskrivninger	(497,6)	(11,4)	(50,3)		(559,3)
Driftsresultat	83,5	(38,7)	(144,2)		(99,4)
Varige driftsmidler *	33 440,7	350,1	1 019,2		34 810,0

LUFTHAVNDRIFT FOR JANUAR - MARS 2023

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	420,0	121,5	90,5	75,9	185,1	-	893,1
Kommersielle inntekter	627,7	112,4	93,4	72,7	124,0	36,3	1 066,4
Andre inntekter	-	-	110,0	-	-	-	110,0
Konserninterne inntekter	0,5	0,1	2,0	0,9	22,6	5,7	31,8
Sum driftsinntekter	1 048,2	234,0	296,0	149,5	331,6	42,0	2 101,3
Lønn og andre personalkostnader	(136,0)	(29,9)	(24,9)	(25,3)	(186,2)	-	(402,3)
Andre driftskostnader	(328,5)	(71,4)	(45,5)	(43,7)	(239,0)	(3,6)	(731,8)
Andre kostnader	-	-	-	-	-	-	-
Konserninterne kostnader	(99,2)	(32,9)	(27,9)	(21,3)	(204,7)	(0,2)	(386,2)
Sum driftskostnader	(563,7)	(134,3)	(98,4)	(90,2)	(630,0)	(3,7)	(1 520,2)
EBITDA	484,5	99,7	197,6	59,3	(298,4)	38,3	581,1
Av- og nedskrivninger	(232,8)	(68,9)	(31,4)	(29,1)	(124,6)	(10,8)	(497,6)
Driftsresultat	251,7	30,8	166,2	30,1	(422,9)	27,5	83,5
Varige driftsmidler *	17 372,4	5 011,5	1 621,3	1 578,8	6 900,7	956,0	33 440,7

* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

NOTE 4 Driftsinntekter

Beløp i MNOK

Driftsinntekter for Avinor-konsernet består av trafikkinntekter og kommersielle inntekter. Trafikkinntekter omfatter alle avgifter knyttet til bruk av lufthavnene og tjenesteytelser som er nødvendige for å gjennomføre flygninger til/fra og innad i Norge. Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester og leieinntekter.

Avinor-konsernet inntektsfører driftsinntekter i samsvar med IFRS 15 og IFRS 16.

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder (IFRS 15).

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder består av trafikkinntekter og inntekter fra salg av varer og tjenester. Inntektene innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, til et beløp konsernet forventes å ha rett til i bytte for disse varene/tjenestene.

Trafikkinntekter

For trafikkinntekter er leveringsforpliktelsene oppfylt ved gjennomføring av de aktuelle flygningene. Trafikkinntekter består av underveisavgift og lufthavnavgifter.

- Underveisavgiften inngår i segmentet Flysikring og omfatter kontroll og overvåkning av flygninger i norsk luftrom. Underveisavgiften regnes som egen leveringsforpliktelse og beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse.
- Lufthavnavgifter inngår i segmentet lufthavndrift og består av:
 - o startavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyavgang fra en av Avinors lufthavner. Startavgiften beregnes på grunnlag av flyets vekt.
 - o passasjeravgift for nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner. Passasjeravgiften beregnes på grunnlag av avreiste passasjerer på den aktuelle flygningen.
 - o sikkerhetsavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter. Sikkerhetsavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer fratrasket antall transferpassasjerer på den aktuelle flygningen.
 - o terminalavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåkning og kontroll ved takeoff, landing og flybevegelser til/fra gate. Terminalavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt.

Inntekter fra salg av varer og tjenester

Inntekter fra salg av varer og tjenester består av inntekter fra andre varer og tjenester som Avinor leverer til flyselskap og andre sluttbrukere. Større inntektskilder innen dette kategorien er leveranser av flydrivstoff Svalbard, drift av fast-track og andre tilbringertjenester, leveranse av nett og andre IT-tjenester til leietakere og avvisingstjenester på lufthavner.

Leieinntekter (IFRS 16)

Leieinntekter består av inntekter fra utleie av fast eiendom med faste leibeløp eller omsetningsbaserte vederlag basert på inngåtte leieavtaler og løpende innrapportering av omsetning.

Leiekontrakter relatert til dutyfree, parkering, servering/kiosker/butikker og annet varesalg er omsetningsbaserte avtaler der omsetningsbasert vederlag utgjør den vesentlige delen av inntekten mens fast vederlag utgjør en mindre del. Avtalene har etablerte terskler for betaling av minimumsvederlag. Rene husleieavtaler for ulike leietakere på lufthavner er basert på fast vederlag. Disse avtalene utgjør en mindre del av Avinor-konsernet sine leieinntekter.

FORDELING INNTEKTER	JANUAR-MARS		AR
	2024	2023	2023
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder			
Underveisavgift	310,5	284,2	1 312,4
Startavgift	282,8	250,7	1 106,8
Passasjeravgift	283,4	261,0	1 217,8
Sikkerhetsavgift	272,3	270,5	1 273,0
Terminalavgift	104,3	110,8	490,9
Sum trafikkinntekter	1 253,4	1 177,3	5 400,8
Inntekter fra salg av varer og tjenester	201,5	173,2	914,5
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	1 454,9	1 350,4	6 315,3
Leieinntekter:			
Duty free	452,5	408,8	2 342,8
Parkering	218,1	228,1	1 029,4
Servering, kiosker og butikker	196,6	173,9	858,6
Annet	180,2	173,5	748,0
Sum leieinntekter	1 047,4	984,3	4 978,8
Andre inntekter (note 5)	4,6	121,5	219,6
Sum driftsinntekter	2 506,9	2 456,2	11 513,7
Trafikkinntekter	1 253,4	1 177,3	5 400,8
Kommersielle inntekter *	1 249,0	1 157,4	5 893,3
Andre inntekter (note 5)	4,6	121,5	219,6
Sum driftsinntekter	2 506,9	2 456,2	11 513,7

* Kommersielle inntekter består av inntekter fra salg av varer og tjenester samt leieinntekter.

NOTE 5 Andre inntekter og kostnader

Beløp i MNOK

Andre inntekter og kostnader inkluderer gevinster og tap ved avhending av varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler, offentlige tilskudd, forsikringsoppgjør, endring miljøavsetning og restruktureringskostnader.

Offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd inntektsføres i samsvar med IAS 20, regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte.

Offentlige tilskudd innregnes når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene.

Offentlige tilskudd som gjelder anskaffelse av eiendeler presenteres i balanseoppstillingen ved at tilskuddene trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi, mens tilskudd knyttet til resultatet presenteres i resultatregnskapet som andre inntekter. Innregnede ikke mottatte tilskudd presenteres som fordringer i balanseoppstillingen. Det innregnes ikke fordringer på offentlige tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter. Mottatte tilskudd ut over påløpte tilskuddsberettigede utgifter presenteres som annen kortsiktig gjeld i balanseoppstillingen.

Se også note 12 om utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

SPESIFIKASJON	JANUAR-MARS		ÅR
	2024	2023	2023
Andre inntekter			
Gevinst salg anleggsmidler	0,9	5,0	9,5
Offentlige tilskudd/refusjoner	3,7	6,5	21,6
Forsikringsoppgjør	-	110,0	188,5
Sum andre inntekter	4,6	121,5	219,6
Andre kostnader			
Tap salg anleggsmidler	(0,1)	(4,4)	(9,6)
Endring miljøavsetning (note 13)	(47,8)	-	42,6
Avsetning sluttavtaler/gavepensjon	(25,0)	-	-
Sum andre kostnader	(72,9)	(4,4)	33,0

Inntektsført forsikringsoppgjør på 110 mill. kr i første kvartal 2023 (188,5 mill. kr for hele 2023) er knyttet til bygging av nytt parkeringshus på Stavanger lufthavn for å erstatte parkeringshuset som ble totalskadet i brann i januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

Resultatført endring i miljøavsetning består av endring i forpliktelser samt beregnede nåverdieffekter. Det henvises til note 13 for ytterligere informasjon.

I første kvartal 2024 ble konsernets ansatte informert om at man kan søke om en frivillig sluttavtale eller gavepensjon. Avinor har beslutningsrett på avgjørelse av hver enkelt søknad. Prosessen er ikke ferdigstilt per 31. mars 2024 og kostnadsført avsetning er ledelsens beste estimat per avleggelse av delårsrapporten.

NOTE 6 Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Balanseført verdi 1. januar 2023	531,7	34 373,9	4 097,7	504,6	39 507,9
Tilgang	-	-	605,1	-	605,1
Reklassifisering *	75,8	381,8	(457,6)	-	-
Avgang	-	(8,4)	-	(130,7)	(139,1)
Periodens av- og nedskrivninger	(16,3)	(528,6)	-	(14,5)	(559,4)
Balanseført verdi 31. mars 2023	591,2	34 218,7	4 245,2	359,4	39 414,6
Herav klassifisert som immaterielle	591,2	-	725,7	-	1 316,9
Balanseført verdi 1. januar 2024	607,7	34 468,4	4 693,7	327,6	40 097,5
Tilgang	-	-	617,5	-	617,5
Reklassifisering *	22,7	167,0	(189,7)	-	-
Avgang	-	(0,1)	-	-	(0,1)
Periodens av- og nedskrivninger	(18,8)	(535,4)	-	(10,0)	(564,2)
Balanseført verdi 31. mars 2024	611,6	34 099,9	5 121,4	317,6	40 150,7
Herav klassifisert som immaterielle	611,6	-	1 157,5	-	1 769,1

* Ferdigstilte anlegg under utførelse reklassifiseres til relevante eiendelskategorier.

NOTE 7 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Avinor har betydelige investeringer i infrastruktur, bygninger og annen fast eiendom som kreves for å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg og flysikringsvirksomhet. Avinor har definert to kontantgenererende enheter, underveistjenester (flysikring) og lufthavnvirksomhet. For lufthavnvirksomheten bygger Avinors økonomimodell på myndighetenes mandat om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner, samt at kommersielt overskudd skal subsidiere lufthavnavgiftene («single till»-prinsippet). Basert på dette er konsernets samlede lufthavnvirksomhet definert som en kontantgenererende enhet.

Indikatorer for verdifall vurderes på hvert rapporteringstidspunkt for individuelle eiendeler og kontantgenererende enheter, og testing av verdifall utføres dersom noen indikatorer er identifisert. Ved vurdering av bruksverdi neddiskonteres de estimerte fremtidige kontantstrømmene til nåverdi ved bruk av en diskonteringsrente basert på vektet gjennomsnittlig kapitalkostnad (WACC). WACC reflekterer gjeldende markedsvurderinger av tidsverdien av penger og risikoene som er spesifikke for eiendelen eller kontantgenererende enhet som eiendelen tilhører.

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt søkelys på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 31. mars 2024 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er ikke i like stor grad sensitiv for endringer i trafikkmønster ettersom reguleringen av innkrevde underveisavgifter er utformet slik at Avinor over tid skal få dekning for faktiske kostnader og en nødvendig avkastning gitt at man oppfyller definerte ytelsesmål. Per 31. mars 2024 er det vurdert at det ikke foreligger indikasjoner på verdifall for underveistjenester.

Sentrale vurderinger og estimater for lufthavnvirksomhet

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. mars 2024 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevede lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå. Det legges til grunn at staten vil sikre at Avinor har en samlet finansiering som forsvare regnskapsførte verdier. Samferdselsministeren har i brev til Avinor 16. november 2023 bekreftet at regjeringen anerkjenner den krevende økonomiske situasjonen i Avinor og redegjør for aktuelle tiltak regjeringen har intensjon om å arbeide med, for å bidra til en varig, årlig resultatforbedring. I denne forbindelse er det i perioden februar - april 2024, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, gjennomført en uavhengig strategisk, finansiell og styringsmessig selskapsgjennomgang av Avinor. Selskapsgjennomgangen har ikke avdekket forhold som er i motstrid til den allerede etablerte dialogen med staten om Avinors langsiktige finansielle rammebetingelser. Selskapsgjennomgangen vil danne grunnlag for hvilke konkrete tiltak staten kan vurdere for å styrke Avinors finansielle stilling.

Lufthavnvirksomheten utøves i sin helhet i Norge. For å estimere bruksverdien, estimeres nåverdien av kontantstrømmer i norske kroner neddiskontert basert på et veid avkastningskrav relevant for lufthavnvirksomheten. For nedskrivningstesten benyttes april 2024 til og med 2029 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2030 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

Mesteparten av bruksverdien kommer fra terminalverdien. Forutsetninger som påvirker terminalverdien anses derfor som de mest sentrale i verdifallsvurderingen. Disse er angitt nedenfor og representerer ledelsens beste estimat for sannsynlig utfall:

NØKKELFORUTSETNINGER	LUFTHAVNVIRKSOMHET
Nøkkelforutsetninger	
Antall passasjerer terminalåret 2030 (millioner)	56,3
Resultatforbedring terminalåret 2030 (mrd. kr) *	1,9
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,8 %

* Forbedring i driftsresultat i 2030 utover prognostisert resultat med KPI-justering av avgiftssatsene for lufthavnavgifter for 2023. Resultatforbedringen er nødvendig for å gi en rimelig avkastning på investert kapital. Resultatforbedringen er forutsatt realisert gjennom en avgiftsøkning, endringer i rammevilkår og/eller andre resultatforbedrende tiltak kan redusere behovet for avgiftsøkning

Sentrale forutsetninger for verdien av lufthavnvirksomheten

Antall passasjerer terminalåret 2030

Antall passasjerer på 56,3 millioner i 2030 er estimert basert på Avinors trafikkprognoser i prognoseperioden og en fremskrevet vekst på 2 prosent inn i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling fra april 2024 er basert på Avinors egne analyser, og deretter er forventet årlig trafikkvekst for årene 2025 til 2029 basert på prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI). Forventning om høyere CO₂-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI. Avinors 2024-prognose tar utgangspunkt i innmeldt ruteprogram, den siste tids trafikkutvikling og en vurdering av hvordan den makroøkonomiske situasjonen er forventet å påvirke trafikk tallene i 2024. For årene 2025 til 2029 er trafikkveksten fra nyligste prognose utarbeidet av TØI benyttet, men da med Avinors egen trafikkanalyse for 2024 som startpunkt for årlig vekst i årene 2025 til 2028.

Resultatforbedring terminalåret 2030

Basert på prognosen per 31. mars 2024 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer, inkludert økning i lufthavnavgifter, på om lag 1,9 mrd. kr i terminalleddet utover hva inntektene ville ha vært med KPI-justerte 2023-avgiftssatser. For årene 2024 til 2029 er tilsvarende samlet akkumulert effekt av forutsatt resultatforbedring i kontantstrømprognoene i størrelsesorden 8,4 mrd. kr, fordelt på de ulike årene.

Nødvendig resultatforbedring kan realiseres gjennom en kombinasjon av tiltak som realavgiftsøkninger, forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører og driftseffektivisering i Avinor. Lufthavnavgifter er den vesentligste komponenten av disse. Lufthavnavgifter skal reguleres etter «single till»-prinsippet (kommersielle inntekter innregnes ved fastsettelse av lufthavnavgifter). Dette tilsier at Avinor over tid bør oppnå en resultatmargin som samsvarer med eiers avkastningskrav og at lufthavnavgiftene vil fastsettes deretter.

Ettersom forutsatt behov for resultatforbedring tilsier en betydelig økning fra nåværende nivå på lufthavnavgiftene, har Avinor siden andre halvdel av 2023 vært i dialog med staten rundt mulige tilpasninger i rammevilkårene som kan redusere behovet for avgiftsøkning. Basert på denne dialogen legger Avinor til grunn at nødvendig avgiftsøkning vil bli iverksatt for å sikre at Avinor er selvfinansiert. I tillegg forventes det ytterligere tilpasninger i rammevilkår som vil bedre Avinors kontantstrømmer og derfor redusere behovet for avgiftsøkning, slik at samlet avgiftsbelastning for flyselskapene ikke blir for høy. Brev til styret i Avinor fra Samferdselsdepartementet datert 16. november 2023 understøtter forutsetningene som Avinor har benyttet i sin nedskrivningstest.

Vekstfaktor i terminalledd

Kontantstrømmer i terminalleddet er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Investeringer i terminalleddet er satt slik at investert kapital øker med om lag 2 prosent årlig.

Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 5,8 prosent (7,4 prosent før skatt) er per 31. mars 2024 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

Konklusjon på nedskrivningsvurdering av lufthavnvirksomheten

Gjennomført nedskrivningstest per 31. mars 2024 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Konsernet har følgelig konkludert med at det per 31. mars 2024 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eiendeler for den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet.

Sensitiviteter nedskrivningstest av lufthavnvirksomheten

Nedskrivningstesten er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimater ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i prognose- og terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 17,4 mrd. kr med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 15,4 mrd. kr. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 34,9 mrd. kr som ville utløst en nedskrivning på 32,8 mrd. kr.

Det er i tillegg foretatt sensitivitetsanalyser av de andre sentrale forutsetningene som ledelsen mener representerer rimelig sannsynlige nedsidescenarioer. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i ledelsens vurderinger.

Beregningen viser endring i bruksverdi, samt resultatforbedring i terminalleddet utover behovet som allerede er inkludert i nøkkelforutsetningen, som er nødvendig for å forsvare bokførte verdier i de ulike scenariene. Endringer i rammevilkår eller andre resultatforbedrende tiltak som eksempelvis forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører eller redusert omfang av samfunnsoppdrag kan redusere behovet for avgiftsøkning. I scenarioene med redusert vekst i terminalleddet er investeringene holdt uendret i forhold til gjennomført nedskrivningstest.

Videre vises som illustrasjon beregnet verdifall dersom Avinor kun skulle få dekket 50 prosent av nødvendig beløp ut over 1,9 mrd. kr årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

ANDRE SENSITIVITETER		VERDI	ENDRING I VERDI	NØDVENDIG RESULTAT- FORBEDRING	NEDSKRIVNING OM DEKNING 50 % AV NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING
Passasjerer i terminalår (millioner)					
Endring passasjerer i terminalår					
0 %	56,3	40 323	0	0	0
- 5 %	53,5	31 486	(8 838)	444	3 385
- 10 %	50,6	22 648	(17 675)	1 023	7 804
Vekst i terminalleddet					
Endring vekst i terminalleddet					
0,0 %	2,0 %	40 323	0	0	0
- 0,5 %	1,5 %	35 929	(4 394)	172	1 163
- 1,0 %	1,0 %	32 451	(7 873)	480	2 902
Avkastningskrav					
Endring avkastningskrav					
0,0 %	5,8 %	40 323	0	0	0
+ 0,5 %	6,3 %	35 309	(5 015)	224	1 473
+ 1,0 %	6,8 %	31 349	(8 974)	601	3 453

NOTE 8 Pensjoner

Beløp i MNOK

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 31. desember 2023.

Økonomiske forutsetninger benyttet ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser representerer administrasjonens beste estimat på langsiktige fremtidige nivåer for avkastning og lønn.

ØKONOMISKE FORUTSETNINGER BENYTTET VED BEREGNING AV KONSERNETS PENSJONSFORPLIKTELSE	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,30 %	3,20 %	3,30 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,80 %	2,60 %	2,80 %
Årlig forventet G-regulering	3,25 %	3,25 %	3,25 %

PENSJONSFORPLIKTELSE	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Netto pensjonsforpliktelse 1. januar	5 207,7	5 313,9	5 313,9
Resultatført pensjonskostnad	98,7	95,0	347,3
Premiebetalinger	(53,1)	(67,2)	(870,9)
Estimatavvik mot totalresultat	(240,2)	-	417,4
Netto pensjonsforpliktelse periodeslutt	5 013,0	5 341,7	5 207,7

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 59,8 mill. kr i januar-mars 2024 (49,4 mill. kr tilsvarende periode i 2023), samt kostnader til privat AFP på 7,6 mill. kr (5,2 mill. kr i 2023).

NOTE 9 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Langsiktige lån og leieforpliktelser	21 784,0	22 427,9	22 181,2
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	2 374,4	1 771,8	2 374,6
Sum	24 158,5	24 199,7	24 555,8
Lånebevegelser			
Balanseført verdi 01.01	24 555,8	22 259,0	22 259,0
Nedbetaling av langsiktig lån	-	-	(966,4)
Reduksjon leieforpliktelser	(9,4)	(12,5)	(54,1)
Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	750,0	3 000,0
Nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-	-	(1 500,1)
Netto lånebevegelser	(9,4)	737,5	479,4
Andre endringer forpliktelser	-	(135,0)	(122,6)
Valuta-/ verdiendring lån	1) (387,9)	1 338,2	1 940,0
Balanseført verdi periodeslutt	24 158,5	24 199,7	24 555,8

1) Endring i gjelden som følge av endringer i kronekursen euro/norske kroner nøytraliseres ved at Avinor har kjøpt valutasikringsinstrumenter for hele gjelden i fremmed valuta.

Trekkrettigheter

Konsernet har en revolverende trekkfasilitet pålydende 4 000 mill. kr (forfall 2026) og en kassekreditt på 300 mill. kr knyttet til konsernkontoordning i Nordea Bank. Det har aldri vært foretatt trekk på disse fasilitetene.

NOTE 10 Finansielle instrumenter

Beløp i MNOK

Vurdering av virkelig verdi

Virkelig verdi av renteswapper, valutaterminkontrakter og kraftpriserivater er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen.

Balanseført verdi av kontanter, kontantekvivalenter og kassekreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balanseført verdi av leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås til "normale" betingelser. Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kundeforhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående og hvor disse utestående fordringene er vurdert til virkelig verdi. Virkelig verdi på langsiktig gjeld er beregnet ved bruk av noterte markedspriser eller ved bruk av rentebetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittrisiko. Virkelig verdi av sertifikatlån er satt lik hovedstol.

Under følger en sammenlikning av balanseførte verdier og virkelig verdi for selskapet og konsernets rentebærende gjeld.

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

	31. MARS 2024		31. MARS 2023		AR 2023	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld						
Statslån	305,5	302,1	749,8	730,0	305,5	298,7
Obligasjonslån	18 652,2	17 805,5	18 433,3	16 817,0	19 040,2	17 902,6
Banklån	3 351,9	3 343,3	3 879,0	3 884,0	3 351,9	3 345,3
Sertifikatlån	1 500,0	1 500,7	750,0	750,0	1 499,9	1 501,7
Leieforpliktelser	348,9	348,9	387,5	387,5	358,3	358,3
Sum	24 158,5	23 300,5	24 199,7	22 568,5	24 555,8	23 406,6

DERIVATER

	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Eiendeler			
Renteswapper	2 505,1	2 051,7	2 624,8
Valutaterminkontrakter	5,3	16,3	23,1
Energikontrakter	-	-	-
Sum	2 510,4	2 068,0	2 647,9
Gjeld			
Renteswapper	902,7	1 156,6	734,5
Valutaterminkontrakter	0,8	7,9	0,1
Energikontrakter	89,8	12,6	25,4
Sum	993,3	1 177,1	760,0

Virkelig verdi etter verdsettelsesmetode

Tabellene under viser virkelig verdi etter verdsettelsesmetode. De ulike nivåene er definert som følger:

- Notert pris i et aktivt marked for en identisk eiendel eller forpliktelse (nivå 1)
- Verdsettelse basert på andre observerbare faktorer enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen (nivå 2)
- Verdsettelse basert på faktorer som ikke er hentet fra observerbare markeder (ikke observerbare forutsetninger (nivå 3))

Oversikt over konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi:

PER 31. MARS 2024	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		5,3		5,3
Derivater benyttet til sikring		2 505,1		2 505,1
Sum eiendeler	0,0	2 510,4	0,0	2 510,4
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		3 092,2		3 092,2
Derivater benyttet til sikring		902,7		902,7
Sum forpliktelser	0,0	3 994,9	0,0	3 994,9
PER 31. MARS 2023	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		16,3		16,3
Derivater benyttet til sikring		2 051,7		2 051,7
Sum eiendeler	0,0	2 068,0	0,0	2 068,0
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		2 912,5		2 912,5
Derivater benyttet til sikring		1 156,6		1 156,6
Sum forpliktelser	0,0	4 069,0	0,0	4 069,0
PER 31. DESEMBER 2023	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		23,1		23,1
Derivater benyttet til sikring		2 624,8		2 624,8
Sum eiendeler	0,0	2 647,9	0,0	2 647,9
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		3 123,9		3 123,9
Derivater benyttet til sikring		734,5		734,5
Sum forpliktelser	0,0	3 858,4	0,0	3 858,4

NOTE 11 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Fordringer			
Kundefordringer	1 255,5	1 134,3	1 278,1
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	64,0	84,4	68,3
Forskuddsbetalte driftskostnader	132,0	120,9	108,2
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	473,6	-	110,7
Andre kortsiktige fordringer	48,6	336,4	75,5
Sum fordringer	1 973,6	1 676,0	1 640,8
	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Annen kortsiktig gjeld			
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	507,5	440,1	419,9
Påløpte drifts- og investeringskostnader	1 041,4	656,7	901,8
Påløpte rentekostnader	345,0	291,5	319,7
Forskudd fra kunder	177,5	163,8	193,8
Forskudd fra Forsvarsbygg, miljøopprydding (note 12)	170,8	-	-
Øvrig kortsiktig gjeld	4,2	3,1	43,7
Sum annen kortsiktig gjeld	2 246,3	1 555,3	1 878,8

NOTE 12 Vesentlige utbyggingsprosjekter

Ny lufthavn Bodø

I desember 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Bodø. Prosjektet innebærer at dagens lufthavn flyttes for å sikre areal til videre byutvikling. Ny lufthavn vil etter planen settes i drift i løpet av 2029 - 2030. Prosjektet finansieres av Avinor, staten og Bodø kommune.

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres med to totalentrepriser med samspill, anlegg på flyside og terminalbygg. Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg i juni 2023 og signert i starten av juli 2023. Etter å ha fullført fase 1 (utvikling/optimalisering), har Avinor og Peab Anlegg kommet til enighet om målpris for arbeidene og kontrakten for fase 2 (gjennomføringsfasen) ble signert i april 2024. Kontrakten for terminalbygg er tildelt HENT og ble signert i april 2024, noe som innleder fase 1 av kontrakten (utvikling/optimalisering).

Arealene til ny lufthavn ble, i henhold til kjøpsavtale inngått med Forsvarsbygg i mars 2023, overtatt i januar 2024.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2023.

Økonomisk status

For perioden 1. kvartal 2019 – 1. kvartal 2024 utgjør brutto prosjektutgifter, uten kjøp av arealer og før mottatte/innregnede statstilskudd, 497,7 mill. kr. Etter mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for 2023 og 2024, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet 0 mill. kr. for samme periode. Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor.

Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø fra og med 1. kvartal 2019 uten kjøp av arealer:

PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE		NOTE	1. KVARTAL		ÅR (AKKUMULERT)	
			2024	2023	2019-2024	2019-2023
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	86,9	23,8	346,1	111,7
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(86,9)	(23,8)	(346,1)	(111,7)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		4,1	1,8	151,7	143,3
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	5	(4,1)	(1,8)	(151,7)	(143,3)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			90,9	25,6	497,7	255,0
Innregning av tilskudd			(90,9)	(25,6)	(497,7)	(255,0)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	
Fordringer tilskudd - periodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					497,7	255,0
Mottatte tilskudd - akkumulert					(433,6)	-
Fordringer tilskudd - periodeslutt	Fordringer	11			64,1	255,0

Ny lufthavn Mo i Rana

I juni 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Mo i Rana som skal erstatte dagens lufthavn på Røssvoll. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt bidrag fra Rana kommune og lokalt næringsliv.

For nærmere beskrivelse av prosjektet, herunder vedtatte økonomiske rammer og finansiering, vises det til Avinors års- og bærekraftrapport for 2023.

Økonomisk status

Per 31. mars 2024 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før mottatte/innregnede lokale og statlige tilskudd, 1.098,4 mill. kr. Etter mottatte lokale tilskudd og mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for årene 2021-2024, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet mill. kr. per 31. mars 2024. Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor.

Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana:

PRESENTASJON I RESULTATREGNSKAP OG BALANSE		NOTE	1. KVARTAL		ÅR (AKKUMULERT)	
			2024	2023	2014-2024	2014-2023
Balanseførte prosjektutgifter						
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse	6	262,9	234,4	1 045,1	242,4
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse	6	(262,9)	(234,4)	(1 045,1)	(242,4)
Netto balanseførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Resultatførte prosjektutgifter						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		1,9	2,6	53,3	45,3
Innregning av tilskudd	Andre inntekter	5	(1,9)	(2,6)	(53,3)	(45,3)
Netto resultatførte prosjektutgifter			-	-	-	-
Totale prosjektutgifter						
Påløpte prosjektutgifter			264,8	237,0	1 098,4	287,8
Innregning av tilskudd			(264,8)	(237,0)	(1 098,4)	(287,8)
Netto prosjektutgifter			-	-	-	-
Fordringer tilskudd - perodeslutt						
Tilskudd innregnet - akkumulert					1 098,4	287,8
Mottatte tilskudd - akkumulert					(861,2)	(254,0)
Fordringer tilskudd - perodeslutt	Fordringer	11			237,2	33,8

NOTE 13 Betingede utfall og usikre forpliktelser/estimer

Vedtektsfestet egenkapitalandel

Paragraf 5 i Avinors vedtekter angir begrensninger for finansiering: «Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital.» Bokførte leieforpliktelser er ikke inkludert i netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

I ekstraordinær generalforsamling 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40 prosent til minimum 35 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2024.

Ytre miljø

I henhold til samlepålegg fra Miljødirektoratet ble det i 2019 gjennomført en foreløpig samlet kartlegging av mulige miljøforpliktelser knyttet til PFAS-forurensning (brannskum) på Avinors lufthavner (med unntak av Evenes lufthavn, Kristiansand lufthavn, Oslo lufthavn og Svalbard lufthavn hvor det allerede er pågående saker).

PFAS er fluor-organiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunnen på lufthavnene. Disse forurensningene utgjør en miljø- og helserisiko. Avinor har de siste årene mottatt pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak. Det er gjennomført supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter.

Erfaring med utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomførte oppryddingsprosjekter, viser at arbeidet på Avinors lufthavner kan bli mer omfattende enn det som det opprinnelig regnskapsmessig er gjort avsetning for. Ny kunnskap og dokumentasjon for nye tiltaksmetoder viser at det kan være mulig å gjennomføre oppryddingen på flere lufthavner til en lavere kostnad. Dette forutsetter miljømyndighetenes aksept. I tillegg er det usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer og volumer masser som er forurenset. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder.

Avsetning for fremtidige miljøoppryddingskostnader er basert på vurdering av oppryddingskostnaden ved konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig. Estimert avsetning er nåverdberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet gjennomføres frem i tid.

OVERSIKT OVER ENDERING I AVSETNING YTRE MILJØ

BELØP I MNOK	31. MARS		AR
	2024	2023	2023
Avsetning 1. januar	842,9	1 006,9	1 006,9
Endring avsetning grunnet ny informasjon	76,9	-	13,5
Effekt nåverdberegning	(29,1)	-	(56,1)
Gjennomført arbeid	(12,5)	(10,6)	(121,4)
Avsetning periodeslutt	878,2	996,2	842,9

Nye pensjonsordninger

Ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Regnskapsmessige konsekvenser av den vedtatte loven er, i den utstrekning det foreligger tilstrekkelig grunnlag for dette, regnskapsført per 31. desember 2023. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspensjon.

Fra 2025 er det besluttet at AFP i offentlig sektor skal legges om til å bli en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden. Dette vil da gjelde både offentlige og private ordninger.

Regjeringen og partene i offentlig sektor er enige om pensjonsreglene for yrkesgrupper som har særaldersgrenser. Det er ikke fastsatt endelige regler for beregning og finansiering av nye AFP- og særalderspensjoner. Fullstendige regnskapsmessige effekter av nye lover/regler kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt. Det er foreløpig ikke tatt beslutning hvordan Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for de ansatte som ikke formelt er tilknyttet offentlig pensjonsordning.

NOTE 14 Hendelser etter balansedagen

Det har ikke vært hendelser etter 31. mars 2024 som påvirker delårsrapporten for 1. kvartal 2024.

Alternative resultatmål

Avinor utarbeider konsernregnskap i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU. Alternative resultatmål er måltall som ikke er definert eller angitt i IFRS, men som Avinor benytter for å gi supplerende informasjon om drift og finansiell stilling. De alternative resultatmålene er konsistent beregnet over tid, og utledet fra finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS.

DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER / EBITDA

Resultatmålet viser resultat før finansposter, skatt og av- og nedskrivninger.

Avinor benytter EBITDA som et alternativt resultatmål, da dette er en tilnærming til beregning av fri kontantstrøm fra driften.

EBITDA er direkte avstembar mot og spesifisert på egen linje i resultatregnskapet

RENTEBÆRENDE GJELD

Avinor benytter rentebærende gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om størrelsen på og utviklingen av den rentebærende gjelden i konsernet.

BEREGNING OG AVSTEMMING AV RENTEBÆRENDE GJELD	KILDE	31. MARS		AR
		2024	2023	2023
Langsiktig rentebærende gjeld				
Lån fra Staten	Balanse	-	305,5	-
Annen langsiktig gjeld	Balanse	21 477,0	21 785,3	21 865,0
Leieforpliktelser	Balanse	307,0	337,1	316,2
Sum langsiktig rentebærende gjeld		21 784,0	22 427,9	22 181,2
Kortsiktig rentebærende gjeld				
Sertifikatgjeld	Balanse	1 500,0	750,0	1 499,9
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	832,6	971,5	832,6
Leieforpliktelser	Balanse	41,9	50,4	42,1
Sum langsiktig rentebærende gjeld		2 374,4	1 771,8	2 374,6
Rentebærende gjeld		24 158,5	24 199,7	24 555,8

NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

Netto rentebærende gjeld er utgangspunkt for beregning av egenkapitalandelene som ligger til grunn for egenkapitalkrav i låneavtaler og selskapets vedtekter.

BEREGNING OG AVSTEMMING AV NETTO RENTEBÆRENDE GJELD	KILDE	31. MARS		AR
		2024	2023	2023
Rentebærende gjeld	APM	24 158,5	24 199,7	24 555,8
Renteswapper - gjeld	Note 10	902,7	1 156,6	734,5
Renteswapper - eiendel	Note 10	(2 505,1)	(2 051,7)	(2 624,8)
Bankinnskudd, kontanter og lignende	Balanse	(850,3)	(1 430,1)	(1 423,3)
Netto rentebærende gjeld		21 705,7	21 874,5	21 242,2

EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

Avinor oppgir egenkapitalandel knyttet til låneavtaler for å opplyse om selskapets overholdelse av krav som långivere har stilt i forbindelse med lån ytt til Avinor.

Det er angitt egenkapitalkrav i låneavtaler med Den Europeiske Investeringsbanken, Den Nordiske Investeringsbank og på ubenyttet trekkfasilitet. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld.

BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER	KILDE	31. MARS		AR
		2024	2023	2023
Egenkapital	Balanse	13 353,5	12 836,4	13 461,4
Netto rentebærende gjeld	APM	21 705,7	21 874,5	21 242,2
Sum egenkapital og rentebærende gjeld		35 059,2	34 710,9	34 703,6
Egenkapitalandel låneavtaler *		38,1 %	37,0 %	38,8 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

Avinor har i vedtektenes paragraf 5 et eksplisitt krav til egenkapitalandel, som gjennomgående omtales som vedtektsfestet egenkapitalandel.

Avinor benytter vedtektsfestet egenkapitalandel som et alternativt resultatmål ettersom dette er en sentral størrelse for å vurdere konsernets soliditet og kapasitet for å ta opp ytterligere ekstern finansiering.

Vedtektenes paragraf 5: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS eller datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

Regnskapsstandarden for beregning av leieforpliktelser knyttet til finansielle leieavtaler (IFRS 16) ble implementert etter at vedtektenes paragraf 5 ble fastsatt. Implementering av nye regnskapsstandarder skal etter ledelsens vurdering ikke påvirke vedtektsfestet egenkapitalkrav, og dermed trekkes leieforpliktelser ut av netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

BEREGNING OG AVSTEMMING AV VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL	KILDE	31. MARS		AR
		2024	2023	2023
Netto rentebærende gjeld	APM	21 705,7	21 874,5	21 242,2
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	(307,0)	(337,1)	(316,2)
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	(41,9)	(50,4)	(42,1)
Netto rentebærende gjeld		21 356,8	21 487,0	20 883,9
Egenkapital	Balanse	13 353,5	12 836,4	13 461,4
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		34 710,3	34 323,4	34 345,3
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		38,5 %	37,4 %	39,2 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser

EGENKAPITALANDEL

Avinor benytter egenkapitalandel som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om konsernets soliditet.

BEREGNING OG AVSTEMMING AV EGENKAPITALANDEL	KILDE	31. MARS		AR
		2024	2023	2023
Egenkapital	Balanse	13 353,5	12 836,4	13 461,4
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	47 518,7	46 825,8	47 814,5
Egenkapitalandel		28,1 %	27,4 %	28,2 %

KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

Avinor benytter kontantstrøm før endring gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om nivået på kontranstrømmer som genereres eksklusiv effekter av økning eller reduksjon gjeld. Dette gir en informasjon om konsernets likviditetsutvikling før avdrag på lån og gir indikasjon på behov for tilførsel av kapital gjennom låneopptak

KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD	KILDE	31. MARS		AR
		2024	2023	2023
Netto kontantsrøm fra operasjonelle aktiviteter	Kontantstrømoppstilling	415,1	397,5	3 353,8
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	(779,4)	(700,9)	(2 800,4)
Betalte renter	Kontantstrømoppstilling	(199,2)	(192,5)	(798,1)
Kontantstrøm før endring gjeld		(563,5)	(495,9)	(244,6)

IKKE FINANSIELLE MÅLTALL

Avinor benytter også ikke finansielle måltall for å gi informasjon om driften. Ikke finansielle måltall er ikke utledet av finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS. Ikke finansielle måltall er konsistent definert over tid. Sentrale ikke finansielle måltall er beskrevet nedenfor.

Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

Punktlighet

Punktlighet angir andelen av flyavgangene som gikk i rute eller var mindre enn 15 minutter forsinket.



AVINOR AS
Org.nr. 985 198 292
Drammensveien 144
0277 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no