

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

2. kvartal 2023



Innhold

Hovedtall Avinor konsern	3
Styrets rapport	4
Sammendratt Resultatregnskap	8
Sammendratt Utvidet resultat	9
Sammendratt Balanse	10
Sammendratt Egenkapitaloppstilling	12
Sammendratt Kontantstrømoppstilling	13
Noter	14
Alternative resultatmål	29

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. 3000 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

	2. KVARTAL		PER 2. KVARTAL		AR
	2023	2022	2023	2022	2022
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	2 630	2 439	4 732	3 903	9 007
Driftsinntekter flysikringstjeneste	562	552	1 066	1 019	2 122
Konsernposter og elimineringer	-145	-155	-294	-326	-710
Sum driftsinntekter konsern	3 048	2 836	5 504	4 597	10 419
EBITDA konsern *	946	933	1 406	969	3 069
Resultat etter skatt konsern	191	358	-146	-77	427
Totale eiendeler			47 359	45 756	45 935
Egenkapital			13 299	13 718	13 358
Egenkapital/totalkapital *			28,1 %	30,0 %	29,1 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon *			38,5 %	40,1 %	39,2 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	12 802	12 532	23 242	19 949	44 729
Antall flybevegelser (i 1000)	163	165	308	292	618
Antall service units (i 1000)	594	531	1 093	967	2 071
Punktlighet */**			84 %	82 %	81 %
Regularitet */**			98 %	99 %	99 %

* Se beskrivelse og beregning i vedlegget "Alternative resultatmål"

** siste 12 måneder

Styrets rapport

VIKTIGE HENDELSER

Totalt reiste 23,2 millioner passasjerer over Avinors lufthavner i første halvår 2023, en økning på 16,5 i forhold til første halvår 2022.. Antallet flybevegelser økte med 5,6 prosent. Innenlands flybevegelser økte med 2,7 prosent, mens utenlandske flybevegelser økte med 18,4 prosent. Trafikken er fortsatt ikke tilbake på nivåene før koronapandemien. Sammenliknet med første halvår 2019 er totalt antall passasjerer 11,0 prosent lavere i første halvår 2023. Trafikkutviklingen og reisemønsteret indikerer at det er innen ferie- og fritidsreisende innhenting har vært sterkest, mens forretningsreisende ligger bak nivåene før pandemien.

Avinor signerte i juni 2023 avtale med AF Gruppen Norge AS som utløser hele kontraktsomfanget for bygging av ny lufthavn i Mo i Rana. Avinor og AF Gruppen Norge AS har vært gjennom en samspillsfase for å optimalisere tekniske løsninger og utarbeide planer for gjennomføringsfasen og har nå startet selve byggingen av ny lufthavn.

Avinor har i juni 2023 tildelt Peab Anlegg AS kontrakten som skal utføre flysideanlegg på ny lufthavn Bodø. Kontrakten for bygging av terminalbygg ble lyst ut i juni 2023. Begge kontraktene gjennomføres som totalentrepriser med samspill.

Oppfølging av konsernets finansielle stilling og rammebetingelser er et prioritert område. På ekstraordinær generalforsamling 12. desember 2022 besluttet staten å fravike selskapets vedtekter om minimum egenkapitalandel frem til 31. desember 2023. I forbindelse med ordinær generalforsamling 6. juni 2023 ble behovet for en finansielt forsvarlig ramme rundt Avinors samfunnsoppdrag tatt opp for diskusjon. Finansielle rammebetingelser følges løpende opp med Samferdselsdepartementet.

2. KVARTAL 2023

FINANSIELLE HOVEDTALL, 2. KVARTAL

MNOK	2023	2022	ENDRING
Driftsinntekter	3 047,9	2 836,4	7,5 %
EBITDA	946,3	932,7	1,5 %
Resultat etter skatt	190,7	357,6	-46,7 %
Investeringer	815,2	718,1	13,5 %

Konsernets driftsinntekter i 2. kvartal 2023 utgjorde 3 048 mill. kr, en økning på 7,5 prosent fra tilsvarende rapporteringsperiode i 2022. Trafikkinntektene økte med 67 mill. kr mens kommersielle inntekter økte med 144 mill. kr.

Driftskostnader inklusive avskrivninger utgjorde 2 655 mill. kr i 2. kvartal sammenliknet med 2 460 mill. kr i tilsvarende kvartal i 2022.

01.01 – 30.06.2023

FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 30.06

MNOK	2023	2022	ENDRING
Driftsinntekter	5 504,1	4 596,8	19,7 %
EBITDA	1 406,2	969,1	45,1 %
Resultat etter skatt	-145,6	-76,8	-89,5 %
Investeringer	1 420,3	1 251,0	13,5 %

Konsernet hadde for første halvår 2023 et resultat etter skatt på minus 146 mill. kr sammenliknet med minus 77 mill. kr i første halvår 2022.

Driftsinntekter

Driftsinntekter i første halvår 2023 utgjorde 5 504 mill. kr, en økning på 19,7 prosent sammenliknet med første halvår 2022.

DRIFTSINNTEKTER PER VIRKSOMHETSOMRÅDE, 01.01 - 30.06

MNOK	2023	2022	ENDRING
Lufthavndrift	4 731,5	3 903,1	21,2 %
Flysikring	1 066,4	1 019,4	4,6 %
Felles/ufordelt	746,3	510,5	46,2 %
Eliminering	-1 040,2	-836,2	
Avinor konsern	5 504,0	4 596,8	19,7 %

I første halvår 2023 har det, som følge av økningen i passasjertrafikk, vært en økning i inntekter for lufthavndriften på 21,2 prosent sammenliknet med første halvår 2022. Økningen gjelder både trafikkinntekter og kommersielle inntekter. For første halvår 2023 utgjorde kommersielle inntekter 57,0 prosent av driftsinntektene for lufthavndriften. Det er de store lufthavnene, med større andel utenlandstrafikk, som har hatt størst inntektsvekst.

For flysikringsvirksomheten har inntektsveksten for første halvår 2023 vært 4,6 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2022. Den lavere inntektsveksten for flysikringsvirksomheten sammenliknet med lufthavndriften skyldes at antallet flygninger ikke har økt like mye som antallet passasjerer.

Driftskostnader og avskrivninger

Samlede driftskostnader i første halvår 2023 utgjorde 4 098 mill. kr sammenliknet med 3 628 mill. kr i tilsvarende periode i 2022. Dette er en økning på 470 mill. kr eller 13,0 prosent. Det er særlig økning i volumavhengige kostnader til personell

og sikkerhet som medfører økning i driftskostnadene, i tillegg til at reparasjonskostnadene for driftsmateriell øker som følge av økt bruk samt økte kostnader på deler og arbeid. Kostnadsutviklingen må ses i sammenheng med økningen i trafikkvolum samt generelt høy prisvekst på flere innsatsfaktorer. Enhetskostnaden per passasjer har gått ned med rundt 3 prosent i første halvår 2023 i forhold til første halvår 2022.

Samlede av- og nedskrivninger i første halvår 2023 utgjorde 1 113 mill. kr, dette er på samme nivå som i tilsvarende periode i 2022.

EBITDA

EBITDA for første halvår 2023 utgjorde 1 406 mill. kr med en EBITDA-margin på 25,6 prosent. I første halvår 2022 var EBITDA på 969 mill. kr med en EBITDA-margin på 21,1 prosent.

Investeringer

Balanseført tilgang for varige driftsmidler utgjorde 1 420 mill. kr i løpet av første halvår 2023, en økning på 169 mill. kr i forhold til første halvår 2022. Investeringene i første halvår 2023 er primært relatert til prosjekter vedtatt og iverksatt før koronapandemien, samt nødvendige reinvesteringer.

Kontantstrøm, finansiering og forpliktelser

Konsernet hadde i første halvår 2023 en kontantstrøm før endring i gjeld på minus 535 mill. kr. Med en netto økning i gjeld på 238 mill. kr endte konsernet opp med en reduksjon i kontantbeholdning på 297 mill. kr gjennom første halvår 2023.

Rentebærende gjeld var per 30. juni 2023 på 24,1 mrd. kr, hvorav 1,8 mrd. kr var kortsiktig gjeld. Første halvår av 2023 har vært preget av økende renter og svekkelse av norske kroner mot euro. Konsernets låneportefølje er 100 prosent valutasikret, renteeffekt på sikringer med fast rente bidro til en forbedring av konsernets egenkapital med 29 millioner kroner i første halvår.

Netto finansresultat i første halvår 2023 endte på minus 481 mill. kr, 514 mill. kr lavere enn finansresultatet på 34 mill. kr i første halvår 2022. Realiserte og urealiserte tap på kraftsikringer bidro negativt med 205 mill. kr til finansresultatet i første halvår 2023, mens de for første halvår 2022 bidro positivt med 281 mill. kr.

Konsernets balanse økte med 1,4 mrd. kr i løpet av første halvår 2023 til 47,4 mrd. kr per 30. juni 2023. Konsernets egenkapitalandel i forhold til totalkapitalen per 30. juni 2023 utgjorde 28,1 prosent sammenliknet med 29,1 prosent per årsslutt 2022. Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, jf. vedtektenes paragraf 5, var på 38,5 prosent.

Konsernets bokførte egenkapital ble i løpet av første halvår 2023 redusert med 59 mill. kr. Resultat etter skatt bidro negativt med 146 mill. kr, pensjonseffekter bidro positivt med 59 mill. kr mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et positivt bidrag på 29 mill. kr.

Ved utgangen av juni 2023 hadde konsernet en likviditetsreserve på 5,2 mrd. kr, fordelt på 0,9 mrd. kr i bankinnskudd og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

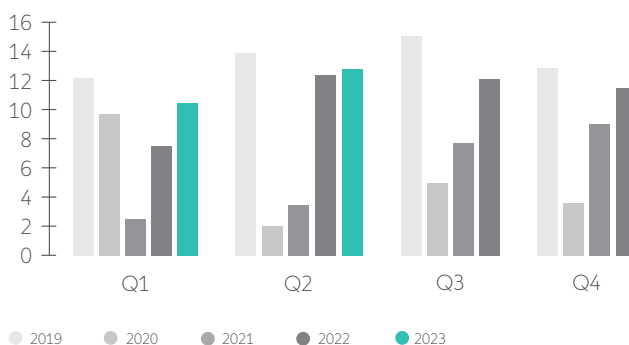
Trafikkutvikling og servicemål

Det reiste 23,2 mill. passasjerer over Avinors lufthavner i løpet av første halvår 2023. Dette er 16,5 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2022.

Nedenstående figur viser trafikkutviklingen per kvartal i perioden 2019 – 2023:

PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken i første halvår 2023 økte med 9,8 prosent i forhold til første halvår 2022, mens utenrikstrafikken økte med 29,5 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en nedgang på 3,8 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 30.06

PASSASJERER (1000)	2023	2022	ENDRING
Gardermoen	11 792	9 780	20,6 %
Flesland	2 994	2 656	12,7 %
Sola	1 885	1 592	18,4 %
Værnes	1 949	1 715	13,7 %
Øvrige	4 622	4 207	9,9 %
Avinor konsern	23 242	19 949	16,5 %

Antallet kommersielle flybevegelser økte i løpet av første halvår 2023 med 5,6 prosent sammenliknet med første halvår 2022. For innenriks flybevegelser har det vært en økning på 2,7 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 18,4 prosent.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 84 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 98 prosent.

FLYSIKKERHET OG HMS

Det har så langt i 2023 ikke vært luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor har vært medvirkende part.

Siste 12 måneder utgjorde H1-verdien (frekvens fraværsskader) 2,9 for konsernet (1,8 i tilsvarende periode i fjor) mens H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 4,3 (4,5 i tilsvarende periode i fjor).

Sykefraværet på konsernbasis siste 12 måneder lå på 5,0 prosent (5,3 prosent i tilsvarende periode i fjor).

RISIKOFORHOLD

Risikoer relatert til flytrafikkvolum

Avinors trafikkinntekter påvirkes av endringer i geopolitiske forhold, flyselskapenes ruteoppsett, etterspørselen etter flyreiser og andre faktorer utenfor konsernets kontroll. Det er ikke etablert særskilte avtaler med flyselskapene for bruk av Avinors lufthavner og det er derfor ikke noen forpliktelser for flyselskapene til å opprettholde et bestemt trafikkvolum.

Et fåtall flyselskaper står for en vesentlig del av trafikkvolumet på Avinors lufthavner. Forretningsmessige beslutninger eller finansielle vanskeligheter relatert til disse flyselskapene vil kunne ha en finansiell effekt for Avinor.

Avinor har en høy andel faste kostnader som i mindre grad varierer med endringer i trafikkvolum og kapasitetsutnyttelse. Konsernets inntjening og finansielle verdi er påvirket av endringer i trafikkvolumet.

Inntekter fra tjenester og tilbud til passasjerene har en sentral betydning for konsernets finansiering. Endringer i trafikkvolum vil ha en direkte effekt på omfanget av disse inntektene.

Usikkerheten knyttet til langsiktige og varige endringer i reisevaner påvirker konsernets inntekter og verdien av konsernets eiendeler.

Risikoer knyttet til investeringsaktiviteter

Konsernet har et kontinuerlig investeringsprogram for å vedlikeholde og tilpasse infrastruktur i lufthavn- og flysikringsvirksomheten. Innebygget prosjektrisiko, endringer i finansielt klima, prisstigning og politiske føringer kan påvirke det finansielle grunnlaget for disse investeringene og dermed konsernets finansielle stilling.

Det er teknisk, økonomisk og regulatorisk risiko knyttet til utviklingsprosjekter.

Kraftprisorisiko

Konsernet har et betydelig forbruk av elektrisk kraft og dermed en risiko for økte kostnader som følge av utviklingen i kraftprisene. For å redusere risikoen har Avinor inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS.

Kredittrisiko

Konsernet har kredittrisiko knyttet til flyselskaper, leietakere og luftfartsrelaterte næringer. Det er en risiko for at kunder ikke kan oppfylle sine forpliktelser, og mislighold vil kunne ha effekt på konsernets virksomhet, finansielle stilling og resultat.

Konsernet har retningslinjer for å minimere tap. Det er ikke stilt garantier for forpliktelser som ikke tilhører selskap i konsernet.

Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Med finansiell risiko menes likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftprisorisiko og refinansieringsrisiko.

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet er i hovedsak eksponert mot euro og amerikanske dollar samt noe eksponering i svenske kroner og britiske pund.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko mot euro i forhold til norske kroner gjennom underveisavgiften. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges på termin i den grad de ikke skal brukes til direkte valutaubetalinger. Konsernet har også valutarisiko knyttet til innkjøp i utenlandsk valuta. Valutaterminer bokføres ikke som regnskapsmessig sikring.

Konsernets obligasjonsgjeld denominert i euro sikres gjennom kjøp av rente- og valutabytteavtaler. Avinor benytter sikringsbokføring ved bokføring av rente- og valutabytteavtaler.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter. Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået. For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger.

Likviditets- og finansieringsrisiko

For å kunne innfri finansielle forpliktelser ved forfall er Avinor avhengig av ekstern finansiering av utviklingsplaner og prosjekter, samt for å refinansiere eksisterende gjeld. Det kan i perioder være usikkerhet knyttet til kapitalmarkedenes tilgjengelighet og prising. For Avinor har tilgangen på kapital vært god gjennom ulike lånemarkeder.

Regulatorisk risiko

Avinors drift er innrettet mot sikker avvikling av flytrafikken med prosedyrer og tiltak for å minimere sannsynligheten for og konsekvensen av ulykker og alvorlige hendelser. Utviklingen i nasjonale og internasjonale regulatoriske forhold kan ha finansielle konsekvenser for konsernet.

Nivået på luftfartsavgiftene er regulert av norske og europeiske myndigheter. Det er økonomisk og finansiell risiko for Avinor hvis de regulatoriske myndigheter ikke legger Avinors planer til grunn. Det samme gjelder om faktiske kostnadene eller faktisk trafikkvolum avviker fra forutsetninger som ligger til grunn for fastsettelse av luftfartsavgiftene.

Avinor ivaretar definerte nasjonale sektorpolitiske mål. Staten setter føringer for en rekke forhold, herunder lufthavnstruktur, krav til beredskap, nivå på luftfartsavgifter og samfunnsplagte oppgaver. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

Pensjon

Fra 1. januar 2019 ble konsernets ytelsesbaserte offentlige pensjonsordning lukket og ansatte etter dette meldes inn i en privat innskuddsbasert ordning. Ca. 45 prosent av ansatte per 1. januar 2019 gikk over til ny ordning. Fra og med 1. januar 2020 ble den offentlige pensjonsordningen endret til en ordning mer lik en privat innskuddsordning for alle født etter 1962. Alle født etter 1962 som fortsatt er medlem av den offentlige ordningen og alle som per 1. januar 2019 gikk over til ny privat ytelsesordning har fått en oppsatt rettighet basert på den gamle ordningen.

Endret pensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, inneholder ikke fullstendige bestemmelser om ny AFP-ordning eller nye regler for særalderspensjon.

Deler av konsernets pensjonsmidler er direkte knyttet opp mot Statens pensjonsfond utland. Avkastning og valutakursutvikling for Statens pensjonsfond utland vil dermed påvirke verdien av konsernets pensjonsmidler og fremtidige premiebetalinger.

Det er finansiell og regulatorisk risiko knyttet til beregnede pensjonsforpliktelser, hvor mindre endringer i forutsetninger vil kunne ha stor effekt for konsernets bokførte egenkapital.

Miljøforhold

Luftfart har både lokal miljøpåvirkning og global klimapåvirkning. Den lokale miljøpåvirkningen er primært relatert til flystøy, luftkvalitet, samt vann- og grunnforurensning (herunder spredning av PFAS), mens den globale påvirkningen primært er knyttet til klimagassutslipp.

Luftfartens klimagassutslipp svekker bransjens omdømme og vil kunne påvirke nasjonale og internasjonale rammebetingelser samt reiseaktivitet. Avinor har over tid iverksatt tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift, og er en pådriver for å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. Det gjøres også vurderinger knyttet til myndigheters og andre interessenters forventninger til Avinors arbeid med og rapportering på bærekraft/ESG, herunder EU's taksonomi og nye europeiske standarder for bærekraftrapportering.

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risikovurderinger for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samtidig som det gjennomføres kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer (PFAS) i brannskum benyttet frem til 2011 som har ført til forurensning på og rundt lufthavnene. Framtidige oppryddingskostnader er avhengig av myndighetskrav, tiltaksmetoder, mengder forurenset masse og priser. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om gjennomføring av tiltak og utarbeidelse av tiltaksplaner

på enkelte lufthavner og har informert om forventninger til kartlegging av de resterende lufthavnene. Det henvises til note 12 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EU's mattryggingorgan) har kommet med nye strengere grenseverdier for PFAS. Norske myndigheter vurderer hva dette vil bety for videre håndtering av PFAS forurensninger i Norge. Det er risiko for at Miljødirektoratet vil stille strengere krav til opprydding på Avinors lufthavner og at mer forurensning enn det som tidligere er signalisert må håndteres.

FRAMTIDSUTSIKTER

Det er usikkerhet knyttet til fremtidige nivåer på flytrafikken særlig med henblikk på hvordan teknologi, klima, miljø, økonomi og bærekraft kan medføre endringer i reisevanene. Ringvirkninger fra krigen i Ukraina gir også økt usikkerhet. Som redegjort for i note 6 til konsernregnskapet, kreves det en realøkning i luftfartsavgiftene og/eller endringer i andre finansielle rammebetingelser for å forsvare regnskapsførte verdier i lufthavn- og flysikringsvirksomheten. Avinors konsernregnskap per 30. juni 2023 legger til grunn at staten vil sikre finansielle rammebetingelser som forsvare regnskapsførte verdier.

Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når vekst og klimagassutslipp skal forenes i bærekraftig verdiskaping. Luftfarten skal i tillegg bidra til utvikling og omstilling innen norsk samfunns- og næringsliv som helhet. Sammen med flyselskapene vil Avinor arbeide for innovasjon og teknologiforbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst.

Oslo, 29. august 2023
Styret i Avinor AS

SAMMENDRATT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

		2. KVARTAL		PER 2. KVARTAL		AR	
	NOTE	2023	2022	2023	2022	2022	
Driftsinntekter:							
Trafikkinntekter		1 413,0	1 345,6	2 590,3	2 266,3	4 947,8	
Andre driftsinntekter		1 634,9	1 490,8	2 913,7	2 330,5	5 470,7	
Sum driftsinntekter	4	3 047,9	2 836,4	5 504,1	4 596,8	10 418,5	
Driftskostnader:							
Varekostnader		60,3	46,9	97,1	78,1	214,1	
Lønn og andre personalkostnader	7	1 104,3	976,7	2 102,9	1 904,5	3 681,0	
Andre driftskostnader	11	937,0	880,2	1 898,0	1 645,1	3 454,8	
Sum driftskostnader		2 101,6	1 903,7	4 097,9	3 627,7	7 350,0	
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		946,3	932,7	1 406,2	969,1	3 068,5	
Av- og nedskrivninger		5	553,1	556,5	1 112,4	1 097,1	2 258,7
Driftsresultat			393,2	376,2	293,8	-128,0	809,8
Finansinntekter			36,4	236,9	72,6	322,0	370,6
Finanskostnader			185,1	150,1	553,3	288,4	628,4
Netto finansinntekt/-kostnad			-148,8	86,8	-480,7	33,7	-257,9
Resultat før skattekostnad			244,4	463,0	-186,9	-94,3	551,9
Skattekostnad		2	53,7	105,4	-41,4	-17,5	125,0
Resultat etter skatt			190,7	357,6	-145,6	-76,8	426,9

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	2. KVARTAL		PER 2. KVARTAL		ÅR
	2023	2022	2023	2022	2022
Resultat etter skatt	190,7	357,6	-145,6	-76,8	426,9
Utvidet resultat:					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	74,9	2 086,8	74,9	2 086,2	1 498,6
Skatteeffekt	-16,5	-459,1	-16,5	-459,7	-330,0
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
Kontantstrømsikring	274,1	-280,4	36,5	-388,3	-908,8
Skatteeffekt	-60,3	61,7	-8,0	85,4	200,0
Sum utvidet resultat etter skatt	272,2	1 409,0	86,9	1 323,6	459,7
Årets totalresultat	462,9	1 766,6	-58,6	1 246,8	886,7
Tilordnet:					
Aksjonær	462,9	1 766,6	-58,6	1 246,8	886,7

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		30. JUNI		AR
	NOTE	2023	2022	2022
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler:				
Utsatt skattefordel		1 959,5	1 841,1	1 942,6
Andre immaterielle eiendeler	5,6	599,0	544,8	531,7
Anlegg under utførelse, immaterielle	5,6	1 009,8	693,4	704,8
Sum immaterielle eiendeler		3 568,3	3 079,3	3 179,0
Varige driftsmidler:				
Varige driftsmidler		33 853,9	34 223,5	34 373,9
Anlegg under utførelse		3 867,4	2 972,6	3 392,9
Bruksretteiendeler		341,4	533,0	504,6
Sum varige driftsmidler	5,6	38 062,7	37 729,1	38 271,4
Finansielle anleggsmidler:				
Derivater	9	2 614,1	1 629,0	1 378,9
Andre finansielle anleggsmidler		76,7	195,0	86,7
Sum finansielle anleggsmidler		2 690,8	1 824,0	1 465,6
Sum anleggsmidler		44 321,8	42 632,4	42 916,0
Omløpsmidler				
Varer		53,7	51,3	65,5
Fordringer	10	2 074,6	1 496,9	1 624,3
Derivater	9	16,9	267,1	141,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	891,6	1 308,4	1 188,6
Sum omløpsmidler		3 036,8	3 123,7	3 019,4
SUM EIENDELER		47 358,6	45 756,1	45 935,4

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		30. JUNI		AR
	NOTE	2023	2022	2022
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
Selskapskapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Annen egenkapital		7 899,2	8 318,0	7 957,8
Sum egenkapital		13 299,3	13 718,1	13 357,9
Gjeld				
Avsetning for forpliktelser:				
Pensjonsforpliktelser	7,12	5 347,6	4 918,3	5 313,9
Annen forpliktelse	12	1 019,7	1 060,8	1 010,6
Sum avsetning for forpliktelser		6 367,3	5 979,0	6 324,5
Langsiktig gjeld:				
Lån fra Staten	8,9	83,3	527,7	305,5
Annen langsiktig gjeld	8,9	21 914,9	20 592,9	20 447,0
Derivater	9	1 045,6	1 400,3	1 587,3
Leieforpliktelser	8,9	322,2	496,9	472,2
Sum langsiktig gjeld		23 365,9	23 017,6	22 811,9
Kortsiktig gjeld:				
Sertifikatgjeld	9,10	749,9	0,0	0,0
Leverandørgjeld		425,6	301,8	650,1
Skyldige offentlige avgifter		383,0	393,0	285,8
Derivater	9	3,1	9,8	2,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	8,9	971,5	931,5	971,5
Leieforpliktelser	8,9	48,1	61,4	62,8
Annen kortsiktig gjeld	10	1 744,9	1 343,9	1 468,9
Sum kortsiktig gjeld		4 326,1	3 041,3	3 441,0
Sum gjeld		34 059,3	32 038,0	32 577,5
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		47 358,6	45 756,1	45 935,4

SAMMENDRATT EGENKAPITALOPPSTILLING

Beløp i MNOK

	SELSKAPS- KAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 01.01.2022	5 400,1	-3 178,8	10 249,9	12 471,2
Totalresultat		1 323,6	-76,8	1 246,8
Egenkapital 30.06.2022	5 400,1	-1 855,2	10 173,1	13 718,1
Egenkapital 01.01.2023	5 400,1	-2 719,1	10 676,9	13 357,9
Totalresultat		86,9	-145,6	-58,6
Egenkapital 30.06.2023	5 400,1	-2 632,2	10 531,3	13 299,3

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		PER 2. KVARTAL		AR
	NOTE	2023	2022	2022
Kontantstrøm fra driften				
Resultat før skatt		-186,9	-94,3	551,9
Ordinære av- og nedskrivninger		1 112,4	1 097,1	2 258,7
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		-0,2	-1,2	0,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster		-85,4	70,9	182,3
Netto finansposter		480,7	-33,7	257,9
Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter		73,3	4,6	20,4
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-500,7	-586,5	-82,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	7	108,6	109,4	-82,6
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		261,1	185,3	-302,4
Mottatte renter		27,0	9,5	42,3
Netto kontantstrøm fra driften		1 289,9	761,1	2 845,8
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
Investering i varige driftsmidler		-1 372,2	-1 220,0	-3 105,0
Investeringstilskudd		0,0	0,0	254,0
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		5,5	4,6	7,4
Andre investeringer		9,9	-0,5	98,1
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-1 356,8	-1 215,9	-2 745,5
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Nedbetaling av gjeld	8	-511,5	-469,4	-939,0
Netto opptak/nedbetaling kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	8	749,9	0,0	0,0
Betalte renter		-468,4	-424,9	-630,2
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-230,0	-894,3	-1 569,2
Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden		-297,0	-1 349,1	-1 468,9
Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodestart		1 188,6	2 657,4	2 657,4
Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter periodeslutt	8	891,6	1 308,4	1 188,6

NOTER

NOTE 1 Generell informasjon

Avinor AS med datterselskaper (samlet konsernet) skal 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 foretakets hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene. Avinorkonsernet har hovedkontor i Oslo.

Delårsregnskapet for 2. kvartal 2023 ble vedtatt av styret den 29. august 2023. Delårsregnskapet er ikke revidert.

NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet per 2. kvartal 2023, avsluttet 30. juni 2023, er utarbeidet etter regnskapsprinsippene i International Financial Reporting Standards (IFRS) og består av Avinor AS med datterselskaper. Delårsregnskapet avlegges i henhold til IAS 34 Interim Financial Reporting. Delårsregnskapet gir ikke informasjon i samme omfang som årsregnskapet og må derfor ses i sammenheng med konsernets årsregnskap for 2022. Det er benyttet samme prinsipper ved utarbeidelse av delårsregnskapet som ved utarbeidelse av årsregnskapet.

Skattekostnad i kvartalsregnskapet

Skattekostnaden er beregnet ved å benytte skattesats som forventet for årsresultatet. Forventet skattesats for året er 22 prosent.

Konsernet forventer at eventuelle skattemessige overskudd per årsslutt utlignes mot fremførbart skattemessig underskudd. Beregnet resultatført skattekostnad i kvartalsregnskapet er dermed i sin helhet ført som reduksjon av balanseført utsatt skattefordel.

Justeringer i sammenligningstall for 2022

Kraftsikringer

Regnskapsføringen av kraftderivater ble fra og med 4. kvartal 2022 endret slik at både realiserte og urealiserte kraftsikringer er reklassifisert fra driftsrelatert til finansrelatert i resultatregnskapet. Sammenligningstall for 2022 er omarbeidet.

Reklassifiseringen medfører en økning i andre driftskostnader og finansinntekter på 209,3 mill. kr for 2. kvartal 2022 isolert sett, og en økning i andre driftskostnader og finansinntekter på 280,7 mill. kr for første halvår 2022 sammenliknet med resultatregnskapet i avlagt delårsrapport for 2. kvartal 2022. Reklassifiseringen har ikke medført endringer resultat før skatt eller egenkapital.

Estimatavvik pensjoner

I avlagt kvartalsrapport for 2. kvartal 2022 ble estimerte effekter knyttet til trygdeoppgjøret for 2022 innarbeidet både via ordinært resultat og via utvidet resultat. Sammenligningstall for 2022 er endret slik at trygdeoppgjøret kun er innarbeidet via utvidet resultat.

Justeringen gir følgende endringer sammenliknet med avlagt delårsrapport for 2. kvartal 2022: i resultatregnskapet er lønn og andre personalkostnader redusert med 214,5 mill. kr (både for 2. kvartal 2022 isolert sett og for første halvår 2022), i balansen per 30. juni 2022 er pensjonsforpliktelser redusert med 214,5 mill. kr og egenkapitalen forbedret med 167,4 mill. kr.

NOTE 3 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

PER 2. KVARTAL 2023

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	945,8	272,1	197,9	164,9	389,3	0,0
Andre driftsinntekter 1)	1 517,1	262,5	394,1	164,5	282,7	76,2
Konserninterne inntekter	1,1	0,3	4,0	1,7	45,7	11,5
Sum driftsinntekter	2 464,0	534,9	596,0	331,2	717,7	87,7
Lønn og andre personalkostnader	283,0	64,4	53,5	52,9	395,1	0,0
Andre driftskostnader	614,3	136,5	87,4	79,1	462,2	7,4
Konserninterne kostnader	198,5	66,3	55,3	42,5	409,5	0,4
Sum driftskostnader	1 095,7	267,2	196,2	174,5	1 266,7	7,9
EBITDA	1 368,2	267,7	399,9	156,7	-549,0	79,8
Av- og nedskrivninger	465,2	135,8	62,4	57,9	249,1	21,6
Driftsresultat	903,0	131,9	337,5	98,9	-798,1	58,3
Varige driftsmidler *	17 231,7	4 959,3	1 594,4	1 559,3	6 807,6	945,1

PER 2. KVARTAL 2023 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 970,1	620,3	0,0		2 590,3
Andre driftsinntekter	2 697,2	92,5	124,0		2 913,7
Konserninterne inntekter	64,3	353,6	622,3	-1 040,2	0,0
Sum driftsinntekter	4 731,5	1 066,4	746,3	-1 040,2	5 504,0
Lønn og andre personalkostnader	848,8	736,1	518,0		2 102,9
Andre driftskostnader	1 386,9	122,5	485,6		1 995,0
Konserninterne kostnader	772,5	234,3	33,4	-1 040,2	0,0
Sum driftskostnader	3 008,2	1 092,8	1 037,0	-1 040,2	4 097,9
EBITDA	1 723,3	-26,5	-290,7		1 406,2
Av- og nedskrivninger	992,0	22,9	97,5		1 112,4
Driftsresultat	731,4	-49,4	-388,3		293,8
Varige driftsmidler *	33 097,3	347,8	1 007,9		34 452,9

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

1) Andre driftsinntekter for Stavanger lufthavn, som inngår i segmentet lufthavndrift, inkluderer for første halvår 2023 inntektsført forsikringsoppgjør på 188,5 mill. kr. Dette er forsikringsoppgjør knyttet til bygging av nytt parkeringshus for å erstatte parkeringshuset som ble totalskadet i brann januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

PER 2. KVARTAL 2022

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	793,3	243,1	174,2	145,0	358,0	0,0
Andre driftsinntekter	1 268,4	212,3	193,9	128,4	269,9	59,6
Konserninterne inntekter	2,4	0,3	4,1	1,7	37,7	10,7
Sum driftsinntekter	2 064,1	455,6	372,2	275,1	665,6	70,4
Lønn og andre personalkostnader	240,3	60,3	49,9	51,2	376,6	0,0
Andre driftskostnader	540,8	108,5	45,5	56,6	506,0	3,1
Konserninterne kostnader	185,1	67,2	57,2	45,0	365,1	0,3
Sum driftskostnader	966,1	235,9	152,6	152,9	1 247,6	3,4
EBITDA	1 098,0	219,7	219,7	122,3	-582,0	67,0
Av- og nedskrivninger	452,9	151,8	68,3	58,2	223,6	19,7
Driftsresultat	645,1	67,9	151,4	64,1	-805,6	47,3
Varige driftsmidler *	17 691,3	5 079,0	1 665,4	1 608,2	6 138,8	979,6

PER 2. KVARTAL 2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 713,6	552,7	0,0		2 266,3
Andre driftsinntekter	2 132,5	88,7	109,3		2 330,5
Konserninterne inntekter	57,0	378,0	401,2	-836,2	0,0
Sum driftsinntekter	3 903,1	1 019,4	510,5	-836,2	4 596,8
Lønn og andre personalkostnader	778,3	778,9	347,3		1 904,5
Andre driftskostnader	1 260,4	151,2	311,7		1 723,2
Konserninterne kostnader	719,8	66,1	50,3	-836,2	0,0
Sum driftskostnader	2 758,5	996,1	709,3	-836,2	3 627,7
EBITDA	1 144,6	23,3	-198,8		969,1
Av- og nedskrivninger	974,4	72,9	49,8		1 097,1
Driftsresultat	170,2	-49,6	-248,6		-128,0
Varige driftsmidler *	33 162,4	1 266,2	339,8		34 768,4

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

NOTE 4 Driftsinntekter

Beløp i MNOK

Driftsinntekter fra kontrakter med kunder (IFRS 15) omfatter alle trafikkinntekter og deler av andre driftsinntekter, se spesifikasjon nedenfor.

Trafikkinntektene, med unntak av underveisavgiften, fordeles på segmentene under lufthavndrift. Underveisavgiften tilordnes i sin helhet segmentet Flysikring. Se note 3.

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 driftsinntekter. 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 11 om utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

FORDELING INNTEKTER	2. KVARTAL		PER 2. KVARTAL		AR
	2023	2022	2023	2022	2022
Trafikkinntekter					
Startavgift	292,2	278,0	542,9	481,4	1 023,0
Passasjeravgift	320,2	302,6	581,2	479,0	1 066,9
Underveisavgift	336,0	297,7	620,3	552,7	1 185,0
Sikkerhetsavgift	335,5	330,6	606,0	519,9	1 169,0
Terminalavgift	129,2	136,7	240,0	233,3	503,8
Sum trafikkinntekter	1 413,0	1 345,6	2 590,3	2 266,3	4 947,8
Andre driftsinntekter					
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:					
Duty free	0,0	14,8	0,0	23,8	68,3
Parkering	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Annet	349,7	293,1	644,2	456,5	998,6
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	349,7	307,9	644,2	480,3	1 067,1
Leieinntekter:					
Duty free	633,0	574,2	1 041,8	842,2	2 068,8
Parkering	263,0	237,3	491,1	381,8	854,4
Annet	389,1	371,3	736,6	626,2	1 480,4
Sum leieinntekter	1 285,1	1 182,8	2 269,5	1 850,2	4 403,6
Sum andre driftsinntekter	1 634,8	1 490,8	2 913,7	2 330,5	5 470,7
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	1 762,7	1 653,6	3 234,6	2 746,6	6 014,9
Sum leieinntekter	1 285,1	1 182,8	2 269,5	1 850,2	4 403,6
Sum driftsinntekter	3 047,9	2 836,4	5 504,1	4 596,8	10 418,5

NOTE 5 Varige driftsmidler og andre immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

	IMMATERIELLE EIENDELER	VARIGE DRIFTSMIDLER	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	BRUKSRETT EIENDELER	SUM
Per 30. juni 2022					
Balanseført verdi 01.01.	453,8	32 414,6	5 386,7	568,4	38 823,5
Tilgang	119,6	2 852,1	1 251,0	0,0	4 222,7
Reklassifisering*	0,0	0,0	-2 971,7	0,0	-2 971,7
Avgang	0,0	-4,0	0,0	-6,2	-10,2
Periodens av- og nedskrivninger	-28,6	-1 039,2	0,0	-29,2	-1 097,1
Balanseført verdi 30.06.2022	544,8	34 223,5	3 666,0	533,0	38 967,3
Herav klassifisert som immaterielle	544,8	0,0	693,4	0,0	
Per 30. juni 2023					
Balanseført verdi 01.01	531,7	34 373,9	4 097,7	504,6	39 507,9
Tilgang	101,1	539,7	1 420,3	0,0	2 061,1
Reklassifisering*	0,0	0,0	-640,8	0,0	-640,8
Avgang	-0,4	-9,8	0,0	-134,2	-144,3
Periodens av- og nedskrivninger	-33,5	-1 049,9	0,0	-29,0	-1 112,4
Balanseført verdi 30.06.2023	599,0	33 854,0	4 877,1	341,4	39 671,4
Herav klassifisert som immaterielle	599,0	0,0	1 009,8	0,0	1 608,8

* Reklassifiseringen av anlegg under utførelse knytter seg til ferdigstilte anlegg. De ferdigstilte anleggene presenteres som tilgang i relevante eiendelskategorier.

NOTE 6 Nedskrivningstester

Beløp i MNOK

Press på omstilling for luftfarten og tilhørende risiko for varige endringer i reisevaner som følge av økt fokus på klima, miljø og bærekraft er vurdert som mulige nedskrivningsindikatorer for konsernets to kontantgenererende enheter. I tillegg har krigen i Ukraina og følgene den har for verdensmarkedene bidratt til økt usikkerhet rundt forventning om fremtidige inntekter. Nevnte usikkerhetsfaktorer øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene.

Det er foretatt oppdaterte nedskrivningstester ved utgangen av 2. kvartal 2023 som hensyntar ny informasjon og oppdaterte prognoser. Prognosen som ligger til grunn for nedskrivningsvurderingene forutsetter at staten vil sikre at Avinor har en samlet finansiering som forsvarer regnskapsførte verdier. Forholdet ble tatt opp i forbindelse med Avinors generalforsamling 6. juni 2023 og det er innledet en dialog med Samferdselsdepartementet.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge. Nåverdien av kontantstrømmer estimeres i norske kroner og neddiskonteres basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet. Det er høy usikkerhet knyttet til trafikkprognoser. Avinor har derfor basert seg på ulike scenarioer ved fastsettelsen av kontantstrømmer i nedskrivningsvurderingene.

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 30. juni 2023 er angitt nedenfor og representerer beste vurdering av sannsynlig utfall:

NØKKELFORUTSETNINGER	LUFTHAVNVIRKSOMHET	UNDERVEISTJENESTER
Nøkkelforutsetning		
Driftsmargin 2024	8,2 %	-6,8 %
Driftsmargin 2028	29,6 %	13,5 %
Inntekter i 2024 i % av 2019 *	81,0 %	104,8 %
Inntekter i 2028 i % av 2019 *	93,8 %	136,6 %
Driftskostnader 2024 i % av 2019 *	87,8 %	65,4 %
Driftskostnader i 2028 i % av 2019 *	73,5 %	68,6 %
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,8 %	5,4 %

* 2019 siste normalår før pandemien. Endringer inkluderer forventet prisvekst.

- Kontantstrømmer for prognoseperioden på 6 år er basert på gjeldende avgiftsregulering og oppdaterte estimater for forventet flytrafikkvolum, relaterte kommersielle inntekter og kostnadsnivå. I prognoseperioden er det lagt til grunn en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 2,3 prosent. Gitt planforutsetningene kreves det en realøkning i lufthavnavgiftene og/eller endringer i andre finansielle rammebetingelser for å forsvare regnskapsførte verdier:
 - o Lufthavnavgifter skal prinsipielt reguleres etter «single till prinsippet» (samfinansiering av lufthavnavgifter og kommersielle inntekter for alle lufthavnene under ett), som tilsier at Avinor over tid skal oppnå en resultatmargin som samsvarer med eiers avkastningskrav. For lufthavnavgiftene er det i terminalleddet lagt til grunn en kontantstrøm som gir avkastning på investert kapital lik avkastningskravet.
 - o For underveisavgifter forutsettes det at fremtidige ytelsesplaner gir en avkastning tilsvarende avkastningskravet.
- Kontantstrømmer etter år 6 er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Forventningene er basert på Avinors egne vurderinger samt analyser fra anerkjente bransje- og analyseorganisasjoner. I Norge er luftfarten i en sterk posisjon, med lange avstander, befolkningsstruktur og topografi som tilsier vekst på sikt.
- Økt fokus på klima og bærekraft kan føre til endringer i reisevaner. I tillegg vil økte kostnader kunne påvirke etterspørsel etter flyreiser.
- Avkastningskravene som benyttes for de kontantgenererende enhetene er vurdert ved utgangen av 2. kvartal 2023 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

Resultat av nedskrivningstester

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med 3 100 mill. kr for lufthavnvirksomheten og med 500 mill. kr for underveistjenester. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall ved utgangen 2. kvartal 2023.

Sensitivitet nedskrivningstester

På tidspunktet for avleggelse av regnskapet for første halvår 2023 er det usikkerhet knyttet til hvordan reiseaktiviteten og virksomheten fremover vil utvikle seg. Skulle administrasjonens nåværende forventninger ikke bli oppfylt, kan det føre til betydelig tap ved verdifall. Det er derfor foretatt sensitivitetsanalyser som representerer ulike scenarioer basert på endringer i forutsetningene som nedskrivningsvurderingene er mest følsom for. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i administrasjonens vurderinger.

Nedenstående tabell viser sensitiviteten for endringer i utfallsrom basert på endringer i driftsmargin, inntekter, vekst i terminalleddet avkastningskrav og trafikkutvikling:

RESULTAT AV NEDSKRIVNINGSTESTER	LUFTHAVNVIRKSOMHET		UNDERVEISTJENESTER	
	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING
Endring i forutsetning				
Driftsmargin: -1,0 %	38 550	0	1 900	0
Driftsmargin: -2,0 %	36 150	1 800	1 600	150
Driftsinntekter: -1,0 %	39 300	0	1 900	0
Driftsinntekter: -2,0 %	37 500	450	1 550	200
Vekst i terminalledd: -0,5 %	35 650	2 300	1 800	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	31 400	6 550	1 400	350
Avkastningskrav: +0,5 %	35 100	2 850	1 750	0
Avkastningskrav: +1,0 %	30 450	7 500	1 300	450
Trafikkutvikling: -1,0 %	32 650	5 300	1 350	400
Trafikkutvikling: -2,0 %	24 600	13 350	950	800

NOTE 7 Pensjoner

Beløp i MNOK

Avinor tar utgangspunkt i pensjonsforutsetninger utarbeidet av Norsk Regnskapsstiftelse ved beregning av pensjonsforpliktelser. Siste oppdatering var fra Norsk Regnskapsstiftelse var per 31. desember 2022.

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	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,20 %	3,50 %	3,20 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	3,50 %	3,50 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,60 %	2,50 %	2,60 %
Årlig forventet G-regulering	3,25 %	3,25 %	3,25 %

PENSJONSFORPLIKTELSE	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Netto pensjonsforpliktelse 01. januar	5 313,9	6 895,1	6 895,1
Resultatført pensjonskostnad	208,6	201,2	290,1
Premiebetalinger	-100,1	-91,8	-372,7
Estimatavvik mot totalresultat	-74,9	-2 086,2	-1 498,6
Netto pensjonsforpliktelse perodeslutt	5 347,6	4 918,3	5 313,9

Bokført estimatavvik i 2023 inneholder positive effekter som følge av avvik mellom faktisk og estimert avkastning på pensjonsmidlene samt estimerte negative effekter knyttet til trygdeoppgjøret for 2023. Trygdeoppgjøret for 2023 ble gjennomført med en høyere regulering enn lagt til grunn ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser per årsslutt 2022.

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 89,7 mill. kr per 30. juni 2023 (78,3 mill. kr per 30. juni 2022), samt kostnader til privat AFP på 12,7 mill. kr (13,2 mill. kr per 30. juni 2022).

NOTE 8 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Langsiktige lån og leieforpliktelser	22 320,3	21 617,4	21 224,7
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	1 769,6	992,9	1 034,3
Sum	24 089,9	22 610,3	22 259,0
Lånebevegelser			
Balanseført verdi 01.01	22 259,0	22 977,3	22 977,3
Nedbetaling av langsiktig lån	-485,8	-445,7	-891,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-25,7	-23,7	-47,5
Netto opptak/netbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	749,9	0,0	0,0
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	238,4	-469,4	-939,0
Andre endringer leieforpliktelser	-139,0	-6,7	-6,1
Valuta-/ verdiendring lån ¹⁾	1 731,5	109,1	226,8
Balanseført verdi periodeslutt	24 089,9	22 610,3	22 259,0

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.

LIKVIDITETSRESERVE

	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Kontanter og bankinnskudd	891,6	1 308,4	1 188,6
Trekkrettighet bank (ubrukt kassekreditt)	300,0	300,0	300,0
Trekkfasilitet	4 000,0	4 000,0	4 000,0
Sum likviditetsreserve	5 191,6	5 608,4	5 488,6

Konsernet har internt mål om å ha en likviditetsreserve inklusive trekkfasiliteter tilsvarende minst 12 måneders prognostisert likviditetsbehov inklusive avdrag lån. Interne mål er oppfylt per 30. juni 2023.

NOTE 9 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 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

	30. JUNI 2023		30. JUNI 2022	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	527,7	511,9	972,0	944,8
Obligasjonslån	18 826,4	17 043,1	16 977,4	16 074,2
Banklån	3 615,5	3 581,3	4 102,6	4 108,5
Sertifikatlån	750,0	750,0	0,0	0,0
Leieforpliktelser	370,3	370,3	558,3	558,3
Sum	24 089,9	22 256,6	22 610,3	21 685,7

DERIVATER

	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Eiendeler			
Renteswapper	2 607,2	1 628,6	1 377,9
Valutaterminkontrakter	23,8	2,7	1,2
Energikontrakter	0,0	264,7	140,8
Sum	2 631,0	1 896,0	1 519,9
Gjeld			
Renteswapper	1 045,6	1 400,2	1 585,8
Valutaterminkontrakter	1,5	9,8	3,4
Energikontrakter	1,5	0,0	0,0
Sum	1 048,7	1 410,0	1 589,2

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))

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 30. juni 2023:

PER 30.06.2023	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		23,8		23,8
Derivater benyttet til sikring		2 607,2		2 607,2
Sum eiendeler	0,0	2 631,0	0,0	2 631,0
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		2 963,6		2 963,6
Derivater benyttet til sikring		1 045,6		1 045,6
Sum forpliktelser	0,0	4 009,1	0,0	4 009,1

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 30. juni 2022:

PER 30.06.2022	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		267,4		267,4
Derivater benyttet til sikring		1 628,6		1 628,6
Sum eiendeler	0,0	1 896,0	0,0	1 896,0
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		3 510,3		3 510,3
Derivater benyttet til sikring		1 400,2		1 400,2
Sum forpliktelser	0,0	4 910,6	0,0	4 910,6

NOTE 10 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Fordringer			
Kundefordringer	1 332,7	1 250,9	1 045,8
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	83,3	55,1	114,7
Forskuddsbetalte driftskostnader	150,3	140,4	132,6
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 11)	461,1	0,0	229,4
Andre kortsiktige fordringer	47,2	50,6	101,8
Sum	2 074,6	1 496,9	1 624,3

	30. JUNI		AR
	2023	2022	2022
Annen kortsiktig gjeld			
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	511,7	436,5	372,4
Påløpte drifts- og investeringskostnader	870,2	548,2	513,3
Påløpte rentekostnader	213,1	165,8	293,4
Forskudd fra kunder	146,2	174,0	178,2
Forpliktelse tilskudd nye lufthavner (note 11)	0,0	0,0	64,0
Øvrig kortsiktig gjeld	3,8	19,3	47,5
Sum	1 744,9	1 343,9	1 468,9

NOTE 11 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.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022 med kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) på henholdsvis 7 200 mill. kr (2022-kr) og 6 100 mill. kr (2022-kr) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Den vedtatte kostnadsrammen innebærer at Avinor skal bidra med 2 600 mill. kr (2022-kr), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune.

Med unntak av forberedende arbeider kan ikke byggingen av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og det foreligger konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Begge godkjenningene forventes å foreligge i løpet av 2023.

Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsmålet oppad til kostnadsrammen. Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor. For styringsmålet er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

Den 21. mars 2023 inngikk Avinor avtaler med Forsvarsbygg om kjøp av arealer til ny lufthavn samt arealene tilknyttet eksisterende lufthavn. Samtidig ble det inngått avtale om salg av eiendommen tilknyttet dagens lufthavn fra Avinor til Bodø kommune etter at den nye lufthavnen er ferdigstilt. Avtalene er en viktig del av den totale finansieringen av prosjektet og sikrer det videre arbeidet med bygging av ny lufthavn Bodø.

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres av to totalentrepriser med samspill; anlegg på flyside og terminalbygg. I fase 1 (utviklingsfasen) av kontraktene vil Avinor og entreprenør samarbeide om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandle om målpris samt utarbeide planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg AS i juni 2023 og signert i starten av juli 2023. Kontrakten for terminalbygg ble lyst ut i juni 2023. Tildeling og oppstart av fase 1 av kontrakten forventes å finne sted i første halvår 2024.

Økonomisk status

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget 450 mill. kr til dekning av påløpte utgifter i perioden 2019 - 2023. Første utbetaling av statstilskudd vil finne sted når finansieringen er godkjent av ESA, mens videre statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis basert på påløpte prosjektutgifter.

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

For perioden fom 1. kvartal 2019 tom 2. kvartal 2023 utgjør brutto prosjektutgifter, før innregning av tilskudd, 302,1 mill. kr, hvorav 156,6 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 145,5

mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Som følge av at påløpte prosjektutgifter først skal dekkes av statlige bevilgninger er det per 30. juni 2023 innregnet en kortsiktig fordring i balansen knyttet til påløpte prosjektutgifter på 302,1 mill. kr, hvorav 156,6 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse, mens resterende 145,5 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter.

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.

Prosjektet har en kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) på henholdsvis 4 890 mill. kr (2023-kr) og 4 582 mill. kr (2023-kr) etter at det ble gitt økte bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett for 2023, herunder for å finansiere økt rullebanelengde fra 2 200 meter til 2 400 meter. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt et fast tilskudd på fra Rana kommune og lokalt næringsliv på 666 mill. kr. EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022.

Avinor er byggherre for prosjektet og bærer risikoen for eventuell overskridelse av prosjektets styringsmål. Styringsmålet tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 50 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor.

Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise med samspill. Totalentreprenør er AF Gruppen Norge AS. I fase 1 (utviklingsfasen) av samspillet har Avinor og totalentreprenør samarbeidet om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandlet om målpris samt utarbeidet planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Avtale med AF Gruppen Norge AS for fase 2 er inngått og anleggsarbeidene ble påbegynt i andre kvartal 2023.

Økonomisk status

Tilskuddet fra lokalt næringsliv (150 mill. kr) ble mottatt i juli 2022, mens det første statlige tilskuddet på 104 mill. kr, som gjelder påløpte utgifter til og med 2022, ble utbetalt i desember 2022. Kommende statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis etter at bidraget fra lokalt næringsliv og Rana kommune på 600 mill. kr er benyttet og vil være basert på påløpte prosjektutgifter. Deler av det kommunale bidraget (450 mill. kr) ble utbetalt i juli 2023 i forbindelse med byggestart for totalentreprisen med AF Gruppen Norge AS.

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

Per 30. juni 2023 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før innregning av tilskudd, 413,0 mill. kr, hvorav 365,9 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 47,1 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Akkumulerte innregnede tilskudd per 30. juni 2023 utgjør 413,0 mill. kr, hvorav 365,9 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse og 47,1 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter. Av totale innregnede tilskudd per 30. juni 2023 er 159,0 mill. kr presentert som en kortsiktig fordring i balansen.

NOTE 12 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 12. desember 2022 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et egenkapitalkrav på minimum 40 prosent til minimum 37 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2023.

Med henvisning til note 6 er Avinor i dialog med Samferdselsdepartementet om konsernets finansielle rammebetingelser.

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 ble ved utgangen av 2022 nåverdiberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres frem i tid. Det er forventning om at prisveksten for innsatsfaktorer knyttet til opprydding av forurenset grunn er høyere enn diskonteringseffekten av at oppryddingsarbeidet skal utføres i løpet av de nærmeste årene.

I løpet av første halvår 2023 er avsetningen redusert med 37,3 mill. kr som følge av gjennomført arbeid, mens ny informasjon som følge av utarbeidelse av tiltaksplaner har medført økning i avsetningen på 43,5 mill. kr. Dette medfører en netto økning i avsetningen på 6,2 mill. kr gjennom første halvår 2023, til en total regnskapsmessig avsetning for ytre miljø på 1 013,1 mill. kr per 30. juni 2023.

Ny offentlig tjenestepensjonsordning

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 30. juni 2023. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspensjon. Fullstendige regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

Krig i Ukraina

Krigen mellom Ukraina og Russland påvirker verdensøkonomien og luftfartsindustrien, og kan følgelig påvirke Avinor i tiden fremover.

Norge og andre land har innført flere sanksjoner mot Russland, blant annet forbud mot flygninger i landenes luftrom for russiske flyselskap. I tillegg til at det ikke er mulig å fly til eller over enkelte land, fører krigen med seg høyere priser på en rekke innsatsfaktorer som igjen kan slå ut i høyere kostnader på flyreiser (drivstoff, forsikringspremier, kostnader til økte sikkerhetstiltak med mere). Krigen kan føre med seg lavere reiseaktivitet, som direkte påvirker Avinor sine inntekter. Situasjonen følges løpende.

Erklæring fra styret og konsernsjef

Vi bekrefter etter beste overbevisning at halvårsregnskapet for perioden 1. januar til 30. juni 2023 er utarbeidet i samsvar med IAS 34 Delårsrapportering, og at opplysningene i rapporten gir et rettviseende bilde av konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Vi bekrefter også, etter beste overbevisning, at styrets beretning for halvåret gir en rettviseende oversikt over viktige begivenheter i regnskapsperioden og deres innflytelse på delårsregnskapet, samt gir en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer konsernet står ovenfor i neste regnskapsperiode.

Oslo, 29. august 2023
Styret i Avinor AS

Anne Carine Tanum
Styrets leder

Ola H. Strand
Nestleder

Rolf G. Roverud

Inger Lise Strøm

Linda B. Silseth

Mari H. Sundgot

Heidi Anette Sørum

Sverre Ivar Elsbak

Abraham Foss
Konsernsjef

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	30. JUNI		AR
		2023	2022	2022
Langsiktig rentebærende gjeld				
Lån fra Staten	Balanse	83,3	527,7	305,5
Annen langsiktig gjeld	Balanse	21 914,9	20 592,9	20 447,0
Leieforpliktelser	Balanse	322,2	496,9	472,2
Sum langsiktig rentebærende gjeld		22 320,3	21 617,4	21 224,7
Kortsiktig rentebærende gjeld				
Sertifikatgjeld	Balanse	749,9	0,0	0,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	971,5	931,5	971,5
Leieforpliktelser	Balanse	48,1	61,4	62,8
Sum langsiktig rentebærende gjeld		1 769,6	992,9	1 034,3
Rentebærende gjeld		24 089,9	22 610,3	22 259,0

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	30. JUNI		AR
		2023	2022	2022
Rentebærende gjeld	APM	24 089,9	22 610,3	22 259,0
Renteswapper - gjeld	Note 9	1 045,6	1 400,2	1 585,8
Renteswapper - eiendel	Note 9	-2 607,2	-1 628,6	-1 377,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	Balanse	-891,6	-1 308,4	-1 188,6
Netto rentebærende gjeld		21 636,7	21 073,5	21 278,3

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	30. JUNI		AR
		2023	2022	2022
Egenkapital	Balanse	13 299,3	13 718,1	13 357,9
Netto rentebærende gjeld	APM	21 636,7	21 073,5	21 278,3
Sum egenkapital og rentebærende gjeld		34 935,9	34 791,6	34 636,2
Egenkapitalandel låneavtaler *		38,1 %	39,4 %	38,6 %

* 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	30. JUNI		AR
		2023	2022	2022
Netto rentebærende gjeld	APM	21 636,7	21 073,5	21 278,3
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	-322,2	-496,9	-472,2
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	-48,1	-61,4	-62,8
Netto rentebærende gjeld		21 266,4	20 515,3	20 743,3
Egenkapital	Balanse	13 299,3	13 718,1	13 357,9
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		34 565,6	34 233,3	34 101,2
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		38,5 %	40,1 %	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	30. JUNI		AR
		2023	2022	2022
Egenkapital	Balanse	13 299,3	13 718,1	13 357,9
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	47 358,6	45 756,1	45 935,4
Egenkapitalandel		28,1 %	30,0 %	29,1 %

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	30. JUNI		AR
		2023	2022	2022
Netto kontantsrøm fra driften	Kontantstrømoppstilling	1 289,9	761,1	2 845,8
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	-1 356,8	-1 215,9	-2 745,5
Betalte renter	Kontantstrømoppstilling	-468,4	-424,9	-630,2
Kontantstrøm før endring gjeld		-535,4	-879,7	-529,9

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
Dronning Eufemias gate 6
0191 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no