

FINANSIELL DELÅRSRAPPORT

1. 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	28

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

	1. KVARTAL		AR
	2023	2022	2022
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	2 101	1 464	9 007
Driftsinntekter flysikringstjeneste	504	467	2 122
Konsenposter og elimineringer	-149	-171	-710
Sum driftsinntekter konsern	2 456	1 760	10 419
EBITDA konsern *	460	36	3 069
Resultat etter skatt konsern	-336	-434	427
Totale eiendeler	46 826	45 508	45 935
Egenkapital	12 836	11 951	13 358
Egenkapital/totalkapital *	27,4 %	26,3 %	29,1 %
EK-andel i henhold til vedtektsdefinisjon *	37,4 %	37,2 %	39,2 %
Antall flypassasjerer (i 1000)	10 441	7 417	44 729
Antall flybevegelser (i 1000)	145	127	618
Antall service units (i 1000)	499	436	2 071
Punktlighet (a)	78 %	86 %	81 %
Regularitet (a)	99 %	99 %	99 %

* Se beskrivelse og beregning i vedlegget "Alternative resultatmål"

** siste 12 måneder

Styrets rapport

VIKTIGE HENDELSER

Totalt reiste 10,4 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i første kvartal 2023, en økning på 41 prosent i forhold til første kvartal 2022. Antallet flybevegelser økte med 15 prosent sammenliknet tilsvarende periode i 2022. Innenlands flybevegelser økte med 11 prosent, mens utenlandske flybevegelser økte med 37 prosent.

Konsekvenser av endrede reisevaner, usikkerhet som følge av krigen i Ukraina, høy prisvekst og økt rentenivå bidrar til at trafikken fortsatt ikke er tilbake på nivåene før koronapandemien. Sammenliknet med første kvartal 2019 er totalt antall passasjerer 15 prosent lavere i første kvartal 2023. Trafikkutviklingen og reisemønsteret indikerer at det er innen ferie- og fritidsreisende innhenting har vært sterkest, mens forretningsreisende fortsatt ligger bak nivåene før pandemien.

Som følge av krigsutbruddet i Ukraina, viderefører Avinor forsterkede tiltak for å sikre kritisk infrastruktur. Krigsutbruddet har også medført noe redusert overflyvningstrafikk i norsk luftrom.

I løpet av første kvartal 2023 ble driften av flyplasstårnene på Svolvær, Sogndal og Førde overført til Remote Tower Center i Bodø, og totalt fjernstyres nå 11 flyplasstårn fra tårnsenteret i Bodø.

I mars ble avtaler signert av Avinor, Bodø kommune og Forsvarsbygg vedrørende ny lufthavn i Bodø, og det første offisielle spadetaket for bygging av ny lufthavn ble tatt. Avinor og AF Gruppen har signert delkontrakt som sikrer fremdrift og arbeid på den nye lufthavnen i Mo i Rana for sommersesongen 2023.

18. april 2023 ble den nye terminalen på Tromsø lufthavn åpnet ved snorklipping av samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Terminalområdet på Tromsø lufthavn er utvidet med 10 000 kvadratmeter, tre oppgraderte flyoppstillingsplasser og et nytt bagasjeanlegg. I første omgang er det innenlandstrafikken som skal gå via den nye terminalen, mens utenlandstrafikk etter planen skal flyttes i løpet av 2024.

I slutten av mars leverte Avinor innspill til Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet hvor Avinor kom med forslag til prioriteringer av ressursbruken i Nasjonal Transportplan for perioden 2025-2036. Avinor signaliserer med dette sine prioriteringer og ambisjoner for perioden. Innspillene er et svar på konkret oppdrag fra nevnte departementer som følge av at Avinor er en del av statens sektorpolitiske verktøy på luftfartsområdet.

Oppfølging av konsernets finansielle stilling er fortsatt et prioritert område. Egenkapitalandel beregnet etter vedtektenes paragraf 5 er per 31. mars 2023 37,4 prosent og konsernets kontantstrøm før endringer i gjeld var minus 496 mill. kr gjennom første kvartal 2023. På ekstraordinær generalforsamling 12. desember 2022 besluttet eier å videreføre den midlertidige tillatelsen til å avvike fra kravet i vedtektenes paragraf 5 om minimum 40 prosent egenkapitalandel frem til og med 31.

desember 2023. Minimum egenkapitalandel er i perioden satt til 37 prosent. Avinor overholder alle krav til egenkapitalandel som foreligger på eksterne lån.

Tilrettelegging av driften for å tilpasse trafikkvolumet blir nøye avveid mot driftskostnadene. Prosjektporteføljen blir i tillegg kontinuerlig vurdert og prioritert. Avinor har mange og store prosjekter, herunder utbyggingen av to nye lufthavner, som vil binde opp den finansielle kapasiteten for Avinor i flere år fremover. En ekstraordinær høy prisstigning for bygg og anleggsprosjekter gir økt risiko i konsernets prosjektportefølje.

01.01 – 31.03.2023

FINANSIELLE HOVEDTALL, 01.01 - 31.03

MNOK	2023	2022	ENDRING
Driftsinntekter	2 456,2	1 760,4	39,5 %
EBITDA	459,9	36,4	1162,7 %
Resultat etter skatt	-336,2	-434,4	22,6 %
Investeringer	605,1	532,9	13,6 %

Konsernet hadde for første kvartal 2023 et resultat etter skatt på minus 336 mill. kr sammenliknet med minus 434 mill. kr i første kvartal 2022.

Driftsinntekter

Driftsinntekter i første kvartal 2023 utgjorde 2 456 mill. kr, en økning på 39,5 prosent sammenliknet med første kvartal 2022.

DRIFTSINNTEKTER PER VIRKSOMHETSOMRÅDE, 01.01 - 31.03

MNOK	2023	2022	ENDRING
Lufthavndrift	2 101,3	1 464,4	43,5 %
Flysikring	504,2	467,0	8,0 %
Felles/ufordelt	370,6	227,4	63,0 %
Eliminering	-519,9	-398,3	
Avinor konsern	2 456,2	1 760,4	39,5 %

I første kvartal 2023 har det, som følge av økningen i passasjertrafikk, vært en økning i inntekter for lufthavndriften på 43,5 prosent. Økningen gjelder både trafikkinntekter og kommersielle inntekter, det er veksten i de kommersielle inntektene som har vært størst. For første kvartal 2023 utgjør kommersielle inntekter 56 prosent av driftsinntektene for lufthavndriften. Det er de store lufthavnene, med større andel utenlandstrafikk, som har hatt størst inntektsvekst.

Inntektsveksten for flysikringsvirksomheten er også et resultat av økt trafikk i første kvartal 2023 i forhold til tilsvarende periode i 2022. Imidlertid er inntektsveksten lavere for dette virksomhetsområdet, ettersom antallet flygninger ikke har økt like mye som antallet passasjerer.

Driftskostnader og avskrivninger

Samlede driftskostnader i første kvartal 2023 utgjorde 1 996 mill. kr sammenliknet med 1 724 mill. kr i tilsvarende periode i 2022. Dette er en økning på 15,8 prosent. Det er særlig økning i volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet som medfører økning i driftskostnadene. Kostnadsutviklingen må dermed ses i sammenheng med økningen i trafikkvolum samt generelt høy prisvekst på flere innsatsfaktorer i løpet av den siste tiden. Enhetskostnaden per passasjer har gått ned med rundt 18 prosent i første kvartal 2023 i forhold til første kvartal 2022.

Samlede av- og nedskrivninger i første kvartal 2023 utgjorde 559 mill. kr, som er på samme nivå som i tilsvarende periode i 2022.

EBITDA

EBITDA for første kvartal 2023 utgjorde 460 mill. kr med en EBITDA-margin på 18,7 prosent. I første kvartal 2022 var EBITDA på 36 mill. kr med en EBITDA-margin på 2,1 prosent.

Investeringer

Balanseført tilgang for varige driftsmidler utgjorde 605 mill. kr i løpet av første kvartal 2023, en økning på 72 mill. kr i forhold til første kvartal 2022. Investeringene i første kvartal 2023 er primært relatert til prosjekter vedtatt og iverksatt før koronapandemien, samt nødvendige reinvesteringer.

Kontantstrøm, finansiering og forpliktelser

Konsernet hadde i første kvartal 2023 en kontantstrøm før endring gjeld på minus 496 mill. kr. Med en netto økning i gjeld på 738 mill. kr endte konsernet opp med en økning i kontantbeholdning på 242 mill. kr gjennom første kvartal 2023.

Rentebærende gjeld var per 31. mars 2023 på 24,2 mrd. kr, hvorav 1,8 mrd. kr var kortsiktig gjeld. Kvartalet var preget av økende renter og svekkelse av norske kroner mot euro. Konsernets låneportefølje er 100 prosent valutasikret, men renteeffekt på sikringer med fast rente bidro til en svekkelse av konsernets egenkapital med 185 millioner kroner i første kvartal. Regnskapsføringen av kraftderivater er endret fra og med fjerde kvartal 2022, både realisererte og urealiserte kraftsikringer er reklassifisert fra driftskostnader til finansresultatet. Sammenligningstall for første kvartal 2022 er endret tilsvarende.

Netto finansresultat i første kvartal 2023 endte på minus 332 mill. kr, som er 279 mill. kr lavere enn finansresultatet i første kvartal 2022. Realisererte og urealiserte tap på kraftsikringer bidrar negativt med 201 mill. kr til finansresultatet i første kvartal 2023.

Konsernets balanse er økt med 890 mill. kr i løpet av første kvartal 2023 til 46,8 mrd. kr per 31. mars 2023. Konsernets egenkapitalandel i forhold til totalkapitalen ved utgangen av første kvartal 2023 utgjorde 27,4 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 37,4 prosent.

Konsernets bokførte egenkapital ble i løpet av første kvartal 2023 redusert med 522 mill. kr. Resultat etter skatt bidro negativt med 336 mill. kr mens verdiendringer på finansielle sikringsinstrumenter stod for et negativt bidrag på 185 mill. kr.

Ved utgangen av første kvartal 2023 hadde konsernet en likviditetsreserve på 5,75 mrd. kr, fordelt på 1,4 mrd. kr i bankinnskudd og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

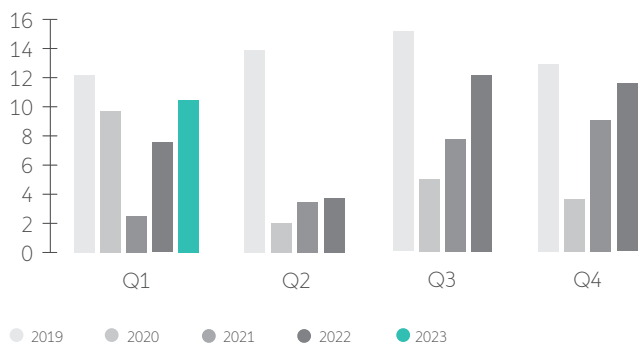
Trafikkutvikling og servicemål

Det reiste 10,4 mill. passasjerer over Avinors lufthavner i løpet av første kvartal 2023. Dette er 41 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2022.

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

PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken i første kvartal 2023 økte med 31 prosent i forhold til første kvartal 2022, mens utenrikstrafikken økte med 66 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en økning på 1 prosent.

Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 31.03

PASSASJERER (1000)	2023	2022	ENDRING
Gardermoen	5 186	3 442	50,7 %
Flesland	1 323	1 023	29,3 %
Sola	843	581	45,3 %
Værnes	899	648	38,6 %
Øvrige	2 189	1 723	27,0 %
Avinor konsern	10 441	7 417	40,8 %

Antallet kommersielle flybevegelser økte i løpet av første kvartal 2023 med 15 prosent sammenliknet med første kvartal 2022. For innenriks flybevegelser har det vært en økning på 11 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 37 prosent.

I de siste 12 måneder ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 78 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 99 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) 3,3 i Avinor AS (2,7 i tilsvarende periode i fjor) og 0,6 Avinor Flysikring AS (0,0 i tilsvarende periode i fjor), mens H2-verdien (frekvens skader med og uten fravær) utgjorde 5,6 (6,4) og 1,2 (0,0) i henholdsvis Avinor AS og Avinor Flysikring AS.

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

I første kvartal 2023 er konsernets nye HMS-strategi for 2023-2025 satt ut i livet gjennom utrulling av lokale handlingsplaner. Det har også vært fokus på oppdatering av lokale kjemikaliekartotek og risikovurderinger på fellesområdene på lufthavnene.

RISIKOFORHOLD

Risikoen 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 kontrakter 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. Vesentlige forretningsmessige beslutninger eller finansielle vanskeligheter relatert til disse flyselskapene vil kunne ha en vesentlig 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 derfor 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. Krigen i Ukraina øker usikkerheten rundt disse anslagene ytterligere.

Risikoen 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.

Kraftpriserisiko

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 i det vesentlige 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 driftsresultat.

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, kraftpriserisiko og refinansieringsrisiko.

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutasingninger 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 valutaautbetalinger i egen kontantstrøm. 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 luftfartsavgifter 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 trafikkvolum avviker fra forutsetninger.

Avinor ivaretar definerte nasjonale sektorpolitiske mål. Staten setter føringer for en rekke forhold, herunder lufthavnstruktur, krav til beredskap, nivå på luftfartsavgifter og samfunnspålagte oppgaver for andre sektorer. 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 denne tid 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 for alle født etter 1962, til en ordning mer lik en privat innskuddsordning. 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 premiebetalingen.

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

Miljøforhold

Luftfart har både lokal miljøpåvirkning og global klimapåvirkning. Den lokale miljøpåvirkningen er primært relatert til flystøy, luftkvalitet og 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, blant annet med henblikk på EUs 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 og priser.

Miljødirektoratet har kommet med pålegg om gjennomføring av tiltak og utarbeidelse av tiltaksplaner på enkelte lufthavner og har informert om forventinger til kartlegging av de resterende lufthavnene. Det henvises til note 12 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EUs 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

Avinor har i sitt innspill til ressursprioriteringer i Nasjonal Transportplan for perioden 2025-2036 presentert seks uttalte ambisjoner som viser konsernets strategiske prioriteringer i tiden fremover:

- Prioritere sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming
- Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart
- Teknologidrevet og effektiv i alle ledd av organisasjonen
- Kundedrevet og innovativ gjennom partnerskap med andre
- Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og et godt arbeidsmiljø
- Konsernet er finansielt robust med riktig kostnadsbase i fremtiden

Det er fortsatt usikkerhet knyttet til fremtidige nivåer på flytrafikken særlig med henblikk på hvordan teknologi, klima, miljø, økonomi og bærekraft kan medføre endringer i reisevanene. Krigen i Ukraina har fortsatt hatt begrenset innvirkning på Avinor sin drift, men øker usikkerhetene i prognosene for reiseaktivitet og overflygingsinntekter over norsk luftrom.

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og avgjørende i utviklingen av norsk reise- og næringsliv. Ny teknologi vil kunne endre luftfarten slik vi kjenner den i dag. Avinors samfunnsoppdrag innebærer at konsernet skal legge til rette for videre utvikling og forventede endringer i flytrafikken.

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.

SAMMENDRATT RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

		1. KVARTAL		AR
	NOTE	2023	2022	2022
Driftsinntekter:				
Trafikkinntekter		1 177,3	920,7	4 947,8
Andre driftsinntekter		1 278,9	839,8	5 470,7
Sum driftsinntekter	4	2 456,2	1 760,4	10 418,5
Driftskostnader:				
Varekostnader		36,8	31,2	214,1
Lønn og andre personalkostnader	7	998,5	927,8	3 681,0
Andre driftskostnader	11	960,9	765,0	3 454,8
Sum driftskostnader		1 996,3	1 724,0	7 350,0
Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		459,9	36,4	3 068,5
Av- og nedskrivninger	5	559,3	540,6	2 258,7
Driftsresultat		-99,5	-504,2	809,8
Finansinntekter		36,3	85,2	370,6
Finanskostnader		368,1	138,3	628,4
Netto finansinntekt/-kostnad		-331,9	-53,1	-257,9
Resultat før skattekostnad		-431,3	-557,3	551,9
Skattekostnad	2	-95,1	-122,9	125,0
Resultat etter skatt		-336,2	-434,4	426,9

SAMMENDRATT UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

	1. KVARTAL		AR
	2023	2022	2022
Resultat etter skatt	-336,2	-434,4	426,9
Utvidet resultat:			
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:			
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	0,0	-0,6	1 498,6
Skatteeffekt	0,0	-0,6	-330,0
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:			
Kontantstrømsikring	-237,6	-107,9	-908,8
Skatteeffekt	52,3	23,7	200,0
Sum utvidet resultat etter skatt	-185,3	-85,4	459,7
Årets totalresultat	-521,5	-519,8	886,7
Tilordnet:			
Aksjonær	-521,5	-519,8	886,7

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. MARS		AR
	NOTE	2023	2022	2022
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler:				
Utsatt skattefordel		2 090,0	2 343,3	1 942,6
Andre immaterielle eiendeler	5,6	591,2	449,1	531,7
Anlegg under utførelse, immaterielle	5,6	725,7	716,5	704,8
Sum immaterielle eiendeler		3 406,8	3 508,8	3 179,0
Varige driftsmidler:				
Varige driftsmidler		34 218,8	32 647,2	34 373,9
Anlegg under utførelse		3 519,6	4 448,1	3 392,9
Bruksretteiendeler		359,4	553,7	504,6
Sum varige driftsmidler	5,6	38 097,7	37 649,0	38 271,4
Finansielle anleggsmidler:				
Derivater	9	2 056,5	1 214,0	1 378,9
Andre finansielle anleggsmidler		86,9	190,0	86,7
Sum finansielle anleggsmidler		2 143,3	1 404,0	1 465,6
Sum anleggsmidler		43 647,9	42 561,8	42 916,0
Omløpsmidler				
Varer		60,4	29,5	65,5
Fordringer	10	1 676,0	1 016,8	1 624,3
Derivater	9	11,5	101,3	141,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 430,1	1 798,6	1 188,6
Sum omløpsmidler		3 178,0	2 946,2	3 019,4
SUM EIENDELER		46 825,8	45 507,9	45 935,4

SAMMENDRATT BALANSE

Beløp i MNOK

		31. MARS		AR
	NOTE	2023	2022	2022
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
Selskapskapital		5 400,1	5 400,1	5 400,1
Annen egenkapital		7 436,3	6 551,3	7 957,8
Sum egenkapital		12 836,4	11 951,4	13 357,9
Gjeld				
Avsetning for forpliktelser:				
Pensjonsforpliktelser	7,12	5 341,7	6 941,2	5 313,9
Annen forpliktelse	12	1 000,0	941,3	1 010,6
Sum avsetning for forpliktelser		6 341,7	7 882,5	6 324,5
Langsiktig gjeld:				
Lån fra Staten	8,9	305,5	749,8	305,5
Annen langsiktig gjeld	8,9	21 785,3	20 231,8	20 447,0
Derivater	9	1 156,6	1 310,8	1 587,3
Leieforpliktelser	8,9	337,1	513,4	472,2
Sum langsiktig gjeld		23 584,5	22 805,8	22 811,9
Kortsiktig gjeld:				
Sertifikatgjeld	9,10	750,0	0,0	0,0
Leverandørgjeld		428,2	388,9	650,1
Skyldige offentlige avgifter		287,3	215,7	285,8
Derivater	9	20,5	8,6	2,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	8,9	971,5	891,5	971,5
Leieforpliktelser	8,9	50,4	63,5	62,8
Annen kortsiktig gjeld	10	1 555,4	1 300,1	1 468,9
Sum kortsiktig gjeld		4 063,3	2 868,2	3 441,0
Sum gjeld		33 989,5	33 556,5	32 577,5
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		46 825,8	45 507,9	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		-85,4	-434,4	-519,8
Egenkapital 31.03.2022	5 400,1	-3 264,2	9 815,5	11 951,4
Egenkapital 01.01.2023	5 400,1	-2 719,1	10 676,9	13 357,9
Totalresultat		-185,3	-336,2	-521,5
Egenkapital 31.03.2023	5 400,1	-2 904,4	10 340,6	12 836,4

SAMMENDRATT KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

		PER 1. KVARTAL		AR
	NOTE	2023	2022	2022
Kontantstrøm fra driften				
Resultat før skatt		-431,3	-557,3	551,9
Ordinære av- og nedskrivninger		559,3	540,6	2 258,7
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		-0,6	-1,5	0,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster		-56,7	29,8	182,3
Netto finansposter		331,9	53,1	257,9
Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter		42,1	-15,2	20,4
Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-305,2	-37,1	-82,9
Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	7	27,8	45,5	-82,6
Endringer i andre tidsavgrensningsposter		217,8	-227,0	-302,4
Mottatte renter		12,4	6,4	42,3
Netto kontantstrøm fra driften		397,5	-162,7	2 845,8
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
Investering i varige driftsmidler		-705,3	-517,6	-3 105,0
Investeringstilskudd		0,0	0,0	254,0
Salg av varige driftsmidler (salgssum)		4,6	2,8	7,4
Andre investeringer		-0,2	-3,2	98,1
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-700,9	-518,0	-2 745,5
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Nedbetaling av gjeld	8	-12,5	-11,9	-939,0
Netto opptak/nedbetaling kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	8	750,0	0,0	0,0
Betalte renter		-192,5	-166,2	-630,2
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		545,0	-178,1	-1 569,2
Netto endring kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter i perioden		241,6	-858,8	-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	1 430,1	1 798,6	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 første kvartal 2023 ble vedtatt av styret den 11. mai 2023. Delårsregnskapet er ikke revidert.

NOTE 2 Rammeverk og vesentlige regnskapsprinsipper

Konsernregnskapet per første kvartal 2023, avsluttet 31. mars 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.

NOTE 3 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

PER 1. KVARTAL 2023

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	420,0	121,5	90,5	75,9	185,1	0,0
Andre driftsinntekter	627,7	112,4	203,4	72,7	124,0	36,3
Konserninterne inntekter	0,5	0,1	2,0	0,9	22,6	5,7
Sum driftsinntekter	1 048,2	234,0	296,0	149,5	331,6	42,0
Lønn og andre personalkostnader	136,0	29,9	24,9	25,3	186,2	0,0
Andre driftskostnader	328,5	71,4	45,5	43,7	239,0	3,6
Konserninterne kostnader	99,2	32,9	27,9	21,3	204,7	0,2
Sum driftskostnader	563,7	134,3	98,4	90,2	630,0	3,7
EBITDA	484,5	99,7	197,6	59,3	-298,4	38,3
Av- og nedskrivninger	232,8	68,9	31,4	29,1	124,6	10,8
Driftsresultat	251,7	30,8	166,2	30,1	-422,9	27,5
Varige driftsmidler *	17 372,4	5 011,5	1 621,3	1 578,8	6 900,7	956,0

PER 1. KVARTAL 2023 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELTE	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	893,1	284,2	0,0		1 177,3
Andre driftsinntekter	1 176,4	41,9	60,5		1 278,9
Konserninterne inntekter	31,8	178,0	310,1	-519,9	0,0
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
Konserninterne kostnader	386,2	116,8	16,9	-519,9	0,0
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		-99,5
Varige driftsmidler *	33 440,7	350,1	1 019,2		34 810,0

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

PER 1. KVARTAL 2022

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	290,2	97,9	69,1	56,0	152,4	0,0
Andre driftsinntekter	454,0	80,1	58,9	48,1	107,7	22,7
Konserninterne inntekter	1,3	0,1	2,1	0,9	17,7	5,4
Sum driftsinntekter	745,4	178,1	130,0	104,9	277,8	28,1
Lønn og andre personalkostnader	122,6	28,9	23,3	24,5	191,1	0,0
Andre driftskostnader	259,9	53,2	35,0	25,6	217,6	0,9
Konserninterne kostnader	93,5	33,4	28,5	22,4	170,2	0,2
Sum driftskostnader	476,0	115,4	86,9	72,6	578,9	1,1
EBITDA	269,4	62,7	43,2	32,4	-301,1	27,0
Av- og nedskrivninger	222,9	77,9	31,2	27,6	111,0	9,2
Driftsresultat	46,6	-15,2	12,0	4,8	-412,1	17,9
Varige driftsmidler *	16 375,2	5 142,2	1 646,0	1 606,0	6 147,8	962,7

PER 1. KVARTAL 2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	665,6	255,1	0,0		920,7
Andre driftsinntekter	771,4	40,5	27,8		839,8
Konserninterne inntekter	27,4	171,4	199,5	-398,3	0,0
Sum driftsinntekter	1 464,4	467,0	227,4	-398,3	1 760,4
Lønn og andre personalkostnader	390,4	361,9	175,5		927,8
Andre driftskostnader	592,2	89,5	114,5		796,1
Konserninterne kostnader	348,2	31,9	18,2	-398,3	0,0
Sum driftskostnader	1 330,8	483,4	308,1	-398,3	1 724,0
EBITDA	133,6	-16,4	-80,8		36,4
Av- og nedskrivninger	479,7	35,9	25,1		540,6
Driftsresultat	-346,1	-52,2	-105,8		-504,2
Varige driftsmidler *	31 879,9	858,6	357,8		33 096,3

* 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.

Det henvises også til note 11 om utbygging av nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana.

FORDELING INNTEKTER	1. KVARTAL		ÅR
	2023	2022	2022
Trafikkinntekter			
Startavgift	250,7	203,4	1 023,0
Passasjeravgift	261,0	176,4	1 066,9
Underveisavgift	284,2	255,1	1 185,0
Sikkerhetsavgift	270,5	189,3	1 169,0
Terminalavgift	110,8	96,6	503,8
Sum trafikkinntekter	1 177,3	920,7	4 947,8
Andre driftsinntekter			
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:			
Duty free	0,0	9,0	68,3
Parkering	0,0	0,0	0,2
Annet	294,5	163,3	998,6
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	294,6	172,4	1 067,1
Leieinntekter:			
Duty free	408,8	268,0	2 068,8
Parkering	228,1	144,5	854,4
Annet	347,4	254,9	1 480,4
Sum leieinntekter	984,3	667,4	4 403,6
Sum andre driftsinntekter	1 278,9	839,8	5 470,7
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	1 471,9	1 093,0	6 014,9
Sum leieinntekter	984,3	667,4	4 403,6
Sum driftsinntekter	2 456,2	1 760,4	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 31. mars 2022					
Balanseført verdi 01.01.	453,9	32 414,6	5 386,7	568,4	38 823,6
Tilgang	9,4	745,7	532,9	0,0	1 287,9
Reklassifisering*	0,0	0,0	-754,9	0,0	-754,9
Avgang	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Periodens av- og nedskrivninger	-14,2	-511,7	0,0	-14,7	-540,6
Balanseført verdi 31.03.2022	449,1	32 647,2	5 164,7	553,7	38 814,5
Herav klassifisert som immaterielle	449,1	0,0	716,5	0,0	
Per 31. mars 2023					
Balanseført verdi 01.01	531,7	34 373,9	4 097,7	504,6	39 507,9
Tilgang	75,8	381,8	605,1	0,0	1 062,7
Reklassifisering*	0,0	0,0	-457,6	0,0	-457,6
Avgang	0,0	-8,4	0,0	-130,7	-139,1
Periodens av- og nedskrivninger	-16,3	-528,6	0,0	-14,5	-559,4
Balanseført verdi 31.03.2023	591,2	34 218,8	4 245,2	359,4	39 414,6
Herav klassifisert som immaterielle	591,2	0,0	725,7	0,0	

* 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 som følge av økt fokus på klima, miljø og bærekraft, risiko for varige endringer i reisevaner og ettervirkningene av koronapandemien er vurdert som 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.

De negative effektene er tidligere vurdert som nedskrivningsindikatorer for konsernets kontantgenererende enheter (cash generating units – cgu), lufthavnvirksomhet og underveistjenester. Det er foretatt oppdaterte nedskrivningstester ved utgangen av første kvartal 2023 som hensyntar ny informasjon og oppdaterte prognoser.

Usikkerhet om langvarige ettervirkninger av koronapandemien, klimarisiko, spenninger i verdensmarkedene som følge av krigen i Ukraina samt regulering av Avinors inntekter øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene.

Konsernets kontantgenererende enheter er regulerte infrastrukturvirksomheter, hvor en nedgang i trafikken på kort/mellomlang sikt normalt ikke vil medføre nedskrivningsbehov. Usikkerheten knyttet til varige endringer i reisevaner, vil likevel kunne medføre nedskrivningsbehov.

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 31. mars 2023 er angitt nedenfor og representerer beste vurdering av sannsynlig utfall:

NØKKELFORUTSETNINGER	LUFTHAVNVIRKSOMHET	UNDERVEISTJENESTER
Nøkkelforutsetning		
Driftsmargin 2024	11,2 %	-5,7 %
Driftsmargin 2029	23,7 %	11,9 %
Inntekter i 2024 i % av 2019 *	83,3 %	107,3 %
Inntekter i 2029 i % av 2019 *	99,7 %	139,9 %
Driftskostnader 2024 i % av 2019 *	86,7 %	67,7 %
Driftskostnader i 2029 i % av 2019 *	89,1 %	71,8 %
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,3 %	4,8 %

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

- Kontantstrømmer i første år i måleperioden er basert på administrasjonens beste estimat.
- Kontantstrømmer i år 2 – 6 er beregnet på grunnlag av ledelsesgodkjent prognose som er basert på gjeldende avgiftsregulering og oppdaterte estimater for forventet flytrafikkvolum, relaterte kommersielle inntekter og kostnadsnivå.
- Det er i estimerte avgiftsinntekter lagt til grunn en forventning om at avgiftsnivået vil øke årlig med konsumprisindeksen i hele prognoseperioden.
- Det er forutsatt realøkning i avgiftene som Avinor krever inn.
 - o For lufthavnavgiftene er det i år 6 lagt til grunn en kontantstrøm som gir avkastning på investert kapital lik avkastningskravet. Lufthavnavgifter er regulert etter «single till» (samfinansiering av lufthavnavgifter og kommersielle inntekter for alle lufthavnene under ett), som tilsier en regulering slik at Avinor over tid oppnår en resultatmargin som samsvarer med 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.
- Det forventes at klima og bærekraft vil bidra til varige endringer i reisevaner. Dette er hensyntatt i prognosene gjennom forventning om høyere CO2-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser), som igjen er prognostisert til en beregnet fremtidig nedgang i reisende på 3,2 millioner passasjerer i analyseperioden. Effektene forventes å komme gradvis i perioden fra 2023 og utover.
- Avkastningskravene som benyttes for de kontantgenererende enhetene er vurdert ved utgangen av første kvartal 2023 basert på:
 - o markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter,
 - o 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 6 200 mill. kr for lufthavnvirksomheten og med 1 250 mill. kr for underveistjenester. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall ved utgangen første kvartal 2023.

Sensitivitet nedskrivningstester

På tidspunktet for avleggelse av regnskapet for første kvartal 2023 er det usikkerhet knyttet hvordan fokus på klima og bærekraft, krigen i Ukraina samt økt usikkerhet i verdensmarkedene vil kunne påvirke reiseaktiviteten og virksomheten fremover. 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 sensitiv 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 og avkastningskrav:

RESULTAT AV NEDSKRIVNINGSTESTER	LUFTHAVNVIRKSOMHET		UNDERVEISTJENESTER	
	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING
Endring i forutsetning				
Driftsmargin: -1,0 %	41 050	0	2 450	0
Driftsmargin: -2,0 %	38 300	0	2 000	0
Driftsinntekter: -1,0 %	41 750	0	2 450	0
Driftsinntekter: -2,0 %	39 500	0	2 000	0
Vekst i terminalledd: -0,5 %	38 750	0	1 800	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	34 800	2 950	2 250	0
Avkastningskrav: +0,5 %	37 350	400	2 200	0
Avkastningskrav: +1,0 %	32 350	5 400	1 700	0

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	31. MARS		AR
	2023	2022	2022
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,20 %	1,90 %	3,20 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	2,75 %	3,50 %
Årlig forventet pensjonsregulering	2,60 %	1,75 %	2,60 %
Årlig forventet G-regulering	3,25 %	2,50 %	3,25 %

PENSJONSFORPLIKTELSE	31. MARS		AR
	2023	2022	2022
Netto pensjonsforpliktelse 01. januar	5 313,9	6 895,1	6 895,1
Resultatført pensjonskostnad	119,4	110,4	290,1
Premiebetalinger	-91,6	-64,9	-372,7
Estimatavvik mot totalresultat	0,0	0,6	-1 498,6
Netto pensjonsforpliktelse per 31. mars	5 341,7	6 941,2	5 313,9

Det er i tillegg til pensjonskostnadene i tabellen over kostnadsført innskuddspensjon på 49,4 mill. kr per 31. mars 2023 (54,9 mill. kr per 31. mars 2022), samt kostnader til privat AFP på 5,2 mill. kr (6,3 mill. kr per 31. mars 2022).

NOTE 8 Lån og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

	31. MARS		AR
	2023	2022	2022
Langsiktige lån og leieforpliktelser	22 427,9	21 495,0	21 224,7
Kortsiktige lån og leieforpliktelser	1 771,8	954,9	1 034,3
Sum	24 199,7	22 449,9	22 259,0
Lånebevegelser			
Balanseført verdi 01.01	22 259,0	22 977,3	22 977,3
Nedbetaling av langsiktig lån	0,0	0,0	-891,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-12,5	-11,9	-47,5
Netto opptak/netbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	750,0	0,0	0,0
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	737,5	-11,9	-939,0
Andre endringer leieforpliktelser	-135,0	0,0	-6,1
Valuta-/ verdiendring lån ¹⁾	1 338,2	-515,5	226,8
Balanseført verdi periodeslutt	24 199,7	22 449,9	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

	31. MARS		AR
	2023	2022	2022
Kontanter og bankinnskudd	1 430,1	1 798,6	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	5 730,1	6 098,6	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 ved utgangen av første kvartal 2023.

NOTE 9 Finansielle instrumenter

Beløp i MNOK

Vurdering av virkelig verdi

Virkelig verdi av renteswapper, valutaterminkontrakter og kraftpriserderivater 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

	31. MARS 2023		31. MARS 2022	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	749,8	730,0	1 194,2	1 194,6
Obligasjonslån	18 433,3	16 817,0	16 352,7	16 483,8
Banklån	3 879,0	3 884,0	4 326,1	4 385,5
Sertifikatlån	750,0	750,0	0,0	0,0
Leieforpliktelser	387,5	387,5	576,8	576,8
Sum	24 199,7	22 568,5	22 449,9	22 640,7

DERIVATER

	31. MARS 2023		AR
	2022	2021	2021
Eiendeler			
Renteswapper	2 051,7	1 214,0	1 377,9
Valutaterminkontrakter	16,3	6,5	1,2
Energikontrakter	0,0	94,8	140,8
Sum	2 068,0	1 315,3	1 519,9
Gjeld			
Renteswapper	1 156,6	1 310,8	1 585,8
Valutaterminkontrakter	7,9	8,6	3,4
Energikontrakter	12,6	0,0	0,0
Sum	1 177,1	1 319,4	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 31. mars 2023:

PER 31.03.2023	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

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi per 31. mars 2022:

PER 31.03.2022	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat		101,3		101,3
Derivater benyttet til sikring		1 214,0		1 214,0
Sum eiendeler	0,0	1 315,3	0,0	1 315,3
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat		3 466,2		3 466,2
Derivater benyttet til sikring		1 310,8		1 310,8
Sum forpliktelser	0,0	4 777,0	0,0	4 777,0

NOTE 10 Fordringer og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	31. MARS		AR
	2023	2022	2022
Fordringer			
Kundefordringer	1 134,3	787,3	1 045,8
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	84,4	47,5	114,7
Forskuddsbetalte driftskostnader	120,9	136,2	132,6
Andre kortsiktige fordringer	336,4	45,8	331,2
Sum	1 676,0	1 016,8	1 624,3

	31. MARS		AR
	2023	2022	2022
Annen kortsiktig gjeld			
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	440,1	403,4	372,4
Påløpte drifts- og investeringskostnader	656,7	448,4	513,3
Påløpte rentekostnader	291,5	243,5	293,4
Forskudd fra kunder	163,8	181,3	178,2
Øvrig kortsiktig gjeld	3,1	23,5	111,5
Sum	1 555,3	1 300,1	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 stå ferdig i løpet av 2029.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022 med kostnadsramme og styringsmål 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). Godkjenningen 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 ("P85") tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor. For styringsmålet ("P50") er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

Den 21. mars 2023 inngikk Avinor avtaler med Forsvarsbygg vedrørende kjøp av arealer til Ny lufthavn Bodø samt arealene tilknyttet eksisterende dagens lufthavn. Forventet dato for overtakelse er 1. januar 2024 for arealene til Ny lufthavn Bodø og 31. desember 2023 for arealene tilknyttet dagens lufthavn. Den formelle gjennomføringen av avtalene er blant annet betinget av at den totale finansieringen av Ny lufthavn Bodø godkjennes av EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Samtidig ble det inngått avtale om salg av eiendommen tilknyttet dagens lufthavn fra Avinor til Bodø kommune. Tidspunkt for overtakelse er 6 måneder etter at Ny lufthavn Bodø har åpnet. Avtalene er en viktig del av den totale finansieringen av prosjektet og sikrer det videre arbeidet med bygging av Ny lufthavn Bodø.

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.

For perioden fra og med 1. kvartal 2019 til og med 1. kvartal 2023 utgjør brutto prosjektutgifter for utbyggingsprosjektet 255 mill. kr, hvorav 111,7 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse, og 143,3 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Som følge av at påløpte prosjektutgifter først skal dekkes av statlige bevilgninger er det per 31. mars 2023 innregnet en kortsiktig fordring i balansen knyttet til faktisk påløpte prosjektutgifter på 255 mill. kr, hvorav 111,7 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse, mens resterende 143,3 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 er vedtatt innenfor en kostnadsramme på 3 320 mill. kr (2020-kr). Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt et fast tilskudd på 600 mill. kr fra Rana kommune og lokalt næringsliv. Avinor er byggherre for prosjektet og bærer risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen. Kostnadsrammen ("P85") tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor.

EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022 og tilskuddet fra lokalt næringsliv (150 mill. kr) ble mottatt i juli 2022. Det kommunale bidraget (450 mill. kr) utbetales i forbindelse med byggestart for totalentreprisen våren 2023. Tilskudd fra lokalt næringsliv, kommune og staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

Økonomisk status

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 privat næringsliv og Rana kommune er brukt opp og vil være basert på påløpte prosjektutgifter.

Per 31. mars 2023 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før innregning av tilskudd, 287,8 mill. kr, hvorav 242,5 mill. kr er balanseført som anlegg under utførelse og 45,3 mill. kr er kostnadsført som prosjektkostnader. Akkumulerte innregnede tilskudd per 31. mars 2023 utgjør 287,8 mill. kr, hvorav 242,5 mill. kr er ført som reduksjon av anlegg under utførelse og 45,3 mill. kr er inntektsført som andre driftsinntekter. Av totale innregnede tilskudd per 31. mars 2023 er 33,8 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, avholdt 12. desember 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra et vedtektsfestet egenkapitalkrav på minimum 40 prosent ned til minimum 37 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2023.

Administrasjonen har igangsatt tiltak, og vurderer løpende hvilke ytterligere tiltak som må iverksettes for å sikre at konsernet overholder vedtektsfestede krav til egenkapitalen. Aktuelle tiltak som vurderes er ytterligere reduksjon i investeringer og kostnader, salg av eiendeler og økning i luftfartsavgiftene.

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 hvor de nå lekker ut til omkringliggende naturmiljø. Disse forurensningene utgjør risiko for skade på lokalt naturmiljø og menneskelig helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og utlekking av disse forbindelsene. Avinor har de siste årene mottatt flere pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak på flere lokaliteter der hvor det er PFAS-forurensning. Det er gjennomført betydelige 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, dersom det velges tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. 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 god dokumentasjon og miljømyndighetenes aksept. I tillegg er det fortsatt 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, og oppdaterer avsetningen.

I løpet av 2022 ble det oversendt tiltaksplaner for opprydding på lokaliteter tilknyttet lufthavnene Haugesund, Svalbard, Kirkenes og Stavanger, og det ble gjennomført opprydding på Rørvik lufthavn og ved ett av to brannøvingsfelt ved Bergen lufthavn. Oppryddingsfeltet ved det andre brannøvingsfeltet ved Bergen lufthavn skal gjennomføres innen sommeren 2023.

I løpet av 2023 skal det oversendes tiltaksplaner for lufthavnene Kristiansund, Ålesund, Alta, Kristiansand og Tromsø. Ingen av disse tiltaksplanene er ferdigstilt eller levert i løpet av første kvartal.

Avsetningen er basert på vurdering av oppryddingskostnaden på konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig som følge av ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av tiltaksplaner. 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.

Avsetningen er i løpet av første kvartal 2023 redusert med 10,6 mill. kr som følge av gjennomført arbeid. Total regnskapsmessig avsetning for ytre miljø er 996,2 mill. kr per 31. mars 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 31. mars 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 også påvirke Avinor-konsernet 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.

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
		2023	2022	2022
Langsiktig rentebærende gjeld				
Lån fra Staten	Balanse	305,5	749,8	305,5
Annen langsiktig gjeld	Balanse	21 785,3	20 231,8	20 447,0
Leieforpliktelser	Balanse	337,1	513,4	472,2
Sum langsiktig rentebærende gjeld		22 427,9	21 495,0	21 224,7
Kortsiktig rentebærende gjeld				
Sertifikatgjeld	Balanse	750,0	0,0	0,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	971,5	891,5	971,5
Leieforpliktelser	Balanse	50,4	63,5	62,8
Sum langsiktig rentebærende gjeld		1 771,8	954,9	1 034,3
Rentebærende gjeld		24 199,7	22 449,9	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	31. MARS		AR
		2023	2022	2022
Rentebærende gjeld	APM	24 199,7	22 449,9	22 259,0
Renteswapper - gjeld	Note 9	1 156,6	1 310,8	1 585,8
Renteswapper - eiendel	Note 9	-2 051,7	-1 214,0	-1 377,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	Balanse	-1 430,1	-1 798,6	-1 188,6
Netto rentebærende gjeld		21 874,5	20 748,2	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	31. MARS		AR
		2023	2022	2022
Egenkapital	Balanse	12 836,4	11 951,4	13 357,9
Netto rentebærende gjeld	APM	21 874,5	20 748,2	21 278,3
Sum egenkapital og rentebærende gjeld		34 710,9	32 699,6	34 636,2
Egenkapitalandel låneavtaler *		37,0 %	36,5 %	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 regnskapsstandarter 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
		2023	2022	2022
Netto rentebærende gjeld	APM	21 874,5	20 748,2	21 278,3
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	-337,1	-513,4	-472,2
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	-50,4	-63,5	-62,8
Netto rentebærende gjeld		21 487,0	20 171,4	20 743,3
Egenkapital	Balanse	12 836,4	11 951,4	13 357,9
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		34 323,4	32 122,8	34 101,2
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		37,4 %	37,2 %	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
		2023	2022	2022
Egenkapital	Balanse	12 836,4	11 951,4	13 357,9
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	46 825,8	45 507,9	45 935,4
Egenkapitalandel		27,4 %	26,3 %	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	31. MARS		AR
		2023	2022	2022
Netto kontantsrøm fra driften	Kontantstrømoppstilling	397,5	-162,7	2 845,8
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	-700,9	-518,0	-2 745,5
Betalte renter	Kontantstrømoppstilling	-192,5	-166,2	-630,2
Kontantstrøm før endring gjeld		-495,9	-846,9	-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