

Til:

Karmøy kommunestyre

Kopi:

Næringssjef Per Velde

Karmøy, 5. desember 2022

INFORMASJON FRA LUFTHAVNDRIFT AS**Innhold**

Innledning.....	2
Hvilken konsekvens vil vedtaket i denne saken få?.....	2
Hva skjer dersom et negativt vedtak?	4
Hvorfor står denne saken på agendaen nå?	4
Ruteutviklingsarbeidet	5
Utarbeidelsen av passasjerprognoser	5
Ruteutvikling.....	5
Passasjerantall for å gå i null	6
Økonomi	6
Regnskap pr. 31.10.2022	6
Balanse pr. 31.10.2022	7
Bekreftelse fra revisor	8
Budsjett 2023	9
Likviditetsbudsjett 2023	9
Investeringer 2023.....	9
Prognoseoversikt 2022-2025.....	10
Investeringer 2022-2025	10
Vedlegg:.....	11
1. Tjenestekonsesjonsavtale med Avinor	11
2. Samarbeidspartner ift. ruteutvikling og utarbeidelse av passasjerprognoser	11
3. Regnskap, revisjonsberetning og nummerert brev, 2021	11

Innledning

Innledningsvis er det viktig å konkretisere:

- hvorfor det er viktig at alle kommunenes representanter forstår konsekvensene av deres stemme i denne saken.
- hvorfor denne saken nå står på agendaen til Haugalandets forskjellige by- og kommunestyre.
- viktigheten av lokal ruteutvikling

Hvilken konsekvens vil vedtaket i denne saken få?

Tjenestekonsesjonskontrakten mellom Avinor og Lufthavndrift AS (LUD), sier at dersom ikke LUD oppfyller vilkårene i kontrakten, vil Avinor overta driften av Haugesund lufthavn igjen.

Ettersom LUD er helt avhengig av et positivt vedtak i de enkelte by- og kommunestyre, vil et negativt vedtak medføre at driften igjen overføres til Avinor. Så vil gjerne mange spørre seg; er dette så farlig? Avinor har jo drevet denne lufthavnen på en flott måte helt frem til 12. mai 2019.

La det ikke være tvil om Avinors kvaliteter på drift av lufthavner. De aller fleste i LUD har fått sin kunnskap og erfaring gjennom mange år i Avinor. LUD har også på flere områder, samarbeidsavtaler med Avinor, på samme måte som også Sandefjord lufthavn har. Det skal derfor ikke være tvil om at selve driften av lufthavnen vil være i de beste hender. De fleste i LUD vil følge med over til Avinor, slik at for de ansatte (24 stk. av ca. 150 ansatte på Haugesund lufthavn) vil det heller ikke bety at jobben deres er i fare.

Det som det tydeligvis ikke er blitt kommunisert godt nok, er hva en Avinor-drift vil bety for de flyrutene vi har i dag og de flyrutene vi har hatt på Haugesund lufthavn de siste 20 årene. Helt siden en forlenget rullebane stod ferdig i 2003, finansiert av lokale kommuner gjennom eierskapet i Haugaland Kraft, har ikke Avinor subsidiert flyselskaper for at de skal etablere ruter til utlandet. Det er ikke en praksis Avinor følger, i hvert fall ikke på de regionale lufthavnene. Her er ruteutvikling markedsstyrt. I 2003 ble det inngått en avtale mellom Avinor og Lufthavnutbygging (LUB), tidligere datterselskap av Haugaland Kraft, om at LUB skulle drive med ruteutvikling og få tilbakebetalt med overskuddet av utlandstrafikken. LUB ble i 2006 solgt til Trygve Seglem og Kristian Eidesvik sine investeringsselskap.

I perioden 2003-2018 har LUB lyktes med å få Norwegian (Oslo), Ryanair (London, Alicante, Malaga, Pisa, Bremen, Zadar og Edinburgh) og Wizzair (Gdansk) til å etablere ruter til Haugesund lufthavn.

Hvis vi ser på historiske tall, hadde Haugesund lufthavn 345.000 passasjerer i 2002, hvorav 3.000 var utlandspassasjerer. Det påfølgende ruteutviklingsarbeidet medførte en formidabel vekst i trafikken og i rekordåret 2013 var det hele 707.000 passasjerer som reiste til/fra Haugesund lufthavn. Av disse var det smått utrolige 250.000 utlandspassasjerer. Ryanair hadde hele 7 direktestinasjoner. Hvem hadde sett for seg å reise på helgeturer til Syden? Og hvem så for seg at Bremen skulle bli en destinasjon som haugalendingene reiste både en, to og tre ganger til? Pisa ruten trakk passasjerer fra Flekkefjord i sør til Sogn og Fjordene i nord. Og på restaurantene i regionen vår var det plutselig mange italienske turister som spiste og koste seg.

Vi gikk altså fra en utlandsandel i 2002 på 0,9 % til en utlandsandel på hele 35 % i 2013.

Når Lufthavndrift overtok i 2019, fortsatte ruteutviklingsarbeidet og Aberdeen med Loganair var den første ruten som ble etablert. Deretter ble Krakow med Wizzair og Bergen med Widerøe lansert. I tillegg var det planlagt enkeltchartere til Riga og Paris, samt at andre lokale krefter hadde planer for charter-ruter til Malta og Porto. Det var stor optimisme og LUD var kommet godt i gang med driften.

Grunnet Covid-19, rakk aldri noen de av ovennevnte rutene å starte opp.

Ingen av disse rutene var markedsstyrt. Alle rutene hadde behov for økonomiske incentiver. Man skulle tro at rutene til Alicante og Malaga skulle være bærekraftige, uten incentiver, etter mange års drift. Mange haugalandinger har fritidsboliger i Spania og omtrent 40.000 passasjerer har årlig reist med disse rutene. Når kontrakten med Ryanair nå løp ut, var det behov for å finne en ny modell for samarbeid med et flyselskap som kanskje kunne gi en bedre økonomisk uttelling for flyplassen. Det var uinteressant for flyselskapene å fly disse rutene, uten betydelige økonomiske incentiver. De har behov for en deling av risikoen med en slik etablering. Desto flere som reiser, desto lavere risiko og et mindre behov for incentiver.

I denne uken vil det bli offentliggjort at SAS starter opp 2 nye ruter fra våren 2023. Haugesund-København og Haugesund-Trondheim, begge med 6 ukentlige avganger.

En tidligere artikkel fra Stavanger Aftenblad, viser hvordan målrettet og langsiktig ruteutvikling gir resultater. Flyrutene kommer ikke av seg selv.

[Hva skjedde med rutetilbudet på Sola? Hordaland og Trøndelag satser mye mer! \(aftenbladet.no\)](https://aftenbladet.no)

Stavanger Aftenblad

MeningerSportKultur

10 uker for 10 kr

Søk

”

Flytrafikk må ses på som all annen infrastruktur, som for eksempel vei og kollektivtrafikk.

Langsiktighet

Jobbing med ruteutvikling krever langsiktighet og egner seg dårlig som et enkeltstående krisetiltak. Det handler om god ledelse i gode tider og en investeringsvilje også når det går godt for næringslivet og dermed kommunene og fylkeskommunen, som er avhengige av skatteinntektene. Da bygger vi den robustheten vi som regel etterlyser når vi står med begge beina midt i en oljenedtur. Og vi jobber med rammebetingelser for næringslivet på en fornuftig måte som skaper arbeidsplasser og vekst.

Noen av nei-politikerne sier at flyrutetilbudet må være hundre prosent markedsstyrt. I Bergen har de imidlertid også hatt en oljenedtur, men likevel styrkes flytilbudet, og antall reisende øker. Poenget er at flytrafikk må ses på som all annen infrastruktur, som for eksempel vei og kollektivtrafikk. Vi snakker om den samfunnsøkonomiske nytten og næringslivets behov.

Undersøkelser viser dessuten at nærhet til flyplass og et godt flytilbud er en av de aller viktigste faktorene en bedrift etterspør. Og det er nettopp denne type attraktivitet det handler om framover når vi skal tiltrekke oss flere nasjonale og internasjonale bedrifter, talenter og ny kompetanse.

”

Ambisjonene for Sola bør være like store som for Flesland.

Hva skjer dersom et negativt vedtak?

Dette innebærer at Lufthavndrift AS må melde oppbud.

Lufthavndrift har i dag konsesjon fra Luftfartstilsynet på drift av Haugesund lufthavn. All teknisk IT-infrastruktur ble etablert i forkant av overtakelsen, hvor Avinor samtidig fjernet all sin infrastruktur. Avinor vil ikke kunne overta driften før konsesjon og nødvendig infrastruktur er på plass.

Avtaler om flyruter til Alicante, Malaga, København og Trondheim vil måtte kanselleres. Disse vil heller ikke komme tilbake. Fremtidige ruter vil være markedsstyrt. Nye ruter vil kunne få incentiver første årene, men disse begrenser seg til reduksjon i avgifter. Dette er langt fra tilstrekkelig på dagens utlandsruter.

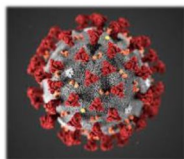
Det vil trolig ikke medføre at mange i Lufthavndrift vil miste jobben, men redusert trafikk vil få konsekvenser for mange av de resterende 120-130 ansatte på lufthavnen. Mange handlingsansatte, sikkerhetskrollansatte, ansatte i servering og dutyfree, vil gå en usikker framtid i møte.

En Avinor-drift i 2023 kan ikke sammenlignes med de siste årene før overtakelsen i 2019, ettersom de da ikke stod for ruteutviklingen. Den mest nærliggende lufthavnen å sammenligne seg med i fremtiden, er Molde lufthavn. Rutenettet herfra finner man på avinor.no ([Molde lufthavn - Avinor](#)). Vil et slikt rutenett være tilfredsstillende for vår region?

Hvorfor står denne saken på agendaen nå?

Som tidligere nevnt, var vi i 2019 allerede godt i gang med videre ruteutvikling og nye ruter som Aberdeen og Krakow, var ruter som var med å bygge opp om det behovet næringslivet i regionen hadde. Fritidsdestinasjoner som Malta og Porto kunne også blitt attraktive.

12. mars 2020 stengte landet ned!



Flytrafikken stoppet omtrent helt opp! SAS og Norwegian hadde hver sin daglige rotasjon til Oslo, støttet av staten, ellers var det omtrent ingen trafikk før senhøstes.

Inntektene ble sterkt redusert, mens omtrent alle kostnadene påløp videre. Skal lufthavnen holde åpent, må personell og all infrastruktur, rullebane og bygninger være klar for flytrafikk. Enten det er fulle fly, eller om det er et belegg på 10 %.

Selv om LUD i 2020 og 2021 fikk støtte fra staten til å dekke deler av tapet, var egenkapitalen nå borte.

2019:	623.000 passasjerer	
2020:	237.000 passasjerer	- støtte fra staten
2021:	258.000 passasjerer	- støtte fra staten
2022:	510.000 passasjerer	- ingen støtte

Opprinnelige trafikkprognoser som ble utarbeidet i forbindelse med overtagelsen i 2019:

Pax	2019	2020	2021	2022
Innland	476 620	476 620	486 152	495 875
Utland	105 260	105 260	126 312	131 364
Charter	38 000	47 500	49 400	53 352
Totalt	619 880	629 380	661 865	680 592

Ruteutviklingsarbeidet

Utarbeidelsen av passasjerprognoser

Utarbeidelsen av trafikkprognoser er en veldig viktig prosess i den daglige driften av lufthavnen og blir håndtert lokalt. Dette arbeidet baseres på flere kilder og verktøyer for å oppnå best mulig forutsigbarhet i drift og budsjettering for flyplassen. Her kan nevnes;

- **Direkte kontakt med ruteplanleggere i flyselskaper og charteroperatører:** I jevnlige møter med disse diskuteres fremtidige ruteplaner og bekreftede endringer i ruteprogrammer. Summen av dette etablerer totalt trafikkgrunnlag i kommende perioder.
- **Samarbeid med nasjonal slotkoordineringskomité (ACN):** Her får man oversikt over innmeldt trafikkprogram og kapasitet. Dette gir også grunnlag for å legge til rette for optimal trafikkavvikling og tilpasse lufthavnens åpningstider til denne trafikken.
- **Samarbeid med eksterne konsulenter:** Siden overtagelsen av lufthavnen i 2019, har Lufthavndrift benyttet eksterne konsulenter i arbeidet med trafikkprognoser og ruteutviklingsarbeid. F.eks; GAYO AVIATION www.gayo.se og REGIONAL AIRPORT PARTNERS www.rap.areo. Dette for å få tilgang til nødvendige databaser og analyseverktøy, samt støtte i konkrete ruteutviklingsprosjekter.
- **Deltagelse i brukermøter NHO Luftfart:** Lufthavnen deltar i jevnlige møter i NHO Luftfart sammen med flyselskaper og bakkeoperatører. Her diskuteres utviklingstrekk for bransjen og overordnede prognoser for nasjonal/ internasjonal flytrafikk.
- **Publiserte trafikk tall og prognoser fra Avinor og Sandefjord Lufthavn, Torp:** Øvrig flytrafikk i Norge blir lagt til grunn for kontinuerlig avstemming ift. egne prognoser.
- **Internasjonale trafikkprognoser fra bransjeorganisasjoner:** Her er det flere kilder å velge blant, men IATA (felles organisasjon for luftfarten) er den viktigste kilden.

Summen av disse kildene danner grunnlag for lufthavnens prognoser og blir løpende oppdatert ift. endringer i parametere som kan påvirke flytrafikken. Dette kan f.eks. være varslede konflikter, endringer i bedrifters og privat husholdnings kjøpekraft pga renter og energipriser mm.

«Etter COVID er det utfordrende å lage prognoser for flytrafikk. Avgjørende å benytte gode kilder og verktøy for analyse. Utarbeidede trafikkprognoser for Haugesund lufthavn for årene fremover, er på linje med nasjonale og internasjonale prognoser».

Brett Weihart
CEO
Regional Airport Partners

Ruteutvikling

«Det er sterk konkurranse mellom flyplasser ifm. opprettelse av nye flyruter. Flyselskapene prioriterer nå større flyplasser i sin planlegging. Direkte kontakt og ruteutvikling er helt avgjørende for mindre flyplasser hvis de skal lykkes i denne konkurransen».

«Haugesund lufthavn er aktiv i sitt arbeide med ruteutvikling og har nylig direkte påvirket beslutningen om to nye flyruter til København og Trondheim».

Brett Weihart
CEO
Regional Airport Partners

Passasjerantall for å gå i null

Et vesentlig moment for driften er å ha gode analyser for hvilket passasjerantall som er nødvendig for at Lufthavndrift sine regnskap vil gå i balanse.

Dette vil avhenge av andel utlandspassasjerer, da passasjerer til og fra utlandet vil være mer inntektsbringende enn innenlands passasjerer. Dette grunnet dutyfree inntekter, samt at de reisende oppholder seg lenger på lufthavnen i forbindelse med avreisen.

Ved 25 % utlandsandel, vil regnskapene gå i balanse ved 630.000 passasjerer

Ved 30 % utlandsandel, vil regnskapene gå i balanse ved 620.000 passasjerer

Det kan nevnes at det i toppåret 2013 (707 000 pax) var en utlandsandel på 35,4 %.

Økonomi

Regnskap pr. 31.10.2022

Passasjerer	Pax	Pax
Innland	328 009	232 492
Utland	95 436	26 097
Totalt	423 445	258 589
Resultat	Januar-Oktober 2022	Januar-Desember 2021
Airport charges	37 777	22 427
Duty Free	10 164	2 604
Parkering	12 520	7 166
Servering	2 738	1 910
Commercial services	25 422	11 680
Other revenues	4 467	53 233
Operating income	67 666	87 340
Salaries and personell expences	20 060	22 915
Air Trafic control	16 964	16 747
Innleid security	14 121	11 706
Kostnader lokaler og tomt	19 283	21 286
Markedsstøtte og reklame	5 802	2 017
Andre driftskostnader	8 532	13 634
Andre driftskostnader	47 738	65 390
Total operating expences	84 762	88 305
EBITDA	-17 096	-967
Avskrivinger	3 508	4 565
EBIT (driftsresultat etter avskrivinger)	-20 604	-5 532
Finansinntekter	136	222
Finanskostnader	999	1 139
Resultat før skatt	-21 467	-6 449

* Other revenues: Herav statlig støtte 46 624

Balanse pr. 31.10.2022

Balanse		
Lufthavndrift AS	31.12.2021	30.10.2022
Anleggsmidler		
Immaterielle eiendeler		
Konsesjoner, patenter o.l	4 442	3 582
Sum immaterielle eiendeler	4 442	3 582
Varige driftsmidler		
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	2 954	2 843
Maskiner og anlegg	15 923	14 726
Driftsløsøre, inventar, verktøy og kontormaskiner	2 664	1 672
Sum varige driftsmidler	21 541	19 245
Finansielle anleggsmidler		
Aksjer i datterselskap	481	481
Sum finansielle anleggsmidler	481	481
Sum anleggsmidler	26 463	23 308
Omløpsmidler		
Fordringer		
Kundefordringer	6 230	12 245
Andre fordringer	15 293	6 316
Sum fordringer	21 523	18 561
Bankinnskudd, kontanter og lignende	21 282	12 974
Sum omløpsmidler	42 805	31 535
SUM EIENDELER	69 269	54 842
Egenkapital		
Innskutt egenkapital		
Aksjekapital	14 625	14 625
Overkursfond	30 375	30 375
Sum Innskutt egenkapital	45 000	45 000
Opptjent egenkapital		
Annen egenkapital	- 30 251	51 718
Sum opptjent egenkapital	- 30 251	51 718
Sum egenkapital	14 749 -	6 718
Gjeld		
Annen langsiktig gjeld		
Gjeld til kredittinstitusjoner	5 768	5 187
Øvrig langsiktig gjeld	9 505	7 134
Sum langsiktig gjeld	15 273	12 321
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	21 859	14 164
Skyldige offentlige avgifter	1 272	3 886
Annen kortsiktig gjeld	16 116	31 187
Sum kortsiktig gjeld	39 247	49 237
Sum gjeld	54 520	61 558
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	69 269	54 842

Bekreftelse fra revisor

Viser til ønske om å få en uttalelse fra revisor hvor en bekrefter nødvendigheten av kapitaltilførsel. Det vil ikke være i tråd med Deloitte AS sin rolle som selskapets revisor å gi en slik bekreftelse, da de er pålagt å uttale seg i henhold til revisorlov og spesifiserte rammeverk.

Det vil derfor som svar på dette spørsmålet være naturlig å henvise til avlagt revisjonsberetning for regnskapet for 2021 og regnskapet pr 30.10.2022. Revisor har i sin revisjonsberetning for 2021 (se vedlegg), lagt inn en presisering knyttet til nettopp forutsetning om fortsatt drift, og de har også sendt et lovpålagt nummerert brev på dette forholdet.

Viser til utdrag fra revisjonsberetning og nummerert brev for regnskapsåret 2021 under:

Utdrag fra revisjonsberetningen 2021

«Vesentlig usikkerhet knyttet til fortsatt drift. Vi gjør oppmerksom på note 14 i regnskapet og årsberetningen, som angir at selskapet har pådratt seg et tap på kr.6 449 277 i regnskapsåret 2021. Som angitt i note 14, indikerer disse hendelsene eller forholdene og andre omstendigheter som er beskrevet i noten, at det foreligger en vesentlig usikkerhet som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Vår konklusjon er ikke modifisert som følge av dette forholdet.»

Når det tas inn en slik presisering er det på bakgrunn av at revisor anser det nødvendig å gjøre brukerne oppmerksomme på et forhold presentert eller beskrevet i regnskapet som etter revisors skjønn er av grunnleggende betydning for brukernes forståelse av regnskapet

Utdrag fra nummerert brev i 2021

«Vesentlig usikkerhet om fortsatt drift (finansiell situasjon). Forutsetningen om fortsatt drift er et av de grunnleggende prinsippene i regnskapsloven, jf. § 4-5. Årsregnskapet skal utarbeides under forutsetning om fortsatt drift så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten blir avvirket. Dersom det er tvil om foretaket kan fortsette virksomheten skal det redegjøres for denne usikkerheten både i årsberetningen jf. regnskapsloven § 3-3a og i note til årsregnskapet.

Den negative utviklingen i selskapets resultater som følge av Covid-19 har vesentlig påvirket selskapets likviditet. Vi vurderer situasjonen i selskapet slik at det foreligger en vesentlig usikkerhet som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift.»

Når en i 2022 likevel ikke har fått på plass ønskede løsninger for å sikre fortsatt drift og regnskapet per 31.10.2022 viser et akkumulert tap for året så langt, står en igjen med et kapitalbehov som må oppfylles på en alternativ måte. Det henvises her også til kravene som fremgår av aksjelovens § 3-5:

«§ 3-5.Handleplikt ved tap av egenkapital

(1) Hvis det må antas at egenkapitalen er lavere enn forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten i selskapet, skal styret straks behandle saken. Styret skal innen rimelig tid innkalle generalforsamlingen og gi den en redegjørelse for selskapets økonomiske stilling. Dersom selskapet ikke har en forsvarlig egenkapital i samsvar med § 3-4, skal styret på generalforsamlingen foreslå tiltak for å rette på dette.

(2) Hvis styret ikke finner grunnlag for å foreslå tiltak som nevnt i første ledd tredje punktum, eller slike tiltak ikke lar seg gjennomføre, skal det foreslå selskapet oppløst.»

Som en kan lese her så stilles det konkrete krav til styret og eiere i tilfeller hvor det må antas at egenkapitalen er lavere enn forsvarlig.

I lovkommentarene til denne bestemmelsen er det videre listet opp følgende aktuelle tiltak:

«Aktuelle tiltak vil være reduksjon av virksomheten eller tilførsel av ny egenkapital. Det kan her også tilføres egenkapital som ikke gir aksjonærrettigheter, jf. Rt. 2001 s. 851, sml. Rt. 2010 s. 790. Også bedret langsiktig finansiering kan være et relevant tiltak. Det forutsettes at siktemålet med de tiltak som styret skal foreslå, er å gi selskapet en forsvarlig egenkapital, jf. Ot.prp. nr. 55 (2005-2006) s. 162.»

Budsjett 2023

Passasjerer	Pax
Innland	453 700
Utlend	106 300
Totalt	560 000
Prognose 2023	
	SUM
	Jan-Des
Airport charges	52 080
Duty Free	11 693
Parkering	17 080
Servering	4 480
Commercial services	33 253
Other revenues	5 795
Operating incom	91 128
Salaries and personell expenses	24 800
Air Trafic control	21 000
Innleid Security	18 410
Kostnader lokaler og tomt	23 785
Markedsstøtte og reklame, reduksjon take off	2 286
Andre driftskostnader	11 110
Other operating expenses	55 590
Total operating expences	101 390
EBITDA	-10 262
Avskrivinger	4 014
EBIT (driftsresultat etter avskrivning)	-14 276
Finansinntekter	-
Finanskostnader	1 744
Resultat før skatt	-16 020

Likviditetsbudsjett 2023

LIKVIDITETSBUDSJETT	des.22	jan.23	feb.23	mar.23	apr.23	mai.23	jun.23	jul.23	aug.23	sep.23	okt.23	nov.23	des.23
Tilgjengelig likviditet ved mnd.slutt	-18 229	-20 830	-24 084	-27 362	-28 046	-28 558	-28 492	-27 923	-28 219	-30 265	-30 824	-30 623	-31 486

Investeringer 2023

Det er ikke hensyntatt investeringer 2023, da disse er behovsavhengig. Iht. opprinnelig kalkyle i anbudsporsess, var det satt opp følgende potensielle investeringer:

Investering	år	Beløp
Basisinstallasjoner Elkraft	2023	300 000
Vinduer	2023	200 000
Komfortkjøling	2023	150 000
Trapper, balkonger	2023	24 000
Total		674 000

Prognoseoversikt 2022-2025

Passasjerer	Pax	Pax	Pax	Pax
Innland	406 875	453 700	474 572	487 733
Utland	106 490	106 300	157 444	170 616
Totalt	513 365	560 000	632 016	658 350
Prognose 2022-2025	2022	2023	2024	2025
Airport charges	46 106	52 080	61 938	65 835
Duty Free	11 490	11 693	20 468	22 180
Parkering	14 300	17 080	20 857	22 384
Servering	3 412	4 480	6 004	6 254
Commercial services	29 202	33 253	47 328	50 818
Other revenues	5 503	5 795	6 480	6 480
Operating incom	80 811	91 128	115 746	122 812
Salaries and personell expenses	24 285	24 800	25 420	25 997
Air Traffic control	20 365	21 000	21 671	21 840
Innleid Security	17 402	18 410	19 269	18 823
Kostnader lokaler og tomt	23 302	23 785	24 499	24 499
Markedsstøtte og reklame, reduksjon take off	5 300	2 286	7 598	6 518
Andre driftskostnader	9 977	11 110	11 443	11 396
Other operating expenses	55 981	55 590	62 809	61 236
Total operating expenses	100 631	101 390	109 900	109 073
EBITDA	-19 820	-10 262	5 846	13 739
Avskrivinger	4 233	4 014	4 476	4 774
EBIT (driftsresultat etter avskrivning)	-24 053	-14 276	1 370	8 965
Finansinntekter	0	0	0	0
Finanskostnader	1 715	1 744	1 396	804
Resultat før skatt	-25 768	-16 020	-26	8 161

Dutyfree inntekter pr. utlandspax:		
2022	Kr. 108	Stor andel pax var arbeidsreisende fra Polen med restriksjoner på taxfree kjøp, noe som medfører at salg pr. pax går ned. Innreiserestriksjoner med Covid 19-testing i begynnelsen av året, medførte redusert omsetning.
2023	Kr. 114	Økt salg ift. 2022, men tatt høyde for lavere kjøpekraft blant de reisende
2024	Kr. 130	Bedre kjøpekraft og prisstigning
2025	Kr. 130	Tilsvarende salg som i 2024

Investeringer 2022-2025

Investering	år	Beløp
Cargo røntgenmaskin	2022	1 400 000
Basisinstallasjoner Elkraft	2023	300 000
Vinduer	2023	200 000
Komfortkjøling	2023	150 000
Trapper, balkonger	2023	24 000
L3 EDS3 (Røntgenmaskin)	2024	10 000 000
Dekker	2024	1 638 400
Yttertak	2024	376 000
Andre bygningsdeler	2024	296 000
Bagasjebånd	2025	5 000 000
Andre bygningsdeler	2025	631 600
Luftbehandling	2025	300 000
Lyd- og bildesystemer	2025	300 000
Lys	2025	80 000
Total		20 696 000

Investeringene er iht. opprinnelig kalkyle i anbudsprosessen, men vil være behovsprøvd. Ny røntgenmaskin i 2024 er myndighetspålagt og vil måtte gjennomføres.

Vedlegg:

1. Tjenestekonsesjonsavtale med Avinor
2. Samarbeidspartner ift. ruteutvikling og utarbeidelse av passasjerprognoser
3. Regnskap, revisjonsberetning og nummerert brev, 2021