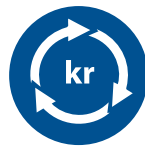


# ÅRSMELDING FRÅ STYRET 2019



## OM KONSERNET

**Visjonen til Fjord1 ASA er «å vere den sikraste og mest attraktive leverandøren av miljøvennleg ferje- og passasjerbåttransport for kundar, oppdragsgjeverar og andre samarbeidspartnarar».**

Verdiane til Fjord1 skal vise kven vi er, og korleis vi driv verksemda vår. Dei er ein viktig del av identiteten til selskapet. Verdiane blir brukte som eit styringsverktøy for alle tilsette i det daglege arbeidet – både internt og eksternt. Verdiane er valde ut av dei tilsette og forankra på alle nivå i selskapet. Verdiane til Fjord 1 er godt humør, open og ærleg, påliteleg – vi held det vi lovar, lønsemd, god samhandling og teamånd, og stoltheit.

Verdiane fungerer som rettesnor for det kontinuerlege arbeidet med å nå dei seks hovudmåla:

- Vi skal vere best på miljøvennleg transport
- Vi skal gje eigarane våre stabil, god avkastning på investert kapital
- Vi skal halde det vi lovar kundane våre
- Vi skal behandle dei tilsette på ein slik måte at dyktige folk har lyst tii å arbeidet for selskapet.
- Vi skal vere ein føretrekt samarbeidspartnar for oppdragsgjeverane
- Solide økonomiske resultat, sunn forretningsdrift, og kvalitet i alle prosessar

Fjord1 spelar allereie ei svært viktig rolle i infrastrukturen for kysttransport i Noreg. Vi knyter lokalsamfunn saman med trygge, pålitelege og miljøvennelege transportløysingar. Frå 1. januar 2020 driv Fjord1 trettan ferjekontraktar og tilknytte serveringstenester på norske fjordstrekningar. Sambanda blir drivne med ein veksande flåte som no tel 79 eigne fartøy. Stadig fleire av dei er også heilelektriske. Fjord1 driv også regionale passasjerbåttenester og er i aukande grad involvert i miljøvennleg turisme i Noreg.

I 2019 transporterte Fjord1 totalt 19,9 millionar passasjerar og 9,9 millionar køyretøy og gjorde 752 000 kaianløp utan alvorlege hendingar. I slutten av 2019 var den totale verdien av kontraktporteføljen til konsernet 24,5 milliardar kroner for perioden 2020–2033, ikkje medrekna opsjonar og indeksregulering.

Hovudkontoret til Fjord1 ligg i Florø, og selskapet har i tillegg regionkontor i Molde og Bergen.

2019 var eit overgangsår for konsernet, med førebuingar til oppstart av samband i seks kontraktar 1. januar 2020, oppfølging av eit omfattande nybygg- og oppgraderingsprogram som skal vere fullført i 2020, og større infrastrukturinvesteringar for å leggje til rette for den elektrifiseringa av kysttransportsystemet som no er i gang.

Dei samla inntektene til Fjord1 og dotterselskapa (konsernet) var 2,724 milliardar kroner i 2019. Dette var 12 prosent lågare enn i 2018 og innanfor forventninga om ein inntektsnedgang på 10–20 prosent i 2019. Driftsresultatet før avskrivningar (EBITDA) var på 818 millionar kroner. Dette gjev ein EBITDA-margin på 30 prosent. Årsresultatet for konsernet var 209 millionar kroner. Meir informasjon om dei økonomiske resultatata for 2019 er å finne i finansrekneskapen og årsrekneskapen.

## FORRETNINGSOVERSIKT

Konsernet har fire forretningsområde: ferjer, passasjerbåtar, catering og turisme. Ein kort presentasjon av desse områda og økonomiske tal følgjer her, og fleire detaljar er å finne i note 3 i årsrekneskapen.

### FERJER

Fjord1 held på posisjonen som det leiande selskapet på den norske ferjemarknaden. Marknadsdelen vår blei grovt sett verande på 50 prosent som i 2018, trass i tapet av det mykje trafikkerte sambandet Halhjem–Sandvikvåg.

I februar 2019 blei Fjord1 tildelt kontrakt for å drive sambandet Halså–Kanestraum i perioden 2021–2030, med opsjon på 18 månader forlenging. Dette var eit godt tillegg til ein generelt sett solid kontraktportefølje som er venta å gje ein føreseieleg inntektsflyt i åra som kjem. Ei oversikt over kontraktporteføljen til selskapet ved utgangen av 2019 er teken med på side 19 i årsrapporten.

1. januar 2020 starta Fjord1 opp fire nye kontraktar: Rutepakke 2 Hordaland, Nordmørspakken, Indre Sunnmøre og delar av Romsdalspakken. Totalt ni samband kom til, og det blir brukt totalt 11 ferjer på desse sambanda. Dei næraste åra er det venta anbudsprosessar på kontraktar i Nord-Noreg som Fjord1 ikkje har i dag.

Fjord1 fekk levert 12 hybridferjer i samband med nybygg- og oppgraderingsprogrammet vårt. Ferjene er bygde på Havyard Ship Technology i Noreg og på verfta Sefine, Tersan og Cemre i Tyrkia. Fjord1 har leigd inn ferjer i mellomtida, så forseinkingane hadde avgrensa innverknad på oppstarten av nye kontraktar 1. januar 2020. Tre ferjer blei selde i 2019.

Ferjeindustrien og Fjord1 bidreg til eit teknologisk skifte frå fossile brennstoff til nullutslepp ved å introdusere batteriløysingar for norske ferjer. Ved utgangen av 2019 hadde selskapet totalt 76 fartøy i flåten. Flåten til Fjord1 er gradvis på veg over til låg- og nullutsleppsteknologi, og dette vil redusere direkte utslepp og drivstoffkostnader etter kvart som dei nye og oppgraderte ferjene kjem i drift. Ved utgangen av 2019 var om lag 36 prosent av kapasiteten til Fjord1 låg- eller nullutsleppsfartøy, og fleire leveringar av elektriske og omgjorde hybridelektriske ferjer vil gjere at nedgangen i CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-utslepp held fram i 2020. Flåtefornyings- og oppgraderingsprogrammet er venta å redusere karbonavtrykket til konsernet vesentleg i åra som kjem.

Ferje	2019	2018
Inntekt	2 445	2 760
EBITDA	739	985
EBITDA-margin	30 %	36 %
EBIT	380	691
EBIT-margin	16%	25 %

Resultata på ferjeområdet i 2019 er påverka av endringar i kontraktporteføljen som i ein periode gav lågare volum, og førebuingarbeidet til

oppstart på nye samband og kontraktar frå 1. januar 2020. Ferjevolumet og inntektene vil auke når dei nye kontraktane tek til å gjelde.

**PASSASJERBÅTAR**

Passasjerbåtområdet omfattar 3 passasjerbåtar og 10 passasjer- og kombibåtar som er leigde frå underleverandørar. Hovudvekta ligg på passasjertrafikk, men nokre av båtane er også transportfartøy.

Kontraktane for dei lokale passasjerbåtsambanda blei tildelte for åtte år frå 1. mai 2012, og oppdragsgivar utløyste i 2019 opsjonane som forlengjer kontraktane til 1. mai 2022.

Fjord1 ASA er også involvert i ekspressbåtdrift mellom Kristiansund og Trondheim, i samarbeid med Fosen Namsos Sjø AS, gjennom eigarposten på 49 prosent av Partsrederiet Kystekspressen ANS.

Det er venta at anbodet på passasjerbåtkontraktar på Vestlandet blir lagt ut i løpet av 2020. Fjord1 reknar med at trenden med miljøkrav som ein har sett på ferjeområdet, også vil påverke anbodsgrunnlaget for passasjerbåtrutene.

Passasjerbåtar	2019	2018
Inntekt	115	105
Tilknytte selskap	2	3
EBITDA*	56	7
EBITDA-margin	49%	7%
EBIT	2	1
EBIT-margin	2%	1%

\* EBITDA inkludert tilknytte selskap

Den høgare inntekta i 2019 er hovudsakleg eit resultat av prisjusteringar ved indeksregulering, medan endringane i EBITDA og EBIT hovudsakleg

kjem av endringar i rekneskapsføringa rundt dei innleigde båtane, i tråd med IFRS 16.

**CATERING**

Serveringsverksemda til selskapet sørgjer for serveringstenester til passasjerar som reiser med ferjer og passasjerbåtar. Gjennom merkevara Ferdamat tilbyr vi god mat laga med lokale

råvarer, og målet er å innfri forventningane til kundane når det gjeld utval og kvalitet. I 2019 har vi gått over til sjølvbeteningsløyisingar på fleire samband, både for å utvide opningstider og redusere kostnader.

Catering	2019	2018
Inntekt	135	192
EBITDA	15	34
EBITDA-margin	11%	18 %
EBIT	11	31
EBIT-margin	8%	16 %

Den lågare inntekta innanfor servering er hovudsakleg eit resultat av lågare volum på grunn av endringar i ferjekontraktstrukturen.

Selskapet har lagt sterkare vekt på utgifter som følgje av lågare volum og svakare resultat.

**TURISME**

Turistverksemda til Fjord1 blir driven gjennom både heileigde og deleigde selskap, og dei tilknytte selskapa utgjer ein vesentleg del av verksemda og inntektene totalt sett. Ei oversikt over eigarpartane til konsernet er lista opp i note 4 i årsrekneskapen.

I 2019 danna Fjord1 og Vy (tidlegare NSB) fellesføretaket Vy Fjord1 Reiseliv AS («Vy Fjord1») med 50 prosent eigarskap kvar, i samsvar med intensjonsbrevet partane signerte i 2018. Selskapsnamnet har seinare blitt endra til Fjord Tours Group AS. Fjord Tours Group skal tilby berekraftig turisme i Noreg gjennom tilgjengeleg og miljøvenleg transport på tog buss og båt til populære reisemål for turistar året rundt. Kristian B. Jørgensen er tilsett som administrerande direktør for selskapet sidan 1. januar 2020.

<b>Turisme</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Inntekt	18	23
Tilknytte selskap	0	8
EBITDA*	0	18
EBITDA-margin	0%	58%
EBIT	-1	7
EBIT-margin	0%	23%

\* EBITDA inkludert tilknytte selskap

Fjord1 vurderer at turisme vil vere eit interessant område framover med langsiktig vekstpotensial men 2020-sesongen er venta å bli utfordrande

på grunn av koronaviruset. Avsnittet «Hendingar etter balansedagen» inneheld meir informasjon.

## ØKONOMISK OVERSIKT

**ERKLÆRING OM REKNESKAPEN**

Styret stadfestar at rekneskapen gjev eit rettvisebilete av resultatata til konsernet og morselskapet i 2019 og den økonomiske stillinga ved årsslutt. Det er konsernresultata det blir rapportert om i kvartalsrapportane. Avsnitta nedanfor gjev oversikt over resultatata for 2019 i konsernet.

**VIDARE DRIFT**

I samsvar med internasjonale rekneskapsstandardar (IAS 1) og rekneskapslova § 3-3 stadfestar styret at føresetnadene for vidare drift er til stades. Denne forventninga er basert på førebuinga av oppgjeret for 2019, prognosar og budsjett for 2020 og dei langsiktige prognosane for konsernet dei komande åra.

## Økonomisk oversikt – konsernet

### GEVINST OG TAP

I 2019 var den totale inntekta til konsernet på 2,724 milliardar kroner (3,102 milliardar kroner). EBITDA var 818 millionar kroner (1,051 milliardar), som gjev ein EBITDA-margin på 30 prosent (34 prosent). EBIT var 396 millionar kroner (745 millionar kroner). Overskotet var på 209 millionar kroner (540 millionar kroner).

Inntektsnedgangen på 12 prosent samanlikna med 2018 var i tråd med forventninga om 10–20 prosent inntektsnedgang som blei presentert seint i 2018. Inntektene og resultatata på ferjeområdet blei påverka av endringar i kontraktporteføljen som i ein periode gav lågare volum, og av førebuingarbeidet til oppstart på nye samband frå 1. januar 2020.

### ØKONOMISK STILLING

Ved utgangen av 2019 var dei totale egedelane på 9,240 milliardar kroner (6,731 milliardar kroner). Auken er forklart ved ein auke i anleggsmidlar på grunn av levering av nye fartøy, investeringar i nybygg og kapitaliserte investeringar i kaiar og annan infrastruktur.

Eigenkapitaldelen var 24,6 prosent (34,6 prosent) ved årsslutt. Eigenkapitalen gjekk ned med 62 millionar kroner, til 2,270 milliardar kroner (2,331 milliardar kroner).

Ved årsslutt hadde konsernet langsiktig gjeld på 4,912 milliardar kroner (3,101 milliardar kroner) og kortsiktig gjeld på 2,059 milliardar kroner (1,299 milliardar). Auken i den totale gjelda skriv seg frå investeringar i nybygg og oppgraderingar, kaiar og annan infrastruktur, som hovudsakleg har blitt finansiert ved hjelp av banklån. Konsernet har sikra seg nødvendig eigenkapital til å fullføre nybygg- og oppgraderingsprogrammet. Netto renteberande gjeld er venta å gå ned framover mot utgangen av 2020 på grunn av betre kontantstraum, lågare investeringar og sal av infrastruktur. Meir informasjon er teke med i note 15, «Lån».

Styret reknar den økonomiske stillinga til konsernet for å vere tilfredsstillande.

### KONTANTSTRAUM

I 2019 var netto kontantstraum frå drifta i konsernet 324 millionar kroner (983 millionar kroner). Reduksjonen i kontantstraum skriv seg hovudsakleg frå reduksjon i bidraget frå drifta, på grunn av lågare volum og høgare utgifter i eit år der mykje aktivitet har dreidd seg om å førebu selskapet til nye kontraktar og tilknytt infrastruktur.

Netto kontantstraum til investeringar var 2,359 milliardar kroner (1,864 milliardar kroner). Investeringsaktivitetane har vore nybygg, oppgraderingar og infrastrukturarbeid, og dei blei i 2019 påverka av flåtefornyings- og oppgraderingsprogrammet.

Netto kontantstraum til finansiering var 2,247 milliardar kroner (680 millionar kroner). Endringa i finansieringsaktivitetar er hovudsakleg forklart ved auka gjeld for å finansiere flåtefornyninga og oppgraderingsprogrammet.

I 2019 var den totale nettoendringa i kontantar og kontantekvivalentar positiv, med 212 (–202) millionar kroner. Behaldninga av kontantar og kontantekvivalentar ved årsslutt var på 484 millionar kroner (272 millionar kroner).

Styret reknar likviditeten i konsernet for å vere tilfredsstillande.

## Økonomisk oversikt – morselskapet

### GEVINST OG TAP

I 2019 hadde morselskapet Fjord1 ASA inntekter på 2,737 milliardar kroner (3,094 milliardar kroner). EBIT var 369 millionar kroner (781 millionar kroner). Overskotet var på 240 millionar kroner (581 millionar kroner).

### ØKONOMISK STILLING

Ved utgangen av 2019 var dei totale egedelane på 8,967 milliardar kroner (6,425 milliardar kroner). Auken er forklart ved ein auke i anleggsmidlar på grunn av levering av nye fartøy, investeringar i nybygg og kapitaliserte investeringar i kaiar og annan infrastruktur.

Den totale eigenkapitalen i morselskapet var 2,059 milliardar (1,820 milliardar). Den totale eigenkapitaldelen var 23,0 prosent (28,3 prosent) ved årsslutt.

Ved årsslutt hadde konsernet langsiktig gjeld på 6,006 milliardar kroner (3,234 milliardar kroner) og kortsiktig gjeld på 902 millionar kroner (1,372 milliardar).

Styret reknar den økonomiske stillinga til morselskapet for å vere tilfredsstillande.

### KONTANTSTRAUM

I 2019 var netto kontantstraum frå drifta i morselskapet 189 millionar kroner (895 millionar kroner). Netto kontantstraum til investeringar var 2,246 milliardar kroner (1,986 milliardar kroner). Netto kontantstraum til finansiering var 2,323 milliardar kroner (887 millionar kroner).

I 2019 var den totale nettoendringa i kontantar og kontantekvivalentar positiv, med 266 (-204) millionar kroner. Behaldninga av kontantar og kontantekvivalentar ved årsslutt var på 465 millionar kroner (200 millionar kroner).

Styret reknar likviditeten i morselskapet for å vere tilfredsstillande.

### ANDRE INVESTERINGAR

Fjord1 har 34 prosent eigarskap i WF Holding AS. Dette er ei økonomisk interesse i Widerøe's Flyveselskap AS. Widerøe er det største regionale flyselskapet i Norden og driv både kommersielle flyruter og FOT-ruter (forpliktingar til offentleg tenesteyting) i Noreg. Flyselskapet eig og driv 44 fly, og flyg til 49 destinasjonar.

### UTBYTE

Den underliggjande og langsiktige forretningsdrifta i Fjord1 gjev ein balansert, eigarvenleg og langsiktig utbytepolitikk.

Utbytepolitikken til selskapet er å betale ut utbytte på opptil 50 prosent av årsoverskotet i konsernet etter skatt. Konsernet vurderer utbytte utbetalinga med bakgrunn i den økonomiske stillinga til kvar tid. Kapitalstrukturen til selskapet er tilpassa til strategien og risikoprofilen til konsernet. Det er generalforsamlinga som avgjer utbyttet etter forslag frå styret.

### DISPONERING AV RESULTAT I MORSELSKAPET

I 2019 hadde morselskapet Fjord1 ASA inntekter på 2,737 milliardar kroner (3,094 milliardar kroner). Driftsresultatet var 369 millionar kroner (781 millionar kroner), medan driftsresultatet etter skatt var 240 millionar kroner (581 millionar kroner). Rekneskapan til morselskapet er ein del av årsrapporten.

Korleis koronaviruset vil verke inn på drifta og økonomien i Fjord1 dei neste månadene, vil vere avhengig av kor sterke og langvarige dei ekstraordinære tiltaka blir. Derfor meiner styret det er klokt å utsetje utbytetilrådinga for 2019 inntil vidare. I mellomtida tilrår styret å setje av driftsresultatet på 240 millionar kroner frå morselskapet til annan eigenkapital for å styrkje likviditeten og balanserekneskapan.

### SAMFUNNSANSVAR

Samfunnsansvar er viktig for Fjord1, og vi tek dette ansvaret gjennom verdiane våre og

dei etiske retningslinjene. Rapporteringa om samfunnsansvar i selskapet følgjer retningslinjene frå Oslo Børs og § 3-3 i rekneskapslova. Rapporten om samfunnsansvar i Fjord1 ASA er tilgjengeleg i årsrapporten til selskapet for 2019.

### TRYGGLEIK

Visjonen til Fjord1 er å vere den sikraste og mest attraktive leverandøren av miljøvennleg ferje- og passasjerbåttransport for kundar, oppdragsgjeverar og andre samarbeidspartnarar. Visjonen set ambisjonsnivået for tryggleik i konsernet. Fjord1 følgjer strenge tryggleiksstandardar, og forventningane til tryggleik blir kommuniserte tydeleg gjennom retningslinjer, prosedyrar og tryggleiksmål.

Fjord1 sitt tryggleiksarbeid er nærare skildra i eige avsnitt i Fjord1 sin årsrapport side 66.

### MILJØ

Visjonen til Fjord1 skildrar miljøambisjonen til selskapet: å tilby den mest miljøvennelege ferje- og ekspressbåttransporten. Fjord1 tok eit viktig steg i retning av visjonen i løpet av 2019, med levering av 9 nye hybridfartøy og oppgradering av 3 fartøy slik at dei i all hovudsak kan gå på elektrisitet. Konsernet forventar at overgangen til null- og lågutsleppsdrift vil halde fram.

Fjord1 overvaker utslepp til sjø og luft nøye. Konsernet etterlever all lovgjeving og regulering på miljøfeltet. Hovudkjelda vår til utslepp av klimagassar er forbrenning av drivstoff. I dei nye kontraktane Fjord1 har fått, er det strenge krav til null- eller lågutsleppsdrift. Etter kvart som null- og lågutsleppsfartøya kjem i drift, er det gjennomsnittlege utsleppet per passasjer venta å gå ned. I 2020 ventar selskapet at den nødvendige infrastrukturen for lading gradvis vil bli fullført, slik at nye og oppgraderte hybridfartøy kan drivast på elektrisitet. Til liks med det meste av straumen i Noreg kjem straumen som blir brukt på fartøya, frå fornybare energikjelder. Konsernet reknar med å halde fram oppgraderingane av dei eksisterande fartøya til elektrisk drift.

### MENNESKE

Dei tilsette er den viktigaste ressursen i konsernet. Ambisjonen til Fjord1 er å ha dei mest fornøgdde tilsette i bransjen. Ved utgangen av 2019 hadde Fjord1 1056 årsverk, mot 1264 i 2018. Kulturen i Fjord1 er bygd på verdiane våre: godt humør, openheit og ærlegdom, pålitelegskap, lønsemd, samhandling og teamånd, og stoltheit.

Fjord1 legg vekt på velferda til dei tilsette. Konsernet følgjer opp helsa og arbeidsmiljøet til dei tilsette på kontinuerleg og systematisk basis.

I 2019 var sjukefråværet på 6,9 prosent, samanlikna med 5,9 prosent året før. Konsernet vil halde fram med å følgje opp sjukefråværet tett, med mål om å snu den negative utviklinga ved å leggje vekt på førebyggjande aktivitet, det psykososiale arbeidsmiljøet, arbeidstilpassing og god oppfølging av sjukmelde tilsette. I 2020 er det planlagt ei medarbeidarundersøking.

På likestillingsområdet held konsernet fram arbeidet for meir likestilling i selskapet, inkludert betre kjønnsbalanse. Prosentdelen kvinnelege tilsette var 14,9 prosent ved utgangen av 2019 (18,5 prosent). Prosentdelen kvinner som arbeider om bord på fartøya, var 12,2 prosent i 2019 (14,4 prosent). Den låge prosentdelen kvinnelege tilsette må sjåast i samheng med at det er færre kvinner som vel ein maritim karriere. Konsernet er medvite om kor viktig det er at menn og kvinner har lik løn og lik lønsutvikling. Fjord1 ASA er IA-bedrift (inkluderande arbeidsliv) og har derfor ein eigen IA-plan. Målet til konsernet er å vere ein arbeidsplass utan diskriminering.

### SELKAPSSTYRING

Selskapstyring er nærare skildra i eigen rapport om selskapstyring nærmere skildra i eigen rapport om selskapstyring i årsrapporten for 2019, side 39.



## AKSJONÆRINFORMASJON

**Fjord1 ASA hadde 100,0 millionar aksjar per 31. desember 2019, og dei er fordelte på 3 724 (3 786) aksjonærar. Fjord1 eigde sjølv 90 402 av aksjane ved årsslutt. Dette utgjer 0,09 prosent av dei uteståande aksjane.**

Dei 20 største aksjonærane kontrollerte 91,4 prosent (85,9 prosent) av det totale talet på aksjar ved årsslutt. Havila Holding AS representerte, gjennom Havilafjord AS og Havilafjord Holding AS, 66,5 prosent av den uteståande aksjekapitalen ved årsslutt. Ei oppdatert liste over dei 20 største aksjonærane er tilgjengeleg under «Investor Relations» på nettsidene til Fjord1.

I løpet av 2019 varierte kursen på Fjord1-aksjen mellom 32,70 og 44,60 kroner. Stengingskursen 30. desember var 36,60 kroner, samanlikna med 43,00 kroner i slutten av 2018.

Totalt 33,6 millionar aksjar, eller 33,6 prosent av det totale talet på uteståande aksjar, blei handla i perioden. Aksjeomsetninga var på 1,393 milliardar kroner i løpet av året. Dette utgjer eit snitt på rundt 5,6 millionar per dag.

## RISIKOAR OG USIKRE FAKTORAR

**Konsernet er utsett for ulike typar driftsmessige, økonomiske og marknadsmessige risikoar, og desse blir overvakte og vurderte jamleg.**

Driftsrisikoen til Fjord1 blir handtert gjennom den daglege drifta og gjennom styringssystemet til konsernet. Risikoen for forseinka levering av fartøy har vore ein viktig driftsrisiko i 2019. Konsernet har vore i tett dialog med viktige leverandørar og følgd tett med på framdrifta på verfta. Fem fartøy som er under bygging hos Havyard Ship Technology (HST) har blitt forseinka på grunn av ein vanskeleg økonomisk situasjon ved verftet. Gjennom tett dialog med HST har konsernet og HST saman greidd å finne ei løysing. HST leverte tre fartøy i første kvartal 2020. Dei to fartøya som står att, er venta å bli leverte i mai 2020. Forseinkinga har ikkje påverke oppstarten av nye kontraktar 1. januar 2020. Fjord1 har sikra seg erstatningsfartøy medan ein ventar. Framdrifta for dei nybygga som står att, vil bli følgd opp tett, slik at det er mogleg å handtere og redusere leveringsrisikoen.

Motpartane i kontraktane til konsernet er fylkeskommunane og Statens vegvesen. Styret vurderer risikoen for potensielle framtidige tap i samband med kontraktane med desse kundane som låg.

Økonomiske risikoar omfattar marknadsrisikoar (valutarisiko, renterisiko, råvareprisrisiko, verdipapirrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Dei økonomiske risikoane blir handterte av den økonomiske avdelinga i konsernet ved hjelp av dagleg overvaking og månadlege prognosar. Konsernet er eksponert for valutarisiko gjennom kontraktar om nybygg med prising i amerikanske dollar og euro. Konsernet brukar finansielle derivat for å redusere valutarisikoen.

Drivstoffprisrisikoen er ein marknadsrisiko som hovudsakleg blir handtert gjennom kontraktar med kundane. Kontraktane er vanlegvis regulerte i tråd med ein kostnadsindeks for innanrikstransport som reduserer marknadsrisikoen for konsernet til eit minimum. For kontraktar utan indeksreguleringsmekanismar brukar konsernet finansielle derivat for delvis å sikre drivstoffkostnadene. Etter kvart som fartøya går over til null- og lågutsleppsdrift vil prisrisikoen i større grad handle om svingingar i straumprisen. Fjord1 handterer risiko for straumprisar gjennom langsiktige straumprisavtalar i euro. I note 12 er det teke med meir informasjon om risikostyringa til konsernet på økonomiområdet.

## HENDINGAR ETTER BALANSEDAGEN

### RISIKO OG UVISSE I SAMBAND MED KORONAVIRUSET (COVID-19)

Nyleg har den norske regjeringa sett i verk ei rekkje tiltak i kampen mot koronaviruset, og Verdhelseorganisasjonen (WHO) har erklært viruset som ei global folkehelsekrise. Utbrøtet av koronavirus held fram, og effektane av tiltaka som er sette i verk av regjeringa og lokale styresmakter, er framleis usikre. Korleis koronaviruset vil verke inn på drifta og økonomien i Fjord1 dei neste månadene, vil vere avhengig av kor sterke og langvarige dei ekstraordinære tiltaka blir.

Fjord1 har sett i verk alle nødvendige tiltak for å verne om tryggleiken til passasjerane og dei tilsette, og avgrense spreinga av koronaviruset. Det viktigaste for Fjord1 er tryggleiken og velferda til dei tilsette og kundane, familiane deira og lokalsamfunna. Konsernet oppfyller alle krav og tilrådingar frå regjeringa og Folkehelseinstituttet.

Fjord1 følgjer tett med på denne pandemien og ser desse risikoane som potensielt kan påverke drifta eller økonomien, eller begge delar:

- Dersom delar av mannskapet blir smitta av koronaviruset, kan det få konsekvensar for rutetilbodet. Mannskapet på ferjene og passasjerbåtane er avgjerande for at vi skal kunne drive transporttenester og oppfylle kontraktane våre, så det er sett i verk tiltak for å verne om helsa deira.
- Leveringa av dei to fartøya som står att i fornyingsprogrammet, og fullføringa av infrastrukturprosjekt i samband med elektrifisering av ferjesamband vil bli forseinka på grunn av restriksjonar, eller på grunn av at folk blir sjuke eller må i karantene.
- Dei økonomiske konsekvensane er venta å vere knytte til kor lenge reiserestriksjonane gjeld. Dersom dei nasjonale og internasjonale reiserestriksjonane blir haldne ved lag, vil dette gje vesentlege inntektstap innanfor turisme og servering. Tilsette på desse områda er allereie permitterte for å redusere driftsutgifter. Selskapa som er knytte til Fjord1, vil også bli negativt påverka. WF Holding AS, som eig 100 prosent av aksjane i Widerøe's Flyveselskap AS, vil bli påverka i stor grad av restriksjonane i flytrafikken.

- På ferje- og passasjerbåtområda har vi langsiktige kontraktar som i større grad er knytte til rutetilbodet vi skal levere, enn til køyretøy, passasjerar eller billettprisar. Dei ferjetenestene Fjord1 leverer, blir rekna som ein svært viktig del av infrastrukturen langs vestlandskysten, og det er forventa at eit visst tilbod blir halde ved lag uavhengig av korleis koronasituasjonen utviklar seg.
- Risikoen for mishald frå motpartane i kontraktane, fylkeskommunane og Statens vegvesen, er framleis låg. Likevel har motpartane bede om ein reduksjon i talet på avgangar på grunn av vesentleg nedgang i etterspurnaden etter ferje- og passasjerbåttjenester i samband med reiserestriksjonar og råd om å halde avstand til andre. Fjord1 er i dialog med motpartane i kontraktane for å finne fram til økonomiske kompensasjonsordningar som kan vere rimelege i desse tilfella.
- Fjord1 har ulike avtalar om forskjellige typar drivstoff. Desse kan bli påverka negativt av dei nylege endringane i valutakurs og oljeprisfallet.
- På grunn av uvissa i marknaden i samband med koronaviruset meiner styret det er klokt å utsetje utbytetilrådinga for 2019 inntil vidare, slik at vi kan styrkje likviditeten og balanserekneskapen. Fjord1 vil følgje den økonomiske utviklinga i selskapet tett og setje i verk tiltak ut frå dette.

### ANDRE HENDINGAR

Fire ferjekontraktar blei sette i gang 1. januar 2020. I tillegg blei tre ruter forlengde. I januar 2020 blei MF «Florøy» levert frå Sefine og MF «Grip» frå Cemre. MF «Bømlafjord» blei levert frå Havyard Ship Technology AS i februar 2020, og MF «Smøla» i Mars 2020. MF «Sildafjord» vart levert frå Sefine i Mars 2020.

Fleire detaljar om hendingar etter balansedagen er å finne i note 20.

## UTSIKTER

**Den langsiktige strategien og forretningsmodellen til Fjord1 er solid og uendra. Uvissa som er knytt til utbrotet av koronavirus, er teken opp i eit eige kapittel ovanfor i denne rapporten.**

Ferjetenestene til Fjord1 er rekna som ein svært viktig del av infrastrukturen på vestlandskysten, og regjeringa rekner dette som ein viktig funksjon for samfunnet i den situasjonen vi er i. Sjølv om Fjord1 og dei viktigaste motpartane i kontraktane våre justerer rutetabellane på grunn av lågare trafikkvolum, gjer denne statusen at vi kan halde oppe eit visst driftsnivå.

Konsernet har i 2019 teke store steg i retning av visjonen om å bli det mest miljøvennlege transportselskapet. Konsernet vil halde fram i denne retninga i og med flåtefornyings- og oppgraderingsprogrammet, som blir fullført i 2020. Nye kontraktar blei sette i kraft 1. januar 2020, og talet på ferjer i drift er venta å auke vidare. Etter kvart som dei nye hybridfartøya er fullt ut operative og går på elektrisitet, forventar konsernet lågare drivstoffkostnader i snitt per fartøy og lågare relative utslepp frå drifta.

Flåtefornyings- og oppgraderingsprogrammet og dei tilknytte infrastrukturinvesteringane på kaianlegg har ført med seg store investeringar og større gjeldsgrad dei siste åra. Netto renteberande gjeld er venta å gå ned framover mot utgangen av 2020 på grunn av betre kontantstraum, lågare investeringar og sal av infrastruktur.

Overgangen frå fossile brennstoff til null- og lågutsleppsdrift er venta å halde fram, og Fjord1 går ut frå at framtidige anbod vil innehalde strenge krav til energiforbruk og miljøpåverknad. Fjord1 har gode resultat å vise til når det gjeld drift av null- og lågutsleppssamband, og vi rekner med at vi er i god posisjon til å vinne framtidige anbod i eit konkurranseprega miljø.

Dei næraste åra er det venta anbodsprosessar på kontraktar i Nord-Noreg som Fjord1 ikkje har i dag. I tillegg er det venta at anbodet på passasjerbåtkontraktar på Vestlandet blir lagt ut i løpet av 2020. Konsernet vurderer også moglegheiter for internasjonal ekspansjon basert på erfaringar frå den aktuelle overgangen til meir miljøvennlege løysingar for kysttransport på den norske marknaden.

2020 vil bli eit viktig år for konsernet, med nye fartøy og oppstart av fleire nye kontraktar. Dei nye kontraktane og sambanda er venta å gje ein inntektsauke for konsernet på 10–15 prosent samanlikna med 2019.