



swedavia
SWEDISH AIRPORTS

Årsredovisning och
hållbarhetsredovisning 2013

INNEHÅLL

Detta är Swedavia	sida
Swedavia i korthet	3
Året i korthet	4
Viktiga händelser	5
VD-ord	6
Strategi och mål	
Vår strategi	8
Strategiska prioriteringar	9
Affärsmodell	11
Mål	12
Kund	
I fokus: Connect Sweden	13
Marknad och externa drivkrafter	14
Vårt erbjudande	17
Social utveckling	
I fokus: Utvecklingsplan Stockholm Arlanda	21
Vår roll i samhället	23
Säkerhet	27
Våra medarbetare	28
Miljöhänsyn	
I fokus: Stockholm Arlandas miljötillstånd	32
Vårt miljöansvar	33
Ekonomi	
I fokus: Fastighetsutveckling	38
Vårt ekonomiska ansvar	39
Förvaltningsberättelse	44
Koncernens finansiella rapporter	51
Moderbolagets finansiella rapporter	56
Noter	61
Årsredovisningens undertecknande	92
Revisionsberättelse	93
Bestyrkanderapport	94
Bolagsstyrningsrapport	95
GRI-Index	106
FNs Global Compact	109
Definitioner	110



2013 slog vi nytt rekord i antalet resenärer samtidigt som vi nådde det högsta uppmätta resultatet på resenärshöjd sedan Swedavia bildades, vilket är mycket glädjande. Läs mer på s. 6-7



Swedavias affär är uppbyggd kring de långsiktigt ökande behoven av ett effektivt resande. Läs mer om marknadstrender och vårt erbjudande på s. 13-20



Swedavias viktigaste bidrag är att stödja Sveriges ekonomiska och sociala utveckling genom ökad tillgänglighet. Läs mer om vårt sociala ansvarstagande på s. 21-31



Swedavia är idag en internationell förebild när det gäller att utveckla klimatsmarta flygplatser. Läs mer om vårt miljöansvar på s. 32-37



Under det framgångsrika året 2013 har Swedavia fortsatt att utveckla affären, inte minst genom fortsatta investeringar på flygplatserna. Läs mer om vårt ekonomiska ansvarstagande på s. 38-41



Om Swedavias rapportering

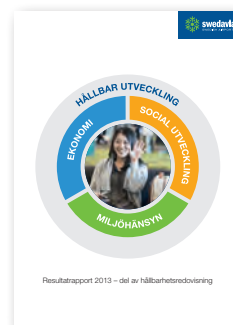
Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2013. Information om hållbarhet är integrerad i årsredovisningen. Rapporten vänder sig framförallt till ägare, kreditanalytiker och samarbetspartners, men även till övriga intressenter, och fokuserar på vår strategi, mål samt resultat för det gångna året. Hela koncernen omfattas om inget annat anges.

Swedavia redovisar hållbarhetsresultatet enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer i en separat resultatrapport som finns tillgänglig på vår webbplats. Rapporterade indikatorer har valts utifrån våra intressenters syn och speglar vår gemensamma syn på väsentlighet och vad som är viktigt för att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet.

» Läs mer på www.swedavia.se/om-swedavia/detta-ar-swedavia/

Kontaktperson

Henrik Kelfve, Samhällskommunikationschef, tel +46 (0)10 109 00 65
henrik.kelfve@swedavia.se



Swedavia i korthet

Swedavia äger, driver och utvecklar 10 flygplatser i hela Sverige och bolaget är helägt av svenska staten. Affären bedrivs i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet. Vår roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten – inom Sverige, i Europa och i övriga världen. Kundfokus, hållbar utveckling och säkerhet är utgångspunkten för allt Swedavia gör, både i den egna verksamheten och i samhället i stort. Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Under 2013 hade Swedavia en omsättning på 5,2 miljarder kronor och cirka 2 400 medarbetare. Totalt reste 33,5 miljoner passagerare via våra flygplatser 2013, vilket var en ökning med 3,5 procent. Swedavia äger även fastigheten Göteborg City Airport samt är minoritetsägare i bolaget som driver flygplatsen.

Vårt erbjudande

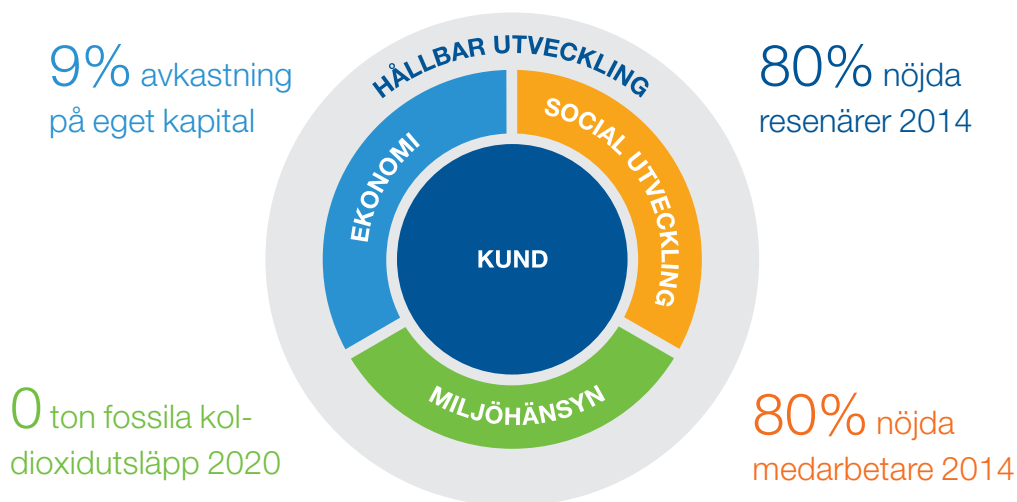
Swedavias tjänster är inriktade på att möta våra kunders och samarbetspartners behov av effektivt och långsiktigt hållbart resande. Sverige är ett exportberoende land där export av varor och tjänster uppgår till knappt 50 procent av BNP. I det allt mer globaliserade samhället ökar behovet av snabba och effektiva resor både till, från och inom landet.

» [Läs mer om Vårt erbjudande på s. 17](#)

Strategi och mål

Den övergripande inriktningen i Swedavias strategi är kundfokus, hållbar utveckling och säkerhet. Vi styr verksamheten i den riktningen med hjälp av ett antal konkreta mål. För att uppnå dessa har vi tagit fram ett antal strategiska prioriteringar utifrån de fyra perspektiven kund, social utveckling, miljöhänsyn och ekonomi. Perspektiven med tillhörande mål illustreras genom vårt hållbarhetshjul.

» [Läs mer om Vår Strategi på s. 8](#)

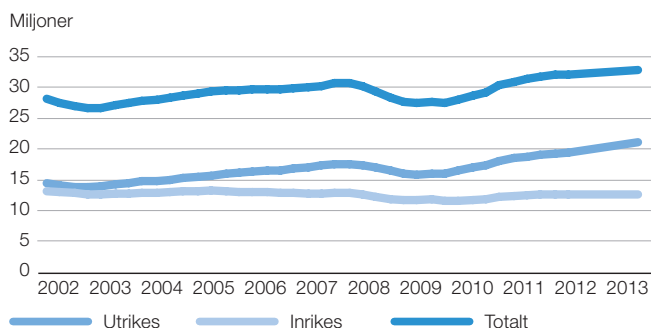


Utveckling under 2013

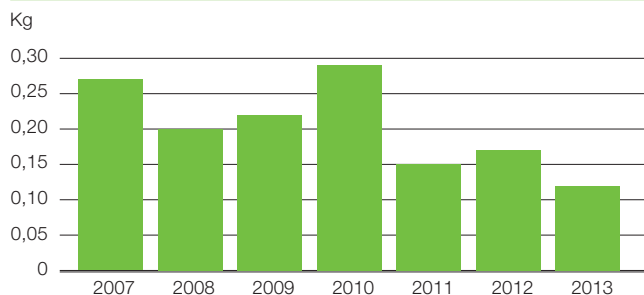
- Swedavias flygplatser hade 33,5 miljoner (32,4) passagerare under året, en ökning med 3,5 procent
- Nettoomsättningen uppgick till 5 233 MSEK (4 965), en ökning med 5,4 procent
- Rörelseresultatet ökade till 946 MSEK (831) och årets resultat ökade till 501 MSEK (447)

- I juni förvärvade Swedavia återstående andelar i fastighetsbolaget Nordic Airport Properties av GE Capital
- I juni avyttrades Sundsvall Härnösand Airport till Sundsvalls och Timrå kommuner

Passagerarutveckling till och från Swedavias flygplatser¹⁾



Koldioxidutsläpp per passagerare från Swedavias verksamhet¹⁾



¹⁾ Jämförelsetal för perioder innan den 1 april 2010 är pro forma-baserade på verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV.

Koncernen

MSEK, om ej annat anges

	2013	2012	2011
Nettoomsättning	5 233	4 965	4 693
Rörelseresultat	946	831	781
Rörelsemarginal, %	18,1	16,7	16,6
Resultat före skatt	686	554	556
Periodens resultat	501	447	438
Resultat per aktie, SEK	0,35	0,31	0,30
Avkastning på eget kapital ²⁾ , %	10,9	10,8	11,2
Avkastning på sysselsatt kapital ³⁾ , %	6,9	7,0	7,4
Soliditet, %	30,5	29,1	32,7
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 339	1 493	1 178
Investeringar	2 413	3 418	1 057
Nöjda resenärer (ASQ), %	73	68	68
Nöjda medarbetare (ESI), %	80	76	64
Medelantal anställda ⁴⁾	2 369	2 380	2 265
Koldioxidutsläpp, ton	3 800	5 400	4 600

²⁾ Periodens resultat i procent av genomsnittligt eget kapital för rullande 12-månader. Omräkning har skett för jämförelseperioder.

³⁾ Periodens rörelseresultat plus finansiella intäkter i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för rullande 12-månader. Omräkning har skett för jämförelseperioder.

⁴⁾ Medelantal anställda beräknas utifrån arbetade timmar omräknat till medelantal anställda som summan av antalet arbetade timmar dividerat med normal årsarbetstid i enlighet med Bokföringsnämndens definition. Historiska data har omräknats.

VIKTIGA HÄNDELSE



Resenårsrekord för Swedavia

Fem av Swedavias flygplatser slog rekord i antalet passagerare 2013, vilket även innebar nytt rekord för Swedavia. Utvecklingen drivs framförallt av ett ökat internationellt resande.



Nya interkontinentallinjer

På Stockholm Arlanda Airport etablerades sju nya interkontinentallinjer under året. Swedavia arbetar tillsammans med näringslivet för att etablera minst fem nya internationella direktlinjer genom initiativet Connect Sweden inom en treårsperiod.



Storsatsning på terminalutveckling

Göteborg Landvetter Airport, Luleå Airport, Stockholm Arlanda Airport och Umeå Airport invigde ombyggda terminaler under 2013. Därtill har en modernisering skett på Kiruna Airport. Flera av terminalerna har fått effektivare flöden och bredare utbud av shopping, mat och dryck.



Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd

Mark- och miljödomstolen meddelade i november ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Swedavias tolkning av det nya tillståndet är att det riskerar att begränsa flygplatsens och därmed Sveriges framtida utvecklingsmöjligheter. Swedavia har överklagat vissa villkor i det nya tillståndet.



Fortsatt världsledande klimatarbete

Samtliga tio flygplatser behöll sina certifieringar enligt högsta nivån i Airport Carbon Accreditation, ACA, för 2013. Att flygplatserna når denna nivå innebär bland annat att de är helt klimatneutrala avseende koldioxidutsläpp från den egna verksamheten.



Förvärv av fastigheter

Swedavia förvärvade återstående aktier och andelar i fastighetsbolaget Nordic Airport Properties (NAP) i juni 2013. NAP äger och förvaltar kontors- och frakttbyggnader vid Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport samt Stockholm Arlanda Airport.



Avyttring av Sundsvall Härnösand Airport

I juni 2013 avyttrade Swedavia Sundsvall Härnösand Airport till Sundsvall och Timrå kommuner. Därmed driver Swedavia det basutbud om tio flygplatser från Malmö i söder till Kiruna i norr som utgör Swedavias uppdag.

Satsningar för framtidens tillgänglighet

2013 var ett framgångsrikt år för Swedavia. Rekordmånga resenärer reste under året till eller från våra flygplatser samtidigt som flera flygbolag valde att utöka antalet förbindelser. För att möta framtidens efterfrågan på flygplatskapacitet genomför Swedavia omfattande investeringar i syfte att stödja Sveriges fortsatta utveckling och tillväxt. Genom ett fokuserat arbete har vi lyckats uppnå ett gott ekonomiskt resultat för året, men har fortsatt stor respekt för makroekonomiska faktorer och stora utmaningar som påverkar vår verksamhet.

Resenärsrekord

Vi slog på nytt rekord i antalet resenärer vid våra flygplatser under 2013. Totalt reste 33,5 miljoner passagerare till eller från någon av Swedavias flygplatser. Det motsvarar en ökning med 1,1 miljoner passagerare eller 3,5 procent jämfört med det tidigare rekordåret 2012. Utvecklingen drivs framförallt av ett ökat internationellt resande, såväl inom som utom Europa, vilket också skapar bättre förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling av svensk inrikes- trafik. Bland huvudstadsflygplatserna i Skandinavien var tillväxten av resenärer störst vid Stockholm Arlanda Airport med en ökning om 5 procent.

Ett av Swedavias viktigaste mål är att öka resenärsnöjdheten. Det är därför mycket glädjande att våra kapacitets- och atmosfärsökande investeringar på flygplatserna ger önskat resultat i form av det högsta uppmätta resultatet på resenärsnöjdhet sedan bolaget bildades. Resenärsnöjdheten ökade med 5 procentenheter under 2013 till ett helårsresultat på 73 procent. Målet om 80 procent nöjda resenärer 2014 är fortsatt utmanande men inom räckhåll. Årets utfall är vi särskilt glada för mot bakgrund av att det ökande antalet resenärer ställer högre krav på vår verksamhet och medarbetarna.

Som en följd av den positiva passagerarutvecklingen ökade Swedavias omsättning under året med 5 procent till 5 233 MSEK samtidigt som rörelseresultatet ökade till 946 MSEK (831). Resultatutvecklingen kan delvis också härledas till genomförda förvärv inom Real Estate segmentet. Med en avkastning på eget kapital om 10,9 procent överträffade vi vårt avkastningsmål.

Fortsatt hög investeringstakt

Med avsikt att möta framtidens efterfrågan på flygplatskapacitet från både resenärer och flygbolag genomför Swedavia ett betydande investeringsprogram. Som en del av detta har ombyggda terminaler invigts vid Göteborg Landvetter Airport, Luleå Airport,

Stockholm Arlanda Airport och Umeå Airport. Utöver affärs- och tillväxtmöjligheter för våra flygbolagskunder och hyresgäster, erbjuds nu en än mer attraktiv atmosfär och ett större utbud av restauranger och butiker. Därtill har en modernisering av Kiruna Airport genomförts, och efter färdigställandet är det vår förhoppning att resenärsnöjdheten ökar ytterligare.

Swedavia har nyligen beslutat om den långsiktiga utvecklingsplanen för Stockholm Arlanda Airport. Flygplatsens kapacitet förstärks tydligt under kommande år för att möta framtida behov av resande. Vi ser också stora möjligheter till ytterligare flygplatsnära fastighetsutveckling som Swedavia avser driva tillsammans med partners.

Genom fastighetsverksamheten förädlar vi marken runt flygplatserna samtidigt som vi skapar förbättrade förutsättningar att utveckla våra flygplatser. Vi ser att den strategiska betydelsen av flygplatsnära etableringar ökar. Det gäller inte minst bland företag med höga krav på effektiva och pålitliga förbindelser med omvärlden. Den ökade efterfrågan på denna typ av etableringar ger goda förutsättningar för ytterligare fastighetsutveckling och Swedavia har flera planerade satsningar inom ramen för de flygplatsstäder som växer fram vid Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport.

I slutet av året godkände Transportstyrelsen Swedavias ansökan om en högre klassificering av Bromma Stockholm Airport. Godkännandet innebär att arbetet med att omvandla flygplatsen till en modern cityflygplats kan fortsätta eftersom både dagens och morgondagens flygplan tillåts trafikera flygplatsen permanent.

Säkra nationell och internationell tillgänglighet

Den positiva utvecklingen i svensk ekonomi skapar bra förutsättningar för att attrahera flygförbindelser till och från Sverige. Ett flertal flygbolag har valt att utöka antalet förbindelser vid våra flygplatser under året. Allra tydligast har utvecklingen varit vid Stockholm Arlanda Airport med sju nya interkontinentala direktförbindelser och flera direktförbindelser till europeiska destinationer. Även Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport har framgångsrikt attraherat nya förbindelser, så även på inrikesflyget. Alla våra flygplatser har därmed minst två flygbolagskunder, vilket både stärker resenärernas valmöjligheter och utvecklar flygets attraktionskraft.

Efterfrågan på internationella direktförbindelser är något som växer sig allt starkare bland resenärerna. Att kunna flyga direkt till en destination istället för att byta innebär både tidsbesparingar och minskade koldioxidutsläpp. Det är därför mycket glädjande att det finns ett brett samförstånd kring betydelsen av ytterligare

direktförbindelser. Under året presenterades Connect Sweden som är ett gemensamt initiativ mellan näringsliv och samhälle. Med detta initiativ ska Stockholm Arlanda Airports roll som knutpunkt för det nordiska flyget stärkas och målsättningen är att etablera minst fem nya direktförbindelser till Asien, Nordamerika och Europa inom en treårsperiod.

Miljötillstånd med begränsningar för Sverige

För att säkerställa Sveriges fortsatta möjligheter till nationellt och internationellt utbyte har Swedavia ansökt om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Vi anser dock att flera av de villkor som mark- och miljödomstolen meddelade i november riskerar att omöjliggöra de inflygningar över Upplands Väsby som sker idag, vilka är nödvändiga för att kunna landa på bana 3 söderifrån. Betydande begränsningar i flygplatsens förmåga att möta efterfrågan på flygförbindelser skapas och därmed begränsas Sveriges fortsatta utvecklings- och tillväxtpotentialer. I motsats till svenska och internationella regelverk, tycks domstolen mena att det finns möjlighet att i högtrafik genomföra kurvade eller sneda inflygningar som, i Swedavias fall, undviker Upplands Väsby tätort. Swedavia har överklagat domen till nästa instans.

Världsledande på att driva klimatsmarta flygplatser

Swedavia är världsledande på att driva och utveckla klimatsmarta flygplatser och vi arbetar fokuserat för att nå vårt mål om nollutsläpp av fossil koldioxid 2020. Förnybara drivmedel spelar en avgörande roll för att nå vårt mål och under året har vi bland annat fattat beslut om investeringar i vår fordonsflotta. Ett viktigt steg togs när vi beslutade att investera i nya snöröjningsfordon som drivs med biogas. Med årets sänkning av koldioxidutsläpp om cirka 1 600 ton eller 30 procent är vi på god väg mot vårt mål för 2020.

Ökad medarbetarnöjdhet

Swedavias medarbetare är grunden för den goda utvecklingen. Nöjda och engagerade medarbetare är en förutsättning för Swedavias arbete med att, genom en servicenivå och ett värdeskap i toppklass, få än mer nöjda resenärer. Det är med stolthet jag kan konstatera att vi redan under 2013 nådde målet om en medarbetarnöjdhet på 80 procent. Årets positiva utfall innebär inte att vi slår oss till ro utan arbetar med att bibehålla och öka medarbetarnas positiva inställning och engagemang för att uppnå ännu bättre resultat.

Fortsatt utveckling tillsammans med våra partners

Sammanfattningsvis har våra satsningar och investeringar fallit mycket väl ut, både ekonomiskt och i termer av resenärs- och medarbetarnöjdhet. Det betyder dock inte att Swedavia står utan utmaningar. Vårt fulla fokus kommer att riktas mot ytterligare ökad resenärsnöjdhet, säkerställande av flygplatskapacitet genom såväl investeringar som ändamålsenliga miljötillstånd samt ett offensivt arbete för att attrahera fler flygförbindelser. Med en stark grund att stå på går vi in i det nya året med goda förutsättningar att tillsammans med våra partners fortsätta att stärka Sveriges tillgänglighet.

Torborg Chetkovich

Verkställande direktör och koncernchef

» Rekordmånga resenärer reste under året till eller från Swedavias flygplatser «



Vår strategi

Uppdrag

Swedavia är ett statligt ägt bolag som äger, driver och utvecklar det nationella basutbudet av flygplatser – ett system av flygplatser som knyter samman hela Sverige med resten av världen. Vår roll är att skapa den tillgänglighet Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten.

Affärsidé

Vi på Swedavia skapar mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med samarbetspartners utvecklar vi ständigt vår affär.

Värderingar

Swedavias värderingar är:

- Pålitliga
- Engagerade
- Nytänkande
- Välkomnande

Vision

"Tillsammans för vi världen närmare"

Swedavias verksamhet gör Sverige tillgängligt och gör det möjligt för oss som bor i Sverige att uppleva världen. Tillsammans med samarbetspartners och medarbetare skapar vi en upplevelse som gör att resenärerna kommer tillbaka, om och om igen. Swedavias utveckling för världen närmare.

Swedavias hållbarhetsmål

- 80% nöjda resenärer 2014
- 80% nöjda medarbetare 2014
- 9% avkastning på eget kapital
- 0 ton fossila koldioxidutsläpp 2020

STRATEGISK INRIKTNING

Kundfokus, hållbar utveckling och säkerhet är utgångspunkten för Swedavias utveckling.

Kund

Swedavias viktigaste kunder är resenärer, flygbolag och hyresgäster, där resenären är vår primära kund. Med kunden i fokus skapar vi rätt styrning för att nå såväl nöjda kunder som lönsam affärsutveckling i vår verksamhet.

Social utveckling

Swedavias arbete inom social utveckling syftar främst till att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver. Swedavia prioriterar trygghet och säkerhet för resenärerna samt att utveckla en hållbar arbetsmiljö och nöjda medarbetare. Vi lever efter de krav som statens ägarpolicy ställer på socialt ansvarstagande.

Miljöhänsyn

Swedavia arbetar med att minska sin egen miljöpåverkan med fokus på fossil koldioxid och är drivande för att minska hela flygresans miljöpåverkan. För att lyckas krävs betydande teknikutveckling och samverkan mellan näringsliv, forskning och politik. En av de viktigaste frågorna är tillgången till förnybara bränslen.

Ekonomi

Swedavia ska utveckla flygplatser på ett affärsmässigt hållbart sätt. Det innebär att vi genom god investeringsplanering och operativ effektivitet ska utveckla en affär som är lönsam både på kort och lång sikt, samtidigt som vi skapar värde för kunden.

Strategiska prioriteringar

Swedavias vision är att föra världen närmare. Tillsammans med våra samarbetspartners är vi en viktig förutsättning för Sveriges välbefinnande och tillväxt. Som infrastrukturhållare har Swedavia ett särskilt ansvar att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. För att uppnå detta har vi tagit fram ett antal strategiska prioriteringar.



►► Tillgänglighet är vårt främsta bidrag till samhällsnyttan

Swedavia ska alltid ta en aktiv roll i samhället. Vi arbetar för att öka tillgängligheten genom fler direktförbindelser till och från våra flygplatser och skapar därigenom värden på kort och lång sikt. Vi driver även utvecklingen av kollektivt resande till och från flygplatserna. Våra flygplatser ska vara knutpunkter för tillväxt och möten. På så sätt bidrar vi till Sveriges ekonomiska och sociala utveckling samt till många arbetstillfällen, både direkt och indirekt.

►► Affärsutveckling med kunden i fokus

Nöjda kunder är en viktig utgångspunkt i allt vi gör och en förutsättning för att utveckla en bättre affär. Swedavias viktigaste kunder är resenärer, flygbolag och hyresgäster, där resenären är vår primära kund. Tillsammans med flygbolagen arbetar vi för att underlätta resande, affärer och möten. Baserat på vad rese-

närerna efterfrågar säkerställer vi ett attraktivt erbjudande och en fortsatt tillväxt. Detta genom att utveckla våra kommersiella ytor i terminalerna för detaljhandel och restauranger samt arbeta med bilparkering och reklam. Swedavia prioriterar hög leveransskvalitet till våra flygbolagskunder.

Mot bakgrund av de senaste årens passagerarökning och för att kunna möta det långsiktiga behovet av ökad kapacitet befinner vi oss i en period av omfattande investeringar. Genom nyinvesteringar kan Swedavia skapa en modernare infrastruktur som än bättre uppfyller resenärernas, flygbolagens och marktjänstbolagens behov. Inte minst punktlighet och operativ excellens är av stor vikt.

Vi för en löpande dialog med ett stort antal flygbolag för ny eller utökad trafik till flera av våra flygplatser. På så vis kan vi öka Sveriges tillgänglighet.



►► Breddad finansiering

Swedavias verksamhet är långsiktig och kapitalintensiv. Därför är tillgång till kapital en viktig förutsättning för att trygga koncernens utveckling. Verksamheten genererar ett starkt kassaflöde som finansierar merparten av investeringsbehovet. Kapital anskaffas genom traditionell upplåning på kapitalmarknaden men även fastighetsverksamheten är på sikt en viktig finansieringskälla.

Vi äger och förädlar därför fastigheter på och i anslutning till flygplatserna. Därtill ska vi skapa möjligheter att erbjuda fler och ännu bättre lokaler inom främst logistik, handel, kontor och hotell till våra hyresgäster. Genom fastighetsverksamheten kan vi tillvarata värdetillväxten i det tidiga skedet, från detaljplaner till uppförande och uthyrning av byggnader.

►► Insatser för lägre miljöpåverkan

Swedavia ska genom effektiv resursanvändning minska verksamhetens miljöpåverkan. Minskade utsläpp av fossil koldioxid och minskad energianvändning är prioriterade områden.

Swedavia arbetar med att ställa om fordonsflottan till fossilfria drivmedel. Vi minskar användandet av bränsle, el och värme i befintliga anläggningar och fordon. Vid nybyggnation ställer vi högre energikrav än gällande svensk byggnorm. Swedavia fortsätter också att skapa lösningar som uppfyller samhällets krav på minskande buller och påverkan på vatten, samt arbetar för att värna den biologiska mångfalden.

För att åstadkomma en förändring inom branschen deltar Swedavia i både nationella och internationella miljöutvecklingsprojekt. Som infrastrukturhållare driver vi även utvecklingen av ökat kollektivt resande till och från flygplatserna.

►► Nöjda medarbetare är en förutsättning för nöjda kunder

För att öka medarbetarnöjdheten ska vi på olika sätt skapa delaktighet och engagemang kring den företagskultur vi vill ska genomsyra vårt agerande. Vi arbetar med flera insatser för att skapa mångfald inom företaget. Vi prioriterar även att förebygga trakasserier och diskriminering genom utbildning och uppföljning.

►► Hög säkerhetsnivå skapar trygghet

Swedavias flygplatser ska präglas av ett säkerhetsmedvetande där flygsäkerhet och luftfartsskydd är högsta prioritet och genomsyrar alla delar av verksamheten. Genom att systematiskt arbeta med likartad metodik och ett bemötande utifrån våra värderingar bidrar vi till att resenärerna är trygga på våra flygplatser. Swedavia deltar i arbete på både nationell och internationell nivå för att påverka och bidra till att ändamålsenliga regelverk tas fram, som med bibehållen eller ökad säkerhetsnivå kan implementeras på ett effektivt sätt i verksamheten. Vårt arbete på säkerhetsområdet kommer även fortsättningsvis att ha högsta prioritet och syfta till att med bibehållen eller ökad säkerhetsnivå förbättra effektivitet och kundnöjdhet på alla Swedavias flygplatser.

►► Gemensam styrning för ökad effektivitet

Swedavia ska uppnå en långsiktig och stabil lönsamhet. Mot bakgrund av vår kapitalintensiva verksamhet är det en ständig utmaning att skapa en mer flexibel kostnadsstruktur. Vi bedriver ett löpande arbete för att uppnå effektiviseringsvinster genom att utnyttja stordriftsfördelar och identifiera samordningsmöjligheter mellan flygplatserna.



Swedavias affärsmodell

Swedavias affärsmodell syftar till att skapa mervärde för resenärer, flygbolag och övriga kunder genom vårt erbjudande av attraktiva flygplatser och hög tillgänglighet.

Flygplatsverksamheten är Swedavias kärnverksamhet medan fastighetsverksamheten långsiktigt ska generera ett viktigt kapitaltillskott. I nuvarande situation, där Swedavia står inför stora investeringsbehov, är kapitalgenererande affärer inom fastighetsverksamheten en förutsättning för att koncernen ska nå sina finansiella mål.

Swedavias huvuduppgift är att långsiktigt äga, förvalta och utveckla de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Grundläggande i affärsmodellen är att nyttja de samordningsfördelar som följer av att driva ett sammanhängande flygplatsnät. En grundsten är att utifrån uppdraget kombinera långsiktig lönsamhet med stöd för ökad trafik tillväxt och fler direktförbindelser som bidrar till Sveriges tillväxt och utveckling.

Pålitlig leverans av flygplatstjänster

Flygplatsverksamheten säljer tjänster inom Aviation Business och Commercial Services. Figuren nedan visar vilka huvudsakliga tjänster som ingår i respektive område. Flygplatser är komplexa verksamheter med en mängd funktioner som måste samverka. Den kontroll och stabilitet som följer av ett långsiktigt ägarengagemang är därför en fördel.

Vi kompletterar den egna organisationen med extern expertis och kapacitet. För säkerhetskontroll, vissa marktjänster samt terminal- och undervägstjänster ligger ansvaret för tillhandahållandet av tjänsterna delvis hos ett antal samarbetspartners.

Genom att upprätthålla en löpande dialog och ett gott samarbete med såväl flygbolag som marktjänstbolag kan Swedavia bedriva en affärsmässig produkt- och tjänsteutveckling samt effektivt och säkert leverera produkter och tjänster till våra kunder.

Fastighetsverksamheten omfattar utveckling och förvaltning av fastigheter och mark i anslutning till våra flygplatser. Denna verksamhet har delvis andra förutsättningar som enklare öppnar för samägande och försäljning.

Förändrad prismodell

Flera regelverk påverkar direkt hur priserna sätts inom Aviation Business och styr indirekt hela affärsmodellen. Sedan Swedavia bildades har nya regleringar tillkommit, till exempel Lag (2011:866) om flygplatsavgifter. Regelverken bygger i korthet på principen att priserna ska motsvara kostnaden för den infrastruktur och tjänst som ingår, inklusive ersättning till ägare.

Det pågår ett kontinuerligt arbete att utveckla de affärsmässiga incitamenten och att hitta rätt långsiktig balans för hur effektiviseringar och affärsutveckling kommer både Swedavias ägare och flygbolagen tillgodo. Dessutom är avsikten att prismodellen ska säkerställa långsiktigt konkurrenskraftiga avgifter för flygbolag och marktjänstbolag. Som en del i arbetet kommer intäkter och kostnader inom segmentet Real Estate från den 1 april 2014 inte längre att påverka prissättningen inom Aviation Business.

Swedavias affärsmodell

Två affärssegment



¹⁾ Personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

80%

nöjda resenärer 2014

80%

nöjda medarbetare 2014

9%

avkastning på eget kapital

0 ton

fossila koldioxidutsläpp 2020

Mål

Swedavia ska vara drivande i en hållbar samhällsutveckling och styr därför verksamheten i den riktningen med hjälp av ett antal konkreta mål. Med hållbar utveckling som utgångspunkt blir företaget attraktivt för ägare, kunder, medarbetare och övriga intressenter. Under 2013 infriades tre av de fyra delmålen.

Resenärernas uppfattning om vår verksamhet följs upp genom regelbundna mätningar. Vårt övergripande mål för 2014 är att öka resenärsnöjdheten (ASQ) från 73 procent till 80 procent. Ökningen med 5 procentenheter under 2013 visar att vi har goda förutsättningar att nå målet.

Nöjda medarbetare är en förutsättning för nöjda resenärer. Vårt övergripande medarbetarmål för 2014 är att uppnå ett medarbetarindex (ESI) på 80 procent. Under 2013 uppnådde vi detta mål, och fokus för 2014 blir att bibehålla medarbetarnas positiva inställning och engagemang.

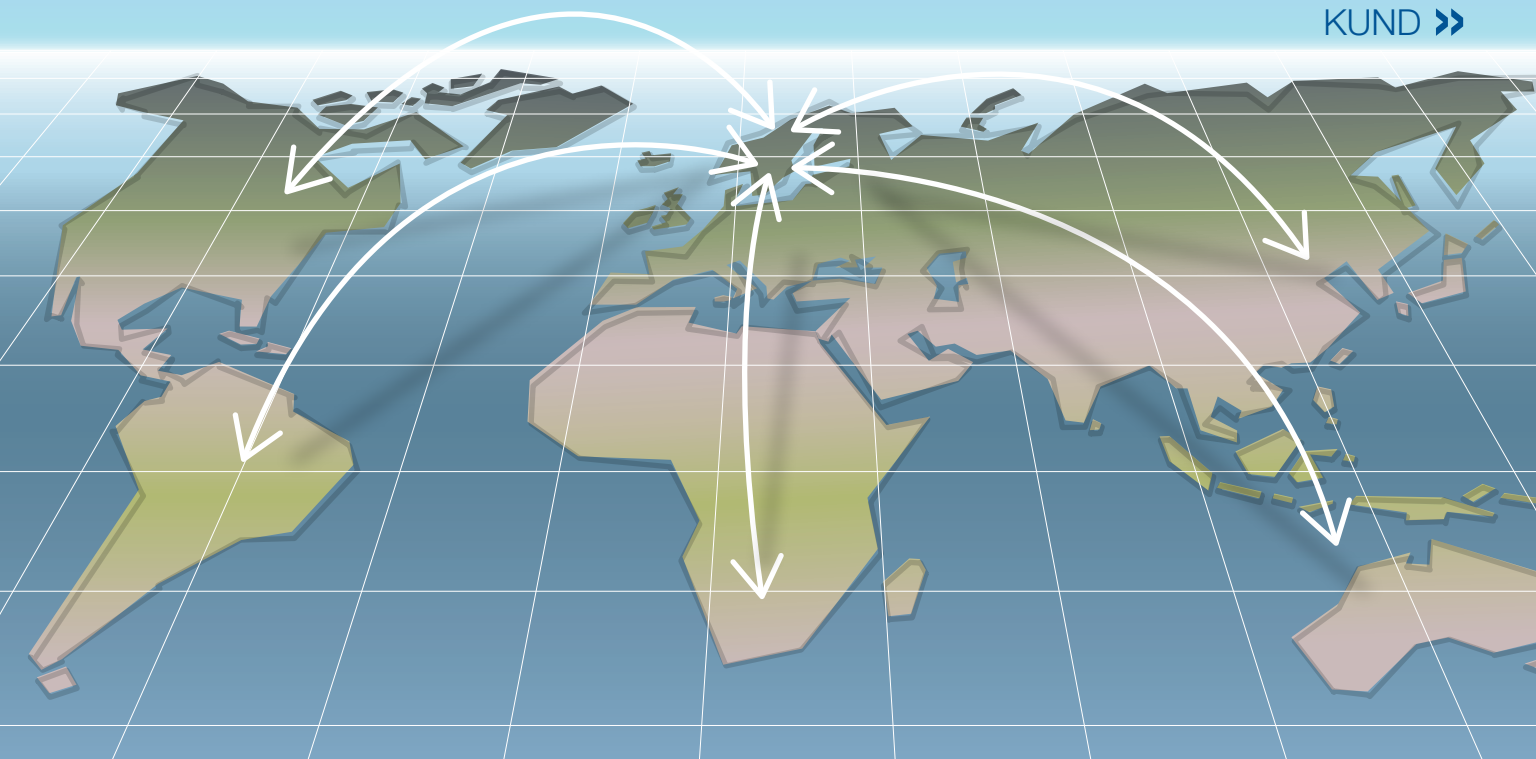
Swedavias finansiella mål fastställdes av årsstämman 2011. Det övergripande finansiella målet är ett avkastningskrav på 9 procent på eget kapital över en konjunkturcykel. Därtill ska Swedavia ha en soliditet på minst 35 procent. När soliditetsmålet uppnåtts ska en årlig utdelning ske med 30-50 procent av årsresultatet. Med en avkastning på eget kapital om 10,9 procent för 2013 nådde vi vårt avkastningsmål. Soliditetsmålet uppnåddes inte då utfallet uppgick till 30,5 procent.

Swedavia ska genom effektiv resursanvändning minska verksamhetens miljöpåverkan. Vårt övergripande miljömål är att minska utsläpp till luft av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Under 2020 är målet att nå nollutsläpp. Koldioxidutsläppen för 2013 uppgick till drygt 3 800 ton, vilket innebär att Swedavia nådde årets delmål.

	Delmål 2013	Utfall 2013	Utfall 2012	Utfall 2011
Nöjda resenärer (ASQ), %	78	73	68	68
Nöjda medarbetare (ESI), %	79	80	76	64
Avkastning på eget kapital ¹⁾ , %	9,0	10,9	10,8	11,2
Fossila koldioxidutsläpp, ton	5 300	3 800	5 400	4 600

¹⁾ Periodens resultat i procent av genomsnittligt eget kapital för rullande 12-månader. Omräkning har skett för jämförelseperioder.





Connect Sweden – viktigt samarbete för fler direktlinjer och ökad tillgänglighet

Det är ett gemensamt intresse för såväl privata som offentliga aktörer att Sverige och Stockholmsregionen ska vara konkurrenskraftiga och attraktiva så att människor både vill bo och bedriva verksamhet här. Därför deltar Swedavia sedan oktober 2013 i initiativet Connect Sweden, ett samarbete mellan näringslivet, offentliga organisationer, Stockholms stad, regionen och andra viktiga intressenter.

Regionens positiva makroekonomiska utveckling ska attrahera nya direktförbindelser till Sverige och stärka Stockholm Arlanda Airports roll som knutpunkt för det nordiska flyget, och därigenom regionens och landets långsiktiga konkurrenskraft. Genom samarbetet uppkommer bättre förutsättningar för att marknadsföra Sverige som en destination i utlandet.

Stockholm är i dagsläget en av de snabbast växande huvudstäderna i Europa och Stockholm Arlanda Airport är väl positionerad att bära ökad internationell trafik. Samtidigt går endast 16 procent av de interkontinentala resorna från Stockholm Arlanda Airport direkt till slutdestinationen. Sveriges direkta flygförbindelser har sedan 2002 försämrats relativt grannländerna och Stockholms globala ranking i kategorin "City Gateway" har sjunkit från plats 17 till 22.

Ett tydligt tecken på regionens attraktionskraft är Stockholm Arlanda Airports höga resenärstillväxt under 2013 jämfört med övriga nordiska storflygplatser. Hela sju nya interkontinentallinjer har etablerats vid Stockholm Arlanda Airport. Att etablera så många nya interkontinentallinjer på en och samma flygplats under ett år är sällsynt. Connect Sweden avser att i möjligaste mån upprätthålla denna positiva utveckling.

Det slutgiltiga målet är att inom tre år etablera minst fem nya internationella direktlinjer från Stockholm Arlanda Airport till Europa, Nordamerika och Asien. Med ny direktlinje avses en destination som idag inte har några flyg till/från Stockholm Arlanda Airport. Satsningen bevarar och stärker Stockholms position som tillväxtmotor, skapar nya arbetstillfällen i Stockholm och Sverige samt minskar restiden och reducerar även miljöbelastningen.

Motsvarande initiativ har initierats på Göteborg Landvetter Airport genom projektet Go:Connect. Slutsatser i en rapport framtagen inom ramen för projektet visar att tio nya flyglinjer till Göteborg Landvetter Airport skulle ge direkta vinster på 1,3 miljarder kronor för resenärer och för regionen.



Marknad och externa drivkrafter

Efter en begränsad trafik tillväxt i slutet av 2012 och början av 2013 har tillväxten återvänt i flygtrafiken, framförallt för utrikestrafiken. Bakom trendbrottet ligger ett antal nya direktlinjer från Sverige, varav sju interkontinentala, men också ett något stabilare världsekonomiskt läge.

Marknadsläge och utsikter

Världsekonomin återhämtade sig försiktigt under 2013 och en viss optimism återvände. Det har gynnat flygtrafiken, framförallt under andra halvåret.

Det ekonomiska läget har en direkt påverkan på efterfrågan på flygresor. I tider av ekonomisk nedgång har konsekvensen delvis begränsats av att Sverige har ett stadigt ökande antal invånare med släkt och vänner på andra håll i världen. Var femte invånare har idag utländsk bakgrund. Denna efterfrågan på goda förbindelser, som ofta inte kan tillgodoses på något annat sätt än med flyg, utgör en ökande andel av antalet resande till och från Swedavias flygplatser.

Internationella studier visar att kunskapsintensiva företag tenderar att förlägga sin verksamhet i närheten av flygplatser med god internationell tillgänglighet. Dessa företags rekryteringsbas är global och deras kunder har höga krav på snabba leveranser. Det är med andra ord ingen slump att IT-klustret i Kista och biotech-klustret i Uppsala båda ligger på bekvämt avstånd från Stockholm Arlanda Airport.

Turismen slog nya rekord under året, både vad gäller ankommande till Sverige och svenskarnas resor ut i världen. Populära resmål i Sverige såsom Liseberg i Göteborg och Vasamuseet i Stockholm fortsatte att dra besökare, och nya resmål ute i världen som Casablanca i Marocko och Dominikanska republiken uppmärksammades. Nya linjer från Stockholm Arlanda Airport till Bangkok och New York med Norwegian blev snabbt populära.

Antalet passagerare under 2013 slog nya rekord på såväl inrikes- som utrikesresor. 33,5 miljoner passagerare reste till eller från någon av våra flygplatser under året, en ökning med drygt 1 miljon passagerare eller 3,5 procent från 2012. Ökningen av antalet passagerare har varit särskilt tydlig på utrikesresor där tillväxten blev 6 procent. Motsvarande ökning för inrikesresor var 1 procent.

Flygfraktsvolymen på samtliga Swedavias flygplatser minskade med knappt 4 procent till 228 000 ton jämfört med 2012. Under 2013 etablerades flera nya interkontinentala passagerarlinjer från Stockholm Arlanda Airport, vilket även stödjer fraktutvecklingen. Detta bidrog till att fraktsvolymerna till och från Stockholm Arlanda Airport ökade med nästan 5 procent under andra hälften av året jämfört med samma period 2012. Den tilltagande interkontinentala trafiken ökar handeln och utbytet mellan länder och främjar även Sverige som turistdestination.



Stockholm Arlanda Airport som nav

Den nordiska flygmarknaden är Swedavias hemmamarknad. Vår ambition är att utveckla Stockholm Arlanda Airport som nav för den nordiska flygtrafiken.

Drivkrafter och trender på flygmarknaden

Swedavia och flygmarknaden påverkas av ett antal megatrender. Några av de viktigaste är globalisering, urbanisering och klimatförändringar. Dessa megatrender leder på längre sikt till en rad förändringar i våra affärsförutsättningar. De innebär också att resenärerna och samhället kommer att ha andra och högre krav på vår verksamhet.

Globalisering

Globaliseringen har olika komponenter; politiska, ekonomiska, kulturella och sociala. Politiskt sett sker globaliseringen främst i regionala konstellationer, där EU är ett av de tydligaste exemplen. Den ekonomiska delen handlar främst om växande handel med såväl varor som tjänster och drivs av allt mer harmoniserade regelverk och frihandelsavtal. En växande global medelklass har möjlighet att efterfråga resor i större omfattning än någonsin tidigare. Antalet gästnätter som exempelvis kinesiska turister tillbringar i Sverige har ökat med 62 procent bara under den senaste femårsperioden. Teknikutvecklingen har också medfört en ökad kontakt med omvärlden. Det har i sin tur drivit den kulturella och sociala globaliseringen, som bland annat innebär att alla på daglig basis tar del av nyheter, kultur och upplevelser från stora delar av världen.

Den politiska globaliseringen är generellt sett positiv för flygtrafiken. Allt annat lika leder fri rörlighet för människor till fler resor över gränserna. Samtidigt har graden av politisk osäkerhet ökat i många delar av världen. Det ställer krav på ständigt uppdaterad omvärldsbevakning och förmåga till snabb anpassning i krislägen, i samarbete med myndigheter och partners.

Den ekonomiska globaliseringen innebär framförallt möjligheter till ökad trafik, både vad gäller resenärer och flygfrakt. Den alltmer sammankopplade världsekonomin för dock med sig vissa risker. En kollaps på de finansiella marknaderna i en del av världen är inte längre ett isolerat fenomen utan kan snabbt leda till en global lågkonjunktur, vilket vi tydligt fick uppleva under åren efter finanskrisen 2008. Det ställer krav på en robust ekonomi och på flexibla verksamheter som snabbt kan anpassa sig till en förändrad efterfrågan.

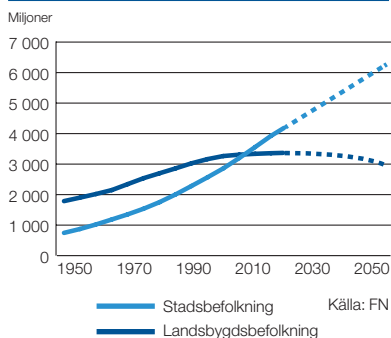
Den sociala och kulturella globaliseringen är positiv för Swedavia. Det är tydligt att vårt uppkopplade samhälle inte leder till färre resor, utan tvärtom. Det bidrar till en ökad lust att besöka nya platser, människor och kulturer.

Urbanisering

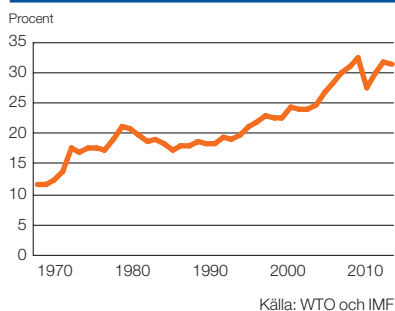
Urbaniseringen och framväxandet av urbana centra är en megatrend som tilltagit i styrka. Redan 2007 passerades en milstolpe då det för första gången någonsin, globalt sett, bodde fler människor i städer än på landsbygden. Bakom urbaniseringen ligger övergången från jordbrukssamhällen till industri- och tjänstesamhällen. Städer uppfattas ofta som attraktiva levnadsmiljöer. Samtidigt uppstår också miljöproblem i form av utsläpp och avfall samt ibland även sociala problem.

Urbaniseringen innebär att resenärsunderlaget på våra större flygplatser växer, men det skapar också utmaningar för vissa av våra mindre flygplatser, särskilt där passagerarvolymen växlar kraftigt mellan säsongerna. Swedavias uppdrag blir på dessa flygplatser extra tydligt och viktigt. Fler flygbolag har valt att utöka antalet flygförbindelser till och från våra regionala flygplatser där bland annat direktchartern har ökat de senaste åren.

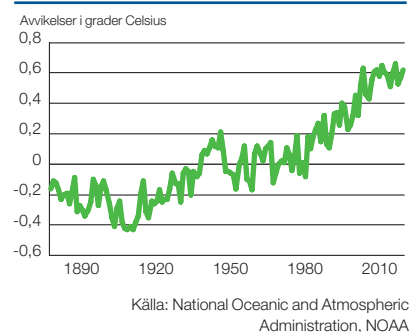
Stads- och landsbygdsbefolkning



Världens export som andel av världs-BNP



Klimatförändring



Klimatförändringar

Klimatförändringarna är vår tids största miljöutmaning. Utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka och det börjar bli bråttom om det ska finnas någon möjlighet att uppnå tvågradersmålet¹⁾. De största utsläppskällorna globalt är jordbruk, elproduktion samt transporter. Flyget står för cirka 2 procent av de globala utsläppen av fossil koldioxid. Även om det är en liten del av de totala utsläppen är det centralt för branschens långsiktiga överlevnad att flygets klimatpåverkan minskar.

Swedavia har ett direkt ansvar för utsläpp av fossil koldioxid som uppstår på grund av vår verksamhet på flygplatsen, och ett indirekt ansvar för de utsläpp som flygtrafiken i stort ger upphov till. Samtliga Swedavias flygplatser är klimatneutrala och målet är noll ton utsläpp av fossil koldioxid 2020. Stockholm Arlanda Airport har minskat de egna fossila koldioxidutsläppen med 75 procent sedan 1990. En stor del av flygplatsens byggnader värms med fjärrvärme från biobränsle, och all el som köps in är producerad från förnybara källor som biobränsle, sol, vind och vatten. Swedavia

arbetar tillsammans med flygbolagen och flygtrafiktjänsten för att utveckla metoder för minskad bränsleåtgång vid start och landning. Långsiktigt krävs en global lösning för hantering av utsläpp av fossil koldioxid från flyget. Ensidiga nationella lösningar riskerar att snedvrider konkurrensen och flytta trafik till närliggande länder.

Konsumenttrender

Det finns en rad konsumenttrender som är viktiga att förstå för att Swedavia ska kunna utveckla verksamheten på ett bra sätt. Värdet av tid ökar hela tiden, vilket leder till en förväntan på oss att utforma våra flygplatser på ett sådant sätt att köer och andra tidsödande moment minimeras. Efterfrågan på unika upplevelser ökar också och våra flygplatser utformas med detta i åtanke. Den tekniska utvecklingen innebär bland annat att resenärerna är alltmer uppkopplade, och de förväntar sig också att vi levererar relevant innehåll och användarvänliga tjänster.

¹⁾ Ett mål om att begränsa temperaturökningen till två grader som globala ledare enades om vid FN-samtalen om klimatförändringar i Cancun 2010.



Vårt erbjudande

Swedavias affär är uppbyggd kring de långsiktigt ökande behoven av ett effektivt resande inom Sverige samt till och från Europa och övriga världen.

Swedavias erbjudande består av tjänster relaterade till flygplatsverksamheten på 10 flygplatser i hela Sverige samt av fastighetsutveckling och exploatering av mark på och omkring flygplatserna. Vi bedriver vår affär inom flygplatsverksamhet respektive fastighetsverksamhet.

I syfte att skapa största möjliga nytta för våra kunder har vi under året tagit flera steg för att erbjuda ökad tillgänglighet. Det inkluderar etablering av nya internationella flyglinjer, ombyggnation av terminaler på flera av våra flygplatser samt ökat fokus på fastighetsaffären. Avsikten med alla satsningar är att säkerställa att våra flygplatser uppfyller rollen som kommunikationsnav i sina respektive regioner.

Utvecklingen går mot att resandet snarare är en helhetsupplevelse än enbart en transport. Genom att erbjuda moderna terminaler, förbättrade parkeringsmöjligheter, attraktiva hotell, nybyggda kontorslokaler, spännande shopping och ett kulturellt utbud försöker vi nyttja våra flygplatsers fulla potential och leva upp till våra kunders förväntningar.

Flygplatsverksamheten

Flygplatsverksamheten är kärnan i Swedavias affär och inkluderar både Aviation Business och Commercial Services. Inom Aviation Business erbjuder vi start-, landnings- och passagerartjänster samt marktjänster och flygplansparkering till flygbolag inom såväl persontrafik som flygfrakt. Även flygplatsernas infrastruktur för marktjänster och luftfartsskydd för flygbolagen ingår.

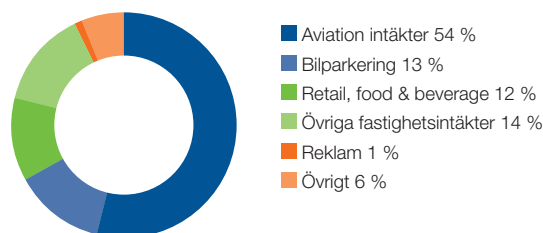
Inom Commercial Services har vi på våra flygplatser ett brett utbud av lokaler inom framförallt detaljhandel, restauranger och kontor men även lager och logistik. Det blir allt viktigare att kunna erbjuda ett attraktivt utbud av restauranger och butiker, en bra atmosfär och tjänster för smidigare flöden, baserat på vad resenärerna efterfrågar. På så vis kan vi skapa en upplevelse som gör att resenärerna vill komma tillbaka till våra flygplatser. Vi arbetar ständigt med att vidareutveckla flygplatsernas attraktionskraft för att locka till oss nya spännande kunder och samarbetspartners. Exempel på sådana är internationella kedjor såsom Victoria's Secret och Starbucks, som valt att göra sina första svenska etableringar på våra flygplatser.

Under året har vi nyinvigt terminal 2 på Stockholm Arlanda Airport som byggts ut med mer än 2 000 kvadratmeter och nu erbjuder ett brett utbud av både shopping, mat och dryck. 2015 kommer även ett nytt bagagesorteringssystem invigas och då har Swedavia totalt investerat cirka 400 MSEK i ombyggnaden av terminal 2. Målsättningen är att Stockholm Arlanda Airport ska bli Skandinavien mest moderna och resenärsanpassade mötesplats och flygplats.

Vi har även invigt en ombyggd terminal vid Luleå Airport samt en utrikeshall vid Göteborg Landvetter Airport. Den senare har utökats med 1 000 kvadratmeter och består av ett nytt butiksstråk där ljusa och öppna ytor skapar utrymme för nya och större butiker samtidigt som resenärerna får en bättre överblick av utbudet och varifrån deras flyg går. Göteborg Landvetter Airport har också en ny säkerhetskontroll som ger effektivare flöden och bidrar till nöjdare resenärer.

» [Läs mer om utvecklingsplanen för Stockholm Arlanda Airport på s. 21](#)

Tjänsteportfölj, % av nettoomsättningen



Vi strävar alltid efter att ligga i fas med den digitala utvecklingen. Det har bland annat medfört att vi har uppdaterat Swedavias mobilapp med en rad tjänster som gör det smidigare för resenärerna att navigera på våra flygplatser. Mest efterfrågad är gate- och boardinginformation för avgående flyg som uppdateras i realtid. Andra funktioner är ankomsttid för bagage och en reseplanerare för kollektivt resande till och från flygplatsen.

Vi ser även över möjligheten att införa nya tekniska lösningar. En resenär ska enkelt kunna checka in oavsett var hon eller han befinner sig. Resandet ska i så hög grad som möjligt bli smidigare och därmed underlätta för resenärerna.

Utvecklingen av infrastrukturen till och från våra flygplatser är avgörande. Genom nya och bättre förbindelser blir det både enklare och mer miljövänligt att ta sig till flygplatsen. Det gynnar resenärerna och är en förutsättning för att vi ska minska vår miljöpåverkan. På flera av våra flygplatser, däribland Bromma Stockholm Airport och Göteborg Landvetter Airport, pågår ett arbete för att förbättra de kollektiva förbindelserna till respektive flygplats. Över 50 procent av de som flyger från Stockholm Arlanda Airport reser redan idag kollektivt till flygplatsen.

Många stora företag etablerar sina nordiska huvudkontor i Sverige, främst i Stockholmsområdet. För att denna utveckling ska fortsätta på samma sätt är det viktigt att vi upprätthåller och utökar tillgängligheten mellan Sverige och resten av världen.

På våra större flygplatser arbetar vi därför med att etablera fler interkontinentala linjer, vilket under året har resulterat i sju nya linjer från Stockholm Arlanda Airport. Ett exempel på hur vi har arbetat aktivt för att attrahera nya flygbolag är etableringen av Emirates linje mellan Dubai och Stockholm som invigdes i september.

Fastighetsverksamheten

Etableringen av fastighetsverksamheten är ett led i Swedavias arbete att utveckla områdena i anslutning till flygplatserna med syfte att stärka deras och regionernas konkurrenskraft. Fastighetsverksamhetens uppgift är att äga, förvalta och utveckla fastigheter och exploaterbar mark på och omkring våra flygplatser, med målet att addera värden och förstärka flygplatsens attraktivitet. Genom att äga fastigheter, på och i anslutning till flygplatserna, får Swedavia utökade möjligheter att förädla fastighetsbeståndet i takt med det ökande resebehovet. Därtill skapas bland annat möjligheter att erbjuda bättre anpassade lokaler till hyresgäster.

Fastighetsverksamheten är en viktig del av Swedavias helhetserbjudande till kund. Den bidrar väsentligt till att finansiera utvecklingen av våra flygplatser och att skapa attraktiva platser som tillför flygplatsen något extra. Uppförandet av fler fastigheter i anknytning till flygplatserna innebär att fler kunder kan nyttja flygplatserna för både resande, möten och konsumtion.



För att fortsätta vår långsiktiga satsning att utveckla våra flygplatser för både resenärer och hyresgäster har vi gjort flera strategiska fastighetsförvärv, såsom förvärvet av fastigheter från SAS under 2012 samt resterande 50 procent av andelarna i fastighetsbolaget NAP under 2013. Förvärven är ett led i arbetet med att stärka flygplatsernas konkurrenskraft och tydliggöra Swedavias position vid flygplatserna, samt skapa nya möjligheter för fastighetsutveckling.

Rätt typ av etableringar vid våra flygplatser är viktiga för att profilera dem gentemot våra kunder. På Göteborg Landvetter Airport har OKQ8 och McDonalds etablerat sig som de första aktörerna vid infarten till flygplatsen. Då det efterfrågas ett handelsområde för dem som reser mellan Borås och Göteborg är det Swedavias förhoppning att kunna utveckla området vid flygplatsen genom att attrahera fler verksamheter.

Färdigställandet av Clarion Hotel Arlanda Airport under 2012 var startskottet för en fortsatt etablering av fastigheter vid Stockholm Arlanda Airport. Mellan hotellet och flygplatsen finns nu även en minigalleria, SkyBridge, som knyter samman hotellet med flygplatsen och erbjuder shopping i butiker som är tillgängliga för alla. För närvarande pågår även planeringen av kontorsfastigheten Sky City Office One vid Stockholm Arlanda Airport.

Swedavia beslutade under februari 2014 att inleda en försäljningsprocess av hotellfastigheten vid Stockholm Arlanda Airport. Avsikten med försäljningen är att realisera värden och återinvestera i flygplatserna enligt den fastställda strategiska inriktningen.

Gemensamt för alla våra nuvarande och framtida fastigheter är att de ska byggas med ett tydligt miljöfokus. Nya byggnader ska vara miljöcertifierade, baserat på respektive fastighets funktion och syfte. För närvarande pågår en inventering av vårt fastighetsbestånd för att säkerställa att vi ska kunna uppnå målet om noll ton fossil koldioxidutsläpp under 2020 samt för att möjliggöra att fastighetsverksamheten kan omfattas av Swedavias certifierade miljölednings-system. I samband med inventeringen görs även en utvärdering av våra byggnaders energianvändning för att säkerställa ett effektivt energiarbete.

» [Läs mer om Fastighetsutveckling på s. 38](#)

En hållbar drivmedelsstation

Genom etableringen av OKQ8 tar Swedavia nästa steg i utvecklingen av Göteborg Landvetter Airport. Den nya stationen är byggd med ambitionen att drivas med minsta möjliga miljöpåverkan och gör av med 50 procent mindre energi än en traditionell station. Byggnaden är även miljöoptimerad med maximal användning av hållbara material, byggd i limträ i stället för stål, har solceller som energikälla och snabbladdstolpe för elbilar.





2012
68% nöjda
resenärer

2013
73% nöjda
resenärer

Mål 2014
80% nöjda
resenärer

Resenärsnöjdhet

Nöjda kunder är grunden i vår affär och därför utgångspunkten i allt vi gör. Resenärsnöjdheten har utvecklats i en positiv riktning under 2013. En ökning med 5 procentenheter gav ett utfall på 73 procent. Det innebär att vår målsättning om 80 procent nöjda resenärer 2014 är inom räckhåll och att de insatser vi genomför för att utveckla mer attraktiva och effektiva flygplatser uppskattas bland resenärerna.

För att uppnå resenärsmålet har vi fokuserat på terminalutveckling på flera flygplatser. På så sätt uppfyller vi bättre resenärernas krav på basfunktioner såsom renlighet och smidiga flöden.

Vi arbetar också med att utbilda våra medarbetare för att de på bästa sätt ska kunna axla ett värdskap på sina respektive flygplatser.

Flygplatsernas basfunktioner, resenärsanpassade utrymmen och kundbemötandet kommer även fortsatt att vara i fokus.



Utvecklingsplan Stockholm Arlanda Airport – avgörande satsning för utökad kapacitet

Att långsiktigt säkerställa kapaciteten vid Stockholm Arlanda Airport är avgörande för Sveriges möjligheter till nationella och internationella utbyten och därför en av Swedavias viktigaste satsningar just nu.

I början av 2014 fastställde Swedavia, på övergripande nivå, inriktningen för Stockholm Arlanda Airports fortsatta utveckling för de närmaste 30 åren. Utvecklingsplanen omfattar åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet samt förbättra upplevelsen för kunderna. I dagsläget har flygplatsen nästan nått sitt kapacitetstak. Terminalerna behöver därför utvecklas ytterligare för att säkerställa tillväxtmöjligheter och skapa förutsättningar för etablering av fler direktförbindelser.

Mot bakgrund av Stockholm Arlanda Airports mycket goda tillväxt de senaste åren, och då särskilt för utrikestrafiken, fokuserar vi inledningsvis insatserna på terminal 5. Genom att säkerställa framtida kapacitet för utrikestrafiken skapar vi dessutom bättre förutsättningar för inrikestrafiken och därmed för näringsliv och besöksnäring i hela Sverige.

På terminal 5 kommer vi att bygga en helt ny pir för att kunna ta emot såväl fler resenärer som fler och större flygplansmodeller.

Vi ska även investera i nya områden för säkerhetskontroll och bagagehantering samt i mer utrymme för butiker, restauranger och bilparkering. På Stockholm Arlanda Airport kommer cirka 7 miljarder kronor att investeras till 2025. Totalt handlar det om 13 miljarder kronor de kommande 30 åren.

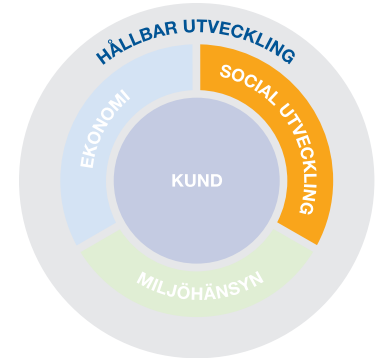
I nuvarande plan ingår även två nya pirer vid terminal 2 samtidigt som terminal 3 försvinner och regionalflyget flyttar till terminal 4. Med dessa utbyggnader stödjer vi Stockholms och Sveriges långsiktiga tillväxt. Då vi även fokuserar på att underlätta resandet för resenären tittar vi på möjliga insatser för att förenkla bytet mellan inrikes- och utrikesterminalerna, samt för att skapa bättre transferprodukter för flygbolagen.

Gemensamt för alla våra investeringar i terminalerna är att de ska öka resenärsnöjdheten. Vi strävar alltid efter att resenärerna ska känna sig välkomna och vilja återvända till våra flygplatser. Vi bedriver även ett viktigt samarbete med flygbolagen för att säkerställa att utvecklingen av terminalerna kommer dem tillgodo.



Vår roll i samhället

Som infrastrukturhållare har Swedavia ett särskilt ansvar i samhället. Vårt viktigaste bidrag är att stödja Sveriges ekonomiska och sociala utveckling genom ökad tillgänglighet till, från och inom Sverige. Vi bidrar, direkt och indirekt, till många arbetstillfällen. I dialog med samarbetspartners på lokal, regional och nationell nivå utvecklar vi vår verksamhet och samverkar bland annat kring förbättrade kommunikationer.



Tillgänglighet är en förutsättning för såväl fungerande utrikes-handel som internationell konkurrenskraft. Med Stockholm Arlanda Airport som nav i den svenska inrikestrafiken skapar vi ett större underlag för direktlinjer ut i världen och öppnar den internationella marknaden för det regionala näringslivet. Den tillgänglighet vi erbjuder bidrar till ett värdefullt kunskaps- och kulturutbyte som stärker internationell förståelse och samverkan.

Sverige är ett exportberoende land där handeln ökar snabbare än ekonomin som helhet. Flygfrakt svarar för 25 till 30 procent av det svenska exportvärdet, vilket innebär att det med flyg skickas varor för 1 miljard kronor varje dag. Uppskattningsvis är cirka 10 till 25 procent av svenska företags försäljning direkt beroende av väl fungerande flygförbindelser. Effektiva flygförbindelser till handelscentra och snabbväxande marknader är med andra ord kritiska faktorer för att Sverige ska kunna konkurrera globalt.

Med flygplatsverksamhet i stora delar av ett glesbefolkat och avlångt land spelar vi en avgörande roll för regional utveckling. Vi tar ett regionalt ansvar bland annat genom insatser för att upprätthålla och utöka antalet nationella flyglinjer. Genom nära sam-

arbeten med regionala aktörer utvecklar vi även lokala besöks- och näringsverksamheter. Vi är en avgörande del i infrastrukturen som gör både Sverige och världen tillgänglig för alla.

För att ytterligare förbättra Sveriges tillgänglighet inleddes under 2013 satsningen Connect Sweden, vilken syftar till att stärka Stockholm Arlanda Airports roll som knutpunkt för det nordiska flyget och till att attrahera fler internationella flygförbindelser. Det finns många anledningar till varför nya direktlinjer från Stockholm Arlanda Airport är viktiga för den svenska ekonomin, varav de tre främsta är att de bevarar och stärker Stockholms position som tillväxtmotor, skapar nya arbetstillfällen i Stockholm och Sverige samt att de minskar restiderna och reducerar även miljöbelastningen. Connect Sweden är ett samarbete mellan näringslivet, offentliga organisationer, nationella och lokala politiker samt riksdag och regering med målet att attrahera nya direktförbindelser och marknadsföra Sverige som destination på utvalda marknader.

» [Läs mer om Connect Sweden på s. 13](#)

Flygbranschens roll

Varje år bidrar svensk luftfart med cirka 53 miljarder kronor till Sveriges BNP och fler direktlinjer med flyg till Sverige skulle ha en direkt positiv effekt på BNP. Flyget genererar dessutom direkta skatteintäkter till den svenska statsbudgeten på över 9 miljarder kronor årligen.

Flygbranschens ansvar i samhället utöver att erbjuda den tillgänglighet som samhället behöver är stort, främst inom miljöområdet. Branschen har en viktig roll att spela för att minska flygets miljöpåverkan. Lösningen är inte att flyga mindre, eftersom det får andra negativa konsekvenser i samhället såsom minskad tillgänglighet och tillväxtpotential, utan att istället flyga smartare.

Under de senaste decennierna har den tekniska utvecklingen varit betydande för att minska flygets miljöpåverkan. Branschen gör mycket, men en stor del av ansvaret vilar även på andra aktörer. Samverkan och dialog är grundförutsättningar för att säkerställa en utveckling som gynnar både miljö och samhälle.

Som en del av det sociala ansvarstagandet bidrar flygbranschen också med många arbetstillfällen runt om i landet. Svensk luftfart skapar över 80 000 jobb i Sverige samt ytterligare 100 000 jobb inom turistnäringen. Totalt spenderar resenärer som anländer till Sverige cirka 60 miljarder kronor per år i landet.¹⁾

¹⁾ Källa: Oxford Economics – Flygets ekonomiska betydelse för Sverige 2011.

Exempel på samarbeten

- Swedavia samarbetar med besöksnäringsn och marknadsbolag för att attrahera fler besökare till Sverige. Ett ökat antal besökare ger underlag för nya flygförbindelser som i sin tur förbättrar tillgängligheten.
- Swedavia främjar och samarbetar med ECPAT, Childhood, Läkare utan gränser, Röda Korset, Barncancerfonden och Paralympics.
- Connect Sweden är ett initiativ som arbetar för att stärka Sveriges internationella tillgänglighet genom fler direktlinjer. Samarbetet utgörs av representanter från det svenska näringslivet, Stockholms Stad, nationella och regionala organisationer samt Swedavia.
- Swedavia har deltagit i arbetet med framtagandet av rapporten Take Off Väst-sverige. Rapporten är en del i det gemensamma arbetet mellan region, kommun, näringsliv, kultur, akademi och Göteborg Landvetter Airport för att göra regionen tillgänglig internationellt. Samarbetet har därefter vidareutvecklats till Go:Connect.
- Nordiska flygbolag och flygplatser samlas tillsammans med myndigheter och flygplanstillverkare inom Nordic Initiative for Sustainable Aviation för att finna en effektiv försörjning av förnybart flygbränsle. Målsättningen är tre pilotanläggningar för produktion av förnybart flygbränsle i Norden innan 2016.
- Arlanda Forum för lokala och regionala beslutsfattare, både tjänstemän och politiker, diskuterar hur tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport kan förbättras och samtidigt minska miljöbelastningen från exempelvis trafik till och från flygplatserna.
- Föreningen Svenskt Flyg är en branschorganisation där Swedavia är medlem. Syftet med föreningens verksamhet är att stärka förtroendet för det kommersiella flyget och flygindustrin så att dessa ges möjligheter att verka och utvecklas i Sverige.
- Swedavia samarbetar med IVA, bland annat inom ramen för Tekniksprånget, i syfte att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska ligga i framkant inom forskning, utveckling och företagande.
- I ett samarbete mellan Arbetsförmedlingen och Swedavia erbjuds arbetslösa ungdomar praktikplatser på våra flygplatser i hela Sverige.

Satsningar för ökat kollektivt resande

Alla trafikslag har sina styrkor och svagheter. När denna insikt styr trafikplaneringen blir nyttan som störst och sammanlänkningen mellan trafikslagen som bäst. Flyget, tåget, busstrafiken och andra trafikslag är nödvändiga komplement till varandra för att göra hela Sverige tillgängligt.

Då flyget är en del av kollektivtrafiken samarbetar Swedavia med både buss- och tågtrafiken. Busstrafiken är även en viktig stomme i kollektivtrafiken till flera av Swedavias flygplatser. Vi stödjer utvecklingen av kollektivtrafiklösningar till våra flygplatser och strävar efter att öka antalet resenärer som reser kollektivt till och från flygplatserna. Invigningen av pendeltågsstationen på Stockholm Arlanda Airport har varit en starkt bidragande faktor till att mer än hälften av resenärerna nu åker kollektivt till flygplatsen.

Därtill ska Tvärbanans Kistagren öppna före 2020. Stationen planeras att ligga i anslutning till Bromma Stockholm Airport, vilket innebär att resenärer får ännu bättre möjligheter att åka kollektivt till flygplatsen.

Byggstart av järnvägen till Göteborg Landvetter Airport planeras till 2020 och ambitionen är att den ska färdigställas i samband med Västlänken, en pendeltågstunnel i Göteborg. På sikt kommer det att bli både bekvämare och miljövänligare för resenärer att ta sig till Göteborg Landvetter Airport. En utbyggnad av järnvägen innebär även att flygplatsen blir ännu attraktivare för företagsetableringar.

Samarbeten

Genom strategiska samarbeten bidrar Swedavia till samhällsnyttan samtidigt som det stärker vårt varumärke. Vi ställer lika ansvarsfulla krav på våra samarbetspartners som på oss själva. Swedavia tar ansvar för helheten även om flera parter bidrar.

På Stockholm Arlanda Airport arrangerar vi exempelvis en partnerdag för handlingbolag, säkerhetsbolag och städbolag i syfte att skapa en gemensam bild av arbetet på flygplatsen och se hur vi på bästa sätt ska kunna utveckla verksamheterna tillsammans. Målet är att bygga ömsesidigt förtroende och att Swedavia ska ses som ett självklart val för våra samarbetspartners.

Tillsammans med samarbetspartners på Göteborg Landvetter Airport har vi inlett en satsning på ungdomar genom ett speed dating-initiativ. Det är en del av projektet "Nollvision för unga arbetslösa i Härryda kommun". Under 2013 fick 25 arbetssökande ungdomar träffa olika verksamheter på flygplatsen i syfte att hitta praktikplatser. Flygplatsen är den största arbetsplatsen i kommunen och har därför både ett ansvar och en möjlighet att påverka ungdomsarbetslösheten. I projektet samarbetar Härryda kommun, Arbetsförmedlingen och Swedavia genom Göteborg Landvetter Airport.



Intressentdialog och väsentlighetsanalys

Swedavia för årligen dialog med flera relevanta intressentgrupper som påverkar eller påverkas av vår verksamhet. Dialogen är en viktig del i vår fortsatta utveckling, då den bidrar till att utöka kunskapen om hur intressenterna ser på vår verksamhet, vårt erbjudande och vårt hållbarhetsarbete. Vi genomför regelbundna analyser av intressenternas frågeställningar och synpunkter.

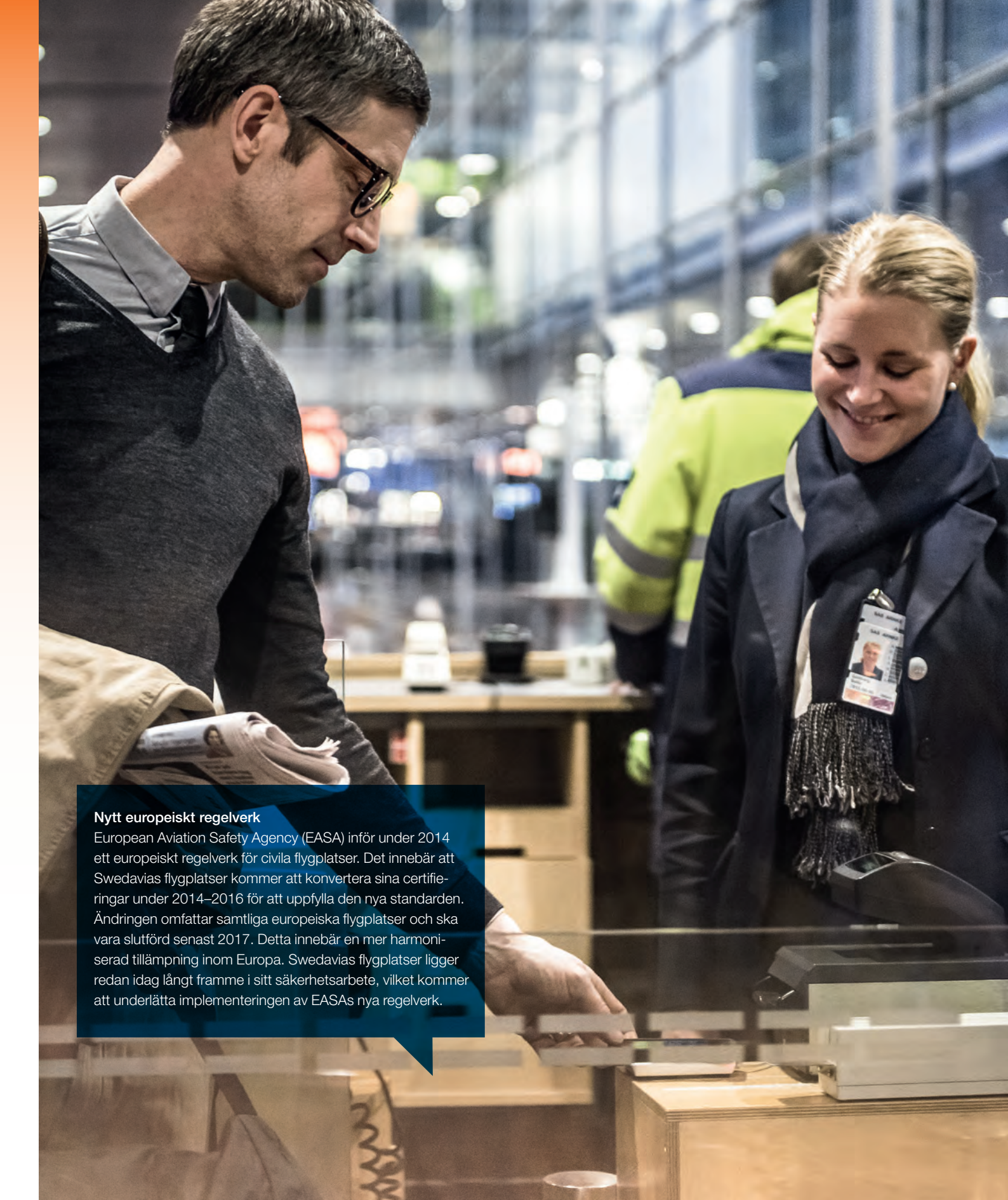
Swedavias väsentlighetsanalys bygger på de intressentdialoger vi har haft under året. Därutöver har vi genomfört flera undersökningar.

Våra viktigaste intressenter är ägaren, resenärer, flygbolag, hyresgäster, medarbetare och samhället. I samband med årets dialoger har flera väsentliga frågor framkommit som presenteras i tabellen nedan. Även de frågor som tas upp i denna årsredovisning och hållbarhetsredovisning bygger delvis på dessa dialoger.

Under 2013 har Swedavia beslutat att genomföra en än mer systematisk intressentundersökning. Resultatet från denna kommer att presenteras i vår årsredovisning och hållbarhetsredovisning för 2014.

Intressentdialogen under 2013, ett urval

Intressent	Dialog	Uppföljning	Viktiga frågor
Ägaren och politiska beslutsfattare	Via årsstämman samt i samtal och möten	Delårsrapportering, årsredovisning och hållbarhetsredovisning och annan rapportering. Årlig undersökning av politiska beslutsfattareshattityder till Swedavia, flyget och relevanta sakfrågor	Värdeskapande, finansiell stabilitet, hållbart företagande, samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportförsörjning
Resenärer	Möten i den dagliga verksamheten på Swedavias 10 flygplatser	Kontinuerliga mätningar av resenäreshattityd till flygplatsen	Tillgänglighet, säkerhet, renlighet, smidiga flöden och bemötande
Flygbolag och hyresgäster	Kontinuerlig dialog genom framförallt flygplatserna	Regelbundna undersökningar av flygbolagens och hyresgästernas attityd till flygplatserna	Pålitlighet och modern infrastruktur
Medarbetare	Utvecklingssamtal och medarbetardialoger	Årlig medarbetarundersökning för att identifiera styrkor och förbättringsområden	Kundfokus och kompetensutveckling med fokus på ledarskap, arbetsklimat och påverkan
Samhället	I samtal och möten med grannar och kommuner vid flygplatserna	Årlig hållbarhetsundersökning av resenärernas och allmänhetens uppfattning om Swedavias flygplatser	Tillgänglighet, klimat och buller

A photograph of a man and a woman at an airport check-in counter. The man, on the left, is wearing glasses and a dark sweater over a light shirt. He is looking down at a document or bag. The woman, on the right, is smiling and looking down at a device on the counter. She is wearing a dark coat and a scarf, and has an airport staff ID badge. The background is a blurred airport terminal with other people and lights.

Nytt europeiskt regelverk

European Aviation Safety Agency (EASA) inför under 2014 ett europeiskt regelverk för civila flygplatser. Det innebär att Swedavias flygplatser kommer att konvertera sina certifieringar under 2014–2016 för att uppfylla den nya standarden. Ändringen omfattar samtliga europeiska flygplatser och ska vara slutförd senast 2017. Detta innebär en mer harmoniserad tillämpning inom Europa. Swedavias flygplatser ligger redan idag långt framme i sitt säkerhetsarbete, vilket kommer att underlätta implementeringen av EASAs nya regelverk.

Hög säkerhetsnivå

Arbetet med flygsäkerhet och luftfartsskydd ska karaktäriseras av högsta tänkbara kvalitet och regel efterlevnad så att resenärerna och medarbetarna alltid ska vara trygga på Swedavias flygplatser. Resenärerna efterfrågar effektiva och smidiga flöden utan avkall på säkerheten. Detta är något som präglar Swedavias säkerhetskultur i det dagliga arbetet och i den fortsatta utvecklingen av våra flygplatser.

Flygsäkerhet har högsta prioritet och är en grundpelare för hela vår verksamhet. Det är också en nyckelfaktor för att skapa långsiktigt förtroende hos våra kunder. Våra flygplatser ska stå som garant för en hög säkerhetsnivå, vilket bidrar till trygga resenärer och en positiv upplevelse. Bemötandet och säkerhetskulturen hos våra medarbetare och samarbetspartners spelar en avgörande roll i detta arbete.

Systematiskt säkerhetsarbete

När vi utvecklar vårt gemensamma säkerhetsarbete beaktas även kostnadseffektiva lösningar, där utnyttjandet av ett effektivt IT-stöd är en förutsättning. Vi utvecklar en koncerngemensam metodik med likartade processer i syfte att skapa långsiktighet och systematik. Vi arbetar också med att tillvarata den pågående teknikutvecklingen för att skapa effektivare och smidigare flöden för våra kunder.

På Bromma Stockholm Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport ansvarar en av våra samarbetspartners för säkerhetskontrollerna. Vi har därför en löpande dialog för att säkerställa samsyn på säkerhetsarbetet. Dessutom har vi utvecklat ett gemensamt utvärderingssystem för ständig uppföljning av kvaliteten och för vidareutveckling av arbetet.

Sedan 2006 har ett långsiktigt utvecklingsarbete inom teknik och bemanning genomförts för att leda säkerhetsarbetet vid Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport. Detta arbete har medfört att dessa flygplatser har en unik och effektiv övervakning. Teknik och bemanning kombineras på ett sätt som gör att säkerhetsarbetet har blivit mer proaktivt och resenärs-

fokuserat. Positionering av resurser och realtidsinformation av säkerhetsarbetet är nyckelfaktorer i denna utveckling.

Under 2013 infördes ett gemensamt säkerhetsledningssystem (SMS) för flygsäkerhet på alla flygplatser och inom alla flygtrafiktjänster som Swedavia är certifierad att utföra. I och med detta har Swedavia en effektiv uppföljning för att säkerställa utvecklings- och förbättringsarbetet.

Vi har en nollvision när det gäller antal haverier och allvarliga tillbud. Under 2013 inträffade ett haveri med ett mindre enmotorigt allmänflyg vid Bromma Stockholm Airport. På Stockholm Arlanda Airport inträffade en avåkning med ett mindre flygplan. Händelserna skedde utan personskador.

Enligt riksdagens transportpolitiska beslut ska svensk flygsäkerhetsstandard vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Mot bakgrund av utfallet för vårt nyckeltal på flygsäkerhetsområdet bidrar Swedavia till att uppfylla detta transportpolitiska mål.

Reglerat säkerhetsarbete

Swedavias säkerhetsarbete regleras till stor del av EU-lagstiftning som tolkas av Transportstyrelsen i form av dess författningssamling (TSFS). Tillsynen av flygplatsernas säkerhetsarbete utförs av Transportstyrelsen. Utöver detta genomför Swedavia regelbundna egenkontroller på flygplatserna som redovisas för koncernledningen. Vår ambition är även att påverka nationell och internationell lagstiftning för ändamålsenliga säkerhetsregler.

Förändrade regelverk för framtida tillgänglighet

Om flygbranschen ska kunna möta framtiden och skapa en bra tillgänglighet när flygtrafiken ökar krävs förändringar av nuvarande regelverk. Inom Europa pågår en långsiktig förändring mot ett riskbaserat synsätt av EU-lagarna för flygplats- och resenärssäkerhet. Swedavia är engagerad i det arbete som Airport Council International Europe (ACIE) bedriver i samspel med EU.

Våra medarbetare

Avgörande för vår framgång på både kort och lång sikt är engagerade medarbetare med rätt kompetens och vilja att utvecklas. Vi arbetar för att vara en attraktiv och utvecklande arbetsgivare i syfte att kunna behålla och rekrytera kompetenta medarbetare. Vårt arbete bedrivs med fokus på hållbarhet och ambitiösa målsättningar inom de prioriterade områdena medarbetarskap, ledarskap, hälsa och mångfald.

Ledarskap

En viktig roll för ledare inom Swedavia är att motivera alla medarbetare att ta ansvar för att bolaget uppfyller målen. Ledarna är nyckeln till att vår vision och våra värderingar når ut i verksamheten. Tillsammans med medarbetarna ansvarar ledarna för att koppla de övergripande målen till individuella mål. Ledarna ska vara förebilder som skapar rätt förutsättningar för medarbetare att utvecklas.

Vi arbetar kontinuerligt med att stärka våra ledare. Det gör vi bland annat genom att ta fram kommunikationsverktyg som ska

hjälpa ledaren i den viktiga dialogen med medarbetarna. Vi har också flera koncerngemensamma och lokala ledardagar per år.

På Swedavia har vi två obligatoriska ledarskapsprogram, varav det ena syftar till att utbilda nya ledare i Swedavias processer och rutiner. Denna utbildning genomfördes för första gången under 2013 med mycket lyckat resultat. Det andra ledarskapsprogrammet syftar till att vidareutbilda befintliga ledare i hur de kan utveckla och stärka sitt ledarskap. Vi belyser även vikten av ett gott ledarskap genom att premiера duktiga ledare och förebilder inom företaget.

Hälsa

Arbetsmiljö och hälsa har hög prioritet inom Swedavia, eftersom vi strävar mot att våra medarbetare ska känna livskvalitet, glädje och inspiration. Vi tar ansvar för arbetsplatsens fysiska och psykosociala utveckling.

Vi arbetar aktivt genom bland annat arbetslivsinriktad rehabilitering vid upprepad korttidssjukfrånvaro och längre sjukfrånvaro. Under 2013 var den totala sjukfrånvaron 4,9 (4,8) procent.





2012
76% nöjda
medarbetare

2013
80% nöjda
medarbetare

Mål 2014
80% nöjda
medarbetare

Nöjdare medarbetare

Våra medarbetare är nyckeln till nöjda kunder och representerar vårt varumärke. Vi arbetar därför med att stärka våra medarbetares kompetens och värdskap. Bland annat har vi ett webbaserat introduktionsprogram för att våra nyanställda medarbetare snabbt ska kunna vara en del av Swedavia.

Varje år genomför vi en medarbetarundersökning. Redan under 2013 nådde vi det mål om ett medarbetarindex (ESI) på 80 procent som vi har satt upp för 2014. Även om vi redan nått vårt mål

fortsätter arbetet med att öka medarbetarnöjdheten ytterligare och vi strävar alltid efter att uppnå bättre resultat. Årets utfall för det kommunikativa ledarskapet (CLI) var 68 (66).

Resultatet från medarbetarundersökningen ligger till grund för många av de frågor vi fokuserar på. För att få ett ännu bättre resultat i medarbetarundersökningen och nå vårt mål för det kommunikativa ledarskapet satsar vi mycket på de områden som fått mindre bra resultat i undersökningen.

Vi arbetar även med att ta fram åtgärder och hjälpmedel som förebygger skador. Det är viktigt då många av våra medarbetare har fysiskt ansträngande arbetsuppgifter.

Swedavia erbjuder företagshälsovård för alla medarbetare. Medarbetare har tillgång till krishanteringsstöd via företagshälsovården, oavsett tidpunkt på dygnet. Vi stöttar och uppmuntrar medarbetarna att ta ansvar för sin egen hälsa genom att erbjuda friskvårdsbidrag. Samtliga medarbetare har via Swedavia en sjukvårds- och rehabiliteringsförsäkring som syftar till att snabbt få den hjälp man behöver.

Mångfald

För oss på Swedavia är mångfald en strategisk och prioriterad fråga. Att ha ett genomtänkt och inkluderande mångfaldsarbete

är av vikt för vår affär då vi utgår från synen att människors olikheter berikar.

Swedavia har nolltolerans mot mobbning och trakasserier. För att ta hand om upplevda särbehandlingsfall har Swedavia etablerade rutiner. Bland annat innehåller medarbetarundersökningen frågor om mobbning och sexuella trakasserier.

Mänskliga rättigheter har stor betydelse för Swedavias strategiska mångfaldsarbete och ses alltmer som en investering för det affärsnyttiga resultatet. Att ha ett mångfaldsperspektiv i valet av leverantörer kommer att bli en allt viktigare fråga för att stärka samhällsnyttan. Swedavia har inkluderat sociala krav i upphandlingsunderlag för bemannings- och rekryteringstjänster för att säkerställa att vi och våra partners har en samsyn kring mångfaldsarbetet.



Ledar- och medarbetarprinciper

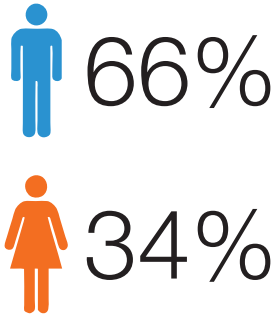
Swedavias syn på ledare och medarbetare tydliggörs i fem principer som syftar till att ge oss en gemensam plattform att utgå från i vårt dagliga arbete. Principerna tar avstamp i Swedavias vision, värderingar och Code of Conduct med fokus på följande områden:

- Kunden och affären i fokus
- Ett Swedavia
- En god förebild
- Mod att bli bättre
- Tydlig kommunikation



Bästa möjliga arbetsmiljö för våra medarbetare

Våra medarbetare ska erbjudas en fysisk och psykosocial arbetsmiljö som möjliggör goda insatser och prestationer. Det kräver ett utvecklat ledarskap som tar ansvar för arbetsmiljön samt utvecklar arbetsverktyg och hjälpmedel. Som ett led i detta genomför vi obligatorisk utbildning i arbetsmiljö med avslutande kunskapsprov för samtliga ledare.

**Chefer**65% män
35% kvinnor**Koncernledning**57% män
43% kvinnor¹⁾Antal anställda vid utgången av 2013 oavsett anställningsform.

Swedavia har en mångfaldsgrupp som, tillsammans med Swedavias ledare, ansvarar för att driva dessa frågor. Mångfaldsgruppen fungerar som kunskapsbank och representerar Swedavia externt. Medarbetarna i gruppen har utbildats i grundläggande diskrimineringslagstiftning och generell mångfaldsarbete. Vi har dessutom utvecklat riktlinjer kring mångfald i rekryteringsprocessen. Mångfaldsgruppen driver även arbetet kring Swedavias medverkan i Pridefestivalen.

Swedavia samarbetar med Samhall inom ramen för ett pilotprojekt vars syfte är att få fler människor med funktionsnedsättning i arbete. Under tolv månader ska personer från Samhall arbeta

i Swedavias verksamhet. Tanken är att båda företagen ska få kunskap om hur det praktiskt fungerar för att på bästa sätt kunna utöka samarbetet och erbjuda ytterligare personer med funktionsnedsättning arbete på Swedavia.

Under 2013 deltog Swedavia i Teknisksprånget, ett praktikprogram för ungdomar som precis tagit studenten från teknisk eller naturvetenskaplig linje i syfte att ge dem inblick i vad ingenjörsyrket innebär. Swedavia tog sammanlagt emot 19 praktikanter. Deltagandet i Teknisksprånget utgör en del i Swedavias strategi att långsiktigt rekrytera rätt medarbetare. Swedavia planerar att delta i programmet under både vår och höst 2014.

Code of Conduct

Code of Conduct är våra koncerngemensamma etiska riktlinjer som används för att komplettera och utveckla gemensamma värderingar och etiska förhållningssätt. Den har en tydlig utgångspunkt i vår vision – Tillsammans för vi världen närmare – och tydliggör hur vi ska agera för att upprätthålla kraven på vår verksamhet med ett förhållningssätt som vi är stolta över.

Vår Code of Conduct omfattar bland annat områdena mänskliga rättigheter, ansvarsfulla affärsmetoder, arbetsmiljö och vår roll i samhället. Där framgår att alla Swedavias medarbetare har förenings- och organisationsfrihet.

I Code of Conduct slår vi fast att Swedavia står bakom FNs internationella deklaration om mänskliga rättigheter med tillhörande konventioner. Det innebär att vi respekterar personlig värdighet, integritet och rättigheterna hos varje människa vi kommer i kontakt med i vårt arbete. Ingen ska medverka till att bryta mot eller kringgå mänskliga rättigheter.





Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd – en förutsättning för morgondagens tillgänglighet

Flyget är en förutsättning för nationellt och internationellt utbyte, såväl ekonomiskt som socialt. Stockholm Arlanda Airport är navet för Sveriges flygtrafik och under 2013 passerade närmare 21 miljoner resenärer flygplatsen. Genom de omkring 170 destinationer som erbjuds kan resenärer ta sig ut i världen på ett effektivt sätt.

Den 27 november 2013 meddelade mark- och miljödomstolen ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Swedavia anser att det finns en betydande risk att det nya tillståndet innebär begränsningar för flygplatsens och Sveriges utvecklingsmöjligheter. För att kunna fortsätta bidra till Sveriges möjligheter för nationellt och internationellt utbyte har Swedavia överklagat tio, av totalt 36, villkor i det nya tillståndet. Mark- och miljööverdomstolen meddelade den 13 mars 2014 prövningstillstånd angående ansökan om tillstånd till flygplatsverksamheten.

En stor del av det överklagande som inlämnats kretsar kring hur inflygningsvägarna till flygplatsen ska disponeras. Av domskälen framgår att det är domstolens uppfattning att det, i strid mot svenska och internationella regelverk samt expertis, finns

möjlighet att genomföra kurvade eller sneda inflygningar som undviker Upplands Väsby tätort i högtrafik. Villkoret innebär att möjligheten till inflygningar till bana 3 söderifrån i princip omöjliggörs efter den 1 januari 2018. Avseende övriga villkor kopplat till flygvägar som Swedavia valt att överklaga har domstolen, utan att motivera varför, frångått gällande riktvärde för utomhusbuller på maximalljdnivå 70 dB(A) och istället angett att 65 dB(A) ska gälla. Därmed har domstolen formulerat strängare villkor än det riktvärde för utomhusbuller som riksdag och regering har ställt sig bakom och som samhället ska sträva efter att nå på lång sikt.

Utsläppstaket för koldioxid har ersatts med en handlingsplan för minskade utsläpp. Detta positiva besked innebär att ansvaret för vägtrafikens koldioxidutsläpp inte längre ensidigt ligger på Swedavia utan att vi istället ska samarbeta med andra aktörer för att fortsätta minska utsläppen vid flygplatsområdet.



Vårt miljöansvar

Swedavia har prioriterat miljöfrågor under många år. Genom att idag hålla med resurser och minimera vår miljöpåverkan möjliggör vi fortsatt resande och utveckling i morgon. Swedavia är en internationell förebild när det gäller att utveckla klimatsmarta flygplatser. Att minska flygets miljöpåverkan är en förutsättning för flygbranschens fortlevnad och utveckling, och således även för vår verksamhet.

Miljöarbetet fokuserar på att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser såsom koldioxid, minimera energianvändningen och minska utsläpp till luft och vatten från vår egen verksamhet. Vi arbetar även systematiskt med bullerfrågor.

Utöver konkreta insatser för att minska vår egen verksamhets påverkan tar vi ett bredare branschperspektiv i miljöfrågorna. Vi ser till hela flygresans miljöpåverkan och är en drivande part i det arbete som främst fokuserar på utsläpp från flyget och på buller-exponering.

Klimatarbete på högsta nivå

Swedavia var ett av de första svenska storföretag som 2006 lyckades att bli klimatneutralt. Samtliga Swedavias tio flygplatser är certifierade på den högsta nivån av Airport Carbon Accreditation (ACA). Swedavia är därmed den flygplatskoncern i världen som kommit längst i arbetet med att utveckla klimatsmarta flygplatser.

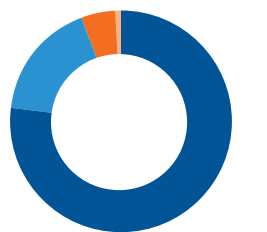
Mot noll ton fossil koldioxidutsläpp 2020

Vårt koncerngemensamma mål är att nå nollutsläpp av fossil koldioxid 2020 från egen verksamhet. Detta kräver bland annat teknikutveckling generellt och samarbete med partners. Målet är ambitiösare än flygbranschens målsättning om att halvera sitt globala koldioxidutsläpp 2050 jämfört med 2005 och att branschens tillväxt ska vara koldioxidneutral från 2020.

Kopplat till det långsiktiga målet om nollutsläpp 2020 har Swedavia flera mål avseende till exempel användning av förnybar energi och bränsle. För att nå det långsiktiga målet kommer betydande omställningar och investeringar i såväl fordon som energieffektivisering att genomföras.

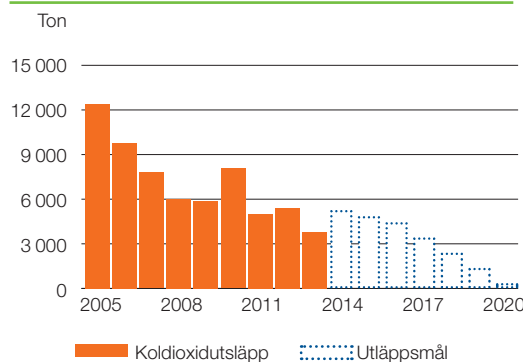
Under 2013 uppgick koldioxidutsläppen till drygt 3 800 ton, vilket är en minskning med 30 procent jämfört med 2012. Vi nådde vårt mål tack vare den ökade inblandningen av förnybara bränslen i drivmedlet samt den milda hösten och vintern 2013. Sedan 2005 har Swedavia sänkt koldioxidutsläppen med 69 procent. Vi fortsätter att satsa på att minska koldioxidutsläppen

Swedavias fossila koldioxidutsläpp per område, %



■ Fordon och drivmedel 77,1%
■ Tjänsteresor 17,3%
■ Energi 5,0%
■ Räddningstjänst 0,7%

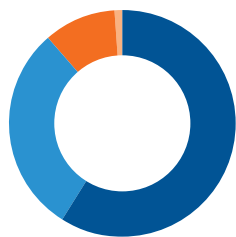
Utsläpp av fossil koldioxid från Swedavia ABs verksamhet¹⁾



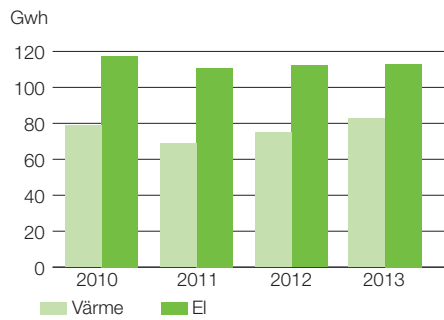
¹⁾ Exklusive tjänsteresor.

Visby Airport har tilldelats Miljövinsten 2013

I april 2013 fick Visby Airport ta emot Gotlandsflygs nyinstittade pris Miljövinsten. I motiveringen betonades Visby Airports ACA certifiering, minskad el-, vatten- och oljeförbrukning samt det högkvävehaltiga avfallet som samlas upp och används som gödning och bevattning på en närliggande golfbana.

Swedavias energianvändning fördelat på energikällor, %

■ El 58,3%
 ■ Fjärrvärme 31,8%
 ■ Biobränsle 9,7%
 ■ Olja 0,1%

Swedavias totala energianvändning¹⁾

¹⁾ Värmen är normalårskorrigerad.

Nya cykelgarage på Bromma Stockholm Airport och Umeå Airport

Bromma Stockholm Airport och Umeå Airport ger sina resenärer bättre möjlighet att cykla till och från flygplatsen. För Bromma Stockholm Airport är invigningen av den nya cykelparkeringen ett steg för att få fler resande att cykla till flygplatsen. Vid Umeå Airport har ett cykelgarage byggts inom ramen för projektet Green Citizens of Europe vilket ska inspirera fler att välja det miljövänliga transportmedlet cykeln.

framförallt på de större flygplatserna. Denna prioritering gör vi då koldioxidutsläppen är störst där och effekterna får större genomslag i vårt totala utfall.

Strategi för fossilfri fordonsflotta

Vårt övergripande koldioxidmål är styrande i miljöarbetet. En viktig åtgärd har varit framtagandet av en strategi för en fossilfri fordonsflotta. Att lösa frågan om förnybara drivmedel är helt avgörande för att nå vårt mål, eftersom fordonsflottan står för 90 procent av de fossila utsläppen från den egna verksamheten, exklusive tjänstesor. Vi arbetar med att successivt byta ut våra fordon med målet att hela fordonsflottan ska drivas av biogas, el eller biodiesel.

Efter ett framgångsrikt pilotprojekt har vi nu beslutat att i hela koncernen investera i snöröjningsfordon (plog-, sop- och blåsmaskiner, PSB-maskiner) som drivs med alternativa drivmedel. Dessa maskiner kommer till största del att drivas av biogas och utgör därför ett viktigt steg i utvecklingen mot en mer miljöanpassad fordonsflotta. De första maskinerna kommer att finnas på våra start- och landningsbanor under 2014. PSB-maskinen har utvecklats av Swedavia tillsammans med Volvo och Aebi Schmidt.

Införandet av fossilfritt bränsle sker också i samarbete med partners. Tillsammans utvecklar vi infrastruktur för el och biogas på flygplatserna samt tar fram planer för hur all diesel som används på flygplatserna ska kunna bli förnybar.

Swedavia deltar även i diskussioner med bränslebolag för att vara en del av utvecklingen av nya bränslen. Vi tycker att det är viktigt att delta aktivt i dessa diskussioner även om det är enskilda länder eller EU som slutligen beslutar vilka krav som kommer att ställas på framtidens bränsle.

För att kompensera för de koldioxidutsläpp som inte har kunnat tas bort med egna åtgärder, köper Swedavia certifikat från projekt i utvecklingsländer. Certifikaten garanterar att motsvarande utsläppsminskning sker genom projekten och inom ramarna för FNs klimatsamarbete. På så sätt uppnår vi klimatneutralitet. Projekten som uppfyller kriterierna för Gold Standard (framtagna av bland annat Världsnaturfonden och Greenpeace) ska även bidra till en social och ekonomisk utveckling i utvecklingsländerna.

På Swedavias webbplats finns även möjligheten för resenärer att klimatkompensera sin flygresor. Pengarna går till klimatprojekt i utvecklingsländer och bidrar till en hållbar utveckling.

Lägre energianvändning

Swedavia arbetar kontinuerligt med att förbättra hushållningen av resurser och energi, samt att främja återvinning och förnybar energi. Vår målsättning är att den totala energianvändningen, exklusive nyförvärv och avyttring av fastigheter, i genomsnitt ska minska med 2 procent över en treårsperiod med 2010 som basår. Målet för 2013 är uppnått med en marginal på 0,5 GWh.

På Göteborg Landvetter Airport har vi installerat tre nya pellets-pannor. Varje panna har en kapacitet på 3 MW vilket motsvarar uppvärmningen av ungefär 950 villor på ett år. Genom att byta från olja till pellets minskar vi våra fossila utsläpp och kommer ett steg närmare vårt mål om noll ton fossil koldioxidutsläpp 2020. I samband med utbyggnaden av Airport City kommer behovet av fjärrvärme att öka, vilket också är en av anledningarna till att vi satsar på att öka flygplatsens uppvärmningskapacitet.

På Stockholm Arlanda Airport har vi installerat cirka 12 000 LED-armaturer sedan 2009, vilket har minskat elbehovet med 3 500 000 kWh/år. På Åre Östersund Airport har vi i år installerat LED-belysning för våra uppställningsplatser till flygplan. Genom att byta till LED-teknik för belysning minskar vi Swedavias energianvändning och bidrar till en bättre hushållning av resurser.

Biologisk mångfald

På markerna vid Bromma Stockholm Airport, Stockholm Arlanda Airport och Visby Airport har Swedavia gjort kartläggningar av växt- och djurlivet. I samband med dessa påträffades flera rödlistade arter. Arbetet har resulterat i tre rapporter som beskriver hur värdefull marken vid flygplatserna är. Rapporterna beskriver även hur marken och de rödlistade arterna är sammankopplade i syfte att säkerställa deras fortlevnad. Sättet som vi sköter stråkytorna vid start- och landningsbanorna gynnar den biologiska mångfalden. I rapporterna har även ett antal platser med höga naturvärden identifierats.

Vatten

Swedavia verkar för att en god ekologisk och kemisk status ska uppnås och säkerställas i de vattendrag och sjöar som vår verksamhet påverkar. Vårt mål är att alla Swedavias flygplatser som berör en vattenförekomst ska leva upp till kriterierna i EU:s Vattendirektiv.

På Göteborg Landvetter Airport pågår ett omfattande arbete för att dagvattnet från flygplatsen ska hålla god kvalitet och inte påverka omgivningen negativt. Flygplatsen ska enligt en miljödom från 2008 ha en dagvattenanläggning. Ett krav är också att minst

70 procent av den glykol som används vid avisning ska samlas upp. Vattnet från flygplatsen leds till tre dammar för rening med hjälp av sedimentation och nedbrytning.

I spillvattnet från våra flygplatser finns olja och vissa tungmetaller. Förorenat vatten från våra verkstäder, brandövningsplatser, fordons-tvättar och vatten från toaletter på flygplan leds via spillvattenledningar till reningsverk. Genom kontroll av kemikaliehantering samt oljeavskiljare på flygplatsen minimerar vi miljöpåverkan vid utsläpp till spillvattennätet.

Sedan mer än fyra år tillbaka pågår ett forskningsprojekt om PFOS (perfluoroktansulfonat) i miljön på bland annat Swedavias initiativ. Vi tar detta samhällsansvar för att utreda och klarlägga förekomst, spridning och risker för människa och miljö samt att undersöka möjliga åtgärder när det gäller perfluorerade ämnen. Det är den tidigare användningen av brandsläckningsskum som innehållit PFOS som troligtvis är källan till förekomsten av detta ämne i mark och vatten i anslutning till flygplatsernas brandövningsplatser. Swedavia har genomfört vattenprovtagning och kemiska analyser vid flygplatserna. Resultat av årets provtagningar visade i vissa fall på förekomst av PFOS.

Buller

Swedavia har i flera år arbetat med att begränsa bullerpåverkan, som är en ständigt aktuell fråga för både branschen och flera av våra intressenter. Merparten av arbetet bedrivs vid de större flygplatserna, där frågan är mest relevant. Vi genomför regelbundna bullerberäkningar och mätningar för att säkerställa att vi befinner oss inom ramen för flygplatsernas miljötillstånd.



Samverkan med grannar och kommuner vid flygplatserna med högst bullernivåer är viktig och har lett till att byggplanering och bygglovshantering sker utifrån prognostiserade bullerkurvor, så kallade influensområdeskurvor. Vi för en dialog med våra grannar och undersökningar visar att de miljöfrågor som prioriteras högst är klimat följt av buller. Målet med vår grannsamverkan är att öka förståelsen för flygplatsens roll att skapa tillgänglighet i regionen och för att in- och utflygningar måste ske på ett visst sätt.

Swedavia bullerisolerar de byggnader och bostäder som är mest utsatta för buller. Totalt har Swedavia bullerisolerat drygt 1 700 bostäder. Det är cirka 15 000 boende som exponeras för flygbuller över riktvärdet FBN 55 dB(A) från Swedavias flygplatser. Cirka 90 procent av de som exponeras bor vid Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport. En viktig åtgärd för att minska flygplansbullret och utsläppen till luft är det fortsatta arbetet med att utveckla förutsättningarna för kurvade och gröna inflygningar vid alla våra flygplatser.

Swedavias miljömål 2013

Utöver det övergripande miljömålet om noll ton fossila koldioxidutsläpp 2020, har Swedavia fastställt ett antal mål för de utvalda fokusområdena inom miljö. Med dessa mål konkretiserar, styr och utvärderar vi vårt miljöarbete.

Område	Mål	Uppföljning	Utfall 2013
Utsläpp till luft – fossil koldioxid	Swedavia ska minska sina egna utsläpp av fossil koldioxid med nollutsläpp som slutmål 2020.	År 2013 ska utsläppen vara högst 5 300 ton (exklusive våra tjänsteresor).	●
Energi	Swedavia ska förbättra hushållningen med resurser och energi i verksamheten.	År 2016 ska energianvändningen vara 170 GWh, exklusive expansion, vilket motsvarar en minskning med i snitt 2 % per år för perioden 2011–2016.	●
Utsläpp till vatten	Swedavia ska bidra till att en god ekologisk och kemisk status uppnås och säkerställs i de vatten som bolaget påverkar.	Syrehalten i vatten mätt vid flygplatsens utsläppspunkt till recipienten ska senast 2013 vara lägst 5 mg/l.	● ¹⁾
Flygbuller	Swedavia ska aktivt arbeta för att bullerbelastningen upplevs som acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta.	Varje flygplats med flygbuller som en betydande miljöaspekt ska senast 2015 minst nå klassen proaktiv i Swedavias bullerklassningssystem.	●
Användandet av kemiska produkter	Swedavia ska aktivt arbeta för att minska användandet av farliga kemiska produkter i verksamheten.	År 2013 ska alla kemiska produkter som innehåller ämnen på kandidatlistan fasas ut.	● ²⁾
Avfall till materialåtervinning	Swedavia ska verka för en ökad materialåtervinning i hela koncernen.	År 2016 ska andelen avfall som går till materialåtervinning öka till 50 %. År 2013 ska andelen avfall som går till materialåtervinning öka till 34 %.	○
Resenärernas upplevelse	Swedavia ska mäta om resenärerna upplever att flygplatserna tar miljöansvar och agerar på ett miljömedvetet sätt.	År 2016 ska minst 90 % av resenärerna uppleva flygets och flygplatsens miljöpåverkan som acceptabel i förhållande till samhällsnyttan. År 2013 ska andelen vara minst 80 %.	●
Allmänhetens upplevelse	Swedavia ska genom effektiv dialog påverka relevanta aktörer för att åstadkomma ändamålsenliga framtida miljövillkor.	År 2016 ska minst 90 % av allmänheten uppleva flygets och flygplatsens miljöpåverkan som acceptabel i förhållande till samhällsnyttan. År 2013 ska andelen vara minst 80 %.	○

¹⁾ Uppfyllt på sex av åtta flygplatser

²⁾ Uppfyllt på åtta av tio flygplatser

● Målet uppfyllt

● Målet delvis uppfyllt

○ Målet inte uppfyllt

Miljötillstånden

För att få driva en flygplats krävs miljötillstånd för den grundläggande verksamheten. Tillståndsmyndighet för de flesta av Swedavias flygplatser är mark- och miljödomstolen. Till tillståndet knyts också olika villkor. Villkorsändringar görs vid förändringar av verksamheten, till exempel då in- och utflygningssvågar ska ändras. Vid en mindre förändring av verksamheten görs en anmälan, exempelvis när en flygplats tar en ny parkeringsplats i bruk eller byter halkbekämpningsmedel. Anmälan görs till tillsynsmyndigheten, som vanligen är länsstyrelsen.

Under året har Göteborg Landvetter Airport ansökt om nytt miljötillstånd liksom Visby Airport. Prognoser för Göteborg Landvetter Airport visar att allt fler kommer att nyttja flygplatsen. Dagens miljötillstånd ger utrymme för 80 000 flygrörelser per år. Med den nuvarande trafikökningstakten kommer taket att nås inom några år. Flygplatsen förbereder sig därför för framtiden och lämnade 2013 in en ansökan om ett nytt miljötillstånd för sammanlagt 120 000 flygrörelser per år.

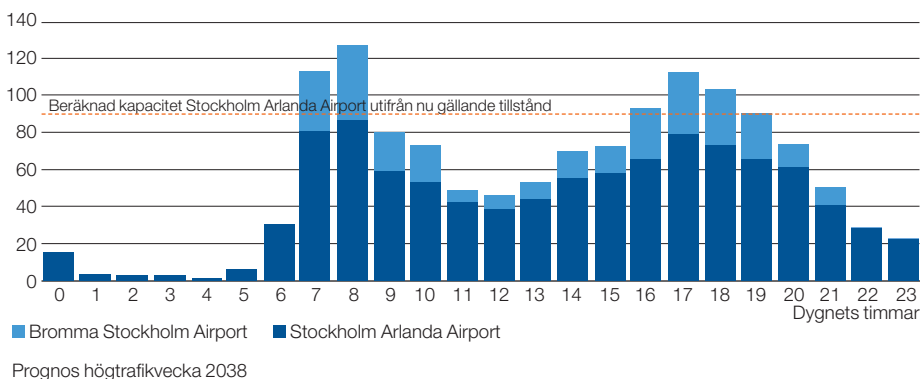
I november meddelade mark- och miljödomstolen att Swedavias ansökan om nytt miljötillstånd för Malmö Airport har vunnit laga kraft, vilket innebär möjligheter till fortsatt utveckling av Malmö Airports verksamhet under lång tid framöver.

Vi befinner oss i en process kring Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd, vilket är avgörande för Stockholms och Sveriges tillgänglighet.

>> Läs mer om Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd på s. 32



Prognostiserat tillgänglighetsbehov 2038, antal flygrörelser per timme - linjefart & charter



Idag täcker Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport huvudstadens tillgänglighetsbehov. Prognoserna fram till 2038 då avtalet med Bromma Stockholm Airport löper ut visar att kapaciteten inte är tillräcklig, även om båda flygplatserna trafikeras. Beräknad kapacitet på Stockholm Arlanda Airport förutsätter att bana 3 kan användas för landningar söderifrån.



Fastighetsutveckling – för en levande flygplatsstad

Behovet av att utveckla Swedavias flygplatser ökar i och med det ökande antalet passagerare. Genom att samtidigt tillvarata de goda kommunikationerna nära flygplatserna skapas förutsättningar för både tillväxt, arbetstillfällen och lokalt företagande.

För närvarande pågår flera projekt inom Swedavia för att utveckla området runt våra flygplatser till så kallade flygplatsstäder. Detta fenomen sker på många ställen i världen och flygplatsstäder har etablerats vid flera internationella flygplatser.

I samband med att Stockholm Arlanda Airport växer sig allt starkare som nav på den nordiska flygmarknaden ökar intresset för att exploatera marken runt flygplatsen. Området kring Stockholm Arlanda Airport är ett av Sveriges viktigaste kommunikationscentrum och dessutom en viktig knutpunkt för hela Mälardalen. Flygplatsområdet passar bra för fastighetsutveckling tack vare förbindelserna till övriga landet och det korta avståndet till centrala Stockholm.

Vår vision är att skapa en regional, nationell och internationell flygplatsstad med en levande stadskärna och attraktiva arbetsområden. I dagsläget är det cirka 20 000 personer som arbetar på och i anslutning till Stockholm Arlanda Airport men mot bakgrund av den hastighet som Stockholm växer är det enligt våra beräkningar möjligt att detta antal blir 50 000 redan 2030.

För företag erbjuder läget vid flygplatsen god infrastruktur med gångavstånd till resten av världen. Flygplatsens förutsättningar och företagens behov skapar goda möjligheter att tillsammans utveckla en flygplatsstad inspirerad av internationella förlagor.

Ett projekt som har påbörjats är kontorskomplexet SkyCity Office som kommer att bestå av flera hus och ha en totalyta på mer än 20 000 kvadratmeter. I detta komplex är SkyCity Office One, ritad av arkitekten Thomas Sandell, den första kontorsbyggnaden som kommer att uppföras.

Ett liknande arbete med fokus på utvecklandet av en flygplatsstad har initierats vid Göteborg Landvetter Airport.

Vårt ekonomiska ansvar

2013 var ett framgångsrikt år för Swedavia. Under året har vi fortsatt att utveckla vår affär, inte minst genom fortsatta investeringar på våra flygplatser. Vi har även nått vårt avkastningsmål. För att långsiktigt uppfylla vårt uppdrag och nå våra mål behöver vi fortsätta att både effektivisera och utveckla verksamheten.

Swedavias uppdrag är att säkerställa och utveckla Sveriges tillgänglighet genom vårt nätverk av tio flygplatser över hela landet. Med en långsiktigt hållbar verksamhet skapar vi förutsättningar att möta resenärernas ökande behov av både inrikes och utrikes flygförbindelser. Genom initiativ som minskar vår miljöpåverkan och som stärker de sociala värdena förbättrar vi vår konkurrenskraft.

Finansiell utveckling

Totalt reste 33,5 miljoner passagerare till eller från Swedavias flygplatser, en ökning med 3,5 procent. Koncernens nettoomsättning ökade med drygt 5 procent till 5 233 MSEK (4 965) jämfört med föregående år. Intäktsökningen kommer främst från Real Estate. Rörelseresultatet uppgick till 946 MSEK (831).

Kostnadseffektivitet och verksamhetsutveckling

Under året infördes en ny styrmodell vars syfte är att skapa stordriftsfördelar och underlätta för kompetensöverföring mellan Swedavias flygplatser. Den nya styrmodellen skapar även förutsättningar för en mer effektiv affärsutveckling.



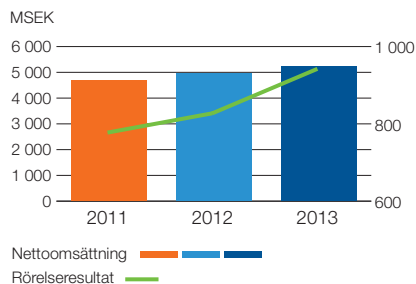
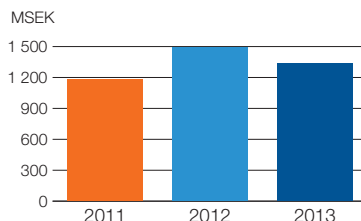
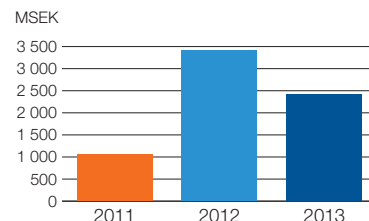
10,9%

Avkastning på eget kapital 2013

30,5%

Soliditet per 31 december 2013



Nettoomsättning och rörelseresultat**Kassaflöde från den löpande verksamheten****Investeringar****Investeringar**

I syfte att möta det långsiktiga behovet av ökad kapacitet och bättre anpassade terminaler för våra kunder genomförs stora investeringar i terminalerna vid flygplatserna. Flygplatsverksamheten kräver omfattande investeringar för att kunna säkerställa efterlevnad av regelverk och myndighetskrav kring miljö och säkerhet. Dessutom krävs omfattande investeringar för att kunna klara våra miljömål.

Vi ser ett behov av stora investeringar inom både flygplats- och fastighetsverksamheten. Investeringarna ökar flygplatsernas attraktionskraft och är en förutsättning för att fortsatt attrahera flygbolag och hyresgäster samt för att bättre kunna möta resenärernas krav och önskemål.

Inom ramen för investeringarna i flygplatsverksamheten fokuserar vi även på att stärka det kommersiella erbjudandet vid flygplatserna. Det innebär ett större utbud av butiker och restauranger samt nya tjänster som kommer resenärer till nytta.

Under året förvärvade vi återstående aktier och andelar i fastighetsbolaget NAP från GEGAC Viking AB. NAP äger och förvaltar kontors- och fraktbyggnader vid Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport samt Stockholm Arlanda Airport. Totalt har bolaget motsvarande 81 000 kvadratmeter fraktterminal och kontorsyta. Förvärvet stärker Swedavias position och skapar nya möjligheter för fastighetsutveckling vid dessa flygplatser.

Under 2013 uppgick investeringarna totalt till 2 413 MSEK, fördelat på 45 procent i flygplatsverksamheten, och 55 procent i fastighetsverksamheten.

Finansiering

Swedavias verksamhet, infrastruktur och investeringar finansieras med intäkter som kommer direkt eller indirekt från flygtrafik, resenärer och hyresgäster. Det innebär att verksamheten inte är skattefinansierad utan tvärtom att Swedavia ska ge utdelning till ägaren, svenska staten.

Swedavias ambition är att klara de långsiktiga investeringsbehoven med eget kassaflöde och samtidigt leva upp till ägarens avkastningsmål. I ett kortare perspektiv behöver vi säkerställa vårt finansieringsbehov genom olika finansieringskällor. Även fastighetsverksamheten utgör en viktig källa för finansiering av investeringar vid våra flygplatser.

Under året har Swedavia emitterat två 5-åriga obligationer om totalt 1 500 MSEK under sitt svenska Medium Term Notes-program. Vi emitterade även en 2,5-årig obligation om totalt 1 000 MSEK. Obligationerna är noterade på NASDAQ OMX Stockholm. Dessa obligationsprogram är en del av vårt arbete med att refinansiera tidigare bankfinansiering med mer effektiv kapitalmarknadsfinansiering.

Samhällsekonomiskt bidrag

Swedavias mest betydelsefulla bidrag till en hållbar utveckling ligger främst inom de sociala och ekonomiska perspektiven. Detta genom att vi bidrar till tillgänglighet samt regional och nationell tillväxt. Vår framgång med att stärka tillgängligheten till, från och inom Sverige är en förutsättning för både export- och besöksnäringen.

Turismen ökar kraftigt och betraktas som en ny svensk basnäring. Totalt anländer 64 procent av de utländska besökarna till Sverige med flyg. Förutom de drygt 80 000 arbetstillfällen som luftfartssektorn skapar bidrar den till ytterligare 100 000 jobb inom turismnäringen. Luftfartssektorn bidrar även med cirka 53 miljarder kronor till Sveriges BNP.¹⁾

Skapat och levererat ekonomiskt värde

Swedavia har en positiv ekonomisk påverkan på samhället. Under 2013 har Swedavia skapat ett totalt ekonomiskt värde på 5 245 MSEK (4 987), enligt GRIs definition. Efter fördelning av det ekonomiska värdet till olika intressenter uppgick det totala levererade värdet till 1 432 MSEK (1 306).

Av de investeringar som Swedavia gjorde under 2013 (och 2012), exkluderat de stora fastighetsförvärv Swedavia gjort i NAP och SAS portföljen, bedöms 87 procent (53) vara i infrastruktur och tjänster som huvudsakligen görs för allmänhetens nytta, enligt GRIs definition. Dessa investeringar består av investeringar för att behålla och utöka vår kapacitet samt investeringar som tillkommer på grund av nya lagar och regler.

¹⁾ Källa: Oxford Economics – Flygets ekonomiska betydelse för Sverige 2011.



Skapat och levererat ekonomiskt värde Swedavia enligt GRIs definition¹⁾

MSEK	2013	2012	2011
Direkt tillskapat ekonomiskt värde			
Intäkter (nettoomsättning och finansiella intäkter)	5 245	4 987	4 715
Fördelat ekonomiskt värde			
Rörelsekostnader	-1 976	-1 890	-1 821
Löner och ersättningar till anställda	-1 397	-1 412	-1 267
Betalningar till finansiärer	-255	-271	-247
Betalningar till den offentliga sektorn	-185	-108	-118
Levererat ekonomiskt värde (Behållet ekonomiskt värde, beräknat som tillskapat ekonomiskt värde minus fördelat ekonomiskt värde)	1 432	1 306	1 262

¹⁾ Avser Swedaviakoncernen. Omräkning har skett för jämförelseperioder.



Årsredovisning 2013

Finansiella rapporter

Innehåll

Förvaltningsberättelse	44	Not 15 Markanläggningar	77
Koncernens räkenskaper	51	Not 16 Biologiska tillgångar	78
Koncernens resultaträkningar	51	Not 17 Installationer, fordon och inventarier	78
Koncernens balansräkning	52	Not 18 Pågående nyanläggningar	
Förändringar i eget kapital	54	avseende materiella anläggningstillgångar	79
Koncernens kassaflödesanalys	55	Not 19 Andelar i koncernföretag	79
Moderbolagets räkenskaper	56	Not 20 Andelar i intresseföretag	80
Moderbolagets resultaträkningar	56	Not 21 Finansiella tillgångar och skulder	81
Moderbolagets balansräkning	57	Not 22 Andra långfristiga fordringar	82
Förändringar i eget kapital	59	Not 23 Material och förråd	82
Moderbolagets kassaflödesanalys	60	Not 24 Fordringar hos koncernföretag	83
Noter	61	Not 25 Fordringar hos intresseföretag	83
Not 1 Företagsinformation	61	Not 26 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	83
Not 2 Redovisningsprinciper	61	Not 27 Eget kapital	84
Not 3 Segmentsredovisning	66	Not 28 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	84
Not 4 Nettoomsättning	67	Not 29 Avsättningar för uppskjuten skatt	86
Not 5 Transaktioner med närstående	68	Not 30 Övriga avsättningar	87
Not 6 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	69	Not 31 Låneskulder	88
Not 7 Anställda och personalkostnader	69	Not 32 Checkräkningskredit	88
Not 8 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella- och immateriella anläggningstillgångar	73	Not 33 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	88
Not 9 Finansiella intäkter och kostnader	73	Not 34 Finansiella risker	89
Not 10 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	74	Not 35 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	91
Not 11 Skatt	74	Not 36 Kassaflöde	91
Not 12 Immateriella anläggningstillgångar	75	Årsredovisningens undertecknande	92
Not 13 Byggnader och mark	76	Revisionsberättelse	93
Not 14 Förvaltningsfastigheter	76	Bestyrkanderapport	94
		Bolagsstyrningsrapport	95

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ), org nr 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2013. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

Samtliga belopp anges i miljoner svenska kronor, MSEK, om ej annat anges. Avrundningsdifferenser kan förekomma.

Allmänt om verksamheten

Swedavia AB lämnar med denna rapport förvaltningsberättelse för sitt fjärde verksamhetsår som omfattar kalenderåret 2013. Verksamheten i Swedavia AB startades den 1 april 2010 när svenska staten bolagiserade flygplatsdriften som fram tills dess låg i Luftfartsverket (LFV). Bolagiseringen genomfördes genom att Swedavia AB förvärvade 14 flygplatser, centrala funktioner och dotterbolag från LFV. Swedavia har sedan bolagiseringen avyttrat fyra flygplatser och driver nu det basutbud om tio flygplatser som ingår i Swedavias uppdrag. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Det gångna året har präglats av god passagerartillväxt samt fortsatt fastighetsutveckling.

Uppdrag

Swedavia är en statligt ägd koncern som äger, driver och utvecklar de statligt ägda flygplatserna i Sverige. Swedavia bedrev vid utgången av 2013 verksamhet vid tio flygplatser i det av regeringen beslutade nationella basutbudet som består av Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport. Därutöver äger Swedavia fastigheten Göteborg City Airport samt är minoritetsägare i bolaget som driver flygplatsen.

I uppdraget från svenska staten ingår att Swedavia på affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Verksamheten finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

Vision och Affärsidé

Swedavias vision är "Tillsammans för vi världen närmare" och affärsidén är att "Vi på Swedavia skapar mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med samarbetspartners utvecklar vi ständigt vår affär".

Väsentliga händelser under året

Året har präglats av en fortsatt god passagerartillväxt med en ökning om 3,5 procent jämfört med föregående år, vilket innebär nytt rekord i antal resenärer för Swedavia. Detta har inneburit att flera av Swedavias flygplatser slog passagerarrekor under året, bland annat Göteborg Landvetter Airport som passerade gränsen om fem miljoner passagerare och Stockholm Arlanda Airport som närmade sig 21 miljoner passagerare.

Mark- och miljödomstolen meddelade den 27 november ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Det nya tillståndet kan komma att innebära begränsningar för flygplatsens utvecklingsmöjligheter. För att bidra till Sveriges fortsatta möjligheter till nationellt och internationellt utbyte har Swedavia valt att överklaga vissa villkor i det nya tillståndet till Mark- och miljööverdomstolen.

I november meddelade mark- och miljödomstolen att Swedavias miljötillstånd för Malmö Airport har vunnit laga kraft, vilket innebär möjligheter till fortsatt utveckling av Malmö Airports verksamhet under lång tid framöver.

I slutet av året godkände Transportstyrelsen Swedavias ansökan om en högre klassificering av Bromma Stockholm Airport. Godkännandet innebär att arbetet med att omvandla flygplatsen till en modern cityflygplats kan fortsätta då såväl dagens som morgondagens flygplan tillåts trafikera flygplatsen permanent.

Swedavia förvärvade den 4 juni återstående aktier och andelar i fastighetsbolaget Nordic Airport Properties (NAP) från GEGAC Viking AB. NAP äger och förvaltar kontors- och fraktbyggnader vid Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Malmö Airport. Den totala investeringen uppgick till 1 284 MSEK. Förvärvet stärker Swedavias position och skapar nya möjligheter för fastighetsutveckling vid dessa flygplatser. Swedavia är sedan tidigare ägare av marken där byggnaderna står.

Den 17 juni avyttrades Sundsvall Härnösand Airport till Sundsvalls och Timrå kommuner. Därmed driver Swedavia det basutbud om tio flygplatser från Malmö i söder till Kiruna i norr som ingår i Swedavias uppdrag.

Med avsikt att möta framtida efterfrågan på flygplatskapacitet från både resenärer och flygbolag genomför Swedavia ett betydande investeringsprogram. Som en del av detta har ombyggda terminaler invigts under året vid Göteborg Landvetter Airport, Luleå Airport

och Stockholm Arlanda Airport samt har en modernisering genomförts på Kiruna Airport.

Till följd av att flertalet flygbolag valt att utöka antalet flygförbindelser vid våra flygplatser har svensk tillgänglighet stärkts under året. Därtill har även nya flygbolag tillkommit på den svenska flygmarknaden. Tydligast har utvecklingen varit vid Stockholm Arlanda Airport men även Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport och Åre Östersund Airport har framgångsrikt attraherat nya flygförbindelser.

Samtliga Swedavias flygplatser recertifierades på den högsta nivån av Airport Carbon Accreditation (ACA). ACA är en standard för flygplatsers klimatarbete.

Koncernen i korthet

MSEK, om ej annat anges	2013	2012	2011
Nettoomsättning	5 233	4 965	4 693
Rörelseresultat	946	831	781
Rörelsemarginal, %	18,1	16,7	16,6
Resultat före skatt	686	554	556
Årets resultat	501	447	438
Resultat per aktie, SEK	0,35	0,31	0,30
Avkastning eget kapital ¹⁾ , %	10,9	10,8	11,2
Avkastning sysselsatt kapital ²⁾ , %	6,9	7,0	7,4
Soliditet, %	30,5	29,1	32,7
Kassaflöde från löpande verksamhet	1 339	1 493	1 178
Investeringar	2 413	3 418	1 057
Medelantal anställda ³⁾	2 369	2 380	2 265

¹⁾ Periodens resultat i procent av genomsnittligt eget kapital för rullande 12-månader. Omräkning har skett för jämförelseperioder.

²⁾ Periodens rörelseresultat plus finansiella intäkter i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för rullande 12-månader. Omräkning har skett för jämförelseperioder.

³⁾ Medelantal anställda beräknas utifrån arbetade timmar omräknat till medelantal anställda som summan av antalet arbetade timmar dividerat med normal årsarbetstid i enlighet med BFN:s definition. Historiska data har omräknats.

Nettoomsättning och resultat

Koncernens nettoomsättning för helåret uppgick till 5 233 MSEK (4 965), en ökning med 5,4 procent. Rörelseresultatet uppgick till 946 MSEK (831), en ökning med 13,8 procent. Rörelsemarginalen blev 18,1 procent (16,7). Resultatet före skatt uppgick till 686 MSEK (554), en ökning med 23,8 procent. Periodens resultat uppgick till 501 MSEK (447), en ökning med 12,1 procent.

Intäkterna ökade med 268 MSEK, en ökning med 5,4 procent jämfört med föregående år. Av intäktsökningen utgör 65 MSEK intäkter från Flygplatsverksamheten och 203 MSEK hyresintäkter från Real Estate segmentet.

Inom Flygplatsverksamheten har passagerarökningen medfört att Aviation intäkterna har ökat med 60 MSEK, Bilparkering med 44 MSEK och att hyresintäkter från Retail, Food and Beverage har ökat med 44 MSEK. Övriga Commercial Services intäkter har minskat med 96 MSEK, av vilka 48 MSEK utgör en engångsintäkt från försäljningen av konferensverksamheten vid Stockholm

Arlanda Airport under 2012. Den sålda verksamheten har även inneburit att intäkter i år har minskat med 23 MSEK. Övriga jämförbara intäkter minskade med 25 MSEK vilket till största delen var effekter av upplösta arrenden i samband med förvärv och konsolidering av NAP. Inom Real Estate segmentet påverkas jämförelsen under perioden av att verksamheten startades först under det tredje kvartalet 2012.

Externa kostnader har ökat med 86 MSEK under året jämfört med föregående år. Av ökningen utgör 50 MSEK kostnader hänförliga till Real Estate segmentet som tillkom under andra halvåret 2012. Detta innebär att kostnadsökningen för Flygplatssegmentet blev 36 MSEK. Justerat för engångskostnader är den jämförbara kostnadsökningen 16 MSEK.

Personalkostnaderna har minskat med 24 MSEK vilket förklaras av stora engångskostnader föregående år.

Avskrivningar och nedskrivningar har ökat med 90 MSEK, av vilka 56 MSEK är hänförliga till Real Estate segmentet. Resterande ökning om 34 MSEK är ett resultat av Flygplatssegmentets ökade investeringstakt samt engångsnedskrivningar uppgående till 24 MSEK.

Finansnettot uppgick till -260 MSEK (-277). Swedavias mer effektiva kapitalmarknadsfinansiering har haft en positiv påverkan på räntekostnaderna och kompenserat för de högre räntekostnader som följer av den ökade upplåningen.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 4 915 MSEK (4 300) och soliditeten uppgick till 30,5 procent (29,1). Vid utgången av året fanns outnyttjade kreditlöften på totalt 682 MSEK fördelat på ingångna lånelöften på 500 MSEK och en outnyttjad checkräkningskredit på 182 MSEK. Swedavia har under året fortsatt att refinansiera tidigare bankfinansiering med kapitalmarknadsfinansiering genom företagscertifikat och obligationslån. Upplåningen via bank har minskat under året från 6 903 MSEK till 2 918 MSEK medan upplåningen via företagscertifikat och obligationer har ökat från 750 MSEK till 5 586 MSEK. Total extern upplåning uppgår vid utgången av året till 8 504 MSEK.

Kassaflöde

Årets kassaflöde var negativt och uppgick till -77 MSEK (-12). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 339 MSEK (1 493). Investeringsverksamheten har belastat kassaflödet med -2 258 MSEK (-3 341) medan kassaflödet från finansieringsverksamheten har bidragit med 842 MSEK (1 836).

Investeringar

Under året uppgick investeringsutfallet till 2 413 MSEK (3 418). Dessa är fördelade på investeringar i installationer, fordon och inventarier till 467 MSEK (629) och byggnader och mark till

1 946 MSEK (2 789). Avyttringar uppgick till 79 MSEK (31). Den enskilt största investeringen under året, 1 284 MSEK, är hänförligt till förvärvade byggnader i samband med förvärvet av resterande aktier och andelar i NAP. Resterande investeringar har i huvudsak bestått av underhålls- och kapacitetshöjande investeringar vid flygplatserna.

Finansiella mål

Vid Swedavias årsstämma den 28 april 2011 fastställdes Swedavias finansiella mål till och med 2014. Dessa innebär ett avkastningskrav på 9 procent på eget kapital över en konjunkturcykel och ett soliditetsmål på 35 procent.

Utdelningspolicy

När soliditetsmålet uppnåtts ska årlig utdelning ske med 30–50 procent av årsresultatet efter återläggning av årets ej kassaflödespåverkande värdeförändringar och skatt som hör till dessa.

Aktien

Swedavia AB (publ) har utgivit 1 441 403 026 aktier, bestående av endast ett aktieslag där alla aktier har lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten och statens ägande i Swedavia förvaltas av Finansdepartementet. Aktiens kvotvärde är 1 SEK.

Förvärv och avyttringar

Swedavia förvärvade den 4 juni genom dotterbolaget Swedavia Real Estate AB återstående aktier och andelar i fastighetsbolaget NAP från GEGAC Viking AB. NAP äger och förvaltar kontors- och fraktbyggnader vid Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Malmö Airport. Den totala investeringen uppgick till 1 284 MSEK. Förvärvet stärker Swedavias position och skapar nya möjligheter för fastighetsutveckling vid dessa flygplatser. Swedavia är sedan tidigare ägare av marken där byggnaderna står.

Den 17 juni avyttrades Sundsvall Härnösand Airport till Sundsvalls och Timrå kommuner.

Marknad

Swedavia bedriver flygplatsverksamhet samt fastighetsutveckling inom Real Estate. Båda verksamheterna är konjunkturkänsliga och påverkas av utvecklingen av antalet flygrörelser och passagerare. Flygplatsverksamheten påverkas direkt av förändringar jämfört med Real Estate som påverkas indirekt.

Under 2013 har antalet flygrörelser ökat och antalet passagerare som reste till eller från någon av Swedavias flygplatser uppgick till 33,5 miljoner (32,4). Jämfört med föregående år var det en ökning med 3,5 procent och innebär en ny rekordnivå för Swedavia.

Antalet utrikespassagerare ökade med 5,7 procent medan antalet inrikespassagerare i stort sett var oförändrat. Året inleddes med en kraftig nedgång av inrikesresandet och en nolltillväxt inom utrikes-

resandet. Under andra kvartalet vände utvecklingen och både inrikes- och utrikesresandet ökade därefter under resten av året. Ökningen av inrikesresandet under resten av året kompenserade för nedgången under det första kvartalet. Passagerarutvecklingen under 2013 innebär nya rekordnivåer för flera av Swedavias flygplatser, bland annat passerade Göteborg Landvetter Airport fem miljoner passagerare och Stockholm Arlanda Airport närmade sig 21 miljoner passagerare. Ökningen av antalet passagerare under 2013 beror på flera samverkande faktorer. Det makroekonomiska läget i Sverige och i omvärlden har utvecklats försiktigt positivt under 2013 och präglades därutöver av låg inflation och ett gynnsamt ränteläge vilket medförde att hushållens disponibla inkomster reellt sett ökade vilket gav utrymme för ökad konsumtion. Det ökade konsumtionsutrymmet var en starkt bidragande orsak till att efterfrågan på flygresor för privatresande ökade under 2013. Den ökande efterfrågan på framförallt privatresande fångades upp av flygbolagen under 2013 som ökade sitt utbud, dels i form av ökad kapacitet på befintliga flyglinjer men också i form av linjer till nya destinationer. Ökningen av utbudet har marknadsförts av flygbolagen på ett kraftfullt sätt vilket också har bidragit till passagerarökningen. Inom Aviation Business har passagerarökningen inneburit högre intäkter i form av passagerar- och flygrörelserrelaterade avgifter. Inom Commercial Services har passagerarökningen givit högre intäkter från bilparkering samt hyresintäkter från lokaluthyrning inom Retail, Food & Beverage som är omsättningsbaserad.

Real Estate påverkas av i hur stor grad fastighetsbeståndet hyrs ut. Under 2013 har fastighetsbeståndet inom Real Estate utökats genom förvärvet av återstående aktier och andelar av fastighetsbolaget NAP som nu konsolideras i koncernen. Utvecklingen på den flygplatsnära fastighetsmarkanden har varit stabil med en god efterfrågan på lokaler. Genomförda förvärv och en låg vakansgrad har inneburit ökade intäkter och förbättrat resultat för Real Estate.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Riskhantering inom Swedavia syftar till att säkerställa koncernens förmåga att uppnå affärs mål samt att vara väl rustad att möta förändring såväl internt som externt. Att bedriva en proaktiv riskhantering är ett viktigt instrument i Swedavias strävan efter en hög tillgänglighet för resenärer och kunder. Genom en kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot Swedavias övergripande mål. Riskarbetet inom Swedavia har under året resulterat i såväl analyser som åtgärder för ett antal risker med koppling till våra hållbarhetsmål; kund, social utveckling, miljöhänsyn och ekonomi.

Kund

Swedavia strävar efter att ständigt utveckla, förbättra och skapa flexibilitet inom verksamheten i syfte att ha kunden i centrum.

Det finns en risk att Swedavia inte tillräckligt snabbt kan omsätta insikter och kundbehov till nya satsningar och affärsmöjligheter, vilket på sikt kan leda till försämrad lönsamhet. För att långsiktig säkerställa ökad tillväxt och möjlighet att tillvarata nya affärsmöjligheter genomförs en omfattande omvärldsanalys. Med den funktionsstyrda organisationen och den nya enheten Innovation & Development omsätts kundinsikter och omvärldsanalyser för att skapa förutsättningar för en proaktiv affärs- och produktutveckling.

Social utveckling

Händelser såsom extrema väderförhållanden, terrordåd eller arbetsmarknadskonflikter kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa- och kommersiella verksamhet. Flygplatsernas flygsäkerhetsarbete syftar till att förhindra och minimera effekter av eventuella incidenter i Swedavias verksamhet. Genom ett effektivt säkerhetsarbete i kombination med ett effektivt riskarbete ska störningar i flygplatsdriften aldrig komma att påverka flygsäkerheten. Swedavia arbetar aktivt med kris- och kontinuitetsplaner samt med realistiska övningar i syfte att öka riskmedvetenheten och kompetensnivån hos medarbetarna.

Att vara en attraktiv arbetsgivare som attraherar och behåller rätt medarbetare är en viktig del i Swedavias strävan efter att säkra framtida kompetensförsörjning och därmed minimera nyckelpersonsberoende på alla nivåer inom koncernen. Genom en fungerande målnedbrytning och tydlig ledning motiveras och engageras medarbetarna vilket syftar till att förbättra ESI (Employer Satisfaction Index).

Miljöhänsyn

En grundförutsättning för att bedriva flygplatsverksamhet är att verksamheten har miljötillstånd enligt miljöbalken. I det nuvarande tillståndet för Stockholm Arlanda Airport finns ett villkorat utsläppstak som inkluderar både flygtrafik och marktransporter till och från flygplatsen samt ett villkor som förbjuder raka inflygningar till bana 3 söderifrån över Upplands Väsby tätort efter den 1 januari 2018. Detta innebär begränsningar för befintlig verksamhet och för fortsatt expansion och kan komma att få en betydande negativ påverkan på såväl Swedavia som hela Sveriges tillgänglighet. Under året har huvudförhandling ägt rum i mark- och miljödomstolen och dom har meddelats. Swedavia har överklagat domen och slutgiltig dom från högre instans förväntas tidigast 2015. Detta är Swedavias viktigaste strategiska fråga och risken kopplad till Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd hanteras med högsta prioritet. Ytterligare uppgifter kring miljöhänsyn finns i avsnittet miljöinformation på sidorna 49–50.

Ekonomi

Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att effektivisera verksamheten vilket krävs för att uppnå resultatmål samt att över

tid skapa en hög soliditet för att klara perioder av avtagande trafik- och passagerartillväxt. Som en konsekvens av ökad efterfrågan och hög förändringstakt följer behov av infrastrukturella investeringar med en hög komplexitet. Detta utgör en utmaning avseende såväl prioritering som finansiering. Det finns en risk för kvalitetsbrister i planeringsprocessen och i bedömningen av långsiktig framtida utveckling och kapacitetsbehov vilket kan ge felaktiga beslutsunderlag. För att åtgärda och kontrollera risken samt för att styra och prioritera bolagets investeringsmedel har investeringsprocessen renodlats och utvecklats.

Swedavias kunder verkar i en starkt konkurrensutsatt bransch med ett fåtal stora flygbolag där förändringar sker snabbt. De risker som Swedavia har på grund av osäkerhet i konjunktur och flygbolag i finansiell obalans är dels risk för minskade intäkter som leder till minskad lönsamhet om inte kostnaderna kan sänkas i samma omfattning och dels att kreditförluster kan komma att uppstå på grund av att flygbolag eller andra kunder går i konkurs.

Swedavia strävar efter att öka flexibiliteten i kostnadsmassan, skapa handlingsplaner för att hantera trafiknedgång och att förstärka bevakningen av kundernas ekonomiska ställning i syfte att minimera kreditförluster i samband med eventuella konkurser. Koncernens och moderbolagets finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans.

Verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy som präglas av en låg risknivå. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar samt effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker. För mer information om definitioner och hantering av finansiella risker, se not 34 på sidorna 89–90.

Känslighetsanalys

En känslighetsanalys visar hur en förändring i olika parametrar, både interna och externa, påverkar bolagets resultat och finansiella ställning. De tre generella parametrarna som har störst påverkan på resultatet är passagerarvolym, lönekostnader och räntenivå. Generellt kan Swedavias situation beskrivas med att intäkterna i stort sett är rörliga medan kostnaderna är relativt fasta. Det innebär att flexibiliteten är begränsad när det gäller förmågan att kunna justera kostnader i händelse av att intäkterna skulle minska.

Parameter	-/+ %	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	-1	-31
Lönenivå	+1	-14
Räntenivå	+1	-29

Passagerarutveckling

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör själva grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka hälften av Swedavias intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastruktur tjänster riktade till

flygbolag och handlingbolag. Intäkterna från Aviation Business består av flygplatsavgifter, bland annat passagerar- och startavgifter vars storlek är relaterade till antalet passagerare och flygrörelser. En förändring av antalet flygrörelser och antalet passagerare påverkar Swedavias intäkter direkt. Swedavias övriga intäkter kommer från Commercial Services som är intäkter från kommersiella tjänster i anslutning till flygplatserna. Dessa utgörs av intäkter från bilparkering samt uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är till stor del omsättningsbaserade vilket gör att Swedavias intäkter är beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sig är direkt beroende av antalet passagerare på flygplatsen.

En uppgång av antalet passagerare gör att Swedavias intäkter omedelbart ökar medan en nedgång gör att intäkterna omedelbart minskar. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt utan en viss skillnad finns som beror på lämnade tillväxtrabatter, differentierade avgifter för inrikes respektive utrikes samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende. En förändring i passagerarutvecklingen med 1 procent påverkar Swedavias intäkter med 31 MSEK på årsbasis.

Lönekostnader

Med 2 369 medelantal anställda (2 380) uppgår Swedavias personalkostnader till cirka 1 370 MSEK (1 394). En förändring av lönekostnaden med 1 procent påverkar Swedavias personalkostnader med 14 MSEK på årsbasis.

Räntekostnader

Swedavia har per den 31 december 2013 en extern lånefinansiering uppgående till 8 504 MSEK (7 653) som utgör 53 procent (52) av balansomslutningen. Detta innebär att Swedavia är känsligt för förändringar i räntenivån vilka påverkar bolagets finansiella kostnader. Genom långsiktig upplåning och utnyttjande av finansiella instrument arbetar Swedavia aktivt med att nå en balans mellan fast och rörlig ränta. Per den 31 december 2013 är 66 procent av lånestocken säkrad via finansiella instrument och resterande 34 procent är exponerat för kortfristiga ränteförändringar. En förändring av räntenivån med 1 procentenhet påverkar Swedavias räntekostnader med 29 MSEK (23). Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats. Analysen visar därför den faktiska risken per balansdagen.

Övriga faktorer som påverkar resultatet

Det finns även andra faktorer som kan komma att påverka resultatet på både kort och lång sikt. En viktig faktor som påverkar framförallt på lång sikt är de miljötillstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. På kort sikt utgör framförallt extrema väderförhållanden eller naturkatastrofer faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt.

Vidare påverkar en ränteförändring Swedavias pensionsskuld som innebär att om diskonteringsräntan sjunker måste Swedavia göra ytterligare avsättningar till pensionsskulden.

Swedavia är även känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken samt även hur attityden hos allmänheten till flygtrafik förändras.

Pågående rättsprocesser och tvister

Swedavia är part i pågående rättsprocesser och tvister. Tvisterna har uppstått som en del av den dagliga affärsverksamhet som Swedavia bedriver. Rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär och faktiskt utfall kan komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort.

Bolagsstyrningsrapport

Bolagsstyrningsrapporten är från årsredovisningen en skild handling och offentliggörs i samband med publicering av årsredovisningen.

Styrelsearbete

Swedavia AB:s styrelse ska enligt bolagsordningen bestå av lägst sex och högst nio ordinarie ledamöter. Därutöver finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter samt två suppleanter till dessa. Swedavias chefsjurist är styrelsens sekreterare. Verkställande direktör ingår inte i styrelsen men är föredragande vid styrelsens sammanträden. Styrelsen ansvarar för bolagets och koncernens organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Ingen av styrelseledamöterna ingår i företagsledningen.

Under verksamhetsåret 2013 har styrelsen haft 13 sammanträden. Särskild uppmärksamhet har under året ägnats åt strategisk utveckling, miljötillstånd Stockholm Arlanda Airport, Swedavias hållbarhetsmål, tillgänglighet och nya flygförbindelser och utvecklingsplaner för Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport samt utvecklingsplan för Real Estate verksamheten.

Styrelsen har två etablerade utskott. Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för beredningen av styrelsens arbete med att kvalitetssäkra företagets finansiella rapportering och att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Ersättningsutskottet har i uppgift att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare.

Ytterligare information om bolagets styrning, styrelsens sammansättning och den interna kontrollen framgår av bolagsstyrningsrapporten.

Medarbetare och Swedavia

Swedavias värderingar, ledarskap och hållbarhetsarbete är grunden i vår företagskultur. Swedavia ska vara och uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och våra flygplatser blir "flygplatser man ser fram emot att besöka". Avgörande för vår framgång är engagerade medarbetare med rätt kompetens och vilja att

utvecklas. Vårt arbete bedrivs med fokus på hållbarhet och ambitiösa målsättningar inom de prioriterade områdena medarbetarskap, ledarskap, arbetsmiljö och hälsa samt mångfald. Varje år genomför vi en medarbetarundersökning för att mäta medarbetarnöjdheten. Vi har stadigt ökat vårt medarbetarindex (ESI) för varje år. Även om vi redan nått vårt mål fortsätter arbetet med att öka medarbetarnöjdheten ytterligare och vi strävar alltid efter att uppnå bättre resultat.

Vid utgången av 2013 uppgick antalet anställda, oavsett anställningsform, till 2 883 (2 973). Omräknat till medelantal anställda under verksamhetsåret (se definition sida 45) uppgår antalet till 2 369 (2 380). Könsfördelningen är 66 (66) procent män och 34 (34) procent kvinnor. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns i not 7 på sidorna 69–72.

Ledarskap

En viktig roll för ledarna inom Swedavia är att motivera alla medarbetare att ta ansvar för att företaget uppfyller målen. Ledarna är nyckeln till att vår vision och våra värderingar når ut i verksamheten. Tillsammans med medarbetarna ansvarar ledarna för att koppla de övergripande målen till individuella mål.

Vi arbetar kontinuerligt med att stärka våra ledare. Det gör vi bland annat genom att ta fram kommunikationsverktyg att använda i dialogen med medarbetarna. Vi genomför även obligatoriska ledarutbildningar för att skapa en gemensam plattform för vårt ledarskap men också en möjlighet till individuell utveckling.

Arbetsmiljö och Hälsa

Arbetsmiljö och hälsa har hög prioritet inom Swedavia. Våra medarbetare ska ha en fysisk och psykosocial arbetsmiljö som gör det möjligt för dem att må bra och därmed kunna arbeta och prestera sitt bästa. Vi arbetar aktivt med arbetslivsinriktad rehabilitering vid upprepade korttidssjukfrånvaro och vid längre sjukfrånvaro.

Vi arbetar även med att ta fram åtgärder och hjälpmedel som förebygger skador. Det är viktigt då många av våra medarbetare har fysiskt ansträngande arbetsuppgifter. Swedavia erbjuder företagshälsövård och krishanteringsstöd. Vi stöttar och uppmuntrar medarbetarna att ta ansvar för sin egen hälsa genom att erbjuda friskvårdsbidrag. Samtliga medarbetare har via Swedavia en sjukvårds- och rehabiliteringsförsäkring som syftar till att snabbt få den hjälp man behöver. Swedavia har nolltolerans mot mobbning och trakasserier.

Mångfald

För oss på Swedavia är mångfald en strategisk och prioriterad fråga. Att ha ett genomtänkt och inkluderande mångfaldsarbete är av vikt för vår affär då vi utgår från synen att människors olikheter berikar. Att ha ett mångfaldsperspektiv i valet av leverantörer blir en allt viktigare fråga för att stärka samhällsnyttan.

Ledar- och medarbetarprinciper

Swedavias syn på ledare och medarbetare tydliggörs i fem principer som syftar till att ge oss en gemensam plattform att utgå från i vårt dagliga arbete. Principerna är; kunden och affären i fokus, ett Swedavia, en god förebild, mod att bli bättre och tydlig kommunikation, och utgår från Swedavias vision, värderingar och Code of Conduct.

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med Verkställande direktör utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till Verkställande direktör. Regeringen har fastställt riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare. Riktlinjer om ersättning till ledande befattningshavare beslutades vid Swedavias årsstämma den 26 april 2013. Swedavia följer regeringens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Individuell överenskommelse förekommer avseende en ledande befattningshavare som avviker från statens samt de av årsstämman beslutade riktlinjerna gällande pensionsavsättning, anledningen härleds till verksamhetsövergången från LFV. För 2014 föreslår styrelsen oförändrade riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare. Principerna framgår av bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 7 på sidorna 69–72.

Miljöinformation

Swedavia bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Denna utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Swedavia måste därför inneha miljötillstånd för respektive flygplats för att bolaget ska tillåtas operera flygplatserna. Vid utgången av 2013 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden.

Swedavias främsta miljöpåverkan är utsläpp till luft av klimatpåverkande gaser främst koldioxid. Största källan till bolagets utsläpp är avgaser från fordon samt drift av terminaler och övriga byggnader. Annan betydande miljöpåverkan är utsläpp till mark och vatten av framförallt syretärande ämnen från halkbekämpning av rullbanor samt avisning av flygplan. Som en följd av flygplatsdriften påverkas även flygplatsernas omgivning av flygbuller.

Under året har Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Stockholm Arlanda Airport och Visby Airport arbetat med miljötillståndsansökningar för helt nya tillstånd för respektive flygplats. Stockholm Arlanda Airport fick den 27 november ett nytt miljötillstånd som ännu inte har vunnit laga kraft då bland annat Swedavia har valt att överklaga domen. Det nu gällande tillståndet

innehåller två begränsande villkor som omöjliggör att det faktiska produktionstillståndet om 372 100 rörelser kan utnyttjas fullt ut. Villkoren som begränsar verksamheten är det så kallade "utsläppstaket" (villkor från regeringens tillåtlighetsprövning 1991) och det särskilda villkor 6 från Koncessionsnämnden för miljöskydds beslut 1993, angående överflygningar över Upplands Väsby.

I det nya tillståndet har utsläppstaket tagits bort och ersatts med en handlingsplan för utsläpp till luft av fossil koldioxid, kväveoxider och partiklar. Handlingsplanen ska omfatta Swedavias verksamhet och övriga aktörers verksamhet på flygplatsen samt marktransporter och flygtrafik.

Villkoret som reglerar överflygningar av Upplands Väsby innebär att regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby tätort inte får ske efter den 1 januari 2018. Det nya tillståndet innehåller ett villkor som vid en strikt tolkning kan ge samma begränsning av inflygningar över Upplands Väsby till bana 3 söderifrån. Enligt domen ska inflygningsätt som undviker Upplands Väsby tätort användas. I praktiken innebär detta att landningar på den tredje banan söderifrån inte kan ske i högtrafik eftersom det inte finns någon säkerhetsgodkänd hantering av inflygningar för detta som undviker Upplands Väsby. Villkorets utformning kan leda till en betydande inskränkning i flygplatsens kapacitet. Preliminära bedömningar indikerar att högsta möjliga produktion blir cirka 200 000 rörelser, det vill säga samma trafikvolym som under 2010.

Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Malmö Airport och Visby Airport har gamla tillstånd enligt miljöskyddslagen och verksamheten på flygplatserna har förändrats under åren. Flygplatserna har därför beslutat att ansöka om nya miljötillstånd. Ansökan för Malmö Airport lämnades in till domstolen i april 2012 och i juni 2013 erhöll flygplatsen ett nytt tillstånd av mark- och miljödomstolen. Tillståndet har nu vunnit laga kraft. Göteborg Landvetter Airport lämnade in sin ansökan i april 2013 och Visby Airport lämnade in sin ansökan i juli 2013. Kiruna Airport planerar att lämna in sin ansökan under hösten 2014.

Händelser efter balansdagen

Swedavia beslutade den 17 februari 2014 om en organisationsförändring vilken innebär att nuvarande verksamhet inom Commercial & Marketing delas upp i separata affärsområden. Parallellt med organisationsförändringen har en översyn av Swedavias ledningsstruktur genomförts. Som en följd kommer Strategidirektören framöver att ingå i koncernledningen med ansvar för Strategi och Hållbarhet, medan inköps- respektive kvalitetsfunktionerna utgår.

Swedavia beslutade den 18 februari att inleda en försäljningsprocess av hotellfastigheten vid Stockholm Arlanda Airport. Hotellverksamheten drivs av Clarion. Avsikten med försäljningen är att realisera värden för att återinvestera i flygplatserna enligt den fastställda strategiska inriktningen.

Mark- och miljööverdomstolen meddelade den 13 mars prövningstillstånd i mål M 11706-13 angående ansökan om tillstånd till flygplatsverksamheten vid Stockholm Arlanda Airport.

Swedavias finansiella mål är under översyn och kommer fastställas vid årsstämman den 29 april 2014.

Moderbolaget

Moderbolagets nettoomsättning för året uppgick till 4 932 MSEK (4 868). Rörelseresultatet uppgick till 713 MSEK (685) och rörelsemarginalen blev 14,5 procent (14,5). Resultatet före skatt uppgick till 398 MSEK (108). Årets resultat uppgick till 284 MSEK (44). Bokslutsdispositioner utgörs av maximal tillåten skattemässig avskrivning på 205 MSEK (212) och avsättning till periodiseringsfond på 160 MSEK (49). Moderbolagets eget kapital uppgick vid utgången av året till 3 598 MSEK (3 314) med en soliditet på 29,3 procent (27,0). Moderbolagets kassaflöde var negativt och uppgick till -88 MSEK (-14). Kassaflödet från den löpande verksamheten var negativt och uppgick till -2 096 MSEK (1 772), investeringsverksamheten har bidragit med 1 157 MSEK (-3 634) och finansieringsverksamheten har påverkat med 851 MSEK (1 848) genom ökad upplåning.

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	-288 484 858
Årets resultat	283 504 892
	2 156 374 573

Styrelsen föreslår att moderbolagets överkursfond och vinstmedel, tillsammans 2 156 374 573 SEK, balanseras i ny räkning.

Årsstämma

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 29 april 2014 på Stockholm Arlanda Airport. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se/om-swedavia/detta-ar-swedavia/

Kalendarium

Årsredovisning 2013	2014-03-31
Årsstämma 2014	2014-04-29
Delårsrapport jan-mar 2014	2014-04-30
Halvårsrapport jan-jun 2014	2014-08-15
Delårsrapport jan-sep 2014	2014-10-30
Bokslutskommuniké 2014	2015-02-13

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar.

Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2013	2012
Nettoomsättning	3, 4, 5	5 233	4 965
Rörelsens kostnader			
Externa kostnader	6	-1 976	-1 890
Personalkostnader	7	-1 370	-1 394
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-940	-850
Rörelseresultat		946	831
Resultat från finansiella poster	9		
Resultat från andelar i intresseföretag		8	19
Ränteintäkter och liknande resultatposter		4	3
Räntekostnader och liknande resultatposter		-272	-299
Resultat efter finansiella poster		686	554
Skatt	11	-185	-108
Årets resultat		501	447
Hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande		10	10
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,35	0,31
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2013	2012
Årets resultat		501	447
Övrigt totalresultat:			
<i>Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen</i>			
Periodens förändringar i verkligt värde på kassaflödessäkringar		112	-62
Skatt		-25	-1
<i>Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen</i>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		47	-81
Skatt		-10	18
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		124	-126
Periodens totalresultat		625	320
Hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande		10	10

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	12		
Goodwill		352	352
Övriga immateriella anläggningstillgångar		100	105
Summa immateriella anläggningstillgångar		452	457
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	13	5 110	5 111
Förvaltningsfastigheter	14	3 847	2 474
Markanläggningar	15	2 249	2 412
Biologiska tillgångar, växande skog	16	87	91
Installationer, fordon och inventarier	17	2 158	1 999
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	18	1 074	953
Summa materiella anläggningstillgångar		14 524	13 040
Finansiella anläggningstillgångar	34		
Andelar i intresseföretag	20	1	79
Andra långfristiga fordringar	22	146	132
Summa finansiella anläggningstillgångar		147	211
Summa anläggningstillgångar		15 122	13 708
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	23	46	38
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		492	555
Fordringar hos intresseföretag	25	6	10
Skattefordringar		0	56
Övriga fordringar		192	40
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	26	222	252
Kassa och bank	21, 32	52	129
Summa omsättningstillgångar		1 011	1 080
SUMMA TILLGÅNGAR		16 133	14 788

Koncernens balansräkning, forts

Belopp i MSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	27		
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		2 162	2 162
Säkringsreserv		-93	-170
Balanserade vinstmedel		1 395	857
Summa eget kapital hänförlig till moderbolagets aktieägare		4 904	4 290
Innehav utan bestämmande inflytande		11	10
Summa eget kapital		4 915	4 300
Långfristiga skulder			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	28	749	784
Avsättningar för uppskjuten skatt	29	332	242
Övriga avsättningar	30	134	133
Skulder till kreditinstitut	31	2 400	3 000
Obligationslån	31	3 895	-
Derivatinstrument	21	186	218
Skulder till leasingföretag	17	13	13
Övriga långfristiga skulder		16	22
Summa långfristiga skulder		7 724	4 413
Kortfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31, 32	518	3 903
Obligationslån och certifikat	31	1 691	750
Skulder till leasingföretag	17	7	8
<i>Icke räntebärande skulder</i>			
Derivatinstrument	21	13	13
Leverantörsskulder		490	606
Skulder till intresseföretag		-	4
Aktuella skatteskulder		9	-
Övriga skulder	30	118	157
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	33	646	634
Summa kortfristiga skulder		3 492	6 075
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		16 133	14 788

Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Belopp i MSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
Ställda säkerheter	35	-	0
Eventalförpliktelser	35	6	6

Förändringar i eget kapital

KONCERNEN

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Balanserade vinstmedel	Innehav utan bestämmande inflytande	Totalt kapital
2012						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-115	492	9	3 989
Lämnad utdelning	-	-	-	-	-9	-9
Årets totalresultat	-	-	-55	365	10	320
Utgående eget kapital 2012-12-31	1 441	2 162	-170	857	10	4 300
2013						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-170	857	10	4 300
Lämnad utdelning	-	-	-	-	-9	-9
Förskjutning	-	-	-9	9	-	-
Årets totalresultat	-	-	86	529	10	625
Utgående eget kapital 2013-12-31	1 441	2 162	-93	1 395	11	4 915

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2013	2012
Den löpande verksamheten	36		
Resultat efter finansiella poster		686	554
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		812	634
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 498	1 188
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-8	-2
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-55	-83
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-95	390
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 339	1 493
Investeringsverksamheten			
Förvärv/avyttring av immateriella anläggningstillgångar		-11	-38
Förvärv/avyttring av materiella anläggningstillgångar		-2 333	-3 383
Förvärv/avyttring av finansiella tillgångar		86	80
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2 258	-3 341
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		12 493	4 135
Återbetalda lån		-11 642	-2 290
Utbetald utdelning		-9	-9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		842	1 836
Årets kassaflöde		-77	-12
Likvida medel vid årets början		129	141
Likvida medel vid årets slut		52	129

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2013	2012
Nettoomsättning	4	4 932	4 868
Rörelsens kostnader			
Externa kostnader	6	-1 976	-1 909
Personalkostnader	7	-1 355	-1 418
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-888	-856
Rörelseresultat		713	685
Resultat från finansiella poster	9		
Resultat från andelar i koncernföretag		14	13
Resultat från andelar i intresseföretag		9	20
Ränteintäkter och liknande resultatposter		81	34
Räntekostnader och liknande resultatposter		-245	-366
Resultat efter finansiella poster		571	385
Bokslutsdispositioner	10		
Avskrivningar utöver plan		-205	-212
Förändring i periodiseringsfond		-160	-49
Koncernbidrag		193	-16
Resultat före skatt		398	108
Skatt	11	-115	-63
Årets resultat		284	44

Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	2013	2012
Årets resultat	284	44
Övrigt totalresultat	-	-
Årets totalresultat	284	44

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	12		
Goodwill		401	426
Övriga immateriella anläggningstillgångar		100	105
Summa immateriella anläggningstillgångar		501	531
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	13	5 018	5 162
Markanläggningar	15	2 249	2 412
Installationer, fordon och inventarier	17	2 158	1 999
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	18	1 043	953
Summa materiella anläggningstillgångar		10 468	10 526
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	19	963	882
Fordringar hos koncernföretag	24	–	1 947
Andelar i intresseföretag	20	1	87
Andra långfristiga fordringar	22	68	65
Uppskjuten skattefordran	29	25	34
Summa finansiella anläggningstillgångar		1 058	3 015
Summa anläggningstillgångar		12 026	14 072
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	23	41	35
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		454	470
Fordringar hos koncernföretag	24	3 529	705
Fordringar hos intresseföretag	25	6	10
Skattefordringar		2	68
Övriga fordringar		177	36
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	26	221	241
Kassa och bank	21, 32	14	102
Summa omsättningstillgångar		4 444	1 667
SUMMA TILLGÅNGAR		16 470	15 739

Moderbolagets balansräkning, forts

Belopp i MSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	27		
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Överkursfond		2 162	2 162
Balanserade vinstmedel		-289	-333
Årets resultat		284	44
Summa eget kapital		3 598	3 314
Obeskattade reserver	10		
Akkumulerade avskrivningar utöver plan		1 357	1 152
Periodiseringsfond		210	49
Summa obeskattade reserver		1 567	1 201
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	28	1 069	1 085
Övriga avsättningar	30	133	191
Summa avsättningar		1 202	1 276
Långfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31	2 400	3 000
Obligationslån	31	3 895	-
Skulder till leasingföretag		13	13
Övriga långfristiga skulder		12	22
Summa långfristiga skulder		6 320	3 035
Kortfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31, 32	518	3 903
Obligationslån och certifikat	31	1 691	750
Skulder till leasingföretag	17	7	8
<i>Icke räntebärande skulder</i>			
Leverantörsskulder		480	596
Skulder till koncernföretag		447	1 011
Skulder till intresseföretag		-	4
Övriga skulder		80	60
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	33	559	581
Summa kortfristiga skulder		3 783	6 913
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		16 470	15 739

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

Belopp i MSEK	Not	2013-12-31	2012-12-31
Ställda säkerheter	35	-	0
Ansvarsförbindelser	35	6	6

Förändringar i eget kapital

MODERBOLAGET

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital	
	Aktiekapital	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
2012				
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	–336	3 267
Fusionsresultat	–	–	3	3
Årets totalresultat	–	–	44	44
Utgående eget kapital 2012-12-31	1 441	2 162	–289	3 314
2013				
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	–289	3 314
Årets totalresultat	–	–	284	284
Utgående eget kapital 2013-12-31	1 441	2 162	–5	3 598

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2013	2012
Den löpande verksamheten	36		
Resultat efter finansiella poster		571	385
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m m.		766	882
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 337	1 267
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av material och förråd		-6	0
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-2 732	-692
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		-695	1 197
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-2 096	1 772
Investeringsverksamheten			
Lämnade aktieägartillskott		-81	-785
Långfristiga fordringar dotterföretag		1 947	-1 897
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-11	-38
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 202	-1 006
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		418	-
Förvärv av finansiella tillgångar		86	93
Kassaflöde från investeringsverksamheten		1 157	-3 634
Finansieringsverksamheten			
Fusionsresultat		-	3
Upptagna lån		11 579	4 135
Återbetalda lån		-10 728	-2 290
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		851	1 848
Årets kassaflöde		-88	-14
Likvida medel vid årets början		102	117
Likvida medel vid årets slut		14	102

Noter

(Belopp i MSEK om inget annat anges)

■ Not 1 Företagsinformation

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är 190 45 Stockholm-Arlanda. Bolaget ägs till 100 procent av svenska staten och var en del av LFV fram till den 1 april 2010 då LFVs flygplatsverksamhet bolagiserades. Bolagets uppdrag är att äga, driva och utveckla det av regeringen beslutade basutbudet av flygplatser. Antalet flygplatser uppgår till tio stycken: Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport. Därutöver äger Swedavia fastigheten Göteborg City Airport samt är minoritetsägare i bolaget som driver flygplatsen.

I denna rapport benämns Swedavia AB antingen med sitt fulla namn eller som moderbolaget och Swedaviakoncernen benämns som Swedavia eller koncernen.

Koncernens och moderbolagets rapportering sker i miljoner svenska kronor, MSEK, om inte annat anges.

■ Not 2 Redovisningsprinciper

Allmänt

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) och International Accounting Standards (IAS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB), till den del dessa har godkänts av EU, samt av EU antagna tolkningar av gällande standarder utgivna av IFRS Interpretations Committee (IFRIC).

Swedavia tillämpar IFRS från och med den 1 januari 2012. Övergångsdatum till IFRS fastställdes till den 1 januari 2011. Redovisningsprinciper enligt IFRS framgår enligt nedan. Övergången till IFRS har skett enligt IFRS 1 Första gången IFRS tillämpas.

Moderbolaget tillämpar Årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporteringens rekommendation RFR 2 Redovisning för juridiska personer. De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens redovisningsprinciper förädlades av begränsningar i möjlighet att tillämpa IFRS i moderbolaget till följd av Årsredovisningslagen och Tryggandelagen samt i vissa fall av sambandet mellan redovisning och beskattning.

Nya redovisningsprinciper

Nedan beskrivs vilka ändrade redovisningsprinciper som koncernen tillämpar från och med 1 januari 2013. Övriga ändringar av IFRS med tillämpning föregående år och under 2013 har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens redovisning. Nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden från IASB med tillämpning från den 1 januari 2013 har inte haft någon väsentlig påverkan på Swedavias finansiella rapporter.

I och med EUs godkännande av den reviderade IAS 19 valde Swedavia att förtidstillämpa standarden i årsbokslutet 2012, vilket innebär en ändring av redovisningsprinciper jämfört med tidigare publicerade rapporter under 2012. Ändringarna avser främst redovisning av och upplysningar om förmånsbestämda pensionsplaner. I resultaträkningen redovisas poster hänförliga till intjänningen av förmånsbestämda pensioner, vinster och förluster som uppkommer vid reglering av en pensionsskuld samt det finansiella nettot avseende den förmånsbestämda planen. Aktuella vinster och förluster redovisas i övrigt totalresultat. Huvuddelen av Swedavias förmånsbestämda pensionsåtaganden ligger som fribrev och något nytt intjänande sker inte för dessa.

Ändrad IAS 1 Utformning av finansiella rapporter, redovisning av poster i övrigt totalresultat. Ändringen innebär att poster inom "Övrigt totalresultat" har delats upp på två kategorier; dels poster som har omförts eller kan omföras till årets resultat och dels poster som inte kan omföras till årets resultat. Poster som har omförts eller kan omföras är exempelvis vinster/förluster på kassaflödes-säkringar. Poster som inte kan omföras är omvärderingar av förmånsbestämda pensionsplaner. Jämförelsesiffrorna är presenterade enligt den nya uppställningen.

Ändrad IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar. Ändringen avser nya upplysningskrav för kvittning av finansiella tillgångar och skulder.

IFRS 13 Värdering till verkligt värde. En ny enhetlig standard för mätning av verkligt värde samt förbättrade upplysningskrav. De nya upplysningskraven innebär bland annat att information om hierarkinivåer ska anges för tillgångar och skulder vilka upplysning om verkligt värde lämnas. Information enligt IFRS 13 återfinns i not 14, 16 och 21.

Nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft 2014 eller senare

- IFRS 10 Koncernredovisning. Standarden innehåller enhetliga regler för vilka enheter som ska konsolideras och kommer att ersätta IAS 27 Koncernredovisning och SIC 12 som behandlar så kallade Special Purpose Entities. Standarden förväntas inte ha någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna
- IFRS 11 Samarbetsarrangemang. Standarden behandlar redovisningen av så kallade joint arrangements och kommer att ersätta IAS 31 Andelar i joint ventures. Swedavia har i nuläget inga enheter som omfattas av den nya standarden
- IFRS 12 Upplysningar om andelar i andra företag. Utökade upplysningskrav om dotterbolag, joint arrangements och intressebolag har samlats i en standard och väntas leda till en viss ökning av upplysningar i Swedavias årsredovisning
- IFRS 9 Finansiella instrument. Standarden ges ut i omgångar och kommer att ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Datum för obligatorisk första tillämpning har inte beslutats

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande antas föreligga när ägarandelen uppgår till minst 50 procent av rösterna i dotterföretaget, men kan även uppnås om ett bestämmande inflytande kan utövas över den driftsmässiga och finansiella styrningen. Moderbolaget äger i samtliga fall, direkt eller indirekt, aktier/andelar i de företag som omfattas av koncernredovisningen. Dotterföretag inkluderas i koncernredovisningen från och med den tidpunkt då bestämmande inflytande uppnås och exkluderas ur koncernredovisningen från och med den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Där det är nödvändigt görs justeringar av dotterföretagens redovisningar för att anpassa deras redovisningsprinciper till dem som används för koncernen. Alla interna transaktioner, mellanhavanden, inkomster och utgifter elimineras vid konsolidering.

Klassificering

Anläggningstillgångar, långfristiga skulder och avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen.

Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader räknat från balansdagen.

Värderingsprinciper

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan. Finansiella tillgångar och skulder är redovisade till upplupet anskaffningsvärde, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består i sin helhet av derivatinstrument. Biologiska tillgångar värderas till verkligt värde, se not 16. För information angående värdering och upplysning om verkligt värde enligt IFRS 13, se not 21.

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen har goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på det förvärvade företagets identifierbara nettotillgångar. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen.

Övriga immateriella anläggningstillgångar utgörs av bulerisolering i annans fastighet. Avskrivning sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod på 10 år.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset, kostnader som direkt kan hänföras till förvärvet och utgifter för att iordningställa tillgången fram till dess att den är färdig att tas i bruk. Påföljande kostnader inkluderas endast i installationer, fordon och inventarier eller redovisas som en separat tillgång när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan hänföras till posten kommer koncernen tillgodo och att anskaffningsvärdet för densamma kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Alla övriga kostnader för reparationer och underhåll samt tillkommande utgifter redovisas i resultaträkningen för den period då de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens installationer, fordon och inventarier består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet,

sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod.

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Nyttjandeperiod och restvärden revideras årligen.

Pågående nyanläggningar och tillkommande utgifter

I anskaffningsvärdet ingår utgifter direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen.

Tillkommande utgifter läggs till anskaffningsvärdet till den del tillgångens prestanda förbättras i förhållande till den nivå som gällde då den ursprungligen anskaffades. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar

Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod. Bedömda nyttjandeperioder är:

Byggnader och förvaltningsfastigheter	10 – 60 år
Markanläggningar	10 – 60 år
Installationer, fordon och inventarier	3 – 10 år
Markinventarier	10 – 60 år
Byggnadsinventarier	10 – 60 år

Nedskrivningar

Vid varje balansdag analyseras de redovisade värdena för materiella anläggningstillgångar för att fastställa om det finns något som tyder på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om något tyder på detta, beräknas tillgångens återanskaffningsvärde för att kunna fastställa värdet av eventuell nedskrivning.

Vid värdering av flygplatser tillämpas ett systemsynsätt. Eftersom de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende, har den enskilda flygplatsen värderats efter systemnyttan snarare än efter redovisat resultat. Att flygplatserna drivs som ett system innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till de enskilda flygplatser som ingår i systemet. Därför har systemet av flygplatser som ingår i det nationella basutbudet behandlats som en enda kassagenererande enhet.

En nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen. Om en nedskrivning återförs, görs detta endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde inte överstiger det värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivningar, om ingen nedskrivning gjorts. En återföring av en nedskrivning redovisas direkt i resultaträkningen. Nedskrivningar av goodwill återförs aldrig.

Biologiska tillgångar – växande skog

Enligt IFRS ska skogstillgångar delas upp på växande skog vilket redovisas som biologiska tillgångar och mark som redovisas som materiella anläggningstillgångar. Detta innebär att växande skog vid varje bokslutstillfälle ska värderas och redovisas till verkligt värde. Förändringarna i verkligt värde redovisas i resultaträkningen. Det verkliga värdet har beräknats på nuvärdet av diskonterad framtida avkastning från ett långsiktigt hållbart skogsbruk, det vill säga av förväntade framtida kassaflöden av skogsbruk.

Förrådslager

Förrådslager är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt den så kallade först-in först-ut principen respektive verkligt värde. Inkuransrisker har därvid beaktats.

Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när en tillgång eller skuld uppstår enligt instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller när bolaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld bokas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks.

Finansiella instrument redovisas initialt till verkligt värde motsvarande instrumentets anskaffningsvärde med tillägg/avdrag för transaktionskostnader för alla finansiella instrument utom de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skuld som redovisas till verkligt värde via resultatet samt samtliga derivat. Finansiella tillgångar och skulder kvittas och redovisas med ett nettobelopp i balansräkningen när det finns en legal rätt att kvitta och när avsikt finns att reglera posterna med ett nettobelopp eller att samtidigt realisera tillgången och reglera skulden.

Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning på grund av inträffade händelser. Objektiva indikationer kan vara avtalsbrott, såsom uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären och försämring av kundernas kreditvärdighet.

Det redovisade värdet efter nedskrivningar på tillgångar beräknas som nuvärdet av framtida kassaflöden diskonterade med den effektiva ränta som gällde då tillgången redovisades första gången. Tillgångar med en kort löptid diskonteras inte. En nedskrivning belastar resultaträkningen. Borttagande av tillgången från balansräkningen sker vid en eventuell konkurs.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper och enbart underkategorin som innehåller för handel är tillämplig för koncernen. I den underkategorin återfinns derivat med positivt värde om de inte är avsedda för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat.

Verkligt värde är det belopp till vilken en tillgång skulle kunna överlåtas eller en skuld kunna regleras mellan kunniga och oberoende parter.

Vid fastställande av verkligt värde används i första hand den officiella prisnoteringen på en aktiv marknad eller andra observerbara marknadsdata. Om detta inte existerar beräknas verkligt värde med ledning av de metoder som i varje enskilt fall antas ge den bästa uppskattningen av verkligt värde.

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte är derivat och som har fastställda eller fastställbara betalningar och som inte är noterade på en aktiv marknad. Dessa tillgångar värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån effektiv ränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten. Kundfordran redovisas till det belopp som beräknas inflyta efter avdrag för eventuella osäkra fordringar som bedömts individuellt.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper och enbart underkategorin som innehåller för handel är tillämplig för koncernen. I den underkategorin återfinns derivat med negativt värde om de inte är avsedda för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat.

Övriga finansiella skulder

Lån och övriga finansiella skulder, förutom derivat, värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån effektiv ränta som beräknades när lånet togs upp. Det innebär att över- och undervärden liksom direkta emissionskostnader periodiseras över lånets löptid. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Företagsförvärv

Förvärv av rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Anskaffningsvärdet för förvärvet beräknas som summan av de vid transaktionsdagen verkliga värdena för erlagda tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder samt för de egetkapitalinstrument som emitterats i utbyte mot det bestämmande inflytandet över den förvärvade enheten. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventualförpliktelser värderas till verkligt värde på förvärvsdagen. Det överskott som utgörs av skillnaden mellan anskaffningsvärdet för de förvärvade andelarna och summan av verkliga värden på förvärvade identifierbara nettotillgångar redovisas som goodwill. Ett underskott redovisas mot resultaträkningen.

Intresseföretag

Aktieinnehav i intresseföretag redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretaget motsvaras av koncernens andel i intresseföretagets egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Andelar i intresseföretag" koncernens andel i intresseföretagets resultat justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder samt transaktioner mellan företag i koncernen liksom därmed sammanhängande orealiserade vinster elimineras i sin helhet. Orealiserade vinster uppkomna från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade vinster uppkomna till följd av transaktioner med intresseföretag elimineras mot "Andelar i intresseföretag". Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Säkringsredovisning

Allmänt

Derivatinstrument redovisas i balansräkningen på affärsdagen och värderas till verkligt värde, både initialt och vid efterföljande omvärderingar. Metoden för att redovisa den vinst eller förlust som uppkommer vid omvärdering beror på om derivatet identifierats som ett säkringsinstrument, och, om så är fallet, karaktären hos den post som säkrats. Koncernen identifierar vissa derivat som säkring av en särskild risk som är kopplad till en redovisad skuld eller en mycket sannolik prognostiserad transaktion (kassaflödessäkring).

Koncernen använder sig av derivatinstrument, ränte-, valuta- och råvaruswappar eller valutaterminer, i första hand för att kontrollera exponeringen mot fluktuationer i räntesatser, råvarupriser (el) och växelkurser som kvalificerar för säkringsredovisning.

Då transaktionen ingås analyseras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten och ställs mot koncernens mål för riskhanteringen avseende säkringen. Analysen dokumenteras vid säkringens början och löpande, för att säkerställa att de derivatinstrument som används i säkringstransaktioner är effektiva när det gäller att utjämna förändringar i verkligt värde eller förändringar i kassaflöde för säkrade poster. Vinst och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinst och förluster redovisas för de poster som säkrats.

Förändringar i verkligt värde för derivatinstrument som inte uppfyller kriterierna för säkringsredovisning redovisas löpande över resultatet (se beskrivning ovan under "Finansiella instrument").

Kassaflödessäkring

För säkring av osäkerheten i mycket sannolika prognostiserade ränteflöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna värderas till verkligt värde i balansräkningen. Räntekupongdelen redovisas löpande i årets resultat som en del av räntekostnaden. Orealiserade förändringar i verkligt värde på ränteswapparna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att den säkrade posten påverkar årets resultat och så länge som kriterierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda. Den vinst eller förlust som hänförs till den ineffektiva delen av realiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i årets resultat.

Säkringsredovisning har även tillämpats med derivatinstrument som effektivt motverkar variationer i kassaflödet från prognostiserad försäljning och elförbrukning. Valutaterminer har huvudsakligen använts som säkringsinstrument för prognostiserad försäljning och elderivat för prognostiserad elkonsument. Förändringar i verkligt värde av dessa derivatinstrument som identifierats som säkringsinstrument och som uppfyller kriterierna för säkring av framtida kassaflöden redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven i eget kapital. De ackumulerade vinsterna eller förlusterna i säkringsreserven omklassificeras till resultaträkningen och redovisas på raden för försäljning respektive kostnad för sålda varor i samma period som den prognostiserade externa försäljningen respektive elförbrukningen påverkar resultatet.

När ett säkringsinstrument eller säkringsförhållande avslutas men den säkrade transaktionen fortfarande väntas inträffa, kvarstår de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven och redovisas i årets resultat när den avtalade eller prognostiserade transaktionen redovisas i resultatet. Om den säkrade transaktionen däremot inte längre förväntas inträffa omklassificeras de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven direkt till årets resultat.

Pensioner

Koncernen har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner. I inkrämsöverlåtelsen av flygplatsverksamheten i LFV ingick en förmånsbestämd tjänstepensionsskuld. Huvuddelen av förmånsbestämda pensionsåtaganden ligger efter överlåtelsen som fribrev och något nytt intjänande sker inte för dessa. De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektiv-avtalade pensionsåtaganden samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LFV. I balansräkningen redovisas beräknat nuvärde av de förmånsbestämda åtagandena som en avsättning. Företagets åtagande beräknas minst årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Diskonteringsräntan som används motsvarar räntan på bostadsobligationer med löptid som motsvarar den genomsnittliga löptiden för åtagandet. Antagandet om diskonteringsräntan görs kvartalsvis vilket påverkar den redovisade pensionsskulden. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas.

Den beskrivna redovisningsprincipen tillämpas bara i koncernredovisningen (se vidare moderbolagets redovisningsprinciper). En fordran respektive skuld, som del av pensionsförpliktelsen, redovisas för särskild löneskatt i de fall pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person. Fordran eller skuld baseras på mellanskillnaden mellan dessa belopp och nuvärdesberäknas ej.

Den avgiftsbestämda planen tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggs genom inbetalning till försäkringsbolag eller förvaltningsfonder. En avgiftsbestämd pensionsplan är en pensionsplan enligt vilken ett företag betalar fasta avgifter till en separat juridisk enhet. Företaget har därefter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

Skatt

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Beloppen beräknas baserade på hur de temporära skillnaderna förväntas bli utjämnade och med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader beaktas ej i koncernmässig goodwill och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotter- och intresseföretag som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. I juridisk person redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att medföra lägre skatteutbetalningar i framtiden.

Redovisad inkomstskatt motsvarar summan av aktuell och uppskjuten skatt. Aktuell skatt beräknas utifrån årets beskattningsbara vinst. Beskattningsbar vinst skiljer sig från vinsten som redovisas i resultaträkningen. Skillnaden avser dels intäkter som är skattepliktiga och kostnader som är avdragsgilla under andra år (temporära skillnader) och dels poster som ej är skattepliktiga eller avdragsgilla (permanent skillnader). Koncernens aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade per balansdagen. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader, och uppskjutna skattefordringar redovisas i den mån det är troligt att skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har ett formellt eller informellt åtagande som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Nuvärdesberäkning görs för att ta hänsyn till väsentlig tidseffekt för framtida betalningar. Avsättningar delas vidare upp i en långfristig och kortfristig del.

Återställningsreserv

I enlighet med koncernens publicerade miljöprinciper och tillämpliga legala krav ska en reserv för återställning av förorenad tillgång redovisas när tillgången blir förorenad.

Reserv för förlustkontrakt

En avsättning för förlustkontrakt redovisas när förväntade ekonomiska fördelar som koncernen beräknas erhålla från ett kontrakt är lägre än de ofrånkomliga kostnaderna för att infria åtagandena enligt kontraktet.

Omstruktureringsreserv

En avsättning redovisas när en detaljerad omstruktureringsplan har fastställts och omstruktureringen antingen har påbörjats eller annonserats offentligt.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller ett åtagande som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet eller att åtagandets storlek inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet. Ingen redovisning krävs när sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

Intäkter

Som intäkt redovisas det verkliga värdet av vad som erhållits eller som kommer att erhållas. Avdrag görs för lämnade rabatter. För hyresintäkter innebär det att intäkten fördelas jämnt över hyresperioden. Den sammanlagda kostnaden för lämnade förmåner redovisas som en minskning av hyresintäkterna linjärt över hyresperioden. Varuleveranser intäktsredovisas när väsentliga risker och förmåner som är förknippade med varornas ägande har överförts till köparen. Intäkter redovisas endast om det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla koncernen och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Tjänster intäktsredovisas i takt med att de utförs. Om det senare uppstår osäkerhet vad avser möjligheten att erhålla betalning för belopp som redan redovisats som intäkt, redovisas det belopp för vilket betalning inte längre är sannolikt som en kostnad istället för som en justering av det intäktsbelopp som ursprungligen redovisats.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av räntointäkter på investerade medel, utdelningar, vinst vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet samt sådana vinster på säkringsinstrument som redovisas i finansnettot.

Finansiella kostnader består av räntekostnader på lån, effekter av upplösningar av nuvärdesberäknade avsättningar, förlust vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet samt sådana förluster på säkringsinstrument som redovisas i finansnettot.

Räntointäkter respektive räntekostnader på finansiella instrument redovisas enligt effektivräntemetoden. Utdelningsintäkter redovisas när rätten till att erhålla utdelning fastställs. Valutakursvinster och valutakursförluster redovisas netto.

Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av bolaget som bedriver en affärsverksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars rörelseresultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. Swedavia organiseras och styrs från den 1 juli 2012 efter två rörelsesegment vilka är Flygplatsverksamhet, som äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser, och Real Estate, som äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. Fram till den 1 juli 2012 utgjordes Swedavias enda rörelsesegment av Flygplatsverksamhet.

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. Styrelsen och ledningen använder främst rörelseresultat per segment enligt svenska redovisningsprinciper för sin uppföljning. Finansiella kostnader, finansiella intäkter och inkomstskatt hanteras på koncernnivå.

Leasing

Leasing klassificeras i koncernredovisningen antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagarna. Om så ej är fallet är det frågan om operationell leasing. Koncernens avtal är klassificerade som finansiella leasingavtal och har redovisats som tillgångar i koncernens balansräkning. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter har redovisats som kort- och långfristiga skulder. De leasade tillgångarna skrivs av enligt plan medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering på skulderna.

Verksamheter under avveckling

Vid redovisning av verksamheter under avveckling, avses med en avvecklad verksamhet en klart avgränsad del av koncernens verksamhet som har avvecklats eller nedlagts eller är under avveckling i enlighet med en sammanhållen plan.

Övrigt

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats, vilket innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Viktiga bedömningar och uppskattningar

Vid upprättandet av de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Resultatet av dessa uppskattningar och antaganden används sedan för att bedöma de redovisade värdena på tillgångar och skulder som inte annars framgår tydligt från andra källor. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar.

Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om den endast påverkar denna period, eller i den period förändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Tvister

Ledningens bästa bedömning har beaktats vid redovisningen av tvistiga belopp men det faktiska framtida utfallet kan avvika från det bedömda.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget upprättar sin redovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan. De angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 utan finansiella instrument redovisas med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt ÅRL. Detta innebär att finansiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde minus eventuell nedskrivning och finansiella omsättningstillgångar enligt lägsta värdets princip.

Ränteswappar som effektivt säkrar kassaflödesrisk i räntebetalningar på skulder värderas till nettot av upplupen fordran på rörlig ränta och upplupen skuld avseende fast ränta och skillnaden redovisas som räntekostnad respektive ränteintäkt.

Pensioner

Pensionsåtaganden redovisas i moderbolaget enligt Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter. Se även beskrivning i not 28.

Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod skrivs inte av i koncernredovisningen. I moderbolaget sker avskrivning. Moderbolaget har inkråms-goodwill som har en bedömd nyttjandeperiod på 20 år. Nyttjandeperioden

återspeglar företagets uppskattning av den period under vilken framtida ekonomiska fördelar som goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar representerar kommer företaget tillgodo. Avskrivning sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod.

Intresseföretag

Andelar i intresseföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärde-metoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen under förutsättning att dessa härrör från vinstmedel som intjänats efter förvärvet.

Andelar i kommanditbolag redovisas till anskaffningsvärde. Det redovisade värdet av andelarna ändras årligen med Swedavias andel av kommanditbolagets nettoresultat samt eventuella uttag och tillskott som gjorts under året.

Obeskattade reserver

I moderbolaget redovisas de obeskattade reserverna i sin helhet utan att fördelas som eget kapital och uppskjuten skatt. I koncernredovisningen däremot delas obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

Koncernbidrag

Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition enligt RFR 2.

Eget kapital

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med ÅRL. Aktie-ägartillskott redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag. Hos mottagaren redovisas tillskottet mot det fria egna kapitalet.

Not 3 Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av bolaget som bedriver en affärs-verksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars rörelseresultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. Swedavia organiseras och styrs från den 1 juli 2012 efter två rörelsesegment vilka är Flygplatsverksamhet och Real Estate. Fram till den 1 juli 2012 utgjordes Swedavias enda rörelsesegment av Flygplatsverksamhet.

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. Styrelsen och ledningen använder främst rörelseresultat per segment enligt svenska redovisningsprinciper för sin uppföljning. Finansiella kostnader,

finansiella intäkter och inkomstskatt hanteras på koncernnivå. Redovisningsprinciperna överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen, med undantag för avskrivningar på goodwill, realiserade värdeförändringar vilka inte omfattas av säkringsredovisning, aktuariella vinster och förluster på pensioner samt värdeförändringar på växande skog. Swedavia styrs och rapporteras enligt följande två rörelsesegment.

- **Flygplatsverksamhet** äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser
- **Real Estate** äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar		Totalt Swedavia	
Resultaträkning jan – dec	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Intäkter från externa kunder	4 927	4 862	306	103	–	–	5 233	4 965
Intäkter från andra segment	30	9	6	0	–36	–9	–	–
Summa Intäkter	4 957	4 871	312	103	–36	–9	5 233	4 965
Rörelsens kostnader	–3 256	–3 299	–76	–27	–15	42	–3 347	–3 284
Avskrivningar och nedskrivningar	–896	–863	–75	–19	31	32	–940	–850
Rörelseresultat	805	709	161	57	–20	65	946	831

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar		Totalt Swedavia	
Balansräkning	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Anläggningstillgångar	11 858	13 867	3 983	2 474	–719	–2 632	15 122	13 709
Omsättningstillgångar	4 252	1 707	508	1 099	–3 749	–1 726	1 011	1 080
Summa tillgångar	16 110	15 574	4 491	3 573	–4 468	–4 358	16 133	14 788
Eget Kapital	4 912	4 330	821	815	–818	–846	4 915	4 300
Skulder	11 198	11 244	3 670	2 757	–3 651	–3 513	11 218	10 487
Summa eget kapital och skulder	16 110	15 574	4 491	3 573	–4 468	–4 358	16 133	14 788

Av koncernens nettoomsättning 2013 svarade en kund för 15 procent (14) fördelat på båda segmenten.

■ Not 4 Nettoomsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Intäktsfördelning				
Aviation Business				
Passagerarrelaterade intäkter	1 930	1 849	1 930	1 849
Flygrörelserelaterade intäkter	596	593	596	593
Ground handling & flygplansparkering	271	296	271	296
Övrig aviation	12	11	12	11
Summa Aviation Business	2 809	2 749	2 809	2 749
Commercial Services				
Bilparkering	665	621	665	621
Retail, Food & Beverage	645	601	645	601
Övriga fastighetsintäkter	731	535	423	432
Reklam	73	69	73	69
Övrig Commercial Services	215	307	214	320
Summa Commercial Services	2 329	2 134	2 020	2 045
Övriga intäkter	96	81	104	74
Summa övriga intäkter	96	81	104	74
Summa nettoomsättning	5 233	4 965	4 932	4 868

■ Not 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar statligt ägda bolag eller affärsdrivande verk där staten har ett bestämmande inflytande. Transaktioner sker på marknadsmässiga villkor och verksamheten är konkurrensutsatt.

Med närstående avses också de företag där Swedavia kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas. Beträffande Swedavia ABs fordringar på och skulder till koncernföretag hänvisas till not 24 Fordringar hos koncernföretag och not 25 Fordringar hos intresseföretag. Aktier i koncernföretag specificeras i not 19 Andelar i koncernföretag och i not 20 Andelar i intresseföretag.

För information om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter hänvisas till not 7 Anställda och personalkostnader. Inga utställda säkerheter eller ansvarsförbindelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

Transaktioner med staten

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedaviakoncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor. På motsvarande sätt köper Swedavia AB och dess koncernföretag produkter och tjänster från statliga myndigheter och bolag till marknadsmässiga priser och på kommersiella villkor. Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits. Kostnaderna som redovisas på raden Övriga närstående består i huvudsak av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafiklednings-tjänster, vilka till stor del ingår i det kostnadsunderlag som täcks via ersättningar från Transportstyrelsen för säkerhetskontroll och delar av flygtrafiklednings-tjänster.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Försäljning varor och tjänster				
Dotterföretag	–	–	32	7
Intresseföretag	6	1	6	26
Övriga närstående	585	620	585	620
Summa försäljning varor och tjänster	591	621	623	653
Försäljning fast egendom eller andra tillgångar				
Dotterföretag	–	–	422	658
Intresseföretag	–	–	–	–
Övriga närstående	–	–	–	–
Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar	–	–	422	658
Köp av varor och tjänster				
Dotterföretag	–	–	68	59
Intresseföretag	–	–	–	1
Övriga närstående	7	–	7	5
Summa köp varor och tjänster	7	–	75	65
Räntor, netto				
Dotterföretag	–	–	75	31
Intresseföretag	–	–	–	–
Övriga närstående	–	–	–	–
Summa räntor	–	–	75	31

■ Not 6 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Skatterådgivning	0	0	0	0
Övriga tjänster	1	2	1	2
Summa	4	5	4	5

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal.

Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser

vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Skatterådgivning avser samtliga konsultationer inom skatteområdet.

Med övriga tjänster avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll.

■ Not 7 Anställda och personalkostnader

Medelantal anställda ¹⁾	2013	Varav kvinnor	2012	Varav kvinnor
MODERBOLAGET				
Sverige	2 355	34 %	2 368	34 %
Totalt i moderbolaget	2 355	34 %	2 368	34 %
DOTTERFÖRETAG				
Sverige	14	50 %	12	34 %
Totalt i dotterföretag	14	50 %	12	34 %
Koncernen totalt	2 369	34 %	2 380	34 %
Könsfördelning i företagsledning	2013-12-31 Andel kvinnor	2013-01-01 Andel kvinnor	2012-12-31 Andel kvinnor	2012-01-01 Andel kvinnor
MODERBOLAGET				
Styrelsen	63 %	56 %	56 %	44 %
Övriga ledande befattningshavare	38 %	36 %	36 %	36 %
KONCERNEN TOTALT				
Styrelsen	47 %	38 %	38 %	23 %
Övriga ledande befattningshavare	33 %	31 %	31 %	28 %

¹⁾ Medelantal anställda beräknas utifrån arbetade timmar omräknat till medelantal anställda som summan av antalet arbetade timmar dividerat med normal årsarbetstid i enlighet med BFN:s definition. Historiska data har omräknats.

	2013		2012	
Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
MODERBOLAGET	904	402	927	451
(varav pensionskostnad)		(110)		(251)
DOTTERFÖRETAG	9	5	6	3
(varav pensionskostnad)		(2)		(1)
KONCERNMÄSSIGA JUSTERINGAR	–	1	–	–33
KONCERNEN TOTALT	913	408	933	421
(Varav pensionskostnad)		(112)		(252)

Ersättningar till styrelsen Moderbolaget 2013 TSEK	Grundlön, styrelsearvoden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Ingemar Skogö	440	–	25	
Styrelseledamöter				
Karin Apelman	220	35	–	–
Adine Grate Axén	220	–	–	–
Lars Backemar	220	–	–	–
Anders Ehrling ¹⁾	183	–	–	5
Anna Elgh	220	20	–	–
Hans Jeppsson	220	–	–	–
Jenny Lahrin	–	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
Summa	1 943	55	45	5

Ersättningar till styrelsen Moderbolaget 2012 TSEK	Grundlön, styrelsearvoden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Ingemar Skogö	440	–	25	–
Styrelseledamöter				
Karin Apelman	220	35	–	–
Adine Grate Axén	220	–	–	4
Lars Backemar	220	–	–	–
Anders Ehrling	220	–	–	4
Anna Elgh	220	20	–	–
Hans Jeppsson	220	–	–	–
Jenny Lahrin ²⁾	–	–	–	–
Christopher Onajin ³⁾	–	–	–	–
Magnus Skåninger ⁴⁾	–	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
Summa	1 980	55	45	8

¹⁾ Anders Ehrling lämnade under oktober 2013 sitt uppdrag som styrelseledamot i Swedavia efter att han utsetts till ny koncernchef för Braathens Aviation.

²⁾ Jenny Lahrin valdes in som styrelseledamot den 20 december 2012.

³⁾ När Christoffer Onajin lämnade sin tjänst hos Finansdepartementet lämnade han även sitt uppdrag i Swedavia vid styrelsemötet den 13 februari 2012.

⁴⁾ Magnus Skåninger lämnade sitt uppdrag i Swedavia vid den extra bolagsstämman den 20 december 2012.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämman fastställda arvoden. Styrelsearvode utbetalas som lön eller fakturering från styrelseledamots enskilda firma eller bolag. I de fall styrelsearvodet fakturereras görs det med ett tillägg för ett belopp motsvarande de sociala avgifter som Swedavia AB därmed inte har att erlägga.

Riktlinjer för ersättning till styrelsen

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning till styrelsen. Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på årsstämman den 26 april 2013. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Styrelsearvode utbetalas som lön alternativt utbetalas till styrelseledamots bolag. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen.

Ersättning till revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 26 april 2013. I revisionsutskottet ingår sedan årsstämman styrelseledamöterna Karin Apelman som ordförande och Anna Elgh och Jenny Lahrin som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 26 april 2013. I ersättningsutskottet ingår sedan årsstämman styrelseordförande Ingemar Skogö som ordförande och styrelseledamöterna Jenny Lahrin och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till ledande befattningshavare*
Moderbolaget
2013 TSEK

		Förändringar under året	Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad
Verkställande direktör						
Torborg Chetkovich	VD och koncernchef		3 169	–	27	936
Summa			3 169		27	936
Andra ledande befattningshavare						
Karl Wistrand	Vice VD VD Swedavia Real Estate CFO	fr.o.m 25/1 2013 t.o.m 3/2 2013	2 200	–	13	650
Per Arenhage	Teknisk direktör		1 520	–	19	452
Lennart Bergbom	Strategidirektör		1 076	–	11	229
Athanassios Boukas	Inköpsdirektör	fr.o.m 1/1 2013	1 170	–	10	328
Anna Bovaller	Chefsjurist		1 327	–	12	358
Jan Egenäs	VD Swedavia Real Estate	t.o.m 25/1 2013	1 291	–	1	226
Fredrik Frimodig	CIO	fr.o.m 12/6 2013	512	–	0	96
Bodil Garneij	Kvalitetschef	fr.o.m 1/2 2013 t.o.m 20/11 2013	776	–	5	169
Michael Persson Gripkow	CMO		1 517	–	9	422
Peder Grunditz	Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	t.o.m 15/12 2013 fr.o.m 16/12 2013	1 359	–	17	367
Anders Hjertman	Tf. HR direktör	fr.o.m 12/6 2013 t.o.m 13/10 2013	446	–	5	119
Charlotta Hyldal	HR direktör	t.o.m 11/6 2013	1 997	–	4	452
Lars Johansson	Ekonomi och Finansdirektör	fr.o.m 18/3 2013	1 640	–	8	469
Anders Lennerman	Direktör Security och Safety		1 255	–	13	378
Charlotte Ljunggren	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport		1 678	–	2	457
Susanne Norman	Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	fr.o.m 16/12 2013	55	–	0	12
Linda Sjödin	Kommunikationsdirektör		1 217	–	9	323
Olle Sundin	Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	t.o.m 15/12 2013	1 457	–	4	817
Kjell-Åke Westin	Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport		1 617	–	32	488
Marie Wiksborg	HR direktör	fr.o.m 14/10 2013	338	–	1	79
Summa			24 448	–	175	6 891

* Ersättning har redovisats utifrån den period respektive ledande befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semestertillägg, eventuella lönetillägg och avgångsvederlag. I redovisad grundlön har det inte tagits hänsyn till eventuella löneväxlingar. Avgångsvederlag har utbetalats till tidigare VD Swedavia Real Estate AB samt till tidigare HR direktör vilka uppgick till 435 TSEK respektive 377 TSEK, avgångsvederlagen har i sin helhet bokförts 2013.

**Ersättning till ledande befattningshavare
Moderbolaget
2012 TSEK**

		Förändringar under året	Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad
Verkställande direktör						
Torborg Chetkovich	VD, Koncernchef		3 005	–	31	886
Summa			3 005	–	31	886

Andra ledande befattningshavare

Karl Wistrand	Vice VD och CFO		2 124	–	17	679
Per Arenhage	Teknisk direktör		1 438	–	44	414
Lennart Bergbom	Strategidirektör	fr.o.m 1/1 2012	1 026	–	0	223
Anna Bovaller	Chefsjurist		1 291	–	0	352
Jan Egenäs	VD Swedavia Real Estate		1 357	–	22	374
Bodil Garneij	CIO	t.o.m 31/1 2012	82	–	0	13
Peder Grunditz	Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser		1 221	–	17	312
Charlotta Hyldal	HR direktör		1 531	–	7	436
Anders Lennerman	Direktör Security och Safety		1 214	–	7	342
Charlotte Ljunggren	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	fr.o.m 13/8 2012	675	–	1	180
Linda Sjödin	Kommunikationsdirektör	fr.o.m 16/1 2012	1 163	–	7	310
Michael Persson Gripkow	CMO		1 468	–	0	405
Olle Sundin	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	t.o.m 12/8 2012 fr.o.m 1/1 2012	1 593	–	25	888
Peter Weinhandl	Flygplatsdirektör Malmö Airport		1 024	–	0	272
Kjell-Åke Westin	Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport		1 615	–	48	486
Summa			18 822	–	196	5 685

Ersättning till ledande befattningshavare

Med kretsen ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till VD. Koncernledningen utses av VD.

Ersättningar till VD och vice VD beslutas av Swedavias styrelse, efter beredning i ersättningsutskottet. VD föreslår ersättning till övriga ledande befattningshavare.

Styrelsens förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för företagsledningen innebär att Swedavia AB (publ) ska sträva efter att ersättning och anställningsvillkor ska vara marknadsanpassade men inte marknadsledande och väl avvägda. Ersättningarna ska präglas av rimlighet och transparens samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet.

I fråga om ersättning och andra anställningsvillkor tillämpar Swedavia de av regeringen fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande" beslutade den 20 april 2009. Dessa riktlinjer ska utmyнна i en ersättning som är konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Principen är fast grundlön vilket innebär att några incitamentsprogram eller andra typer av rörliga lönedelar inte får förekomma för ledande befattningshavare.

Pensioner

Pension till VD utges genom en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen. Även för Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport har det avtalats en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen. Pension till övriga ledande befattningshavare utges enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen. Ledande befattningshavare vars anställning övergick från LFV till Swedavia

den 1 april 2010 omfattas även av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. För en del ledande befattningshavare vilka inte omfattas av pensionstilläggstrappan till ITP 1 har det avtalats att teckna en extra pensionsinsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Den under året avgångne Flygplatsdirektören för Bromma Stockholm Airport omfattades därutöver av en avgiftsbestämd direktpension vilken blev överenskommen i samband med inrangeringsförhandlingarna som genomförts vid verksamhetsövergång från LFV till Swedavia AB per den 1 april 2010. Pensionsålder för VD och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

Avgångsvederlag

VD har sex månaders ömsesidig uppsägningstid och är under uppsägningstiden berättigad till samtliga anställningsförmåner. För VD har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida. Avgångsvederlaget motsvarar fast lön i 12 månader utöver uppsägningstiden. Avgångsvederlaget är ej pensionsgrundande.

Ledande befattningshavare har en ömsesidig uppsägningstid om sex månader, med undantag av en person som har 4 månaders uppsägning från egen sida. Under uppsägningstiden är alla ledande befattningshavare berättigade till gällande anställningsförmåner.

För vice VD tillika VD Swedavia Real Estate AB har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt sex månader utöver uppsägningstiden. För Ekonomi och Finansdirektören och Inköpsdirektören har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt tre månader utöver uppsägningstiden. Avgångsvederlag är ej pensionsgrundande.

■ Not 8 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Avskrivningar				
Goodwill	–	–	24	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	16	16	16	16
Byggnader och mark	321	299	316	298
Förvaltningsfastigheter	73	18	–	–
Markanläggningar	153	153	153	153
Installationer, fordon och inventarier	371	361	371	361
Nedskrivningar pågående nyanläggningar	6	3	6	3
Summa	940	850	888	856

■ Not 9 Finansiella intäkter och kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Finansiella intäkter				
Resultat från andelar i koncernföretag	–	–	14	13
Resultat från andelar i intresseföretag	8	19	9	20
Ränteintäkter	3	3	80	34
Netto valutakursförändringar	1	0	1	0
Summa	12	22	104	67

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Finansiella kostnader				
Räntekostnader finansiella skulder	–209	–237	–190	–237
Derivatinstrument	–34	–34	–49	–22
Räntedel i periodens pensionskostnad	–27	–18	–4	–96
Övriga finansiella kostnader	–2	–5	–2	–7
Netto valutakursförändringar	–	–4	–	–4
Summa	–272	–299	–245	–366

Räntekostnader finansiella skulder är hänförliga till banklån, företagsobligationer och företagscertifikat.

■ Not 10 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
	2013	2012
Bokslutsdispositioner		
Förändring avskrivningar över plan	-205	-212
Förändring av periodiseringsfonder	-160	-49
Lämnade koncernbidrag	-20	-16
Erhållna koncernbidrag	213	-
Summa bokslutsdispositioner	-173	-277
Obeskattade reserver		
Ackumulerade avskrivningar över plan	1 357	1 152
Periodiseringsfonder	210	49
Summa obeskattade reserver	1 567	1 201

Vid beräkning av överavskrivningar har skattemässigt maximalt tillåten avsättning skett i moderbolaget under 2013 och 2012. Den ackumulerade överavskrivningen avser övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

■ Not 11 Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
Aktuell skattekostnad (-) /skatteintäkt (+)				
Årets skattekostnad [/skatteintäkt]	-112	-58	-106	-40
	-112	-58	-106	-40
Uppskjuten skattekostnad (-) /skatteintäkt (+)				
Uppskjuten skatt anseende temporära skillnader	-73	-50	-9	-23
Totalt redovisad skattekostnad	-185	-108	-115	-63
	2013		2012	
Koncernen	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		686		554
Skatt enligt gällande skattesats	22,0	-151	26,3	-146
Skatt avseende tidigare års taxering		2		-1
Skatteeffekt avskrivning av koncernmässig goodwill		2		-5
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-34		-31
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		4		-
Skatteeffekt underskottsavdrag		-		1
Övrigt		-8		8
Effekt ny skattesats		-		66
Redovisad effektiv skatt	27,0	-185	19,5	-108
	2013		2012	
Moderbolaget	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		398		108
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22,0	-88	26,3	-28
Skatt avseende tidigare års taxering		-1		-1
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-32		-31
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		6		3
Effekt ny skattesats		-		-7
Redovisad effektiv skatt	28,9	-115	58,3	-63

■ Not 12 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Goodwill				
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	377	377	493	493
Vid årets slut	377	377	493	493
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-25	-25	-68	-43
Årets avskrivning enligt plan	-	-	-24	-25
Vid årets slut	-25	-25	-92	-68
Redovisat värde vid årets slut	352	352	401	426

Goodwill

I samband med bolagiseringen av flygplatsverksamheten den 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder från LFV till Swedavia till ett bedömt marknadsvärde. I samband med transaktionen uppstod det i moderbolaget en goodwill om 493 MSEK.

I koncernredovisningen redovisas förmånsbestämda pensionsåtaganden i enlighet med IAS 19 och skillnaden i redovisningsprincip innebar att goodwillen i koncernredovisningen uppgick till 289 MSEK. Tillsammans med förvärvsgoodwill avseende dotterbolaget Arlanda Schiphol Development Company AB redovisades en total goodwill i koncernredovisningen på 377 MSEK.

Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

Goodwill allokeras till de kassagenererande enheter som förväntas bli gynnade av förvärvet. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod. Prövning av nedskrivningsbehov utförs årligen eller oftare om indikation finns på värdenedgång. Goodwill har prövats för nedskrivningsbehov utifrån den kassagenerande enhet, Flygplatsverksamheten, som goodwill härleds till. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan och täcker en fyraårsperiod. Budgeterade intäkter och kostnader är baserade på tidigare resultat, erfarenheter och förväntningar på marknadsutvecklingen. Kassaflöden bortom fyraårsperioden har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2 procent per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 7,5 procent.

Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill och rimliga förändringar av antagandena skulle inte leda till något nedskrivningsbehov.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Övriga immateriella anläggningstillgångar				
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	143	109	143	109
Årets omklassificeringar	11	35	11	35
Vid årets slut	154	143	154	143
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-38	-22	-38	-22
Årets avskrivning enligt plan	-16	-16	-16	-16
Vid årets slut	-54	-38	-54	-38
Redovisat värde vid årets slut	100	105	100	105

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet.

■ Not 13 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	5 910	5 478	5 956	5 406
Årets förvärv/omklassificeringar	486	2 931	405	557
Omklassificering till förvaltningsfastigheter	-177	-2 492	-	-
Årets avyttringar och utrangeringar	-41	-7	-277	-7
	6 178	5 910	6 084	5 956
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-799	-507	- 794	- 503
Återföring avskrivning på avyttringar	40	7	44	7
Återföring avskrivningar omklassificering	12	-	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-321	-299	-316	-298
	-1 068	-799	-1 066	-794
Redovisat värde vid årets slut	5 110	5 111	5 018	5 162
Varav mark				
Vid årets början	426	442	426	390
Årets anskaffning	79	36	79	36
Årets försäljning	-	-	-223	-
Omklassificering från markanläggningar samt pågående nyanläggningar	31	-	-	-
Omklassificering mellan förvaltningsfastigheter/rörelsefastigheter	-177	-52	-	-
Redovisat värde vid årets utgång	359	426	282	426

Fastighetsreglering pågår och lagfartsansökan handläggs av lantmäteriet. I anskaffningsvärdet för byggnader ingår det 7 MSEK (6) avseende anskaffningar i annans fastighet på Ronneby Airport.

■ Not 14 Förvaltningsfastigheter

Swedavia redovisar de fastigheter som klassificeras som förvaltningsfastigheter till anskaffningsvärde. Förvaltningsfastigheter återfinns i rörelsesegmentet Real Estate. Beståndet utgörs av hangar-, frakt-, hotell- och kontorsfastigheter samt mark vid Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Intäkterna från förvaltningsfastigheterna uppgår till 306 MSEK (103) och direkta kostnader uppgår till 76 MSEK (27), se även not 3. För information om avskrivningsmetod och nyttjandeperiod se Not 2 Redovisningsprinciper.

Beståndet av förvaltningsfastigheter värderas årligen av externa oberoende värderingsmän med erkända kvalifikationer. Fastigheterna värderas för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde. Externvärderingarna har 2013 utförts av DTZ.

Värderingsmetod

Fastighetsvärderingen baseras på kassaflöden som tillgången förväntas generera, där driftöverskotten nuvärdesberäknas. Fastighetsvärderingen bygger på varje enskilt värderingsobjekts förväntade kassaflöde under de kommande tio åren. För objekt med hyres- eller arrendetider längre än 10 år har kalkylerna förlängts. För kalkylperiodens sista år beräknas ett restvärde vilket ska utgöra ett förväntat marknadsvärde vid tidpunkten. Kassaflödet består av varje värderings-

objekts intäkter och driftkostnader, det vill säga driftnetto. För att uppskatta driftnettot görs bedömningar om inflation, hyror vakanser samt drift- och underhållskostnader.

Värderingsantagandena för kalkylerna innehåller ett inflationsantagande om 1 procent för 2014 och 2 procent under resterande del av kalkylperioden.

Kalkylräntan för kassaflödet bedöms utifrån främst hyresavtalens säkerhet i intäktsflöde, men även fastigheternas komplexitet och skick. Det är i dessa avkastningskrav som risken i fastighetsbeståndet kommer till uttryck och beror på bland annat kontraktslängd och hyresgästens stabilitet. Kalkylräntan varierar för de olika värderingsobjekten inom intervallet 6,7–11,4 procent.

För räntekrav på totalt kapital utgör kalkylräntan ett nominellt räntekrav på totalt kapital före skatt. Räntekravet är baserat på erfarenhetsmässiga bedömningar av marknadens förräntningskrav för likartade fastigheter och har satts till intervallet 7,6–11,4 procent för bedömning av restvärdet.

Samtliga förvaltningsfastigheterna omfattas av klassificering utifrån nivå 3, vilket innebär att förvaltningsfastigheternas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbar marknadsdata.

	Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	2 492	–
Årets förvärv/omklassificeringar	1 446	2 492
	3 938	2 492
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	–18	–
Årets avskrivning enligt plan	–73	–18
	–91	–18
Redovisat värde vid årets slut	3 847	2 474
Verkligt värde	4 736	2 576

Operationell leasing – koncernen som leasegivare

Samtliga förvaltningsfastigheter hyrs ut under operationella leasingavtal och genererar hyresintäkter. Framtida hyresintäkter som hänför sig till icke uppsägningsbara operationella leasingavtal fördelas enligt nedan.

	Koncernen	
	2013	2012
Förfall		
Inom 1 år	377	258
Mellan 1 till 5 år	1 324	901
Senare än 5 år	2 501	2 344
Summa	4 202	3 503

■ Not 15 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	2 819	2 692	2 819	2 692
Årets omklassificeringar	–21	128	74	128
Årets avyttringar och utrangeringar	–2	–1	–97	–1
	2 796	2 819	2 796	2 819
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–407	–255	–407	–255
Återföring avskrivning på avyttringar	13	1	13	1
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	–153	–153	–153	–153
	–547	–407	–547	–407
Redovisat värde vid årets slut	2 249	2 412	2 249	2 412

Inkråmsförvärvade markanläggningar har skattemässigt behandlats som mark. Markanläggningar består främst av start- och landningsbanor.

■ Not 16 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	91	88
Förändring av verkligt värde	-4	3
Redovisat värde vid årets slut	87	91

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde. Värdering till verkligt värde genomförs årligen av extern part. Värderingsmetoden är enligt Lantmäteriets beståndsmetod. Beståndsmetoden utgår från en avkastningsvärdering av förväntade framtida kassaflöden från ett långsiktigt hållbart skogsbruk. Väsentliga indata är lokala prislistor för timmer och mas-saved med medelpriser för de senaste 10 åren, möjlig avverkningsbar volym

enligt Skogsvårdslagens ransoneringsbestämmelse samt diskonteringsräntor baserade på skogens ålder. Förändring av verkligt värde redovisas i resultat-räkningen som övriga externa kostnader. Biologiska tillgångar per balansdagen omfattas av nivå 2, vilket innebär att väsentlig indata i värderingen är baserad på observerbar marknadsdata. Ingen förändring i värderingsteknik har skett jämfört med föregående år.

■ Not 17 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	2 960	2 632	2 960	2 632
Årets omklassificeringar	534	351	545	351
Årets avyttringar och utrangeringar	-36	-23	-47	-23
	3 458	2 960	3 458	2 960
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-962	-623	-962	-623
Återföring avskrivning på avyttringar	33	23	33	23
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-371	-361	-371	-361
	-1 300	-962	-1 300	-962
Redovisat värde vid årets slut	2 158	1 999	2 158	1 999

Leasing

Swedavias leasing avser finansiell leasing av fordon. I posten installationer, fordon och inventarier ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt leasingavtal med följande belopp. Årets leasingavgifter uppgår till 6 MSEK (8) i koncernen.

	Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31
Redovisade värden		
Anskaffningsvärde – aktiverad finansiell leasing	35	31
Akkumulerade avskrivningar	-20	-16
Redovisat värde	15	15

Koncernen leasar ett antal fordon, leasingperioderna är mellan 2 och 9 år.

	2013		2012	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter
Framtida leasingavgifter				
Inom ett år	6	6	7	6
Mellan två och fem år	11	11	13	12
Senare än fem år	0	0	1	1
Summa	17	17	21	19

■ Not 18 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Vid årets början	953	981	953	981
Årets anskaffningar	1 121	1 629	1 114	1 629
Avyttringar	–	–	–89	–658
Omklassificeringar	–1 000	–1 658	–935	–999
Redovisat värde vid årets slut	1 074	953	1 043	953

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler såsom landningsbanor och bagagehanteringssystem. Omklassificering av en tillgång sker när tillgången tas i bruk. Tillgången omklassificeras till det tillgångsslag som tillgången avser.

■ Not 19 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	882	161
Förvärv	81	785
Försäljning	–	–64
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	963	882

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, Org. Nr. , Säte	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Redovisat värde 2013-12-31	Redovisat värde 2012-12-31
Arlanda Schiphol Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun	10 000	60	93	93
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	870	789
Redovisat värde vid årets slut			963	882

¹⁾ Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

Övriga väsentliga koncernföretag helägda av Swedavia Real Estate AB

Koncernföretag, Org. Nr. , Säte

TreDhotell AB, 556810-8996, Stockholms län, Sigtuna kommun
Altuna Hangar KB, 969655-5706, Stockholms län, Sigtuna kommun
Landvetter Hangar KB, 969655-7322, Stockholms län, Sigtuna kommun
Landvetter Cargo Terminal KB, 969655-6605, Stockholms län, Sigtuna kommun
Nordic Airport Properties KB, 969673-0143, Stockholms län, Sigtuna kommun
Tor Viking Sverigehuset AB, 556891-5523, Stockholms län, Sigtuna kommun
Tor Viking Flygfastighet AB, 556891-5556, Stockholms län, Sigtuna kommun

■ Not 20 Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	79	121	87	127
Förvärv	–	0	–	0
Årets andel i intresseföretags resultat	0	19	–	20
Omklassificeringar ¹⁾	–78	–	–86	–
Årets utdelning	–	–60	–	–60
Redovisat värde vid årets slut	1	79	1	87

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i intressebolag 2013-12-31	Justerat eget kapital, Swedavias andel	Årets vinst, Swedavias andelar	Antal andelar	Andel i %	Kapital-andelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget
Intresseföretag, Org. Nr., Säte						
Direktägda						
Citygflygplatsen i Göteborg AB, 556195-5823, Västra götalands län, Göteborgs kommun	1	1	5 244	40	0	–
Svensk Destinationsutveckling AB, 556318-2574, Stockholms län, Stockholms kommun	1	0	400	20	0	1
Summa					1	1

¹⁾ Under året förvärvades Swedavia ABs innehav av andelar i intressebolagen Nordic Airport Properties AB och Nordic Airport Properties KB av Swedavia Real Estate koncernen. Detta i samband med att Swedavia Real Estate koncernen förvärvade återstående aktier och andelar från GEGAC Viking AB.

■ Not 21 Finansiella tillgångar och skulder

Koncernen	Redovisat värde		Verkligt värde	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Finansiella tillgångar				
Andra långfristiga fordringar	146	132	146	132
Kundfordringar	492	555	492	555
Fordringar hos intresseföretag	6	10	6	10
Övriga fordringar	74	24	74	24
Likvida medel	52	129	52	129
Summa	770	850	770	850

Finansiella skulder	Redovisat värde		Verkligt värde	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Långfristiga räntebärande skulder	6 295	3 000	6 300	3 014
Kortfristiga räntebärande skulder	2 209	4 653	2 209	4 676
Derivatinstrument ¹⁾	199	231	199	231
Skulder till leasingföretag	20	21	20	19
Övriga långfristiga skulder	16	22	16	22
Leverantörsskulder	490	606	490	606
Skulder till intresseföretag	–	4	–	4
Övriga skulder	34	59	34	59
Upplupna räntekostnader	40	39	40	39
Summa	9 303	8 635	9 308	8 670

¹⁾ Derivatinstrumenten 2013 avser derivat som säkringsredovisas. Av derivatinstrumenten 2012 avser 218 MSEK derivatinstrument som säkringsredovisas samt 13 MSEK avser finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2013	2012
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde*	15	1
Summa	15	1

* Underkategorin innehas för handel.

Värdering till verkligt värde 2013

Hierarkinivåer för värdering till verkligt värde samt upplysning om verkligt värde	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Derivatinstrument ²⁾	–	199	–
Långfristiga räntebärande skulder ³⁾	–	6 300	–
Förvaltningsfastigheter (not 14) ³⁾	–	–	4 736
Biologiska tillgångar (not 16) ²⁾	–	86	–
Summa	–	6 585	4 736

²⁾ Redovisade till verkligt värde

³⁾ Redovisade till anskaffningsvärde

Nivå 1: Noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar och skulder.

Nivå 2: Andra observerbara indata för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i Nivå 1.

Antingen direkta eller indirekta prisnoteringar baserade på tillgängliga marknadsdata.

Nivå 3: Indata för tillgången eller skulden som inte baseras på observerbara marknadsdata.

Ingen förändring av nivåer 2013 jämfört med 2012.

Moderbolaget

Moderbolaget redovisar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde, för upplysning om verkligt värde avseende derivatinstrument se koncerns värdering.

Derivatinstrument

Inga finansiella tillgångar och skulder netto redovisas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per 2013-12-31 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Ränteswappar

Verkligt värde för ränteswappar beräknas som nuvärdet av bedömda framtida kassaflöden baserat på aktuell marknadsränta.

Elderivat

För elderivat bestäms det verkliga värdet med utgångspunkt från noterade kurser. Om det inte finns noterade kurser beräknas det verkliga värdet genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktstiden.

Valutaterminer

Det verkliga värdet på valutaterminer beräknas genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktstiden. Diskontering görs till riskfri ränta baserad på statsobligationer.

Långfristiga fordringar

I upplysningssyfte beräknas ett verkligt värde för långfristiga fordringar genom en diskontering av framtida kassaflöden med nu gällande ränta.

Räntebärande skulder

I upplysningssyfte beräknas ett verkligt värde för räntebärande skulder. Verkligt värde av ett lån beräknas genom en diskontering av framtida kassaflöden. I beräkningen tas även hänsyn till eventuell förändring av Swedavias kreditrisk sedan lånet upptogs. På delar av upplåningen anses redovisat värde reflektera det verkliga värdet med hänsyn till skuldernas korta återstående löptid.

Övriga fordringar och skulder

För kortfristiga fordringar och skulder, som exempelvis kundfordringar och leverantörsskulder, med en kvarvarande livslängd på mindre än sex månader anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

■ Not 22 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Accumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	132	94	65	30
Tillkommande fordringar	10	41	5	38
Reglerade fordringar	-1	0	-1	0
Omklassificeringar	5	-3	-1	-3
Redovisat värde vid årets slut	146	132	68	65

■ Not 23 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Förbrukningsmaterial	31	26	31	26
Gruslager	7	8	4	5
Bygg- och markförråd	2	2	2	2
Övriga lager	6	2	3	2
Summa	46	38	41	35

■ Not 24 Fordringar hos koncernföretag

	Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31
Swedavia Real Estate AB	3 173	2 651
Tor Viking Komplementären AB	159	–
Altuna Hangar KB	74	–
TreDhotell AB	65	–
Tor Viking Flygfastigheter AB	25	–
Office Arlanda AB	18	–
Arlanda Schiphol Development Company AB	1	1
Övriga koncernföretag	14	–
Redovisat värde vid årets slut	3 529	2 652

Swedavias helägda koncernföretag finansieras sedan 2013 genom en koncernkontostruktur varför tidigare långfristiga koncernmellanhavanden har omklassificerats.

■ Not 25 Fordringar hos intresseföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Nordic Airport Properties KB ¹⁾	–	6	–	6
Cityflygplatsen i Göteborg AB	6	4	6	4
Redovisat värde vid årets slut	6	10	6	10

¹⁾ Swedavia förvärvade den 4 juni 2013 genom dotterbolaget Swedavia Real Estate återstående aktier och andelar i intressebolagen Nordic Airport Properties AB och Nordic Airport Properties KB. Swedavia innehar därmed 100 procent av bolagen.

■ Not 26 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Upplupna intäkter marktjänst	1	8	1	8
Upplupna intäkter Retail, Food & Beverage	139	96	139	96
Upplupna reklamintäkter	–	13	–	13
Upplupna energiintäkter	13	16	13	16
Upplupna parkeringsintäkter	8	45	8	47
Förutbetalda material- och underhållskostnader	8	5	8	5
Förutbetalda driftstjänster	6	7	6	7
Förutbetalda räntekostnader	4	–	4	–
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	2	1	2	1
Förutbetalda försäkringspremier	1	2	1	2
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	41	59	40	46
Summa	222	252	221	241

■ Not 27 Eget kapital

Koncernen**Aktiekapital**

Per den 31 december 2013 omfattade det registrerade aktiekapitalet 1 441 403 026 aktier till kvotvärde 1 SEK.

Övrigt tillskjutet kapital

Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs i samband med nyemission.

Säkringsreserver

Reserven för kassaflödessäkring består av realiserade värdeförändringar av räntederivat (netto uppskjuten skatt). För räntederivat tillämpas säkringsredovisning, vilket innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via "Övrigt totalresultat".

Balanserade vinstmedel

I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskattade reserver som utgör eget kapital. Vidare ingår omvärderingar av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19 (netto uppskjuten skatt).

Förskjutningen avser justering av uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats.

■ Not 28 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Koncernen har både förmånsbestämda och premiebestämda pensionsåtaganden.

Förmånsbestämda

Merparten av de förmånsbestämda pensionsåtaganden avser de statliga pensionsavtalen PA91 och PA03 som är övertagna från LFV i samband med delningen av verket. För dessa åtaganden sker inte något nyintjänande utan utfästelserna är lagda som fribrev.

De försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräkningsantaganden.

Från och med 2011 skuldförs antastbara pensionsåtaganden till 60 procent både i moderbolaget och i koncernen. Det antastbara åtagandet avser ett

mindre antal medarbetare med möjlighet att gå i förtida pension vid 63 års ålder.

Pensionsåtagandena redovisas som en avsättning i balansräkningen under rubriken "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser".

I moderbolaget tillämpas andra grunder för beräkning av förmånsbestämda planer än de som anges i IAS 19. Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De väsentligaste skillnaderna jämfört med reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar, och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRi.

Koncernen har både förmånsbestämda och premiebestämda pensionsåtaganden	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vågda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	3,75 %	3,50 %	0,40 %	0,40 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser				
Förpliktelse per den 1 januari	784	734	1 085	1 021
Skuldförändring pga. fusion med LAC	–	–	–	3
Årets utbetalningar	–26	–26	–26	–26
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	1	1	1	1
Räntekostnad	27	28	4	11
Aktuariella vinster (–)/förluster (+)	–37	65	5	108
Övertagna förmåner	–	6	–	–
Övriga förändringar	–	–24	–	–33
Förpliktelse per den 31 december	749	784	1 069	1 085

Kostnad redovisad i årets resultat	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	1	1	1	1
Räntekostnad	27	28	4	11
Aktuariell kostnad	–	–	5	108
Särskild löneskatt	7	10	3	29
Effekt ändrad skuldföring antastbara pensioner	–	–	–	–
Kostnad förmånsbestämda planer	35	39	13	149
Kostnad avgiftsbestämda planer	80	80	78	80
Löneskatt	19	22	19	22
Kostnad avgiftsbestämda planer	99	102	97	102
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	134	141	110	251

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31
Förmånsbestämda planer		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella åtaganden	-36	72
Erfarenhetsbaserade justeringar	-11	9
Skatt	10	-18
Redovisat i övrigt totalresultat	-37	63

Känslighetsanalys	Koncernen	
	Ökning	Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelse	-53	59

Nuvärdet på förpliktelsen fördelar sig på planernas medlemmar enligt följande	Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31
Aktiva medlemmar	195	212
Fribrevsinnehavare	2 856	2 895
Pensionärer	422	521
Totalt antal förpliktelser	3 473	3 628

Den återstående tjänstgöringsperioden för aktiva medlemmar är 6,9 år (7,4 år).

■ Not 29 Avsättningar för uppskjuten skatt

Koncernen 2013-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	-22	-
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-41	-
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	-	8
Temporär skillnad finansiella anläggningstillgångar	-44	-
Temporär skillnad obeskattade reserver	-	345
Temporär skillnad pensioner	-	86
Nettoredovisning	107	-107
Summa	-	332

Koncernen 2012-12-31		
Temporär skillnad goodwill	-29	-
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-34	-
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	-	9
Temporär skillnad finansiella anläggningstillgångar	-51	-
Temporär skillnad obeskattade reserver	-	264
Temporär skillnad pensioner	-	83
Nettoredovisning	114	-114
Summa	-	242

Moderbolaget 2013-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	25	-
Summa	25	-

Moderbolaget 2012-12-31		
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	34	-
Summa	34	-

■ Not 30 Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Omstruktureringskostnader vid periodens början	80	54	80	54
Avsatt till omstruktureringskostnader	3	44	3	44
Upplösning omstruktureringskostnader	-63	-18	-63	-18
Omstruktureringskostnader vid årets slut	20	80	20	80
Trygghetsmedel vid periodens början	17	17	17	17
Avsatt till trygghetsmedel	-	-	-	-
Upplösning trygghetsmedel	-	-	-	-
Trygghetsmedel vid årets slut	17	17	17	17
Övriga avsättningar vid periodens början	116	135	92	111
Avsatt till övriga avsättningar	5	45	5	46
Upplösning övriga avsättningar	-4	-65	-1	-65
Övriga avsättningar vid årets slut	117	116	96	92
Varav kortfristig del	-20	-80	-	-
Summa övriga avsättningar	134	133	133	191

Av avsättningarna utgör 20 MSEK (80) omstruktureringskostnader vilka bedöms som kortfristiga, resterande avsättningar bedöms som långfristiga. Övriga avsättningar består till största delen av kostnader för eventuella återställanden av markområden.

■ Not 31 Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Bankupplåning	2 918	5 985	2 918	5 985
Riksgäldslån	–	918	–	918
Företagsobligationer	3 895	–	3 895	–
Företagscertifikat	1 691	750	1 691	750
Summa	8 504	7 653	8 504	7 653
Fördelning av långfristig respektive kortfristig del av räntebärande skulder	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Kortfristig del av räntebärande skulder	2 209	4 653	2 209	4 653
Långfristig del av räntebärande skulder	6 295	3 000	6 295	3 000
Summa	8 504	7 653	8 504	7 653

Den genomsnittliga löptiden på lånen uppgår per den 31 december 2013 till 2 år med en genomsnittlig ränta som uppgår till 2,7 procent. Andelen upplåning som sker till fast ränta uppgår per den 31 december 2013 till 66 procent och den genomsnittliga räntebindningen är 2,9 år.

■ Not 32 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Beviljad kreditlimit	200	200	200	200
Outnyttjad del	182	132	182	132
Utnyttjat kreditbelopp	18	68	18	68

Swedavia har per den 31 december 2013 en checkräkningskredit hos SEB på 200 MSEK varav 18 MSEK var utnyttjade på balansdagen.

■ Not 33 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Incentiveavsättningar till flygbolag	37	59	37	59
Upplupna kostnader byggprojekt	50	72	50	72
Upplupna personalrelaterade kostnader	155	168	153	168
Upplupna räntor	47	39	47	39
Upplupna fastighetskostnader	71	22	49	14
Förutbetalade fastighetsintäkter	141	128	60	63
Förutbetalade intäkter Retail, Food & Beverage	39	37	39	37
Förutbetalade parkeringsintäkter	13	18	13	18
Förutbetalade reklamintäkter	10	9	10	9
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	83	82	101	101
Summa	646	634	559	581

■ Not 34 Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som i sin tur har en påverkan på företagets resultat, kassaflöde och värde. Finansiella risker uppstår när en förändring sker i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finansverksamhet och riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy som präglas av en låg risknivå. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar samt genom en effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker. För att minska koncernens exponering mot fluktuationer i räntor, elpris samt valutakurser används olika typer av derivat.

Valutarisker

Med valutarisk avses risken att rörelser i valutakurser påverkar koncernens resultat, finansiella ställning och/eller kassaflöde negativt. Då samtliga dotterbolag är svenska med svenska kronor (SEK) som valuta finns ingen omräknings-exponering. Swedavias finansiering sker även i SEK vilket inte medför någon finansiell valutaexponering.

Transaktionsexponering

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs inte av valutafluktuation, eftersom fakturering huvudsakligen sker i SEK. När fakturering sker i utländsk valuta sker intern matchning mot leverantörsfakturer i motsvarande utländsk valuta. För övriga betalningar i utländsk valuta sker terminssäkringar som matchar det utländska flödet. Terminssäkringar sker i samband med kontraktstecknande alternativt i samband med erhållande av faktura.

Ränterisker

Med ränterisk avses risken att förändringar i marknadsräntan påverkar koncernens räntenetto negativt.

Swedavia har per den 31 december 2013 en extern finansiering på 8 504 MSEK (7 653), vilket är nära hälften av balansomslutningen. Detta innebär att bolaget är känsligt för förändringar i räntenivån. För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med att räntesäkra delar av lånefinansieringen genom ränteswappar. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 4 403 MSEK (4 325) med ett verkligt värde om -199 MSEK (-231).

Beaktat dessa säkringar skulle en ökning/minskning av räntenivån på 1 procent påverka resultatet med 29 MSEK (24).

Enligt finanspolicyn ska räntebindningen uppgå till 3 år $\pm$ 1 år. Per balansdagen är räntebindningen 2,9 år (2,5).

Råvaruprisrisker

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyen. För el sker kontinuerlig säkring av priset i enlighet med finanspolicyen. Säkringen sker genom elderivat på elbörsen Nasdaq OMX samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden uppgår till 74 procent (86) av prognosticerad förbrukning under de närmaste 12 månaderna.

Säkringsredovisning

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elprisrisk. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till 112 MSEK (-62). Ineffektiviteten som redovisats via resultaträkningen uppgår under året till 0,2 MSEK (2).

En ökning/minskning av elpriset med 1 procent för den ej säkrade volymen ger en immateriell påverkan av resultatet, mindre än 0,1 MSEK, givet nuvarande säkringsnivå.

Likviditets- och refinansieringsrisk

Med likviditets- och refinansieringsrisk avses risken att finansieringsmöjligheterna begränsas och att kostnaden blir högre när lån ska omsättas. Dessutom inbegrips risken för att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas till följd av otillräcklig likviditet. Koncernens mål avseende kapitalstrukturen är att koncernens anläggningstillgångar ska vara finansierade med eget kapital samt av en upplåning där maximalt 40 procent av låneportföljen får förfalla inom samma tolv månadersperiod.

Likviditetsrisken minimeras genom att Swedavia har en diversifierad låneportfölj vilket säkerställer kapitaltillgänglighet och flexibilitet. Enligt finanspolicyn ska koncernen ha backuppfaciliteter om 500 MSEK (500).

Per balansdagen finns ett utnyttjat lånelöfte om 500 MSEK (500) samt en checkräkningskredit om 200 MSEK (200), av vilken 18 MSEK är utnyttjad (68).

Nedanstående tabeller visar odiskonterade kassaflöden avseende de finansiella skulderna samt nettoreglerade derivat till bokslutsdagens kurser. Rörlig ränta på lån och ränteswappar som är gällande per bokslutsdagen antas gälla för respektive instruments återstående löptid.

Koncern

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	2013-12-31						Totalt
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	
Räntebärande skulder	2 312	3 494	753	48	2 038	206	8 852
Skulder till leasingföretag	7	14	–	–	–	–	21
Leverantörsskulder	490	–	–	–	–	–	490
Övriga skulder	118	–	–	–	–	–	118
Derivatskulder	86	85	76	62	48	62	420
Summa	3 013	3 593	830	111	2 086	269	9 901

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	2012-12-31						Totalt
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	
Räntebärande skulder	4 707	967	1 536	604	–	–	7 814
Skulder till leasingföretag	8	13	–	–	–	–	21
Skulder till intresseföretag	4	–	–	–	–	–	4
Leverantörsskulder	606	–	–	–	–	–	606
Övriga skulder	157	–	–	–	–	–	157
Derivatskulder	54	54	51	44	37	51	291
Summa	5 536	1 034	1 587	648	37	51	8 893

Kreditrisk och motpartsrisk

Koncernens kommersiella- och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker. Med kreditrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina ingångna förpliktelser. Kreditrisken som Swedavia är exponerad för utgörs av finansiell kreditrisk och kreditrisk i kundfordringar.

Finansiell kreditrisk

Kreditrisken för finansiella transaktioner uppstår när koncernen placerar likvida medel samt när koncernen ingår avtal avseende finansiella instrument med banker. Den maximala kreditrisken utgörs av det redovisade värdet på de finansiella tillgångarna inklusive derivat med positiva marknadsvärden. Koncernens policy är att arbeta med banker med god kreditrating och Swedavia har ingått ISDA-avtal med sina motpartsbanker.

Kreditrisk i kundfordringar

Kreditrisken för kommersiella transaktioner uppstår då det finns en risk att kunder inte kommer att fullgöra sina betalningsåtaganden till koncernen. Hanteringen av denna risk sker genom att koncernen återkommande gör uppskattning av kunders kreditvärdighet. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar.

Per den 31 december 2013 finns ingen betydande kreditrisk. Kreditkvaliteten anses som god utifrån kreditbedömningar utförda i enlighet med koncernens kreditpolicy.

Åldersanalys	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Ej förfallna kundfordringar	462	510	441	429
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	26	42	15	39
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	6	9	3	9
Förfallna kundfordringar >90 dagar	9	3	6	3
Summa	503	564	465	480

Osäkra fordringar	2013		2012	
	2013	2012	2013	2012
Osäkra fordringar vid årets början	10	7	10	7
Reservering för befarade förluster	1	3	1	3
Osäkra fordringar vid årets slut	11	10	11	10

■ Not 35 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Ställda säkerheter				
SEB bankgaranti	–	0	–	0
Utnyttjat kreditbelopp	–	0	–	0
	Koncernen		Moderbolaget	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Eventalförpliktelser				
Företagsägda kapitalförsäkringar	6	6	6	6

Swedavia har eventalförpliktelser (ansvarsförbindelser i moderbolaget) i form av pensionsåttaganden i företagsägda kapitalförsäkringar. Dessutom har Swedavia en förlusttäckningsgaranti avseende intressebolaget Cityflygplatsen Göteborg AB vilken inte går att bedöma beloppet på. Swedavia har även förpliktelser hänförliga till miljökrav för att bedriva flygplatsverksamhet.

Swedavia är part i pågående rättsprocesser och tvister. Tvisterna har uppstått som en del av den dagliga affärsverksamhet som Swedavia bedriver. Rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär och faktiskt utfall kan komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort.

■ Not 36 Kassaflöde

	Koncernen		Moderbolaget	
	2013	2012	2013	2012
MSEK				
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Avgår resultatandel i intresseföretag	–8	–19	–	–
Avskrivningar	940	850	888	856
Avsättningar pensioner	–35	50	–16	64
Förändring övriga avsättningar	–57	–64	–57	8
Förändring värde av finansiella instrument	–32	75	–	–
Övrigt	4	–258	–49	–46
Summa	812	634	766	882
Betalda räntor och erhållen utdelning				
Erhållen utdelning	–	60	14	73
Erhållen ränta	4	5	3	5
Erlagd ränta	–259	–254	–240	–254

Årsredovisningens undertecknande

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och företags ställning och resultat.

Förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och företags verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm-Arlanda den 25 mars 2014

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Hans Jeppsson
Styrelseledamot

Jenny Lahrin
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Torborg Chetkovich
VD

Vår revisionsberättelse har avgivits den 25 mars 2014

Ernst & Young
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning
blir föremål för fastställelse på årsstämman den 29 april 2014.

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Swedavia AB (publ), org.nr 556797-0818

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB (publ) för år 2013. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 43–92.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per

den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat och kassaflöden enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Swedavia AB (publ) år 2013.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 25 mars 2014
Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning

Till läsarna av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Swedavia AB att översiktligt granska Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2013. Swedavia AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 106–107.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för det löpande arbetet inom miljö, arbetsmiljö, kvalitet, socialt ansvar och hållbar utveckling samt för att upprätta och presentera hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 106 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines G3 (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av Swedavia AB:s egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 Bestyrkande av hållbarhetsredovisning utgiven av FAR. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt IAASBs

standarder för revision och kvalitetskontroll och god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

De kriterier som vår granskning baseras på är de delar av Sustainability Reporting Guidelines G3, utgiven av The Global Reporting Initiative (GRI), som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt de redovisnings- och beräkningsprinciper som företaget särskilt tagit fram och angivit. Dessa framgår av sidan 106. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan angivna kriterierna.

Stockholm den 25 mars 2014

Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Charlotte Söderlund
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Sigtuna kommun. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagens beslutade transportpolitiska målen uppnås.

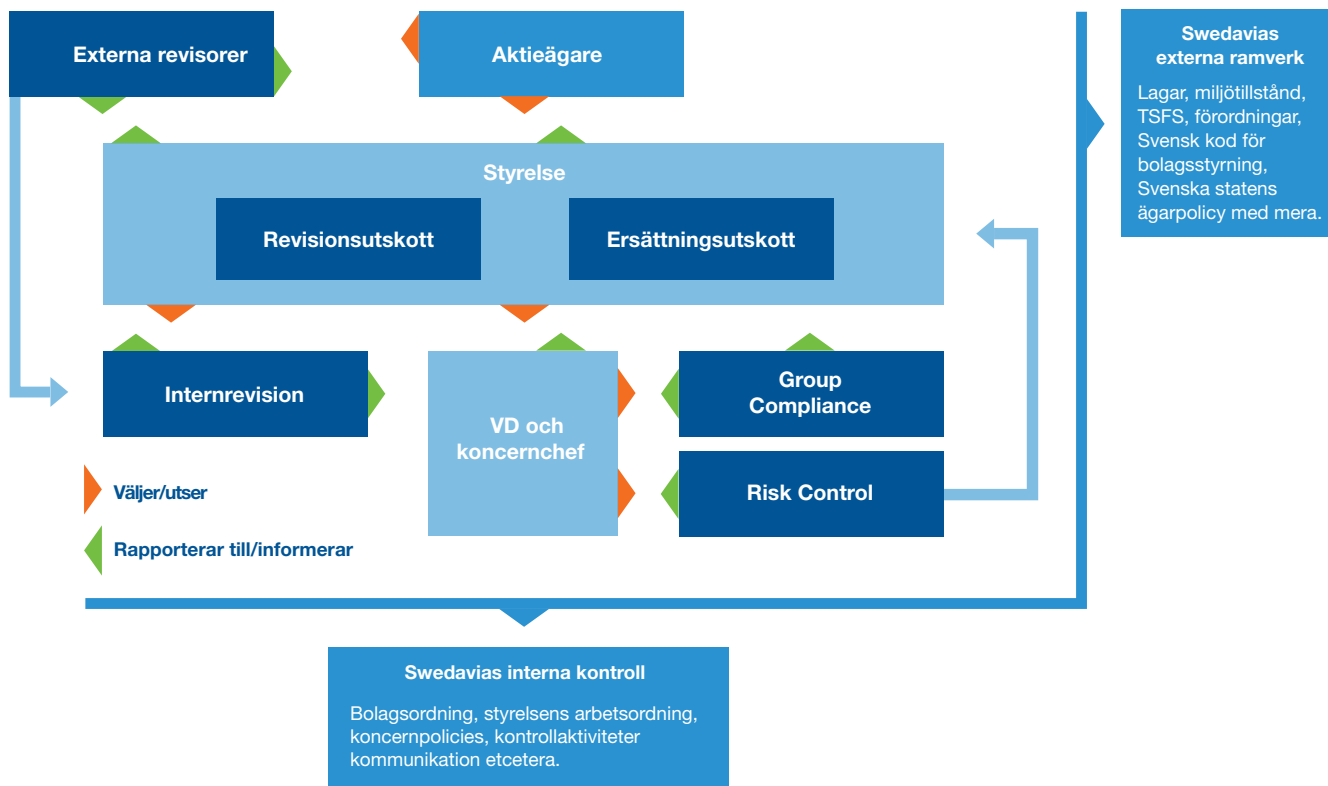
Samtliga aktier i Swedavia ägs av svenska staten. Finansdepartementet företräder svenska statens aktier på Swedavias årsstämma och nominerar därmed styrelseledamöter i Swedavia.

Bolagsstyrning

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning (Koden). I statens ägarpolicy redogör regeringen för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa Koden för bolagsstyrning. Kodens övergripande syfte är att bidra till en förbättrad styrning av svenska aktiebolag. Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras.

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för Swedavias interna kontroll. Styrelsen har fattat beslut om att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit.

Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.



Avvikelser från Koden

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt statens ägarpolicy ersätts dock kodregler som berör val av styrelseledamöter och revisorer av en särskild nomineringsprocess som gäller för statligt helägda företag. Det främsta skälet för avvikelserna mot Koden är att Swedavia endast har en ägare medan Koden främst riktar sig till noterade företag med spritt ägande.

Statens ägarpolicy avviker också beträffande redovisning av styrelseledamöters oberoende i förhållande till större aktieägare. Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande och därför saknas skäl att redovisa sådant oberoende.

Kodkrav	Avvikelse	Förklaring/kommentar
Kodregel 1.3-1.4, 2.1-2.7, 8.1 och 10.2 Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.
Kodregel 4.5 och 4.6 Bolagsstyrningsrapporten ska innehålla uppgifter om styrelseledamöter är oberoende i förhållande till större aktieägare.	Beroendeförhållandet till större aktieägare redovisas inte.	Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

Bolagsstämma

Swedavias årsstämma 2013 hölls den 26 april vid Stockholm Arlanda Airport. Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ, där aktieägarens inflytande utövas. De ärenden som ska behandlas på bolagsstämman regleras av aktiebolagslagen.

Årsstämma ska enligt aktiebolagslagen hållas årligen. Enligt statens ägarpolicy ska årsstämma hållas senast den 30 april. Riksdagens ledamöter har rätt att delta vid stämman och i anslutning till denna ställa frågor. Därtill ska allmänheten erbjudas möjlighet att delta vid stämman. Årsstämman ska bland annat utse styrelse och revisorer, besluta om arvode till dessa samt fastställa resultat- och balansräkning. På årsstämman ska även styrelsen presentera förslag till principer för ersättning till ledande befattningshavare.

Stämmans beslut fattas med enkel majoritet av de angivna rösterna. Vid beslut om ändring av bolagsordningen krävs dock kvalificerad majoritet.

Processen för styrelsenominering

För bolag som är helägda av svenska staten tillämpas en nomineringsprocess som ersätter Kodens regler om tillsättning av styrelseledamöter och revisorer.

Nomineringsprocessen för styrelseledamöter drivs och koordineras av Enheten för bolagsanalys och ägarstyrning inom Finansdepartementet. En arbetsgrupp analyserar kompetensbehovet utifrån styrelsens sammansättning samt bolagets verksamhet och situation. Därefter fastställs eventuellt rekryteringsbehov och rekryteringsarbetet inleds. Urvalet av ledamöter kommer från en bred rekryteringsbas. Då processen avslutats offentliggörs nomineringarna enligt Kodens bestämmelser.

Styrelse

Enligt bolagsordningen ska styrelsen bestå av lägst sex och högst nio ledamöter, utan suppleanter. Dessutom har arbetstagarorganisationerna, enligt svensk lag, rätt att utse ordinarie ledamöter med suppleanter. Swedavias chefsjurist är styrelsens sekreterare. Verkställande direktör ingår inte i styrelsen men är föredragande vid styrelsens sammanträden. Ingen av styrelseledamöterna ingår i företagsledningen. Beträffande upplysning avseende tillsättning och entledigande av styrelseledamöter hänvisas till reglering genom statens ägarpolicy. Upplysning avseende tillsättning och entledigande av styrelseledamöter återfinns inte i bolagsordningen.

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen och statens ägarpolicy för bolagets organisation och förvaltning av bolagets verksamhet. Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en instruktion avseende arbets- och ansvarsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören samt instruktion för ekonomisk rapportering till styrelsen. Vidare regleras ordförandens uppgifter och information till styrelsen i arbetsordningen.

Enligt styrelsens arbetsordning ska utöver konstituerande styrelsemöte avhållas minst åtta förberedda styrelsemöten per kalenderår. Här tillkommer extra möten, motiverade av händelser av stor vikt. Styrelsen ansvarar för den finansiella rapporteringen och har genom revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer. Därutöver träffar revisorerna hela styrelsen minst en gång per år utan närvaro av verkställande direktör eller annan person från företagsledningen.

Styrelsen utvärderar fortlöpande sitt arbete och behandlar särskilt denna fråga minst en gång per år, då ingen ifrån företagsledningen närvarar.

Styrelsens sammansättning

Under 2013 bestod Swedavias styrelse av nio stämموالدا ledamöter, inklusive ordföranden. Därutöver hade styrelsen två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidorna 102-103 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Swedavias styrelse. Årsstämman valde nio ledamöter varav fyra män och fem kvinnor.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Ingemar Skogö	Ordförande	13/13	2010		8/8
Karin Apelman	Ledamot	12/13	2010	5/5	
Lars Backemar	Ledamot	13/13	2010		
Anders Ehrling ¹⁾	Ledamot	8/11	2010		
Anna Elgh	Ledamot	11/13	2010	4/5	
Adine Grate Axén	Ledamot	10/13	2010		
Hans Jeppsson	Ledamot	13/13	2010		
Jenny Lahrin	Ledamot	13/13	2012	5/5	8/8
Lottie Svedenstedt	Ledamot	13/13	2010		8/8
Arbetstagarrepresentanter					
Lars Andersson	Ledamot	13/13	2010		
Robert Olsson	Ledamot	13/13	2010		
Mats Abrahamsson	Suppleant	0/13	2010		
Agne Lindborn	Suppleant	0/13	2010		

Arbetstagarrepresentanterna har under 2013 varit två män. Genomsnittsåldern är 53 år.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Enligt arbetsordningen för Swedavias styrelse ska ordföranden tillse att styrelsearbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina åligganden. Ordföranden ska bland annat organisera och leda styrelsearbetet, ha regelbunden kontakt med verkställande direktör och se till att styrelsen erhåller tillfredsställande informations- och beslutsunderlag för sitt arbete. Styrelsens ordförande ansvarar också för att samordna styrelsens syn i förhållande till ägaren i frågor av avgörande betydelse för bolaget, samt att ta emot synpunkter från ägaren och förmedla dessa inom styrelsen.

Styrelsens arbete under 2013

Styrelsen har under 2013 hållit 13 sammanträden, varav ett konstituerande.

Huvudfrågor under 2013 har varit:

- Strategisk utveckling
- Miljötilstånd Stockholm Arlanda Airport
- Hållbarhetsmål
- Tillgänglighet och nya flygförbindelser
- Utvecklingsplan vid Stockholm Arlanda Airport
- Utvecklingsplan vid Bromma Stockholm Airport
- Utvecklingsplan för Real Estate verksamheten

¹⁾ Anders Ehrling lämnade under oktober 2013 sitt uppdrag som styrelseledamot i Swedavia efter att han utsetts till ny koncernchef för Braathens Aviation.

Styrelsens utskottsarbete

Swedavias styrelse har två etablerade utskott, revisionsutskott och ersättningsutskott. Utskotten bereder frågor inför styrelsens möten. Riktlinjer för utskottens arbete finns i respektive utskotts arbetsordning.

Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitets-säkring och beredning av bolagets finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2013 haft fem protokollförda möten varav bolagets revisorer deltog vid samtliga möten. I revisionsutskottet ingår sedan årsstämman styrelseledamöterna Karin Aelman som ordförande samt Anna Elgh och Jenny Lahrin som ledamöter.

Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft åtta protokollförda möten under 2013. I utskottet ingår sedan årsstämman Ingemar Skogö som ordförande, Jenny Lahrin och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Utvärdering av styrelsearbetet 2013

Styrelsens arbete har under året utvärderats genom en systematisk och strukturerad process som bland annat syftar till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete.

Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 440 000 kronor och till varje ledamot med 220 000 kronor. Vid Swedavias årsstämma beslutades också att särskild ersättning ej ska utgå till styrelsens arbetstagarrepresentanter och att styrelsearvode inte heller utgår till ledamot som är anställd i regeringskansliet. Vid Swedavias årsstämma beslutades att ersättning ska utgå till utskottens ordförande och ledamöter. Till revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 35 000 kronor och till ledamöterna vardera 20 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 25 000 kronor och till ledamöterna vardera 20 000 kronor.

Verkställande direktör och koncernledning

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget.

Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt

informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören. Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor. Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden har skett var 14:e dag. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidorna 104–105.

Ersättning till ledande befattningshavare

På Swedavias årsstämma den 26 april 2013 beslutade ägaren om riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Avseende ersättning och andra anställningsvillkor ska Swedavia tillämpa de principer som beslutats av regeringen i fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande". Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare.

Dotterbolag och intressebolag

Swedavia har två dotterbolag vid utgången av 2013; Swedavia Real Estate AB samt Arlanda Schiphol Development Company AB (60 procent ägande). Swedavia har även två intressebolag; Cityflygplatsen i Göteborg AB och Svensk Destinationsutveckling AB. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen.

Swedavias ägaranvisning tillämpas hos samtliga dotterbolag i syfte att ha enhetliga styrningsprinciper i koncernen.

Revisorer

Extern revision

Enligt statens ägarpolicy ligger ansvaret för val av revisor i bolag med statligt ägande hos ägaren. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattas av ägaren på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 26 april 2013 valdes revisionsbolaget Ernst & Young till revisorer. Revisionsuppdraget gäller in till utgången av årsstämman 2014. Som huvudansvarig revisor valdes auktoriserad revisor Magnus Fagerstedt. Magnus Fagerstedt har inte uppdrag i bolag som påverkar oberoendet som revisor i Swedavia. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och annan lagstadgad granskning samt för rådgivning och annat biträde som föranletts av iakttagelser vid granskningen.

Internrevision

Till stöd för styrelsen att utöva sitt ansvar för tillsyn och utvärdering av bolagets verksamhet finns en särskild internrevisionsfunktion inom Swedavia som rapporterar till styrelsen. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen som under 2013 bestått av tre revisorer.

Styrelsens rapport om intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Kodens för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Enligt Kodens och årsredovisningslagen ska styrelsen årligen lämna en beskrivning av de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering avseende den finansiella rapporteringen. Intern kontroll avseende finansiell rapportering syftar till att ge en rimlig försäkran avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen i form av delårsrapporter och årsredovisningar och att den externa finansiella rapporteringen är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsprinciper, särskilda krav från ägaren samt övriga krav på aktiebolag.

Bolagsstyrningsrapporten har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Kodens och är avgränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

Styrelsen har fattat beslut att Swedavia ska följa det etablerade COSO-ramverket för intern kontroll. COSO-ramverket består av fem sinsemellan beroende komponenter; kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering.

Kontrollmiljö

Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av kontrollmiljön som i huvudsak består av organisationsstruktur och styrande dokument. Kontrollmiljön syftar till att på ett tydligt sätt ge verksamheten förutsättningar att utföra sina uppgifter i enlighet med styrelsens mål och intentioner samt också påverka kontroll- och riskmedvetenheten i organisationen. Detta görs genom att ansvar och befogenheter delegeras till bolagets chefer och medarbetare. Kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, avtal, redovisningspraxis, statens ägarpolicy och riktlinjer samt övriga interna styrande dokument. Vidare utgörs kontrollmiljön av styrelsens arbetsordning och instruktion till verkställande direktören. Därutöver har styrelsen beslutat att fastställa två policies som har påverkan på den finansiella rapporteringen, finanspolicy och kreditpolicy. Bolagets verkställande direktör har i särskild arbetsordning delegerat ansvar och befogenheter till koncernledningens ledamöter avseende mandat att ingå avtal, besluta om investeringar samt attest av fakturor. Koncernledningen har också beslutat om ytterligare styrande dokument i form av policies och riktlinjer som riktar sig till bolagets medarbetare. Samtliga styrande dokument finns tillgängliga på bolagets intranät där alla medarbetare har tillgång till dem.

Riskhantering

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har givit verkställande direktören i uppdrag att hantera detta operativt. Swedavias riskhantering syftar till att identifiera potentiella händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå uppsatta mål.

Ingår i verksamheten



Metoden som bolaget använder för riskhantering utgår från en modell med tre försvarslinjer. Första försvarslinjen utgörs av bolagets operativa verksamhet i form av flygplatser och koncernfunktioner som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker. Den andra försvarslinjen utgörs av bolagets Risk Manager vars uppgift är att facilitera och utveckla process- och metodstöd för riskhantering som används av den operativa verksamheten samt att konsolidera och rapportera bolagets risker. Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets internrevision som löpande granskar Swedavias riskhanteringsarbete och rapporterar detta till styrelsen. Uppföljning av risker sker löpande av flygplatserna och koncernfunktioner och rapporteras till Risk Manager som kvartalsvis, tillsammans med bolagets Riskkommitté, konsoliderar dessa. Swedavias största risker sammanställs därefter i en riskrapport som godkänns av verkställande direktören och därefter bereds av revisionsutskottet innan den fastställs av styrelsen. Finansiella risker rapporteras alltid som en del av riskrapporten. En utförligare beskrivning av Swedavias process för riskhantering återfinns i årsredovisningen för 2013 på sidorna 46–47.

Kontrollaktiviteter och uppföljning

Swedavias kontrollaktiviteter avseende den finansiella rapporteringen består av tre delar, uppföljning och analys av det ekonomiska resultatet, riskrapporten samt uppföljning av nyckelkontroller inom processen.

CFO följer månadsvis upp och analyserar det ekonomiska utfallet och rapporterar detta till verkställande direktören och koncernledning. CFO följer även upp och analyserar processen för bokföring, bokslut och finansiell rapportering kvartalsvis genom ett särskilt uppföljningsprogram där nyckelkontroller självutvärderas och rapporteras.

Swedavias styrelse får månadsvis rapportering av ekonomiskt resultat med analys och kommentarer av bolagets verkställande direktör. Swedavias publika rapporter tas fram av CFO och verkställande direktör för beredning i revisionsutskottet innan de fastställs av bolagets styrelse och därefter publiceras. Utöver årsredovisningen är minst en av delårsrapporterna granskad

av bolagets revisorer, som avrapporterar granskningsarbetet till revisionsutskottet och styrelsen. Swedavias internrevisionsfunktion gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvaliteten i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av redovisningsfrågor med bolagets CFO och revisorer som deltar på utskottets möten.

Information och kommunikation

Swedavia är ett statligt ägt bolag och ska enligt statens riktlinjer tillämpa samma regelverk för redovisning och rapportering som börsnoterade bolag. Swedavia har också emitterat finansiella instrument noterade på Nasdaq OMX vilket gör att bolaget är skyldigt att tillämpa Nasdaq OMX regelverk för emittenter samt även andra förekommande regelverk för detta. Swedavia har därför antagit Kommunikations-, Informations-, och Insiderpolicy som reglerar informationsspridning internt samt informationsgivning till marknaden. Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter samt en årsredovisning med hållbarhetsredovisning. Den externa finansiella rapporteringen ska präglas av öppenhet och transparens och syftar till att ge bolagets olika intressenter en relevant bild av verksamheten.

Uppföljning och utvärdering

Koncernledningen har sammanträtt var 14:e dag och följer upp verksamheten. Styrelsen utvärderar också verksamhetens utveckling, ekonomiska resultat, finansiella ställning och kassaflöde månatligen. På koncernnivå finns funktioner, däribland en controller- och en redovisningsfunktion, som löpande analyserar och följer upp utfall mot budget och prognos som rapporteras till bolagets verkställande direktör och CFO. Samtliga affärsenhetsansvariga redovisar regelbundet såväl utfall som årsprognos till bolagets verkställande direktör samt CFO. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

Stockholm-Arlanda den 25 mars 2014

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Hans Jeppsson
Styrelseledamot

Jenny Lahrin
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot,
Arbetsagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot,
Arbetsagarrepresentant

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

Till årsstämman i Swedavia AB (publ), org.nr 556797-0818

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för 2013 och för att den är upprättad i enlighet med "Statens ägar-policy och riktlinjer för företag med statligt ägande" och därmed i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning och årsredovisningslagen i tillämpliga delar.

Vi har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår

lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Vi anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats och att dess, enligt ägarpolicy, obligatoriska information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Stockholm den 25 mars 2014

Ernst & Young AB
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Styrelse



INGEMAR SKOGÖ Ordförande (invalid 2010), ordförande ersättningsutskottet

Födelseår: 1949

Övriga styrelseuppdrag: Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (ordförande) och Sensys Traffic AB.

Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet.

Arbetslivserfarenhet: Landshövding länsstyrelsen Västmanland. Tidigare generaldirektör Vägverket, generaldirektör Luftfartsverket, statssekreterare Kommunikationsdepartementet, stadsdirektör Södertälje Kommun, departementsråd energi inom Industridepartementet, handläggare budgetavdelningen Finansdepartementet och Riksrevisionsverket.



KARIN APELMAN Ledamot (invalid 2010), ordförande revisionsutskottet

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: EKN, Kreditförsäkringsföreningen (KFF), Finansieringsdelegationen vid Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) och Kammarkollegiets insynsråd.

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: Generaldirektör EKN. Tidigare Finans- och Ekonomidirektör Luftfartsverket, vice VD Saab Aircraft Leasing, Manager leasing och projektfinansiering Scandinavian Airlines.



ADINE GRATE AXÉN Ledamot (invalid 2010)

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: BSKyB Ltd, Sampo OY, 3 (HI3G Scandinavia), Swedish Orphan Biovitrum AB, Sjunde AP-fonden (vice ordf) och Madrague AB bl a.

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm och Executive MBA (AMP) Harvard, Boston, USA.

Arbetslivserfarenhet: Ordförande NASDAQ OMX Bolagskommitté. Tidigare Executive Vice President och Managing Director Investor AB, Vice president corporate finance Gota Group och Hägglöf & Ponsbach. Tidigare ledamot i Aktiemarknadsnämnden, Carnegie Investment Bank AB, Gambro AB, Grand Hotel Holdings, Ericsson Project Finance AB, EDB ErgoGroup A/S, Spray Ventures BV, Näringslivets Börskommitté och Regeringens Råd för minskat statligt ägande.



LARS BACKEMAR Ledamot (invalid 2010)

Födelseår: 1950

Övriga styrelseuppdrag: Backemar Consulting AB (ordförande), City i Samverkan AB (ordförande), Villa Azur AB (ordförande), Retailmentorena (ordförande), Arosgruppen Fastigheter Fjärdingen AB, Arosgruppen Holding AB och Fastighets AB Velocipeden.

Utbildning: Företagsekonomi och marknadsföring, Köpmannainstitutet, Stockholm och marknadsföring med konsumentpolitik, Uppsala universitet.

Arbetslivserfarenhet: Senior Advisor, Backemar Consulting AB. Tidigare diverse ledande befattningar på Hufvudstaden och Jones Lang LaSalle.



ANNA ELGH Ledamot (invalid 2010), ledamot revisionsutskottet

Födelseår: 1963

Övriga styrelseuppdrag: Inga.

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm och Executive MBA, Instituto de Empresa Madrid.

Arbetslivserfarenhet: VD Svenska Retursystem AB. Tidigare Affärsområdeschef Äldreomsorg Egen Regi Vardaga, Vice President Supply Chain och Koncernlogistikchef Lantmännen, Supply Chain Director SAS Component samt flera ledande befattningar inom Svenska Statoil AB.



HANS JEPPSSON Ledamot (invalid 2010)

Födelseår: 1956

Övriga styrelseuppdrag: Jeppson Business & Government Consulting AB och Stockholm Business Region AB (suppleant).

Utbildning: Fil kand (Nationalekonomi), Lunds universitet och MA (Economics), UCLA.

Arbetslivserfarenhet: Senior Advisor, Vinnova och konsult Jeppson Business & Government Consulting AB. Tidigare särskild utredare Upphandlingsstödsutredningen, Socialdepartementet och Innovationsupphandlingen, Näringsdepartementet och statssekreterare (utrikeshandel), Utrikesdepartementet och Direktör Stockholms Handelskammare.



JENNY LAHRIN Ledamot (invalid 2012), ledamot ersättningsutskottet, ledamot revisionsutskottet

Födelseår: 1971

Övriga styrelseuppdrag: Vattenfall Aktiebolag och AB Göta kanalbolag.

Utbildning: Jur kand, Uppsala universitet, Master of Laws in European Business Law, Amsterdam School of International Relations, Executive MBA, IFL, Handelshögskolan Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: Kansliråd, Enheten för statlig bolagsförvaltning, Finansdepartementet. Tidigare Affärsjurist på Enheten för statlig bolagsförvaltning, Finansdepartementet, Chefsjurist på Veolia Transport Northern Europe AB och Advokat.



LOTTIE SVEDENSTEDT Ledamot (invalid 2010), ledamot ersättningsutskottet

Födelseår: 1957

Övriga styrelseuppdrag: Mil. Institute (ordförande), Stampen AB, Byggmax AB, ITAB Shop Concept AB, Liberala Tidningar i Mellansverige AB, Mediabolaget Promedia i Mellansverige AB, Vanna AB, Thule Group AB och Decidokompetensor AB.

Utbildning: Juristexamen, Uppsala universitet.

Arbetslivserfarenhet: Tidigare Koncernchef Kid Interiör A/S, Affärsområdeschef IKEA of Sweden, Deputy general manager IKEA Systems BV, VD Inter IKEA Systems A/S och regionchef H&M AB.



LARS ANDERSSON Arbetstagarrepresentant (invalid 2010)

Födelseår: 1953

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i SEKO koncernfack Swedavia.

Utbildning: 1:e reparatör.



ROBERT OLSSON Arbetstagarrepresentant (invalid 2010)

Födelseår: 1966

Övriga styrelseuppdrag: Sektionsordförande ST.

Utbildning: Gymnasium, Fackliga utbildningar med mera. Säkerhetsvakt/skyddsvakt i Swedavia.

Suppleanter (ej bild):

AGNE LINDBOM

Födelseår: 1961

MATS ABRAHAMSSON

Födelseår: 1958

Revisor (ej bild):

MAGNUS FAGERSTEDT Huvudansvarig revisor Ernst & Young AB

Födelseår: 1957

Koncernledning



TORBORG CHETKOVICH VD och koncernchef sedan augusti 2010

Födelseår: 1967

Utbildning: Civilekonom, Uppsala universitet och MBA. IMD Lausanne, Schweiz.

Arbetslivserfarenhet: VD MTR Norden, vice VD Veolia Transport Sverige AB, Divisionschef Veolia Transport Sverige AB, Marknadschef ConnexTunnelbanan AB samt olika ledande befattningar inom SJ.

Styrelseuppdrag: Ordförande i Swedavia Real Estate AB, styrelseledamot i Almega och ACI Europé, suppleant i Svensk Destinationsutveckling AB.



KARL WISTRAND Vice VD i Swedavia sedan juli 2012 och VD Swedavia Real Estate AB sedan januari 2013

Födelseår: 1957

Utbildning: Examen från Företags- och förvaltningsjuridisk linje, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Arbetslivserfarenhet: CEO Coop Sverige AB, vVD och CFO ICA AB samt olika uppdrag inom ICA.

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Cityflygplatsen i Göteborg AB, Swedavia Real Estate AB och Airport City i Stockholm AB.



PER ARENHAGE Teknisk direktör sedan juli 2011

Födelseår: 1956

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: Operativ chef och Teknisk chef Stockholm Arlanda Airport, VD Uppsala Stadsnät Song, Affärsområdeschef-Stadsnät Vattenfall Connection och Teknisk Chef Uppsala Energi.

Styrelseuppdrag: Inga.



ATHANASSIOS BOUKAS Inköpsdirektör sedan november 2012

Födelseår: 1968

Utbildning: Gymnasieingenjör, Åsö gymnasium Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: VD NCC Purchasing Group AB, CPO NCC AB samt Inköpsdirektör Emerson Energy Systems AB.

Styrelseuppdrag: Inga.



ANNA BOVALLER Chefsjurist sedan april 2010

Födelseår: 1963

Utbildning: Jur kand, Lunds universitet och IHM Master i ledarskap.

Arbetslivserfarenhet: Chefsjurist LFV, Biträdande chefsjurist Posten AB, Bolagsjurist Posten AB, Advokat Dahlman Magnusson Advokatbyrå, Tingsnotarie Nacka tingsrätt och biträdande jurist Michelsons Advokatbyrå.

Styrelseuppdrag: Inga.



MICHAEL PERSSON GRIPKOW Chief Commercial and Marketing Officer sedan augusti 2011

Födelseår: 1961

Utbildning: Civilekonom, Uppsala universitet, Advanced Mgmt Program, Handelshögskolan Stockholm, Executive Program, EMI, Stockholm, Brand Strategy RMI-Berghs School of Commerce, Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: Director Marketing VisitSweden AB, Director Global Marketing Comm Volvo Cars Corp, Senior Director Marketing The Absolut Company, Brand Manager SAS och Product Manager SAS Flight Shop Scandinavian Airlines och Service Manager Vingresor AB.

Styrelseuppdrag: Ordförande i Arlanda Schiphol Development Company AB och i Svensk Destinationsutveckling AB.



PEDER GRUNDITZ Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport sedan december 2013

Födelseår: 1963

Utbildning: Executive MBA, M-gruppen.

Arbetslivserfarenhet: LFV sedan 2002 bl a Flygplatschef Visby Airport och tf Divisionschef, Director Passenger Services Malmö Aviation, Director Ground Operations Braathens Sverige och Trafikchef Transwede Airways.

Styrelseuppdrag: Inga.



LARS JOHANSSON Ekonomi och Finansdirektör sedan mars 2013

Födelseår: 1959

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: CFO/COO TV4 AB, tf VD, vVD/COO och CFO Orc Software AB, partner och delägare TIME Ventures AB, Ekonomidirektör AssiDomän Packaging AB, Finanschef AssiDomän AB och SpectraPhysics AB, vVD BCB Broker Ltd samt Deputy Group Treasurer AGA AB.

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Proffice AB och Bonnier Solutions AB.



ANDERS LENNERMAN Direktör Security och Safety sedan oktober 2010

Födelseår: 1953

Utbildning: Polishögskolan, Kriminologi, Stockholm universitet.

Arbetslivserfarenhet: Säkerhetschef Stockholm Arlanda Airport, Management konsult Mercuri Urval International, olika befattningar inom Säkerhetspolisen främst kontraspionage, samt olika befattningar vid Polismyndigheten i Stockholm län.

Styrelseuppdrag: Ordförande i ACI Europé Aviation Security Committee, styrelseledamot i mp3Consulting AB.



CHARLOTTE LJUNGGREN Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport sedan augusti 2012

Födelseår: 1967

Utbildning: Controller & Juridik, IHM Business School, Göteborg.

Arbetslivserfarenhet: Route Director och Onboard Manager Stena Line Scandinavia AB, Route Director SeaCat AB, Finance & HR Manager Sea Containers Ltd samt olika befattningar inom B&B Fondkommission AB.

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svenska Mässan och Thomas Concrete Group AB, adjungerad i Göteborg & Co träffpunkt AB.



SUSANNE NORMAN Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser sedan december 2013 och Flygplatschef Åre Östersund Airport sedan november 2008

Födelseår: 1966

Utbildning: Systemvetare, Mittuniversitetet, Östersund.

Arbetslivserfarenhet: VD Recall AS Oslo, Produktionschef/Platschef Recall AB Sverige, Försäljningschef Region mitt Cap Gemini AB samt Verksamhetsutvecklare Jämtkraft AB.

Styrelseuppdrag: Ordförande i Destination Östersund AB, styrelseledamot i Peak Business & sports AB, Mid Sweden Science Park AB och i Visit Östersund.



LINDA SJÖDIN Kommunikationsdirektör sedan januari 2012

Födelseår: 1976

Utbildning: Communication Executives Program, Handelshögskolan Masters of Media inom IT, Stockholm, Fil Kand Medie och kommunikationsvetenskap, Högskolan i Gävle och Statsvetenskap och sociologi, Örebro universitet.

Arbetslivserfarenhet: Chef Communication Services Vattenfall, olika ledande positioner inom SAS Koncernen bland annat Informationschef SAS Sverige AB samt journalist på nyhets- och sportredaktionen TV4.

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svenskt flyg Intresseaktiebolag.



KJELL-ÅKE WESTIN Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport sedan september 2011

Födelseår: 1957

Utbildning: Aviation College of Sweden, Flygvapnet FTS, Krigshögskolan F20.

Arbetslivserfarenhet: Flygvapnet, SAS Flight Academy, VD Skyways Express AB, VD Direktflyg AB, Chef Aviation College of Sweden, VD Örebro Airport AB samt Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport.

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Arlanda Schiphol Development Company AB och Destination Sigtuna AB, suppleant i Airport City Stockholm AB.



MARIE WIKSBORG HR direktör Swedavia sedan oktober 2013 och HR chef Stockholm Arlanda Airport sedan augusti 2013

Födelseår: 1965

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Arbetslivserfarenhet: HR Chef Stockholm Arlanda Airport, Personal- och HR Direktör KF koncernen inklusive Coop, Chef Affärsstöd KF Fastigheter AB, HR Direktör Sheraton Stockholm Hotel & Towers samt Utbildningschef Sheraton Stockholm Hotel & Towers.

Styrelseuppdrag: Inga.

Korsreferenstabell

Swedavias hållbarhetsredovisning för 2013 är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning, G3. De indikatorer som Swedavia har valt att redovisa för 2013 samt var informationen återfinns framgår av korsreferenstabellen nedan: Swedavia årsredovisning och hållbarhetsredovisning 2013 samt en separat resultatrapport. Redovisningsprinciper avseende enskilda indikatorer framgår av den separata resultatrapporten. Hållbarhetsredovisningen tillämpar GRI:s nivå C+ och är översiktligt granskad av Ernst & Young AB.

● Redovisad

○ Delvis redovisad

ÅR: Denna årsredovisning och hållbarhetsredovisning

RR: Resultatrapport 2013

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
1. Strategi och analys				
1.1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi.	ÅR 6–7	●	
2. Organisationsprofil				
2.1	Organisationens namn.	ÅR 44	●	
2.2	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	ÅR 17–19	●	
2.3	Organisationsstruktur, enheter, affärsområden, dotterbolag och joint ventures.	ÅR 61, 67, 79–80	●	
2.4	Lokalisering av organisationens huvudkontor.	ÅR 61	●	
2.5	Antal länder som organisationen har verksamhet i och namnen på de länder där viktig verksamhet bedrivs eller som är särskilt relevanta för de frågor som berör hållbar utveckling i redovisningen.	ÅR 3	●	
2.6	Ägarstruktur och företagsform.	ÅR 3, 61	●	
2.7	Marknader som organisationen är verksam på.	ÅR 14–16	●	
2.8	Den redovisande organisationens storlek.	ÅR 3–4	●	
2.9	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden beträffande storlek, struktur eller ägande.	ÅR 44, 61, 79–80	●	
2.10	Utmärkelser och priser som mottagits under redovisningsperioden.	ÅR 33	●	

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
3. Information om redovisningen				
3.1	Redovisningsperiod för den redovisade informationen.	RR 2	●	
3.2	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen.	RR 2	●	
3.3	Redovisningscykel.	RR 2	●	
3.4	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll.	ÅR 2, RR 19	●	
3.5	Processer för definition av innehållet i redovisningen.	ÅR 25	●	
3.6	Redovisningens avgränsning.	RR 7–9	●	
3.7	Beskriv eventuella särskilda begränsningar för redovisningens omfattning och avgränsning.	ÅR 2, RR 7–9	●	
3.8	Princip för redovisningen av joint ventures, dotterbolag, hyrda anläggningar, utlokaliserade verksamheter och andra enheter som väsentligt kan påverka jämförbarheten mellan olika tidsperioder och/eller organisationer.	ÅR 62–63, 65 RR 7–9	●	
3.10	Förklaring av effekten av förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar, och skälen för sådana förändringar.	RR 7–9	●	Förklaring lämnas vid de indikatorer där ändring skett.
3.11	Väsentliga förändringar som gjorts sedan föregående redovisningsperiod vad gäller avgränsning, omfattning eller mätmetoder som använts i redovisningen.	RR 7–9	●	
3.12	Innehållsförteckning som visar var i redovisningen standardupplysningarna finns.	ÅR 106–108	●	
4. Styrning, åtaganden och intressentrelationer				
4.1	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning, inklusive kommittéer som är underställda styrelsen och som är ansvariga för specifika uppgifter så som att fastställa strategi eller att utöva tillsyn över organisationen.	ÅR 95–100	●	
4.2	Beskriv huruvida styrelseordföranden också är verkställande direktör.	ÅR 96–97	●	
4.3	För organisationer som endast har en styrelsenivå, ange antalet medlemmar inom denna som är oberoende och/eller inte ingår i företagsledningen.	ÅR 96	●	
4.4	Möjligheter för aktieägare och anställda att komma med rekommendationer eller vägledning till styrelsen eller företagsledningen.	ÅR 25, 96	●	Svenska staten äger samtliga aktier i bolaget. Medarbetarna representeras av arbetstagar-representanter i bolagets styrelse.
4.14	Lista de intressentgrupper som organisationen har kontakt med.	ÅR 25	●	
4.15	Princip för identifiering och urval av intressenter.	ÅR 25	●	

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
5. Resultatindikatorer				
Ekonomisk påverkan				
EC1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde, inklusive intäkter, rörelsekostnader, ersättning till anställda, gåvor och andra samhällsinvesteringar, balanserad vinst samt betalningar till finansörer och den offentliga sektorn.	ÅR 41, RR 10	●	
EC8	Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur som huvudsakligen görs för allmänhetens nytta, på kommersiell basis eller utan full ersättning.	ÅR 40–41, RR 10	●	
Miljöpåverkan				
EN3	Direkt energianvändning per primär energikälla.	RR 11	●	
EN4	Indirekt energianvändning per primär energikälla.	RR 11, 13	●	Mängd primärt bränsle och primär energi som används för att producera den omvandlade energi som Swedavia köper rapporteras ej.
EN5	Minskad energianvändning genom sparande och effektivitetsförbättringar.	ÅR 34, RR 12	●	Redovisas inte för Real Estate AB.
EN16	Totala direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	RR 12–13	●	
EN17	Andra relevanta indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	RR 12–13	●	
EN18	Initiativ för att minska utsläppen av växthusgaser, samt uppnådd minskning.	ÅR 33–34, RR 12	●	
EN21	Totalt utsläpp till vatten, per kvalitet och recipient.	ÅR 35, RR 14	●	Redovisar inte alla recipienter och alla parametrar.
EN29	Väsentlig miljöpåverkan genom transport av produkter och andra varor och material som används i organisationens verksamhet, inklusive medarbetarnas arbetsresor/tjänsteresor.	RR 15	●	Redovisar inte utsläpp från samtliga transporter eller utsläpp från tjänsteresor.
AO7	Antal och andel boende som exponeras för flygbuller.	ÅR 35–36, RR 15	●	
Social påverkan				
Arbetsförhållanden och arbetsvillkor				
LA1	Total personalstyrka, uppdelat på anställningsform, anställningsvillkor och region.	ÅR 31, RR 16	●	
LA7	Omfattningen av skador, arbetsrelaterade sjukdomar, förlorade dagar, frånvaro samt totala antalet arbetsrelaterade dödsolyckor per region.	ÅR 28, RR 17	●	
LA13	Sammansättning av styrelse och ledning samt uppdelning av andra anställda efter kön, åldersgrupp, minoritetsgrupptillhörighet.	ÅR 31, 69–70, RR 16	●	Redovisar ej minoritetsgrupper.
Mänskliga rättigheter				
HR4	Antal fall av diskriminering, samt vidtagna åtgärder.	RR 17	●	
Produktansvar				
PR1	De faser i livscykeln då produkters och tjänsters påverkan på hälsa och säkerhet ska utvärderas i förbättringssyfte och andelen av väsentliga produkt- och tjänstekategorier som genomgått sådana utvärderingsprocesser.	ÅR 27, RR 18	●	Hälsospekten saknas, likaså livscykelperspektiv.
CRE8	Certifieringar på byggnader.	RR 18	●	Redovisar endast certifieringar på nya byggnader.
PR5	Rutiner för kundnöjdhet, inklusive resultat från kundundersökningar.	ÅR 20, 25, RR 18	●	

Korsreferenstabell FNs Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FNs Global Compact och dess tio principer. Swedavias årsredovisning och hållbarhetsredovisning 2013 utgör även Swedavias "Communication on Progress" (COP), det vill säga en årlig uppdatering av hur koncernen lever upp till de tio principerna. Tabellen nedan visar var varje enskild princip inom Global Compact återfinns i Swedavias årsredovisning och hållbarhetsredovisning 2013.

FNs Global Compact tio principer	Sida och kommentar
Mänskliga rättigheter	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	31
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	31
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	31
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	31
5. Företag ska verka för avskaffande av barnarbete	Swedavia följer de regler som gäller i lag och avtal om skydd för underåriga på arbetsmarknaden. Barn under 15 år anställs inte i Swedavia.
6. Företag ska inte diskriminera vid anställning och yrkesutövning	31
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	33–36
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	33–36
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	33–36
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	31

Definitioner

ASQ

Airport Survey Quality, en resenärsmätning som ACI administrerar och där cirka 150 flygplatser världen över deltar.

Aviation Business

Tjänster och infrastruktur riktade till flygbolag och marktjänstbolag, exempelvis start- och landningstjänst samt säkerhetskontroll.

Avkastning eget kapital

Periodens resultat i procent av genomsnittligt eget kapital för rullande 12-månader.

Avkastning sysselsatt kapital

Periodens rörelseresultat plus finansiella intäkter i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för rullande 12-månader.

Balansomslutning

Totala tillgångar.

Commercial Services

Tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler för handel, kontor, hotell, lager, logistik samt arrenden, parkeringsverksamhet och uthyrning av reklamplatser.

ESI

Nöjd medarbetar index.

FBN

Flygbullernivå som är en dygnsvägd ekvivalent ljudnivå där bullerhändelser kväll och natt ges en större tyngd i beräkningen.

FNs Global Compact

Global Compact består av tio principer som baseras på FNs deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILOs grundläggande konventioner om de mänskliga rättigheterna i arbetslivet, Rio-deklarationen samt FN:s konvention mot korruption. Företag uppmanas enligt FNs Global Compact att inom sin inflytandesfär ställa sig bakom och agera utifrån ett antal kärnvärden inom mänskliga rättigheter, arbets- och anställningsförhållanden, miljö och anti-korruption.

GRI The Global Reporting Initiative

GRI anger riktlinjer för vad en hållbarhetsredovisning ska innehålla och hur det ska gå till samt vilka indikatorer som ska rapporteras.

IFRS

Från och med den 1 januari 2012 upprättar Swedavia sin koncernredovisning enligt International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB).

ISO 14001

ISO 14000 är samlingsnamnet för de internationellt accepterade standarder som handlar om miljöledning.

Jämförbar data

I de sammanhang Swedavia omnämns före koncernens bildande den 1 april 2010, avses flygplatsverksamheten i LFV. Detta har gjorts för att få jämförbar data.

Kabinfaktor

Kabinfaktorn är ett mått på flygplanens fyllnadsgrad och beräknas genom att dividera antalet passagerare med antalet flygstolar som erbjuds.

Nationella basutbudet

Det nationella basutbudet utgörs av de tio flygplatser som regeringen fastställt att Swedavia ska äga. Beslutet syftar till att trygga en långsiktig drift i statlig regi och ett långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

NKI

Nöjd kund index.

Passagerare

Med passagerare avses den statistiska händelse, där en person med flyg har avrest från eller ankommit till en flygplats. Med resenär menas en individ som avreser från eller ankommer till en flygplats. Exempel. En individ flyger från Luleå via Stockholm till Malmö. Denna resa genomförs av en (1) resenär, men motsvaras av fyra (4) passagerare: en avresande passagerare vid Luleå Airport, en ankommande passagerare vid Stockholm Arlanda Airport, en avgående passagerare vid Stockholm Arlanda Airport och en ankommande passagerare vid Malmö Airport.

Periodens resultat

Resultat efter skatt.

Regionala flygplatser

Swedavias regionala flygplatser omfattar Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

Resenär

Se definition "Passagerare".

Resultat per aktie

Periodens resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning.

Soliditet

Justerat eget kapital i procent av balansomslutningen på balansdagen.

Swedavia Real Estate

Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.

Sysselsatt kapital

Balansomslutningen minus icke räntebärande skulder (inklusive uppskjuten skatteskuld).

TSFS

Transportstyrelsens Författningssamling.

Swedavias flygplatser

Nationella basutbudet





swedavia
SWEDISH AIRPORTS

Swedavia AB 190 45 Stockholm-Arlanda Besöksadress: Tornvägen 1
Tel +46 10 109 00 00 Fax: +46 10 109 05 00 E-post: info@swedavia.se
Koordinater: 59°39'14.06"N 17°56'21.51"O www.swedavia.se