



swedavia
SWEDISH AIRPORTS

Årsredovisning och
hållbarhetsredovisning 2012

INNEHÅLL

Detta är Swedavia

Året i korthet s. 3

Swedavia i korthet s. 4

VD-ord s. 6

Strategi och mål

Vår strategi s. 8

Strategiska prioriteringar s. 9

Mål s. 12

Kund

Marknad och externa drivkrafter s. 13

Vårt erbjudande s. 16

I fokus: Göteborg Landvetter Airport s. 21

Ekonomi

Vårt ekonomiska ansvar s. 22

I fokus: Fastighetsutveckling s. 25

Miljöhänsyn

Vårt miljöansvar s. 26

I fokus: Flygplatsernas klimatsertifiering (ACA) s. 31

Social utveckling

Vår roll i samhället s. 33

Våra medarbetare s. 36

Säkerhet s. 40

I fokus: Destinationsutveckling s. 41

Förvaltningsberättelse s. 44

Koncernens finansiella rapporter s. 51

Moderbolagets finansiella rapporter s. 57

Noter s. 63

Årsredovisningens undertecknande s. 92

Revisionsberättelse s. 93

Bestyrkanderapport s. 94

Bolagsstyrningsrapport s. 95

GRI-Index s. 106

FNs Global Compact s. 109

Definitioner s. 110

Kontaktuppgifter s. 111

6

Swedavia har tagit flera steg för att utvecklas som en långsiktigt hållbar flygplatskoncern i ett utmanande ekonomiskt läge. Läs mer på s. 6-7.

13

Swedavia utvecklar effektiva och attraktiva flygplatser för alla. Läs mer om marknadstrender och vårt kunderbjudande på s. 13-21.

26

Swedavias engagerade miljöarbete skapar effektivitet och konkurrensfördelar. Läs mer om vårt miljöansvar på s. 26-31.

22

Koncernens nettoomsättning ökade med knappt sex procent till 4 965 MSEK. Läs mer om vårt ekonomiska ansvar på s. 22-25.

33

Swedavia skapar tillgänglighet till, från och inom Sverige för att stötta tillväxt och konkurrenskraft. Läs mer om vårt sociala ansvar på s. 33-41.

Om Swedavias rapportering

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2012. Information om hållbarhet är integrerad i årsredovisningen. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kreditanalytiker och samarbetspartners, men även till övriga intressenter, och fokuserar på vår strategi, samt mål och resultat för det gångna året. Hela koncernen omfattas, om inget annat anges. Nyckeltal samt finansiella rapporter för jämförelseperioder föregående år är omräknade enligt IFRS.

Vi redovisar även hållbarhetsresultatet enligt Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer i en separat resultatrapport som finns tillgänglig på vår hemsida. Rapporterade indikatorer har valts utifrån våra intressenter 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/

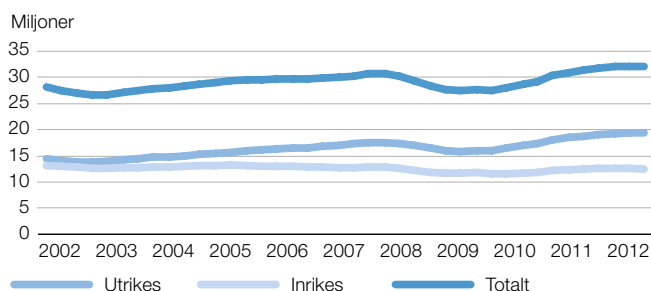


Utveckling under 2012

- Swedavias flygplatser hade 32,4 miljoner passagerare under helåret vilket är en ökning med 2,7 procent jämfört med samma period föregående år
- Nettoomsättningen ökade till 4 965 MSEK (4 693)
- Rörelseresultatet uppgick till 831 MSEK (781)

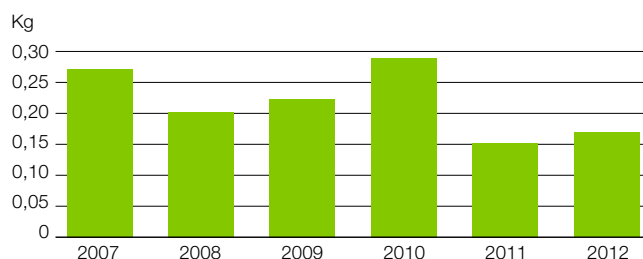
- Swedavia förvärvade den 29 juni byggnader från SAS för 1 775 MSEK
- Samtliga tio flygplatser i basutbudet är certifierade av Airport Carbon Accreditation enligt högsta standard för klimatarbete. Av de totalt 14 flygplatserna i Europa, som är certifierade på högsta nivå, drivs nu tio av Swedavia

Passagerarutveckling till och från Swedavias flygplatser¹



¹ Alla jämförelsetal för tiden före april 2010 är pro forma-baserad på verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV.

Koldioxidutsläpp från Swedavias verksamhet per passagerare¹



Koncernen MSEK, om ej annat anges

	2012	2011 ²	2010 ³
Nettoomsättning	4 965	4 693	3 277
Rörelseresultat	831	781	420
Rörelsemarginal, %	16,7	16,6	12,8
Resultat före skatt	554	556	192
Periodens resultat	447	438	15
Resultat per aktie, SEK	0,31	0,30	0,01
Avkastning på eget kapital, %	10,3	11,0	0,4
Avkastning på sysselsatt kapital, %	6,4	7,4	3,9
Soliditet, %	29,1	32,7	30,4
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 493	1 178	746
Investeringar	3 418	1 057	520
Nöjda resenärer (ASQ), %	68	68	68
Nöjda medarbetare (ESI), %	76	64	NA
Medelantal anställda	2 624	2 516	2 496
Koldioxidutsläpp, ton	5 400	4 600	8 200 ⁴

² Nyckeltal för jämförelseperiod föregående år är omräknade enligt IFRS.

³ Swedaviakoncernens första räkenskapsår sträcker sig från den 1 april 2010 till den 31 december 2010. Jämförelseperiod 2010 är inte omräknade enligt IFRS.

⁴ Avser helår 2010 där jämförelsetal period januari-mars är pro forma-baserade på verksamhet som tidigare bedrevs inom LFV.

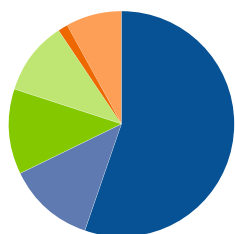
Swedavia i korthet

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 mer än 50 procent av BNP kommer från export av varor och tjänster. I det allt mer globaliserade samhället ökar behovet av snabba och effektiva resor både inom, till och från landet.

» Läs mer om Vårt erbjudande på s. 16

Tjänsteportfölj, % (nettoomsättning)



- Aviation intäkter 55 %
- Bilparkering 13 %
- Retail, food and beverage 12 %
- Övriga hyresintäkter 11 %
- Reklam 1 %
- Övrigt 8 %

Swedavia äger, driver och utvecklar 11 flygplatser i hela Sverige. Därutöver äger vi fastigheten Göteborg City Airport samt är minoritetsägare i bolaget som driver flygplatsen. Swedavias verksamhet utgörs av Flygplatsverksamhet, vilken inkluderar Aviation Business och Commercial Services, samt Real Estate. Swedavia AB är helägt av svenska staten. Vår roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten – inom Sverige, i Europa och i världen. Kundfokus och hållbar utveckling är utgångspunkten för allt Swedavia gör, både i den egna verksamheten och i samhället i stort. Swedavia är ledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Under 2012 hade Swedavia en omsättning på cirka 5,0 miljarder kronor och drygt 2 600 medarbetare. Totalt reste 32,4 miljoner resenärer via våra flygplatser 2012.

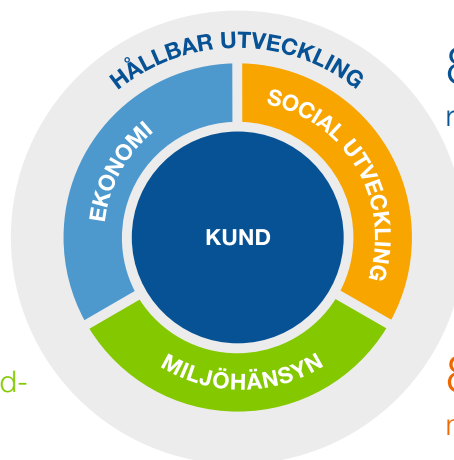
Strategi och mål

Kundfokus och hållbar utveckling är utgångspunkten för Swedavias strategiska utveckling. Under 2012 har vi vidareutvecklat våra strategiska prioriteringar inom de fyra perspektiven kund, ekonomi, miljöhänsyn och social utveckling. Vi styr verksamheten i den riktningen med hjälp av ett antal konkreta mål. Perspektiven med tillhörande mål illustreras genom vårt hållbarhetshjul.

» Läs mer om Vår Strategi på s. 8

9% avkastning
på eget kapital

0 fossila koldioxid-
utsläpp 2020



80% nöjda
resenärer 2014

80% nöjda
medarbetare 2014

Kiruna Airport

	2011	2012
Starter och landningar	2 094	2 478
Passagerare	164 103	198 022

Luleå Airport¹

	2011	2012
Starter och landningar	13 585	12 848
Passagerare	1 066 839	1 089 538

Åre Östersund Airport

	2011	2012
Starter och landningar	5 590	5 475
Passagerare	377 868	383 086

Bromma Stockholm Airport

	2011	2012
Starter och landningar	45 366	47 340
Passagerare	2 184 216	2 295 254

Göteborg City Airport²

Göteborg Landvetter Airport

	2011	2012
Starter och landningar	68 747	60 250
Passagerare	4 906 302	4 853 827

Malmö Airport

	2011	2012
Starter och landningar	27 649	27 656
Passagerare	1 945 910	2 104 101

Umeå Airport

	2011	2012
Starter och landningar	15 010	14 652
Passagerare	955 132	983 644

Sundsvall Härnösand Airport³

	2011	2012
Starter och landningar	7 509	7 641
Passagerare	282 047	281 136

Stockholm Arlanda Airport

	2011	2012
Starter och landningar	210 788	207 467
Passagerare	19 072 719	19 643 256

Visby Airport

	2011	2012
Starter och landningar	11 923	9 545
Passagerare	340 393	327 336

Ronneby Airport¹

	2011	2012
Starter och landningar	4 015	3 885
Passagerare	226 995	218 965

¹ Luleå Airport och Ronneby Airport ägs av Försvarsmakten men drivs av Swedavia.

² Swedavia äger fastigheten Göteborg City Airport samt är minoritetsägare (40 procent) i bolaget som driver flygplatsen.

³ Sundsvall Härnösand Airport har drivits av Swedavia under 2012, avsikten är att flygplatsen avyttras under 2013.

Framgångsrik utveckling med resenären i fokus

När vi nu lägger 2012 bakom oss kan vi konstatera att vi i ett utmanande ekonomiskt läge har tagit flera steg för att utveckla Swedavia som en långsiktigt hållbar flygplanskoncern. Fokus under året har varit att stärka både vårt kunderbjudande och vår attraktionskraft. Detta har skett genom flera offensiva satsningar, bland annat i samarbete med våra flygbolag. Vi har även anpassat verksamheten till den utmanande situationen i vår omvärld. Som en följd av tidigt vidtagna åtgärder lyckades vi uppnå ett gott ekonomiskt resultat för året.

Swedavias omsättning ökade med 10,9 procent till 1 333 MSEK för det fjärde kvartalet. Rörelseresultatet uppgick till 168 MSEK. För verksamhetsåret 2012 ökade omsättningen med 5,8 procent till 4 965 MSEK och rörelseresultatet uppgick till 831 MSEK.

Medarbetarna är grunden för framgång

Det är våra medarbetare som ligger bakom mycket av våra framgångar under året. Medarbetarna är vårt varumärke mot resenärerna och avgörande för att Swedavia ska kunna öka resenärsnöjdheten. Under året har vi sett en god utveckling i medarbetarnöjdheten, och det är mycket glädjande att vi når upp till delmålet för 2012. Vi fortsätter arbetet med att vara en attraktiv arbetsgivare i syfte att öka medarbetarnöjdheten.



Hållbarhet som utgångspunkt

Vi har fördjupat hållbarhetsarbetet och tagit nästa steg i vår utveckling. Kundfokus och hållbar utveckling är utgångspunkten för vår verksamhet och strategi, då vi är övertygade om att det stärker vår långsiktiga konkurrenskraft. Under året har vi även anslutit oss till FNs Global Compact.

Vi har satt upp fyra hållbarhetsmål kopplade till ekonomi, miljöhänsyn, social utveckling och kund. Det sistnämnda för att säkerställa starkt kundfokus i allt vi gör. Under året har vi nått tre av de fyra delmålen för 2012. Vi har inte nått upp till önskade nivåer för resenärsnöjdheten. Jag är övertygad att vi kommer att lyckas dels på grund av att våra medarbetare blir allt nöjdare samt genom att vi nu har en tydlig organisation med tydliga roller och mål på plats. Vi har också satt upp ett tufft miljömål. För att nå vårt mål om noll fossila koldioxidutsläpp 2020 behöver vi framför allt fortsätta konvertera vår fordonsflotta, men även kontinuerligt reducera vår energianvändning.

Världsledande på att driva klimatsmarta flygplatser

Som ett resultat av ett målmedvetet och långsiktigt arbete har samtliga tio flygplatser inom det nationella basutbudet certifierats på den högsta nivån av Airport Carbon Accreditation. Certifieringen tydliggör Swedavias ledande roll att utveckla klimatsmarta flygplatser. Vi är övertygade om att förutsättningarna för Sveriges tillgänglighet långsiktigt stärks i och med detta.

Arlandas miljötillstånd avgörande för tillväxt

Stockholm Arlanda Airports nuvarande miljötillstånd är baserat på gamla lagar och villkor, vilket inom några år kan leda till kraftfulla begränsningar av tillgängligheten till, från och inom Sverige. Swedavias målsättning är att Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd fullt ut ska utformas efter dagens lagstiftning i miljöbalken.

» Swedavia är
världsledande på
att driva klimat-
smarta flygplatser «

Vi lämnade i maj 2011 in en ansökan till mark- och miljödomstolen om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Under året har ansökan kompletterats och remissinstanser har inkommit med synpunkter på tillståndsansökan. Att säkra ett modernt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport är vår viktigaste strategiska fråga.

"All time high" trots avtagande resenärstillväxt

För 2012 slog vi åter nytt rekord i antalet resenärer för hela koncernen. Samtidigt kunde fem av våra flygplatser; Bromma Stockholm Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Stockholm Arlanda Airport och Umeå Airport, stoltsera med resenårsrekord. Totalt reste 32,4 miljoner resenärer till och från Swedavias flygplatser. Vi nådde därmed en resenärstillväxt på tre procent jämfört med föregående år, trots ett turbulent år med flera flygbolagskonkurser. Under årets andra hälft kunde vi dock se effekten av det osäkra ekonomiska läget i en avtagande resenärstillväxt.

På lång sikt är vi övertygade om att flygresandet kommer att öka. Med syfte att möta det långsiktiga behovet av ökad kapacitet är vi inne i en intensiv investeringsfas. Målet är att flygplatserna ska bli enklare, effektivare och mer attraktiva för resenärerna. I samband med färdigställandet passar vi på att stärka det kommersiella erbjudandet genom fler butiker och restauranger. Bromma Stockholm Airport kommer genom moderniseringen att utvecklas till ett högeffektivt resenav som binder ihop flygresor med lokala och regionala transporter. Viktiga delar i moderniseringen av Bromma Stockholm Airport är att helt förnya terminalen samt de utökade kollektivtrafikförbindelserna genom tvärbanans utbyggnad.

Vi har under året etablerat ett certifikat- och ett obligationsprogram med en ram om totalt 10 miljarder SEK för att säkerställa en långsiktigt stabil finansiell grund och en god balans i vår finansiella struktur.

Fastighetsaffären stärker kärnaffären

Under året har fastighetsaffären utvecklats ytterligare för att stärka vår kärnaffär. Ett större antal fastigheter har samlats i bolaget Swedavia Real Estate med syfte att utveckla marken runt terminalerna. I juni förvärvades ett fastighetsbestånd från SAS som ger Swedavia möjlighet att mer effektivt utforma flygplatsområdena efter våra samarbetspartners behov. Fastigheten Clarion Hotel Arlanda Airport färdigställdes i slutet av oktober och markerar en tydlig ambition att fortsätta utveckla flygplatsområdet till en knutpunkt för affärer och möten.

God grund för långsiktig utveckling

För att på sikt kunna tillvarata Swedavias fulla potential och skapa en långsiktigt hållbar utveckling och god lönsamhet har vi under året arbetat med ett omfattande organisations- och effektiviseringsprojekt. Syftet med projektet är att effektivisera verksamheten, skapa en gemensam organisation och en funktionell styrmodell. Detta ger oss en högre flexibilitet och vi står väl förberedda för att kunna hantera framtida konjunktursvängningar.

Swedavia går in i det nya året som ett starkt företag med goda förutsättningar. Vi ska fortsätta arbeta offensivt och effektivt för att säkerställa en fortsatt hög tillgänglighet för våra resenärer.

Torborg Chetkovich

Verkställande direktör och koncernchef



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 i 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
- Nyttänkande
- 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 fossila koldioxidutsläpp 2020

STRATEGISK INRIKTNING

Kundfokus och hållbar utveckling är utgångspunkten för Swedavias strategiska 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.

Ekonomi

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

Miljöhänsyn

Swedavia ska kontinuerligt arbeta med att minska sin egen miljöpåverkan med fokus på fossil koldioxid samt vara en drivande part för att minska hela flygresans miljöpåverkan. För att lyckas är vi beroende av betydande teknisk språng som kräver samverkan av näringsliv, forskning och politik på internationell nivå. En av flera viktiga frågor för flygbranschen är tillgången till förnybara bränslen både för markbundna fordon och flygplan.

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 samverkar med våra intressenter och med hjälp av vår "code of conduct" kan vi ställa samma höga krav på våra leverantörer och samarbetspartners som på oss själva. Vi lever efter de krav som statens ägarpolicy ställer på socialt ansvarstagande.

Strategiska prioriteringar till 2016

Vår vision är att tillsammans med våra intressenter vara en viktig förutsättning för Sveriges välbefinnande och tillväxt. Som infrastrukturhållare har Swedavia ett särskilt ansvar att utveckla verksamheten på lång sikt och även bidra till en hållbar utveckling. För att uppnå detta har vi tagit fram ett antal strategiska prioriteringar till 2016. De utgår från vår strategiska inriktning och konkretiserar vårt arbete.



Kund

Målgruppsanpassad affärsutveckling

Nöjda kunder är utgångspunkten i allt vi gör och en förutsättning för att utveckla en bättre affär.

Swedavias primära kund är resenären. Med ett fokuserat arbete på nyckelprodukterna Retail, Food & Beverage, bilparkering och reklam säkerställer vi en fortsatt tillväxt inom Commercial Services. Under året har vi beslutat att bedriva reklamaffären i egen regi och skapa en ny affärsmodell för reklam. Vi omvandlar våra kommersiella ytor i terminalerna genom ombyggnationer utifrån insikter från och anpassning till våra resenärer. För att effektivisera resenärernas resa utvecklar vi tjänster genom automatisering, bland annat self-service bagdrop och incheckningsautomater.

Vi prioriterar hög kvalitet i leveransen till våra flygbolagskunder. För att säkerställa fortsatt volymtillväxt vid våra flygplatser arbetar

vi tillsammans med våra samarbetspartners. Tillsammans med dem vill vi utöka erbjudandet av direktdestinationer och därmed även öka det ekonomiska värdet av Sveriges flygtillgänglighet. Vi fortsätter bearbeta interkontinentala flygbolag för ny eller utökad trafik till våra största flygplatser. Samtidigt intensifierar vi arbetet med lågprisbolag för ekonomiskt hållbara etableringar på flera av våra flygplatser.

För att stärka kärnaffären utvecklar vi fastigheter inom främst logistik, handel, kontor och hotell. Genom det nybildade fastighetsbolaget Swedavia Real Estate AB ska Swedavia tillvarata värdetillväxten i det tidiga skedet, det vill säga från detaljplaner till uthyrning och uppförande av byggnader. Swedavia säkerställer en god löpande förvaltning för att bygga långsiktigt värde.



Ekonomi

Kostnadseffektiv flygplatskoncern

Swedavia ska uppnå en långsiktig och stabil lönsamhet. De kommande åren fortsätter vi att prioritera arbetet med effektiviseringar för att åstadkomma en lägre kostnadsnivå i koncernen. Åtgärderna ska genomföras så att målsättningar för resenärsnöjdhet, medarbetarnöjdhet och miljö uppnås.

Med införandet av en tydligare gemensam styrning och mer flexibel kostnadsstruktur åstadkommer vi en effektiv verksamhet i hela koncernen. Löpande ökar vi vår effektivitet genom att utnyttja stordriftsfördelar och identifiera samordningsmöjligheter mellan flygplatserna och koncernfunktioner.

Vi arbetar även med att sänka våra inköpskostnader genom att utveckla upphandlingsprocessen samt att standardisera och förenkla inköpsarbetet. För att minska våra IT-kostnader och säkerställa verksamhetsnyttan driver vi ett förändringsprogram för att höja den operativa effektiviteten. IT är också en förutsättning för att utveckla moderna lösningar för nya affärer som genererar ytterligare kommersiella intäkter.

Swedavias verksamhet är långsiktig och kapitalintensiv. Därför är tillgång till kapital en viktig förutsättning för att trygga koncernens utveckling. Kapital anskaffas dels genom traditionell upplåning från banker och dels genom att Swedavia själv kan emittera företagscertifikat och företagsobligationer för att ge koncernen konkurrenskraftiga räntekostnader.

Miljöhänsyn

Minskande miljöpåverkan

Swedavia ska genom hållbar resursanvändning minska verksamhetens miljöpåverkan, varav minskade utsläpp av fossil koldioxid och minskad energianvändning är prioriterade områden.

Vi ställer på sikt om hela fordonsflottan till fossilfria drivmedel. Vi minskar användandet av bränsle, el och värme i befintliga anläggningar och fordon på ett kostnadseffektivt sätt. Vid nybyggnation ställer vi högre krav än gällande norm. Vi fortsätter också att skapa lösningar som uppfyller samhällets krav för att minska buller och påverkan på vatten.

Swedavia prioriterar även att vara en starkt drivande part i arbetet att ta fram nya metoder och styrmedel som leder till minskad bullerexponering och lägre utsläpp av klimatpåverkande gaser från flyget. För att åstadkomma förändring deltar vi i miljöutvecklingsprojekt med fokus på kurvade inflygningar samt verkar inom ramen för internationell samverkan. Därutöver fortsätter vi att stödja utvecklingen av kollektiva marktransporter och samarbetar med andra aktörer på flygplatserna för en positiv resenärsupplevelse.



Social utveckling

Engagerade medarbetare

Nöjda medarbetare är en förutsättning för nöjda kunder. De är mer engagerade och bemöter resenärerna på ett bra sätt. För att öka medarbetarnöjdheten skapar vi delaktighet kring den företagskultur vi vill ska spegla Swedavia. Vi har inriktat insatserna på att kommunicera Swedavias vision och värderingar så att alla medarbetare proaktivt ska kunna ta ansvar för en förflyttning mot koncernens övergripande mål. Vi arbetar förebyggande för medarbetarnas fysiska och psykosociala hälsa i syfte att ha friska medarbetare. På våra arbetsplatser tar vi ansvar för att skapa en mångfald som speglar samhället i stort. Genom utbildning och uppföljning fortsätter vi att förebygga och hantera trakasserier och diskriminering.

Bidrag till samhällsnyttan

Swedavia tar en aktiv roll i samhället och skapar därigenom värden på kort och lång sikt. Vi bidrar till att stödja Sveriges ekonomiska och sociala utveckling genom ökad tillgänglighet. Våra flygplatser är knutpunkter för tillväxt, möten och kulturer. Som infrastruktur-

hållare driver vi utvecklingen av kollektivt resande till och från flygplatserna. Vårt sociala ansvarstagande i samarbeten med utvalda partners och leverantörer tar sin utgångspunkt i våra värderingar, vårt varumärke och vår Code of Conduct. De ska stödja vår syn på hållbar utveckling. Genom att utveckla relationer med prioriterade intressenter skapar vi utrymme för vår affär. Intressenterna utgörs av de som påverkar eller påverkas av Swedavias verksamhet.

Hög säkerhetsnivå

Swedavias flygplatser präglas av hög säkerhetsnivå. Med gemensam metodik, likartade processer och ett professionellt bemötande från våra medarbetare och samarbetspartners bibehåller vi en hög säkerhetsnivå samtidigt som vi ökar kundvärdet. På nationell och internationell nivå ska vi proaktivt påverka för att åstadkomma ett ändamålsenligt regelverk som kan implementeras på ett kostnads-effektivt sätt i verksamheten. En viktig del i påverkansarbetet är vårt deltagande i relevanta forum. Vi fortsätter rikta insatserna för att åstadkomma en god balans mellan säkerhet, kundnöjdhet och kostnader.



80%

nöjda resenärer 2014

80%

nöjda medarbetare 2014

9%

avkastning på eget kapital

0

fossila koldioxidutsläpp 2020

Mål

Swedavia ska vara drivande i en hållbar samhällsutveckling och styr 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 2012 infriades tre av de fyra delmålen.

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, efter återläggning av årets ej kassaflödespåverkande värdeförändringar och skatt som hör till dessa.

Resenärernas uppfattning om vår verksamhet följs upp genom regelbundna mätningar. Vårt övergripande mål till 2014 är att öka resenärsnöjdheten (ASQ) från 68 procent till 80 procent.

Nöjda medarbetare är en förutsättning för nöjda resenärer. Vårt övergripande medarbetarmål till 2014 är att öka medarbetarindex (ESI) från 76 procent till 80 procent.

Swedavia ska genom hållbar resursanvändning minska verksamhetens miljöpåverkan. Vårt övergripande miljömål är att minska utsläpp till luft av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Årets ökning beror främst på den stora mängden snö som föll i december. Trots detta nådde vi delmålet för 2012. Under 2020 är målet att nå nollutsläpp, vilket kräver teknikutveckling i samarbete med partners.

	Delmål 2012	Utfall 2012	Utfall 2011	Utfall 2010
Nöjda resenärer (ASQ), %	75	68	68	68
Nöjda medarbetare (ESI), %	70	76	64	NA
Avkastning på eget kapital, %	9	10,3	11,0	0,4
Fossil koldioxidutsläpp, ton	5 600	5 400	4 600	8 200



Marknad och externa drivkrafter

För flygbranschen var 2012 ett utmanande år. Trots detta noterade Swedavia rekordnivåer i antalet passagerare. I det allt mer globaliserade samhället ökar behovet av snabba och effektiva resor både inom, till och från Sverige.

Marknadsläge och utsikter

Osäkerheten i världsekonomin drabbade i stor utsträckning flygbranschen under 2012. Flera flygbolag i Sverige och internationellt har finansiella svårigheter och ett antal har även ansökt om konkurs under det gångna året. Flygbolagsmarknaden präglas även av en konsolidering. Flygförbindelserna i Sverige har under året påverkats negativt men i de flesta fall har förlorade förbindelser till och från Swedavias flygplatser ersatts genom andra flygbolags expansion. I ett regionalt perspektiv har vi fått ett ökat enkundsberoende på några av våra flygplatser.

Antalet passagerare som flög via Swedavias flygplatser ökade med tre procent under 2012. Under årets sista kvartal noterade vi en avmattning i tillväxttakten. Tillväxten har varit god i en europeisk jämförelse, vilket visar att Sverige upplevs som en attraktiv destination. Totalt uppgick antalet passagerare till 32,4 miljoner vid våra flygplatser, vilket är det högsta antalet som någonsin noterats.

Utrikes passagerare ökade med knappt fyra procent till och från Swedavias flygplatser under 2012. Inrikes passagerare ökade med drygt en procent och uppgick till knappt 13 miljoner, vilket är den högsta nivån på flera år.

Under första halvåret var det i huvudsak resandet till och från övriga europeiska länder som drev den fortsatta passagerartillväxten för utrikestrafik. Därefter har vi sett ett skifte mot att det är fler från Sverige som reser ut än internationellt inkommande trafik. Volymtillväxten sker främst genom god trafikutveckling för etablerade flygbolag på befintliga destinationer men även genom nya flyglinjer med såväl nya som etablerade flygbolag. Den interkontinentala trafiken har minskat något, i huvudsak till länder som Irak, Marocko och Syrien. Även långväga resande till och från länder som Kina och Thailand har minskat det senaste året.

Sverige är Skandinavians största flygfraktsmarknad. Under året har den totala flygfraktsmarknaden haft en relativt stabil utveckling totalt sett. En långsiktigt ökande internationell handel ger goda möjligheter för Swedavia att utveckla flygfrakten på flygplatserna och därmed säkerställa en god infrastruktur.

Flera faktorer såsom en försvagad global konjunktur och den finansiella oron i Europa pekar på en fortsatt utmanande marknad. Den underliggande efterfrågan från svenska privatresenärer för flygresande är hög, stärkt bland annat av den relativt goda utvecklingen för de svenska hushållens ekonomi samt ökat utbud av flygbolag med god tillgång av flygbiljetter som följd. En trend framöver är allt större flygplan med fler passagerarplatser. Det innebär att passagerarutvecklingen fortsätter att öka trots färre starter och landningar.



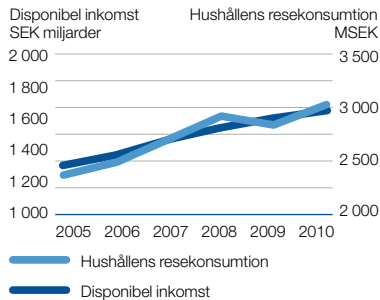
Flygfrakt

För länder som Sverige med stor utrikes-handel är en utbyggd infrastruktur för flygfrakt en förutsättning. Flygfrakt är det enda alternativet för transporter av gods som behöver fraktas snabbt och pålitligt över stora avstånd. Till och från Swedavias flygplatser transporterades knappt 210 000 ton flygfrakt under 2012. Det motsvarar uppskattningsvis hälften av den svenska totalmarknaden för flygfrakt.



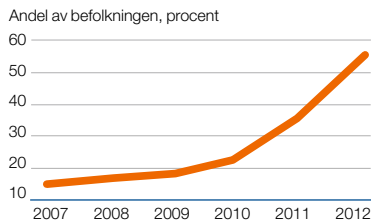
Drivkrafter och trender på flygmarknaden

Resekonto i förhållande till disponibel inkomst



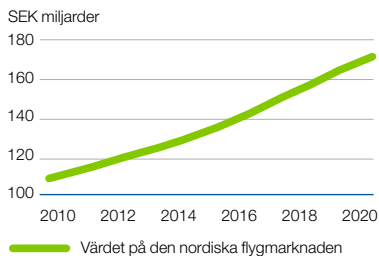
Källa: SCB

Användandet av mobilt internet



Källa: Svenskarna och Internet 2012, Internetstatistik

Nordisk reseutveckling



Källa: IATA

Föränderligt kundbeteende

Resenärernas preferenser förändras snabbt. Det handlar om att förstå våra kundgrupper och möta deras specifika behov med anpassade tjänster och produkter. På så sätt kan Swedavia bidra till en positiv känsla kring resandet och möta resenärernas behov.

Resenärstrender

Fler resenärer efterfrågar direktdestinationer och resande till mer avlägsna och exotiska resmål. Trenden kring fritids- och weekend-resande är också tydlig då denna restyp har ökat kraftigt de senaste åren. Samtidigt är lågprisflyget högt efterfrågat bland en stor andel resenärer. Att tillsammans med flygbolagen utveckla direktförbindelser med fler tillväxtregioner i världen fortsätter att vara en viktig framgångsfaktor för Swedavia.

Digital utveckling

Våra kunder använder digitala kommunikationsmedel i allt högre utsträckning. Denna utveckling medför kommersiella möjligheter inför resan för Swedavia i form av webbökning av parkering, förbokning av taxfree etc. Digitala kanaler innebär även möjligheter till förbättrad kundinformation om resan, incheckningen samt säkerhetskontrollen på flygplatsen.

Destinations- och linjeutveckling

Destinations- och linjeutveckling är viktigt för att Swedavia ska vara en attraktiv samarbetspartner till flygbolagen. Sverige är en så kallad underservad marknad, vilket innebär att viljan till flygresor är större än utbudet. För att erbjuda hela Sverige en fortsatt hög tillgänglighet behöver befintliga flyglinjer säkras samtidigt som nya måste etableras. Att Sverige är en attraktiv turist- och affärsdestination visas i att antalet utländska resenärer ökar.

Tjänsteutveckling

Att utveckla nya produkter och tjänster utifrån resenärernas behov i hela resenärsprocessen – från att resetankarna väcks till att man kommer hem igen – blir allt viktigare för Swedavia. Det krävs att vi snabbt tar till oss trender och lanserar nya lösningar på marknaden för att ständigt leva upp till ett modernt och attraktivt resenärslöfte.

Konkurrenssituation

I Sverige finns cirka 40 flygplatser med reguljär trafik och/eller chartertrafik. Flera drivs i kommunal regi. Swedavia har under 2012 ägt och drivit 11 flygplatser. Därutöver äger Swedavia fastigheten Göteborg City Airport samt är minoritetsägare i bolaget som driver flygplatsen. I det nationella basutbudet som vi har uppdrag att äga och driva ingår tio flygplatser. Sundsvall Härnösand Airport har drivits av Swedavia under 2012 men ambitionen är att flygplatsen avyttras.

Då resebeteendet har förändrats de senaste åren har inrikesresor koncentrerats till allt färre flyglinjer. Vid kortare distanser väljer resenärer i högre utsträckning alternativa resesätt. Flyget, tåget, bustrafik och andra trafikslag behöver komplettera varandra för att hela landet ska ha en god tillgänglighet. Swedavias flygplatser kan utifrån detta perspektiv fungera som

effektiva nav där byten mellan flera olika transportslag kan ske. Samtidigt har flygtrafiken mellan Stockholm och städer som Göteborg, Luleå, Malmö och Umeå ökat. Stockholm Arlanda Airport är kommunikationsnav för hela Sverige, både för inrikes och utrikes resor, samt en viktig förutsättning för att knyta Norden till övriga världen.

För att möta den långsiktigt ökande efterfrågan på långresor och direktlinjer har utbudet av internationella flyglinjer fortsatt att öka på flera av Swedavias flygplatser. Majoriteten av de europeiska och interkontinentala flyglinjerna erbjuds till och från Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport. Det är framför allt dessa flygplatser som konkurrerar med övriga storflygplatser i norra Europa.



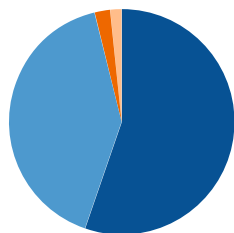
Den digitala resan

Lättillgänglig information i mobiltelefon och på internet är något som dagens resenärer efterfrågar. Swedavia har utvecklat mobilapplikationer och flygplatswebbar för att möta resenärernas digitala behov. Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport erbjuder mobilapplikationer med funktioner som underlättar för resenärerna genom lättillgänglig information om flygplatsen och deras resa. Applikationen visar ankomst- och avgångsinformation för de närmaste 48 timmarna. Resenären kan dessutom skapa en egen reseprofil för att enkelt följa sitt flygs avgång med eventuella förändringar. Varje flygplats har en webb för att resenärerna snabbt och enkelt ska kunna informera sig om flyg, destinationer, parkering och shopping.



Vårt erbjudande

Intäktsfördelning per affär, %



- Aviation Business 55 %
- Commercial Services 41 %
- Real Estate 2 %
- Övrigt 2 %

Swedavias affär är uppbyggd kring de långsiktigt ökande behoven av ett effektivt och hållbart resande inom Sverige samt till och från Europa och övriga världen. Vi utvecklar effektiva och attraktiva flygplatser för alla.

Vårt erbjudande omfattar tjänster kring flygplatsverksamheten på 11 flygplatser i hela Sverige samt fastighetsutveckling och exploatering av mark på och omkring flygplatserna. Swedavias verksamhet utgörs av Flygplatsverksamhet, vilken inkluderar Aviation Business och Commercial Services, samt Real Estate.

» Läs mer om Fastighetsutveckling på s. 25

Under 2012 har vi tagit flera steg för att utveckla våra tjänster och därmed bättre kunna möta våra kunders behov. Det handlar om alltifrån ombyggnation av våra terminaler till lansering av tjänster för ett effektivare resande. Vi har även initierat ett digitalt projekt som på sikt ska erbjuda resenärerna möjligheten att följa hela resan mobilt i sin hand via mobiltelefon eller surfplatta - från det att resan påbörjas till flygplatsen via parkering, säkerhets- och passkontroll och shopping ända fram till gaten. Avsikten är att skapa nöjda och trygga resenärer genom att länka samman och tillhandahålla information om exempelvis tidsåtgång i olika kontroller samt shoppingerbjudanden.

Aviation Business

Inom Aviation Business erbjuder Swedavia start-, landnings- och passagerartjänster samt ground handling och flygplansparkering. Även flygplatsernas infrastruktur för marktjänster och luftfartsskydd gentemot flygbolag ingår. Exempel på tjänster är lastning och lossning av gods, säkerhetskontroll av resenärer och gods före ombordstigning på flygplan, områdeskontroller av flygplatsområdet, bagagesorteringsanläggningar och el till flygplanen.

Flygfrakt är en viktig affär för Swedavia. Flygfraktsvolymerna är många gånger avgörande för en passagerarlinjes lönsamhet, och därmed central för var våra flygbolagskunder etablerar nya flyglinjer. Flera av våra flygplatser såsom Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Luleå Airport, är viktiga nav på flygfraktsmarknaden i Sverige.

Omkring 150 flygbolag trafikerar Swedavias flygplatser. Våra fyra största flygbolagskunder är Braathens Aviation, Lufthansa, Norwegian och SAS. Aviation Business-affären står för cirka 55 procent av Swedavias totala intäkter 2012.

Utveckling 2012

Under året har den svenska flygmarknaden förändrats. Flygbolagskonkurser och nerlagda regionala och nationella flyglinjer har minskat tillgängligheten för delar av Sverige. För att säker-

Intäktsfördelning, MSEK	2012	2011	2010 pro forma
Aviation Business	2 749	2 650	2 196
Commercial Services	2 031	1 970	2 064
Real Estate	103	NA	NA
Övriga rörelseintäkter	81	72	52
Summa	4 965	4 693	4 312



Swedavias kundlöfte för nöjda och trygga kunder

Våra flygplatser erbjuder enhetliga basfunktioner såsom rena och fräscha flygplatser med smidiga och effektiva resenärsflöden samt ett välkomnande bemötande.



Vi utvecklar attraktiva flygplatser samt spännande destinationer, butiker och restauranger med en inspirerande miljö i terminalerna. Syftet är att attrahera våra kunder, och därmed bidra till den härliga känsla som en resa innebär.

Våra flygplatser uppfyller alla regler och krav som ställs inom säkerhet och miljö.

ställa en väl fungerande konkurrens på trafiken mellan våra regionala flygplatser och Stockholm Arlanda Airport för vi en kontinuerlig dialog med flygbolagen för att utveckla ett attraktivt erbjudande. Detta har under året resulterat i att flera av de förlorade flygförbindelserna har ersatts av andra flygbolag.

De regionala flygplatserna bedriver en gemensam dialog med olika flygbolag för att tillsammans utveckla flygtrafiken. Det avser

framförallt de flygplatser som är verkliga turistdestinationer såsom Kiruna, Visby och Åre. Dialogen har lett till flera etableringar av nya linjer under 2012. Destinationsutvecklingen skedde till största delen till destinationer i Europa. Samtidigt var trafikutvecklingen för etablerade flygbolag på befintliga destinationer god.

» Läs mer om Destinationsutveckling på s. 41



Commercial Services

Inom Commercial Services har vi ett brett utbud av lokaler för uthyrning inom handel, restauranger, kontor, lager och logistik. Samtliga flygplatser erbjuder bilparkering. Vårt tjänsteutbud omfattar även fiber, telefoni, data och reklam. Att kunna erbjuda ett attraktivt utbud av restauranger och butiker, en bra atmosfär och tjänster för smidigare flöden, baserat på vad våra resenärer efterfrågar, blir allt viktigare.

Förutsättningarna för Commercial Services skiljer sig åt mellan flygplatserna. Samtliga flygplatser arbetar med att utveckla denna affär utifrån lokala förutsättningar. Den största utvecklingspotentialen finns på Stockholm Arlanda Airport, men en omfattande utveckling sker även på Göteborg Landvetter Airport.

I terminalerna och på flygplatserna finns drygt 200 hyresgäster. De tre största hyresgästerna på våra flygplatser är flygbolaget SAS, Rezidor Blu som driver hotellverksamhet och passagerar-, ramp- och cargohandlingbolaget Menzies. Commercial Services riktar sig även direkt till privatpersoner som står för cirka 24 procent av Swedavias intäkter. Sammanlagt står Commercial Services för cirka 41 procent av Swedavias totala intäkter 2012.

Utveckling 2012

Under året har det pågått ett intensivt arbete med att målgruppsanpassa verksamheten. Utgångspunkten för nya butiksetableringar och andra förändringar i vårt erbjudande är våra resenärer och deras önskemål och behov. Ombyggnationerna av terminalerna vid flera av våra flygplatser ger oss möjlighet att stärka det kommersiella utbudet genom att utveckla nya butiker och restauranger.

Genom att förlänga och utveckla vårt samarbete med The Nuance Group, som driver taxfreebutiker, kommer resenärerna att få en förbättrad shoppingupplevelse. Under 2012 och 2013 kommer tio taxfree- och andra butiker på Swedavias flygplatser att få nytt utseende och ett uppgraderat utbud, anpassat till den skandinaviska marknaden. Totalt handlar det om butiksytor på 3 000 kvadratmeter, med början i en helt ny "walk through" taxfree-butik i utrikesterminalen på Göteborg Landvetter Airport. Stora förbättringar planeras även på flera av Stockholm Arlanda Airports terminaler.

Utvecklingen av infrastrukturen till och från våra flygplatser är avgörande för vår fortsatta utveckling. Genom bättre förbindelser blir det både enklare och mer miljövänligt att ta sig till flygplatsen. Det gynnar våra resenärer och är en förutsättning för att vi ska minska vår miljöpåverkan. I december 2012 startade en ny pendeltågstrafikering av Stockholm Arlanda Airport som innebär att alla pendeltågsstationer mellan Älvsjö och Uppsala nu har direkttrafik till och från flygplatsen. En av de viktigaste förändringarna på Bromma Stockholm Airport är att tvärbansens nya Kistagren kommer att byggas ut till flygplatsen. I infrastrukturpropositionen, som presenterades under hösten 2012, framgår det att en större satning på utvecklad spårförbindelse till Göteborg Landvetter Airport ska göras.

Att utveckla och anpassa bilparkeringen efter de lokala förutsättningarna på respektive flygplats är en förutsättning för ett attraktivt erbjudande. Flygplatserna i norra Sverige har under året arbetat med att utveckla parkeringarna och än mer anpassa dem till det kyliga klimatet. Bland annat erbjuds uttag till motorvärmare och tak över parkeringsplatserna. På flera flygplatser har vi under 2012 infört laddstolpar för elbilar.

Self Service Bagdrop

För att ytterligare möta våra resenärers förväntningar på ett smidigt resande inför vi effektivare sätt för inlämning av bagaget på flygplatsen. Som komplement till incheckningsautomaterna erbjuds den nya tjänsten Self Service Bagdrop, som är en flexibel och helautomatiserad bagageinlämning där resenären själv checkar in sina väskor. Första flygplats som införde bagagelösningen var Stockholm Arlanda Airport under sommaren 2012.



A man and a woman are walking away from the camera in an airport terminal. The woman is on the left, wearing a white long-sleeved shirt and dark trousers, carrying a brown shoulder bag and pulling a purple rolling suitcase. The man is on the right, wearing a dark suit jacket and blue jeans, carrying a blue duffel bag. They are walking on a polished floor towards a blurred background of airport activity.

Resenärsnöjdhet

Nöjda kunder är grunden i vår affär och därför utgångspunkten i allt vi gör. Vi arbetar målmedvetet för att få nöjdare kunder. Under året var resenärsnöjdheten 68 (68) procent. En viktig delförklaring till att den inte har förbättrats är den kraftiga passagerartillväxten samt de ombyggnadsprojekt som pågick på många av Swedavias flygplatser under 2012. Även om det totala resultatet inte har förbättrats har flera flygplatser lyckats upprätthålla och till och med ökat resenärsnöjdheten trots ombyggnationer.

För att uppnå målet om nöjdare resenärer har vi fokuserat på terminalutveckling på flera flygplatser samt att uppfylla resenärer-

nas krav på våra basfunktioner, till exempel renlighet och smidiga flöden. Vi har initierat flera viktiga initiativ såsom nya städavtal och ett förnyat avtal med Securitas på Stockholm Arlanda Airport. Vi arbetar också kontinuerligt med att utbilda våra medarbetare för att de på bästa sätt ska kunna axla värdskapet på sina respektive flygplatser.

Flygplatsernas basfunktioner, resenärsanpassade utrymmen på flygplatserna och kundbemötandet kommer även att vara i fokus under 2013.



Gratis WiFi på flygplatserna

Att få enkel och säker tillgång till internet på flygplatserna är något som våra resenärer efterfrågar. Därför erbjuder samtliga Swedavias flygplatser sedan augusti 2012 gratis WiFi.

Insatser för attraktiva terminaler

Med syfte att möta det långsiktiga behovet av ökad kapacitet tillsammans med bättre anpassade terminaler för kunder och samarbetspartners är investeringsbehovet vid flygplatserna stort. Vi initierade investeringar på flertalet av våra flygplatser redan under 2011, för att bygga om de områden som tidigare inte varit optimerade. Det handlar bland annat om att skapa mer välkomnande miljöer, förbättra resenärslödena och öka effektiviteten i säkerhetskontrollerna. Våra resenärer ska se fram emot att besöka våra flygplatser. Ombyggnationerna på Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport och Stockholm Arlanda Airport har fortlöpt under året. För utvecklingen av Luleå Airport har Swedavia, genom ett framgångsrikt regionalt partnerskap med kommuner och landsting, lyckats få medfinansiering från EU. Vi har under året även investerat i effektivitetshöjande ombyggnationer på Umeå Airport.

I samband med färdigställandet ges flygplatserna möjlighet att stärka det kommersiella erbjudandet och en förbättrad atmosfär för resenärerna. Våra flygplatser ska vara välkomnande och inbjudande och få våra resenärer att vilja anlända tidigare till flygplatsen för att hinna med att shoppa i butikerna och äta mat i restaurangerna. På Luleå Airport och Kiruna Airport byggs exempelvis restaurangdelen om. Dessutom får våra samarbetspartners möjligheter att inom olika områden förbättra och utveckla sina verksamheter.



I FOKUS » GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Göteborg Landvetter Airport genomgår den största förändringen sedan starten 1977. Det är en nödvändig satsning för att kunna möta det ökande antalet resenärer i framtiden med en fortsatt hög servicenivå och kvalitet. Flygplatsen arbetar utifrån konceptet "All in one", vilket innebär satsningar i flera resenärsfrämjande åtgärder för att få ett naturligt flöde i terminalen. Ombyggnationen har utgått från resenärernas åsikter. Studier genomförda av Swedavia visar att det som anses vara viktigast på en flygplats är känslan av trygghet. Detta har Göteborg Landvetter Airport tagit fasta på.

Med "All in one" skapar vi en mer tillgänglig terminal där både säkerhetskontroll och shoppingtor blir öppnare. Säkerhetskontrollen för utrikes resenärer har byggts om för att förmedla trygghet, säkerhet och enkelhet samtidigt som den ska vara välkomnande. Med mer utrymme innanför säkerhetskontrollen och en förbättrad arbetsmiljö ska vi skapa en världsledande säkerhetskontroll. Därutöver har vi utvecklat moderna och ljusa butiks- och restaurangtor med öppen planlösning. Under året invigdes delar av det nya shoppingstråket i utrikes avgångshall. Med fokus på starka varumärken erbjuder Göteborg Landvetter Airport en shoppingupplevelse, även med inslag av innovativ teknologi, på över 1 000 kvadratmeter.

Ombyggnationen har även inneburit en satsning på våra medarbetare för att säkerställa att resenärerna känner sig välkomna. Resenärens krav och önskemål står i fokus, vilket medför att vi ständigt arbetar med att vara engagerade och nytänkande för resenärerna, samt att vi anpassar oss till en föränderlig omvärld.

Ett viktigt nästa steg för att erbjuda resenärerna ökad tillgänglighet är att förbättra kommunikationen mellan regionen och Göteborg Landvetter Airport. I infrastrukturpropositionen som presenterades under 2012 framgår det att en större satsning på utökad spårförbindelse till flygplatsen avseende perioden 2014-2025 ska göras. Järnväg från i första skedet Göteborg möjliggör fler, snabbare och mer punkliga transporter för både resenärer och gods samt skapar bättre förutsättningar för arbetstillfällen och tillväxt i regionen. En tågstation planeras under terminalen med en uppgång mellan inrikes- och incheckningshallen. Vårt mål är att flygplatsen ska bli en kollektivtrafiknod, där kollektivtrafik på marken knyts ihop med den i luften.

"All in one"-konceptet

Ledorden för all ombyggnation på Göteborg Landvetter Airport är havet, årstiderna och en god vän. Detta återspeglar sig i "All in one"-konceptet vid flygplatsen. Baserat på ledorden har en associationsplattform tagits fram för att stärka resenärernas upplevelse och positiva känslor i samband med resor. Plattformen används som riktlinje och inspiration vid såväl ombyggnationer som marknadsföring och andra aktiviteter som sker på Göteborg Landvetter Airport.



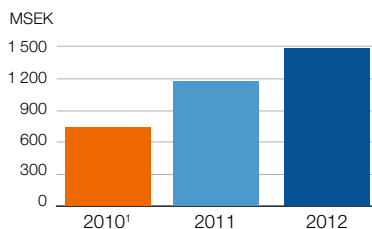


10%

Avkastning på eget kapital 2012

29%

Soliditet 2012

Kassaflöde från den löpande verksamheten

¹ Swedaviakoncernens första räkenskapsår sträcker sig från den 1 april 2010 till den 31 december 2010.

Vårt ekonomiska ansvar

2012 var ett framgångsrikt år för Swedavia. Affären utvecklades, inte minst genom omfattande investeringar, och ett av våra ekonomiska mål nåddes. För att långsiktigt uppfylla vårt uppdrag och nå våra mål behöver vi både effektivisera och utveckla verksamheten. Det är särskilt angeläget att skapa flexibilitet så att vi kan möta upp- och nedgångar i flygtrafiken.

Med en långsiktigt hållbar och lönsam verksamhet skapar vi förutsättningar att möta resenärernas ökande behov av inrikes och utrikes flygförbindelser. Genom initiativ som minskar vår miljöpåverkan och som stärker de sociala värden Swedavias skapar förbättrar vi vår konkurrenskraft. Swedavia ska utveckla flygplatser med långsiktig lönsamhet genom aktiv affärsutveckling och operativ effektivitet.

Finansiell utveckling

Under 2012 noterade Swedavia en avtagande tillväxt av antal passagerare, vilket är en konsekvens av den allmänna ekonomiska utvecklingen i Sverige och övriga världen. Totalt flög 32,4 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser, en ökning med knappt tre procent. Koncernens nettoomsättning ökade med knappt sex procent till 4 965 MSEK (4 693) jämfört med föregående år. Av intäktsökningen, som uppgår till 272 MSEK, utgör 98 MSEK hyresintäkter från de byggnader som förvärvades av SAS i juni 2012. Resterande intäktsökning kommer främst från Commercial Services tjänster. Rörelseresultatet uppgick till 831 MSEK (781).

Kostnadseffektivitet och verksamhetsutveckling

Swedavias uppdrag är att säkerställa och utveckla Sveriges tillgänglighet. Det gör vi genom att erbjuda våra kunder välkomnande, effektiva och klimatsmarta flygplatser. Verksamheten ska bedrivas med lönsamhet på kort såväl som på lång sikt vilket förutsätter effektiva processer och en ändamålsenlig organisation. Under året har verksamheten organiserats om och en ny styrmodell införts. Syftet är att skapa stordriftsfördelar och underlätta för Swedavias flygplatser att utnyttja varandras kompetens och dra nytta av varandras erfarenheter. Den nya styrmodellen skapar även förutsättningar för en mer effektiv affärsutveckling.

Arbetet med att implementera dessa förändringar fortskrider under 2013. Allt i syfte att nå vår långsiktiga målsättning att utveckla en hållbar verksamhet med kundnöjdhet och affärsutveckling i fokus, nöjda och engagerade medarbetare med goda förutsättningar att bidra till verksamhetens utveckling, och en ökad miljöhänsyn i form av minskade utsläpp.

Investeringar

I syfte att möta det långsiktiga behovet av ökad kapacitet, tillsammans med bättre anpassade terminaler för resenärer och partners, är investeringsbehovet vid flygplatserna fortsatt stort. För att reducera risker, skapa värde och nå våra långsiktiga hållbarhetsmål gör vi även löpande underhållsinvesteringar i byggnader och infrastruktur. Driften av en flygplatsverksamhet kräver omfattande investeringar för att kunna möta och säkerställa efterlevnad av regelverk och myndighetskrav kring miljö och säkerhet. Dessutom krävs omfattande miljöinvesteringar för att kunna klara våra miljömål.

För att öka kapacitet och kvalitet vid våra flygplatser initierade vi redan under 2011 nödvändiga investeringar som har intensifierats under året. Dessa omfattande satsningar är grunden för att vi även långsiktigt ska stärka Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Investeringarna ökar flygplatsernas attraktionskraft, de är en förutsättning för att fortsatt attrahera flygbolag och hyresgäster samt bättre kunna möta resenärernas krav och önskemål.

I samband med kapacitetsutbyggnaden investerar vi även för att stärka det kommersiella erbjudandet vid våra flygplatser. Det innebär ett större utbud av butiker och restauranger samt nya tjänster som kommer kunden till nytta.

Ombyggnationerna vid Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport och Stockholm Arlanda Airport fortgår plan enligt. Under det tredje kvartalet 2012 inleddes även ombyggnationer vid Umeå Airport. Investeringsprogrammet beräknas vara genomfört under 2014.

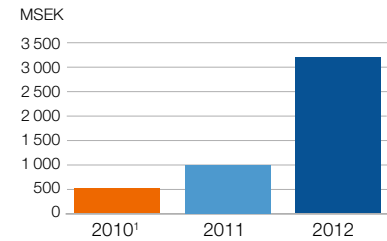
Den enskilt största investeringen under året, 1 775 MSEK, utgjorde förvärvet av byggnader från SAS. Förvärvet, som gjordes genom dotterbolaget Swedavia Real Estate AB, bestod av byggnader på Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Denna fastighetsaffär är ett led i att utveckla flygplatsernas attraktivitet för kommersiella etableringar.

Under 2012 uppgick investeringarna totalt till 3 418 MSEK.

Finansiering

Swedavias verksamhet, infrastruktur och investeringar finansieras med intäkter som kommer direkt eller indirekt från flygtrafik och resenärer. Det innebär att verksamheten inte är skattefinansierad utan, tvärtom, att Swedavia ska ge utdelning till ägaren, svenska staten. I vissa fall sker dock offentlig delfinansiering av investeringar genom samarbetsprojekt på regional basis.

Investeringar



¹ Swedaviakoncernens första räkenskapsår sträcker sig från den 1 april 2010 till den 31 december 2010.





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 med bästa möjliga villkor.

Under fjärde kvartalet 2012 etablerade Swedavia ett certifikats- och ett obligationsprogram, båda med en ram om 5 miljarder kronor vardera. I december emitterade Swedavia företagscertifikat med en total upplåning om 750 MSEK. Dessa finansieringsformer kommer bland annat att användas för refinansiering av lån som förfaller.

Vid utgången av året uppgick Swedavias finansiella beredskap till 761 MSEK, fördelat på likvida medel 129 MSEK och outnyttjade kreditlöften 632 MSEK.

Samhällsekonomiskt bidrag

Vårt starkaste bidrag till en hållbar utveckling ligger främst inom de sociala och ekonomiska perspektiven, genom att vi bidrar till tillgänglighet samt regional och nationell tillväxt. Vår framgång med att stärka tillgängligheten till och från Sverige samt inom Sverige är avgörande för 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. Mer än 100 000 arbetstillfällen skapas inom den svenska turistindustrin tack vare luftfartssektorn som totalt bidrar med cirka 67 miljarder SEK genom sin betydelse för turismen. (Oxford Economics 2009)

Skapat och levererat ekonomiskt värde

Swedavia har en betydande ekonomisk påverkan på samhället. Under 2012 har Swedavia AB skapat ett totalt ekonomiskt värde på 4 935 MSEK (4 729). Efter fördelning av det ekonomiska värdet till olika intressenter uppgick det totala levererade värdet till 1 206 MSEK (1 297).

Av de investeringar som Swedavia gjorde under 2012 bedöms 11 procent (24) vara för allmänhetens nytta. Exkluderat förvärvet av byggnader från SAS, som var den enskilt största investeringen 2012, uppgick andelen till 23 procent. Dessa investeringar kan ses som tillägg till befintliga investeringar då de tillkommer på grund av nya lagar och regler samt görs för att behålla och utöka vår kapacitet. De sträcker sig utanför vår egen verksamhet och skapar därmed värde för det samhälle vi verkar i.

Skapat och levererat ekonomiskt värde Swedavia AB enligt GRIs definition

MSEK	Kommentar	2012	2011	2010*
Direkt tillskapat ekonomiskt värde				
Intäkter	Nettoförsäljning plus intäkter från finansiella investeringar och försäljning av tillgångar	4 935	4 729	3 333
Fördelat ekonomiskt värde				
Rörelsekostnader	Betalningar till leverantörer, icke-strategiska investeringar, royalties etc.	-1 909	-1 857	-1 466
Löner och ersättningar till anställda	Summan av betalningar till anställda (löpande betalningar, inte åtaganden för framtiden)	-1 514	-1 277	-938
Betalningar till finansörer	Alla finansiella betalningar som gjorts till dem som bidragit med kapital till organisationen	-265	-255	-192
Betalningar till den offentliga sektorn	Skatter – brutto	-41	-43	0
Levererat ekonomiskt värde	Investeringar, återbetalning av kapital etc.	1 206	1 297	737

* Avser perioden 1 april – 31 december 2010.

I FOKUS » FASTIGHETSUTVECKLING

Under 2011 beslutade Swedavia att bilda ett fastighetsbolag, Swedavia Real Estate AB. Fastighetsbolagets uppgift är att äga, utveckla och förvalta fastigheter och exploaterbar mark på och omkring våra flygplatser. Real Estate är sedan den 1 juli 2012 ett rörelsesegment inom Swedaviakoncernen.

Etableringen av fastighetsbolaget är ett led i Swedavias ambition att utveckla områdena kring flygplatserna med syfte att stärka deras och regionernas konkurrenskraft. Genom ett tydligt ägande av fastigheter på och i anslutning till flygplatserna får Swedavia utökade möjligheter att förädla fastighetsbeståndet i takt med det ökande resebehovet. Därtill skapas möjligheter för Swedavia Real Estate AB att erbjuda bättre anpassade operationella samt administrativa lokaler till hyresgäster.

Fokus under året har varit att vidareutveckla verksamheten i samband med byggnationen och invigningen av Clarion Hotel Arlanda Airport. Hotellet är startskottet för en fortsatt etablering av fastigheter på flygplatsen. Utöver hotell med drygt 400 rum erbjuds även en omfattande konferensdel och tre restauranger. Hotellet är byggt för att kunna erbjuda möjligheter för möten och upplevelser. Målsättningen är att skapa Europas bästa flygplatshotell som en del i vårt resenärererbjudande.

Under året förvärvade vi sex separata byggnader på Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport av SAS. Swedavia ägde sedan tidigare marken vid byggnaderna. Förvärvet skapar en god möjlighet att fortsätta utveckla våra flygplatser för både resenärer och hyresgäster. Dessutom stärker vi vår långsiktiga konkurrenskraft, vilket gynnar resandet inom, till och från Sverige.

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. Som ett led i vårt miljöarbete inom fastighetsutveckling har Clarion Hotel Arlanda Airport ansökt om att bli certifierade enligt Green Building. Genom att effektivisera energianvändningen lever vi därmed upp till kravet om att använda 25 procent mindre energi jämfört med nybyggnadskraven i Boverkets byggregler.

Nyckeltal Real Estate:

3 %
direktavkastning

175 500
kvm uthyrningsbar yta

97 %
uthyrningsgrad

» Flygplatsen har utvecklats till 2000-talets nya knutpunkt på samma sätt som hamnar och vägkorsningar historiskt utgjort naturliga mötesplatser «





Laddstolpar på Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport

Under året har nya laddstolpar för elbilar invigts på både Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport. Laddstolparna på Göteborg Landvetter Airport ingår i projektet Ecoast som syftar till att driva på utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Västra Götaland. På båda flygplatserna är laddstolparna ett led i arbetet med att begränsa mängden koldioxidutsläpp.

Snabbladdningsbara elbussar i Umeå

Under året invigdes laddstationen för snabbladdningsbara elbussar på Umeå Airport. Laddstationen är resultatet av ett samarbete mellan Hybricon, Swedavia, Umeå Airport och Umeå kommun. Laddstationen gör det möjligt att köra Umeås flygbusslinjer med rena och tysta bussar.



Vårt miljöansvar

Miljöfrågor är av största betydelse för Swedavia och något som vi har arbetat målmedvetet med under många år. Swedavia är idag 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.

Fokus för miljöarbetet är att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser, minimera energi-användningen 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 starkt drivande part i det arbete som fokuserar på utsläpp från flyget och på bullerexponering.

Klimatarbete på högsta nivå

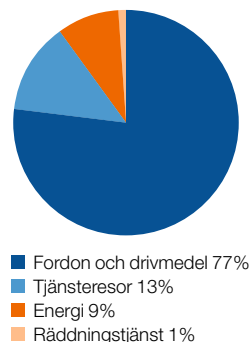
Swedavia var ett av de första svenska storföretag som 2006 valde att bli klimatneutralt. Det innebär att verksamheten idag bedrivs utan att bidra negativt till den globala klimatförändringen.

Vi har under året tagit flera viktiga steg för att ta ansvar för vår miljöpåverkan. Samtliga tio Swedaviaflygplatser som ingår i det nationella basutbudet certifierades på den högsta nivån av Airport Carbon Accreditation (ACA). Swedavia är därmed den flygplatiskoncern i världen som, enligt denna internationella standard, kommit längst i arbetet med att utveckla klimatsmarta flygplatser.

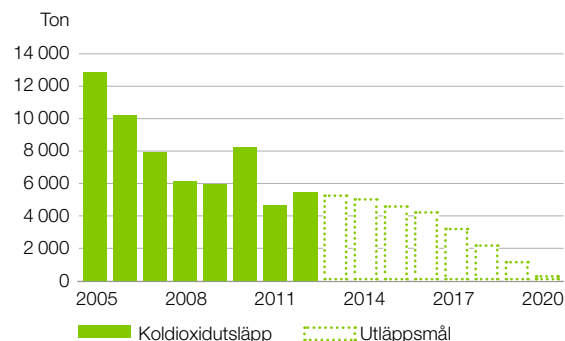
Under 2012 miljöcertifierades Swedavia (exklusive Swedavia Real Estate) enligt ISO 14001, vilket är ett viktigt stöd i vårt miljöarbete. Flera enskilda flygplatser har sedan tidigare varit miljöcertifierade enligt samma standard.

» Läs mer om Flygplatsernas klimatcertifiering (ACA) på s. 31

Swedavias koldioxidutsläpp per område, %



Fossila koldioxidutsläpp från Swedavias verksamhet, exklusive tjänsteresor



Mot noll fossila koldioxidutsläpp 2020

Vårt koncerngemensamma mål är att nå ett nollutsläpp av fossil koldioxid 2020 från egen verksamhet, vilket kräver teknikutveckling i samarbete med partners. Målet är i linje med flygbranschens ambitioner om att halvera sina 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 2012 uppgick koldioxidutsläppen till cirka 5 400 ton, vilket är en ökning med 17 procent jämfört med 2011. Ökningen beror främst på den stora mängden snö som föll i december. Trots detta nådde vi delmålet för 2012. Sedan 2005 har Swedavia sänkt sina koldioxidutsläpp med 56 procent. Vi fortsätter att satsa på att minska koldioxidutsläppen på de större flygplatserna. Denna prioritering gör vi då koldioxidutsläppen är störst där och effekterna får större genomslag i våra totala koldioxidutsläpp.

Vårt övergripande koldioxidmål har under året varit 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. Implementeringen av strategin kommer att fortlöpa kommande år.

En annan viktig åtgärd är vårt strukturerade arbete med att säkerställa att vi inte överskrider utsläppstaket på Stockholm Arlanda Airport. Trots ökad passagerarvolym har vi fortfarande en viss marginal kvar till detta tak.

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 FN:s klimatsamarbete. På så sätt uppnår vi klimatneutralitet. Projekten, som uppfyller Världsnaturfondens och Greenpeaces krav på Gold Standard, ska även leda till en social och ekonomisk utveckling i utvecklingsländerna.

Lägre energianvändning

Swedavia arbetar kontinuerligt för att förbättra hushållningen av resurser och energi, samt främja återvinning och förnybar energi. Vår målsättning är att den totala energianvändningen ska minska med minst 30 procent till 2020, jämfört med 2005. Vid årets utgång hade energianvändningen minskat med 22 procent sedan 2005. Under 2012 har energianvändningen ökat med fyra procent, jämfört med föregående år, vilket förklaras av att december månad blev kallare än normalt. Trots detta nåddes delmålet för totala energianvändningen för 2012.

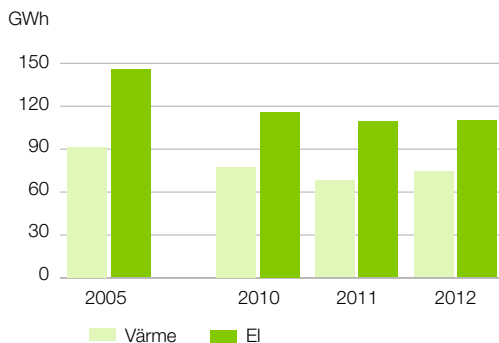
Under året har fokus varit att göra Göteborg Landvetter Airport klimatneutralt avseende uppvärmning. På flygplatsen värmer ett fjärrvärmesystem över 100 000 kvadratmeter byggnader.

Kiruna Airport har arbetet målmedvetet med sin el- och värme-förbrukning som minskat med nästan 10 procent under samma period. Exempel på åtgärder är fler, såsom översyn och byte av belysning, ventilation, radiatorer och styrsystem, samt översyn och byte av fönster och portar.

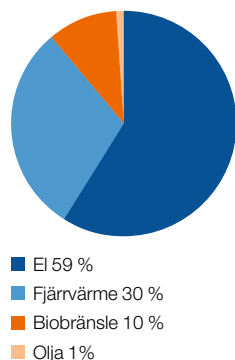
Tekniska Verkens Miljö- och Energipris

Kiruna Airport tilldelades Tekniska Verkens Miljö- och Energipris på Kirunadagen 2012, vilket är ett erkännande för vårt målmedvetna arbete med miljö- och energifrågor.

Swedavias totala energiförbrukning



Swedavias energiförbrukning fördelat på energikällor, %



1 500

bostäder har genom åren buller-isolerats i anslutning till Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Stockholm Arlanda Airport och Umeå Airport.

Kurvad och grön inflygning

Kurvad inflygningar innebär att man kan undvika tätorter och därför minska bullerbelastningen på samhällen i närheten av flygplatserna. Kurvade inflygningar kan också innebära flygvägsförkortningar vilket ger minskade utsläpp. Gröna inflygningar innebär att flygplanet sjunker kontinuerligt från sin marschhöjd till landningsbanan. Genom att sjunka kontinuerligt behövs i det närmaste inget motorpådrag vilket sparar både bränsle och utsläpp samt minskar mängden buller.

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 de flygplatser med högst bullernivåer är viktig och har lett till att byggplanering och bygglovshantering sker utifrån prognostiserade bullerkurvor, så kallade influensområdeskurvor. Vi för en löpande 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 att inflygningar måste ske på ett visst sätt. För att minska bullret för de mest utsatta byggnaderna bullerisolerar vi dessa bostäder. Dock har Bromma Stockholm Airport under året ansökt om förlängd tid för att genomföra bullerisolering av bostäder i anslutning till flygplatsen. 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 möjligheten för kurvade och gröna inflygningar vid våra flygplatser. Som en del i arbetet med gröna inflygningar deltog vi i projektet Green Connection. Det leddes av LfV, genomfördes i samarbete med GE, Rockwell Collins, SAS och Swedavia samt är delfinansierat av ett EU-program som utvecklar tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet, SESAR. Green Connection var även en del i det transatlantiska samarbetet AIRE, Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emission. När projektet avslutades i maj 2012 beräknades totalt 100 gröna flygningar ha genomförts till Stockholm Arlanda Airport. Flygningarna inom projektet visar på besparingar på minst 130 kilo koldioxid per flygning. Swedavia fortsätter verka för att öka antalet kurvade och gröna inflygningar vid flygplatserna.

Vatten

Swedavia verkar för att en god ekologisk och kemisk status ska uppnås och säkerställas i de vattendrag, grundvatten och sjöar som vår verksamhet påverkar. I spillvattnet från våra flygplatser finns olja och vissa tungmetaller. Förorenat vatten från våra verkstäder, brandövningsplatser, fordonstvättar och vatten från toaletter på flygplan leds via spillvattenledningar till reningsverk. Genom kontroll av kemikaliehantering och oljeavskiljare på flygplatsen minimerar vi också miljöpåverkan vid utsläpp till spillvattennätet.

Vårt mål är att alla Swedaviaflygplatser ska leva upp till kriterierna i Vattendirektivet. Flera av flygplatserna har därför redan under året uppdaterat sina kontrollprogram avseende flygplatsens påverkan på vatten.

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. När vattnet är renat uppfyller det EU:s vattendirektiv. Även Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport har fokuserat på utvecklingen av sina anläggningar för dagvatten under året.

Göteborg Landvetter Airport ingick som en av tre flygplatser i Europa i ett pilotprojekt som leddes av EWS, European Water Stewardship. De har utvecklat en standard inom EU som ger vägledning och verktyg för att mäta, certifiera och kommunicera ett hållbart användande av vatten i verksamheten.



Historisk miljöskuld

Sedan mer än tre år tillbaka pågår ett forskningsprojekt om PFOS (perfluoroktansulfonat) i miljön som har inletts 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 brandsläcknings-

skum som innehållit PFOS som troligtvis är källan till denna kemikalies förekomst i vattendrag i anslutning till flygplatserna och således inte vår egen verksamhet som haft en direkt påverkan. Swedavia har genomfört vattenprovtagning och kemiska analyser vid våra flygplatser. Resultat av årets provtagningar visade i vissa fall på förekomst av PFOS. Swedavia kommer att upprepa provtagningar under 2013.

Swedavias miljömål

Område	Målsättning	Mål	Utfall 2012
Utsläpp till luft – fossil koldioxid	Swedavia ska minska sina egna emissioner av fossil koldioxid med nollutsläpp som slutmål år 2020.	• År 2012 ska emissionerna vara högst 5 600 ton (exklusive våra tjänsteresor) • Varje flygplats ska minska emissionerna av fossil koldioxid med tio procent per år	● ○
Energi	Swedavia ska förbättra hushållningen med resurser och energi, samt främja återvinning och förnybar energi.	• År 2005-2020 ska Swedavias totala energianvändning inklusive expansion minska med minst 30 procent. • År 2011-2015 ska totala energianvändningen, exklusive expansion, minska med två procent per år • År 2012 ska minst 20 procent av Swedavias fordonsbränsle vara förnybart bränsle	○ ● ●
Utsläpp till vatten	Swedavia ska bidra till att en god ekologisk och kemisk status uppnås och säkerställs i de vattenrecipienter som bolaget påverkar.	• Syrehalten i vatten mätt vid flygplatsens utsläppspunkt till recipienten ska senast 2013 vara lägst 5 mg/l • Metallhalterna i vatten mätt vid flygplatsens utsläppspunkt ska som rullande femårigt medelvärde högst uppgå till de miljökvalitetsnormer som Vattenmyndigheten fastställt senast 2013	◐ ◐
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 proaktiva i bullerklassningssystemet	◐
Upplevelse	Swedavia ska mäta om våra kunder upplever att flygplatserna tar miljöansvar och agerar på ett miljömedvetet sätt.	• År 2012 ska andelen miljötaxi* vara 100 procent vid Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport • År 2012 ska andelen miljötaxi* vara 100 procent vid Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport • Andelen resenärer som använder sig av kollektiva transporter för att ta sig till Stockholm Arlanda Airport ska uppgå till minst 50 procent år 2012	● ○ ○

- Målet uppnått
 ◐ Målet uppfyllt av några flygplatser
 ○ Målet inte helt uppfyllt

* Miljöbilskravet omfattar inte bilar som tar fler än fyra passagerare.



Miljötillstånden

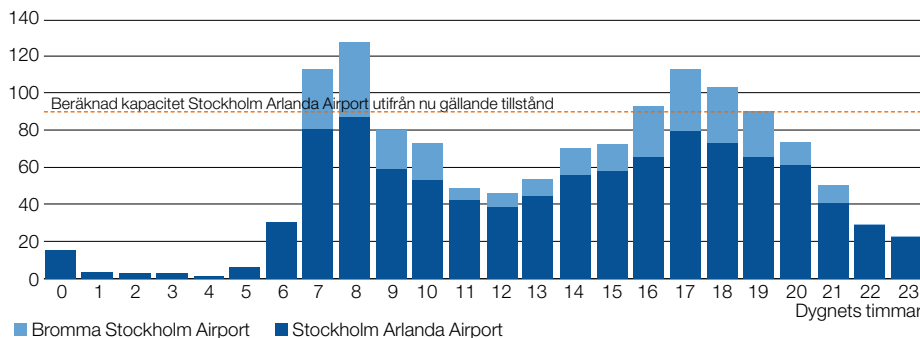
För att få driva en flygplats krävs miljötillstånd för den grundläggande verksamheten. Tillståndsmyndighet för de flesta av Swedavias flygplatser är mark- och miljödomstolen. Till tillståndet knyts också olika villkor. Villkorsändringar görs vid förändringar av verksamheten, till exempel då in- och utflygningsvägar 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 hos tillsynsmyndigheten, som vanligen är länsstyrelsen.

Stockholm Arlanda Airports nuvarande miljötillstånd är baserat på tjugo år gamla lagar och villkor, vilket inom några år kan leda till kraftfulla begränsningar av tillgängligheten inom, till och från Sverige. Swedavias målsättning är att Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd fullt ut ska utformas efter dagens lagstiftning i miljöbalken. Vi lämnade i maj 2011 in en ansökan till mark- och miljödomstolen om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Under året har ansökan kompletterats och remissinstanser har inkommit med synpunkter på tillståndsansökan. Förhandling förväntas ske under hösten 2013.

Swedavia har även ansökt om nytt miljötillstånd för Malmö Airport under året.

» Gå in på www.swedavia.se för mer information om miljötillstånden

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



Prognos högttrafikvecka 2038 (direkt uppskalning trafikmönster, utan justering av peak)

Idag täcker Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport huvudstadens tillgänglighetsbehov. Prognoserna fram till 2038, då avtalet med Bromma Stockholm löper ut visar att kapaciteten inte är tillräcklig, även om båda flygplatserna trafikeras. Beräknad kapacitet om 90 flygrörelser per timme förutsätter att bana 3 kan användas för landningar söderifrån.

Miljötaxi vid våra flygplatser

Från och med september 2012 får endast taxifordon i form av miljöbilar hämta resenärer vid Bromma Stockholm Airport. Åtgärden är ett steg i att minska klimatpåverkan vid resor till och från flygplatsen. I juli 2011 införde Swedavia kravet att taxitrafiken från Stockholm Arlanda Airport måste ske med miljöfordon. Swedavia vill få ner utsläppen ytterligare genom att stödja användningen av miljöeffektiva bränslen.



I FOKUS » FLYGPLATSERNAS KLIMATCERTIFIERING (ACA)

För sju år sedan valde Swedavia (dåvarande LfV) som första större företag i Sverige att bli helt klimatneutralt. I detta åtagande ingår att kartlägga och utreda om kvarvarande utsläpp går att förebygga. Swedavia har under denna period minskat utsläppen av fossil koldioxid från flygplatserna med knappt 60 procent eller omkring 7 000 ton. Det framgångsrika miljöarbetet och världsledande klimatarbetet har kontinuerligt uppmärksammats genom svenska och internationella priser.

Genom att sprida vår höga kunskap om miljöeffektiv flygplatsdrift inom koncernen under flera år har Swedavias samtliga tio flygplatser inom det nationella basutbudet certifierats på den högsta nivån hos Airport Carbon Accreditation (ACA) under 2012. Det innebär att tio av de fjorton flygplatser i världen som nått den högsta nivån är svenska och drivs av Swedavia.

Målsättningen inom Swedavia är att senast 2020 helt eliminera utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Fortfarande återstår viktiga frågor att lösa, bland annat behöver vi introducera förnybara drivmedel till tunga fordon. I samband med certifieringen samlade Swedavia beslutsfattare och experter såsom miljöminister Lena Ek och representanter från ACA med syfte att diskutera insikter om hur man kan arbeta för att uppnå konkreta resultat på klimatområdet.

Stockholm Arlanda Airport fick för tredje året i rad en certifiering på högsta nivå. Det betyder att certifieringen för flygplatsen gäller de närmaste tre åren. Stockholm Arlanda Airport har visat prov på ett aktivt miljöarbete och ACA känner tillit för att arbetet kommer att fortsätta på samma höga nivå även framöver.

Om ACA-certifieringen

Bakom ACA-certifieringen står ACI Europe och WSP Environmental & Energy. ACI Europe är en sammanslutning av 440 flygplatser i Europa som arbetar för att sprida kunskap och metoder för att bland annat effektivisera flygplatserna ur klimatsynpunkt. Certifieringen lanserades under 2009 i samband med att de europeiska flygplatserna beslutat om att bli klimatneutrala avseende den egna verksamheten. Under de två första åren minskade utsläppen vid anslutna flygplatser med mer än 1,1 miljoner ton koldioxid (ACI Europe). Den europeiska certifieringen är unik i världen.



Swedavia tilldelades Aviation Award 2013

Swedavia tilldelades Sigma Aviation Award 2013 för vårt målmedvetna miljöarbete för att uppnå och bibehålla klimatneutrala flygplatser med god lönsamhet. Priset tilldelades det mest framsynta projektet och initiativet som genomförts under 2012 inom flygindustrin.



Miljöminister Lena Ek medverkar när Swedavia och Airport Carbon International (ACI) firar att samtliga tio flygplatser i det nationella basutbudet certifierats enligt högsta internationella klimatstandard för flygplatser – Neutralitet.



» Swedavias viktigaste bidrag är att stödja Sveriges ekonomiska och sociala utveckling genom ökad tillgänglighet – inom, till och från Sverige «

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 - inom, till och från Sverige. Vi bidrar även, direkt och indirekt, till många arbetstillfällen. I dialog med samarbetspartners på lokal, regional och nationell nivå utvecklar vi vår verksamhet och samverkar kring förbättrade kommunikationer.

Tillgänglighet är en förutsättning för såväl fungerande utrikeshandel 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 också upp den internationella marknaden för regional näringsverksamhet. Den tillgänglighet vi erbjuder bidrar till ett värdefullt kunskaps- och kulturutbyte som stärker internationell förståelse och samverkan.

Med flygplatsverksamhet i flera delar av landet spelar vi en avgörande regional roll. Vi tar vårt ansvar genom att på flera sätt bidra till regionernas utveckling, bland annat genom insatser för att upprätthålla och utöka antalet nationella flyglinjer.

Genom nära samarbeten med regionala aktörer utvecklar vi tillsammans besöks- och näringsverksamheterna. Vi är en viktig del i infrastrukturen som gör både Sverige och världen tillgängligt för alla.

En rapport framtagen av länsstyrelsen i Stockholms län visar att tio nya internationella direktlinjer till Stockholm Arlanda Airport skulle ge cirka en halv miljard kronor i vinst till regionen genom ökad produktion. Linjerna skulle dessutom generera en vinst för resenärerna på mellan 420 och 840 MSEK i form av kortare resor och fler möjliga destinationer. Avgörande för framgång är samverkan för att gemensamt skapa incitament för nya flyglinjer. (Stockholms Internationella Tillgänglighet 2012)

Flygbranschens roll

Flygbranschen har ett stort ansvar i samhället förutom att erbjuda den tillgänglighet som samhället behöver. Flyget pekas ofta ut som miljöbov men denna ensidiga bild behöver nyanseras. Istället bör den samhällsnytta som flyget bidrar med vägas mot flygets miljöpåverkan.

Samhället står inför stora miljömässiga utmaningar och flygbranschen 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, utan istället flyga smartare. Under de senaste decennierna har den tekniska utvecklingen varit betydande för att minska flygets miljöpåverkan. Branschen kan göra mycket men en stor del av ansvaret vilar även på andra aktörer. Samverkan och dialog är grundförutsättningar för att säkerställa denna utveckling. En stor miljöfråga är att öka det kollektiva resandet till flygplatserna i syfte att minska utsläpp från biltrafik.

Som en del av det sociala ansvarstagandet bidrar flygbranschen också med många arbetstillfällen runt om i landet. Totalt sysselsätter flygbranschen direkt och indirekt drygt 80 000 personer i Sverige.



Umeå Airport tilldelas "Årets Huvudpartnerpris"

På årets Umeågala tilldelades Umeå Airport "Årets Huvudpartnerpris" för flygplatsens betydelse för fortsatt tillväxt i regionen samt för miljöarbetet. Priset delas ut till verksamhet eller person som under året utmärkt sig genom engagemang och innovativt tänkande som skapar möjligheter för tillväxt och utveckling i Umeå. Detta visar att vi bidrar till regionens välmående samt med nytänkande och engagemang i viktiga framtidsfrågor.

Exempel på samarbeten

- Med projektet Green Connection som avslutades under våren 2012 tog flygbranschen steget fullt ut för att göra hela flygningen från Göteborg Landvetter Airport till Stockholm Arlanda Airport mer resurseffektiv med hjälp av ny teknik och bättre planering
- Swedavia agerar för ökad turism tillsammans med lokala destinationsbolag och marknadsbolag för att skapa underlag för nya flygförbindelser
- Swedavia samarbetar med ECPAT, Childhood, Läkare utan gränser, Röda Korset och Barncancerfonden i syfte att hjälpa dem att främja deras verksamhet. Vi har valt dessa fem eftersom det känns naturligt att få ett meningsfullt samarbete med dem samt att vi har ett ömsesidigt utbyte som berikar medarbetarnas vardag
- Business Region Göteborg samarbetar med Göteborg Landvetter Airport med syfte att stärka transporter, resor och logistik och därmed utveckla näringslivet i Göteborgsregionen
- Swedavia ser biogas och utvecklingen av nya biobränslen som avgörande för att nå vårt övergripande mål om noll fossila koldioxidutsläpp från den egen verksamhet år 2020. Under året har Volvo tilldelats utmärkelsen för sin gasmotor till tunga fordon där Swedavia medverkat i utformning och tester
- Arlanda Forum är ett forum där lokala och regionala beslutsfattare, både tjänstemän och politiker, diskuterar hur tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport kan förbättras och samtidigt minska miljöbelastningen från till exempel trafik till och från flygplatsen. Arbetet inom Arlanda Forum är betydelsefullt för utvecklingen av Stockholm Arlanda Airport
- Föreningen Svenskt Flyg är en branschorganisation i vilken 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

Ökat kollektivt resande

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

Flyget är en del av kollektivtrafiken och vi samarbetar med buss- och tågtrafiken. Vi stödjer utvecklingen av kollektivtrafiklösningar till våra flygplatser och strävar efter att öka antalet resenärer som reser kollektivt till och från flygplatserna. Som ett exempel utökades i december pendeltågstrafiken till och från Stockholm Arlanda Airport. I infrastrukturpropositionen, som presenterades under hösten, ingår en större satsning på spårförbindelse till Göteborg Landvetter Airport. En av de viktigaste förändringarna på Bromma Stockholm Airport är att tvärbanans nya Kistagren kommer att byggas ut till flygplatsen. Alla dessa insatser stärker flygplatsernas och regionens långsiktiga konkurrenskraft.

Genom att öka valfriheten av transportslag för våra resenärer och medarbetare bidrar vi till ökat kundvärde och enklare transporter. Ett ökat kollektivt resande är ett miljövänligt alternativ som innebär att de totala utsläppen för resan minskar.

Samarbeten

Genom utvalda samarbeten vill vi bidra till samhällsnyttan och stärka Swedavias varumärke. Vi ställer lika ansvarsfulla krav på våra samarbetspartners som på oss själva. Målet är att bygga förtroende och därmed ses som ett självklart val för våra samarbetspartners.

Utifrån vår kärnverksamhet utvecklar vi långsiktiga samarbeten med företag och frivilligorganisationer. Vi ställer krav på etiska riktlinjer för både leverantörer och samarbetspartners. Inom ramen för detta arbete vidareutvecklar vi även vår Code of Conduct för leverantörer och aktörer som verkar på våra flygplatser.



Intressentdialog och väsentlighetsanalys

Varje år för Swedavia dialog med flera relevanta intressentgrupper som påverkar eller påverkas av vår verksamhet. Dialogen är viktig i vår fortsatta utveckling och lönsamhet, då den bidrar till att utöka kunskapen om hur intressenterna ser på vår verksamhet och vårt hållbarhetsarbete. Vi analyserar kontinuerligt intressenternas frågeställningar och synpunkter.

Vår väsentlighetsanalys bygger på de intressentdialoger vi har haft under året. Däribland har vi genomfört flera undersökningar.

De frågor som tas upp i årsredovisningen och hållbarhetsredovisningen bygger på dessa dialoger.

Våra viktigaste intressenter är ägare, resenärer, medarbetare, samhället samt samarbetspartners. I samband med årets dialog med dessa har flera väsentliga frågor framkommit som presenteras i tabellen nedan.

Intressentdialogen under 2012, ett urval

Intressent	Dialog	Uppföljning	Viktiga frågor
Ägare	Under hösten 2012 genomfördes den första undersökningen av politiska beslutsfattareshattityder till Swedavia, flyget och relevanta sakfrågor. Undersökningen kommer genomföras årligen.	Av tillfrågade riksdagsledamöter känner 94 procent till Swedavia och 65 procent förknippar bolaget med flygplatser. 61 procent har varit i kontakt med Swedavia under det gångna året.	Attitydundersökningen utgör underlag för hur vi utvecklar dialogen med ägaren och politiska beslutsfattare.
Resenärer	Resenärerna är Swedavias primära kund. Därför mäts avresande resenärers attityder till flygplatsen kontinuerligt.	Swedavia är med i ASQ-programmet, en resenärsmätning som Airport Council International administrerar. Utfallet för 2012 blev 68 (68) procent. Till 2015 är målet för ASQ 80 procent.	Undersökningen ger kontinuerlig information om kundnöjdhet och vilka områden som flygplatserna bör prioritera för ökad kundnöjdhet.
Medarbetare	Nöjda medarbetare är en förutsättning för nöjda kunder. Årligen genomförs en medarbetarundersökning för att identifiera styrkor och förbättringsområden.	Undersökningen 2012 genomfördes i mars med en svarsfrekvens på 88 procent och ett utfall på 76 (64) procent gällande medarbetarindex, ESI. Målet för 2014 är 80 procent.	Undersökningens resultat är ett av fyra övergripande hållbarhetsmål för Swedavia. Resultatet används för att mäta effekten av vidtagna åtgärder.
Samhället	Årligen genomförs en hållbarhetsundersökning gentemot allmänheten runt våra flygplatser och resenärer.	2012 ansåg 88 (89) procent av de tillfrågade att Swedavia var öppna och trovärdiga. 91 (92) procent ansåg att flygplatsen är viktig för regionens utveckling.	Målet med undersökningen är att få kunskap om resenärernas och allmänhetens uppfattning om de flygplatser som Swedavia driver.
Samarbetspartners	Undersökningar genomförs kontinuerligt av flygbolagens och hyresgästernas nöjdhet med flygplatserna.	Under 2012 genomförde Swedavia inte någon undersökning av flygbolagens attityd. Nästa undersökning sker 2013. För hyresgäster blev utfallet 63 (66) där målnivån för 2015 är 75.	Resultaten indikerar vilka prioriterade områden som Swedavia bör satsa på för att utveckla sina kundrelationer och nå det långsiktiga målet med ökad upplevt kundvärde.

Våra medarbetare

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

Ledar- och medarbetarprinciper

Swedavias syn på ledarskapet är uppdelat i fem ledarprinciper som tydliggör förväntningarna på våra ledare. Våra fem medarbetarprinciper syftar till att ge oss en gemensam plattform att utgå från i det dagliga arbetet. Principerna tar avstamp i Swedavias vision, värderingar och Code of Conduct samt fokuserar på följande områden:

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

Det kommunikativa ledarskapet

Ledare inom Swedavia har en viktig roll att verka för att alla tar ansvar för att företaget uppfyller sina mål. Ledarna är nyckeln till att vår vision och 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 förutsättningar för medarbetare att kunna utvecklas.

Under året har vi fokuserat på att stärka våra ledare. Vi har bland annat tagit fram ett antal kommunikationsverktyg som ska hjälpa ledaren i den viktiga dialogen med medarbetarna. Vi har två koncerngemensamma ledardagar per år. Vår satsning på ledarna kopplas till de ledarprinciper som vi tog fram under 2011.

På Swedavia har vi ett ledarskapsprogram. För att belysa vikten av ledarskapet delade vi under Ledardagen i april ut priserna Lilla och Stora Ledarpriset i syfte att premiера duktiga ledare och förebilder.



Mål 2014
80% nöjda
medarbetare

2012
76% nöjda
medarbetare

2011
64% nöjda
medarbetare

Nöjdare medarbetare

Våra medarbetare är nyckeln till nöjda kunder och våra medarbetare representerar vårt varumärke. Vi arbetar därför kontinuerligt med att stärka våra medarbetares kompetens och bemötande. Vi har lanserat ett webbaserat introduktionsprogram som våra nyanställda medarbetare ska genomföra för att de snabbt, med stöd av sin ledare, ska kunna vara en del av Swedavia.

Under 2012 genomgick samtliga en medarbetarutbildning. Målet var att förstå medarbetarskapet på Swedavia, vad vi står för och vilka värderingar och attityder som vi vill utveckla.

Varje år genomför vi en medarbetarundersökning. För 2012 förbättrades resultatet markant, med ett medarbetarindex (ESI)

på 76 procent jämfört med 64 procent för 2011. I princip samtliga flygplatser noterade en förbättring. Årets utfall för det kommunikativa ledarskapet (CLI) var 66 (61).

Resultatet från medarbetarundersökningen ligger till grund för många av de frågor vi fokuserar på. För att nå vårt mål för nöjda medarbetare och det kommunikativa ledarskapet satsar vi mycket på de områden som fått lågt resultat i undersökningen. Vi stöttar ledarna med information som de sedan använder i dialogen med medarbetarna.

Effektiviseringar

Som ett led i vårt effektiviseringsarbete har Swedavia under 2012 lagt varsel som berör sammanlagt 116 tjänster i regionerna Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Varslet omfattar framför allt övertalighet i befattningar inom administration men även operativ verksamhet påverkas. Åtgärder genomförs med syftet att öka vår beredskap för att bättre kunna hantera konjunkturella svängningar.

Swedavia stödjer de medarbetare som berörs. Genom samarbetet med Trygghetsrådet erbjuder vi olika tjänster såsom utbildning i att söka arbete och individuella handlingsplaner.

Hälsa

Arbetsmiljö och hälsa har hög prioritet inom Swedavia, eftersom hållbara medarbetare både innebär livskvalitet för individen och ökad produktivitet i verksamheten. Vi tar ansvar för arbetsplatsens fysiska och psykosociala utveckling.

Vi arbetar aktivt genom bland annat arbetslivsinriktad rehabilitering vid upprepad korttids-sjukfrånvaro och längre sjukfrånvaro. Under 2012 var sjukfrånvaron 4,8 (4,1) procent.

Vi arbetar med att ta fram åtgärder som förebygger skador. Det är viktigt då många av våra medarbetare har fysiskt ansträngande arbetsuppgifter. Dessutom kommer vi inom utvalda riskgrupper att testa medarbetarnas fysiska hälsa med jämna mellanrum.

Sedan 2011 erbjuder vi företagshälsovård för hela koncernen. Alla 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. I januari 2012 introducerades dessutom en sjuk- och rehabiliteringsförsäkring för medarbetarna.

Hållbara medarbetare enligt Swedavia

Våra medarbetare ska ha en fysisk och psykosocial arbetsmiljö som gör det möjligt för dem att arbeta och prestera sitt bästa. Det kräver ett utvecklat ledarskap som tar ansvar för arbetsmiljön samt utvecklar arbetsverktyg och hjälpmedel. Swedavia ska ta proaktivt ansvar genom att genomföra relevanta fysiska tester, ta fram individuella handlingsplaner vid behov samt uppmuntra och stödja förebyggande träning.



Mångfald

För oss på Swedavia är mångfald en strategiskt fråga. Att ha ett genomtänkt och inkluderande mångfaldsarbete är av vikt för vår affär då vi utgår från synen att människors olikheter berikar. Under 2012 har vi fortsatt att arbeta utifrån det ramverk som sattes upp i Swedavias mångfalds- och jämställdhetsplan som introducerades under 2011.

Inom ramen för denna plan implementerade vi nolltolerans mot mobbning och trakasserier. För att ta hand om upplevda särbehandlingar har Swedavia sedan tidigare rutiner. Bland annat innehåller medarbetarundersökningen frågor om mobbning och sexuella trakasserier.

Under 2012 har vi skapat en mångfaldsgrupp som består av medarbetare inom Swedavia. Tanken är att de ska driva frågor, vara kunskapsbank och representera Swedavia externt. Medarbetarna i gruppen har utbildats i grundläggande diskrimineringslagstiftning och generellt mångfaldsarbete. Vi har dessutom utvecklat riktlinjer kring mångfald i rekryteringsprocessen.

Som ett led i vårt mångfaldsarbete har Swedavia startat ett pilotprojekt tillsammans med Samhall för 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.

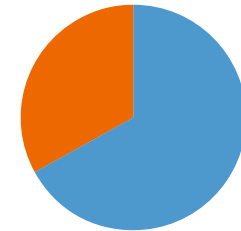
Code of Conduct

Swedavia har en koncerngemensam Code of Conduct. Code of Conduct är våra etiska riktlinjer som kompletterar och utvecklar 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.

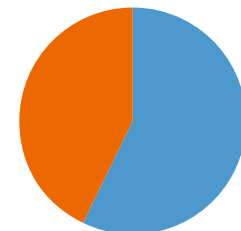
I Code of Conduct slår vi fast att Swedavia står bakom FN:s internationella deklaration om mänskliga rättigheter med tillhörande konventioner. Det innebär att vi respekterar personlig värdighet, integritet och rättigheterna hos varje människa vi kommer i kontakt med i vårt arbete. Ingen ska medverka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

Totalt antal anställda Swedavia, fördelning män/kvinnor, %



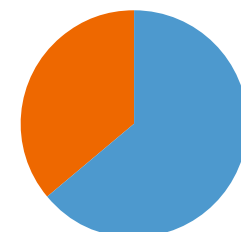
■ Män 67 %
■ Kvinnor 33 %

Chefer, fördelning män/kvinnor, %



■ Män 57 %
■ Kvinnor 43 %

Koncernledning, fördelning män/kvinnor, %



■ Män 64 %
■ Kvinnor 36 %

Hög säkerhetsnivå

Flygsäkerheten, säkerhetskontrollen och övervakningen på våra flygplatser karaktäriseras av högsta tänkbara kvalitet och regelefterlevnad så att resenärerna alltid ska känna trygghet. Våra resenärer efterfrågar effektiva och smidiga flöden utan avkall på säkerheten. Detta är något som Swedavia ständigt har i åtanke när vi utvecklar våra flygplatser.

Flygsäkerhet är en grundpelare för hela vår verksamhet och säkerhetsarbetet är en viktig faktor för att skapa förtroende. Våra flygplatser ska stå som garant för en hög säkerhetsnivå som bidrar till trygga resenärer och en positiv upplevelse. Bemötandet från våra medarbetare och samarbetspartners spelar i detta arbete en avgörande roll.

Metodiskt säkerhetsarbete

När vi utvecklar vårt gemensamma säkerhetsarbete tas även hänsyn till kostnadseffektiva lösningar. En förutsättning är utnyttjandet av ett effektivt IT-stöd. Vi arbetar med att utveckla en koncerngemensam metodik med likartade processer så att långsiktighet och systematik genomsyrar hela vårt säkerhetsarbete. Vårt strukturerade arbete ska resultera i att vi vid varje tillfälle uppfyller myndigheternas krav.

På Bromma Stockholm 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 vidareutveckling av arbetet.

Under året avslutades det utvecklingsarbete inom teknik och bemanning som genomförts för att leda säkerhetsarbetet vid Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport sedan 2006. Teknik och bemanning har kombinerats på ett sätt som skapar bästa möjliga lösningar för mätning och uppföljning av detta arbete. Säkerhetsarbetet har blivit mer proaktivt och resenärsfokuserat.

Vårt flygsäkerhetsarbete ska vara i nivå med Europas ledande flygplatser. Vi har under året utvecklat ett gemensamt ledningssystem för flygsäkerhet för alla flygplatser som stod klart vid årsskiftet. Systemet har en effektiv uppföljningsfunktion för att säkerställa ett kontinuerligt utvecklings- och förbättringsarbete. Under 2013 fortsätter arbetet med att implementera detta och koppla samman alla flygplatser.

Vi har en nollvision när det gäller antal haverier och allvarliga tillbud. Under 2012 inträffade inga haverier men ett allvarligt tillbud vid Swedavias flygplatser.

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 egen- och kvalitetskontroller på flygplatserna.

Vår ambition är att påverka nationell och internationell lagstiftning för ändamålsenliga säkerhetsregler. 2014 kommer den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten, EASA, med nytt regelverk som Swedavia genom vårt aktiva arbete redan står väl rustade för att implementera.

» Flygsäkerhet
är alltid högsta
prioritet inom
Swedavia «

I FOKUS » DESTINATIONSUTVECKLING

Då Swedavia ska bidra till att göra Sverige mer tillgängligt är destinationsutveckling något som vi prioriterar högt. Mycket av arbetet bygger på att vi genom samverkan utvecklar regioner och destinationer för att stärka hela landet som turistresemål för utländska resenärer. Det faktum att en tillgänglig flygplats har stor betydelse för näringslivets utveckling innebär att vi genom samarbeten även deltar i utvecklandet av nya direktdestinationer i utlandet.

Inom besöksnäringen deltar vi i ett antal partnerskap på lokal, regional och nationell nivå som syftar till att utveckla destinationer och skapa tillväxt i form av flera utländska resenärer. Swedavia verkar framför allt för att skapa ökad tillgänglighet med hjälp av flyget till dessa turistdestinationer. Vi följer inriktningen i den "Nationella Strategin för Svensk Besöksnäring" som anger att omsättningen i svensk besöksnäring ska fördubblas till 2020 samtidigt som sysselsättningen i besöksnäringen ska öka. Turistkonsumtionen, och primärt utländska besökares konsumtion, i Sverige har ökat under flera år. Sverige har samtidigt klättrat i inkomstligan för internationell turism och rankades 2011 på plats 21 i världen, vilket är den högsta placeringen av de nordiska länderna enligt World Tourism Organization (UNWTO).

Vi arbetar även aktivt med att skapa lokala samarbetsmodeller som involverar besöksnäring, industri och myndigheter. Det finns flera goda exempel på hur destinationer genom samverkan lyckats skapa nya flyglinjer och utveckling för regionen under året.

Ett exempel är den säsongslinje som under vintern 2012 ska gå mellan Köpenhamn och Kiruna. Genom att SAS lägger om den ordinarie rutten mellan Köpenhamn och Tokyo erbjuds både danska och japanska turister att ta sig till Sverige för att uppleva norrsken, samisk kultur och ishotellet i Jukkasjärvi, vilket är det huvudsakliga syftet. Med denna satsning kommer antalet besökare att kraftigt öka, vilket spelar en viktig roll för regionens utveckling och tillväxt.

För att säkerställa Sveriges tillgänglighet ut i världen och bidra till ett konkurrenskraftigt näringsliv internationellt har framför allt våra större flygplatser en avgörande roll. Vi arbetar kontinuerligt med att utöka antalet interkontinentala flyglinjer som kan vara aktuella för ny eller utökad trafik till och från Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport men även internationell trafik till och från de regionala flygplatserna runt om i landet. Detta arbete stärker vår attraktionskraft för handelspartners och affärsresenärer, men även för fraktflyg.

Ett exempel på nya interkontinentala flyglinjer i linje med detta arbete är att Air China åter har ökat frekvensen mellan Beijing och Stockholm till dagliga avgångar. Denna utökning av avgångar grundar sig i att Kina förväntas vara en fortsatt viktig marknad för svenska företag. Samtidigt växer intresset bland kinesiska företag att etablera sig i Sverige.

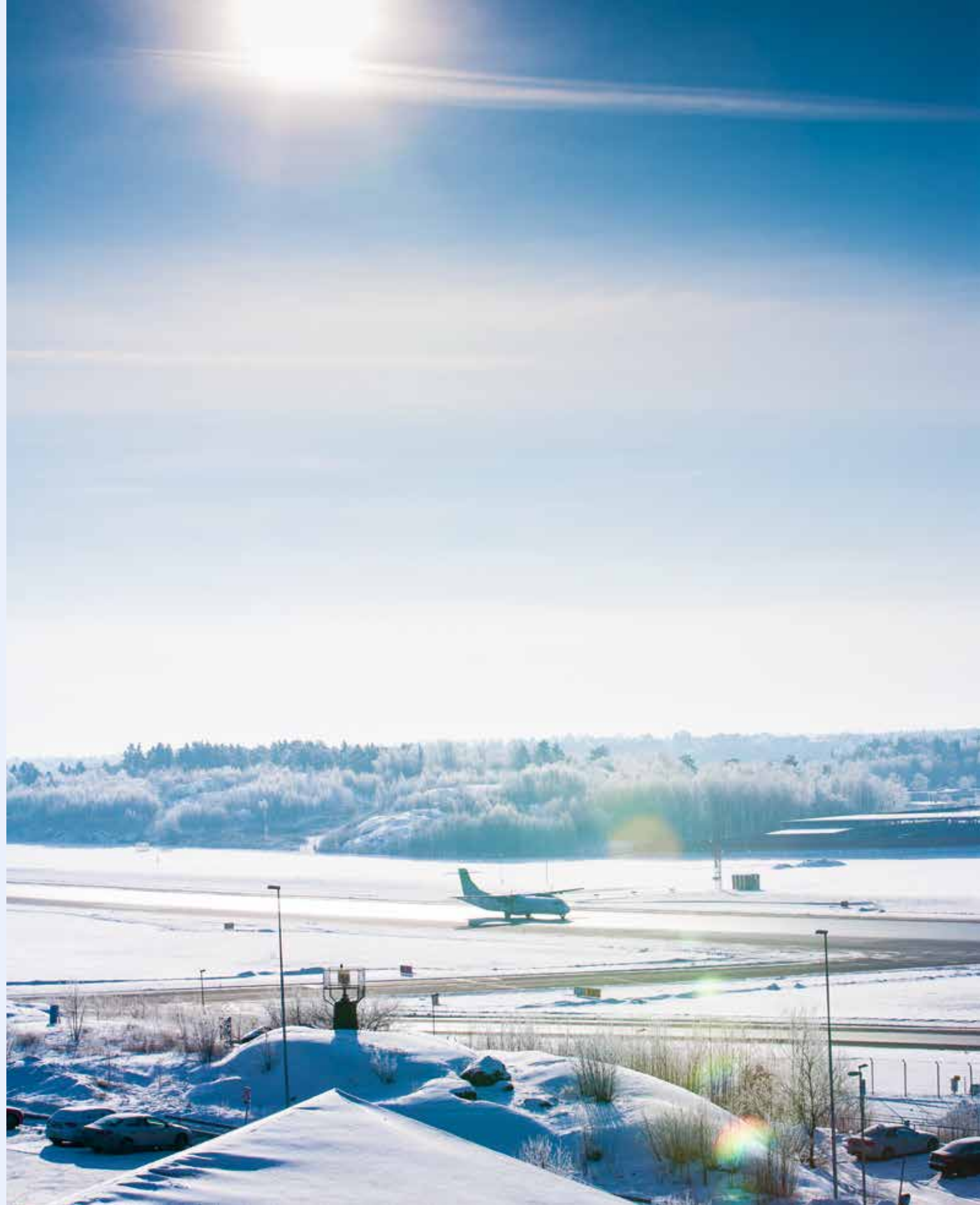
Det finns idag runt 650 svenska företag med över 75 000 anställda i Kina, exklusive Hongkong. Intresset för svenska satsningar förväntas fortgå baserat på utsikterna om en fortsatt starka ekonomiska tillväxt på den kinesiska marknaden. Kina är idag Sveriges viktigaste handelspartner i Asien och får en allt mer central roll som bas för svenska företag när det gäller produktion och inköp, men även forskning och utveckling. (Svenska ambassaden, Svenska handelskammaren och Business Sweden i Peking)

Svensk export till Kina uppgår till knappt 40 miljarder kronor, motsvarande 3,3 procent av den totala svenska exporten. Samtidigt importerar Sverige varor från Kina till ett värde av drygt 44 miljarder kronor. (Business Sweden i Kina, SCB)

Svensk Destinationsutveckling AB

2011 förvärvade Swedavia 20 procent av aktierna i det nybildade bolaget Svensk Destinationsutveckling AB, som ska bidra till ökad omsättning i svensk besöksnäring. Företagets uppgift är att utveckla svenska destinationer och göra dem attraktiva för internationella besökare. Det ska även följa den inriktning som antogs i den Nationella Strategin för Svensk Besöksnäring 2010. Övriga ägare är Svensk Turism (40 procent) och Visit Sweden (40 procent).





Årsredovisning 2012

Finansiella rapporter

Innehåll

Förvaltningsberättelse	44	Not 15 Biologiska tillgångar	77
Koncernens räkenskaper	51	Not 16 Installationer, fordon och inventarier	77
Koncernens resultaträkningar	51	Not 17 Pågående nyanläggningar	
Koncernens balansräkning	52	avseende materiella anläggningstillgångar	78
Förändringar i eget kapital	54	Not 18 Andelar i koncernföretag	78
Koncernens kassaflödesanalys	55	Not 19 Andelar i intresseföretag	79
Moderbolagets räkenskaper	56	Not 20 Finansiella tillgångar och skulder	80
Moderbolagets resultaträkningar	56	Not 21 Andra långfristiga fordringar	81
Moderbolagets balansräkning	57	Not 22 Material och förråd	81
Förändringar i eget kapital	59	Not 23 Fordringar hos koncernföretag	82
Moderbolagets kassaflödesanalys	60	Not 24 Fordringar hos intresseföretag	82
Noter	61	Not 25 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	82
Not 1 Företagsinformation	61	Not 26 Eget kapital	83
Not 2 Redovisningsprinciper 2012	61	Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	83
Not 3 Segmentsredovisning	66	Not 28 Avsättningar för uppskjuten skatt	85
Not 4 Nettoomsättning	67	Not 29 Övriga avsättningar	85
Not 5 Transaktioner med närstående	68	Not 30 Skulder till kreditinstitut	86
Not 6 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	69	Not 31 Checkräkningskredit	86
Not 7 Anställda och personalkostnader	69	Not 32 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	87
Not 8 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	73	Not 33 Finansiella risker	87
Not 9 Finansiella intäkter och kostnader	73	Not 34 Ställda säkerheter och eventalförbindelser	89
Not 10 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	74	Not 35 Kassaflöde	89
Not 11 Skatt på årets resultat	74	Not 36 Övergång till finansiell rapportering enligt IFRS	89
Not 12 Immateriella anläggningstillgångar	75	Årsredovisningens undertecknande	92
Not 13 Byggnader och mark	76	Revisionsberättelse	93
Not 14 Markanläggningar	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 verksamhetsår 2012. 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 tredje verksamhetsår som omfattar kalenderåret 2012. Verksamheten i Swedavia AB startades den 1 april 2010 när svenska staten bolagiserade sin flygplatsdrift som fram tills dess låg i LFV. Bolagiseringen genomfördes genom att Swedavia AB förvärvade 14 flygplatser, centrala funktioner och dotterbolag från LFV. Under de första tre verksamhetsåren har tre flygplatser avyttrats och de övriga konsoliderades till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner.

Det gångna året har präglats av fortsatt passagerartillväxt trots ett utmanande år generellt sett för flygbranchen.

Uppdrag

Swedavia är en statligt ägd koncern som äger, driver och utvecklar de statligt ägda flygplatserna i Sverige. I dagsläget bedriver Swedavia verksamhet vid 11 flygplatser men antalet ska på sikt utgöras av 10 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 affärs-mässiga 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 långsiktig 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 i Swedavia skapar mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med partners utvecklar vi ständigt vår affär".

Väsentliga händelser under året

Året har präglats av en fortsatt passagerartillväxt med 2,7 procent, vilket återigen innebär nytt rekord i antal resenärer för Swedavia under 2012. Detta har även inneburit att fem av Swedavias flygplatser; Bromma Stockholm Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Stockholm Arlanda Airport och Umeå Airport slagit resenärsrekord under 2012.

Under det första halvåret har några flygbolag gått i konkurs vilket påverkat flygförbindelserna vid flertalet av Swedavias flygplatser negativt. I de flesta fall har förlorade förbindelser ersatts genom att andra flygbolag valt att expandera sin verksamhet. Den totala påverkan för Swedavia har därför varit relativt liten även om vissa förbindelser inte är ersatta.

Swedavia förvärvade genom dotterbolaget Swedavia Real Estate AB den 29 juni en bolagsstruktur innehållande sex separata byggnader från SAS. Förvärvet bestod av en större hangaranläggning och två kontorsbyggnader på Stockholm Arlanda Airport, en hangarbyggnad och en frakterminal vid Göteborg Landvetter Airport samt en fraktbyggnad vid Malmö Airport. Investeringen uppgick till 1 775 MSEK. Detta som ett led i Swedavias ambition

Koncernen i korthet

MSEK	2012	2011	2010 ¹⁾
Nettoomsättning	4 965	4 693	3 277
Rörelseresultat	831	781	420
Rörelsemarginal, %	16,7	16,6	12,8
Resultat före skatt	554	556	192
Årets resultat	447	438	15
Resultat per aktie, SEK	0,31	0,30	0,01
Avkastning eget kapital, %	10,3	11,0	0,4
Avkastning sysselsatt kapital, %	6,4	7,4	3,9
Soliditet, %	29,1	32,7	30,4
Kassaflöde från löpande verksamhet	1 493	1 178	746
Investeringar	3 418	1057	520
Medelantal anställda	2 624	2 516	2 496

¹⁾ Swedaviakoncernens första räkenskapsår sträckte sig från den 1 april 2010 till den 31 december 2010. Räkenskapsår 2010 är ej omräknat enligt IFRS.

att utveckla områdena kring flygplatserna med syfte att stärka deras konkurrenskraft. Swedavia är sedan tidigare ägare av marken där byggnaderna står.

Samtliga Swedavias flygplatser inom basutbudet certifierades av ACA enligt högsta europeiska standard för klimatarbete.

Clarion Hotel Arlanda Airport stod klart och invigdes den 1 november. Swedavia är ägare till fastigheten.

För att säkerställa en stabil finansiell grund och för att finansiera verksamhetens långsiktiga affärsområden etablerade Swedavia i slutet av året ett certifikats- och ett obligationsprogram, vardera med en ram om 5 miljarder SEK.

Swedavia tillämpar från och med den 1 januari 2012 IFRS. Rapporter publicerade under 2012 är upprättade enligt IFRS och nyckeltal samt finansiella rapporter för jämförelseperioden har omräknats enligt IFRS, information om detta återfinns i not 36 på sidorna 89–91.

Nettoomsättning och resultat

Koncernens nettoomsättning för året uppgick till 4 965 MSEK (4 693), vilket är 5,8 procent högre än föregående år. Rörelse-resultatet uppgick till 831 MSEK (781). Rörelsemarginalen blev 16,7 procent (16,6). Resultatet före skatt uppgick till 554 MSEK (556). Årets resultat uppgick till 447 MSEK (438).

Intäkterna har ökat jämfört med föregående år med 272 MSEK. Justerat för engångsposter under 2011 med 56 MSEK och engångsposter 2012 med 48 MSEK uppgår den underliggande ökningen till 280 MSEK. Av den ökningen utgörs 98 MSEK av hyresintäkter från de nya byggnaderna som förvärvats från SAS.

Det innebär att intäktsökningen från jämförbar verksamhet uppgår till 182 MSEK och består av ökade intäkter från Aviation Business med 99 MSEK och från Commercial Services med 82 MSEK, båda drivna av resenärräntväxt och vädereffekter som inneburit ökad försäljning av avisningstjänster.

Driftkostnaderna har ökat jämfört med föregående år med 223 MSEK, varav förvärvet av byggnader från SAS representerar 50 MSEK. Vidare har driftkostnaderna belastats med engångskostnader för effektiviseringsprojekt och kostnader för avsättning till pensionsskuld med totalt 64 MSEK. Årets ökning av driftkostnader för jämförbar verksamhet uppgår till 110 MSEK och består av ökade externa kostnader drivet av passagerarökningen och ökade personalkostnader till följd av att antalet anställda har ökat med i medeltal 108 medarbetare.

Rörelseresultatet blev 50 MSEK högre än föregående år. Justerat för engångseffekter och pensionsskuldjusteringar är det underliggande rörelseresultatet från jämförbar verksamhet 72 MSEK högre än föregående år. Räntekostnaderna har ökat under året med 52 MSEK. Justerat från effekter av pensionsskuldsuppräkning, som uppgår till 29 MSEK, är den underliggande ökningen 23 MSEK. Förvärvet av byggnader från SAS utgör 26 MSEK av

denna ökning. Det innebär att räntekostnaden från jämförbar verksamhet har minskat med 3 MSEK vilket beror på lägre räntenivå för upplånat externt kapital.

Årets totalresultat påverkas utav sänkt skattesats till 22 procent avseende uppskjutna skatter och uppgår totalt till cirka 47 MSEK.

Från den 1 juli 2012 redovisar Swedaviakoncernen två rörelse-segment som är Flygplatsverksamheten respektive Real Estate. Segmentsredovisningen återfinns i not 3 på sidan 66.

Likviditet och finansiell ställning

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 4 300 MSEK (3 989) och soliditeten till 29,1 procent (32,7). Koncernens soliditet har minskat med 3,6 procentenheter jämfört med föregående år eftersom förvärvet av byggnader från SAS i huvudsak finansierats med externa lån. Vid utgången av året fanns för Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 632 MSEK fördelat på ingångna lånelöften på 500 MSEK och outnyttjad checkräkning på 132 MSEK. Den kortfristiga delen av den externa lånefinansieringen har ökat beroende på att stora lån från bland annat Riksgälden kommer att förfalla inom ett år.

I slutet av året har Swedavia emitterat företagscertifikat med en total upplåning som uppgår till 750 MSEK.

Kassaflöde

Årets kassaflöde var negativt och uppgick till –12 MSEK (–155). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 493 MSEK (1 178). Investeringsverksamheten har belastat kassaflödet med –3 341 MSEK (–1 018). Finansieringsverksamheten har påverkat kassaflödet med 1 836 MSEK (–314).

Investeringar

Under året uppgick investeringarna till 3 418 MSEK (1 057). Dessa är fördelade på investeringar i installationer, fordon och inventarier till 629 MSEK (359) och byggnader och mark till 2 789 MSEK (698). Avyttringar uppgick till 31 MSEK (28). Den enskilt största investeringen under året, 1 775 MSEK, är förvärvet av de sex separata byggnaderna från SAS som genomfördes den 29 juni. Förutom förvärvet från SAS var årets enskilt största investering byggnationen av Clarion Hotel Arlanda Airport vid Stockholm Arlanda Airport med 335 MSEK (370).

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 och alla aktier har lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten, statens ägande i Swedavia förvaltats av Finansdepartementet. Aktiens kvotvärde är en krona.

Förvärv och avyttringar

Swedavia förvärvade en tomträtt i anslutning till Bromma Stockholm Airport under första kvartalet. Anskaffningsvärdet uppgick till 26 MSEK.

Swedavia har genom dotterbolaget Swedavia Real Estate AB den 29 juni förvärvat en bolagsstruktur innehållande sex separata byggnader från SAS. Detta som ett led i Swedavias ambition att utveckla områdena kring flygplatserna med syfte att stärka deras konkurrenskraft. Förvärvet består av en större hangaranläggning och två kontorsbyggnader på Stockholm Arlanda Airport, en hangarbyggnad och en fraktterminal vid Göteborg Landvetter Airport samt en fraktbyggnad vid Malmö Airport. Byggnaderna hyrs ut i sin helhet. Tillträdet ägde rum den 29 juni och den ekonomiska avräkningen genomfördes per den 30 juni. Anskaffningsvärdet uppgår till 1 775 MSEK. Swedavia är sedan tidigare ägare av marken där byggnaderna står.

Mellan Swedavia och Sundsvall, Timrå och Härnösands kommuner har det förhandlats fram ett avtalsförslag avseende kommunernas övertagande av Sundsvall Härnösand Airport från den 17 juni 2013. Innan bindande avtal kan ingås ska avtalsförslaget godkännas av kommunfullmäktige i de tre kommunerna.

Swedavia har genom dotterbolaget Swedavia Real Estate AB under året förvärvat 33 procent av aktierna i det nybildade bolaget Airport City Stockholm AB vars syfte är att utveckla Sveriges första flygplatsstad, Airport City Stockholm.

Under fjärde kvartalet har konferensverksamheten vid Stockholm Arlanda Airport överlåtits till Radisson Blue SkyCity Hotels samt Clarion Hotel Arlanda Airport. Försäljningen av konferensverksamheten medförde en engångsintäkt på 48 MSEK.

Marknad

2012 har varit ett utmanande år för flygbranschen som i stor utsträckning påverkats av avmattningen i konjunkturen och osäkerheten i världsekonomin. Trots detta följdes den mycket goda utvecklingen under 2011 upp av ytterligare ett år med passagerarökningar vid Swedavias flygplatser, till följd av fortsatt expansion hos flygbolagen samt god tillgång till billiga flygbiljetter. Efterfrågan på resor och upplevelser är fortsatt hög.

Totalt flög 32,4 miljoner passagerare till eller från någon av Swedavias flygplatser, vilket är det högsta antalet som någonsin noterats. Totalt var passagerarökningen vid Swedavias flygplatser 2,7 procent. Antalet utrikespassagerare ökade med 3,6 procent och antalet inrikespassagerare med 1,4 procent. Fem flygplatser noterar dessutom passagerarekord; Bromma Stockholm Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Stockholm Arlanda Airport och Umeå Airport. Tillväxttakten uppvisar dock en tydligt avtagande trend, och under årets sista kvartal minskade antalet resenärer, jämfört med samma kvartal året innan.

Flygmarknaden präglas för närvarande av stor försiktighet på grund av den rådande finansiella osäkerheten i Europa, samt svag lönsamhet och konsolidering hos flygbolagen. Flera flygbolag i Sverige och Europa har under året haft finansiella svårigheter och ett antal har även gått i konkurs. Detta har påverkat flygförbindelserna negativt men i de flesta fall har förlorade förbindelser vid Swedavias flygplatser ersatts av andra flygbolag. De största flygbolagskunderna har alla stärkt sin passagerarandel under året.

En förhållandevis ekonomisk gynnsam utveckling för de svenska hushållen och den starka kronan bidrar till fortsatt ökning för det svenska fritidsresandet utrikes, medan ökningen för antalet besökande turister och internationella affärsresenärer har avstannat. Malmö Airport uppvisar en stark procentuell utveckling för utrikestrafiken till följd av nya linjer. Även Bromma Stockholm Airport uppvisar en god utveckling till följd av bland annat expansion av linjer till övriga Norden samt Baltikum. Vid Göteborg Landvetter Airport noteras däremot nedgångar för utrikestrafiken under året, främst orsakat av förlorad direktkapacitet efter flygbolagskonkurser.

Den interkontinentala trafiken har minskat under året, i huvudsak genom minskat resande till länder som Irak, Marocko och Syrien. Även långväga direktresande till och från länder som Kina, Thailand och USA har minskat något under året.

Den goda utvecklingen för inrikestrafiken i början av året har vänt till minskningar under årets sista kvartal.

En trend framöver är allt större flygplan med en högre kabinfaktor. Det innebär att passagerarutvecklingen fortsätter att öka trots färre starter och landningar. Den genomsnittliga kabinfaktorn för utrikestrafiken var under året 74 procent, en ökning med två procent jämfört med 2011, och den högsta kabinfaktor som noterats vid Swedavias flygplatser. För inrikestrafiken var den genomsnittliga kabinfaktorn under året 69 procent, även det en ökning med två procent jämfört med 2011, men en nivå som motsvarar där inrikestrafiken legat de senaste tio åren. Även genomsnittligt antal säten per flygplatsrörelse noterade även de högsta antalen någonsin vid Swedavias flygplatser, för utrikestrafiken 142 säten och för inrikestrafiken 102 säten. Särskilt för utrikestrafiken har utvecklingen utmärkt sig med en ökning av den genomsnittliga kabinstorleken på över 20 procent under de senaste tio åren.

Flygfraktmarknaden fortsätter att vara pressad av vikande volymer och stark konkurrens.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

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

Kund

Med kunden i centrum finns ett ständigt behov av utveckling, anpassning och flexibilitet. Det finns en risk att Swedavia inte tillräckligt snabbt kan omsätta kundbehov till nya satsningar och affärsmöjligheter vilket kan leda till sjunkande lönsamhet. En funktionsstyrd organisation har införts med syfte att säkerställa uppfyllandet av kundbehov.

Ekonomi

Som en konsekvens av hög förändringstakt och nya aktiviteter följer även behov av infrastrukturella investeringar som med en hög komplexitet kan ge en förhöjd risk ur projekt- och prioriteringsperspektiv. För att mitigera och kontrollera risken har ett projektkontor etablerats med uppdrag att följa upp, prioritera och kvalitetssäkra vår projektportfölj och våra affärssatsningar.

Swedavia verkar i en starkt konkurrensutsatt bransch med ett fåtal stora flygbolagskunder där förändringar sker snabbt. Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att effektivisera verksamheten och därmed realisera de kostnadsbesparingar som krävs för att uppnå resultatmål samt att över tid bygga en hög soliditet för att klara perioder av avtagande trafik och passagerartillväxt. Uppköp, alliansombildningar och konkurser är exempel på händelser som kan få betydande påverkan på Swedavias affärsförutsättningar. Genom att stärka bevakningen av kundernas ekonomiska ställning kan kreditförluster i händelse av konkurs minskas. Koncernens och moderbolagets finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till Koncernstab Ekonomi och Finans. Verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy och 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 33 på sidorna 87–88.

Miljöhänsyn

En grundpelare för att bedriva flygplatsverksamhet är ett miljötillstånd. I det nuvarande tillståndet för Stockholm Arlanda Airport finns ett 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 är en begränsning för fortsatt expansion och kan i förlängningen ha en betydande negativ påverkan på såväl Swedavia som på svenskt näringsliv. Risken hantearas med hög prioritet i och med arbetet med ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport. Detta är Swedavias viktigaste strategiska fråga. Ytterligare uppgifter kring miljöhänsyn finns i miljöinformation på sidorna 49–50.

Social utveckling

Förändringar i internationella regelverk gällande till exempel vätskehantering i säkerhetskontroll från 2014 kan leda till ökat investeringsbehov och ökade driftkostnader. Yttre händelser såsom terrordåd, flygledarstrejk, extrema väderförhållanden och askmoln kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa och kommersiella tjänster. Flygsäkerhetsarbetet syftar till att förhindra och minimera effekter av eventuella incidenter vid våra flygplatser. Swedavia arbetar aktivt med kris- och kontinuitetsplaner samt med realistiska övningar, detta i syfte att öka riskmedvetenheten och kompetensnivån hos våra medarbetare.

Att vara en attraktiv arbetsgivare som behåller och attraherar rätt medarbetare är en viktig del i Swedavias strävan mot att minimera nyckelpersonsberoende på alla nivåer inom koncernen. Genom en fungerande målnedbrytning och tydlig ledning motiverar och engagerar vi våra medarbetare och förbättrar ESI (Employer Satisfaction Index).

Känslighetsanalys

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

Parameter	-/+ %	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	-1	-29
Lönenivå	+1	-14
Räntenivå	-1	+23

Passagerarutveckling

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör själva grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Hälften av Swedavias intäkter kommer från Aviation Business som är infrastrukturtjänster riktade till flygbolag och marktjänstbolag. Intäkterna från denna verksamhet är bland annat avgifter från start och landning som är relaterade till antalet flygrörelser och passagerare. En förändring av dessa påverkar omedelbart Swedavias intäkter. Övriga intäkter kommer från Commercial Services som är tjänster med anknytning till flygplatserna såsom 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 resenärer på flygplatsen. Swedavia har även intäkter från bilparkering vilken också är direkt beroende av antalet resenärer.

En uppgång av antalet resenärer 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 är delvis omsättningsberoende.

En förändring i passagerarutvecklingen med 1 procent påverkar Swedavias intäkter med 29 MSEK på årsbasis.

Lönekostnader

Med cirka 2 600 anställda (2 500) så uppgår Swedavias personalkostnader till cirka 1 394 MSEK (1 259) per år. En förändring av lönekostnaden med 1 procent påverkar Swedavias kostnader med 14 MSEK på årsbasis.

Räntekostnader

Swedavia har per den 31 december 2012 en extern lånefinansiering på 7 656 MSEK (5 808) vilket är mer än hälften av balansomslutningen. Detta innebär att bolaget 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 2012 är 69 procent av lånestocken säkrad via finansiella instrument och resterande 31 procent är exponerat för ränteförändringar. En förändring av räntenivån med 1 procentenhet påverkar Swedavias räntekostnader med 23 MSEK (44).

Övriga faktorer som påverkar resultatet

Utöver de tre största parametrarna som direkt påverkar Swedavias resultat finns även flera andra som kan komma att påverka på både kort och lång sikt.

En viktig faktor som påverkar framför allt 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 framför allt extrema väderförhållanden eller naturkatastrofer som vulkanutbrott faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt.

Vidare påverkar ränteförändringen Swedavias pensionsskuld som innebär att om avkastningsräntan sjunker måste Swedavia avsätta ytterligare medel 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 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. VD ingår inte i styrelsen men är föredragande vid styrelsens sammanträden. Styrelsen ansvarar för bolagets och koncernens organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Under verksamhetsåret 2012 har styrelsen hållit 15 sammanträden. Särskild uppmärksamhet har under året ägnats åt strategisk utveckling, affärsplanering, intern styrning och kontroll samt investeringsstrategi. Under 2012 har ett ersättningsutskott etablerats, vilket har i uppgift att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Sedan tidigare är ett revisionsutskott etablerat, vilket 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. Ytterligare information om bolagets styrning, styrelsens sammansättning och den interna kontrollen framgår av bolagsstyrningsrapporten.

Medarbetare och Swedavia

Genom vår företagskultur skapar vi förutsättningar att nå våra mål. Våra värderingar definierar företagskulturen som är kittet i organisationen och möjliggör hållbar utveckling av vår verksamhet.

het med kunden i fokus. Våra värderingar är vår inre kompass och utgör basen i vårt företag.

Våra värderingar, vårt ledarskap och vårt hållbarhetsarbete är grunden i vår kultur. Det ger oss en tydlig kompass, så Swedavia blir den attraktiva arbetsgivare som vi vill uppfattas som och våra flygplatser blir "flygplatser man ser fram emot att besöka".

Som arbetsgivare arbetar vi med kompetensförsörjningsplaner på individnivå. Dessa ingår som en del i mål- och utvecklingsplaneringen för respektive medarbetare. All befattningsrelaterad utbildning, till exempel inom områdena säkerhet, brand och räddning, fältservice och stationstjänst genomförs inom ramen för Airport Academy. Vid utgången av 2012 var antalet anställda 2 712 (2 622). Omräknat till medeltal anställda under verksamhetsåret uppgår antalet till 2 624 (2 516). Könsfördelningen är 67 (66) procent män och 33 (34) procent kvinnor. Swedavia arbetar aktivt med att genomföra arbetslivsinriktad rehabilitering både vid upprepade korttidssjukfrånvaro och längre sjukfrånvaro. Vi driver bland annat ett projekt som syftar till att ha en arbetsmiljö, både fysiskt och psykosocialt, som främjar en god prestation. Swedavia erbjuder företagshälsovård för hela företaget. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns i not 7 på sidorna 69–73.

Ledarutveckling

För att stödja och utveckla ledare på Swedavia genomförs kontinuerligt ledarutbildningar. Målet är att skapa en gemensam plattform för vårt ledarskap men också en möjlighet till individuell utveckling. Under året har vi genomfört två koncerngemensamma ledardagar. Dessa dagar syftar till att skapa samsyn kring Swedavias utmaningar framöver samt erbjuda utveckling och ett stöd i ledarskapet. Erfarenhetsutbytet är också en viktig ingrediens. Ledardagarna ska hjälpa oss att bygga en kultur med trygga och modiga ledare.

Medarbetarutbildning

En medarbetarutbildning startades under vintern 2011/2012. Utbildningen ingår nu i introduktionen för nyanställda. Målet med utbildningen är att förstå "medarbetarskap på Swedavia", vad vi står för, vilka värderingar och attityder som vi vill utveckla tillsammans. Alla får möjlighet till samma grundkunskap om Swedavia som företag. Det vill säga kunskap om vårt uppdrag, våra mål, vår vision samt förståelse för kundernas behov. Medarbetarskapet innebär att vi skapar förutsättningar för ett hållbart företag.

Swedavias Medarbetar- och ledarprinciper

Under 2012 har vi fortsatt att konkretisera våra fem medarbetar- och ledarprinciper. Principerna stödjer visionen och våra långsiktiga mål. De utgår från våra värderingar och vår Code of Conduct. Syftet med medarbetar- och ledarprinciper är att, precis som med

utbildningarna, tillhandahålla en gemensam plattform som anger hur vi bör agera och arbeta.

Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till VD. Regeringen har fastställt riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare. Riktlinjer om ersättning till ledande befattningshavare beslutades vid Swedavias årsstämma den 26 april 2012. 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 riktlinjer gällande pensionsavsättning, anledningen härleds till verksamhetsövergången från LFV. För 2013 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 69–73.

Miljöinformation

Swedavia bedriver tillståndspliktig verksamhet i Sverige enligt miljöbalken. Denna utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Under 2012 ansvarade Swedavia för nio 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 miljö- tillståndsansökningar för helt nya tillstånd för respektive flygplats. Stockholm Arlanda Airports nu gällande tillstånd innehåller två begränsande villkor som omöjliggör att det faktiska produktions- tillståndet 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 av Upplands Väsby.

Utsläppstaket innebär att utsläppen av koldioxid och kvävedioxid inte får överskrida 1990 års nivåer. Till utsläppstaket räknas all verksamhet på flygplatsen, all trafik till och från flygplatsen samt utsläppen från flygtrafiken inom LTO-cykeln (Landing and Take Off). Villkoret går utöver vad Swedavia har rådighet över.

Villkoret som reglerar överflygningar av Upplands Väsby innebär att regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby tätort inte får ske efter den 1 januari 2018. I praktiken innebär detta att landningar på den tredje banan söderifrån inte får ske, vilket leder till en betydande inskränkning i flygplatsens kapacitet. Preliminära bedömningar ger att högsta möjliga produktion blir cirka 200 000 rörelser, det vill säga i samma storleksordning som 2010. Den 2 maj 2011 lämnade Stockholm Arlanda Airport in en ansökan om ett helt nytt miljötillstånd enligt miljöbalken till mark- och miljödomstolen i Nacka. Ärendet handläggs nu av domstolen.

Göteborg Landvetter 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 den 10 april 2012, Göteborg Landvetter Airport och Visby Airport planerar att lämna in sin ansökan under våren 2013.

Swedavia är helt beroende av miljötillstånd för att bolaget ska kunna operera flygplatserna. Aviation Business utgör idag mer än 50 procent av bolagets intäkter, men driften av flygplatserna är också en förutsättning för bolagets övriga intäkter.

Händelser efter balansdagen

Karl Wistrand, vice VD och CFO för Swedavia, tillträdde som VD för Swedavia Real Estate den 4 februari 2013. I samband med detta lämnade han sin roll som CFO. Karl Wistrand kvarstår i rollen som vice VD och ansvarig för koncernens övergripande affärsutveckling och prisstrategifrågor. Jan Egenäs lämnade Swedavia och sin roll som VD för Swedavia Real Estate. Ny CFO efter Karl Wistrand är Lars Johansson, senast från TV4 AB, som tillträdde den 18 mars 2013.

Swedavia emitterade den 29 januari 2013 en 5-årig obligation om 1 500 MSEK under sitt svenska MTN-program. Emissionsvolymen är uppdelad i en tranche på 1 000 MSEK med fast kupongränta om 2,5 procent och en tranche om 500 MSEK med rörlig kupongränta motsvarande 3 månaders STIBOR + 0,7 procent. Obligationen är noterad på NASDAQ OMX Stockholm. Likvidbeloppet kommer att användas till att omsätta befintliga lån.

Från och med 2013 kommer Swedavia att redovisa fastigheter vilka klassificeras som förvaltningsfastigheter till verkligt värde.

Några ytterligare väsentliga inträffade händelser efter rapportperiodens utgång finns inte att rapportera.

Moderbolaget

Moderbolagets nettoomsättning för året uppgick till 4 868 MSEK (4 687). Rörelseresultatet uppgick till 685 MSEK (714). Rörelsemarginalen blev 14,1 procent (15,2). Resultatet före skatt uppgick till 108 MSEK (191). Årets resultat uppgick till 44 MSEK (178). Bokslutsdispositioner utgörs av maximal tillåten skattemässig avskrivning på 212 MSEK (280) och avsättning till periodiseringsfond på 49 MSEK (0). Moderbolagets eget kapital uppgick vid utgången av året till 3 314 MSEK (3 267) med en soliditet på 27 procent (32,2). Moderbolagets kassaflöde var negativt och uppgick till 14 MSEK (–160). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 772 MSEK (1 274). Investeringsverksamheten har belastat med –3 364 MSEK (–1 129). Finansieringsverksamheten har påverkat med 1 848 MSEK (–305) genom ökad upplåning.

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande finns följande fritt eget kapital:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	–332 726 246
Årets resultat	44 241 388
	1 872 869 681

Styrelsen föreslår att moderbolagets överkursfond och vinstmedel, tillsammans 1 872 869 681 SEK, balanseras i ny räkning.

Årsstämma

Swedavia AB:s årsstämma äger rum 2013-04-26 på Stockholm Arlanda Airport. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias hemsida www.swedavia.se/om-swedavia/detta-at-swedavia/

Kalendarium

Årsredovisning	2013-03-28
Årsstämma	2013-04-26
Delårsrapport Q1 2013	2013-04-29
Delårsrapport Q2 2013	2013-08-15
Delårsrapport Q3 2013	2013-10-28
Bokslutskommuniké 2013	2014-02-14

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

Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Nettoomsättning	3,4,5	4 965	4 693
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	6	-1 890	-1 821
Personalkostnader	7	-1 394	-1 259
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-850	-831
Rörelseresultat		831	781
Resultat från finansiella poster	9		
Resultat från andelar i intresseföretag		19	14
Ränteintäkter och liknande resultatposter		3	8
Räntekostnader och liknande resultatposter		-299	-247
Resultat efter finansiella poster		554	556
Skatt	11	-108	-118
Årets resultat		447	438
Hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande		10	9
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,31	0,30
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Årets resultat		447	438
Övrigt totalresultat:			
Förändring kassaflödessäkring		-62	-332
Aktuariella förluster		-81	-25
Skatt		17	94
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-126	-263
Årets totalresultat		320	175
Hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande		10	9

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2012-12-31	2011-12-31	2011-01-01
TILLGÅNGAR				
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
Immateriella anläggningstillgångar	12			
Goodwill		352	352	352
Övriga immateriella anläggningstillgångar		105	87	79
Summa immateriella anläggningstillgångar		457	439	431
Materiella anläggningstillgångar				
Byggnader och mark	13	7 585	4 972	5 157
Markanläggningar	14	2 412	2 437	2 473
Biologiska tillgångar, växande skog	15	91	88	85
Installationer, fordon och inventarier	16	1 999	2 009	2 163
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	17	953	981	381
Summa materiella anläggningstillgångar		13 040	10 487	10 259
Finansiella anläggningstillgångar				
Andelar i intresseföretag	19	79	121	106
Andra långfristiga fordringar	21	132	94	76
Derivatinstrument	20	–	–	143
Uppskjuten skattefordran	28	0	57	28
Summa finansiella anläggningstillgångar		211	272	353
Summa anläggningstillgångar		13 708	11 198	11 043
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR				
Material och förråd	22	38	36	34
Kortfristiga fordringar				
Kundfordringar		555	424	461
Fordringar hos intresseföretag	24	10	10	7
Skattefordringar		56	63	0
Övriga fordringar		40	141	106
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	25	252	201	142
Derivatinstrument	20	–	–	19
Kassa och bank	20, 31	129	141	295
Summa omsättningstillgångar		1 080	1 014	1 066
SUMMA TILLGÅNGAR		14 788	12 212	12 109

Koncernens balansräkning, forts

Belopp i MSEK	Not	2012-12-31	2011-12-31	2011-01-01
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital	26			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		2 162	2 162	2 162
Säkringsreserv		-170	-115	119
Balanserade vinstmedel		857	492	92
Summa eget kapital hänförlig till moderbolagets aktieägare		4 290	3 980	3 815
Innehav utan bestämmande inflytande		10	9	9
Summa eget kapital		4 300	3 989	3 824
Långfristiga skulder				
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	27	784	734	706
Avsättningar för uppskjuten skatt	28	242	271	270
Övriga avsättningar	29	133	198	200
Skulder till kreditinstitut	30	3 000	3 518	4 023
Derivatinstrument	20	218	134	-
Skulder till leasingföretag	16	13	14	6
Övriga långfristiga skulder		22	22	0
Summa långfristiga skulder		4 413	4 891	5 205
Kortfristiga skulder				
<i>Räntebärande skulder</i>				
Skulder till kreditinstitut	30, 31	4 653	2 290	2 105
Skulder till leasingföretag	16	8	8	23
<i>Icke räntebärande skulder</i>				
Derivatinstrument	20	13	22	-
Leverantörsskulder		606	368	327
Skulder till intresseföretag		4	3	2
Aktuella skatteskulder		0	2	1
Övriga skulder	29	157	78	145
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	32	634	561	478
Summa kortfristiga skulder		6 075	3 332	3 080
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		14 788	12 212	12 109

Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Belopp i MSEK	Not	2012-12-31	2011-12-31	2011-01-01
Ställda säkerheter	34	0	0	-
Eventalförpliktelser	34	6	5	1

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
2011						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	119	92	9	3 824
Lämnad utdelning	-	-	-	-	-	-
Årets totalresultat	-	-	-234	400	-	166
Utgående eget kapital 2011-12-31	1 441	2 162	-115	492	9	3 989

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Den löpande verksamheten	35		
Resultat efter finansiella poster		554	556
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		634	552
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 188	1 108
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-2	-2
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-83	11
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		390	61
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 493	1 178
Investeringsverksamheten			
Förvärv/avyttring av immateriella anläggningstillgångar		-38	-21
Förvärv/avyttring av materiella anläggningstillgångar		-3 383	-1 042
Förvärv/avyttring av finansiella tillgångar		80	45
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 341	-1 018
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		4 135	1 800
Återbetalda lån		-2 290	-2 105
Utbetald utdelning		-9	-9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 836	-314
Årets kassaflöde		-12	-155
Likvida medel vid årets början		141	295
Likvida medel vid årets slut		129	141

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Nettoomsättning	4	4 868	4 687
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	6	-1 909	-1 857
Personalkostnader	7	-1 418	-1 264
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-856	-852
Rörelseresultat		685	714
Resultat från finansiella poster	9		
Resultat från andelar i koncernföretag		13	13
Resultat från andelar i intresseföretag		20	17
Ränteintäkter och liknande resultatposter		34	12
Räntekostnader och liknande resultatposter		-366	-285
Resultat efter finansiella poster		385	471
Bokslutsdispositioner	10		
Avskrivningar utöver plan		-212	-280
Förändring i periodiseringsfond		-49	-
Koncernbidrag		-16	-
Resultat före skatt		108	191
Skatt	11	-63	-14
Årets resultat		44	178

Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Årets resultat	44	178
Övrigt totalresultat	-	-
Årets totalresultat	44	178

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2012-12-31	2011-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	12		
Goodwill		426	450
Övriga immateriella anläggningstillgångar		105	87
Summa immateriala anläggningstillgångar		531	537
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	13	5 162	4 903
Markanläggningar	14	2 412	2 437
Installationer, fordon och inventarier	16	1 999	2 009
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	17	953	981
Summa materiala anläggningstillgångar		10 526	10 330
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	18	882	161
Fordringar hos koncernföretag	23	1 947	50
Andelar i intresseföretag	19	87	127
Andra långfristiga fordringar	21	65	30
Uppskjuten skattefordran	28	34	57
Summa finansiella tillgångar		3 015	425
Summa anläggningstillgångar		14 072	11 293
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	22	35	36
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		470	421
Fordringar hos koncernföretag	23	705	29
Fordringar hos intresseföretag	24	10	10
Skattefordringar		68	62
Övriga fordringar		36	139
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	25	241	195
Kassa och bank	20, 31	102	117
Summa omsättningstillgångar		1 667	1 008
SUMMA TILLGÅNGAR		15 739	12 301

Moderbolagets balansräkning, forts

Belopp i MSEK	Not	2012-12-31	2011-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	26		
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Överkursfond		2 162	2 162
Balanserade vinstmedel		-333	-514
Årets resultat		44	178
Summa eget kapital		3 314	3 267
Obeskattade reserver	10		
Akkumulerade avskrivningar utöver plan		1 152	940
Periodiseringsfond		49	0
Summa obeskattade reserver		1 201	940
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	27	1 085	1 021
Övriga avsättningar	29	191	182
Summa avsättningar		1 276	1 204
Långfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	30	3 000	3 518
Skulder till leasingföretag		13	14
Övriga långfristiga skulder		22	21
Summa långfristiga skulder		3 035	3 554
Kortfristiga skulder			
<i>Räntebärande skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	31	4 653	2 290
Skulder till leasingföretag		8	8
<i>Icke räntebärande skulder</i>			
Leverantörsskulder		596	366
Skulder till koncernföretag		1 011	39
Skulder till intresseföretag		4	3
Aktuella skatteskulder		0	-
Övriga skulder		60	69
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	32	581	563
Summa kortfristiga skulder		6 913	3 337
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		15 739	12 301

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

Belopp i MSEK	Not	2012-12-31	2011-12-31
Ställda säkerheter	34	0	0
Ansvarsförbindelser	34	6	5

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
2011				
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-514	3 089
Lämnad utdelning	-	-	-	-
Årets totalresultat	-	-	178	178
Utgående eget kapital 2011-12-31	1 441	2 162	-336	3 267

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Den löpande verksamheten	35		
Resultat efter finansiella poster		385	471
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		882	728
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 267	1 199
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av varulager		0	-1
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-692	-55
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		1 197	132
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 772	1 274
Investeringsverksamheten			
Lämnade aktieägartillskott		-785	-
Långfristiga fordringar dotterföretag		-1 897	-
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-38	-21
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 006	-1 041
Förvärv av finansiella tillgångar		93	-67
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 634	-1 129
Finansieringsverksamheten			
Fusionsresultat		3	-
Upptagna lån		4 135	-1 800
Återbetalda lån		-2 290	-2 105
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 848	-305
Årets kassaflöde		-14	-160
Likvida medel vid årets början		117	277
Likvida medel vid årets slut		102	117

Noter

(Belopp i MSEK om inget annat anges)

■ Not 1 Företagsinformation

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, med säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är: 190 45 Stockholm-Arlanda. Bolaget ägs till 100 procent av svenska staten. Bolagets verksamhet är att direkt och indirekt finansiera, äga, förvalta och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar.

Sveriges Riksdag beslutade den 3 december 2009 att dela LFV och bologisera flygplatsverksamheten den 1 april 2010. Av denna anledning nybildades bolaget Swedavia den 30 november 2009. Bolaget förvärvade den 1 april 2010 samtliga aktier i bolagen Flygplatsfastigheter i Landvetter AB organisationsnummer 556142-8334 och LFV Airport Center AB, organisationsnummer 556381-1057 samt 60 procent av aktierna i Arlanda Schiphol Development Company AB organisationsnummer, 556653-6628 och blev därmed moderbolag i denna koncern.

I förvärvet ingick också intresseföretagen Nordic Airport Properties AB 50 procent, organisationsnummer 556598-5941, Nordic Airport Properties KB 50 procent, organisationsnummer 969673-0143 och Cityflygplatsen i Göteborg AB 40 procent, organisationsnummer 556195-5823.

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 2012

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).

Denna finansiella rapport är den första fullständiga finansiella rapport upprättad enligt IFRS som tillämpas från den 1 januari 2012. Övergångsdatum till IFRS har fastställts till den 1 januari 2011. Redovisningsprinciper enligt IFRS framgår enligt nedan. Koncernen tillämpade tidigare Redovisningsrådets Rekommendationer och uttalanden. Övergången till IFRS har skett enligt IFRS 1 Första gången IFRS tillämpas.

Moderbolaget tillämpar Årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings 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

Nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden från IASB med tillämpning från den 1 januari 2012 har inte haft någon väsentlig påverkan på Swedavias finansiella rapporter.

I och med EUs godkännande av den reviderade IAS 19 har Swedavia valt att förtidstillämpa standarden i årsboksutslut, 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. Aktuariella vinster och förluster redovisas i övrigt totalresultat. Huvuddelen av Swedavias förmånsbestämda pensionsåtaganden ligger som fribrev och något nytt intjänande sker inte för dessa.

Nya och ändrade standarder och tolkningar som ännu ej trätt i kraft

International Accounting Standards Board (IASB) har givit ut följande nya och ändrade standarder vilka ännu ej trätt i kraft.

Standarder som Swedavia kommer att tillämpa från 1 januari 2013

- Ändring av IFRS 7 Finansiella instrument. Ändringarna avser upplysningar om nettoredovisning av finansiella tillgångar och skulder i balansräkningen
- IFRS 13 Värdering till verkligt värde. Standarden innehåller enhetliga regler för beräkning av och upplysningar om verkliga värden. Den nya standarden beräknas inte påverka värderingen av balansposter men kräver ytterligare upplysningar
- Ändring av IAS 1 Utformning av finansiella rapporter. Krav på uppdelning av poster i övrigt totalresultat

Standarder som Swedavia kommer att tillämpa från 1 januari 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 s.k. 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. Effekterna av den nya standarden IFRS 9 som ska tillämpas tidigast 2015 har ännu inte kunnat bedömas. EU har ännu inte godkänt någon del av den nya standarden

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 med mera

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.

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 utav bullerisolering 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 sättas 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 till godo 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. Alla andra 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	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 analyserar koncernen de redovisade värdena för materiella tillgångar 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. De övriga flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet värderas var för sig som kassagenererande enheter.

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 vilket redovisas som materiell tillgång. 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 förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skulder som redovisas till verkligt värde via resultatet och 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 om 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 innehas 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, vilka har ett intresse att genomföra transaktionen.

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 till verkligt värde.

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är finansiella tillgångar som inte är derivat, 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 den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten. Kundfordran redovisas till det belopp som beräknas inflyta, dvs. efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

Denna kategori består av två undergrupper och enbart underkategorin innehas 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 den effektivränta 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 eventuella förpliktelser 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- 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 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 inkträmsöverlåtelsen 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 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 diskonteringsränta uppdateras årligen 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 redovisas för särskild löneskatt i de fall pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person. Fordran eller skulden 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 balansräknings-metoden 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 koncernmässigt 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 aldrig är skattepliktiga eller avdragsgilla (permanent skillnader). Koncernens aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade eller i praktiken 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 hyesintäkter innebär det att intäkten fördelas jämnt över hyresperioden. Den sammanlagda kostnaden för lämnade förmåner redovisas som en minskning av hyesintäkterna 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 ränteutgifter 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.

Ränteutgifter 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 högste verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. Swedaviakoncernen 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 verksamhet endast utav Flygplatsverksamheten vilket då utgjorde koncernens enda rörelsesegment.

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

Swedaviakoncernen styrs och rapporteras enligt följande två rörelsesegment; 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.

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 enda 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.

Skatter

Det belopp som avsatts till obeskattade reserver utgör skattepliktiga temporära skillnader. I moderbolaget redovisas, på grund av sambandet mellan redovisning och beskattning, den uppskjutna skatteskulden som en del av de obeskattade reserverna. I koncernredovisningen däremot delas obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital.

Pensioner

Pensionsåtaganden redovisas i moderbolaget enligt Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter.

Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod skrivs inte av i koncernredovisningen. I moderbolaget sker avskrivning. Moderbolaget har inkrångsgoodwill 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.

■ Not 3 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 högste verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. Swedaviakoncernen 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 verksamhet endast utav Flygplatsverksamheten vilket då utgjorde koncernens enda rörelsesegment. Förvärvet av byggnader från SAS har inneburit en ändrad styrning av koncernen.

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen.

Styrelsen och ledningen använder främst rörelseresultat per segment för 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 och värdeförändringar på växande skog. Swedaviakoncernen 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 jul-dec	2012	2011 ¹	2012	2011 ¹	2012	2011 ¹	2012	2011 ¹
Intäkter från externa kunder	2 452	2 346	103	–	0	–	2 555	2 346
Intäkter från andra segment	9	–	0	–	–9	–	0	–
Summa Intäkter	2 461	2 346	103	–	–9	–	2 555	2 346
Rörelsens kostnader	–1 655	–1 564	–27	–	42	13	–1 640	–1 551
Avskrivningar och nedskrivningar	–446	–432	–19	–	16	7	–449	–425
Rörelseresultat	360	351	57	–	49	20	467	371
Andelar i intresseföretags resultat	9	6	0	–	0	–	9	6
Finansnetto	–172	–127	–28	–	34	20	–166	–107
Periodens resultat före skatt	197	229	29	–	83	40	310	269

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar		Totalt Swedavia	
Balansräkning	2012	2011 ¹	2012	2011 ¹	2012	2011 ¹	2012	2011 ¹
Anläggningstillgångar	13 867	–	2 474	–	–2 632	–	13 709	–
Omsättningstillgångar	1 707	–	1 099	–	–1 726	–	1 080	–
Summa tillgångar	15 574	–	3 573	–	–4 358	–	14 788	–
Eget Kapital	4 330	–	815	–	–846	–	4 300	–
Skulder	11 244	–	2 757	–	–3 513	–	10 487	–
Summa eget kapital och skulder	15 574	–	3 573	–	–4 358	–	14 788	–

¹ Swedavias verksamhet är från och med den 1 juli 2012 organiserad och styrs utifrån två rörelsesegment. Dessförinnan utgjordes Swedavias verksamhet endast utav Flygplatsverksamheten vilket då utgjorde koncernens enda rörelsesegment.

■ Not 4 Nettoomsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Intäktsfördelning				
Aviation Business				
Passagerarrelaterade intäkter	1 849	1 778	1 849	1 778
Rörelserelaterade intäkter	593	591	593	591
Ground handling & flygplansparkering	296	274	296	274
Övrig aviation	11	8	11	8
	2 749	2 650	2 749	2 650
Commercial Services				
Bilparkering	621	604	621	604
Retail Food & Beverage	601	585	601	585
Övriga fastighetsintäkter	535	399	432	389
Reklam	69	69	69	69
Övrig Commercial Services	307	313	320	332
	2 134	1 970	2 045	2 253
Övriga intäkter	81	72	74	58
	81	72	74	58
Summa	4 965	4 693	4 868	4 687

Utav koncernens nettoomsättning 2012 svarade en kund för 14 procent (12).

■ Not 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar statliga bolag eller affärsdrivande verk med marknadsmässiga krav 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. Närståendekretsen omfattar utöver statliga bolag de bolag och fysiska personer som har möjlighet att utöva ett bestämmande eller betydande inflytande över Swedavias finansiella och operativa beslut.

Transaktioner med staten

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Transaktioner med staten, som skatter, sociala avgifter etc. har undantagits. Swedaviakoncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statliga 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. Enskilt svarar varken staten, myndigheter eller bolag för en väsentlig andel av Swedaviakoncernens nettoomsättning eller resultat. Kostnaderna består i huvudsak av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafiklednings-tjänster.

Transaktioner med övriga närstående

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

Av nedanstående tabell framgår väsentliga transaktioner med närstående. Beträffande Swedavia ABs fordringar på och skulder till koncernföretag hänvisas till not 23 Fordringar koncernföretag och not 24 Fordringar intresseföretag. Aktier i koncernföretag specificeras i not 18 Andelar i koncernföretag och i not 19 Andelar i intresseföretag.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Försäljning varor och tjänster				
Dotterföretag	–	–	7	1
Intresseföretag	1	–	26	31
Övriga närstående	–	–	620	610
Summa försäljning varor och tjänster	1	–	653	642
Försäljning fast egendom eller andra tillgångar				
Dotterföretag	–	–	658	–
Intresseföretag	–	–	–	–
Övriga närstående	–	–	–	–
Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar	–	–	658	–
Köp av varor och tjänster				
Dotterföretag	–	–	59	55
Intresseföretag	–	–	1	4
Övriga närstående	–	–	5	5
Summa köp varor och tjänster	–	–	65	64
Räntor, netto				
Dotterföretag	–	–	31	–
Intresseföretag	–	–	–	–
Övriga närstående	–	–	–	–
Summa räntor	–	–	31	–

■ Not 6 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Skatterådgivning	0	–	0	–
Övriga tjänster	2	1	2	1
	5	4	5	4
KPMG				
Revisionsuppdrag	–	1	–	1
Skatterådgivning	0	1	0	1
Övriga tjänster	1	0	1	0
	1	2	1	2
Summa	6	6	6	6

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 iakt-

tagelser 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

Medelantalet anställda	2012-01-01 2012-12-31	Varav kvinnor	2011-01-01 2011-12-30	Varav kvinnor
MODERBOLAGET				
Sverige	2 612	33 %	2 505	33 %
Totalt i moderbolaget	2 612	33 %	2 505	33 %
DOTTERFÖRETAG				
Sverige	12	34 %	11	82 %
Totalt i dotterföretag	12	34 %	11	82 %
Koncernen totalt	2 624	33 %	2 516	34 %

Könsfördelning i företagsledning	2012-12-31 Andel kvinnor	2012-01-01 Andel kvinnor	2011-12-31 Andel kvinnor	2011-01-01 Andel kvinnor
MODERBOLAGET				
Styrelsen	56 %	44 %	44 %	44 %
Övriga ledande befattningshavare	36 %	36 %	36 %	42 %
KONCERNEN TOTALT				
Styrelsen	38 %	23 %	23 %	27 %
Övriga ledande befattningshavare	31 %	28 %	28 %	50 %

	2012-01-01–2012-12-31		2011-01-01–2011-12-31	
Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
MODERBOLAGET	927	451	833	387
(varav pensionskostnad)		(251)		(125)
DOTTERFÖRETAG	6	3	5	2
(varav pensionskostnad)		(1)		(1)
Justerings av löneskatt pensionsskuld koncernen		–3		–2
Koncernmässiga justeringar	–	–30	–	–10
KONCERNEN TOTALT	933	421	838	377
(Varav pensionskostnad)		(252)		(126)

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 ¹⁾	–	–	–	–
Christopher Onajin ²⁾	–	–	–	–
Magnus Skåniger ³⁾	–	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
Summa	1 980	55	45	8

¹⁾ Jenny Lahrin valdes in som styrelseledamot den 20 december 2012.

²⁾ När Christofer Onajin valde att lämna sin tjänst hos Finansdepartementet lämnade han även sitt uppdrag i Swedavia vid styrelsemötet den 13 februari 2012.

³⁾ Magnus Skåniger valde att lämna sitt uppdrag i Swedavia vid den extra bolagsstämman den 20 december 2012.

2011 TSEK	Grundlön, styrelsearvoden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Ingemar Skogö	440	–	–	–
Styrelseledamöter				
Karin Apelman	220	–	–	–
Adine Grate Axén	220	–	–	4
Lars Backemar	220	–	–	–
Anders Ehrling	220	–	–	4
Anna Elgh	220	–	–	–
Hans Jeppsson	220	–	–	–
Christopher Onajin	–	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	–	–
Summa	1 980	–	–	8

Riktlinjer för ersättning till styrelsen

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning till styrelse. Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på årsstämman den 26 april 2012. 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 inget styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen.

Ersättning till Revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 26 april 2012. Ingen särskild ersättning utgick under 2011 till representanter i

Revisionsutskottet. I Revisionsutskottet ingår sedan årsstämman styrelseledamöterna Karin Apelman som ordförande och Anna Elgh som ledamot. Jenny Lahrin valdes in i revisionsutskottet som ledamot i samband med den extra bolagsstämman den 20 december 2012.

Under år 2012 etablerades ett Ersättningsutskott. Ersättning till Ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 26 april 2012. I utskottet ingår Ingemar Skogö som ordförande, Lottie Svedenstedt som ledamot samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant. Jenny Lahrin valdes in i ersättningsutskottet som ledamot i samband med den extra bolagsstämman den 20 december 2012.

Ersättning till ledande befattningshavare Moderbolaget 2012 TSEK

Ersättning till ledande befattningshavare Moderbolaget 2012 TSEK			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	CTO		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	Direktör Regionala flygplatser		1 221	–	17	312
Charlotta Hylidal	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	t.o.m 12/8 2012	1 593	–	25	888
	Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	fr.o.m 1/1 2012				
Peter Weinhandl	Flygplatsdirektör Malmö Airport		1 024	–	0	272
Kjell-Åke Westin	Fygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport		1 615	–	48	486
Summa			18 822	–	196	5 685

2011 TSEK			Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad
Verkställande direktör						
Torborg Chetkovich	VD, Koncernchef		2 880	–	35	864
Summa			2 880	–	35	864
Andra ledande befattningshavare						
Karl Wistrand	Vice VD och CFO		1 920	–	8	506
Per Arenhage	CTO	fr.o.m 1/7 2011	801	–	20	241
Anna Bovaller	Chefsjurist		1 207	–	28	268
Jan Egenås	VD Swedavia Real Estate	fr.o.m 1/8 2011	575	–	17	150
Bodil Garneij	CIO		888	–	–	168
Peder Grunditz	Direktör Regionala flygplatser		1 183	–	31	247
Charlotta Hydal	HR-direktör samt direktör Hållbarhet och Miljö		1 440	–	7	358
Anders Lennerman	Direktör Security och Safety		1 152	–	–	345
Michael Persson Gripkow	Marknadsdirektör	fr.o.m 1/8 2011	600	–	–	145
Olle Sundin	Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport		1 457	–	174	1 023
Peter Weinhandl	Flygplatsdirektör Malmö Airport		974	–	0	256
Kjell-Åke Westin	"Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport"	t.o.m. 8/9 2011 fr.o.m 9/9 2011	1 302	–	51	379
Agnetha Marcks von Würtemberg	Tf. Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	fr.o.m 9/9 2011	266	–	–	66
Katarina Adriansson Sturén	Kommunikationsdirektör	t.o.m. 25/10 2011	1 603	–	–	–
Kerstin Lindberg Göransson	Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	t.o.m. 8/9 2011	1 175	–	34	210
Mats Sigurdson	Marknadsdirektör	t.o.m. 10/5 2011	370	–	16	99
Summa			16 914	–	387	4 460

Ersättning till ledande befattningshavare

Med 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, vilka beslutas av Ersättningsutskott utifrån delegerad beslutanderätt från Swedavias styrelse.

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 rimliga 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 principer som beslutats i av regeringen fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande" 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. Pension till övriga ledande befattningshavare utges enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen. Ledande befattningshavare födda mellan åren 1945-1962 och vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010 omfattas även av en kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. För ledande befattningshavare vilka inte omfattas av pensionstilläggstrappan till ITP 1 har det under 2012 beslutats att

teckna en extra pensionsinsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport omfattas 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. I pensionskostnad för 2011 ingår även premie som avser år 2010 uppgående till 244 TSEK. Pensionskostnad för pensionspremier, som har inbetalats under året till vice VD/CFO, inkluderas även en extra pensionsinsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen, som avser 2011 uppgående till 47 TSEK. 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 samtliga anställningsförmåner.

För vice VD/CFO och Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt sex månader utöver uppsägningstiden. För VD i Swedavia Real Estate AB har avtal träffats om att avgångsvederlag utgår vid eventuell uppsägning från bolagets sida motsvarande fast lön under maximalt fyra månader utöver uppsägningstiden. För HR direktör 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.

Förändringar i kretsen ledande befattningshavare

Lennart Bergbom Strategidirektör och direktrapporterande till VD ingår från den 1 januari 2012 i kretsen ledande befattningshavare. Olle Sundin tillträdde som Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport den 1 januari 2012, samt avslutade sitt uppdrag som tf. Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport den 12 augusti

2012. Linda Sjödin tillträdde som kommunikationsdirektör den 16 januari 2012. Charlotte Ljunggren tillträdde som Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport den 13 augusti 2012. Agneta Marcks von Würtemberg avslutade sitt uppdrag som tf. Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport den 31 december 2011. Bodil Garneij CIO gick på föräldraledighet den 31 januari 2012 och ersattes inte av en tf. CIO i kretsen ledande befattningshavare.

Not 8 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-30	2011-01-01 2011-12-30	2012-01-01 2012-12-30	2011-01-01 2011-12-30
Avskrivningar				
Goodwill	–	–	25	24
Övriga immateriella anläggningstillgångar	16	13	16	13
Byggnader och mark	311	292	292	290
Markanläggningar	153	148	153	148
Installationer, fordon och inventarier	349	362	349	362
Summa	829	815	835	837
Nedskrivningar				
Byggnader och mark	6	6	6	6
Markanläggningar	0	1	0	1
Installationer, fordon och inventarier	12	5	12	5
Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	3	3	3	3
Summa	850	831	856	852

Not 9 Finansiella intäkter och kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-30	2011-01-01 2011-12-30	2012-01-01 2012-12-30	2011-01-01 2011-12-30
Finansiella intäkter				
Resultat från andelar i koncernföretag	–	–	13	13
Resultat från andelar i intresseföretag	19	14	20	17
Ränteintäkter	3	7	34	11
Netto valutakursförändringar	0	1	0	1
Summa	22	22	67	42

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-30	2011-01-01 2011-12-30	2012-01-01 2012-12-30	2011-01-01 2011-12-30
Finansiella kostnader				
Räntekostnader finansierade skulder	–237	–220	–237	–246
Räntekostnader ränteswappar	–34	–27	–22	–9
Räntedel i årets pensionskostnad	–18	–8	–96	–13
Övriga finansiella kostnader	–5	8	–7	–17
Netto valutakursförändringar	–4	0	–4	0
Summa	–299	–247	–366	–285

■ Not 10 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

Bokslutsdispositioner	Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31
Förändring avskrivningar utöver plan	-212	-280
Förändring av periodiseringsfonder	-49	-
Lämnade koncernbidrag	-16	-
Summa bokslutsdispositioner	-277	-280
Obeskattade reserver		
Akkumulerade avskrivningar utöver plan	1 152	940
Periodiseringsfonder	49	-
Summa obeskattade reserver	1 201	940

Vid beräkning av överavskrivningar har skattemässigt maximalt tillåten avsättning skett i moderbolaget under 2011 och 2012. Den ackumulerade överavskrivningen avser övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

■ Not 11 Skatt på årets resultat

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
Aktuell skattekostnad (-)/[skatteintäkt (+)]				
Årets skattekostnad [/skatteintäkt]	-58	-52	-40	-43
	-58	-52	-40	-43
Uppskjuten skattekostnad (-) [/skatteintäkt (+)]				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-50	-66	-23	29
Totalt redovisad skattekostnad	-108	-118	-63	-14
Koncernen	2012-01-01 – 2012-12-31		2011-01-01 – 2011-12-31	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		554		556
Skatt enligt gällande skattesats	26,3	-146	26,3	-146
Skatt avseende tidigare års taxering		-1		-
Skatteeffekt avskrivning av koncernmässig goodwill		-5		-6
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-31		-38
Skatteeffekt ej avdragsgilla intäkter		-		8
Skatteeffekt underskottsavdrag		1		63
Övrigt		8		-
Effekt ny skattesats		66		-
Redovisad effektiv skatt	19,5	-108	21,2	-118

Moderbolaget	2012-01-01 – 2012-12-31		2011-01-01 – 2011-12-31	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		108		191
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	26,3	-28	26,3	-50
Skatt avseende tidigare års taxering		-1		-
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-31		-38
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		3		11
Skatteeffekt underskottsavdrag		-		63
Effekt ny skattesats		-7		-
Redovisad effektiv skatt	58,3	-63	7,3	-14

■ Not 12 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Goodwill				
Förvärvad				
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	-43	-19
Periodens avskrivning enligt plan	-	-	-25	-24
Vid årets slut	-25	-25	-68	-43
Redovisat värde vid årets slut	352	352	426	450
	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Övriga immateriella anläggningstillgångar				
Förvärvad				
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	109	88	109	88
Årets anskaffning	35	21	35	21
Vid årets slut	143	109	143	109
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-22	-9	-22	-9
Återföring avskrivning på avyttringar	-	-	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-16	-13	-16	-13
Vid årets slut	-38	-22	-38	-22
Redovisat värde vid årets slut	105	87	105	87

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet.

■ Not 13 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	5 478	5 423	5 406	5 302
Årets förvärv/omklassificeringar	2 931	62	557	111
Årets avyttringar och utrangeringar	-7	-7	-7	-7
	8 402	5 478	5 956	5 406
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-507	-216	-503	-214
Återföring avskrivning på avyttringar	1	1	1	1
Årets avskrivning enligt plan	-311	-292	-292	-290
	-817	-507	-794	-503
Redovisat värde vid årets slut	7 585	4 972	5 162	4 903
Varav mark				
Akkumulerade anskaffningsvärden	428	421	426	390
Redovisat värde vid årets utgång	428	421	426	390

Fastighetsreglering pågår och lagfartsansökan handläggs av lantmäteriet.

I anskaffningsvärdet för byggnader ingår det 2 MSEK (4) avseende anskaffningar i annans fastighet på Ronneby Airport.

■ Marknadsvärde förvaltningsfastigheter

Swedaviakoncernen har, efter förvärvet av byggnader från SAS samt efter färdigställande av hotellbyggnad, förvaltningsfastigheter vilka redovisas i balansräkningen till bokfört värde som utgörs av anskaffningsvärde minus avskrivningar. Av totalt bokfört värde för byggnader och mark per den 31 december 2012 på 7 585 MSEK utgör förvaltningsfastigheter 2 474 MSEK. Förvaltningsfastigheterna återfinns i rörelsesegmentet Real Estate.

Verkligt värde på förvaltningsfastigheterna per den 31 december 2012 uppgår till 2 576 MSEK. Från den 1 januari 2013 kommer Swedavia att redovisa förvaltningsfastigheterna till verkligt värde i balansräkningen. Under 2011 fanns inga förvaltningsfastigheter i koncernen.

■ Not 14 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	2 692	2 580	2 692	2 580
Årets förvärv/omklassificeringar	128	113	128	113
Årets avyttringar och utrangeringar	-1	-2	-1	-2
	2 819	2 692	2 819	2 692
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-255	-107	-255	-107
Återföring avskrivning på avyttringar	1	0	1	0
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-153	-148	-153	-148
	-407	-255	-407	-255
Redovisat värde vid årets slut	2 412	2 437	2 412	2 437

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

■ Not 15 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	88	85
Förändring av verkligt värde	3	3
Övriga förändringar	–	–
Redovisat värde vid årets slut	91	88

Värdering av skogsfastigheter genomförs årligen av extern part och omfattar de flygplatser, ägda och förvaltade av Swedavia AB, som innefattar ett större skogsmarks innehav; Göteborg Landvetter Airport, Stockholm Arlanda Airport samt Åre Östersund Airport. Värderingen bygger på nuvärdet av diskonterad framtida avkastning från ett långsiktigt hållbart skogsbruk.

■ Not 16 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	2 632	2 431	2 632	2 431
Årets omklassificeringar	351	220	351	220
Årets avyttringar och utrangeringar	–23	–19	–23	–19
	2 960	2 632	2 960	2 632
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–623	–268	–623	–268
Återföring avskrivning på avyttringar	11	3	11	3
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	–349	–362	–349	–357
	–962	–623	–962	–623
Redovisat värde vid årets slut	1 999	2 009	1 999	2 009

Leasing

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

	Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31
Redovisade värden		
Anskaffningsvärde - aktiverad finansiell leasing	31	28
Akkumulerade avskrivningar	–16	–13
Redovisat värde	15	15

Koncernen leasar ett antal fordon enligt leasingavtal, leasingperioderna är mellan 5 och 10 år.

	2012		2011	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter
Framtida leasingavgifter				
Inom ett år	7	6	7	6
Mellan 2 år och 5 år	13	12	13	12
Senare än 5 år	1	1	2	2
Summa	21	19	22	20

■ Not 17 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Vid årets början	981	387	981	387
Investeringar	1 629	1 057	1 629	1 057
Avyttring	–	–	–658	–
Omklassificeringar	–1 658	–463	–999	–463
Redovisat värde vid årets slut	953	981	953	981

Omklassificeringar av tillgång sker när tillgången tas i bruk från pågående nyanläggning. Tillgången omklassificeras till det tillgångsslag som tillgången avser.

■ Not 18 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	161	157
Förvärv	785	5
Försäljning	–64	–
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	882	161

Specifikation av moderbolaget innehav av andelar i koncernföretag 2012-12-31

Dotterföretag / Org. Nr. / Säte	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Redovisat värde 2012-12-31	Redovisat värde 2011-12-31
LFV Airport Center AB, 556381-1057, Stockholms län, Sigtuna kommun	2)	–	–	0
Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, 556142-8334, Västra götlands län, Göteborgs kommun	3)	–	–	64
Arlanda Schiphol Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun	10 000	60	93	93
TreDoffice AB, 556844-2932, Stockholms län, Sigtuna kommun	4)	–	–	0
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	790	5
			882	161

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

²⁾ Fusion har skett med moderbolaget Swedavia AB per 2012-10-19.

³⁾ Fusion har skett med moderbolaget Swedavia AB per 2012-11-12.

⁴⁾ Under 2012 förvärvades TreDoffice AB av Swedavia Real Estate koncernen.

Under året har två dotterbolag fusionerats med moderbolaget. LFV Airport Center AB, org nr 556381-1057, fusionerades per den 19 oktober 2012. Dotterbolaget Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, org nr 556142-8334, fusionerades per den 12 november 2012.

Dotterbolagens resultat- och balansräkningar per respektive fusionsdag framgår av tabellerna nedan.

	LFV Airport Center AB, 556381-1057	Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, 556142-8334
Fusioner 2012	2012-10-19	2012-11-12
Nettoomsättning före fusion	9	–
Rörelseresultat	3	0
Anläggningstillgångar	52	0
Omsättningstillgångar	20	3
Avsättningar	–	2
Skulder	72	1

■ Not 19 Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	121	106	127	110
Förvärv	0	1	0	1
Årets andel i intresseföretags resultat	19	14	20	17
Årets utdelning	–60	–	–60	–
Redovisat värde vid årets slut	79	121	87	127

Specifikation av moderbolaget och koncernens innehav av andelar i intresseföretag 2012-12-31	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						
Direkt ägda						
Nordic Airport Properties AB, 556598-5941, Stockholms län, Stockholm kommun	1	1	1 000	50	0	1
Nordic Airport Properties KB, 969673-0143, Stockholms län, Stockholm kommun	9	20	1	50	78	85
Cityflygplatsen i Göteborg AB, 556195-5823, Västra götalands län, Göteborgs kommun	2	1	5 244	40	–1	–
Svensk Destinationsutveckling AB, 556318-2574, Stockholms län, Stockholms kommun	0	0	400	20	0	1
					79	87

■ Not 20 Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar 2012	Derivat som tillämpas i säkringsredovisning	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet*	Lånefordringar och kundfordringar	Totalt redovisat värde	Verkligt värde
Kundfordringar	–	–	555	555	555
Fordringar hos intresseföretag	–	–	10	10	10
Övriga fordringar	–	–	24	24	24
Likvida medel	–	–	129	129	129
Summa	–	–	718	718	718

Finansiella tillgångar 2011

Kundfordringar	–	–	424	424	424
Fordringar hos intresseföretag	–	–	10	10	10
Övriga fordringar	–	–	61	61	61
Likvida medel	–	–	141	141	141
Summa	–	–	635	635	635

* Underkategorin innehas för handel.

Finansiella skulder 2012	Derivat som tillämpas i säkringsredovisning	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet*	Andra finansiella skulder	Totalt redovisat värde	Verkligt värde
Långfristiga skulder till kreditinstitut	–	–	3 000	3 000	3 014
Kortfristiga skulder till kreditinstitut	–	–	4 653	4 653	4 676
Derivatinstrument	218	13	–	231	231
Skulder till leasingföretag	–	–	21	21	19
Övriga långfristiga skulder	–	–	22	22	22
Leverantörsskulder	–	–	606	606	606
Skulder till intresseföretag	–	–	4	4	4
Övriga skulder	–	–	59	59	59
Upplupna räntekostnader	–	–	39	39	39
Summa	218	13	8 404	8 635	8 670

Finansiella skulder 2011	Derivat som tillämpas i säkringsredovisning	Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet*	Andra finansiella skulder	Totalt redovisat värde	Verkligt värde
Långfristiga skulder till kreditinstitut	–	–	3 518	3 518	3 562
Kortfristiga skulder till kreditinstitut	–	–	2 290	2 290	2 315
Derivatinstrument	144	12	–	156	156
Skulder till leasingföretag	–	–	22	22	22
Övriga långfristiga skulder	–	–	21	21	20
Leverantörsskulder	–	–	368	368	368
Skulder till intresseföretag	–	–	3	3	3
Övriga skulder	–	–	66	66	66
Upplupna räntekostnader	–	–	55	55	55
Summa	144	12	6 343	6 499	6 567

* Underkategorin innehas för handel.

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

Nettoreultat	2012	2011
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde*	1	-10
Summa	1	-10

* Underkategorin innehas för handel.

Värdering till verkligt värde

Samtliga derivat per balansdagen omfattas av klassificering utifrån nivå 2, vilket innebär att derivaten går att härleda från direkta eller indirekta prisnoteringar baserade på observerbar marknadsdata.

Noterade innehav på en aktiv marknad

Verkligt värde på finansiella instrument som handlas på en aktiv marknad baseras på noterade marknadspriser på balansdagen. En marknad betraktas som aktiv om noterade priser från en börs, mäklare, industrigrupp, prissättningstjänst eller övervakningsmyndighet finns lätt och regelbundet tillgängliga och dessa priser representerar verkliga och regelbundet förekommande marknadstransaktioner på armlängds avstånd.

Ränteswappar

Verkligt värde för ränteswappar beräknas som nuvärdet av bedömda framtida kassaflöden baserat på observerbara avkastningskurvor.

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 kontraktperioden.

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 kontraktperioden. 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 genom en diskontering utav framtida kassaflöden av kapitalbelopp och ränta diskonterade till aktuell marknadsränta.

Kortfristiga fordringar och skulder

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

■ Not 21 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Accumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	94	76	30	14
Tillkommande fordringar	41	38	38	36
Reglerade fordringar	0	-17	0	-17
Omklassificeringar	-3	-3	-3	-3
Redovisat värde vid årets slut	132	94	65	30

■ Not 22 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Förbrukningsmaterial	26	26	26	26
Gruslager	8	6	5	6
Bygg och markförråd	2	2	2	2
Övriga lager	2	2	2	2
Summa	38	36	35	36

■ Not 23 Fordringar hos koncernföretag

	Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31
Flygplatsfastigheter i Landvetter AB ¹⁾	–	12
Arlanda Schiphol Development Company AB	1	1
Swedavia Real Estate AB	2 651	65
Redovisat värde vid årets slut	2 652	79

¹⁾ Fusion har skett med moderbolaget Swedavia AB per 2012-11-12.

■ Not 24 Fordringar hos intresseföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Nordic Airport Properties KB	6	4	6	4
Nordic Airport Properties AB	–	0	–	0
Cityflygplatsen i Göteborg AB	4	5	4	5
Redovisat värde vid årets slut	10	10	10	10

■ Not 25 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Upplupna intäkter Marktjänst	8	5	8	5
Upplupna intäkter Retail Food & Beverage	96	97	96	97
Upplupna intäkter Reklam	13	3	13	3
Upplupna intäkter Energi	16	13	16	13
Upplupna intäkter Parkering/Taxi	45	19	47	19
Förutbetalda försäkringspremier	2	2	2	2
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	74	61	60	55
Summa	252	201	241	195

■ Not 26 Eget kapital

Koncernen

Förskjutningar mellan bundna och fria reserver avser obeskattade reserver efter avdrag för uppskjuten skatt.

■ Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

Koncernen har både förmånsbestämda och premiebestämda pensionsåtaganden.

Förmånsbestämda

Merparten av förmånsbestämda pensionsåtaganden avser de statliga pensionsavtalen PA91 och PA03 och är övertagna från Luftfartsverket 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 (FI) fastställda grunderna FFFS

2007:24 som bland annat innehåller förräntningsåtaganden. Moderbolaget har valt att redan från 2012 beräkna pensionsåtaganden med förräntningskrav 0,4 procent (1,1) per år. Från och med 2011 skuldförs antastbara pensionsåtaganden till 60 procent både i moderbolaget och i koncernen.

Pensionsåtagandena redovisas som en avsättning i balansräkningen, i den mån trygghandelagen medger detta, under rubriken "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser".

Koncernen har både förmånsbestämda och premiebestämda pensionsåtaganden	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	3,5 %	4,0 %	0,4 %	1,1 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
Återstående tjänstgöringsperiod	9 år	10 år		
Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser				
Förpliktelse per den 1 januari	734	706	1021	965
Skuldförändring p g a fusion med LAC			3	
Årets utbetalningar	-26	-24	-26	-24
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	1	1	1	2
Räntekostnad	28	30	11	13
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	65	20	108	45
Övertagna förmåner	6	-	-	-
Återföring av antastbara pensioner	0	-13	-	-13
Övriga förändringar	-24	14	-33	33
Förpliktelse per den 31 december	784	734	1 085	1 021

I redovisade utgående värden för 2011 ingår moderbolagets löneskatt.

Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

Kostnad redovisad i årets resultat	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	1	4	1	4
Räntekostnad	28	30	11	13
Aktuariell kostnad	–	–	108	45
Särskild löneskatt	10	5	29	11
Effekt ändrad skuldföring antastbara pensioner	–	–11	–	–13
Kostnad förmånsbestämda planer	39	28	149	60
Kostnad avgiftsbestämda planer	80	72	80	72
Löneskatt	22	17	22	17
Kostnad avgiftsbestämda planer	102	89	102	89
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	141	117	251	149

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31
Förmånsbestämda planer		
Aktuariella förluster inkl andel särskild löneskatt	81	25
Skatt	–18	–6
Redovisat i övrigt totalresultat	63	19
Varav erfarenhetsbaserad justering	7	4

Aktuariella vinster och förluster redovisade i övrigt totalresultat	Koncernen	
	2012-12-31	2011-12-31
Förmånsbestämda planer		
Akkumulerat per 1 januari	39	19
Redovisat under perioden	65	20
Akkumulerat per 31 december	104	39

Känslighetsanalys	Koncernen	
	Ökning	Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,1 %-enhet	0,1 %-enhet
Effekt på förpliktelse	–12	13

■ Not 28 Avsättningar för uppskjuten skatt

Koncernen 2012-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
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
Summa	–	242

Koncernen 2011-12-31		
Temporär skillnad obeskattade reserver	–	176
Temporär skillnad pensioner	–	95
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	57	–
Summa	57	271

Moderbolaget 2012-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	34	–
Summa	34	–

Moderbolaget 2011-12-31		
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	57	–
Summa	57	–

■ Not 29 Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Omstruktureringskostnader vid årets början	46	128	54	128
Avsatt till omstruktureringskostnader	44	12	44	12
Upplösning omstruktureringskostnader	–18	–86	–18	–86
Varav kortfristig del	–72	–8		
Omstruktureringskostnader vid årets slut	0	46	80	54
Trygghetsmedel vid årets början	17	17	17	17
Avsatt till trygghetsmedel	–	–	–	–
Upplösning trygghetsmedel	–	–	–	–
Trygghetsmedel vid årets slut	17	17	17	17
Övriga avsättningar vid årets början	135	117	111	92
Avsatt till övriga avsättningar	46	26	46	26
Upplösning övriga avsättningar	–65	–8	–65	–8
Övriga avsättningar vid årets slut	116	135	92	111
Summa	133	198	191	182

■ Not 30 Skulder till kreditinstitut

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Bankupplåning	5 920	4 200	5 920	4 200
Riksgäldslån	918	1 608	918	1 608
Företagscertifikat	750	–	750	–
Summa	7 588	5 808	7 588	5 808
Fördelning av långfristig respektive kortfristig del av räntebärande skulder	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Kortfristig del av skulder till kreditinstitut	4 588	2 290	4 588	2 290
Långfristiga räntebärande skulder	3 000	3 518	3 000	3 518
Summa	7 588	5 808	7 588	5 808

Den genomsnittliga löptiden på lånen uppgår per den 31 december 2012 till 1,1 år med en genomsnittlig ränta uppgående till 3,14 procent. Andelen upplåning som sker till fast ränta uppgår per den 31 december 2012 till 69 procent och räntebindningen är 2,5 år.

■ Not 31 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Beviljad kreditlimit	200	100	200	100
Outnyttjad del	132	–100	132	–100
Utnyttjat kreditbelopp	68	–	68	–

Swedavia har per den 31 december 2012 tillgängliga kreditfaciliteter. Swedavia har en checkräkningskredit hos SEB på 200 MSEK varav 68 MSEK är utnyttjade.

■ Not 32 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Incentiveavsättningar till flygbolag	59	72	59	72
Fastighetsskatt	6	3	6	3
Upplupna kostnader byggprojekt	72	34	72	34
Energiskatt	4	6	4	6
Upplupna personalrelaterade kostnader	169	142	168	142
Upplupna räntor	39	55	39	55
IT	4	18	4	18
Parkering	6	–	6	–
Fastighetskostnader	16	5	8	5
Förutbetalda intäkt	178	124	133	122
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	81	102	81	106
Summa	634	561	580	563

■ Not 33 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 förändringar sker i valutakurser, råvarupriser och räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. Koncernens finansverksamhet och riskhantering är centraliserad till Koncernstab Ekonomi och Finans, verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy och 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

Valutarisken är risken att rörelser i valutakurser påverkar koncernens resultaträkning, balansräkning och/eller kassaflöde negativt. Då samtliga dotterbolag är svenska med svenska kronor som valuta finns ingen omräkningsexponering. Swedavias finansiering i svenska kronor resulterar i att ingen finansiell valuta-exponering finns.

Transaktionsexponering

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs inte av någon valutarisk, eftersom mer än 99 procent faktureras i SEK. Där fakturering sker i utländsk valuta så 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. Ränterisken uppstår på två olika sätt:

- placeringar i räntebärande tillgångar vars värde förändras när räntan ändras
- kostnaden för upplåningen som förändras

Koncernens ränterisk uppkommer främst via upplåning. För att uppnå de nyckeltal som är fastlagda i finanspolicyn används räntederivat. På balansdagen uppgår dessa till ett verkligt värde av –210 MSEK (–133) och ett nominellt belopp på 4 325 MSEK (4 325).

Enligt finanspolicyn ska räntebindningen uppgå till 3,5 år $\pm$ 1 år. Per balansdagen är räntebindningen 2,5 år (4,2). All överskottslikviditet är placerad på bankkonton i svenska affärsbanker.

Swedavia har per den 31 december 2012 en extern lånefinansiering på 7 588 MSEK (5 808), vilket är nära hälften av balansomslutningen. Detta innebär att bolaget är känsligt för förändringar i räntenivån vilket påverkar bolagets finansiella kostnader. För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med att räntesäkra större delen av lånefinansieringen genom ränteswappar. Beaktat dessa säkringar skulle en ökning/minskning av räntenivån på 1 procent påverka resultatet med 24 MSEK (1). Känslighetsanalysen grundar sig på att alla andra faktorer förblir oförändrade.

Råvaruprisrisker

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till el och regleras i finanspolicyn. För el sker det en kontinuerlig säkring av priset i enlighet med finanspolicyn. Säkringen sker genom elderivat på elbörsen Nordpool samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden för 2013 uppgår till 86 procent (87) av prognosticerad förbrukning.

En ökning/minskning av elpriset med 1 procent ger en materiell påverkan av resultatet, mindre än 0,1 MSEK givet nuvarande säkringsnivå. Känslighetsanalysen grundar sig på att alla andra faktorer förblir oförändrade.

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 –62 MSEK (–332). Ineffektiviteten som redovisats över resultaträkningen uppgår under året till 2 MSEK (–1).

Likviditets- och refinansieringsrisk

Med likviditets- och refinansieringsrisk avses risken att kostnaden blir högre och finansieringsmöjligheterna begränsade när lån ska omsättas. Dessutom innebär att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas till följd av otillräcklig likviditet.

Koncernens mål avseende kapitalstrukturen är att koncernens anläggnings-tillgångar 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 en banklånegaranti om 500 MSEK (500) samt en checkräkningskredit om 200 MSEK (100), av vilka 632 MSEK är outnyttjade (600).

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.

Löptidsanalys koncernen

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	2012-12-31						Totalt
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	
Skulder till kreditinstitut	4 707	967	1 536	604	–	–	7 814
Skulder till leasingföretag	8	13	–	–	–	–	21
Skulder till intresseföretag	4	–	–	–	–	–	4
Leverantörsskulder	597	–	–	–	–	–	597
Övriga skulder	59	–	–	–	–	–	59
Derivatskulder	54	54	51	44	37	51	291
	5 429	1 034	1 587	648	37	51	8 786

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	2011-12-31						Totalt
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	
Skulder till kreditinstitut	2 467	2 193	929	714	–	–	6 303
Skulder till leasingföretag	8	14	–	–	–	–	22
Skulder till intresseföretag	3	–	–	–	–	–	3
Leverantörsskulder	366	–	–	–	–	–	366
Övriga skulder	69	–	–	–	–	–	69
Derivatskulder	18	52	51	51	45	90	307
	2 931	2 259	980	765	45	90	7 070

Kreditrisk och motpartsrisk

Koncernens kommersiella och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker mot dess motparter. Med kreditrisken eller motpartsrisken avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina ingångna förpliktelser. Kreditrisken som Swedavia är exponerad för utgörs av:

Finansiell kreditrisk

Kreditrisken för finansiella transaktioner uppstår när koncernen placerar likvida medel, samt i form av motpartsrisker när koncernen ingår avtal avseende finansiella instrument med banker. Koncernens policy är att arbeta med banker som har en god kreditrating. Den maximala kreditrisken utgörs av det redovisade värdet på de finansiella tillgångarna inklusive derivat med positiva marknadsvärden. 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 till i de flesta fall till 30 dagar. Per den 31 december 2012 finns ingen betydande kreditrisk.

Per den 31 december 2012 finns ingen betydande kreditrisk. Kreditkvaliteten anses som god utifrån kreditbedömningar i enlighet med koncernens kreditpolicy.

Moderbolag

Åldersanalys, förfallna ej nedskrivna fordringar	2012-12-31	2011-12-31
Ej förfallna kundfordringar	423	323
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	38	85
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	8	6
Förfallna kundfordringar >90 dagar	2	7
	471	421
Avsättningskonto	2012	2011
Ingående balans	7	8
Avsättningar för befarade förluster	3	–1
Utgående balans	10	7

■ Not 34 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Ställda säkerheter				
SEB bankgaranti	0	0	0	0
Utnyttjat kreditbelopp	0	0	0	0
	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-12-31	2011-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Eventalförpliktelser				
Företagsägda kapitalförsäkringar	6	5	6	5

Swedavia har eventalförpliktelser (ansvarsförbindelser i moderbolaget) i form utav pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar. Dessutom har Swedavia en förlustteckningsgaranti avseende intressebolaget Cityflygplatsen i Göteborg AB vilken inte går att bedöma förpliktelsen på.

Swedavia har även förpliktelser hänförliga till miljökrav för att bedriva flygplatsverksamhet.

■ Not 35 Kassaflöde

	Koncernen		Moderbolaget	
	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31	2012-01-01 2012-12-31	2011-01-01 2011-12-31
MSEK				
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Avgår resultatandel i intresseföretag	-19	-14	-	-
Avskrivningar	850	827	856	852
Avsättningar pensioner	50	28	64	36
Förändring övriga avsättningar	-64	-2	8	-56
Förändring värde av finansiella instrument	75	156	-	-
Övrigt	-258	-443	-46	-104
Summa	634	552	882	728
Betalda räntor och erhållen utdelning				
Erhållen utdelning	60	-	60	-
Erhållen ränta	5	5	5	5
Erlagd ränta	-254	-242	-254	-242

■ Not 36 Övergång till finansiell rapportering enligt IFRS

Swedavia har tidigare tillämpat Årsredovisningslagen och Redovisningsrådets rekommendationer och Akutgruppens uttalanden. Bokföringsnämndens rekommendation BFN R 7 har använts vid valutasäkring.

Från och med den 1 januari 2012 upprättar Swedavia sin koncernredovisning enligt International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRIC), såsom de antagits av EU för tillämpning inom EU.

Övergångsdatum till IFRS har fastställts till den 1 januari 2011. Övergången till IFRS redovisas i enlighet med IFRS 1 Första gången IFRS tillämpas. Huvudregeln i IFRS 1 kräver att bolag tillämpar samtliga IFRS standarder retroaktivt vid fastställande av öppningsbalansen enligt IFRS.

Vissa undantag från den retroaktiva tillämpningen är dock tillåtna. Swedavia har valt att tillämpa följande:

– Förvärv utav flygplatsverksamheten från LFV per den 1 april 2010 samt förvärv av dotterbolag under 2010 har ej omräknats

Nedan redovisas en genomgång av de mest väsentliga effekterna som IFRS-övergången ger upphov till.

Nedanstående förändringar har i ett antal fall konsekvenser för uppskjuten skatt, detta framgår av nedanstående IFRS bryggor.

IAS 1 Utformning av finansiella rapporter

Vissa finansiella instrument redovisas till verkligt värde, se IAS 39 nedan. Orealiserade värdeförändringar redovisas i en rapport över totalresultat direkt efter resultaträkningen. Orealiserade värdeförändringar, vilka inte omfattas av säkringsredovisning, redovisas i finansnettot.

Swedavia redovisar förändringar i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar i rapport över totalresultatet. I rapport över förändringar i eget kapital presenteras poster i totalresultatet skilt från transaktioner med ägarna.

Enligt IFRS inkluderar periodens resultat och eget kapital även minoritetens andel av dessa. Vidare delas avsättningar upp i en långfristig och kortfristig del.

IAS 12 Inkomstskatter

Moderbolagets goodwill är skattemässigt avdragsgill och ger upphov till en temporär skillnad som inte beaktats enligt tidigare tillämpade principer men som ska beaktas enligt IFRS. Eftersom moderbolagets goodwill överstiger koncernens har en uppskjuten skattefordran bokförts i den justerade ingående balansen för koncernen 1 januari 2011. Den uppskjutna skattefordran kommer att minska i takt med att moderbolaget skriver av goodwill.

IAS 19 Ersättningar till anställda

I och med EUs godkännandet av den reviderande IAS 19 har Swedavia valt att förtidstillämpa standarden i årsbokslutet, vilket innebär en ändring av redovisningsprinciper jämfört med tidigare publicerade rapporter under 2012. Aktuariella vinster och förluster till följd av förändringar i aktuariella antaganden redovisas nu i övrigt totalresultat under den period då de uppstår.

Aktuariella vinster och förluster har fördelats per kvartal utifrån ränteutvecklingen under åren.

Fördelning 2012

MSEK	Jan-mar	Apr-jun	Jul-sep	Okt-dec	Jan-dec
Aktuariell förändring	-10	-11	-28	-32	-81

IAS 38 Immateriella tillgångar

Enligt tidigare redovisningsprinciper ska goodwill skrivas av över bedömd nyttjandeperiod. Enligt IFRS ska goodwill inte skrivas av utan testas för ned-

skrivning vid övergången till IFRS samt årligen eller när det finns indikationer på nedskrivningsbehov. Avskrivningar om 31 MSEK som redovisats under 2011 har återförts vid övergången till IFRS.

IAS 39 Finansiella Instrument

De generella principerna för värdering av finansiella instrument enligt IAS 39 är att vissa finansiella tillgångar och samtliga derivatinstrument ska värderas till verkligt värde medan övriga finansiella tillgångar och skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Den löpande redovisningen av de finansiella instrumentens värdeförändringar bestäms av den initiala klassificeringen av respektive finansiellt instrument. Enligt Swedavias tidigare redovisningsprinciper redovisades samtliga finansiella instrument till anskaffningsvärde. Efter övergången till IFRS redovisas samtliga finansiella instrument, inklusive derivatinstrument, i balansräkningen.

IAS 41 Jord- och skogsbruk

Enligt IAS 41 ska växande skog värderas och redovisas till verkligt värde. I de fall marknadspriser saknas kan värdering i stället göras till nuvärdet av beräknade framtida kassaflöden från den växande skogen. Beräkning av Swedavias verkliga värde på växande skog och skogsmark har utförts av Skogssällskapet.

För skogsinnehav och värdet på den biologiska tillgången, det vill säga befintliga träd men inte den mark som träden växer på, ska IAS 41 för skogstillgångar i värderingen användas. Marken som skogen växer på värderas till anskaffningskostnad enligt IAS 16 – Materiella anläggningstillgångar.

Rapport över finansiell ställning för koncernen 2011-01-01

Belopp i MSEK	Enligt tidigare redovisningsprinciper 2010-12-31	IFRS-justeringar					Nettoförändring uppskjuten skatt	Öppningsbalans enligt IFRS 2011-01-01
		IAS 12	IAS 19	IAS 38	IAS 39	IAS 41		
TILLGÅNGAR								
Immateriella anläggningstillgångar – Goodwill	352							352
Övriga Immateriella tillgångar	79							79
Materiella anläggningstillgångar	10 224					–50		10 174
Biologiska tillgångar	–					85		85
Finansiella anläggningstillgångar	182				143			325
Uppskjutna skattefordringar	28	52					–52	28
Omsättningstillgångar	1 047				19			1 066
Summa tillgångar	11 912	52	–	–	162	35	–52	12 109
EGET KAPITAL OCH SKULDER								
Eget kapital	3 627	52			119	26		3 824
Uppskjutna skatteskulder	270				43	9	–52	270
Övriga långfristiga skulder	4 935							4 935
Kortfristiga skulder	3 080							3 080
Summa eget kapital och skulder	11 912	52	–	–	165	35	–52	12 109

Rapport över finansiell ställning för koncernen 2011-12-31

Belopp i MSEK	Enligt tidigare redovisningsprinciper 2011-12-31	IFRS-justeringar					Nettoförändring uppskjuten skatt	Balans enligt IFRS 2011-12-31	
		IAS 12	IAS 19	IAS 38	IAS 39	IAS 41			
TILLGÅNGAR									
Immateriella anläggningstillgångar – Goodwill	321	31						352	
Övriga Immateriella tillgångar	87							87	
Materiella anläggningstillgångar	10 449	–50						10 399	
Biologiska tillgångar	0	88						88	
Finansiella anläggningstillgångar	215							215	
Uppskjutna skattefordringar	57	52		–8	41		–85	57	
Omsättningstillgångar	1014							1 014	
Summa tillgångar	12 143	52	–	23	41	38	–85	12 212	
EGET KAPITAL OCH SKULDER									
Eget kapital	4 001	52		23	–115	28		3 989	
Uppskjutna skatteskulder	346						10	–85	271
Övriga långfristiga skulder	4 486	134							4 620
Kortfristiga skulder	3 310	22							3 332
Summa eget kapital och skulder	12 143	52	–	23	41	38	–85	12 212	

Rapport över totalresultat för koncernen 2011, januari–december

Belopp i MSEK	Enligt tidigare redovisningsprinciper 2011 jan–dec	IFRS-justeringar					Nettoförändring uppskjuten skatt	Resultat enligt IFRS 2011 jan–dec
		IAS 12	IAS 19	IAS 38	IAS 39	IAS 41		
Nettoomsättning	4 693							4 693
Övriga externa kostnader	–1 824					3		–1 821
Personalkostnader	–1 269		10					–1 259
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	–862			31				–831
Rörelseresultat	737	–	10	31	–	3	–	781
Finansnetto	–255		15		15			–225
Resultat före skatt	482	–	25	31	15	3	–	556
Skatt	–99		–7	–8	–4	–1		–118
Periodens resultat	384	–	18	23	11	2	–	438

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Enligt tidigare redovisningsprinciper 2011 jan–dec	IFRS-justeringar					Nettoförändring uppskjuten skatt	Resultat enligt IFRS 2011 jan–dec
		IAS 12	IAS 19	IAS 38	IAS 39	IAS 41		
Periodens resultat	384	–	18	23	11	2	–	438
Övrigt totalresultat:								
Förändring kassaflödessäkring	0				–332			–332
Aktuariella förluster	0		–25					–25
Skatt	0		7		87			94
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt	0	–	–18	–	–245	–	–	–263
Periodens totalresultat	384	–	–	23	–234	2	–	175

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 företagets ställning och resultat.

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

Stockholm-Arlanda den 18 mars 2013

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anders Ehrling
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Hans Jeppsson
Styrelseledamot

Jenny Lahrin
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot,
Arbetsstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot,
Arbetsstagarrepresentant

Torborg Chetkovich
VD

Vår revisionsberättelse har avgivits den 18 mars 2013

Ernst & Young
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning
blir föremål för fastställelse på årsstämman den 26 april 2013.

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 2012. 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 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 2012 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per

den 31 december 2012 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året 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) för år 2012.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för 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 18 mars 2013

Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning 2012

Till läsarna av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning 2012

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Swedavia AB att översiktligt granska innehållet i Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2012. 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. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

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 IAASB:s standarder gör 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. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vår översiktliga granskning omfattar det som framgår av GRI innehållsförteckning på sidorna 106–108 och de sidor i hållbarhetsredovisningen och årsredovisningen som hänvisas till i denna innehållsförteckning samt i dokumentet Hållbarhetsredovisning 2012 – Resultatrapport som återfinns på www.swedavia.se.

Vår översiktliga granskning har, utifrån en bedömning av väsentlighet och risk, bl. a. omfattat följande:

- a. inhämtande av kunskap och förståelse för Swedavia AB:s organisation och verksamhet,
- b. bedömning av kriteriernas lämplighet och tillämpning avseende intressenternas informationsbehov,
- c. bedömning av resultatet av företagets intressentdialog,
- d. intervjuer med ansvariga chefer på utvalda enheter i syfte att bedöma om den kvalitativa och kvantitativa informationen i hållbarhetsredovisningen är fullständig, riktig och tillräcklig,
- e. tagit del av interna och externa dokument för att bedöma om den rapporterade informationen för år 2012 är fullständig, riktig och tillräcklig,
- f. utvärdering av de system och processer som använts för att inhämta, hantera och validera hållbarhetsinformation,
- g. utvärdering av den modell som använts för att beräkna koldioxidutsläpp,
- h. analytisk granskning av rapporterad information för år 2012,
- i. avstämning av finansiell information mot företagets årsredovisning för år 2012,
- j. bedömning av företagets uttalade tillämpningsnivå avseende GRI:s riktlinjer,
- k. övervägande av helhetsintrycket av hållbarhetsredovisningen, samt dess format, därvid övervägande av informationens inbördes överensstämmelse med tillämpade kriterier, och
- l. avstämning av den granskade informationen mot hållbarhetsinformation i företagets årsredovisning för år 2012.

Slutsats

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

Stockholm den 18 mars 2013

Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Curt Öberg
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.

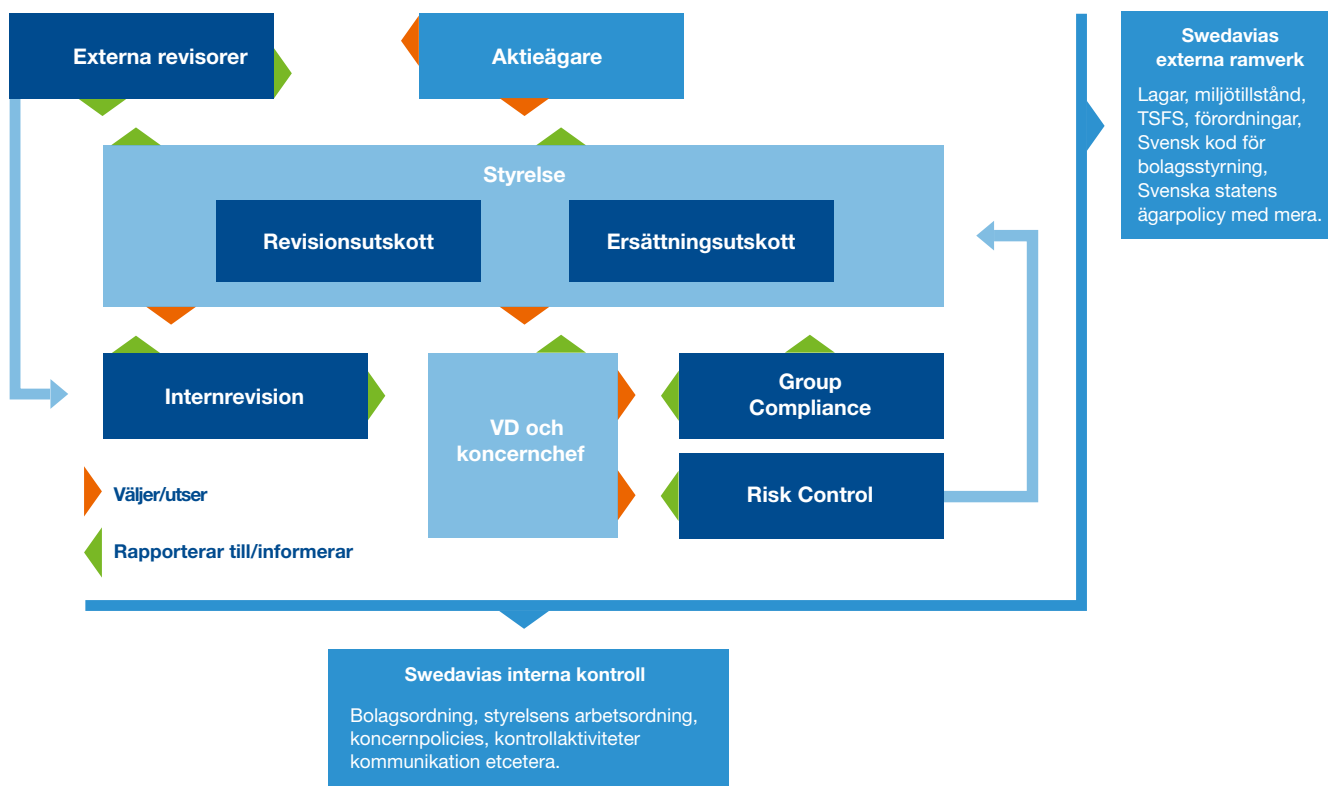
Flygplatsverksamheten var tidigare en del av Luftfartsverket (LFV) och förvärvades den 1 april 2010. Samtliga aktier i Swedavia ägs av svenska staten. Finansdepartementet företräder svenska statens aktier på Swedavias årsstämma och nominerar därmed styrelseledamöter i Swedavia.

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 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 att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit. Swedavia har under året fortsatt arbetet med att implementera detta ramverk i bolagets verksamhet.

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 och 2.1-2.7 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 2012 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 ABL 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.

Extra bolagsstämmor 2012

Under 2012 har två extra bolagsstämmor avhållits. Vid extra bolagsstämma den 13 september beslutades det att välja in Magnus Skåninger till styrelseledamot. Vid extra bolagsstämma den 20 december beslutades det att välja in Jenny Lahrin till styrelseledamot, efter att Magnus Skåninger lämnat som styrelseledamot.

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. Detta återfinns ej i bolagsordningen.

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen och statens ägarpolicy för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter. Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en instruktion avseende arbetsfördelningen mellan styrelsen och verkställande direktören med instruktion för ekonomisk rapportering till styrelsen.

Styrelsens arbetsordning reglerar bland annat ordförandens uppgifter, information till styrelsen och ansvarsfördelning mellan verkställande direktör och styrelse. 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.

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

Styrelsens sammansättning

Under 2012 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. Av styrelsens stämموالدا ledamöter är fyra män och fem kvinnor. Genomsnittsåldern är 52 år. Arbetstagarrepresentanterna under 2012 är två män och 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 mot ägaren i frågor av avgörande betydelse för bolaget, samt att ta emot synpunkter från ägaren och förmedla dessa inom styrelsen.

Styrelsens arbete under 2012

Styrelsen har under 2012 hållit 15 sammanträden, varav tre konstituerande.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Ingemar Skogö	Ordförande	15/15	2010		9/9
Karin Apelman	Ledamot	11/15	2010	10/10	
Lars Backemar	Ledamot	13/15	2010		
Anders Ehrling	Ledamot	10/15	2010		
Anna Elgh	Ledamot	12/15	2010	10/10	
Adine Grate Axén	Ledamot	11/15	2010		
Hans Jeppsson	Ledamot	14/15	2010		
Christopher Onajin ¹⁾ , t.o.m. 2012-02-13	Ledamot	1/1	2010	1/1	
Magnus Skåninger ²⁾ , fr.o.m. 2012-09-13 t.o.m. 2012-12-20	Ledamot	6/6	2012	2/3	2/2
Jenny Lahrin ³⁾ , fr.o.m 2012-12-20	Ledamot	1/1	2012		
Lottie Svedenstedt	Ledamot	15/15	2010		9/9
Arbetstagarrepresentanter					
Lars Andersson	Ledamot	15/15	2010		
Robert Olsson	Ledamot	14/15	2010		
Mats Abrahamsson	Suppleant	1/15	2010		
Agne Lindbom	Suppleant	0/15	2010		

¹⁾ När Christoffer Onajin, styrelseledamot, valde att lämna sin tjänst hos Finansdepartementet lämnade han även sitt uppdrag i Swedavia vid styrelsemötet den 13 februari 2012.

²⁾ Magnus Skåninger valdes in som styrelseledamot vid den extra bolagsstämman den 13 september 2012. Han valde att lämna sitt uppdrag i Swedavia vid den extra bolagsstämman den 20 december 2012. Vid styrelsemöte den 30 augusti 2012 medverkade Magnus Skåninger som adjungerad.

³⁾ Jenny Lahrin valdes in som styrelseledamot vid den extra bolagsstämman den 20 december 2012. Vid styrelsemöte den 17 december 2012 medverkade Jenny Lahrin som adjungerad.

Huvudfrågor under 2012 har varit:

- Strategisk utveckling för Swedavia
- Affärsplan 2013–2016
- Intern styrning och kontroll
- Investeringar

Styrelsens utskottsarbete

Swedavias styrelse har två utskott – ett revisionsutskott samt ett under året etablerat ersättningsutskott. Utskotten förbereder frågor inför styrelsens möten och riktlinjer för utskottens arbete finns i styrelsens arbetsordning.

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 9 protokollförda möten under 2012. I utskottet ingår sedan årsstämman Ingemar Skogö som ordförande och Lottie Svedenstedt som ledamot samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant. Jenny Lahrin valdes in i ersättningsutskottet som ledamot i samband med den extra bolagsstämman den 20 december 2012.

Revisionsutskottet har till 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. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2012 haft 10 protokollförda möten varav bolagets revisorer deltog vid samtliga möten. I revisionsutskottet ingår sedan årsstämman styrelseledamöterna Karin Aelman som ordförande och Anna Elgh, som ledamot. Jenny Lahrin valdes in i revisionsutskottet som ledamot i samband med den extra bolagsstämman den 20 december 2012.

Utvärdering av styrelsearbetet 2012

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. Den första utvärderingen ägde rum under andra kvartalet 2012.

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 skulle utgå till utskottsordförande- samt ledamöter. Till revisionsutskottets ordförande utgår arvode om 35 000 kronor och till utskottets ledamöter 20 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande fastställdes arvodet till 25 000 kronor och till ledamöterna 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 beslutandeforum för koncerngemensamma frågor. Ledningsgruppens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker var fjortonde dag. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidorna 104-105.

Ersättning till ledande befattningshavare

På Swedavias årsstämma den 26 april 2012 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 2012; Swedavia Real Estate AB samt Arlanda Schiphol Development Company AB (60 procent ägande). Swedavia har även fyra intressebolag; City-flygplatsen i Göteborg AB, Nordic Airport Properties AB, Nordic Properties KB och Svensk Destinationsutveckling AB. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias ledning representerad.

Swedavia tog under 2011 fram ägaranvisning för dotterbolag i syfte att ha enhetliga styrningsprinciper i hela koncernen, vilket har implementerats i samtliga dotterbolag under 2012.

Revisorer

Extern revision

Enligt statens ägarpolicy ligger ansvaret för val av revisor i bolag med statligt ägande alltid 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 2012 valdes revisionsbolaget Ernst & Young som revisorer, revisionsuppdraget gäller till årsstämman 2013. Huvudansvarig revisor är auktoriserad revisor Magnus Fagerstedt. Förordnanden gäller till slutet av årsstämman 2013. 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

Styrelsen har som stöd för sitt ansvar, tillsynsskyldighet och utvärdering en inrättad internrevisionsfunktion i Swedavia. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen som under 2012 bestått av tre revisorer.

Styrelsens rapport om intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen för den interna kontrollen. Enligt Koden 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 försäkras 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 och övriga krav på aktiebolag. Bolagsstyrningsrapporten har upprättats i enlighet med Koden och är avgränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen.

Styrelsen har fattat beslut att Swedavia ska följa ett etablerat ramverk för intern kontroll som heter COSO-modellen (the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). COSO-modellen består av fem sinsemellan beroende komponenter; kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering.

Kontrollmiljö

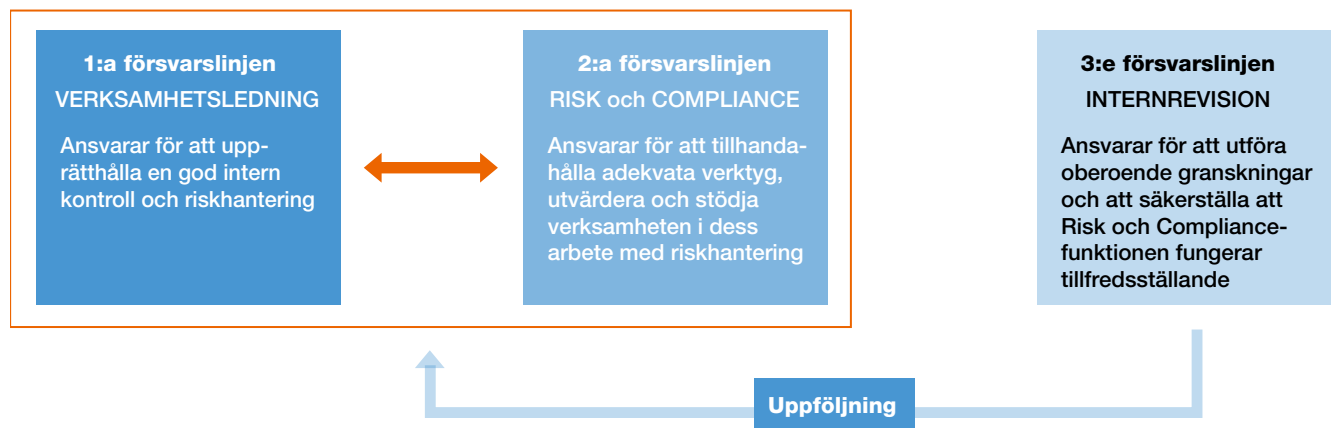
Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av kontrollmiljön med organisationsstruktur, beslutsvägar och ansvar som återfinns i styrande dokument som arbetsordning, policies, riktlinjer och andra styrande dokument.

Viktiga policies i kontrollmiljön kopplat till den finansiella rapporteringen är Swedavias finanspolicy och kreditpolicy som årligen beslutas av styrelsen. Verkställande direktören har därutöver utfärdat och beslutat en rad styrande dokument, däribland Swedavias arbetsordning med attestförteckning, varigenom de ledande befattningshavarnas ansvarsområden klart definieras och följs upp. Anvisningar och regelverk för det löpande arbetet med de finansiella processerna finns publicerade på Swedavias intranät.

Riskhantering

Företagsövergripande riskhantering är en process som genomförs av Swedavias styrelse, ledning och annan personal, och som genomförs i ett strategiskt sammanhang och över hela företaget.

Ingår i verksamheten



Riskhanteringen är utformad för att identifiera potentiella händelser som kan påverka organisationen och ge rimlig försäkras om att organisationens mål uppnås.

I Swedavia är det verksamhetens ansvar att löpande identifiera, analysera, hantera och kontrollera risker (1:a försvarslinjen). Varje kvartal rapporterar verksamheten in risker som konsolideras och rapporteras vidare till verkställande direktör och styrelse. Swedavia har under 2012 tillsatt en Risk Manager (2:a försvarslinjen) som ansvarar för förvaltning och utveckling av riskhanteringen inom koncernen. Uppdraget består i att stödja verksamheten i förvaltning och utveckling av riskpolicy, tillhandahålla adekvata verktyg och metoder för riskhantering och rapportering samt att utvärdera verksamhetens riskhanteringsförmåga. Internrevision utvärderar löpande Swedavias riskhanteringsarbete (3:e försvarslinjen).

Kontrollaktiviteter

Bolagets verkställande direktör och CFO genomför månadsvis genomgångar och analyser av det ekonomiska utfallet med ledande befattningshavare inom Swedavia. Dessa har i sin tur ansvaret att tillsammans med controllers och ekonomiansvariga analysera och kvalitetssäkra det ekonomiska utfallet där jämförelser görs mot affärsplaner, budget och tidigare utfall. Redovisningsprocessen utvärderas löpande och anpassas så att den överensstämmer med tillämpliga regelverk i form av god redovisningssed samt övriga krav som ställs på koncernens finansiella rapportering.

I bolagets affärsprocesser ingår finansiella kontroller avseende godkännande och redovisning av bokföringstransaktioner. Som ett led i Swedavias pågående arbete med riskhantering och intern kontroll utvärderas arbetsprocessen, policyer och arbetsinstruktioner löpande. Nyckelkontroller identifieras inom finansiell rapportering och systematisk uppföljning av kontrollernas effektivitet utvecklas.

Information och kommunikation

Swedavia har informations- och kommunikationskanaler som syftar till att främja fullständighet och riktighet i den finansiella rapporteringen. Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter och en årsredovisning med hållbarhetsredovisning. För extern kommunikation finns riktlinjer som säkerställer att företaget lever upp till högt ställda krav på korrekt information till marknaden.

Uppföljning och utvärdering

Koncernledningsgruppen sammanträder var fjortonde dag och följer upp verksamheten. Styrelsen utvärderar också verksamhetens utveckling, ekonomiskt resultat, finansiell ställning och kassaflöde månadsvis. På koncernnivå finns funktioner, däribland en controller- och en redovisningsenhet, 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 för bolagets verkställande direktör samt CFO. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

Stockholm-Arlanda den 18 mars 2013

Ingemar Skogö
Styrelseordförande

Karin Apelman
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Anders Ehrling
Styrelseledamot

Anna Elgh
Styrelseledamot

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Hans Jeppsson
Styrelseledamot

Jenny Lahrin
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot,
Arbetsstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot,
Arbetsstagarrepresentant

Revisors yttrande om bolagsstyrningsrapporten

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

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för 2012 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 18 mars 2013

Ernst & Young AB
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Styrelse



INGEMAR SKOGÖ Styrelseordförande (invald 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 (invald 2010), ordförande revisionsutskottet

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: EKN, 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 (invald 2010)

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: 3 (HI3G Scandinavia), Sjunde AP-fonden, Swedish Orphan Biovitrum AB och Sampo Oy 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 Börs kommitté och Regeringens Råd för minskat statligt ägande.



LARS BACKEMAR Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1950

Övriga styrelseuppdrag: Backemar Consulting AB (ordförande), City i Samverkan AB (ordförande), Villa Azur AB, Arosgruppen Fastigheter Fjärdingen AB, Arosgruppen Holding AB, Fastighets AB Velocipeden och Fresh Food Support Sweden AB (suppleant).

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

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



ANDERS EHRLING Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1959

Övriga styrelseuppdrag: Trygg Hansa AB, Destination Åre AB, Scandic Hotels AS (ordförande), Scandic Hotels Holding A/S (ordförande), Scandic Hotels Eesti AS (ordförande), AS Finest Palace (ordförande), Scandic Polen SP.z o. o. (ordförande), Scandic Hotels OY (ordförande)

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: VD och Koncernchef Scandic Hotels AB. Tidigare VD SAS Sverige.



ANNA ELGH Ledamot (invald 2010), ledamot revisionsutskottet

Födelseår: 1963

Övriga styrelseuppdrag: Inga.

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm och Executive MBA, Instituto de Empresa Madrid.

Arbetslivserfarenhet: Affärsområdeschef Äldreomsorg Egen Regi & Hemtjänst Carema Care. Tidigare Vice President Supply Chain och koncernlogistikchef Lantmännen, Supply Chain Director SAS Component samt flera ledande befattningar inom Svenska Statoil AB.



HANS JEPSSON 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: RISE Research Institutes of Sweden Holding AB.

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), Clas Ohlson AB, Stampen AB, Global Health Partner AB, Byggmax AB, ITAB Shop Concept AB, Liberala Tidningar i Mellansverige AB, Mediabolaget Promedia i Mellansverige AB och Vanna 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 Suppleant

Födelseår: 1961

MATS ABRAHAMSSON Suppleant

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, Lausanne, Schweiz.

Arbetslivserfarenhet: Tidigare VD för MTR Norden, Vice VD för Veolia Transport Sverige AB, Divisionschef Veolia Transport Sverige AB, Marknadschef ConnexTunnelbanan AB och olika ledande befattningar inom SJ.

Styrelseuppdrag: Swedavia Real Estate AB (ordförande), Almega, Svensk Destinationsutveckling AB (suppleant) och Svenskt Flyg Intresseaktiebolag.



KARL WISTRAND Vice VD och Chief Financial Officer sedan november 2010

Karl Wistrand tillträdde som VD Swedavia Real Estate AB den 4 februari 2012, Karl kvarstår som vice VD men lämnar sin roll som Chief Financial Officer.

Födelseår: 1957

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

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

Styrelseuppdrag: Arlanda Schiphol Development Company AB, Cityflygplatsen i Göteborg AB, Swedavia Real Estate AB och Nordic Airport Properties AB.



PER ARENHAGE Chief Technical Officer sedan juli 2011

Födelseår: 1956

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: Operativ chef Swedavia, Teknisk chef och Operativ chef LFV, Vd Uppsala Stadsnät Song, Affärsområdes chef-Stadsnät Vattenfall, Teknisk Chef Uppsala Energi.

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, Biträdande jurist Michelsons Advokatbyrå.

Styrelseuppdrag: Inga.



JAN EGENÄS VD Swedavia Real Estate AB sedan augusti 2011

Jan Egenäs lämnade Swedavia och sin roll som VD Swedavia Real Estate AB den 25 januari 2013.

Födelseår: 1962

Utbildning: Civilekonom, Umeå Universitet.

Arbetslivserfarenhet: CFO Stockholm Arlanda Airport, Senior Project manager business acq Telia Overseas AB, Treasury Manager Pleiad Real Estate AB.

Styrelseuppdrag: Nordic Airport Properties AB, Nordic Airport Properties KB och Airport City Stockholm AB.



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: Svensk Destinationsutveckling AB och Arlanda Schiphol Development Company AB (ordförande).



PEDER GRUNDITZ Direktör Regionala Flygplatser sedan april 2010

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, Trafikchef Transwede Airways.

Styrelseuppdrag: Inga.



CHARLOTTA HYLDAL Direktör HR sedan september 2010

Födelseår: 1970

Utbildning: Beteendevetenskap och kriminologi, Stockholms Universitet.

Arbetslivserfarenhet: Olika roller inom HR såsom HR partner och HR chef för mindre bolag inom Ericsson koncernen, Nordisk HR Partner IBM, HR direktör Apoteket AB och HR direktör Telenor Sverige AB.

Styrelseuppdrag: Inga.



ANDERS LENNERMAN Direktör Saftey och Security 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 kontrapionage, Polismyndigheten i Stockholm län.

Styrelseuppdrag: mp3Consulting AB och ordförande i ACI Europé Aviation Security Committee.



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, olika befattningar på B&B Fondkommission AB.

Styrelseuppdrag: Göteborg & Co och Thomas Concrete Group AB.



LINDA SJÖDIN Kommunikationsdirektör sedan januari 2012

Födelseår: 1976

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

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

Styrelseuppdrag: Svenskt flyg Intresseaktiebolag.



OLLE SUNDIN Flygplatschef Stockholm Bromma Airport sedan januari 2012

Födelseår: 1951

Utbildning: Gymnasium naturvetenskap, Flygledarutbildning, Universitetstudier.

Arbetslivserfarenhet: Flygplatschef Göteborg Landvetter Airport, Divisionschef Flygplatsgruppen (LFV), Operativ chef Arlanda Flygplats (LFV), Chef Flygtrafikledningen Arlanda (LFV), Personalchef Flygtrafikledningen Arlanda (LFV).

Styrelseuppdrag: Cityflygplatsen i Göteborg AB (ordförande), Bromma Ulvsunda Företagarförening, Svenskt Flyg (suppleant),



PETER WEINHANDL Flygplatsdirektör Malmö Airport sedan september 2009

Födelseår: 1957

Utbildning: 3-årig ekonomisk linje, kameral gren, Högre administrativ linje för Hotell & Restaurang, IFL Ledarskapsutbildning, General Managers Program, Cornell University USA.

Arbetslivserfarenhet: VD Vildmarkshotellet Kolmården, VD Ekerum Golf & Resort, Hotelldirektör Frimurarehotellet Linköping, Hotelldirektör Umeå Plaza och Hotelldirektör Ystad Saltjöbad.

Styrelseuppdrag: Weinhandl & Weinhandl AB, Stångs Magasin AB och Tourism in Skåne AB.



KJELL-ÅKE WESTIN Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport sedan september 2011

Födelseår: 1957

Utbildning: Flygvapnet FTS, Krigshögskolan F20.

Arbetslivserfarenhet: Flygvapnet, SAS Flight Academy, VD För Skyways Express AB, VD för Direktflyg AB, VD för Örebro Airport AB samt Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport.

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

Korsreferenstabell

Swedavias hållbarhetsredovisning för 2012 är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning, G3. De indikatorer som Swedavia har valt att redovisa för 2012 samt var informationen återfinns framgår av korsreferenstabellen: Swedavia årsredovisning och hållbarhetsredovisning 2012 samt en separat resultatrapport (RR). Hållbarhetsredovisningen tillämpar GRI:s nivå C+ och är granskad av Ernst & Young AB.

- Redovisad
- Delvis redovisad

1. Strategi och analys

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
1.1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi.	6–7	●	

2. Organisationsprofil

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
2.1	Organisationens namn.	61	●	
2.2	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	16–18	●	
2.3	Organisationsstruktur, enheter, affärsområden, dotterbolag och joint ventures.	61, 67, 78–79	●	
2.4	Lokalisering av organisationens huvudkontor.	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.	4	●	
2.6	Ägarstruktur och företagsform.	4, 61	●	
2.7	Marknader som organisationen är verksam på.	4	●	
2.8	Den redovisande organisationens storlek.	3–4	●	
2.9	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden beträffande storlek, struktur eller ägande.	44, 61, 78–79	●	
2.10	Utmärkelser och priser som mottagits under redovisningsperioden.	27, 31, 33	●	

3. Information om redovisningen

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
3.1	Redovisningsperiod för den redovisade informationen.	RR2, RR6–8	●	
3.2	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen.	RR2	●	

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
3.3	Redovisningscykel.	RR2	●	
3.4	Kontaktperson för frågor angående redovisningen och dess innehåll.	111	●	
3.5	Processer för definition av innehållet i redovisningen.	35	●	
3.6	Redovisningens avgränsning.	2, RR6-8	●	
3.7	Beskriv eventuella särskilda begränsningar för redovisningens omfattning och avgränsning.	2	●	
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.	61–65, RR6-8	●	
3.10	Förklaring av effekten av förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar, och skälen för sådana förändringar.	RR6-8	●	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.	RR6-8	●	
3.12	Innehållsförteckning som visar var i redovisningen standardupplysningarna finns.	106–108	●	
3.13	Policy och nuvarande tillämpning med avseende på att låta redovisningen externt bestyrkas.	106	●	

4. Styrning, åtaganden och intressentrelationer

G3-upplysningar	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
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.	95–100	●	
4.2	Beskriv huruvida styrelseordföranden också är verkställande direktör.	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.	96	●	
4.4	Möjligheter för aktieägare och anställda att komma med rekommendationer eller vägledning till styrelsen eller företagsledningen.	37, 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.	35	●	
4.15	Princip för identifiering och urval av intressenter.	35	●	

5. Resultatindikatorer ekonomisk påverkan

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
EC1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde, inklusive intäkter, rörelsekostnader, ersättning till anställda, gåvor och andra samhällsinvesteringar, balanserad vinst samt betalningar till finansiärer och den offentliga sektorn.	24, RR9	●	
EC8	Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur som huvudsakligen görs för att allmänhetens nytta, på kommersiell basis eller utan full ersättning.	22–24, RR9	●	

Miljöpåverkan

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
EN3	Direkt energianvändning per primär energikälla.	RR12	●	
EN4	Indirekt energianvändning per primär energikälla.	RR12	○	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.	27, RR10	●	
EN16	Totala direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	RR12	●	
EN17	Andra relevanta indirekta utsläpp av växthusgaser, i vikt.	RR12	●	
EN18	Initiativ för att minska utsläppen av växthusgaser, samt uppnådd minskning.	26–27, RR11	●	
EN21	Totalt utsläpp till vatten, per kvalitet och recipient.	28, RR13	○	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.	RR14	○	Redovisar inte utsläpp från samtliga transporter eller utsläpp från tjänsteresor.
AO7	Antal och andel boende som exponeras för flygbuller.	28, RR14	●	

Social påverkan

Arbetsförhållanden och arbetsvillkor

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
LA1	Total personalstyrka, uppdelat på anställningsform, anställningsvillkor och region.	3, 39, 69, RR15	●	
LA7	Omfattningen av skador, arbetsrelaterade sjukdomar, förlorade dagar, frånvaro samt totala antalet arbetsrelaterade dödsolyckor per region.	38, RR16	●	
LA13	Sammansättning av styrelse och ledning samt uppdelning av andra anställda efter kön, åldersgrupp, minoritetsgrupptillhörighet och andra mångfaldsindikatorer.	39, 69-70, RR15	○	Redovisar ej minoritetsgrupper.

Mänskliga rättigheter

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
HR4	Antal fall av diskriminering, samt vidtagna åtgärder.	RR16	●	

Produktansvar

Indikator	Beskrivning	Sida	Omfattning på redovisning	Kommentar
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.	40, RR17	○	Hälsoaspekten saknas, likaså livscykelperspektiv.
PR5	Rutiner för kundnöjdhet, inklusive resultat från kundundersökningar.	12, 19, 35, RR17	●	

Korsreferenstabell FNs Global Compact

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

FNs Global Compact tio principer	Sida & Kommentar
Mänskliga rättigheter	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	39
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	39
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	39
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	39
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	39
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	26–31
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	26–31
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	26–31
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	39

Definitioner

ASQ

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

Aviation Business

Infrastruktur tjänster riktade till flygbolag och marktjänstbolag, exempelvis start- och landningstjänst samt säkerhetskontroll.

Avkastning eget kapital

Periodens resultat för rullande 12-månadersperiod i procent av utgående eget kapital.

Avkastning sysselsatt kapital

Rörelseresultat plus finansiella intäkter för rullande 12-månadersperiod i procent av sysselsatt kapital.

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.

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). Jämförelseår 2011 har omräknats i enlighet med IFRS.

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, 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.



Kontaktuppgifter

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

Kontaktperson

Henrik Kelfve, Samhällskommunikationschef, tel +46 (0)10 109 00 65

henrik.kelfve@swedavia.se

Text och produktion: Swedavia
Fotografer: Peter Phillips, Jörgen Hildebrant, Peter Knutsson,
Clarion Hotel, Swedavia



Swedavia AB 190 45 Stockholm-Arlanda