

Framtidens flygplatser



ÅRS- OCH
HÅLLBARHETS-
REDOVISNING
2017

Världsledande
på klimatsmarta
flygplatser

Kunder med
olika behov och
förväntningar

Hållbar utveckling
som strategisk
inriktning

Vi ska möjlig-
göra framtidens
resande



Swedavia äger, driver och utvecklar ett nätverk av tio flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder. Bolaget bildades 2010 och är helägt av svenska staten.

Om Swedavias rapportering

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2017. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kunder, kreditanalytiker och samarbetspartners, men även till övriga intressenter, och fokuserar på bolagets strategi, mål samt resultat för det gångna året. Hela koncernen omfattas om inget annat anges. Swedavia redovisar enligt GRI:s, Global Reporting Initiatives, riktlinjer (Standards). Rapporterade indikatorer har valts utifrån bolagets egen och dess intressenters gemensamma syn på väsentlighet och vad som är viktigt för att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering (Communication on Progress, COP) till FN:s Global Compact. Senaste publiceringsdatum för års- och hållbarhetsredovisningen var den 31 mars 2017.

► Läs mer på: www.swedavia.se

Kontakta oss

Kontaktperson:

David Karlsson, ansvarig för
hållbarhetskommunikation
Tel. +46 (0) 10 109 00 00
david.p.karlsson@swedavia.se

Innehåll



4. ÅRET I KORTHET
5. DETTA ÄR SWEDAVIA



6. VD-ORD



8. FLYGMARKNADEN



12. KUNDRESAN



20. STRATEGI



34. VERKSAMHET
34. Kund 40. Ekonomi
56. Miljöhänsyn 60. Social utveckling



68. ORDFÖRANDEORD

69. ÅRSREDOVISNING 2017

- 70.** Förvaltningsberättelse och hållbarhetsrapport
- 80.** Bolagsstyrningsrapport
- 90.** Koncernens räkenskaper
- 95.** Moderbolagets räkenskaper
- 99.** Noter
- 127.** Årsredovisningens undertecknande

128. REVISIONSBERÄTTELSE

131. BESTYRKANDE-RAPPORT

132. GRI – INNEHÅLL OCH HÄNVISNING

137. NYCKELTAL OCH DEFINITIONER

Året i korthet

Koncernen i siffror

Koncernen

MSEK, om ej annat anges	2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	5 745	5 546	5 416	5 384
Rörelseresultat	651	966	1 755	1 405
Rörelsemarginal, %	11,3	17,4 ¹⁾	32,4 ¹⁾	26,1 ¹⁾
Årets resultat	407	717	1 410	926
Avkastning på operativt kapital, % ²⁾	5,1	8,5	14,6	10,3
Skuldsättningsgrad, ggr ²⁾	1,0	0,7	0,6	1,4
Investeringar	3 866	2 138	1 120	924
Utdelning	122 ³⁾	143	232	231
Medelantal anställda	3 074	2 949	2 787	2 516
Antal passagerare, miljoner	41,9	39,5	37,6	35,7
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK ⁴⁾	197,3	197,3	195,2	186,6
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	75,7	75,5	76,1	78,5
Nöjda resenärer, %	75	77	76	75
Engagerade ledare och medarbetare, % ⁵⁾	67	64	na	na
Fossil koldioxidutsläpp, ton	1 896	2 723	3 066	3 108

För nyckeltal och definitioner se sida 137–138.

¹⁾ Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat uppgick 2016 till 13,1 procent, 2015 till 15,4 procent och för 2014 till 19,6 procent.

²⁾ Från och med 2017 nettoredovisas pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran. Jämförelseåren har justerats.

³⁾ Till årsstämman föreslagna utdelning.

⁴⁾ Från och med 2017 tas hänsyn till posten aktiverat arbete för egen räkning, jämförelseåren har omräknats. För 2016–2017 beräknas nyckeltalet utifrån rörelsesegmentet Flygplatsverksamhet och för 2013–2015 utifrån Swedavia AB.

⁵⁾ Swedavia bytte mätmetod 2016. Läs mer på sida 62–63.

5 745

MSEK i netto-
omsättning

3 866

MSEK i
investeringar

41,9

miljoner
passagerare
2017

Utveckling under 2017

► Under helåret hade Swedavias flygplatser 41,9 miljoner (39,5) passagerare, vilket är en ökning med 6,1 procent

► Nettoomsättningen ökade till 5 745 MSEK (5 546)

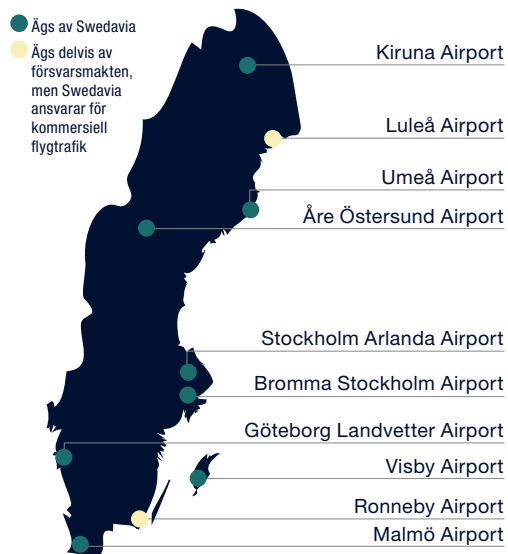
► Rörelseresultatet uppgick till 651 MSEK (966). Det påverkades negativt med 160 MSEK (74) hänförligt till nedskrivningar och utrangeringar. Rörelseresultatet 2016 påverkades av realisationsvinster om 241 MSEK. Exklusive dessa jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet till 811 MSEK (799), en förbättring jämfört med föregående år

► Koncernens investeringar ökade till 3 866 MSEK (2 138), vilket är en effekt av högre investeringstakt inom utvecklingsprogrammen

► I enlighet med Swedavias utdelningspolicy föreslår styrelsen en utdelning om 0,08471 SEK per aktie, totalt cirka 122 MSEK

Detta är Swedavia

Swedavia äger driver och utvecklar det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. De tio flygplatserna bildar ett system som knyter samman Sverige – och Sverige med världen.



Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

Vision

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

Affärsidé

Tillsammans med sina partners skapar Swedavia mervärde för sina kunder genom att erbjuda attraktiva flygplatser och tillgänglighet som ger smidiga och inspirerande reseupplevelser. Swedavias flygplatser ska vara Skandinaviens viktigaste mötesplatser, bolaget ska vara en internationell förebild inom hållbarhet och en tillväxtmotor för hela Sverige.

Värderingar

Pålitliga

Engagerade

Nytänkande

Välkomnande

Världsledande

Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan.

2%

mindre koldioxidavtryck per passagerare 2017 än 2016





Vi ska möjliggöra framtidens resande

2017 var ett spännande år, både för Swedavia som företag och för mig personligen. När jag började i januari sade jag att det var fantastiskt att få arbeta i en verksamhet som är så oerhört central för Sveriges utveckling.

Swedavia driver och utvecklar framtidens flygplatser. Den tillgänglighet de skapar möjliggör möten mellan människor och kulturer. De ger Sverige en konkurrenskraft som lägger grunden för en långsiktigt hållbar tillväxt. Spannet i vår verksamhet är stort. Den dagliga driften på våra flygplatser ska fungera effektivt och säkerheten är alltid högsta prioritet. Samtidigt bygger vi för framtiden. Vi genomför stora investeringar i våra utvecklingsprogram och vi har en planeringshorisont som sträcker sig flera decennier framåt. Att få jobba med det är en ynnest och det är en känsla som har stärkts hos mig under året som gått.

TILLVÄXTEN FORTSÄTTER

Det är glädjande att de tjänster vi erbjuder är efterfrågade, men det ställer också krav på oss och under 2017 har det bokstavligen talat blivit trångt. Totalt passerade nästan 42 miljoner resenärer genom våra flygplatser, sex procent fler än 2016. Sju flygplatser slog rekord, däribland Stockholm Arlanda Airport som noterade över 26 miljoner resenärer, en ökning med åtta procent. Sedan 2013 har Swedavia attraherat 19 nya interkontinentala linjer och vi når drygt 300 utrikesdestinationer. Samtidigt ser vi att flygfrakten växer. Den är en viktig förutsättning för flygbolagens lönsamhet och därmed för tillgängligheten.

För att möta resenärstillväxten driver vi ett stort antal

projekt för att öka vår kapacitet och effektivitet på alla områden och på i princip samtliga flygplatser. Det handlar om terminaler och bagagehantering, om IT-system och operativa processer. Ett viktigt område som vi arbetar med är fjärrstyrd flygtrafikledning. Det är ett område där modern teknik öppnar nya möjligheter för att, på ett säkert sätt, öka den operativa excellens vi eftersträvar.

INVESTERINGAR OCH KONKURRENS

Vårt mål är att Stockholm Arlanda Airport ska bli Skandinaviens ledande flygplats. För att nå dit måste vi vara konkurrenskraftiga ur alla perspektiv. Det krävs också att vi har stöd från politik och näringsliv. Arlandarådet, som inrättades 2017, har här en viktig roll. Samarbeten över gränser, inte minst när det gäller hållbara marktransporter till och från flygplatsen, är en viktig förutsättning för framgång.

Såväl den kommersiella affären som fastighetsaffären blir allt viktigare. Genom att utveckla exempelvis hotell i anslutning till våra flygplatser stärker vi flygplatsernas roll som attraktiva mötesplatser samtidigt som vi bidrar till finansieringen av deras utveckling. Ett exempel är försäljningen av den hotellfastighet som nu byggs på Arlanda.

Arbetet med att införa US preclearance – amerikansk inresek kontroll – på Arlanda har under 2017 stött på

utmaningar i form av flygskatt, ökade investeringskostnader och utebliven finansiering av extra säkerhetskontroll. Därför finns det just nu inte förutsättningar att införa denna tjänst. Vi bedömer dock fortsatt att ett införande av US preclearance skulle förbättra tillgängligheten mellan Sverige och USA.

2017 dubblerade vi vår investeringstakt jämfört med 2016. Varje dag investerar vi tio miljoner kronor. Det krävs för att möta det kapacitetsbehov som finns redan idag. Finansiellt står vi väl rustade med ett starkt kassaflöde. Dessutom anpassades våra mål för avkastning och skuldsättningsgrad hösten 2017 till dagens marknadsförutsättningar, något som ger oss ett ännu bättre utgångsläge i vårt fortsatta utvecklingsarbete.

FLYGETS HÅLLBARHET

2017 aviserade regeringen en nationell flygskatt från och med april 2018. Flygskatten ser ut att få en ytterst marginell effekt på miljön, men riskerar att påverka svensk tillgänglighet och därmed svensk konkurrenskraft negativt. Vårt behov av resor och transporter har ett pris i form av miljöbelastning och hållbarhetsdiskussionen kring flyget är viktig att föra. Men det är vare sig önskvärt eller rimligt att minska flygandet för att minska dess klimatpåverkan. De värden som flyget bidrar med behöver bevaras och utvecklas. Istället bör vi rikta in oss på att med full kraft göra flyget hållbart genom satsningar på biobränsle, teknikutveckling och effektivare flygtrafik. Våra kunder ska veta att vi jobbar varje dag för att göra flyget långsiktigt hållbart. Flyget behöver vara en del av framtidens transporter och framtidens transporter ska vara hållbara.

Klimatfrågorna blir allt viktigare för flygbranschen och även om mycket har gjorts behöver betydligt mer göras framåt. Teknikutvecklingen har inneburit att flyget drastiskt minskat sina utsläpp per passagerarkilometer, men då resandet fortsätter att öka behöver åtgärderna för att minska flygets klimatpåverkan bli ännu mer effektiva. Hållbarhetsaspekterna är grunden för hur vi driver vår verksamhet och hållbarhet är en förutsättning för långsiktig lönsamhet. Swedavia är idag världsledande när det gäller klimatsmarta flygplatser. Vi förbättrar ständigt vår verksamhet och verkar samtidigt för en ökad användning av biobränsle inom flyget. Bioflygbränsle är dyrt och tillgången begränsad, men teknik och råvaror för en storskalig produktion finns i Sverige. Här krävs tydliga incitament och styrmedel för att få till stånd en övergång. Elektrifieringen av flyget går framåt snabbare än vad man tidigare trott och teknikutvecklingen gör framtidens flygplansmotorer ännu mer effektiva, men bioflygbränsle är den lösning som på kort sikt kan göra mest för att minska flygets klimatpåverkan.

KUNDEN I FOKUS

Kombinationen av våra stora utvecklingsprogram och den kraftiga resenärstillväxten har medfört att vi flyttat fram vårt mål om 85 procent nöjda resenärer från 2020 till 2025. Vår ambition är lika hög som tidigare, men vi ser att tillväxten, i kombination med att vi nu bygger framtidens flygplatser, gör att det sannolikt kommer ta lite längre

tid att nå det uppsatta målet. Vi ser också att vi måste bli bättre i vår samverkan med både flygbolag och hyresgäster. En kunddriven affärsutveckling förutsätter god dialog och lyhördhet, oavsett om det handlar om resenärer, flygbolag eller hyresgäster.

INKLUDERING OCH MÅNGFALD SKAPAR KREATIVITET

Swedavias verksamhet ska vara miljömässigt och ekonomiskt hållbar, men också socialt – för våra medarbetare och genom vårt bidrag till samhället. Vid årsskiftet implementerades en ny organisation som ansvarar för att våra stora projekt drivs framåt på bästa möjliga sätt. Samtidigt ser vi att resenärstillväxten i kombination med de pågående utvecklingsprogrammen ökar belastningen på organisationen. Därför ligger arbetsmiljö- och säkerhetsfrågor fortsatt högt på agendan. Våra projekt ska genomföras i tid och på budget, samtidigt som våra medarbetare och andra som arbetar på våra flygplatser mår bra. Det ska vara en självklarhet att lämna jobbet i minst samma skick som när man kom dit.

För mig är mångfald en hjärtefråga och ett aktivt arbete med dessa frågor en självklarhet – av moraliska, etiska och affärsmässiga skäl. Om vi ska förstå kundernas behov och upplevelser underlättar det om vi i vår organisation speglar mångfalden bland dem. Vi vet också att kreativiteten och förmågan till innovation blir högre när många olika erfarenheter och bakgrunder blandas. Sist men inte minst behöver vi vara en attraktiv arbetsgivare för alla om vi ska lyckas rekrytera de allra bästa förmågorna även i framtiden. Jag är därför stolt över att vi har utvecklat nya riktlinjer för rekrytering. De ska bidra till jämställdhet och mångfald. Jag är också stolt över att vi varit med och etablerat Entry Hub i Umeå, där nyanlända och näringsliv kan mötas och bygga nätverk. Mycket talar för att nya forum likt dessa skapar förutsättningar för fler att komma in på arbetsmarknaden och goda möjligheter för oss och andra att bredda rekryteringsbasen. Därför är det glädjande att se att samtliga praktikanter som vi haft förmånen att ha hos Swedavia genom Jobbsprånget nu också har fått anställning hos oss.

RESAN FORTSÄTTER

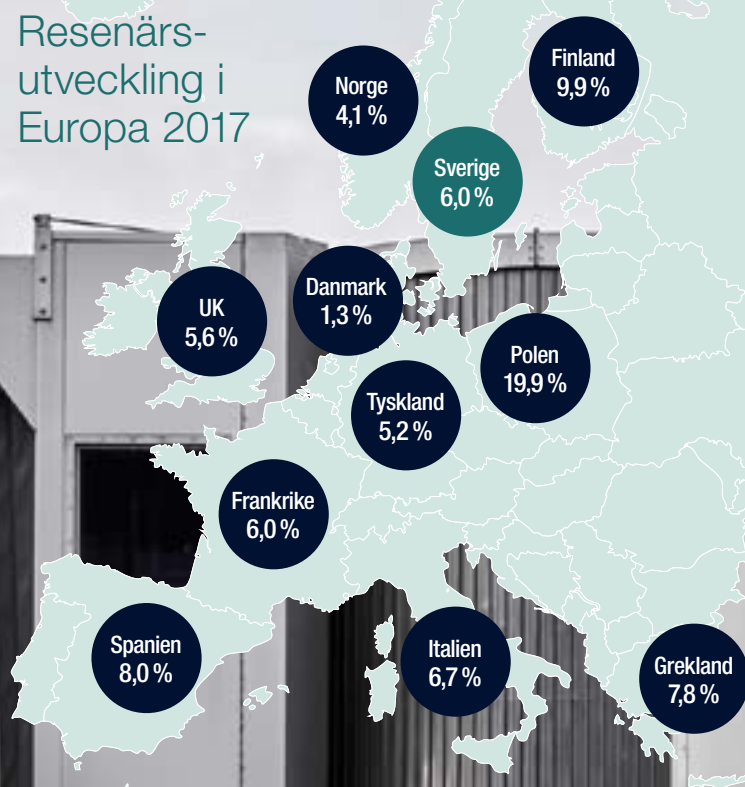
Jag har nu gjort mitt första år på Swedavia. Det har varit ett lärorikt och händelserikt år och jag vill rikta ett särskilt tack till alla medarbetare som tålmodigt svarat på mina många frågor. Under 2018 fortsätter vi att utveckla framtidens flygplatser. Vi ska leverera en bra produkt här och nu, samtidigt som vi bygger för framtiden. Vi ska fortsatt vara en internationell förebild inom hållbarhet och en tillväxtmotor för Sverige. Det är en inspirerande uppgift som vi kommer att klara tack vare kompetenta och engagerade medarbetare och viktiga samarbetspartners.

Flygresandet är en förutsättning för tillväxt och välbefinnande liksom för kulturellt utbyte och storslagna upplevelser. Och det är det som gör Swedavias uppdrag så viktigt. Vi möjliggör för människor att mötas.

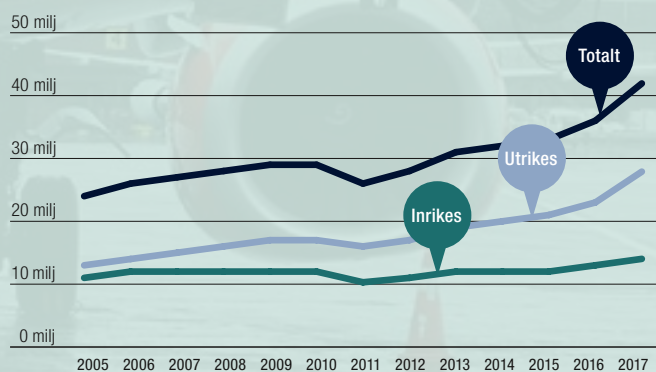
Jonas Abrahamsson

Verkställande direktör och koncernchef

Resenärs- utveckling i Europa 2017



Resenärsutveckling Swedavia 2017



41,9 miljoner
passagerare

Flygmarknaden och trenderna

Flygbranschen och dess utveckling påverkas av både yttre och inre faktorer. Bland de yttre finns de stora trenderna globalisering, urbanisering och digitalisering. Trenderna påverkar förutsättningarna för tillväxt och ekonomisk utveckling, men också hur vi lever, klär oss, äter och reser.

Swedavia följer ständigt utvecklingen på den flygmarknad som bolaget är en del av. För att förstå omvärldsförändringarna, se hur de kommer att påverka flygmarknaden i sin helhet, och därmed skapa förmåga att agera på både kort och lång sikt, genomförs trendanalyser. Tidsperspektivet är 3–5 år, men många trender är mer långsiktiga än så.

En fortsatt befolkningstillväxt – 2030 finns det ytterligare en miljard människor på jorden – tillsammans med att vi lever längre, driver strömmar av resenärer från världens alla hörn. Ett ökande välbefinnande leder till ökad konsumtion och en växande internationell handel. Viljan att resa är en stark drivkraft. Under den kommande 20-årsperioden förväntas antalet flygresor nära fördubblas och ingenting tyder på att tillväxttakten kommer att avta. Det är främst privatresandet som fortsätter att växa. Från Sverige är det framför allt resor inom Europa som bidrar till ökningen. Tillväxten ställer krav på ökad kapacitet och flexibilitet, liksom på minskad klimatpåverkan. Samtidigt är den tillgänglighet flyget skapar allt mer oundgänglig för den ekonomiska tillväxten.

KAPACITET OCH MILJÖ

Enligt EU:s prognoser kommer efterfrågan på flygresor att öka med närmare 50 procent till 2035, medan flygplatskapaciteten ökar mindre än 20 procent. Efterfrågan på resor ökar snabbare än flygplatsernas kapacitet och kapacitet är redan idag en bristvara i stora delar av Europa. Läget i

Norden är bättre, men för närvarande pågår utbyggnadsprojekt vid storflygplatserna i Sverige, Danmark, Finland och Norge för att möta utvecklingen. Det blir allt mer tydligt att de flygplatser som blir framtidens vinnare är de som kan erbjuda den kapacitet som efterfrågas.

En annan utmaning, den kanske största för flygbranschen under de kommande åren, är att minska sin klimatpåverkan samtidigt som resandet fortsätter att öka. Flygbranschen arbetar intensivt med frågan och har satt långtgående globala mål för att legitimera sin verksamhet genom minskade utsläpp av fossil koldioxid. Samtidigt driver den ökande medvetenheten skärpta politiska mål och regleringar. Fortsatt teknikutveckling och en ökad användning av biobränslen är avgörande för att nå målen, men arbetet går långsamt. Användningen av bioflygbränsle kommer sannolikt att öka, men tydliga politiska beslut behövs för att utvecklingen ska ta ordentlig fart.

KONKURRENS OCH OSÄKERHET

Flygmarknaden i Europa är mycket konkurrensutsatt, lågprisbolagen fortsätter att öka sina marknadsandelar. De breddar sig för att locka affärsresenärer och letar samarbeten med nätverksbolagen. Lågpris- och nätverksbolag närmar sig varandra i affärsmodellerna. Lönsamheten hos flygbolag är generellt låg, vilket gör att de dels måste leta nya intäktströmmar via partners, dels ställa krav på snabba processer och låga avgifter. Flygbolagen blir

FLYGMARKNADEN

mindre knutna till en geografisk region och samtidigt hårt pressade att maximera sin lönsamhet. Därmed kan den lokala marknadsnärvaron justeras med kort varsel.

Flygbranschen påverkas också av en osäker omvärld. Den geopolitiska oron är fortfarande betydande, även om antalet väpnade konflikter minskar. Resebranschen i sin helhet har de senaste decennierna överlevt såväl globala recessioner som terrorattacker och stora svängningar i oljepriset. Effekterna har varit kortvariga och trots påfrestningarna har branschen vuxit snabbare än världsekonomin.

NYA TYPER AV KUNDMÖTEN

Majoriteten av vårt digitala beteende har redan flyttat in i mobilen, något som flygbranschens aktörer måste förhålla sig till. Med 5G-näten kommer ännu mer att flyttas över och teknik som Augmented Reality, AR, och Virtual Reality, VR, tar fart. Det kommer att få stor påverkan på hur vi interagerar med vår omgivning. Det kan handla om att hitta i flygplatsernas terminaler, att söka information om något vi vill köpa eller att öka smidigheten i säkerhetskontrollen. Som konsumenter förväntar vi oss internetuppkoppling överallt. Nästa steg är att nästan allt blir uppkopplat, kan

övervakas eller fjärrstyras. Det finns stora fördelar, men också frågor vad gäller integritet och säkerhet.

Vi fortsätter att vara aktiva allt högre upp i åldrarna och beteende är inte längre lika kopplat till ålder. Digitaliseringen gör allt tillgängligt dygnet runt och förväntningarna ökar på hur snabbt företagen måste kunna leverera produkter och tjänster. Toleransen för att vänta minskar. Morgondagens konsumenter blir mer ombytliga och svårare att förutsäga. De söker vägledning, men undviker reklam. Köpet blir situationsberoende och smarta koncept, kringtjänster och bemötande får större betydelse. På flygplatsen efterfrågas zoner med upplevelser som stöder inspiration och avkoppling och flygplatserna måste dessutom erbjuda tjänster och upplevelser som känns unika, genuina, och lokala. Näthandeln och den fysiska butiken stärker varandra och det finns stora möjligheter för företag som kan anpassa sina erbjudanden så att även massproducerade varor känns unika.

ANALYS OCH AUTOMATISERING

Digitaliseringen ger effektiviseringsvinster, men innebär samtidigt, i takt med att beroende och komplexitet ökar,



en ökad sårbarhet för störningar, attacker och brottslighet.

Automatiserade datorsystem tar över en del av det som tidigare krävde mänsklig arbetskraft. Det är framför allt automatisering av kunskapsarbeten som kommer att driva utvecklingen. Robotar blir billigare och bättre. Digitaliseringen skapar enorma datamängder och företagen har mer kunskap än någonsin om sina kunder, kunskap som kan användas för att skraddarsy lösningar, åtgärda problem, eller förutspå beteenden. Artificiell intelligens, AI, skapar själv-lärande system som kan göra allt från hälsoundersökningar till att köra bil. Konsumenterna kommer att möta talande digitala assistenter som använder AI för att ge råd. Biometri-teknik används för identifiering, tekniken finns redan i form av fingeravtrycksavläsning, röst- och ansiktsgenkänning, eller ögonskanning.

SAMVERKAN

Flygbolag och flygplatsoperatörer behöver samverka för att möta resenärerna, även om de har olika förutsättningar för att göra det. Flygbolagen behöver snabbt kunna anpassa sig efter hur resmönster och fraktflöden förändras. Flygplatsoperatörerna måste säkerställa kapacitet i

form av infrastruktur, liksom konkurrenskraftiga avgifter. När information, tack vare ny teknik, ökad digitalisering och automatisering, kan delas i realtid mellan branschens aktörer ger det positiva effekter inom flera områden. Mer effektiva in- och utflygningar, nya processer som ger kortare väntetider vid både gate och rullbana skapar konkreta vinster, både ekonomiskt i form av lägre bränsleförbrukning och miljömässigt i form av minskade utsläpp.

SVENSK FLYGSTRATEGI

I januari 2017 presenterade Sveriges regering en strategi för hur flyget ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle. I strategin slås, bland annat, fast att flyget har en viktig roll för såväl inrikes och utrikes persontransporter, som för svensk export, turism, tillväxt och sysselsättning. Fokusområden i strategin är tillgänglighet, flygsäkerhet, ett bättre utnyttjande av luftrummet och att flyget ska bidra till att Sverige blir ett av världens första fossilfria länder. Regeringen har också meddelat att en särskild flygskatt för kommersiella resor ska införas från och med april 2018. Hur detta kommer att påverka resandet är oklart.

Verksamhet som bidrar till en hållbar utveckling

Förutom trender finns det också internationella standarder och mål som Swedavia tar hänsyn till och bidrar till. Bolaget ställer sig bakom och bedriver sin verksamhet i enlighet med de tio principerna för ansvarsfullt företagande i FN:s Global Compact. Dessa principer baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILO:s grundläggande konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen, samt FN:s konvention mot korruption. Hösten 2015 antogs FN:s nya mål för hållbar utveckling, Agenda 2030. Det är totalt 17 mål för långsiktigt hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling, kopplat till fattigdomsbekämpning. Målen är universella, vilket innebär att de inkluderar alla länder och aktörer och för att de ska uppfyllas måste alla delar av samhället bidra. Näringslivet har en viktig roll att spela för att nå största möjliga utvecklingsnytta.

GLOBALA MÅLEN FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

FN:s hållbarhetsmål kopplar väl till Swedavias hållbarhetsperspektiv. De mål som är mest relevanta för bolaget och där bolaget, genom sin verksamhet, främst kan bidra till positiv utveckling är:



9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

Att bygga upp en motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering och innovation.



10. Minskad ojämlikhet

Att verka för att minska ojämlikheten inom och mellan länder.



11. Hållbara städer och samhällen

Att verka för att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.



13. Bekämpa klimatförändringen

Att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringen och dess konsekvenser.

Flygplatsens affär

På en flygplats pågår verksamhet året om och ofta dygnet runt. Flygplatsoperatören, flygbolagen, leverantörer och hyresgäster är huvudaktörerna. Ibland som partners och ibland som varandras leverantörer eller kunder. Det finns olika värdedrivande faktorer som styr samspelet mellan aktörerna och därmed förutsättningarna för flygplatsens affär. Det är ytterst resenären – den gemensamma slutkunden – allt kretsar runt. Alla kunder har olika behov och förväntningar och för aktörerna räcker det inte med att samverka i affären. Det är steg ett. Nästa steg är att bättre förstå resenärerna och deras kundresor i sin helhet.

Tillsammans behöver flygplatsens aktörer möta och förhålla sig till de stora trendmässiga förändringarna vi ser i världen. Tillsammans kan de skapa den nödvändiga tillgängligheten. Men det ökande resandet innebär inte bara nya typer av resenärer och nya affärsmöjligheter, utan också krav på kapacitet och påfrestningar på miljön. Samtidigt öppnar ny teknik nya möjligheter för ökad effektivitet och minskad miljöpåverkan. Det krävs samverkan för att möta utmaningarna och flygplatsoperatören är en knutpunkt i en sådan samverkan.

OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Flygplatsoperatören, flygbolagen och hyresgästerna har olika förutsättningar för sina verksamheter. Flygbolagen måste snabbt kunna ställa om och anpassa sig och flytta linjer och personal efter ändrade resemönster. Flygplatsoperatören måste också vara anpassningsbar, klara långsiktiga investeringar för att möta kapacitetsbehov och samtidigt erbjuda attraktiva avgifter. Hyresgästerna behöver alltid kunna erbjuda attraktiva tjänster och varor, samtidigt som typer av resenärer, deras behov och önskemål förändras över tid. Aktörerna behöver leva i symbios och förstå vad som skapar värde, för dem själva och för dem tillsammans, men framför allt för resenären, som är skälet till att flygresandet finns och behövs.

Flygbolagen förflyttar människor dit de vill resa och för att möjliggöra det behövs attraktiva flygplatser i attraktiva regioner. Det är en utmaning, eftersom det är många olika slags resenärer som ska tillfredsställas – från frekventa affärsresenärer och privatresenärer som hälsar på släkt och vänner till unga backpackers som upptäcker världen på egen hand för första gången – och sammansättningen varierar från flygplats till flygplats. För en flygplatsoperatör innebär det en ständig balansgång för att skapa nytta för alla sina kundgrupper och i förlängningen bidra till bästa möjliga tillgänglighet, det som i Swedavias fall är bolagets viktigaste uppdrag.

TILLVÄXT

Tillsammans kan operatören, flygbolagen och hyresgästerna leverera inspirerande upplevelser som ger ökad resenärsnöjdhet och ökar destinationens attraktivitet. Tillsammans bidrar de till tillgänglighet som ger sysselsättning, skatteintäkter, affärsmöjligheter, möten och mångfald. Tillsammans kan de också minska flygets miljöpåverkan genom effektiva marktkjänster, fossilfria bränslen och nya flygplanstyper. Tillsammans verkar de för att skapa trygga och säkra miljöer och tillsammans kan de utveckla modern teknik för att hitta effektiva arbets- och samarbetsformer. Sammantaget bidrar Swedavia och bolagets kunder till fler arbetstillfällen och såväl nationell som regional tillväxt.



Flygplatsoperatören

Flygplatsoperatören tillhandahåller infrastruktur i form av terminaler, rullbanor och andra funktioner som krävs för att flygbolagen ska kunna bedriva trafik och hyresgästerna erbjuda varor och tjänster.

Flygplatsoperatören svarar för att verksamheten har de tillstånd som krävs och att myndighetskraven uppfylls. Vissa av tjänsterna på flygplatsen utförs av operatören, andra av flygbolag och hyresgäster. Flygplatsoperatören kan konkurransutsätta sina kunder i syfte att skapa mervärde för resenärerna. Intäkterna kommer från avgifter från flygbolagen, kommersiella intäkter, hyresgäster som betalar hyra och från parkeringar vid flygplatserna. Operatören bidrar, förutom till tillgänglighet, till sysselsättning och skatteintäkter.

Värde drivande faktorer för flygplatsoperatören

- Attraktiv destination
- Ökat flygresande
- Väl fungerande samarbeten
- Internationella direktlinjer
- Tillgång till många destinationer
- Attraktiva hyresgäster
- Möjlighet att förädla och utveckla mark kring flygplatsen
- Väl anpassade tillstånd
- Innovationer och initiativ för hållbar utveckling



Flygbolag

Flygbolagen transporterar resenärer till och från flygplatsen. De är kunder som använder flygplatsens infrastruktur, men också samarbetspartners och i vissa fall konkurrenter till flygplatsen och dess hyresgäster.

Flygbolagen har olika affärsmodeller. Det finns lågprisbolag, klassiska nätverksbolag och fokuserade långdistansbolag, Super Connector Carriers. Det de har gemensamt är att deras intäkter i allt väsentligt kommer från biljettförsäljning och från de tjänster och varor som erbjuds under flygningarna. Flygbolagen skapar värde för samhället genom att förflytta människor och genom attraktiva destinationsutbud och frekvenser. De skapar värde för flygplatsoperatörerna genom intäkter från flygplatsavgifter och för hyresgästerna i form av kundunderlag.

Värde drivande faktorer för flygbolagen

- Attraktiv destination och flygplats
- Passagerarunderlag som ger lönsamhet
- Bra konkurrenssituation
- Hög kapacitet för flygfrakt
- Väl fungerande infrastruktur
- Servicenivå som ger hög utnyttjandegrad
- Konkurrentskraftiga flygplatsavgifter
- Innovationer och initiativ för hållbar utveckling



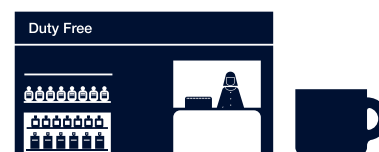
Hyresgäster

Hyresgästerna levererar service i form av tjänster och varor och betalar hyra till flygplatsoperatören, baserat på omsättning och på var deras ytor finns. Bland hyresgästerna finns verksamheter som hotell, restauranger, parkeringstjänster, caféer, butiker och taxfree-försäljning.

Flygplatsens hyresgäster kan också leverera tjänster och service till flygbolagen, som då blir kunder. Samtidigt finns det en konkurrens mellan ombordförsäljning och butiksförsäljning. För hyresgästerna är flygbolagen och flygplatsoperatören en förutsättning för verksamheten. Operatören erbjuder tillgång till ytor och lokaler med ett stort antal möjliga kunder, flygbolagen levererar flödet av kunder. Hyresgästernas verksamhet bidrar till flygplatsens och destinationens attraktivitet vilket gynnar både flygbolag och operatör. De bidrar till en lockande resa för resenären och skapar sysselsättning och skatteintäkter för samhället.

Värde drivande faktorer för hyresgästerna

- Stort kundunderlag
- Hög genomströmning
- Attraktiva ytor och lokaler
- Rätt mix och placering av hyresgäster
- Väl fungerande hyresmodeller
- Konkurrentskraftiga hyresnivåer



Resenärer med olika behov

Resor är komplexa och sammansatta tjänster och varje resenär har sin egen bild av hur resan ska vara. För att möta behov och förväntningar arbetar Swedavia dels genom att kartlägga och segmentera resenärerna i olika huvudgrupper – beteendeprofiler – och dels genom att kartlägga kundresan, den verklighet som resenären faktiskt möter.

2016 inledde Swedavia ett omfattande arbete för att stärka Swedavias värde som flygplatsoperatör, affärspartner, arbetsgivare och samhällsaktör. Arbetet hade inledningsvis fokus på resenären, som är medelpunkten i verksamheten och gemensam kund för aktörerna på en flygplats. En viktig uppgift var att skapa en helhetsbild, både av vad som är gemensamt för resenärer och vad som skiljer dem åt. Fem beteendeprofiler identifierades. Projektet byggde på ett utifrån och in-perspektiv och visualiserar resenärernas upplevelse genom deras kundresor. Kundresan som verktyg ska nu användas för att förbättra och fördjupa relationerna med även flygbolag och hyresgäster.

VARJE KUNDRESA ÄR UNIK

Alla fem beteendeprofilerna finns representerade på Swedavias flygplatser. Störst i antal är den effektiva affärsresenären och den kostnadsmedvetna upptäckaren. Upptäckaren är en snabbt växande profil, som vill uppleva nytt, men som är noga med att söka värde för pengarna. Trygghetssökaren vill ha personlig service och kontroll,

medan den effektiva affärsresenären vill ha information om köer och transporter. Digitala lösningar är viktigare än personlig service. Den bekväma livsnjutaren vill checka in och boka parkering hemifrån, få snabb service i säkerhetskontrollen och sköta sin ombordstigning själv. Den planerande drömmaren vill bli inspirerad, är förberedd, ogillar köer, vill handla unika varor och uppleva något nytt.

I utvecklingsarbetet bryts kundresan ner i sina beståndsdelar, från planering av resan till hemkomst. Resultatet är ett gemensamt verktyg för att utveckla tjänster och erbjudanden som bidrar till kundnöjdhet och affärsnytta. Swedavias arbetsmodell är generisk. Det handlar om att identifiera kundresan, förstå den, hitta lösningar och sedan kontinuerligt utvärdera och utveckla. Att kartlägga och utveckla kundresorna för flygbolag och hyresgäster kommer också att ske framöver. Flygbolag med lågkostnadsprofil förväntar sig andra tjänster än ett nätverksbolag och en restaurang har andra behov än logistikbolaget som hyr lageryta. Det gäller att hitta lösningar som förenklar och förbättrar kundresan – oavsett vem kunden är.

Fem beteendeprofiler

Under 2017 identifierade Swedavia fem olika beteendeprofiler bland resenärerna och kartlade deras kundresor.





Resenärsvärvet

Resenärsvärvet illustrerar de olika moment som resenären passerar från avresa till hemkomst. Momenten är gemensamma för alla resenärer, men förväntningarna på dem och upplevelserna av dem skiljer sig mellan de olika beteendeprofilerna. Det som är viktigt för en del resenärer kan vara oväsentligt för andra. Swedavia behöver se och förstå detta för att kunna erbjuda varje resenär en så smidig och inspirerande kundresa som möjligt.

1. Hemma och på destination

Allt fler resenärer vill kunna boka hela resan direkt från hemmet. Både resan till och från flygplatsen, och själva flygningen. För att resenären ska hitta på flygplatsen är det viktigt att det finns lättförståeliga digitala kartor och skisser att titta på. Att integrera parkeringsinformation och kollektivtrafik i bokningsflödet är något som kan underlätta för många resenärer.

2. Angöring

Det ska vara lätt att ta sig till och från flygplatsen, oavsett färdstätt. Swedavia arbetar för en stärkt kollektivtrafik till flygplatsen och använder i hög grad miljömässigt hållbara fordon för transporter mellan flygplatsernas olika terminaler och till parkeringsplatserna. Tydlig och internationellt gångbar skyltning till flygplatsens olika terminaler och funktioner underlättar för resenärerna.

3. Landmärke

Swedavia strävar efter att skapa ikoniska landmärken på sina flygplatser, något som bekräftar för resenärerna att de är framme. Ett exempel är den nyinvigda bron vid Göteborg Landvetter Airport. Det kanske mest kända landmärket idag är flygledartornet på Stockholm Arlanda Airport.

4. Utomhusmiljö

Swedavias miljöer ska vara välkomnande, prydliga och tydligt skyltade. Kommersiella budskap får inte skymma trafikinformation och vägvisning. Tydliga informationstavlor ska vara synliga från varje ingång.

5. Parkering

Parkeringar ska vara lätta att hitta och nå och enkla att använda. Vid alla tio flygplatser utökas och moderniseras parkeringarna för att bli mer effektiva och därmed mer miljömässigt hållbara. Den nya parkeringen för 1 565 bilar, som invigdes på Arlanda 2017, är hållbarhetscertifierad och utrustad med den senaste parkeringstekniken.

6. Entré

Det ska vara lätt för resenärer och besökare att snabbt och enkelt hitta till flygplatsens olika ingångar. Skyltning och tillgänglighet för alla är viktiga faktorer.

7. Incheckning

I incheckningshallen möts ofta många resenärer samtidigt och det kan orsaka köer till incheckningen. Det kräver tydlig skyltning. Allt fler väljer också att checka in digitalt eller i de incheckningsautomater som Swedavia placerar ut på flygplatserna. Dessa, tillsammans med effektiva bagagesystem där resenären själv kan märka sin väska och lämna ifrån sig den, ger flygplatsens medarbetare mer tid för personlig service för den som så önskar.

8. Säkerhetskontroll

Säkerhetskontrollen är ofta en flaskhals som skapar stress hos resenären. För att öka genomströmningen och minska kötiderna har det uppförts, och uppförs, fler säkerhetsflöden på Swedavias större flygplatser. Ny teknik införs i takt med att den godkänns och ambitionen är att så långt det går automatisera kontrollen med hjälp av exempelvis biometrisk avläsning och olika typer av skannrar. Resenären ombeds också att förbereda sig inför passage.

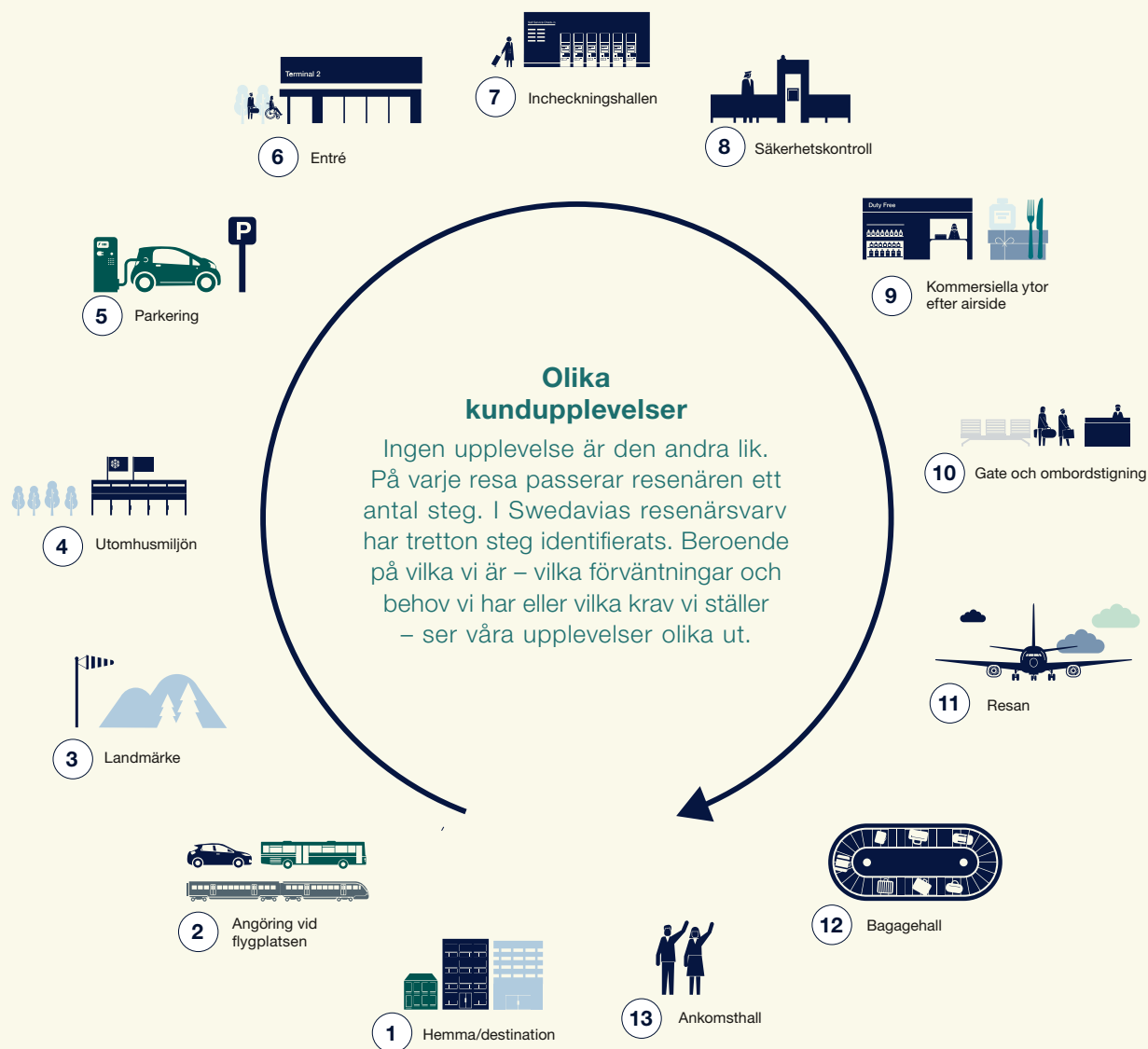
Även gränskontrollen, som utförs när resenären reser till och från länder som inte är med i Schengensamarbetet, kommer i framtiden att automatiseras. På så vis skapas effektivare flöden som minskar kötider och underlättar för resenären. Här för Swedavia en dialog med gränspolisens som är ytterst ansvarig.

9. Terminaler/airside

Kapaciteten i en terminal styrs enkelt uttryckt av golvytan – hur många resenärer som kan vara där samtidigt – och antalet gater varifrån resenärerna kan stiga på och av flygplanen. De nya och större flygplan som flygbolagen börjat använda ställer också krav på terminalernas utformning. På Arlanda skapas en ny handelsplats för shopping och upplevelser. På Landvetter inleddes en utbyggnad av terminalen under 2017 och nya, större flygplanstyper kommer att kunna tas emot. Bromma Stockholm Airport får 2018 en terminal som kan ta emot 1 200 resenärer i timmen under högt trafik. Då har både avgångs- och ankomsthall moderniserats. Även Visby Airport har under året färdigställt en ny avgångshall.

10. Gater och ombordstigning

Vid Arlanda och Landvetter utökas gatekapaciteten avsevärt genom de utvecklingsprogram som just nu genomförs. På Landvetter tillkommer tre nya brygganslutna gater, som kompletterar de ursprungliga åtta. 2027 planeras ytterligare två bryggor vara på plats, och flygplatsen får då en kapacitet på åtta miljoner resenärer om året. Ny teknik där resenären, precis som med incheckningen, kan sköta sin ombordstigning på egen hand är på väg. Den kommer att bidra till minskad köbildning och stress.



11. Resan

Under själva resan är det flygbolagen som transporterar resenären, men Swedavia ska skapa förutsättningar som möjliggör en positiv upplevelse även av detta moment. Det handlar om infrastrukturella förutsättningar, men också om de marktjänster bolaget utför på flera flygplatser. Det hänger också ihop med övriga steg i resenärsvärvet och kan till exempel handla om punktlighet och ett bra bemötande på flygplatsen. För att lyckas allra bäst krävs dessutom en god samverkan med Swedavias övriga kunder, flygbolagen och hyresgästerna.

12. Bagagehall

När en resenär har landat, oavsett om det är på utresa eller hemresa, är snabb och effektiv bagageutlämning en nyckel till en bra kundupplevelse. Swedavia investerar därför både i nya och i utbyggda system. Under perioden 2017–2023 kommer ett nytt system för avgående och ankommande bagage att införas i terminal 5 på Arlanda. På Landvetter byggs systemet ut i två etapper 2016–2019. Ett nytt bagagehotell för sortering och lagring av bagage är planerat till 2023.

13. Ankomsthall

När resenären landat och fått sitt bagage behövs ett effektivt flöde genom eventuella tullkontroller, tydlig skyltning och god tillgänglighet till flygbussar, pendeltåg, taxi, andra kollektiva färdmedel eller upphämtningsplatser. För dem som har bilen parkerad på flygplatsen behövs tydlig skyltning till parkeringen eller effektiva transporter till parkeringar som inte är närliggande.

Framtidens flygplatser

I takt med att flygresandet ökar blir flygplatser allt viktigare nationella resurser som knyter ihop regioner och länder geografiskt och ekonomiskt. Flygbranschen skapar, direkt och indirekt, miljontals arbetstillfällen. 200 000 av dem finns, enligt analysbolaget Intervistas, i Sverige. Hälften av dem är direkt relaterade till flygbranschen. Tillsammans bidrar de med över 175 miljarder kronor årligen till Sveriges BNP.

Vi lever i en föränderlig värld och för att skapa tillgänglighet, möten, utbyten och arbetstillfällen även i framtiden behöver flygplatserna utvecklas. De måste anpassa sig till nya förutsättningar skapade av yttre faktorer i form av nationella och globala trender, och till de inre faktorer som styr samspelet mellan de olika aktörerna på en flygplats. Flygplatserna behöver kunna blicka framåt och planera för hur de flera årtionden framåt ska ta hand om sina kunder på ett sätt som gör dem nöjda och att flygplatserna får intäkter. Anpassningar av infrastruktur och mer effektiva och kundnära processer är viktiga delar i detta arbete. Ny digital teknik och en allt högre grad av automatisering är några av de verktyg som också behövs, samtidigt som ett personligt bemötande är fortsatt viktigt.

Idag finns det robotar som parkerar bilar och robotar som lastar och lossar bagage. Det finns flygplatser där robotar möter resenärerna med råd och hjälp. Men framtidens flygplats måste också vara digitalt anpassad. För många flygplatser handlar det om att skapa effektiva bredbandsnät som tillåter att information delas snabbt mellan alla aktörer i ekosystemet, inte bara inom flygplatsen och mellan aktörerna, utan också med andra intressenter, från logistikföretag till myndigheter och kollektivtrafik. Med tillgång till både historiska data och realtidsinformation kan flöden styras och köbildningar undvikas. Resurser i form av personal, fordon eller service kan placeras där de behövs, när de behövs. Biometrisk teknik stärker säkerheten och gör kontrollen, genom exempelvis ansiktsgenkänning, snabbare och mindre påträngande än idag.

För att flygplatserna ska vara attraktiva som destinationer även i framtiden behöver de utveckla nya tjänster, produkter och erbjudanden som kan möta behov och önskemål hos de allt fler och allt mer mångskiftande resenärsgupper som strömmar igenom. Det är nya resenärstyper som kan ha andra behov vad gäller bemötande och erbjudande än tidigare. Även här är digital teknik som möjliggör ett snabbt informationsutbyte mellan flygplatsens aktörer och med resenärer en nyckelfaktor för att skapa personanpassade

unika tjänster. Flygplatsen kan också bli en aktiv arena där resenärerna kan testa nya lösningar tillsammans med leverantörerna, eller kluster för olika samarbeten.

UTVECKLING

Swedavia har antagit utmaningen på alla områden och arbetar för att utveckla framtidens flygplatser. Inom hela Swedavias nätverk av flygplatser, och främst på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport, pågår omfattande utvecklingsprogram. Samtidigt skapar Swedavias övriga flygplatser förutsättningar för ett nät av inrikeslinjer som bidrar med tillgänglighet och tillväxt i alla Sveriges regioner. Swedavia arbetar därför med utveckling och modernisering samt långsiktiga masterplaner även för dessa. Under de kommande tio åren genomför bolaget stora satsningar i infrastruktur, digital teknik och i bättre flöden vid de tio flygplatserna. Målet är att öka såväl effektivitet som kapacitet.

Swedavias mål är också att skapa smidigare och mer inspirerande reseupplevelser, att göra flygplatserna till Skandinavians viktigaste mötesplatser och samtidigt till internationella förebilder inom hållbarhet. Swedavias flygplatser ska vara tillväxtmotorer för hela Sverige, viktiga för sina regioners utveckling, liksom för hela Sveriges.

MILJÖ

Transportsektorn behöver minska sin miljöpåverkan och det gäller även flygbranschen. Flyget behöver vara en del av framtidens transporter och framtidens transporter ska vara hållbara. Swedavia ska vara en internationell förebild inom hållbarhet, inte bara inom flygbranschen. I den egna verksamheten investerar Swedavia i energieffektivisering av sina fastigheter och i övergång till fossilfria bränslen för sin fordonsflotta. Att vara pådrivande för kollektivtransporter till och från flygplatserna och eldrivna transporter av resenärer och gods är andra åtgärder. Swedavia verkar också för en ökad användning av biobränslen för flyg, för att minska hela branschens klimatpåverkan.

När vi blickar framåt

Swedavia utvecklar flygplatser för framtidens flygresande. För att göra det investerar bolaget mer än någonsin. Under åren 2016 till och med 2025 uppgår de sammanlagda investeringarna inom koncernen till 35,1 miljarder. De största investeringarna görs i kapacitetsförbättringar på Stockholm Arlanda Airport.

Stockholm Arlanda Airport

Stockholm Arlanda Airport ska utvecklas till Skandinavien ledande flygplats. Den ska erbjuda smidiga och inspirerande reseupplevelser, vara en ledande mötesplats och en internationell förebild inom hållbarhet. Den ska vara en av Sveriges största arbetsplatser. Under perioden 2016–2025 investeras 21,3 miljarder kronor i, bland annat, utbyggnad av terminal 5, nytt driftområde, fler uppställningsplatser, förbättrade bagagesystem och fler säkerhetsflöden. Målet är fler destinationer, ökad kapacitet för resenärer och flygbolag, fler mötesplatser, bättre kollektivtrafik, utökad tillgång till shopping, restauranger och aktiviteter, och fler hotell- och kongressmöjligheter.

Göteborg Landvetter Airport

Göteborg Landvetter Airport är och ska fortsatt vara Västsveriges port till världen. Framöver får flygplatsen flera nya gater, ny och utökad terminalkapacitet, förbättrad bagagehantering och nya trafiklösningar runt om. Hotell, logistik-, handels- och arbetsplatser växer fram i en ny flygplatsstad. Flygplatsen ska möjliggöra ett smidigare resande, ha bättre kommunikationer och fler attraktiva mötesplatser. I framtiden bidrar flygplatsen i än högre grad till regionens utveckling, inte minst som en allt större arbetsplats. Den totala investeringen 2016–2025 beräknas uppgå till tre miljarder kronor.

Bromma Stockholm Airport

Bromma Stockholm Airport ska bli en ännu effektivare cityflygplats, unikt placerad i direkt anslutning till centrala Stockholm. Den 81-åriga flygplatsen moderniseras i flera steg. En ny ankomsthall stod färdig 2017 och tak mellan terminalen och flygplanens uppställningsplatser finns nu på plats. En moderniserad avgångshall invigs 2018 och flöden för buss- och taxitrafik förbättras. Förberedelserna inför den planerade utbyggnaden av tvärbanan pågår. Under perioden 2016–2025 investeras cirka 1,8 miljarder kronor i flygplatsen.

Kiruna Airport

Kiruna Airport ska vara norra Lapplands flygplats också i framtiden. Flygplatsen ska vara nära och tillgänglig för boende, näringsliv och turister. Bland annat tas en fastighetsutvecklingsplan fram för att möta stadsomvandlingen i Kiruna kommun. Hela världen kan nås via direktlinjer till Stockholm och för omvärlden är flygplatsen detsamma som porten till Nordkalotten.

Luleå Airport

Luleå Airport ska fortsatt vara Norrlands största flygplats. Framöver utvecklas terminalområdet såväl innanför som utanför säkerhetskontrollen. Flygplatsen ska vara en tillväxtmotor med stark förankring i regionen, ha hög tillgänglighet till Stockholm och ett brett linjenät samt goda kollektivtrafikanslutningar.

Malmö Airport

Malmö Airport ska fortsatt vara Sydsveriges största flygplats – smidig och enkel. Den ska erbjuda ett brett utbud av direktlinjer, med såväl lågprisflyg som reguljärflyg och charter, och förbättrade kollektivtrafikanslutningar.

Ronneby Airport

Ronneby Airport ska vara sydöstra Sveriges största flygplats och en avgörande faktor för hela regionens utveckling. Flygplatsen är redan idag strategiskt placerad och lättillgänglig för hela regionen, med hög tillgänglighet till Stockholm. Bland annat kommer terminalen att byggas ut.

Umeå Airport

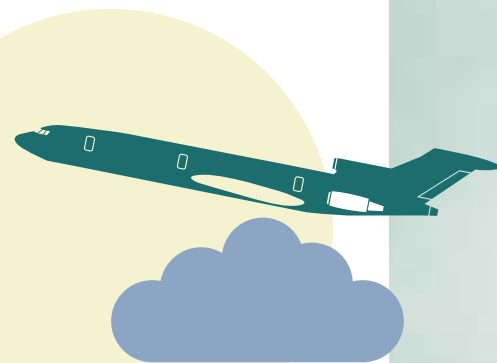
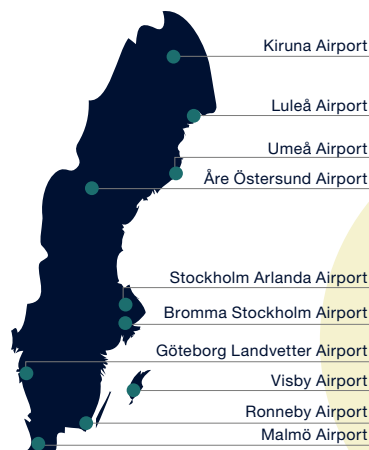
Umeå Airport ska i framtiden vara både Västerbottens och regionens ledande flygplats. Tillgänglighet till Stockholm och direktresor utomlands gör flygplatsen attraktiv för näringsliv, universitetsstuderande och boende. Utvecklingen innefattar utökad kapacitet i gateområdet, inklusive nya uppställningsplatser för flygplan.

Visby Airport

Visby Airport ska fortsatt vara hela Gotlands flygplats. Många avgångar och effektiva flöden gör den till första valet för allt resande till och från ön. Flygplatsen ligger strategiskt placerad för turister, näringsliv och boende.

Åre Östersund Airport

Åre Östersund Airport ska även i framtiden vara hela Jämtlands flygplats. Flera dagliga avgångar till Stockholm skapar hög tillgänglighet. Flygplatsen ligger strategiskt placerad i regionen och utgör porten till de svenska fjällen för svenska och utländska turister.



Hållbar utveckling som strategisk inriktning

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser. Flygplatser som möjliggör möten mellan människor och som ska skapa tillgänglighet och hållbar tillväxt under många årtionden framöver. I det perspektivet finns ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet alltid med som grundförutsättning.



Swedavias övergripande mål är:

85 %

nöjda kunder
2025

75 %

engagerade ledare och
medarbetare 2020

6 %

avkastning på
operativt kapital
årligen

0 ton

utsläpp av fossil kol-
dioxid från egen verk-
samhet 2020

När förväntningarna ökar på miljö- och socialt ansvar och ekonomisk långsiktighet skapas konkurrensfördelar för bolag som har kommit långt i sitt hållbarhetsarbete. För att ge Swedavia legitimitet att växa och utvecklas krävs arbete i alla tre hållbarhetsdimensionerna – social utveckling, ekonomi och miljöhänsyn. Samtidigt ska kunden finnas i fokus. Kunden för Swedavia består av tre grupper: resenärer, flygbolag och bolagets hyresgäster.

Swedavias första och högsta prioritet är säkerhet. Det gäller såväl flygsäkerhet som luftfartsskydd och arbetsmiljö, för kunder likväl som för partners och

medarbetare. En hög och stabil säkerhetsnivå är en grundförutsättning för att Swedavia ska kunna driva sin verksamhet på ett framgångsrikt och långsiktigt sätt.

Swedavias styrning och kommunikation utgår på alla nivåer från hållbar utveckling. Hållbarhetshjulet illustrerar bolagets strategiska inriktning, där de tre hållbarhetsdimensionerna omsluter kundperspektivet som finns i centrum. För varje hållbarhetsdimension finns konkreta och mätbara mål som är vägledande för både styrning och kommunikation. De bryts ner och tydliggörs i den dagliga verksamheten.





Så skapar vi värde

Swedavia ska möjliggöra för människor att mötas och vara en motor för hållbar tillväxt. Attraktiva flygplatser och den tillgänglighet som Swedavia och dess partners bidrar till skapar värde i form av arbetstillfällen, affärsmöjligheter, skatteintäkter, upplevelser och kulturellt utbyte för bolagets intressenter.

Samtidigt som tillgänglighet är värdefullt på många sätt, innebär ett ökande resande med flyg allt större påfrestningar på miljön i form av buller och utsläpp i luft och vatten. För Swedavia, som baserar hela sin verksamhet på ett hållbart agerande, betyder det att bolaget måste förstå och ta i beaktande den påverkan som beslut och aktiviteter får på värdekedjan och intressenterna.

INSATSER

Swedavia behöver fyra olika typer av insatser för att skapa värde:

- Kapital – materiellt, immateriellt eller finansiellt – för att utveckla och finansiera verksamheten
- Varor och tjänster från leverantörer och partners
- Arbetskraft och kompetens från medarbetare
- Starka relationer och goda samarbeten med bolagets samtliga intressenter

AKTIVITETER OCH PRODUKTER

Med hjälp av insatserna skapar Swedavia aktiviteter och produkter inom verksamhetsområdena Aviation Business, Commercial Services och Real Estate. Swedavia kan därmed erbjuda en säker och effektiv infrastruktur, funktionella lokaler, en attraktiv miljö samt hållbara och personifierade flygplatstjänster och transporter. Swedavia kan också erbjuda resor till attraktiva destinationer, inom och utanför Sveriges gränser. På så sätt bidrar Swedavia till en ökad tillgänglighet.

Swedavias erbjudande bygger på den värdegrund som också anger tonen för bolagets relationer med sina intressenter. Pålitlighet, engagemang, nytänkande och välkomnade är därför viktiga värderingar som präglar hela verksamheten. Samtidigt är en effektiv operativ verksamhet och starka ramverk för styrning och uppföljning en förutsättning för att få de nöjda kunder i form av resenärer, flygbolag och hyresgäster, som ytterst är nödvändiga för en långsiktig lönsamhet.

LEVERANSER TILL KUNDER

Swedavia skapar värde för sina kunder genom att erbjuda en kombination av infrastruktur och tjänster. Erbjudandet

sker dels i egen regi, men också tillsammans med flygbolag, hyresgäster och samarbetspartners. Spannet är stort, från marktjänster för flygbolag till ett attraktivt kommersiellt och kulturellt utbud för resenären. Swedavias kombinerade affär bygger på konkurrenskraftiga avgifter, något som är nödvändigt för att göra flygplatserna attraktiva för flygbolagen och som bidrar till ett ökat resande och därmed högre intäkter för såväl Swedavia som flygbolag och hyresgäster.

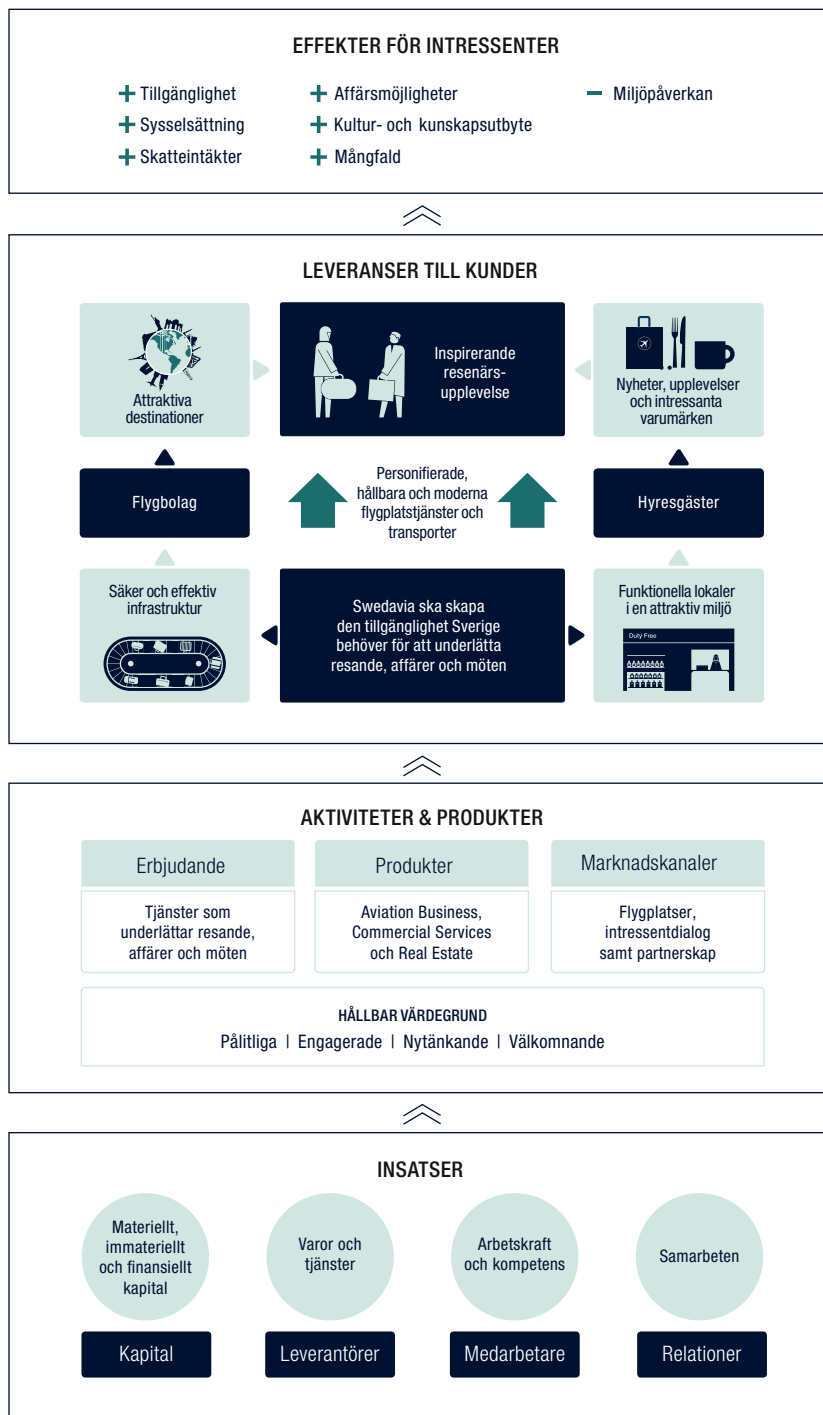
EFFEKTER FÖR INTRESSENTERNA

Swedavias flygplatser knyter ihop Sveriges regioner och bygger en bro till omvärlden. De skapar en tillgänglighet som leder till nya möten och affärsmöjligheter, nya arbetstillfällen, ökat kultur- och kunskapsutbyte, ökad mångfald och ökade skatteintäkter. Det ger i sin tur positiva effekter för hela samhället – lokalt, regionalt och nationellt, för organisationer och företag, likväl som för enskilda individer. På så sätt bygger bolaget värde på olika sätt för sina intressenter.

För ägaren, den svenska staten, skapar Swedavia dessutom ett ekonomiskt värde genom att driva en affärsmässig flygplatsverksamhet som ger avkastning på det kapital som satts in. Commercial Services verksamhet, parkering, uthyrning, handel, reklam med mera, har stor betydelse för intäkterna, samtidigt som de skapar värde för kunderna i form av produkter, tjänster och upplevelser. Fastighetsverksamheten bidrar genom att förvalta och utveckla fastigheter som kan generera en del av det kapital som är nödvändigt för investeringar i de pågående utvecklingsprogrammen.

Baksidan av ett ökat resande är ökande miljöpåverkan. Ett lönsamt Swedavia kan investera för att minska bullerpåverkan, och för att nå målet om nollutsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten 2020. Samtidigt kan bolaget stödja hela branschen genom att exempelvis arbeta för ett ökat utnyttjande av biobränslen och för mer effektiva flygvägar som reducerar buller och koldioxidutsläpp. Fortsatta investeringar i en effektiv flygplatsorganisation bidrar också till att skapa värde i form av minskad bränsleförbrukning, mindre buller och lägre utsläppsnivåer.

Swedavias värdekedja

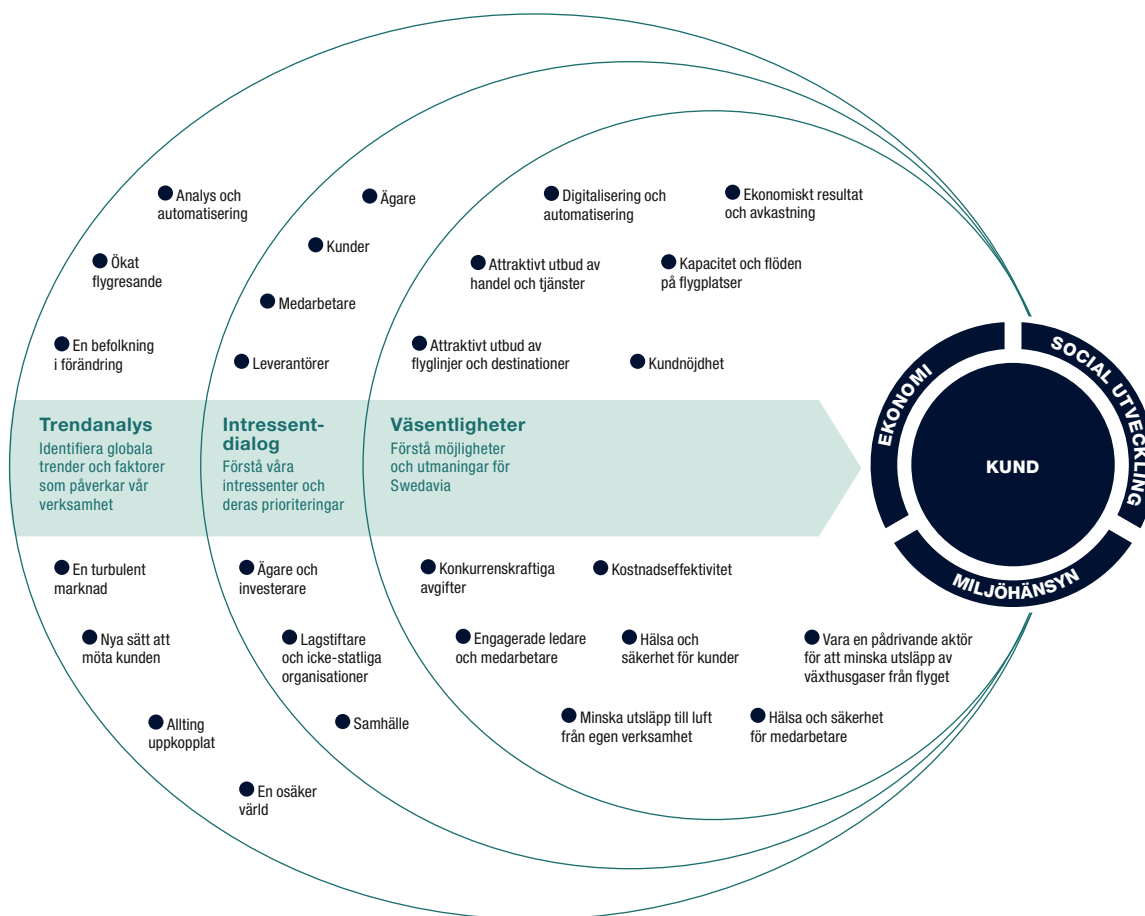


Swedavias väsentlighetsanalys

Swedavia skapar värde genom att möta och uppfylla behoven hos sina intressenter – de grupper som påverkar eller påverkas av bolagets verksamhet. De utgörs av kunderna, ägaren, den egna organisationen, leverantörer, lagstiftare och icke statliga organisationer, så kallade NGO:s, samt samhället i stort – regionalt och lokalt i form av flygplatsernas grannar. För att utveckla framtidens flygplatser och skapa hållbar tillväxt krävs en ständig och god dialog med intressenterna.



Tretton prioriterade väsentligheter



Swedavia har genom sin verksamhet en långsiktig påverkan över hela värdekedjan. Samtidigt som exempelvis en ökad tillgänglighet skapar värde för både resenärer och Sverige som land, medför flygverksamhet miljöpåverkan i form av utsläpp och buller som drabbar närboende. Varje åtgärd Swedavia vidtar får återverkningar någonstans i värdekedjan, något som alltid måste tas med i beräkningarna.

Sett ur ett bolagsperspektiv påverkas Swedavia och dess verksamhet inte bara av intressenter, lagar och regler, utan också av faktorer som teknisk och ekonomisk utveckling, demografiska förändringar och förändringar i värderingar, attityder och beteenden, både i världen i stort och hos bolagets intressenter.

För att förstå och kartlägga vilka väsentligheter, det vill säga värdeskapande faktorer, som är viktigast för intressenterna och därmed för Swedavias verksamhet, för bolaget en kontinuerlig diskussion och genomför också väsentlighetsanalyser. Målet med dessa utifrån och in-analyser är att säkerställa att Swedavia alltid är med-

vetet om hur intressenterna ser på dess verksamhet och erbjudande. Väsentlighetsanalyserna baseras på dialoger och utgör, tillsammans med Swedavias breda trend-, marknads- och kundanalyser, grunden för bolagets mål och strategier. Under hösten 2016 genomförde Swedavia en ny väsentlighetsanalys. Intressenterna fick i enkätform rangordna sina väsentligheter. Vid analysen utgick arbetet från 30 identifierade väsentligheter, varav tolv bedömdes som de högst prioriterade och därför ligger till grund för strategiarbetet och för den roadmap som rent praktiskt beskriver vad som ska göras. En trettonde har därefter identifierats. I denna redovisning presenteras de 13 högst prioriterade väsentligheterna. Övriga 18 omhändertas genom den löpande affärsplaneringen.

Varje prioriterad väsentlighet, som exempelvis kundnöjdhet och egna utsläpp, har målsatts och utfallet mäts och följs upp regelbundet. Två nya mål för 2017 är genomförandegraden av kapacitetshöjande investeringar och nivån på proaktivt miljöarbete.

Värdeskapande genom dialog

Inget värde skapas av Swedavia isolerat. För att kunna skapa värde behöver bolaget uppfylla de olika intressenternas förväntningar på fyra områden – kund, miljöhänsyn, ekonomi och socialt ansvar. Det är inom dessa områden som Swedavia har valt att gruppera sina väsentligheter. Varje väsentlighet har mål, styrande dokument och tydliga ansvarsförhållanden.

I Swedavias interna styrning omhändertas de identifierade väsentligheterna på flera olika sätt. Policyer är grundläggande styrdokument inom bolaget och definierar på en övergripande nivå hur vi ska hantera ett antal av dem. Swedavia sätter vidare minst ett strategiskt mål för var och en av väsentligheterna. Utvecklingen för dessa mål följs sedan upp kvartalsvis i koncernledningen och styrelsen. De strategiska målen är även utgångspunkten för de mål, aktiviteter och budgetar som tas fram inom ramen

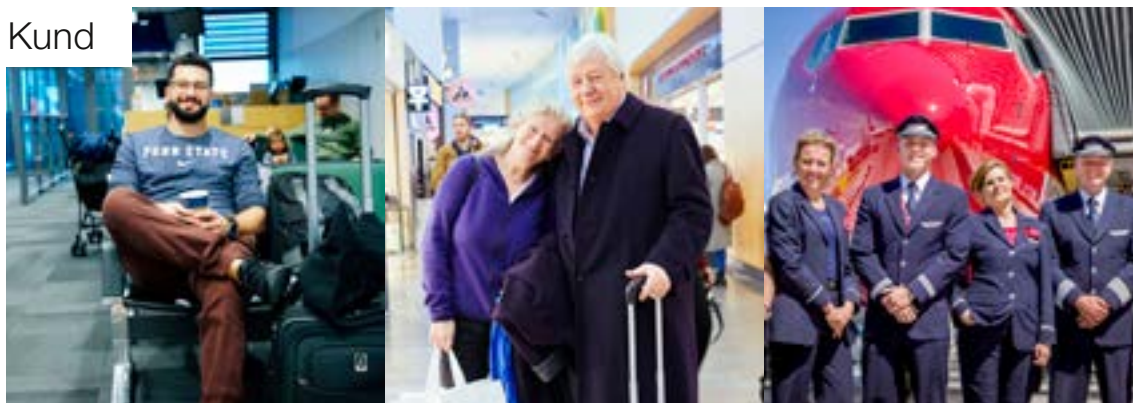
för den årliga affärsplaneprocessen.

Swedavias fem övergripande strategier är ytterligare ett verktyg med syfte att vara ett stöd i arbetet att omhänderta väsentligheterna. Dessutom finns en Code of Conduct och ledningssystem inom kvalitet, flygsäkerhet, miljö och energi, vilka stöder arbetet med ett antal av väsentligheterna. Genom dessa olika verktyg integreras väsentligheterna i den ordinarie planeringen och uppföljningen i bolaget.

De väsentligheter Swedavia har valt att fokusera på från 2017 och framåt är följande:



Kund



» Kundnöjdhet

Ett tydligt kundfokus är en förutsättning för att Swedavia ska kunna utveckla verksamheten och skapa värde.

► Swedavia mäter kontinuerligt nöjdheten hos sina kunder. Resenärer värderar frågor som rör atmosfär, bemötande, smidighet, renlighet och attraktiva kommersiella erbjudanden högt. För flygbolag är attraktiva avgifter, effektiva processer och väl fungerande infrastruktur väsentliga. För hyresgäster är lokaler, service och hyror viktiga frågor. Kundnöjdheten är en mätare på verksamhetsstyrningens effektivitet. Effektiv styrning ger högre kundnöjdhet. Swedavia har rådighet över den egna verksamheten och kan krävställa via avtal, men har också en löpande dialog med alla aktörer på flygplatserna.

Styrning

► Det grundläggande styrdokumentet utgörs av bolagets kvalitetspolicy, som enheten Kvalitet ansvarar för. Resenärsnöjdhet följs upp månadsvis och rapporteras till styrelse och koncernledning kvartalsvis. Flygbolag och hyresgästers nöjdhet mäts vartannat år, senast 2017 respektive 2016. Nyckeltal är kundnöjdheten i procent för resenär, flygbolag och hyresgäst. Flygplatserna ansvarar, tillsammans med koncernenheterna Marknad & Kommunikation och Commercial & Real Estate, för måluppfyllnad inom kundnöjdhet.

» Digitalisering och automatisering

Ny teknik ger möjligheter till effektivisering och automatisering av verksamheter och processer.

► Kunderna förutsätter att bolaget arbetar med dessa frågor. Swedavias strategier Kommersiell excellens, Operativ excellens och Ökad kapacitet stödjer väsentligheten. Bolaget utvecklar sin affär och sin affärsmässighet genom att digitalisera och automatisera processer och flöden och bygger därmed en operativ och kommersiell kapacitet som möter kundernas efterfrågan över tid.

Styrning

► Väsentligheten styrs genom måлтаlet Grad av genomförd digital omställning, där tio olika förmågor ska etableras till 2025. Syftet är att följa upp att Swedavia tillgodogör sig det som krävs för en digitalisering av verksamheten. Nyckeltalet baseras på antalet genomförda initiativ kopplade till de valda förmågorna. Varje förmåga kräver två genomförda initiativ som stödjer etableringen av förmågan. Nyckeltal och mål följs upp månadsvis. Ansvar för styrning och måluppfyllnad ligger hos Strategi & Hållbarhet, vice vd och Swedavia IT.

» Kapacitet och flöden på flygplatser

Swedavia ska ha tillräcklig kapacitet för att möta framtida behov av flygresor och bidra till Sveriges utveckling.

► Swedavias intressenter förväntar sig att bolaget arbetar med punktlighet då det är en viktig aspekt för valet av transportmedel. Punktligheten på flygplatserna är en indikator på kapacitet. Kapaciteten styrs av infrastruktur och miljötillstånd samt egen förmåga. Swedavias strategier Kommersiell excellens och Operativ excellens stödjer arbetet för hög punktlighet. Bolaget har rådighet över och arbetar proaktivt för att minimera flygplatsorsakade förseningar samt, i dialog med flyg- och marktjänstbolag, förebygga förseningar av indirekta orsaker.

Styrning

► Arbetet med punktlighet är integrerat i verksamheten och Swedavia sätter övergripande mål för punktlighet och flygplatsorsakade förseningar. De nyckeltal som används är punktlighet, där Swedavia ska uppnå 90 procents punktlighet per rullande helår, samt att flygplatsorsakade förseningar ska drabba högst 1,25 procent av avgångarna. Utfallen analyseras löpande och vid behov görs djupare orsaksanalyser. Bolaget gör även jämförelser av punktligheten vid övriga europeiska flygplatser. Arbetet styrs genom bolagets kvalitetspolicy. Koncernenheten Operations bär det övergripande ansvaret.

» Attraktivt utbud av flyglinjer och destinationer

God tillgänglighet gynnar Swedavias kunder och övriga intressenter.

► Flygbolagskunderna är en förutsättning för verksamheten och gör att bolaget kan uppfylla sitt uppdrag. Påverkan sker i flygverksamheten, där Swedavias ska tillhandahålla bra tjänster till rätt pris, bearbeta marknaden och samverka med partners för att säkerställa tillgänglighet och destinationsutbud. Flygtrafik är konjunkturkänslig, efterfrågan från resenärerna är beroende av den ekonomiska utvecklingen, samt av destinationernas attraktivitet.

Styrning

► Utveckling av infrastruktur och operativa tjänster samt prissättning sker i samverkan med partners och är en integrerad del i strategiarbete och affärsplaneringsprocess. Nyckeltal och mål sätts i antal passagerare, utrikesdestinationer och flyglinjer. Koncernenheten Ekonomi ansvarar för prissättning gentemot flygbolagskunder. Avdelningen Aviation Business ansvarar för tillgänglighet i form av flyglinjer. Ansvar för kundnöjdhet hos flygbolagen delas mellan Aviation Business och flygplatserna.

Miljöhänsyn



» Minska utsläpp till luft från egen verksamhet

Swedavia ska vara ett internationellt föredöme inom alla aspekter av hållbart företagande, inte minst ur ett miljöperspektiv.

► Inom miljöområdet sker Swedavias påverkan främst i form av utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Bolaget strävar efter att minska sin påverkan, exempelvis vid upphandlingar av energi, drivmedel och fordon samt genom att ställa krav på leverantörer.

Styrning

► Väsentligheten styrs med Swedavias Miljö- och energipolicy. Swedavia redovisar fossil koldioxidutsläpp, koldioxidavtryck och energianvändning. Ansvar för styrning, analys, stöd och rådgivning för minskade koldioxidutsläpp ligger hos koncernenheten Strategi & Hållbarhet. Koncernenheten Teknik ansvarar för styrning rörande energianvändning. Varje affärsenhet ansvarar för egna affärsplaner och aktiviteter.

» Vara en pådrivande aktör för att minska utsläpp av växthusgaser från flyget

Minskad klimatpåverkan är en av flygbranschens viktigaste utmaningar.

► Swedavias intressenter förväntar sig att bolaget ska bidra till att branschens utsläpp minskar. Som flygplatsoperatör svarar Swedavia för en liten andel av flygbranschens miljöpåverkan. Genom att arbeta för en övergång till bioflygbränsle kan bolaget bidra till en hållbar utveckling inom flygbranschen. Swedavias rådighet är begränsad, arbetet handlar om att agera föregångare, minska egen påverkan och påverka intressenter med högre rådighet.

Styrning

► Väsentligheten styrs genom Swedavias Miljö- och energipolicy. Det nyckeltal som används för uppföljning är mängden bioflygbränsle, i ton räknat, som tankas på flygplatserna på uppdrag av Swedavia. Ansvar för styrning ligger hos koncernenheten Strategi & Hållbarhet.

Ekonomi



» Attraktivt utbud av handel och tjänster, Konkurrenskraftiga avgifter, Ekonomiskt resultat och avkastning, Kostnadseffektivitet

En långsiktig lönsamhet är nödvändig för att finansiera investeringar i kapacitetshöjande och miljöförbättrande åtgärder, bibehålla konkurrenskraftiga avgifter och nå uppsatta mål.

► Inom hållbarhetsområdet Ekonomi finns fyra olika väsentligheter: Attraktivt utbud av handel och tjänster, Konkurrenskraftiga avgifter, Ekonomiskt resultat och avkastning samt Kostnadseffektivitet. Swedavia strävar efter resultat och avkastning i nivå med ägarens mål. Inkomstkällorna är främst avgifter, intäkter från kommersiella verksamheter och hyresintäkter. Genom ett attraktivt utbud av tjänster, konkurrenskraftiga avgifter och kostnadseffektivitet skapar Swedavia förutsättningar för att vara det föredöme inom hållbart företagande som intressenterna förväntar sig. På detta sätt säkerställs också de konkurrenskraftiga avgifter som är ett mått på låga driftkostnader, effektivitet och kommersiell utvecklingsförmåga. Påverkan sker i den kommersiella och den operativa processen samt i infrastrukturprocessen. Bolaget arbetar i samtliga tre för att säkerställa avkastning och effektiva flöden. Bolagets roll är att äga, driva och utveckla den kommersiella affären samt arbeta med ständiga förbättringar. För att ta hänsyn till förväntningarna hos intressenterna förs en nära dialog med dessa. Begränsningen ligger i att resenärer, hyresgäster flyg- och marktjänstbolag samt berörda myndigheter behöver samverka för att nå effektiv styrning.

Styrning

► Väsentligheterna styrs genom bolagets finans-, kredit-, skatte-, försäkrings-, risk, konkurrens- och kvalitetspolicyer. I Swedavias åtaganden ingår att vid särskilda samrådsmöten lämna prisförslag och prognoser för nästkommande år till flygbolag och marktjänstleverantörer. Därmed får kunderna möjlighet att lämna synpunkter. De nyckeltal som används för att mäta utgörs av avkastning på operativt kapital, driftkostnad per avresande passagerare samt kommersiell intäkt per avresande passagerare. Koncernenheten Ekonomi har det övergripande ansvaret.

Socialt ansvar



» Engagerade ledare och medarbetare

Swedavia eftersträvar en företagskultur som bygger på tydliga etiska riktlinjer. En sådan kultur är basen för engagerade ledare och medarbetare och därmed nödvändig för Swedavias utveckling.

► Påverkan sker genom alla medarbetare och konsulter som verkar inom Swedavia, men kan begränsas genom medarbetarens, eller konsultens, skyldigheter och agerande, och ibland genom tredje parts agerande.

Styrning

► Verksamheten styrs utifrån strategin Engagerande kultur, som ska säkerställa varje medarbetares möjlighet att utvecklas. Som grund finns Swedavias uppförandekod, Code of Conduct, bolagets jämställdhets- och mångfaldspolicy, rekryteringsriktlinje, samt medarbetar- och ledarprinciper. Utvecklingen följs i bolagets årliga undersökning Engagerade ledare och medarbetare. Där redovisas nivån på engagemang hos ledare och medarbetare, jämställdhet och andelen medarbetare med utländsk bakgrund. Ansvar för styrning ligger hos HR.

» Hälsa och säkerhet för medarbetare

Swedavias ska erbjuda alla medarbetare en trygg och säker arbetsplats samt förutsättningar att utföra sina uppgifter och nå sina mål.

► Påverkan sker genom alla medarbetare och konsulter som verkar inom bolaget, den begränsas genom medarbetarens, eller konsultens, skyldigheter och agerande och ibland genom tredje parts agerande.

Styrning

► Väsentligheten styrs genom strategin Ansvar för människa och samhälle, medarbetare och miljö. Som grund finns även uppförandekoden, Code of Conduct, samt bolagets arbetsmiljö-, drog-, säkerhets- och personalplaneringspolicyer. Swedavia mäter engagemang hos ledare och medarbetare, sjukfrånvaro, jämställdhet, andel medarbetare med utländsk bakgrund och antalet rapporterade tillbud och olycksfall. Till detta kommer bolagets whistleblowerfunktion, samt rutiner för anmälan av kränkande särbehandling och trakasserier. Lämpiga nyckeltal kommer att fastställas i takt med att bolaget går mot ett än mer proaktivt arbetsmiljöarbete och ett systematiskt arbete med riskhantering, kartläggning, uppföljning, och utvärdering. Ansvar för styrning ligger hos HR.

» Hälsa och säkerhet för kunder

En hög säkerhetsnivå bidrar till trygga resenärer och till en positiv reseupplevelse.

► Swedavias säkerhetsarbete bedrivs inom såväl luftfartsskydd som flygsäkerhet, security respektive safety. Inom området luftfartsskydd är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet och kontrollerar flygplatsernas regelefterlevnad i enlighet med Transportstyrelsens författningssamling, TSFS, som är den svenska versionen av EU:s regelverk för flygplatsdrift inom Europa. Resenären påverkas av säkerhetsarbetet som innefattar säkerhetskontroller, fysiskt skydd mot tillträde till flygplatsens känsliga delar, behörighetskontroll, bevakning och patrullering. Varje flygplats ansvarar genom flygplatschefen för dessa funktioner. För de områden dit allmänheten har tillträde samverkar Swedavia med Polisen, som har det yttersta ansvaret för säkerheten.

Inom Swedavia har flygsäkerheten högsta prioritet och påverkar all verksamhet. Liksom för luftfartsskyddet, utför Transportstyrelsen kontroller av efterlevnaden av reglerna i TSFS samt det europeiska regelverket EASA. Begränsningar i Swedavias rådighet finns i det faktum att bolaget samarbetar med en rad aktörer på flygplatserna.

Styrning

► Ur ett luftfartsskyddsperspektiv styrs verksamheten med utgångspunkt i Swedavia Security & Safety Management System, SMS, ett ledningssystem för att dokumentera fastställda principer, policyer och riktlinjer. Varje flygplats har ett Lokalt Säkerhetsprogram, LSP, lokala instruktioner och rutiner. Nyckeltal och mål är att inga allvarliga brister ska kunna påvisas vid en kontroll av Transportstyrelsen. Varje flygplats har ett från Transportstyrelsen utfärdat säkerhetsgodkännande, kopplat till flygplatschefen.

Ur ett flygsäkerhetsperspektiv sker styrningen med utgångspunkt i Swedavias flygsäkerhetspolicy, SMS, och Aerodrome manual. Swedavias flygplatser ska leva upp till TSFS samt det europeiska flygsäkerhetsregelverket EASA och i EU:s förordning 139/2014. Bolagets mål är att inga haverier eller allvarliga tillbud ska inträffa och det är detta som är nyckeltal för väsentligheten. Varje flygplats ansvarar för egen regelefterlevnad. Ansvaret för styrning ligger hos koncernenheten Security & Safety.

Swedavia sätter långsiktiga mål



Swedavias verksamhet styrs med hjälp av fyra hållbarhetsmål. Tre av hållbarhetsmålen; nöjda resenärer, engagerade ledare och medarbetare, samt nivån på de fossila koldioxidutsläpp som skapas i den egna verksamheten har satts av Swedavia. Det fjärde målet gäller avkastning på operativt kapital och sätts av ägaren.

Swedavias ägare har, förutom ett avkastningsmål, också fastställt ett kapitalstrukturmål om en skuldsättningsgrad motsvarande 0,7–1,5 ggr och ett utdelningsmål motsvarande 30–50 procent av årets resultat. Utfallet i båda dessa sistnämnda mål kan alltså variera över tid.

Slutligen har ägaren fastställt fem så kallade uppdragsmål/indikatorer, där utfallet följs upp varje år. Syftet med dessa är att säkerställa att Swedavia, i enlighet med sitt uppdrag, bidrar till att de svenska transportpolitiska målen uppnås.

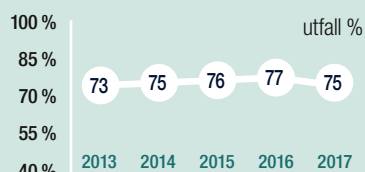
Den senaste förändringen av bolagets mål gjordes vid en extra bolagsstämma i oktober 2017, då avkastningsmålet justerades från minst sju till minst sex procent på operativt kapital och målet för skuldsättningsgrad till intervallet 0,7–1,5 gånger (från 1,0–1,5 gånger). Målet för nöjda resenärer 2025 är satt till 85 procent. De omfattande ut- och ombyggnader som inletts för att öka kapaciteten vid Swedavias flygplatser, särskilt Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport, bedömdes dock kunna

få en sådan påverkan på kundnöjdheten att ett delmål på 79 procent sattes för 2017. Måluppfyllnaden uppgick till 75 procent för året.

Swedavias fyra hållbarhetsmål och de aktiviteter som genomförs för att de ska uppnås, påverkar varandra i hög grad. Engagerade ledare och medarbetare är en grundförutsättning för att få nöjda resenärer. Goda samarbeten med flygbolag och andra strategiska samarbetspartners är en annan. Hur nöjda kunderna är, är viktigt eftersom det påverkar Swedavias möjligheter att öka sina intäkter. Intäktsströmmarna är i sin tur av högsta betydelse för avkastningsmålet och för Swedavias förmåga att fortsätta investera i åtgärder som ger ytterligare kundnöjdhet. Ytterst är det en långsiktig och stabil lönsamhet som är grunden för all verksamhetsutveckling. Det gäller inte minst på miljöområdet, där Swedavia har ambitiöst satta mål som kräver både aktivt miljöarbete och tillgång till tillräckliga finansiella resurser.

Swedavias
hållbarhetsmålUtfall
2013–2017Indikatorer för
ägaren

NÖJDA RESENÄRER

85 %
(2025)

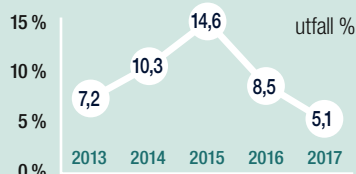
ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE*

75 %
(2020)

* 2016 bytte Swedavia mätetal för ledare och medarbetare.



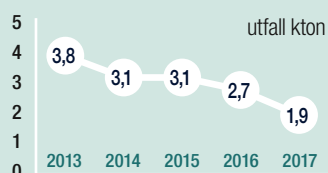
AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL

6 %
(årligen)

FOSSILA KOLDIOXIDUTSLÄPP**

0 ton
(2020)

** Det övergripande miljö-målet på 0 ton fossila koldioxidutsläpp gäller från egen verksamhet.



UPPDRAGSMÅL/INDIKATORER

Nöjda resenärer

75 % (77 %)

Antal passagerare
inrikes/utrikes14,0 milj/27,9 milj
(13,7 milj/25,8 milj)

Antal utrikesdestinationer

313 (287)

Koldioxidavtryck, ton***

524 000 (504 000)****

Antal haverier och
allvarliga tillbud

3 (1)

*** Uppdragsmålet avseende koldioxid-avtryck omfattas inte av revisorns översiktliga granskningsrapport.

**** Avtryck per flygplats, vilket inkluderar marktransporter och flygtrafik, redovisas på sida 59.

EKONOMISKA MÅL

Kapitalstruktur

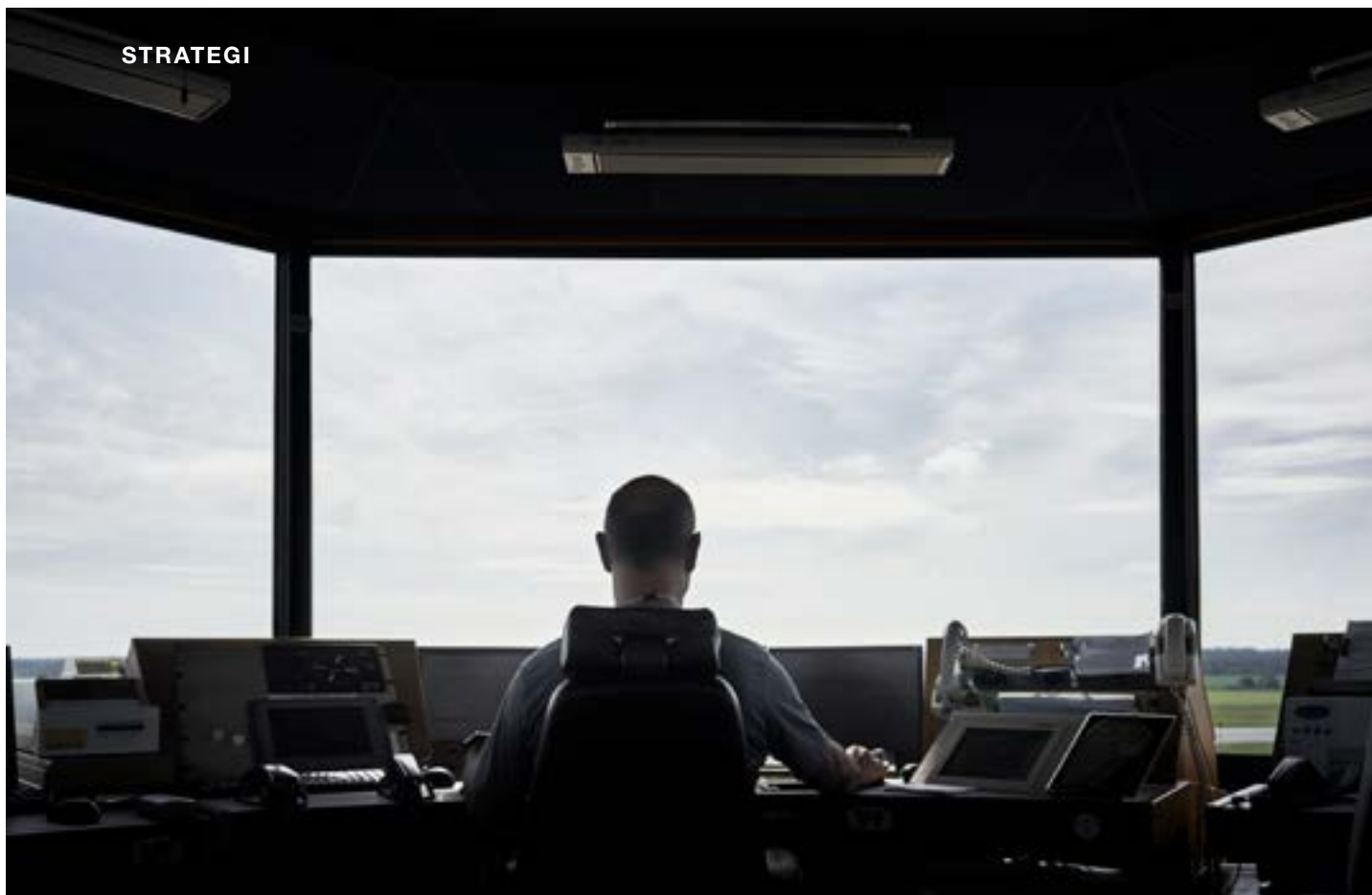
0,7–1,5 ggr

Lönsamhet

6 % avkastning på
operativt kapital

Utdelningsandel

30–50 %



Strategier och initiativ för hållbar utveckling

Genom omfattande trend- och väsentlighetsanalyser identifierar Swedavia de områden som är av störst betydelse för bolaget och dess intressenter. Baserat på detta har bolaget och dess ägare, svenska staten, satt upp mål. Swedavia har därefter formulerat strategier för att uppnå dem.

Under 2016 och 2017 genomfördes ett omfattande arbete i syfte att förtydliga, förenkla och prioritera strategierna. Arbetet ledde till att Swedavia kondenserade elva strategier till fem, de strategier som nu konkretiserar bolagets fokusområden fram till 2025.

I de fem strategierna har de utmaningar som Swedavia och flygbranschen står inför när det gäller kapacitet betonats. En viktig faktor för ett framgångsrikt genomförande är dessutom att strategierna ger förutsättningar för ett tvärfunktionellt samarbete mellan Aviation Business,

Commercial Services och Real Estate. Strategierna är inte kopplade till ett eller flera specifika mål, utan ska tillsammans möta upp mot hela uppsättningen av mål.

Utifrån mål och strategier har Swedavia därefter konkretiserat 20 initiativ som vart och ett är en samling av aktiviteter som ska genomföras. Initiativen är sorterade efter de fem strategierna och har en sponsor med koordinationsansvar, men precis som i fallet med strategierna har hela organisationen ett ansvar för att bidra till initiativen.

Swedavias fem strategier

Baserat på analyser, väsentligheter och målsättningar är strategierna formulerade för att bolaget på bästa möjliga sätt ska nå sina uppsatta mål.

Operativ excellens

Operativ excellens innebär att Swedavia ska leverera tjänster och produkter som motsvarar krav och förväntningar från kunderna. Detta ska ske genom att optimera användningen av både infrastruktur och resurser, automatisera processer och flöden och ta till sig möjligheter från digitalisering och innovativa lösningar. För att göra detta ska Swedavia arbeta effektivt och kostnadsmedvetet och ständigt arbeta med att utveckla leveransen till kunden och sin egen kostnadseffektivitet. Operativ excellens betyder också att Swedavia har tydligt definierade produkter, tjänster och processer, operativt och kommersiellt.

Initiativ inom strategin Operativ excellens

- Förbättra flöden och processer genom automatisering och digitalisering
- Öka kostnadseffektiviteten i processerna
- Säkerställa en optimerad och tydlig styrmodell

Engagerande kultur

En engagerande kultur är grunden för att Swedavia ska kunna uppnå sina mål. Swedavia ska därför skapa möjligheter för sina medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Varje medarbetare erbjuds utvecklande möjligheter och rättigheter om de tar ansvar, uppfyller sina skyldigheter och följer Swedavias värderingar. Engagerade medarbetare innebär att bolaget arbetar aktivt med inkludering för mångfald. Mångfald bidrar till högre prestation, kreativitet och innovationsförmåga. Mångfald i den egna organisationen gör det lättare att möta mångfalden bland kunderna. Swedavia måste också vara en attraktiv arbetsgivare som kan attrahera, utveckla och behålla de bästa medarbetarna.

Initiativ inom strategin Engagerande kultur

- Säkerställa tillgång till kompetens på kort och lång sikt
- Skapa en inkluderande, involverande och utvecklande kultur
- Stärka förutsättningarna för innovation
- Bygga stolthet för bolaget och dess hållbarhetsarbete

Kommersiell excellens

Kommersiell excellens är grunden för att förstå kundernas behov, nu och i framtiden, och för förmågan att erbjuda och leverera produkter och tjänster som är konkurrenskraftiga och som skapar värde för Swedavia och dess kunder. Genom att agera affärsmässigt ska Swedavia erbjuda ett attraktivt utbud av flyglinjer och skapar ett innovativt kunderbjudande inom handel, tjänster och fastigheter. För att kunna göra detta ska Swedavia kontinuerligt utvärdera sin kärnverksamhet, se över sina affärsmodeller och genom innovation och digitalisering utveckla affär och affärsmässighet.

Initiativ inom strategin Kommersiell excellens

- Utveckla nya affärs- och intäktsmodeller
- Etablera Airport Cities som attraktiva marknadsplatser
- Etablera metodik för kundcentrerat arbetssätt med kundupplevelse, kunddriven tjänstedesign och tvärfunktionellt arbete för att lösa kunders problem och behov
- Stärka och utveckla goda externa relationer
- Säkra en väl fungerande kommunikation med våra kunder

Ökad kapacitet

En ökad kapacitet är nödvändig för att möta framtida kundbehov. Swedavia ska därför öka sin operativa och kommersiella kapacitet. Det innebär att bolaget, genom att utforma framtidens flygplatser, ska utveckla en operativ och kommersiell kapacitet som möter kundernas behov över tid. Bolaget ska också säkerställa att det på egen hand, genom partners och genom entreprenörer har resurser och kompetens för att genomföra pågående och framtida utvecklingsprogram i tid, inom budget och utan arbetsplatsolyckor.

Initiativ inom strategin Ökad kapacitet

- Genomförande av utvecklingsprogram och kapacitetshöjande investeringar
- Verka för ökad tillgänglighet till och från flygplatserna

Ansvar för samhälle och människa

Ansvar för samhälle och människa innebär att säkerhet är grundläggande i all verksamhet, att resurser och energi används ansvarsfullt och effektivt och att fysisk och psykosocial arbetsmiljö är prioriterad. Swedavia ska ta ansvar genom att ha ett livscykelperspektiv över tid för kunder, medarbetare och samhället i stort. Swedavia går längre än det formella ansvaret kräver och det utgör en grund för bolagets ambition att vara en internationell förebild på hållbarhetsområdet.

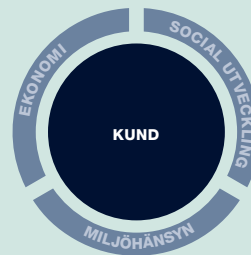
Initiativ inom strategin Samhälle och människa

- Höja säkerhetsklimat och trygghet på flygplatserna
- Stärka det proaktiva och systematiska säkerhetsarbetet
- Vara pådrivande i flygbranschens övergång till biobränsle
- Gå över till klimatsmarta energilösningar
- Säkerställa och utveckla affärsetik i Swedavia
- Vidareutveckla risk- och krishantering, samt kontinuitetsplanering



VERKSAMHET

Kund



I Swedavias styrmodell utgör kunden navet. Bolagets kunder är resenärer, flygbolag och hyresgäster. Swedavia arbetar för att skapa attraktiva produkter för alla sina kundgrupper genom ökat kundfokus, fortsatt digitalisering och en starkt operativ styrning med effektiva processer. Flygplatserna ska stärka svensk tillgänglighet genom kontinuerliga insatser för ökad kundnytta och kapacitet.



Med kunden i fokus

Swedavias verksamhet består av två rörelsesegment – Flygplatsverksamhet och Real Estate. Inom flygplatsverksamheten ryms den operationella verksamheten, det vill säga driften av flygplatsen, liksom planering och utveckling. Real Estate ansvarar för fastigheter och fastighetsutveckling.

Flygplatsverksamheten består av två verksamhetsområden: Aviation Business och Commercial Services. Real Estate ansvarar för förvaltning och utveckling av de fastigheter på och kring flygplatserna som samlats i dotterbolaget Swedavia Real Estate AB. Tillsammans utgör de två rörelsesegmenten med dess verksamhetsområden ett helhetserbjudande som bidrar till både ökat kundvärde och affärsmässig avkastning.

Aviation Business erbjuder kunden, flygbolagen, start- och landningstjänster, marktjänster och flygplansparkering. Commercial Services ska utveckla det kommersiella erbjudandet i form av handel och tjänster vid flygplatserna. Målet för detta verksamhetsområde är att skapa en atmosfär och ett utbud som gör flygplatserna mer attraktiva och såväl resenärer som flygbolag mer nöjda, vilket i sin tur leder till ökade intäkter.

Genom fastighetsverksamheten möter Swedavia en växande efterfrågan på flygplatsnära etableringar och skapar samtidigt hyres- och försäljningsintäkter som underlättar fortsatta investeringar i infrastruktur. Ur denna aspekt är flygbranschen speciell i jämförelse med andra transportslag, eftersom den finansierar sin egen infrastruktur. Tillsammans bidrar Swedavias olika affärsområden till ökad tillgänglighet, ökat kundvärde och högre avkastning.

KAPACITET EN HUVUDFRÅGA

Det finns ett samband mellan antalet direktlinjer till och från en flygplats, flygplatsens kapacitet och tillväxten i resande. Ju fler direktlinjer som finns och ju högre kapaciteten är, desto bättre är förutsättningarna för resenärstillväxt. Idag växer efterfrågan på resor betyd-

Swedavias rörelsesegment

Flygplatsverksamhet

Äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser i hela Sverige



Aviation Business

- Passagerartjänster
- Start- och landningstjänster
- Säkerhetskontroll
- Terminal- och undervägs-tjänster
- Assistanstjänster, PRM*
- Infrastruktur för marktjänster**
- Markttjänster

* Personer med funktionsvariationer

**Markttjänster: bland annat bagagehantering och tankning



Commercial Services

- Uthyrning av lokaler för handel, restauranger, kontor, lager och logistik
- Bilparkering
- Tjänster inom reklam, data med mera

Real Estate

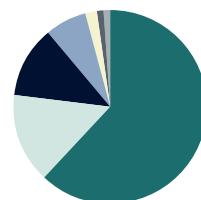
Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser



Fastighetsverksamhet

- Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik, handel med mera
- Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation
- Tjänster inom byggprojektstyrning
- Utveckling av samägda fastighetsbolag

Intäkter, % av nettoomsättningen



- 62% Aviation Business
- 15% Bilparkering & Angöring
- 12% Retail, Food & Beverage
- 7% Fastighetsintäkter
- 2% Reklam
- 1% Övrig Commercial Services
- 1% Övrig nettoomsättning

ligt snabbare än vad som prognostiserats och kapaciteten hinner inte byggas ut takt med tillväxten. Resultatet är att i stort sett samtliga europeiska storflygplatser idag kämpar för att öka sin kapacitet genom om- och utbyggnader, ny teknik och nya processer.

Ett sätt att möta kapacitetsutmaningen är att arbeta för att bredda trafiktopparna så att fler flyg landar och startar utanför de timmar då trafiken är som tätast. Lågprisbolagen och de bolag som flyger inkommande interkontinentala linjer kan bidra till detta eftersom de ofta flyger på andra tider. Samtidigt innebär breddningen en högre belastning och ställer andra krav på organisationen när det gäller exempelvis bemanning under andra tider jämfört med tidigare.

För flygplatserna gäller det också att kunna möta skilda typer av krav. Affärsmodellerna för lågkostnadsbolag och stora nätverksbolag närmar sig allt oftare varandra, men generellt finns det vissa olikheter. Lågkostnadsbolagen vill ofta ha enkla, gärna automatiserade tjänster, medan de stora nätverksbolagen oftare vill ha personlig service och tjänster som matchar deras egen premiumprofil. Flygplatsen behöver vara flexibel och möta dessa olika behov.

SNABBARE ÄN EUROPA

I Norden är konkurrensen mellan ländernas huvudflygplatser hård och samtliga bygger ut för att möta den ökande efterfrågan. Stockholm Arlanda Airport växte under 2017 snabbast i Norden i antal resenärer. Stockholm är en populär destination, både för turister och affärsresenärer och flera flygbolag har expanderat på flygplatsen. För Norden som helhet är tillväxten hög, också ur ett europeiskt perspektiv, även om tillväxten dämpats i bland annat Danmark.

LÅGKOSTNADSBOLAGEN

Lågkostnadsbolagen har skapat ett stort utbud av olika destinationer. De driver på ökningen i resandet och ökar prispressen. Under senare år har lågkostnadsbolagen börjat

flyga även interkontinentalt och också till och från de olika ländernas huvudflygplatser. De intresserar sig nu även för affärsresenärerna, inte som tidigare enbart privatresenärer. De klassiska nätverksbolagen kopierar lågprisbolagens affärsmodeller i egna lösningar för att möta den hårda konkurrensen. Samtidigt söker lågprisbolagen samarbeten med nätverksbolagen genom att exempelvis mata trafik in till linjebolagens knutpunkter.

Den kundkategori som fortfarande växer snabbast är privatresenärerna och den absolut starkaste tillväxten återfinns inom gruppen inkommande från utrikesdestinationer. Under året ökade antalet inkommande resenärer från USA kraftigt, detta som en direkt följd av flygbolagen SAS och Norwegians nya direktlinjer från Stockholm Arlanda Airport. Det har blivit lättare och billigare att resa till Sverige och Stockholm, även för kortare semestrar. Även antalet inkommande resenärer från Kina fortsatte att öka under året, om än från relativt låga tal.

Den interkontinentala trafiken har fortsatt att öka konstant, men sett till linjeområden är det främst reguljär Europatrafik som växer. Charterresandet visade 2017 en positiv tillväxt efter den nedgång som ägde rum 2016 med anledning av de politiska oroligheterna i Turkiet. Trafiken är nu på samma nivå som under 2015, men går till andra destinationer som Spanien, Grekland och Kroatien, medan trafiken till Turkiet och Egypten har minskat.

NYA FLYGBOLAG OCH NYA LINJER

Under året fick Swedavia ett stort antal nya flygbolagskunder, linjer och destinationer från sina flygplatser. Antalet linjer var vid årets slut 34 fler än för 2016 och antalet utrikesdestinationer 26 fler än föregående år. Nya på Stockholm Arlanda Airport var bland andra Air India, som inledde flygningar till Delhi och Singapore Airlines, med flygningar till och från Singapore. Andra nya flygbolag var Transavia, Croatia Airlines, Air Arabia och Air Mediterranean. På Göteborg Landvetter Airport tillkom bmi Regional, Austrian, airBaltic från Lettland och Wings of Lebanon, medan Ryanair återigen startade trafik från Malmö Airport. Antalet flygbolagskunder ökade med elva stycken jämfört med 2016.

SAS öppnade tio linjer, bland annat till Stuttgart, Krakow och München. Norwegian startade trafik till Milano, Montpellier, Dublin och Skellefteå, NextJet till Pori och easyJet till Bristol, Basel, London och Milano. Landvetter kunde räkna in Vilnius med Wizz Air, Krakow med Ryanair, Warszawa med LOT och Tallinn med Nordica. Luleå Airport fick en ny förbindelse med NextJet till Sundsvall och Visby Airport en till Oslo med SAS.

Utöver detta tillkom en rad säsongsdestinationer, däribland Pristina, Shannon, Lissabon, Ibiza, Madeira, Eilat, Miami, Zagreb, Fuerteventura, Antalya och Marseille från Stockholm, Thessaloniki och Split från Landvetter och till både Visby och Köpenhamn från Östersund.

Ett antal nya linjer har lanserats för 2018. SAS öppnar en ny linje från Arlanda till Örnsköldsvik, Wizz Air öppnar linjer till Bukarest och Wrocław från Landvetter och till rumänska Iasi från Malmö Airport. EasyJet öppnar trafik från Berlin till Arlanda och Göteborg.

FN:s
hållbarhets-
mål

11 HÅLLBARA
STÄDER OCH
SAMHÄLLEN



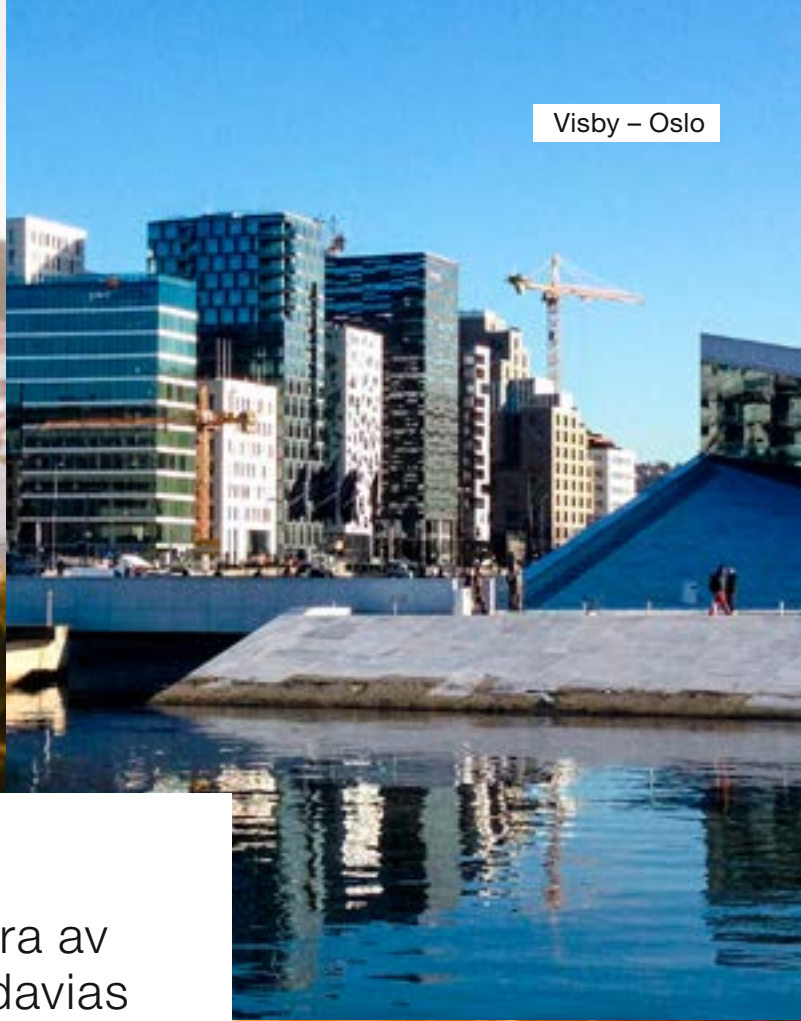
11. Hållbara städer och samhällen

Swedavia bidrar till ökad hållbarhet genom sitt uppdrag att knyta samman Sveriges regioner och Sverige med omvärlden. Bolaget arbetar också för att länka samman de olika trafikslagen. Swedavia för en kontinuerlig dialog med sina intressenter när det gäller affärs- och miljörelaterade frågor.

Göteborg – Thessaloniki



Visby – Oslo



Några av
Swedavias
nya linjer
2017



Östersund – Visby



Stockholm – Delhi

VERKSAMHET – KUND

Sedan 2013 har totalt 19 interkontinentala direktlinjer tillkommit på Arlanda. Antalet direktlinjer varierar dock från år till år, delvis beroende på att även charterdestinationer, som snabbt kan läggas om, räknas in. I statistiken används också tröskelvärden som kan medföra att mindre destinationer räknas bort om antalet avgångar dit blir för lågt.

TILLVÄXT I FLYGFRAKT

Under 2017 hanterades 275 125 ton flygfraktgods. Det är en ökning med 7,4 procent jämfört med 2016. Ökad handel som en följd av den rådande högkonjunkturen samt ökande handel över internet är viktiga drivkrafter bakom denna utveckling. Kunder som beställer elektronik och andra varor från framför allt asiatiska leverantörer förväntar sig mycket snabba leveranser. Tack vare fler interkontinentala linjer till och från Arlanda har kapaciteten för flygfrakt ökat kraftigt. En allt större andel gods, särskilt högvärdigt sådant, det vill säga gods med högt värde i relation till vikt och volym, transporteras med direktflyg i lastutrymmena på vanliga passagerarflygplan.

PUNKTLIGHET SOM MÅL

För att mäta sin kapacitet använder Swedavia och andra flygplatsoperatörer punktlighet som indikator. Punktlighet definieras vanligen med att ett flygplan är "off block", det vill säga kan rulla ut från gate inom 15 minuter från utsatt avgångstid. Att avgångar och ankomster sker i tid är något som har högt värde för kunden. Swedavias flygplatser har individuella punktlighetsmål, men det övergripande målet för alla flygplatserna tillsammans var en punktlighet på 90 procent under 2017.

2017 nådde Swedavias flygplatser dock en samlad punktlighet för in- och utrikes om 79,6 procent, jämfört med 81,1 procent 2016. Detta främst som en följd av en ansträngd infrastruktur, resursbrist hos marktjänstbolagen och det trånga luftrummet över Europa som skapar störningar och förseningar i trafiken. För utrikesavgångarna uppgick punktligheten till 77 procent, jämfört med 78,1 procent 2016. Punktligheten är generellt sett högre för inrikesavgångar. 2017 hade Swedavia en punktlighet på 85,4 procent för inrikesavgångarna, jämfört med 84,7 för 2016. Skillnaden gentemot utrikesavgångarna har flera förklaringar. En är att Swedavia oftast driver såväl avgångs- som



♥ CREW BRA

På väg till: Ronneby Airport



♥ PETER OCH HANNA

På väg till: Phuket, Thailand



♥ YONI

På väg till: London



♥ ARAFO OCH AYAN

På väg till: Paris



♥ MY OCH NILS

På väg till: Australien

ankomstflygplats och har lättare att påverka trafiken, en annan är att det oftast är mindre flygplanstyper som går i trafik och att det antal passagerare och bagage som ska hanteras därmed också blir mindre än för utrikesavgångar. Antalet förseningar förorsakade av flygplatserna ökade från 1,43 procent 2016 till 1,51 för 2017. Swedavias strategi för att nå operativ excellens är att skapa en samordnad ledning av den operativa verksamheten. Det systematiska förbättringsarbete som inleddes 2016 fortsatte under 2017.

KUNDNÖJDHET

Swedavia mäter vartannat år hur nöjda flygbolagen är med bolagets tjänster. I 2017 års mätning av kundnöjdheten hos flygbolagskunderna uppgick den samlade siffran för Swedavias flygplatser till 26 procent, jämfört med 62 procent 2015. För resenärerna uppgick nöjdheten till 75 procent, jämfört med 77 procent 2016. Hyresgästernas nöjdhet mättes senast 2016 och uppgick då till 64 procent. Swedavias bedömning är att minskningen i flygbolagens och resenärernas kundnöjdhet är ett resultat av kapacitetsutmaningen. Ökande resenärsströmmar skapar ökad trängsel på banor, ramper och i terminaler, samtidigt som

omfattande utvecklingsprogram ska genomföras för att stärka kapaciteten medan den dagliga verksamheten pågår. Nästa mätning genomförs första kvartalet 2018.

Den lägre kundnöjdheten bland flygbolagen har resulterat i en djupare analys av deras behov, krav och önskemål i relationen till Swedavia. Arbetet är baserat på samma metodik som används för att kartlägga resenärernas kundupplevelse. Målsättningen är att skapa ett mer kundfokuserat arbetsätt som ska genomsyra hela Swedavias organisation.

En ökad digitalisering och automatisering av tjänster är en viktig del i utvecklandet av mer effektiva processer inom hela Swedavia och från och med 2017 är digitalisering och automation en av Swedavias väsentligheter. Den mäts i genomförda initiativ som ska ge etablerade förmågor. 2017 genomfördes tre sådana initiativ.

På flygplatserna arbetar man exempelvis med kömätningssystem som ska göra det möjligt för resenären att se hur lång tid det kommer ta att passera genom säkerhetskontrollen. Vid en av gaterna i terminal 5 finns också utrustning som medger automatisk boarding, vilket innebär att flygplats- eller flygbolagspersonal inte behöver vara närvarande.



♥ PAULINA OCH STEFFI
På väg till: Bryssel



♥ OSWALDO OCH ROSALBA
På väg till: Los Angeles



♥ MARIA
På väg till: New York



♥ LYDIA OCH EWA
Jobbar på: Taxfree-butiken



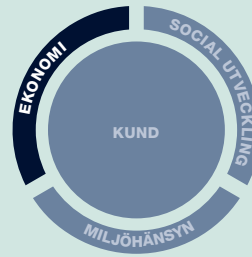
♥ MARIA
Jobbar på: SAS



♥ LINDROTHS GOLV
På väg till: Island

VERKSAMHET

Ekonomi



Lönsamhet och affärsmässighet är en förutsättning för Swedavias verksamhet och centrala begrepp i strävan mot ett allt mer hållbart företag. Swedavia ska kombinera hög effektivitet med rätt kapacitet och en värdeskapande fastighetsaffär. Ökad affärsmässighet är ett ständigt ledord. Bolagets utvecklingsbehov återspeglas i tydliga planer där synergier inom bolaget utnyttjas. Värdetillväxten i fastigheterna tillvaratas och Swedavia ska bidra till etableringar av verksamheter som stärker flygplatserna som kommunikationsnav.



Hållbar ekonomisk utveckling

Swedavias intäkter drivs i allt väsentligt av tillväxten i resande. Även om tillväxten kommer att variera över tid är kapacitet och effektivitet alltid avgörande framgångsfaktorer för en flygplats.

INTÄKTER, INVESTERINGAR OCH AVGIFTER

Under 2017 slog sju av Swedavias tio flygplatser rekord i antal resenärer. Det är viktigt eftersom större delen av Swedavias intäkter är resenärskrivna. Intäkter genereras genom avgifter från flyg- och handlingbolag för användningen av tjänster vid flygplatserna, hyresintäkter från aktörer på flygplatserna, reklam, samt intäkter från bilparkering och angöring. Swedavias fastighetsverksamhet genererar reavinster genom utveckling och avyttring av exempelvis hotellfastigheter vid flygplatserna. Dessa är dock av engångskaraktär och uppkom inte under 2017.

Under 2016 inleddes flera stora utvecklingsprojekt för att säkerställa flygplatsernas kapacitet under kommande årtionden, något som ledde till att investeringsvolymen successivt ökar från en miljard kronor om året till en nivå på fyra miljarder under några år framåt. Det innebär att för första gången i Swedavias historia var investeringarna lika stora som kostnaderna för den dagliga operativa driften.

Förutom utbyggnaden av terminaler, uppställningsplatser och annan infrastruktur genomför Swedavia omfattande investeringar i en ny IT-struktur, med nätutbyggnad och utbyten av system. Under 2018 kommer det nya gemensamma driftsystemet Airport Operation Platform att tas i bruk vid åtta av bolagets flygplatser och

vid resterande två i januari 2019. De omfattande utvecklingsprogrammen innebär också att Swedavia fortsätter att utveckla sin egen operationella effektivitet, bland annat genom att bygga upp en starkare genomförandeorganisation för utvecklingsprogrammen. Den nya organisationen träder i kraft 2018.

SÄNKTA KOSTNADER

Vid de fyra största flygplatserna drivs projektet Smart Airport, där flygplatserna både identifierar och åtgärdar sina flaskhalsar och arbetar för att utveckla och dela effektiva processer. De regionala flygplatserna arbetar på samma sätt, men då under beteckningen Basic Airport 2.0, för att skapa ett klimat av ständiga förbättringar.

Swedavias avgifter mot flygbolagen baseras på de samlade affärsförutsättningarna i flygplatssegmentet. Det innebär att när kapitalkostnaderna ökar till följd av den höga investeringstakten i utvecklingsprogrammen är det av stor vikt att både den operativa och den kommersiella verksamheten utvecklas och bidrar till bolagets ekonomi. Den operativa verksamheten arbetar för att sänka kostnaderna per resenär medan den kommersiella verksamheten bidrar genom att arbeta för ökade intäkter räknat per resenär.

FN:s
hållbarhets-
mål

9 HÅLLBAR INDUSTRI,
INNOVATIONER OCH
INFRASTRUKTUR



9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

Swedavia bidrar till en hållbar industri, innovationer och infrastruktur på flera sätt. Dels genom att utveckla infrastruktur som bidrar till förbättrad nationell och internationell tillgänglighet, dels genom ständiga miljömässiga förbättringar i såväl befintlig infrastruktur som i den som nu utvecklas inom ramarna för utvecklingsprogrammen.

AVGIFTER

Under flera år har Swedavia kunnat sänka sina flygplatsavgifter. Det har bidragit till den positiva trafikutvecklingen, eftersom låga avgifter och en effektiv struktur innebär att destinationen blir mer attraktiv för flygbolagen som regelbundet mäter lönsamheten på sina linjer. I takt med att kapaciteten nu byggs ut i utvecklingsprogrammen ökar Swedavias kapitalkostnader snabbare än passagerartillväxten under en period, vilket i den kostnadsbaserade prismodellen för flygplatsavgifter ger en avgiftshöjande effekt. Utöver detta är flygplatsverksamheten starkt reglerad. Vissa verksamheter, myndighetskrav och regelverk bidrar till att driva kostnader som Swedavia har svårt att påverka, eller inte kan påverka alls.

Swedavias mål är att avgifterna mot flygbolagen ska vara konkurrenskraftiga i jämförelse med liknande flygplatsaktörer. Nuvarande index indikerar att avgifterna är 20 procent lägre än ett genomsnitt för jämförbara flygplatser.

MÅLUPPFYLLNAD

Swedavia har en stabil verksamhet, låg skuldsättning, bra kassaflöde och goda finansieringsmöjligheter – infrastruktur är idag intressant för många investerare – och en stark ägare. Dessutom finns bolaget på en växande marknad, men för att hållbart finansiera investeringarna, upprätthålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter och samtidigt möta ägarnas mål för avkastning, skuldsättningsgrad och utdelning, krävs ett fortsatt fokuserat arbete.

Under 2017 steg Swedavias belåning som en följd av den ökade investeringsvolymen, men bolaget ligger inom det intervall på en skuldsättningsgrad om 0,7–1,5 ggr som beslutades vid en extra bolagsstämma i oktober 2017. Det långsiktiga lönsamhetsmålet som beslöts vid samma stämma uppgår till sex procents avkastning på operativt kapital. Avkastningen för 2017 uppgick till drygt sex procent i den underliggande verksamheten, exkluderat nedskrivningar om 160 MSEK. Målet för utdelningsandelen kvarstår på 30–50 procent.

STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

Mängden resenärer som reser till och från Stockholm Arlanda Airport fortsätter att öka i obruten takt. Den 24

maj 2017 blev den hittills största resdagen i flygplatsens historia, med totalt över 100 000 resenärer. En bidragande orsak till rekordet var finalen i UEFA Europa League som lockade många fotbollsintresserade till Stockholm.

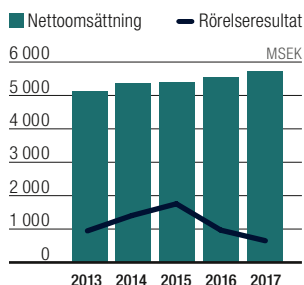
Vid årsskiftet kunde flygplatsen notera 90 månader i följd med resenärsrekord, vilket innebär att det totala antalet resenärer 2017 uppgick till 26,6 miljoner, en ökning med 60 procent sedan 2010. Ökningen gäller såväl utrikes som inrikes resenärer, med tyngdpunkten på privata resor. Swedavias arbete med att attrahera fler interkontinentala linjer till Arlanda – 2017 ökade antalet till 19 – har inte bara bidragit med fler resenärer på dessa linjer. De interkontinentala linjerna har också bidragit till en allt mer omfattande transfertrafik som driver på resandet till och från flygplatsen.

Kapacitetsåtgärder

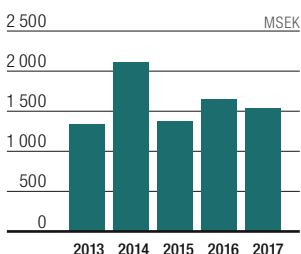
Tillväxten är positiv, men eftersom den överträffat alla tidigare prognoser skapar den samtidigt stora påfrestningar på befintlig infrastruktur. Under 2017 inleddes i stort sett samtliga de projekt som syftar till att öka kapaciteten vid flygplatsen. Ombyggnaden av terminal 5 för att skapa bättre flöden och förbättrad transfer för icke-Schengenpassagerare pågår. Även arbetet för att färdigställa det nya driftområdet vid flygplatsen fortsatte enligt plan. Under 2018 öppnas ramp E som ger tolv nya uppställningsplatser för flygplan, platser som behövs som ersättning för dem som försvinner när byggnationen av terminalens nya pir byggs. Då behovet av snabba kapacitetshöjande åtgärder behöver prioriteras har byggandet av den nya piren flyttats fram till 2020 och den planeras bli färdig under 2025. Piren och terminalombyggnaden är de två i särklass största utvecklingsarbeten som kommer att genomföras.

Arbetet med att införa US preclearance, där amerikansk inresekontroll genomförs redan på svensk mark, på Arlanda har under det senaste året stött på utmaningar i form av införande av en svensk flygskatt, ökade investeringskostnader och utebliven finansiering av extra säkerhetskontroll. Just nu finns det därför inte förutsättningar att införa denna tjänst på Arlanda. Swedavia arbetar fortsatt för att med bibehållen säkerhet underlätta resande till USA.

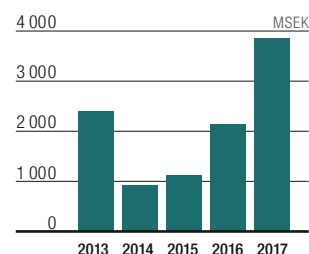
Nettoomsättning och rörelseresultat



Kassaflöde från den löpande verksamheten



Investeringar



Stockholm Arlanda Airport

26,6 miljoner

Det totala antalet resenärer 2017 uppgick till nära 27 miljoner, en ökning med 60 procent sedan 2010. Ökningen gäller såväl utrikes- som inrikesresandet, med tyngdpunkten på privata utrikesresor.

19 inter- kontinentala linjer

Swedavias arbete med att attrahera fler interkontinentala linjer till Arlanda – 2017 ökade antalet till 19 – har inte bara bidragit med fler resenärer på dessa linjer. De interkontinentala linjerna har också bidragit till en allt mer omfattande transfertrafik som driver på resandet till och från flygplatsen.



Kundnöjdhet och punktlighet

Utmaningen för Swedavia och Arlanda är att genomföra de nödvändiga kapacitetsökande åtgärderna, samtidigt som den operativa verksamheten pågår och antalet resenärer ökar. Under de närmaste åren kommer mellan 3 000 och 5 000 byggnadsarbetare att arbeta på Arlanda och för att hålla dem igång krävs en tillförsel av material motsvarande 20 till 30 fullastade lastbilar i timmen, dygnet runt.

Omfattningen på utvecklingsarbetena innebär att det under överskådlig tid kommer att råda en ansträngd situation vad gäller ytor i terminaler och på ramper. Det ställer höga krav på Swedavia att möta kundernas behov, oavsett om de är resenärer, hyresgäster eller flygbolag, samtidigt som flygplatsen är under utveckling. Samtidigt leder kapacitetshöjande åtgärder i regel till ökad kundnöjdhet. Den ombyggnation av terminal 2 som genomfördes för några år sedan ledde till att kundnöjdheten för terminalen steg markant.

Kundnöjdheten bland resenärerna på Arlanda uppgick 2017 till 75 procent, jämfört med 76 procent 2016. Kundnöjdheten bland flygbolagskunderna uppgick till 18 procent. Det har resulterat i en djupare analys av bolagens behov, krav och önskemål i relationen till Swedavia, baserat på samma metodik som används för att kartlägga resenärernas kundupplevelse. Målsättningen är ett mer kundfokuserat arbetssätt som ska genomsyra hela Swedavia.

Punktligheten gick från 77,9 procent 2016 till 76,6 procent 2017.

Processer och flöden

Parallellt med utvecklingen genomförs åtgärder för att öka effektiviteten i flygplatsens processer och flöden. Hösten 2016 togs OPC, den nya operativa ledningscentralen, i bruk. I OPC samlar Swedavia ett stort antal funktioner som tidigare varit utspridda. Tillgång till gemensamma informations- och beslutssystem gör det möjligt att ta snabba beslut minut för minut i den löpande operativa verksamheten, vilket under 2017 ökade både effektivitet och förbättrade utnyttjandet av befintlig infrastruktur.

Under 2016 genomförde Swedavia, i samarbete med Tullverket, ett försök där inrikestrafiken fick utnyttja även terminal 5, som tidigare varit helt reserverad för utrikestrafik. Försöket visade att detta underlättade för den växande skaran av transferpassagerare, då man kunde korta ned transportsträckorna från inrikesterminalen när de skulle till eller från någon av utrikeslinjerna. Tillvägagångssättet är nu permanent infört.

Trafikmönstren förändras över tid och det är idag tydligt att trafiktöpparna blir allt bredare i tid räknat. Ett sätt att öka kapaciteten i befintlig infrastruktur är att tillämpa slottider, där flygbolagen tilldelas tidsfönster för start och landning, baserat på den faktiska tillgången till banor, gateytor och bagagehantering. Arlanda använder idag metoden fullt ut för att säkerställa att det alltid finns resurser och plats för flygbolagens flygplan, vid gate, på uppställningsplats och på banorna och likaså för den gemensamma kunden, resenären, i terminaler och gater.

Samarbeten för framgång

En framgångsfaktor för Swedavia är ett fortsatt aktivt samarbete med kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta. En flygplats som inom några årtionden kommer att svara för 50 000 arbetstillfällen, kräver utbyggd infrastruktur och bra boende inom rimligt pendlingsavstånd. För att koordinera utvecklingen och förenkla företagsetableringar samarbetar Swedavia med Sigtuna kommun och Arlandastad Holding i det gemensamma bolaget Airport City Stockholm.

Andra viktiga samarbeten, för utvecklingen av Arlanda och av den internationella tillgängligheten i Sverige och Stockholmsregionen, är det nyinrättade Arlandarådet samt Connect Sweden.

GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Den tredje oktober 2017 firade Göteborg Landvetter Airport sin 40-årsdag. 1977 invigdes flygplatsen av kung Carl XVI Gustaf och trafiken från dåvarande Torslanda flygplats på Hisingen flyttades över till Landvetter. Sedan dess har trafiktillväxten varit stark. Sedan 2013 har varje månad, med undantag för två, haft en positiv resenärsutveckling och antalet resenärer har ökat med 40 procent sedan 2012.

Under 2017 växte trafiken från flygplatsen med 6,5 procent, från knappt 6,4 miljoner resenärer 2016 till den nya rekordsiffran 6,8 miljoner resenärer, som kommer från och åker till ett nittiototal olika destinationer. Den största tillväxten återfanns i utrikestrafiken som ökade med 7,7 procent, medan inrikestrafiken ökade 0,2 procent. Idag utgör utrikestrafiken 78 procent av trafiken på flygplatsen, och trafiken från Europa ökar, inte minst från de östra delarna. Landvetter fick inte mindre än tio nya destinationer under året, däribland till Riga, Vilnius, Krakow, Tallinn och Warszawa.

Åtta miljoner 2028

Resenärsutvecklingen innebär att Landvetter sedan länge passerat det antal resenärer – sex miljoner per år – som enligt de ursprungliga prognoserna skulle uppnås först 2023. 2016 inleddes därför ett omfattande utvecklingsprogram för ökad effektivitet och kapacitet. Under perioden 2016–2025 planerar Swedavia för investeringar på totalt cirka tre miljarder kronor, den största satsningen sedan flygplatsen invigdes. Målet är att Landvetter ska möta den under 2015 prognostiserade tillväxten i resande och kunna ta emot åtta miljoner resenärer om året från 2028. Redan i juli 2017 invigdes etapp ett av den nya ankomsthallen, något som innebar att den tillgängliga ytan ökade med 1 800 kvadratmeter och två nya bagageband erhöles. Det första spadtaget för terminalexpansionen söderut togs den sjätte oktober 2017 och innebär att ytterligare 17 000 kvadratmeter tillkommer till dagens 56 000, en ökning med 30 procent.

Terminalexpansion

I den nya terminalen byggs tre brygganslutna gater som kompletterar de åtta som byggdes 1988. De nya bryggorna



Göteborg Landvetter Airport

6,8 miljoner

Under 2017 växte trafiken från flygplatsen med sex procent, från 6,4 miljoner resenärer 2016 till den nya rekordsiffran 6,8 miljoner resenärer, som kommer från och åker till ett nittiototal olika utrikesdestinationer.

40 år

Den tredje oktober 2017 firade Göteborg Landvetter Airport 40 år. 1977 invigdes flygplatsen av kung Carl XVI Gustaf.

kan ta emot nya större kod E-flygplan och i och med detta beräknas flygplatsen få kapacitet nog fram till 2027, då volymen resenärer enligt prognosen beräknas till 7,7 miljoner om året. I utbyggnaden finns också, bland annat, en ny VIP-mottagning. I samband med utbyggnaden utökas dessutom kapaciteten vad gäller uppställningsplatser.

Under första halvåret 2018 påbörjas även den terminal-expansion som ska ske i nordlig riktning. Här skapas plats för hotell, nya säkerhetsflöden, nya bagagesorteringsfickor och en bagagekällare. Hotellet beräknas få 220 rum och ska drivas av Scandic. Det förbereds även för en kommande järnvägsanslutning.

OPC och slot

I början av 2017 togs Göteborg Landvetter Airports nya operativa ledningscentral, OPC, i drift. Liksom vid Stockholm Arlanda Airport, som införde systemet hösten 2016, innebar detta ett nytt processtyrt arbetssätt, där OPC koordinerar operativa samarbeten, som exempelvis bevakning, fordonstrafik på plattan och tilldelning av uppställningsplatser för flygplan. Som ett led i Swedavias digitaliseringsarbete togs det så kallade Self Service Access Control i drift under året. Det resulterade i klart förbättrade flöden och minskade köer genom säkerhetskontrollen för utrikesflygningar.

Övergången från tidtabellskoordinerad flygplatsdrift (Nivå 2) till ett systematiskt användande av slottider (Nivå 3) som genomförts vid flygplatsen har haft en positiv inverkan i form av bättre långsiktig överblick. Detta påverkar även den mer minutoperativa planeringen och resursutnyttjandet positivt. Införandet av slottider har underlättat hanteringen av den kraftiga tillväxt inom allmänflyget, General Aviation, som skett efter det att flygplatsen tagit emot trafik som tidigare trafikerade Södra flygplats.

Airport City Göteborg

Arbetet med flygplatsstaden Airport City Göteborg fortsatte. I samarbete med Swedavias partner Bockasjö pågår byggnation av cirka 100 000 kvadratmeter logistikfastigheter för hyresgäster vid Logistics Park 1, söder om Riksväg 40, där 250 000 kvadratmeter mark under året terrasserats för detta ändamål. I december 2017 invigdes den bro som knyter ihop områdets infrastruktur och som samtidigt utgör en ny port till flygplatsen.

Samarbeten

Andra viktiga samarbetspartners i regionen är Flygrådet, med representanter från politik och myndigheter i regionen, samarbetsprojektet Go:Connect, och Go:Cargo tillsammans med, bland andra, Göteborgs hamn, Västsvenska Handelskammaren, Business Region Göteborg och Boråsregionen.

Punktlighet och kundnöjdhet

Ett gott samarbete och gemensam planering med Swedavias samarbetspartners på flygplatsen bidrog till att upprätthålla en god punktlighet. Siffran för 2017 var 78,9 procent, jämfört med 82,9 procent 2016.

Kundnöjdheten bland resenärer på Landvetter uppgick till 77 procent, jämfört med 81 procent 2016. För flygbolagskunderna var siffran 50 procent, jämfört med 84 procent 2015.

Under året invigdes en ny centralvakt, CVA, för flygplatsen. Den nya CVA:n skapar en bättre arbetsmiljö och en mer effektiv process för den stora mängd leverantörer som varje dag strömmar in. Samtidigt infördes ett nytt centralt varuintag som bland annat säkerställer obrutna kylkedjor i leveranserna till flygplatsen. Varuintaget opereras av en extern aktör medan Swedavia planerar för en långsiktig lösning. En ökad digitalisering och utnyttjande av sensorer gav flygplatsens lokalvärdar en betydligt bättre bild av belastningen på hygienutrymmena och därmed möjlighet till mer effektivt underhåll och städning, något som har en direkt effekt på kundnöjdheten.

BROMMA STOCKHOLM AIRPORT

Ända sedan 1936 har Bromma Stockholm Airport utgjort en viktig knutpunkt i den svenska flygtrafiken. Idag är flygplatsen framför allt en inrikesflygplats. Swedavia genomför nu en nödvändig modernisering och kapacitetsanpassning. Detta för att Bromma även under kommande år ska kunna bidra till tillväxt och tillgänglighet i hela Sverige.

Under 2017 passerade 2,54 miljoner resenärer genom Bromma, jämfört med 2,51 miljoner 2016. Det är en relativt blygsam ökning jämfört med den hos flertalet av Swedavias flygplatser. Förklaringen ligger i att flygplatsen främst används av affärsresenärer och i mindre utsträckning av den snabbt växande gruppen av privatresenärer. Ökningen i affärsresande är, generellt sett, ungefär en procent om året. Tillväxten i privatflyg, General Aviation, när det gäller främst det större business jet-segmentet, är dock god på Bromma. Många företag föredrar att landa där eftersom det är enkelt och tidseffektivt.

I det pågående investeringsprogrammet på cirka 1,8 miljarder kronor ingår åtgärder för såväl förbättrad terminalkapacitet som förbättrad säkerhet och minskat buller. Under 2017 slutfördes de åtgärder i banljusanläggning och taxibanesystem som Transportstyrelsen satt som krav för den certifiering enligt referenskod 3C som flygplatsen erhöll 2013.

Ny ankomsthall invigd

I augusti invigdes den nya ankomsthallen på flygplatsen och arbetet med den nya avgångshallen, som beräknas vara färdig för invigning 2018, fortsatte. Eftersom delar av terminalen är byggnadsminnesmärkt behöver all om- och tillbyggnad ske med stor omsorg. När de båda hallarna är färdiga kommer flygplatsen att kunna hantera 1 200 resenärer i timmen. Moderniseringen innebär också investeringar i fler flöden för säkerhetskontroll, ökad bagagehantering och ökad automatisering av incheckningsproceduren.

De nya pirerna A och B, som gör det möjligt för resenärerna att förflytta sig under tak mellan flygplan och terminal, färdigställdes under 2016 och 2017. Även de plattor där flygplanen ställs upp har uppgraderats för att kunna användas av nästa generation flygplan.

På landside, utanför terminalbyggnaderna och innan säkerhetskontrollen, har Swedavia investerat i utökade parkeringar och bättre struktur för buss- och taxitrafik. Tvärbanans nya Kistagren som beräknas vara i drift 2023, ansluter till flygplatsen och kommer att påverka delar av driftområdet. Det innebär, bland annat, att brandstationen och ett antal andra byggnader måste flyttas.

Miljöåtgärder

Bromma är en cityflygplats och miljöfrågor, i synnerhet kopplade till buller och relationer till grannar, är viktiga. Därför genomför Swedavia konkreta åtgärder för att minimera såväl markbuller från flygplan och byggverksamhet, som buller från startar och landningar. Detta sker, bland annat, genom att Swedavia bullerisolerar fastigheter och uppför bullerskydd, exempelvis mot bostadsområdet Bromma Kyrka. Brandstationen och kringliggande fastigheter utgör bullerskydd som måste ersättas när verksamheterna flyttas. Under året har Swedavia också förbättrat dagvattenhanteringen, bland annat genom nya glykolavskiljare.

Punktlighet och kundnöjdhet

Bromma Stockholm Airport har en hög punktlighet. 2017 uppgick den till 86,7 procent, samma som under 2016.

Kundnöjdheten påverkas av det bristande utrymmet i terminalerna, vilket har dragit ner betyget. Samtidigt uppskattar resenärerna såväl bemötandet som de snabba processerna som Bromma erbjuder. Med en terminalkapacitet anpassad till det verkliga behovet kommer Bromma framöver att kunna erbjuda sina resenärer en ännu bekvämare reseupplevelse. Ett exempel är bagagehanteringen, där det i snitt tar åtta minuter för en resenär att få ut sitt bagage. Kundnöjdheten bland resenärer uppgick till 61 procent 2017, jämfört med 69 procent 2016. Nöjdhetssiffror för flygbolagskunder saknas på grund av för litet intervjuunderlag.

SJU REGIONALA FLYGPLATSER

Swedavia driver sju regionala flygplatser, från Kiruna i norr till Malmö i söder. Tillsammans med de tre stora flygplatserna bildar de ett nationellt nätverk som skapar den tillgänglighet som är Swedavias uppdrag, samtidigt som de bidrar till utveckling och tillväxt i sina regioner.

Det är inrikestrafiken som driver tillväxten vid de regionala flygplatserna och den är också mycket viktig för utrikestrafiken, eftersom inrikestrafiken matar resenärer till och från de stora flygplatserna. Samtidigt har flera av de regionala flygplatserna egen trafik till destinationer utanför Sverige, främst kopplat till besöksnäringens utveckling.



**Bromma
Stockholm Airport**

1,8 miljarder

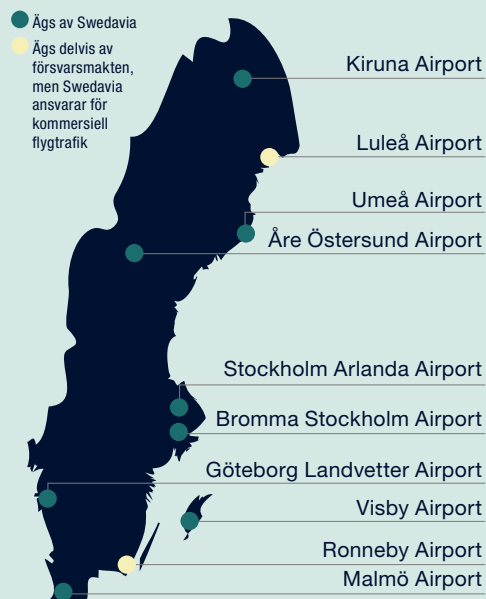
I det pågående investeringsprogrammet på cirka 1,8 miljarder kronor ingår åtgärder i såväl terminaler som i förbättrad säkerhet och minskat buller.

86,7 % punktlighet

Bromma Stockholm Airport har en hög punktlighet. 2017 uppgick den till 86,7 procent, samma som under 2016.

Swedavias flygplatser 2017

Koncernens tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige och Sverige med världen.



STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

Banlängd
**3 301, 2 500
och 2 500 m**

Starter och
landningar
245 389

Antal passagerare
26,6 milj

Linjer
**284 utrikes
43 inrikes**

Populäraste
destinationer
**London,
Köpenhamn,
Oslo**



RONNEBY AIRPORT

Banlängd
2 231 m

Starter och
landningar
4 315

Antal passagerare
237 695

Linjer
2 inrikes

Populäraste
destinationer
**Stockholm,
Umeå,
Skellefteå**



UMEÅ AIRPORT

Banlängd
2 302 m

Starter och
landningar
15 900

Antal passagerare
1,06 milj

Linjer
**12 utrikes
15 inrikes**

Populäraste
destinationer
**Stockholm,
Göteborg,
Gran Canaria**



VISBY AIRPORT

Banlängd
**2 000 och
800 m**

Starter och
landningar
10 851

Antal passagerare
491 446

Linjer
**5 utrikes
18 inrikes**

Populäraste
destinationer
**Stockholm,
Göteborg,
Malmö**



GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Banlängd 3 300 m	Antal passagerare 6,76 milj	Populäraste destinationer Stockholm, London, Amsterdam
Starter och landningar 68 800	Linjer 157 utrikes 20 inrikes	



BROMMA STOCKHOLM AIRPORT

Banlängd 1668 m	Antal passagerare 2,54 milj	Populäraste destinationer Malmö, Göteborg, Visby
Starter och landningar 47 827	Linjer 3 utrikes 12 inrikes	



ÅRE ÖSTERSUND AIRPORT

Banlängd 2 500 m	Antal passagerare 530 983	Populäraste destinationer Stockholm, Umeå, London
Starter och landningar 7 821	Linjer 6 utrikes 7 inrikes	



KIRUNA AIRPORT

Banlängd 2 502 m	Antal passagerare 282 412	Populäraste destinationer Stockholm, Umeå, London
Starter och landningar 3 074	Linjer 1 utrikes 5 inrikes	



LULEÅ AIRPORT

Banlängd 3 350 m	Antal passagerare 1,21 milj	Populäraste destinationer Stockholm, Göteborg, Gran Canaria
Starter och landningar 12 638	Linjer 13 utrikes 5 inrikes	



MALMÖ AIRPORT

Banlängd 2 800 och 797 m	Antal passagerare 2,2 milj	Populäraste destinationer Stockholm, Gdansk, Skopje
Starter och landningar 27 158	Linjer 57 utrikes 15 inrikes	

Den snabba resenärstillväxten påverkar i hög grad de regionala flygplatserna. För Visby är den årliga Almedalsveckan en ständig utmaning, då resenärsantalet under en vecka motsvarar det för en normal högtrafikmånad som april. Under de tre sommarmånaderna juni, juli och augusti ökade trafiken på Östersund Airport med 17 procent jämfört med 2016, motsvarande ökning för Visby och Ronneby var sju, respektive fem procent. Kiruna Airport rapporterade en ökning med 28 procent under juni och en total ökning på tolv procent jämfört med första halvåret 2016. Luleå och Umeå Airport visade under samma period en trafikökning med en, respektive knappt två procent.

Vid Malmö Airport minskade trafiken med en procent under första halvåret 2017, främst som en följd av ökad konkurrens från Copenhagen Airport. Sannolikt kommer den flygskatt som införs våren 2018 att påverka flygplatsens konkurrensförmåga negativt.

Fortsatta investeringar

För att möta den växande efterfrågan vid de regionala flygplatserna planerar Swedavia för investeringar på sammanlagt 1,7 miljarder kronor under perioden 2016–2025. Flaskhalsar finns idag i olika omfattning vid samtliga flygplatser och övergripande masterplaner har tagits fram, eller är under utveckling. Det handlar om terminalutbyggnader, utbyggnad av bansystem, uppställningsplatser för flygplan och nya bagagehanteringssystem, men också om fortsatta investeringar i förbättringsprocesser, i ökad automatisering som ska ge bättre flöden vid flygplatserna samt om stads- och hotellutveckling.

Basic Airport

Utmaningen för de regionala flygplatserna är att fortsätta att öka sin effektivitet. Projektet Basic Airport 2.0, som inleddes 2016, fokuserade på operativa lösningar för resenärs- och flygoperativa processer, har nu gått vidare in i projektet Förbättra 2.0. Målet är då att på daglig basis identifiera, testa, mäta och löpande införa förbättringar för att skapa en operativ excellens som ska ge ökad kostnadseffektivitet och precision. Luleå Airport var testpilot under året för digitalisering av förbättringsarbetet och förbättringsgrupper startade också vid Umeå Airport, Malmö Airport och Ronneby Airport. De markttjänster som Swedavia övertog från SAS och Norwegian under 2014 är helt integrerade i bolagets erbjudande och utvecklas väl. Att Swedavia har full kontroll även över dessa tjänster bidrar till mer effektiva processer och flöden.

Nya linjer

Under året startades flera nya linjer till och från de regionala flygplatserna. Visby fick en ny förbindelse till Oslo med SAS. I Malmö återkom Ryanair till flygplatsen och öppnade en ny linje till polska Krakow, samtidigt som Czech Airlines inledde en säsongslinje till Prag. Nextjet kopplar numera ihop Luleå Airport med Sundsvall och Åre. Östersund Airport fick nya säsongslinjer, en med BRA till Visby och en med easyJet till Köpenhamn. En viktig fråga för Swedavias regionala flygplatser är att i den mån det är möjligt verka för att åtminstone två konkurrerande flyg-

bolag ska trafikera varje flygplats, något som i slutändan gynnar resenären.

Punktlighet och kundnöjdhet

Kundnöjdheten bland resenärer vid de regionala flygplatserna uppgick till 80 procent 2017, vilket är oförändrat jämfört med 2016 års resultat. För flygbolag och hyresgäster saknas utfall på grund av för litet intervjuunderlag. Den samlade siffran för punktlighet vid de sju flygplatserna uppgick 2017 till 85 procent, jämfört med 86 procent 2016. Punktligheten på de regionala flygplatserna har under året påverkats av de kapacitetsbegränsningar som finns på Arlanda och Bromma. Sent inkommande flyg är den största orsaken till förseningar och därför planeras införandet av ett gemensamt operativt styrsystem för att koordinera flygtider, avgångs- och ankomsttider, gemensamt för hela nätverket.

Kundnöjdheten har under flera år ökat på de regionala flygplatserna och det pågår ett aktivt arbete för gott värdskap och bemötande. Flöden görs smidigare med self service-produkter och inom Basic Airport arbetas det med renlighetsåtgärder för terminaler.

COMMERCIAL SERVICES

Intäktsströmmarna från de varor och tjänster som erbjuds på och vid flygplatserna blir idag allt viktigare som bas för de investeringar som krävs för ökad kapacitet och attraktivitet. Inte minst för att flygbolagens flygplatsavgifter behöver vara konkurrenskraftiga för att flygplatsen ska vara attraktiv att trafikera. Det kommersiella utbudet och prisvärde är, tillsammans med renlighet, kundbemötande, atmosfär och smidiga flöden, avgörande för kundnöjdheten hos resenärer och besökare.

Inom Swedavia arbetar Commercial Services för att utveckla koncernens flygplatser till intressanta marknadsplatser. Här finns ansvaret för den egna parkeringsaffären, för kontakterna med de partners som driver taxfree-försäljning eller levererar andra tjänster, för hotellet och för hyresgästerna i de butiker och restauranger som finns i och runt Swedavias olika fastigheter.

Nya resmönster

Unga vuxna i åldrarna 20–34 år är den snabbast växande och största gruppen resenärer på Stockholm Arlanda Airport. De svarar för en stor del av tillväxten, men är också den åldersgrupp som spenderar minst pengar på flygplatsen. I takt med att allt fler reser allt oftare så ställs högre krav på ett föränderligt och unikt utbud av mat, dryck och shopping.

Charterresandet ökade återigen efter en kraftig nedgång 2016. Charterresorna till Turkiet och Egypten låg dock kvar på en låg nivå. Eftersom båda dessa länder ligger utanför EU, påverkade det butiks- och taxfree-försäljning negativt även under 2017.

Det växande antalet resenärer, på både inrikes och utrikes destinationer, får direkta effekter på verksamheten. När allt fler resenärer ska passera incheckning och kontroller ökar köerna samtidigt som tiden för att äta, dricka eller handla minskar. Resenären hinner sällan med att både äta och shoppa innan det är dags för avgång, utan



behöver göra ett val. Området Food & Beverage växte procentuellt sett snabbare än antalet resenärer, medan Retail, det vill säga övrig handel, hade en sämre utveckling. Utmaningen för Commercial Services under de kommande åren är att upprätthålla kundnöjdheten och öka försäljningen samtidigt som Swedavia genomför sina utvecklingsprogram, där kommersiella ytor ibland behövs som operativa ytor under byggprocesserna.

Parkeringsaffären växer

Parkeringsaffären, där Swedavia nu tillämpar en dynamisk prissättning, nådde sitt hittills bästa resultat 2017. Detta samtidigt som det kollektiva resandet till och från flygplatsen också ökade. Trycket på parkeringarna var högt under året, inte minst som en följd av pågående byggprojekt som tar parkeringsytor i anspråk. Antalet enskilda parkerande sjönk något under året, medan tiden de stod på parkeringen ökade. Att det faktiska antalet parkerande sjönk kan delvis förklaras av att antalet inresande och transferpassagerare i statistiken ökade snabbare än antalet tillresande från upptagningsområdet. Swedavia arbetar målmedvetet för att erbjuda sina kunder en bekymmersfri parkering.

Affärsmodell

Commercial Services arbetar nu fram en ny affärsmodell för sin verksamhet, en modell som kommer att börja implementeras i takt med att ombyggnaden av Arlandas terminal 5 blir klar. Avsikten är att skapa ett än bredare och mer omväxlande utbud av varor och tjänster; attraktivt för olika typer av resenärer oavsett om de söker lyxiga kläder, rättvisemärkt mat eller elektronikprodukter. Målet är att nå en högre intäkt per passagerare jämfört med idag.

Basen i affärsmodellen utgörs av en hyresmodell där ytans storlek, i kombination med läget och affärens eller restaurangens omsättning, avgör hyresnivån. En yta med hög genomströmning, det vill säga många möjliga kunder, får en högre hyra än ytor med lägre genomströmning. Avsikten är att öppna för ett större inslag av så kallad promotion retail, där olika varumärken under en begränsad period kan hyra en yta för att lansera en ny produkt, ny kollektion eller driva en kampanj. Modellen kommer också att tillämpas vid Göteborg Landvetter Airport när terminalutbyggnaden där är klar.

En av de viktigaste aktiviteterna under 2017 var upphandlingen av nytt taxfree-avtal. I slutet av 2017 ingick Swedavia och The Nuance Group (Sverige) ett nytt tjänstekoncessionsavtal avseende driften av taxfreeverksamheten på Swedavias flygplatser. Avtalet börjar gälla från årsskiftet 2018–2019 och löper över sju år med option på tre års förlängning. Det är Swedavia som har exporttillståndet för de varor som säljs i butiken.

Nya erbjudanden

E-handeln blir allt viktigare, därför ökar samarbetet mellan flygbolagen, flygplatsoperatörerna och hyresgästerna för att erbjuda resenärerna smidiga lösningar. Om en kläddesigner har ett showroom på flygplatsen kan man kanske inte köpa och ta med sig jackan eller kjolen, men man kan betala och få

den hemskickad, eller titta vidare och beställa på flyget via flygbolagets e-handelslösning. Ett annat möjligt erbjudande är att resenären redan på flyget kan beställa en matkasse för avhämtning när flygplanet landat. En annan produkt med högt kundvärde är att låta parkeringsbokningen ligga med i flygbolagens bokningsflöde, så att resenären har all information på samma ställe. För att se vad som kan och bör erbjudas de olika resenärerna arbetar Commercial Services med en djupare segmentering av var och en av de beteendeprofiler som identifierats tidigare. Målet är att förbättra hela kundresan, från bokning till hemkomst.

FASTIGHETSVERKSAMHET – SWEDAVIA REAL ESTATE

Swedavias fastighetsverksamhet ligger samlad i rörelsesegmentet Real Estate. Verksamheten ansvarar för byggnader och markfastigheter som finns i anslutning till koncernens flygplatser och som inte är direkt relaterade till själva flygplatsverksamheten. Uppdraget är främst att exploatera men också sälja fastigheter, som till exempel de hotell- och konferensanläggningar, affärs-, kontors- och logistikbyggnader som utgör en del av Swedavias kunderbjudande.

I takt med att flygplatserna blir allt viktigare knutpunkter för resande, möten och handel ökar fastigheternas betydelse för flygplatsernas attraktivitet och konkurrenskraft. Swedavias fastighetsverksamhet har också en viktig finansiell roll. Intäkterna från färdigexploaterade fastigheter som Swedavia kan avyttra minskar bolagets behov av extern finansiering för investeringar i infrastruktur och befintliga fastigheter.

Långsiktig utveckling

Swedavia Real Estate planerar för den långsiktiga utvecklingen av fastighetsaffären vid samtliga Swedavias flygplatser. Det finns omfattande utbyggnadsplaner på Stockholm Arlanda Airport, där byggnationen av det nya kontorskomplexet Office One på 15 000 kvadratmeter, samt ett hotell med cirka 500 rum fördelade över tolv våningar, inleddes under 2016 och 2017.

Byggnaderna beräknas stå klara 2018, respektive 2019. De utgör då ännu ett steg mot flygplatsstaden Airport City Stockholm som ska växa fram med flygplatsen som nav. I Airport City Stockholm som ska breda ut sig över 800 hektar, kommer det att finnas plats för 50 000 arbetsplatser, parker, särskilda områden för transportrelaterad forskning och ett Cargo City med inriktning på logistik. Under 2017 och 2018 undersöks i ett nästa steg möjligheterna för uppförandet av en kongresshall med kapacitet för 3 000 till 4 000 personer i anslutning till hotellet och Office One.

Inne i själva Office One planerar Swedavia för kontorslokaler, samt ett modernt kontorshotell på cirka 5 000 kvadratmeter. Bedömningen är att intresset för mer flexibla kontorslösningar, där hyresgästen snabbt kan öka eller minska sina ytor, eller flytta mellan olika kontor, kommer att öka över tid. Hösten 2017 inleddes en försäljningsprocess för den nya hotellfastigheten, där Comfort Hotels kommer att ansvara för driften när byggnaden står klar. I december tecknades ett avtal med ett svenskt aktiebolag som ägs av

Ny hållbar långtidsparkering

Den 26 oktober 2017 invigdes en ny toppmodern och hållbarhetscertifierad långtidsparkering på Stockholm Arlanda Airport.

Parkeringen, som ligger strax söder om flygplatsinfarten och i direkt anslutning till E4, är hållbarhetscertifierad enligt CEEQUAL på nivån Excellent, som är den högsta möjliga nivån.

Den nya långtidsparkeringen, P1, som utgör en viktig del i Swedavias fortsatta utveckling, liksom i bola-

gets hållbarhetsarbete, har 1 565 asfalterade parkeringsplatser och är utrustad med den senaste parkeringstekniken. På P1 möter de som parkerar sina bilar en servicebyggnad som, bland annat, erbjuder Wi-Fi, flyginformation och incheckningsmöjligheter, sittplatser med tillgång till varu- och kaffeautomat, pentry samt toaletter med skötbord. Dygnet runt går transferbussar från parkeringen till Stockholm Arlanda Airports olika terminaler.

Det internationella hållbarhetsprogrammet CEEQUAL bedö-

mer och poängsätter hur väl ett anläggningsprojekt hanterar hållbarhetsfrågor – från idéstadiet till att anläggningen står klar. I samband med invigningen delade Chris Broadbent, vd för CEEQUAL, ut certifikatet, som bekräftade att P1 uppnått den högsta nivån, Excellent. Certifikatet är resultatet av en objektiv extern bedömning och utgör därmed ett kvitto på Swedavias systematiska arbete med hållbarhetsfrågor.



Wenaasgruppen AS och O.G. Ottersland AS om att avyttra fastigheten. Reavinsten är beräknad till storleksordningen 350 miljoner kronor och väntas komma 2019.

En utbyggnad av Airport City Göteborg planeras i direkt anslutning till Göteborg Landvetter Airport. Efterfrågan på mötes- och övernattningsmöjligheter ökar i Göteborgsregionen och Swedavia har inlett förberedelser för uppförandet av en ny hotellfastighet. Hotellet, som enligt ett föravtal ska drivas av Scandic, beräknas få cirka 220 rum och omfattande konferensytor.

Strategiska partners

Swedavia har valt att arbeta med strategiska samarbetspartners vars kompetens och förmågor kompletterar bolagets egna. En sådan partner är Arlandastad Holding som, tillsammans med Sigtuna kommun och Swedavia, genom det samägda bolaget Airport City Stockholm AB, är med i utvecklingen av Airport City Stockholm. Under 2017 invigdes bland annat en ny avfart från E4 och en hållbarhetscertifierad långtidsparkering vid Stockholm Arlanda Airport.

Samarbetet med pensionsbolaget Alecia fortsatte. I det samägda bolaget Swedish Airport Infrastructure AB utvecklar och förvaltar Swedavia och Alecia 20 större fastigheter i form av hangarer, logistikbyggnader och kontor vid flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Bolaget står dessutom som ägare till Swedavias nya huvudkontor på Stockholm Arlanda Airport och är delaktigt i utvecklingen av flygplatsens driftområde samt i ett antal utvecklingsprojekt på andra flygplatser.

Landvetter logistics park

Swedish Airport Infrastructure AB förvärvade under året fastigheten GOT Point som gränsar till airside, det vill säga inne på själva flygplatsområdet vid Göteborg Landvetter Airport. Enligt planerna ska fastigheten nu utvecklas till kontorslokaler. Vid Göteborg Landvetter Airport är fastighetsutvecklaren Bockasjö en viktig samarbetspartner i utvecklingen av Landvetter Logistics park som ligger i direkt anslutning till flygplatsen, där Swedavia Real Estate AB och Bockasjö har ett gemensamt ägt bolag. Under året genomfördes i det bolaget omfattande terrasseringsarbeten för att färdigställa lämpliga tomter och diskussioner med potentiella hyresgäster inleddes. Den nya bro som förbinder parkens två delar, placerade på vardera sidan av infartsvägen mot flygplatsen, färdigställdes under 2017. Bron utgör en viktig förutsättning för den fortsatta utvecklingen av området och är ett landmärke för flygplatsen.

Affärsmässighet

Swedavia Real Estate arbetar med tydliga anbudsfrågningar för att säkerställa att hållbarhetsaspekterna tillgodoses när det gäller exempelvis markhantering, materialval, transporter och installationsarbeten för nya och ombyggda fastigheter. Detsamma gäller för etiska och arbetsrättsliga aspekter, där Code of Conduct och internutbildningar utgör viktiga redskap. I de stora projekt som nu pågår vid flygplatserna blir frågor som rör arbetsmiljö särskilt viktiga.

Nöjda hyresgäster

Swedavia mäter vartannat år nöjdheten hos bolagets kommersiella hyresgäster. Utfallet för nöjdhetsindexet i mätningen 2016 blev 64 procent, jämfört med 65 procent 2014.

INKÖP FÖR HÅLLBARHET

Swedavias Inköpsprocess styrs av externa lagar och krav, däribland Lagen om offentlig upphandling i försörjningssektorn (LUF) och Lagen om offentlig upphandling (LOU), men också av bolagets egna styrdokument som inköpspolicy, inköpsriktlinjer och uppförandekod för leverantörer. Koden talar om för leverantörerna vad Swedavia har för ambitioner i sitt ansvarstagande – och vad Swedavia förväntar sig i ansvarstagande från sina leverantörer.

Just nu pågår flera stora utvecklingsprojekt vid Swedavias flygplatser. Det kräver att bolagets inköpsfunktion har resurser och kompetens för att klara komplexa upphandlingar av allt från varor och tjänster till omfattande entreprenader. Inköpsorganisationen har en drivande, proaktiv roll. Swedavias inköpsorganisation säkerställer att det finns tillämpliga ramavtal och arbetar också med att genomföra marknadsanalyser, skapa förutsättningar för konkurrens, hitta rätt leverantörer och dessutom följa upp att leverantörerna uppfyller kraven.

Behoven inom utvecklingsprogrammen är i huvudsak entreprenadrelaterade, vilket medför krav på kompetens inom entreprenadjuridik och byggregelverk. Swedavias inköpsorganisation arbetar aktivt med leverantörsbasen, implementation av inköpsstrategier samt analys av inköpsvolymerna för att möta framtida inköpsbehov.

Arbetet med att etablera och utveckla processen för leverantörsstyrning och leverantörsuppföljning har pågått ett par år och utvecklades ytterligare under 2017. Swedavias leverantörer är viktiga som ett led i att bolaget ska klara de hållbarhetskrav som ställs. 2017 hade Swedavia totalt cirka 4 000 leverantörer, indelade i 14 kategorier och 90 subkategorier. Ramavtal finns för 500 av leverantörerna och 75 av dem bedömdes som strategiskt viktiga och prioriteras i leverantörsuppföljningsarbetet.

Bland de 75 leverantörerna identifierade Swedavia därefter 20 leverantörer som bedömdes som högriskleverantörer och därmed genomförs en mer omfattande uppföljning av dessa. I samband med den uppföljning som sker i form av regelbundna protokollförda möten med varje leverantör, får dessa leverantörer även svara på ett antal hållbarhetsrelaterade frågor. I takt med att investeringarna ökar så kommer även antalet ramavtal att öka för att under 2018 uppgå till cirka 700 stycken.

Nästa steg är att formulera upphandlingskrav inom fler av hållbarhetsområdena och skapa förutsättningar för en strukturerad uppföljning vad gäller dessa för en bredare bas av leverantörer. Swedavias inköpsfunktion har som mål att kontinuerligt bidra med en treprocentig årlig sänkning av inköpskostnaderna, en avtalstäthet om minst 95 procent 2018, samt att minst 75 strategiskt utvalda leverantörer ur leverantörsbasen följs upp kontinuerligt över årscykeln.



Framtidens flygplatshandel

I november 2017 tecknade Swedavia ett nytt koncessionsavtal med Dufry AG som under sju år ska driva och utveckla taxfree-butikerna vid Swedavias flygplatser. Värdet av den samlade försäljningen i butikerna under kontraktstiden uppskattas till mellan åtta och tio miljarder kronor. De kommersiella intäkterna från försäljning på flygplatserna utgör en viktig del i finansieringen av Swedavias investeringar i såväl operativ verksamhet som infrastruktur.

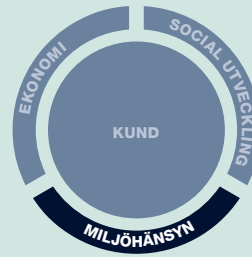
Dufry AG, som är världens största retailoperatör, har drivit taxfree-butikerna på Swedavias flygplatser sedan 2001. Bolaget kommer nu att genomföra omfattande investeringar i flygplatsernas butiker under 2018 och 2019. Den största satsningen blir den nya butik på 2 000 kvadratmeter som kommer att bli flagg-

skippet i den nya handelsplats som planeras stå klar i terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport under 2021.

För Swedavia innebär avtalet med Dufry AG att bolaget får en stark partner med ekonomiska möjligheter att driva utvecklingen inom det snabbväxande retailområdet. Dufry ska svara för en innovativ produktmix, en tydligare positionering av varumärkena och ett lokalt anpassat produktsortiment i destination zones-butikerna. Dufry AG och Swedavia kommer också att använda sig av nya digitala lösningar för att bättre nå ut till de så kallade millenni-als, som är den snabbast växande målgruppen på flygplatserna. Dufry kommer även att introducera lojalitetsprogrammet RED på den svenska marknaden. Koncessionsavtalet tecknas mellan Swedavia och The Nuance Group (Sverige) AB, som är ett dotterbolag till Dufry AG.

VERKSAMHET

Miljöhänsyn



Miljöhänsyn är avgörande för att Swedavia hållbart ska kunna driva och utveckla sin verksamhet. Swedavias proaktiva miljöarbete omfattar därför inte bara den egna verksamheten, bolaget tar också en drivande roll i övergången till bioflygbränsle. Därigenom arbetar Swedavia aktivt för att reducera sina egna och branschens utsläpp av fossil koldioxid – och för att naturresurser alltid ska används effektivt.



Vägen mot nollmålet

Swedavias högst prioriterade miljömål är att inga utsläpp av fossil koldioxid längre ska ske från den egna verksamheten efter 2020. Bolaget närmar sig nu målet. Under 2016 nådde Ronneby Airport målet och Luleå Airport och Åre Östersund Airport förväntas göra det 2019. För hela Swedavia uppgick utsläppen av fossil koldioxid från den egna verksamheten under 2017 till 1 896 ton, jämfört med 2 723 ton 2016. Det är en minskning med 84 procent sedan 2005.

FOSSILFRITT BRÄNSLE FÖR FLYG OCH FORDON

Swedavias fordonsflotta svarar för cirka 95 procent av de egna utsläppen och en övergång till förnybara bränslen är därför avgörande för nollmålet. Swedavia strävar efter att, så långt som möjligt, ersätta fossila bränslen med el, biogas och syntetisk diesel (HVO) och fortsätter dessutom att stegvis förnya fordonsflottan. Swedavia arbetar också för att minska sin totala energianvändning. 2017 uppgick den till 190 529 MWh, jämfört med 194 596 under 2016.

En teknisk utmaning som kvarstår är att hitta en fossilfri lösning för flygplatsernas reservkraftsystem. HVO kan vara en lösning i detta fall. För att nå flera av Sveriges miljökvalitetsmål krävs ytterligare fokus och Swedavia tittar därför på nya innovativa lösningar och nya affärsmodeller inom exempelvis energi och vatten, som i planeringen av aktiviteter för framtiden.

CERTIFIERINGAR I TOPPKLASS

Swedavias flygplatser är certifierade på den högsta nivån enligt Airport Carbon Accreditations standard för flygplatsernas klimatarbete. Certifieringen, som bland annat stöds av FN:s klimatorganisation UNFCCC, innebär att Swedavias samtliga flygplatser kontinuerligt ska minska sina fossila koldioxidutsläpp från den egna verksam-

heten och samtidigt bidra till att andra verksamheter vid flygplatserna minskar sina utsläpp. Hösten 2017 genomfördes även en certifieringsrevision av Swedavias verksamhet enligt den nya standarden för miljöledningsystem, ISO 14001:2015. Standarden betonas nu än mer betydelsen av ledningens engagemang i ett integrerat miljöledningsarbete.

Den nya långtidsparkeringen P1 vid Stockholm Arlanda Airport invigdes hösten 2017. Parkeringen är certifierad på nivån Excellent, den högsta möjliga, enligt standarden CEEQUAL som bedömer hur väl anläggningsprojekt klarar hållbarhetsfrågor.

BIOFLYGBRÄNSLE

En av de viktigaste aktiviteterna, inte bara under 2017, utan även under kommande år, är det fortsatta arbetet för en ökad användning av bioflygbränsle inom hela flygsektorn. Swedavia vann under 2017 pris för sin upphandling av biobränsle motsvarande den mängd som förbrukas vid medarbetarnas egna tjänsteresor med flyg under ett år. Upphandlingen genomfördes 2016. Investeringen, på totalt tio miljoner kronor, fördelas, beroende på bränslepriset, mellan inköp av bränsle och stöttning av forskning och projekt med en storskalig produktion i Norden som mål.

FN:s
hållbarhets-
mål

13 BEKÄMPA KLIMAT-
FÖRÄNDRINGEN



13. Bekämpa klimatförändringen

Swedavia bidrar till att bekämpa klimatförändringen genom att verka för ett ökat användande av förnybart flygbränsle och för att skapa en ökad efterfrågan på sådana drivmedel från myndigheter, näringsliv och privatpersoner. Swedavia bidrar också genom att inom bolaget arbeta för en verksamhet utan utsläpp av fossil koldioxid. Detta sker, bland annat, genom en stegvis övergång till icke-fossila bränslen för den egna vagnparken och ett ständigt pågående effektiviseringsarbete för att minska förbrukningen av energi och råvaror.

Det avgörande problemet för en bredare övergång är att det förnybara bränslet, som ännu bara producerats i begränsad skala och enbart i USA, är betydligt mycket dyrare än motsvarande fossila bränslen. Samtidigt har många flygbolag svag lönsamhet. Det gäller därför att söka olika lösningar och incitamentsmodeller som kan bidra till att jämna ut prisskillnaden. Här samverkar Swedavia med andra intressenter, bland annat den ekonomiska föreningen Fly Green Fund, som ska verka för en ökad efterfrågan på biobränsle för flyg och samtidigt stötta produktion av sådant bränsle i Norden.

Utöver detta finns också det nordiska samarbetet Nordic Initiative for Sustainable Aviation, NISA, där ett stort antal aktörer arbetar för att tillsammans hitta en effektiv försörjning av biobränsle till flygbranschen. Swedavia är också, sedan sommaren 2017, medlem i 2030-sekretariatet, som arbetar för att Sverige ska ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen till 2030. 2017 utgjordes ungefär 0,01 procent av den totala bränsleförbrukningen i inrikesflyget av biobränsle. Den låga andelen beror på bristande tillgång, som bland annat innebär att endast tolv av de 450 ton bränsle som Swedavia beställt levererades under året. Swedavia förväntar sig att 2017 års bränsle levereras under 2018. Den bristande tillgången bör också ses som ett tecken på att satsningar likt Swedavias behövs.

I november 2017 fick Swedavia, i samband med den årliga konferensen Airports Going Green, som detta år ägde rum i Dallas, USA, en utmärkelse för sitt konsekventa och innovativa arbete för bioflygbränsle. I samband med detta valde Swedavia, tillsammans med en rad internationella flygplatser, att skriva på Airports Sustainability Declaration. Tillsammans verkar flygplatserna för en hållbar utveckling inom branschen och stöttar FN:s hållbarhetsmål.

MILJÖTILLSTÅND

Swedavia fick inte prövningstillstånd i Högsta domstolen för sin överklagan av det nya tillståndet för Göteborg Landvetter Airport. Swedavias överklagande gällde framför allt antalet flygrörelser som enligt tillståndet nu står kvar på 90 000 flygrörelser om året, jämfört med de 120 000 som Swedavia ansökt om. Swedavia har beslutat att inte ta det nya tillståndet i anspråk. Ny utvärdering ska göras i januari 2019. I miljötillståndet för Stockholm Arlanda Airport fanns ett antal uppskjutna frågor. Under året rapporterade Swedavia till mark- och miljödomstolen i två av de uppskjutna frågorna. Dels rörande ett möjligt införande av brantare glidbanor vid inflygningen till Arlanda, dels rörande ett förändrat användande av rullbanorna på flygplatsen med syftet att minska bullerbelastningen för boende i främst Upplands Väsby och Rosersberg. Mark- och miljödomstolen förklarade sig vara nöjda med rapporterna. Dagens teknik tillåter inte de tänkta glidbanorna, men domstolen vill ha en ny rapport i ärendet tidigast 2020. Tre parter överklagade mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen, men fick inte prövningstillstånd. Detta beslut har överklagats till Högsta domstolen. Besked väntas under 2018.

I Arlandas miljötillstånd finns en begränsning för utflygningen för långsamtgående flygplan från bana 1 ut

över Märsta. Swedavia begärde en villkorsändring i mark- och miljödomstolen, en begäran som avslogs. Ärendet överklagades till Mark- och miljööverdomstolen som även den avsåg ärendet. Swedavia har nu överklagat till Högsta domstolen. Även här väntas besked under 2018.

För Visby Airport kom ett beslut om det nya tillståndet från regeringen. Beslutet innebär att kraven på bullerisolering är fastställda för Swedavia och Försvarsmakten.

BULLER

Buller är en ständigt aktuell fråga för flygbranschen och Bromma Stockholm Airport är den av Swedavias flygplatser som genomför de mest långtgående skyddsåtgärderna. Till exempel är flygplatsen stängd nattetid. Swedavia arbetar för att bullerbelastningen kring samtliga flygplatser ska upplevas som acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. För detta finns olika verktyg, som bullerisolering av bostäder, högre startavgifter för mer bullrande flygplan, kurvade inflygningar, att undvika tätorter under inflygning samt att arbeta med gröna inflygningar, där flygplanet sjunker kontinuerligt från marschhöjd till rullbana. Detta reducerar bullret och sparar dessutom bränsle och minskar utsläppen.

VATTEN

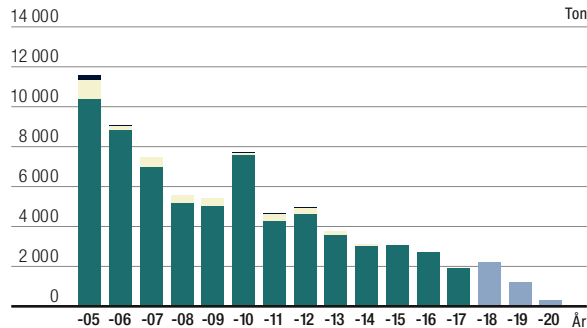
Swedavia arbetar kontinuerligt med att begränsa sin påverkan på vattenmiljön. Kemikalier byts ut för att få så liten påverkan som möjligt och användning ses över och begränsas. Främst handlar det om att begränsa utsläpp av de medel som används vid avisning av flygplan och medel för halkbekämpning på rullbanorna. Flera flygplatser har egna dammar och reningsanläggningar för att fånga upp förorenat vatten från flygplatsområdet. Även vatten från brandövningsplatser, verkstäder, biltvättar och hangarer samlas upp och tas om hand. Göteborg Landvetter Airport har under hösten renoverat ledningarna till sina dammar för att säkerställa att allt förorenat vatten omhändertas.

MILJÖ I UTVECKLINGSPROGRAMMEN

De omfattande utvecklingsprojekt som nu pågår vid flera av Swedavias flygplatser är en utmaning ur miljösynpunkt. Miljökrav måste beaktas redan i projekteringsstadiet, vad gäller material, metoder, byggnadernas konstruktion och placering. I högsta möjliga utsträckning miljöcertifieras nya anläggningar. En miljöcertifiering, BREEAM, planeras för den framtida nya piren på Stockholm Arlanda Airport.

När hårdgjorda ytor ökar i storlek, ställer det nya krav på dagvattenhanteringen. Swedavia arbetar för att introducera gröna tak där sedumväxter kan fånga upp, fördröja och i bland rena vattenmängderna. Gröna tak minskar också behovet av investeringar i dagvattenledningar, diken och uppsamlingsdammar på flygplatsområdet.

Utveckling för Swedavias nollmål avseende utsläpp av fossil koldioxid*



Scope 1: Fordonsdrivmedel, egenproducerad (egenanvänd och såld) el och värme, brandövningar

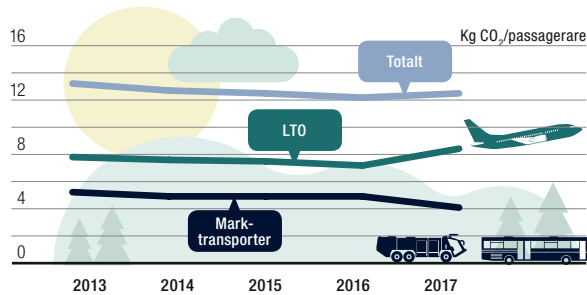
Scope 2: Inköpt egenanvänd el och värme

Scope 3: Inköpt vidare-såld värme

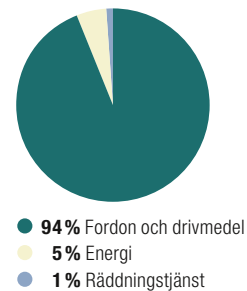
Delmål: 2018–2020

* Målet omfattar Swedavias utsläpp i scope 1 och 2 samt inköpt vidare-såld värme (scope 3). Scope enligt GHG Protocol.

Utsläpp av fossil koldioxid i kilogram per passagerare för flygtrafikens LTO och passagerares marktransporter till/från flygplatserna



Swedavias fossila koldioxidutsläpp per område, %, 2017

Koldioxidavtryck, kton CO₂*

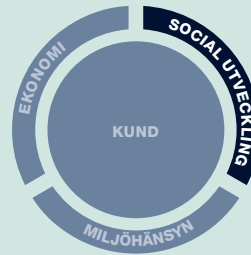
Flygplats	Flygtrafik	Marktransporter	Swedavia	Totalt
Bromma Stockholm Airport	18	3	0,1	22
Göteborg Landvetter Airport	48	29	0,2	77
Kiruna Airport	2	1	0,2	4
Luleå Airport	9	6	0,0	15
Malmö Airport	21	17	0,2	38
Ronneby Airport	2	1	0,0	3
Stockholm Arlanda Airport	235	103	0,9	340
Umeå Airport	8	6	0,2	15
Visby Airport	3	1	0,0	4
Äre Östersund Airport	4	2	0,0	6
Swedavia Real Estate			0,0	0
Totalt	352	170	1,9	524
Procentuell förändring 2016–2017:	4,7 %	2,9 %	-30,3 %	3,9 %

Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2017 redovisas här fördelat på flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), passagerarnas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet. Under året har koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser ökat med cirka fyra procent, från cirka 504 kton CO₂ 2015 till 524 kton CO₂ 2017. Ökningen beror på antalet passagerare ökat med sex procent. Koldioxidavtrycket från Swedavias verksamhet fortsätter att minska, under 2017 med 30,3 procent. Totalt har koldioxidavtrycket per passagerare därför minskat med cirka två procent.

* Uppdragsmålet avseende koldioxidavtryck omfattas inte av revisorns översiktliga granskningsrapport.

VERKSAMHET

Social utveckling



För Swedavia handlar social utveckling om säkerhet och trygghet för resenärer, medarbetare och partners. Swedavia verkar genom ett systematiskt riskarbete proaktivt för en hög säkerhetsnivå. Starka värderingar präglar bolagets arbete för att vara en engagerad, inkluderande och utvecklande arbetsgivare vars kommunikation och samarbeten skapar förståelse och nyfikenhet kring Swedavia.



Säkerhet och trygghet för kunder, medarbetare och partners

För Swedavia har säkerhetsarbetet högsta prioritet. Det handlar om flygsäkerhet och luftfartsskydd, men också om säkerhet för medarbetare och partners. Swedavias flygplatser ska vara trygga arbetsplatser där engagemang, ansvarstagande och mångfald är naturliga inslag.

SWEDAVIAS SÄKERHETSARBETE

Swedavias säkerhetsarbete är indelat i luftfartsskydd och flygsäkerhet. Luftfartsskyddet syftar till att aktivt förebygga brottsliga handlingar medan flygsäkerhetsarbetet ska förebygga olyckor. Säkerhetsarbetet är integrerat i all verksamhet och det finns särskilda fastställda mål för verksamheten.

Under året genomfördes de sista åtgärderna i anpassningen till det mer detaljreglerade regelverk som fastställts av EU:s flygsäkerhetsmyndighet EASA. Samtliga Swedavias flygplatser, med undantag från Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarsmakten och därför omfattas av särskilda regler, certifierades enligt det nya regelverket i slutet av 2017.

Teknikutveckling

Teknikutvecklingen fortsätter. Säkerhetsskannars och utrustning för röntgen av kabinbagage utgör viktiga delar i resenärprocessen. Ny teknik som implementeras framöver gör att resenären kan behålla vätskor och elektronik

i sitt handbagage genom hela säkerhetskontrollen.

Kontrollen blir därmed enklare och snabbare för resenären. Utmaningen för tillverkarna är att få fram teknik som är operativt gångbar och fungerar under belastning, så att den inte drar ner hastigheten i processen.

Säkerhetsskannars kommer att börja användas vid vissa av flygplatserna från och med 2018, medan så kallade sniffers, som kan upptäcka spår av explosiva ämnen sedan årsskiftet 2016–2017 används vid samtliga Swedavias flygplatser. I ett längre perspektiv arbetar Swedavia med införandet av en ny standard som ställer hårdare krav för röntgen av incheckat bagage. Det innebär en utmaning, eftersom utrustningen är större och tyngre och dessutom kräver omfattande anpassning till befintliga bagagesystem. Tekniken ska vara införd 2022.

Kundbemötande

I takt med att incheckning, bagageinlämning och gränskontroll automatiseras, blir bemötandet från säkerhets-

FN:s
hållbarhets-
mål

10 MINSKAD
OJÄMLIKHET



10. Minskad ojämlikhet

Swedavia bidrar till minskad ojämlikhet, bland annat genom att aktivt arbeta för jämställda och jämlika arbetsplatser och genom tillgänglighetsanpassade flygplatser. Bolaget har strategiska samarbeten med Arbetsförmedlingen, IVA, Läkare Utan Gränser, Pride, Röda Korset och We Link Sweden. Alla Swedavias jobbannonser är utformade för att vara inkluderande och inte utesluta någon på felaktiga grunder. Swedavia har också en könsneutral uniformspolicy.

personalen allt mer betydelsefullt för resenärsnöjdheten. För att ytterligare förbättra för resenären införs från årsskiftet kömatningssystem vid flera säkerhetsflöden, system som gör att resenären kan se hur lång tid det kommer att ta att passera genom kontrollen. När resenären ser den faktiska tidsåtgången minskar stressen och därmed ökar nöjdheten. Under året tog en ny entreprenör över genomförandet av säkerhetskontrollerna på Stockholm Arlanda Airport, en uppgift som kräver cirka 800 medarbetare.

Risker

Arbetet med Swedavias riskhantering och riskbanker fortsätter att utvecklas och strukturen för detta är klar. Arbetet för att bygga upp en systematisk kvantifiering och bra metodik fortsätter. När det gäller praktisk krishantering underlättas detta av Stockholm Arlanda Airports operativa ledningscentral, OPC, som togs i drift hösten 2016. I anslutning till OPC finns ett färdigställt krisrum och avsikten är att OPC inte enbart ska kunna utnyttjas för kriser som rör just denna flygplats. Inom Swedavias kontinuitetsplanering, det vill säga hur bolaget och dess flygplatser ska klara störningar som stora elavbrott, eller problem med vattenförsörjningen, pågår ett aktivt arbete med utformning av konkreta åtgärdsplaner. Flera flygplatser ligger långt framme på detta område. Swedavias engagemang i NTKC, det nationella test- och kompetenscentret för säkerhetskontroll, fortsatte och ett antal projekt och tester av bland annat skanners och sniffers genomfördes under året.

Utvecklingsprogram

De pågående utvecklingsprogrammen vid Swedavias flygplatser ställer stora krav på säkerhetsfunktionen, inte bara i form av säkerhets- och personkontroller av de tusentals byggarbetare som rör sig på området, utan också vad gäller den stora mängd transporter som måste ske in och ut från flygplatsområdet. För Bromma Stockholm Airport har det sistnämnda varit en utmaning under de senaste åren, eftersom mycket av arbetet har skett på airside. För säkerhetsfunktionen gäller det att skapa en ökad förståelse hos entreprenörerna för vilka säkerhetskrav som måste ställas vid arbete på en flygplats.

Händelser i omvärlden gör att fokus i ökande grad måste läggas på stärkt säkerheten på landside, det vill säga utanför och i terminalerna innan säkerhetskontrollen. Här bär Swedavia, tillsammans med polisen, säkerhetsansvaret, vilket innebär att roller och ansvarsområden måste vara tydliga och väl definierade

Utökat och förbättrat kvalitetsarbete

Swedavia har ett mål om noll haverier och allvarliga tillbud förorsakade av bolaget. Definitionen av haverier, respektive tillbud, baseras på en gemensam EU-förordning och bedöms i Sverige av Statens haverikommission. Swedavia rapporterar alla händelser som bedöms ha påverkan på flygsäkerheten till Transportstyrelsen och samtliga haverier och tillbud rapporteras till Statens haverikommission.

Under 2017 inträffade totalt tre sådana händelser, fördelade på tre haverier och noll tillbud. Detta kan jämföras med 2016 då det inträffade ett tillbud, men inga haverier. Utredningarna från samtliga händelser visar att i inget av fallen har Swedavia och bolagets infrastruktur haft någon påverkan. Totalt rapporterades 19 allvarliga brister inom luftfartssäkerhet i samband med Transportstyrelsens kontroller, jämfört med fem under 2016. Bristerna var främst relaterade till flygplatsernas kvalitetsarbete. I syfte att undvika att liknande brister återkommer, och motverka uppkomsten av nya, har stort fokus lagts på att utöka och förbättra Swedavias kvalitetsarbete. Samtliga brister är åtgärdade och avskrivna från Transportstyrelsen. Ett växande problem ur flygsäkerhetskänsligheten är de allt vanligare drönarna som vid flera tillfällen stört flygtrafiken, både på Stockholm Arlanda Airport och på Bromma Stockholm Airport.

MÅNGFOLD, INKLUDERING OCH LIKABEHANDLING

Inom Swedavia samverkar många olika kompetenser för att bolaget ska nå de strategiska målen och möta framtidens utmaningar i form av ökad resenärsnöjdhet, ökade säkerhetskrav, kapacitetsbrist och att vara en förebild inom hållbart företagande. Inom bolagets verksamhet finns allt från marktjänster till servicepersonal, miljöspecialister och avancerad projektledning.

För Swedavia innebär det att förmågan att rekrytera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare är en avgörande framgångsfaktor. Målet är därför att erbjuda en arbetsplats där alla medarbetare får de förutsättningar som behövs för att utföra sina uppgifter, vidareutveckla sin kompetens och nå sina uppsatta mål. Swedavia som arbetsplats ska också präglas av respekt för individen på alla plan, mångfald och av en inkluderande miljö. Swedavias mångfaldssträvan har en tydlig affärsmässig koppling, eftersom den ökar möjligheten att rekrytera kompetens från en bredare bas. Mångfald ökar möjligheterna till kreativitet, innovation och ett bättre kundbemötande i en allt mer globaliserad värld.

Vi är Swedavia

Under året fastslogs Swedavias strategier, däribland den nya strategin Engagerande kultur. Swedavia strävar efter att genom en engagerande och inkluderande kultur skapa möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas. Ambitionen är att vara en attraktiv arbetsgivare för alla, i en ökande konkurrens på arbetsmarknaden. Att rekrytera, utveckla och behålla kvalificerade medarbetare är avgörande.

Arbetet för att vidareutveckla medarbetarskapet utgår från devisen Vi är Swedavia och fokuserar på engagemang, innovation, säkerhet, arbetsmiljö och hälsa. En viktig del i Vi är Swedavia är att betona de interna beroendena inom organisationen och vikten av samarbete över gränserna.

Under 2017 lanserades Swedavias onboarding-verktyg, med syftet att snabbt introducera både nyanställda och externa konsulter till Swedavias kultur, värderingar och arbetssätt.

Swedavias antikorrupsionsarbete

Ett ansvarstagande, etiskt och moraliskt riktigt agerande är en del av Swedavias företagskultur och en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för verksamheten. Därför bedriver bolaget ett proaktivt arbete mot korruption baserat på tre komponenter: tydliga styrande dokument, regelbundna utbildningar och en öppen dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter.

Styrande dokument

Som statligt ägt bolag med stora pågående utvecklingsprojekt och många externa leverantörer och kunder är det avgörande att Swedavia har tydliga styrande dokument för att motverka korruption. Swedavia har därför upprättat uppförandekoder för såväl medarbetare som leverantörer. Koderna innehåller bolagets etiska riktlinjer och beskriver förhållningssättet till kunder och leverantörer, samt vilka affärsmetoder som är ansvarsfulla och etiskt riktiga. Swedavia har dessutom en särskild Mutpolicy samt Riktlinjer för Extern representation. Swedavias uppförandekod för medarbetare (Code of Conduct) är fastställd av Swedavias styrelse.

Av Mutpolicyn framgår att Swedavia har valt att följa Institutet Mot Mutors (IMM) kod, som innehåller särskilda riktlinjer kring gåvor, belöningar och förmåner för offentligt ägda företag samt upphandlande enheter som likt Swedavia beslutar om offentlig upphandling. Swedavia har även ställt sig bakom Överenskommelse för att motverka mutor och korruption mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn (ÖMK). Överenskommelsen utgör en del av Swedavias styrande dokument och finns med i de avtal som tecknas med olika entreprenörer.

Utbildningar

Swedavia genomför även regelbundet utbildningar rörande antikorrup­tion för de ledare och specialister som träffar externa leverantörer. Detta sker, bland annat, genom en online-utbildning som behandlar Swedavias Mutpolicy och Riktlinjer för Extern representation. I syfte att ytterligare stärka medvetandet för antikorrupsionsfrågor i hela bolaget lanserades i december 2017 en satsning där samtliga medarbetare i Swedavia ska genomgå online-utbildningen.

Under 2017 fortsatte Swedavia även att genomföra workshops för att tydliggöra innehållet i Överenskommelsen för att motverka mutor och korruption mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn.

Dialog och uppföljning

Det åligger varje ledare på Swedavia att på lämpligt sätt informera och medvetandegöra sina medarbetare om innehållet i Swedavias Mutpolicy och Riktlinjer för Extern representation.

En öppen dialog syftar till att göra att Swedavias medarbetare medvetna om riskerna för korruption och mutbrott. Det åligger varje medarbetare hos Swedavia att kontakta sin närmaste chef vid minsta tveksamhet om huruvida en förmån är tillåten.

Koncernenheten Juridik agerar vid behov som rådgivare och bollplank. Uppföljning och kontroll av efterlevnaden av de styrande dokumenten sker genom internrevisionens stickprovskontroller. Swedavias whistleblower-funktion gör att medarbetare och externa intressenter anonymt kan anmäla misstänkta oegentligheter. Alla anmälningar följs omgående upp i en etisk kommitté enligt en av styrelsen beslutad arbetsordning.

Fokusområden

Baserat på den medarbetarundersökning som genomfördes 2016 valde Swedavia fyra fokusområden. Ledarskap, kompetensutveckling, information samt mobbning, trakasserier och kränkande särbehandling. Målsättningarna innebär ett långsiktigt arbete och under 2017 fokuserade därför arbetet ytterligare på ledarskapet, kompetensutveckling samt involvering och inkludering, där även kränkande särbehandling ingår som ett viktigt område.

Engagerade ledare och medarbetare

I medarbetarundersökningen som genomfördes i början av 2017 ökade andelen engagerade ledare och medarbetare med tre procentenheter, från 64 procent 2016 till 67 procent 2017. Undersökningsföretagets genomsnittliga siffra för jämförbara företag uppgick till 63 procent. Den stora förändringen i engagemang drevs av den breda gruppen medarbetare. Swedavias attraktivitet som arbetsgivare ökade från 64 till 66 procent och den positiva inställningen till ledarskapet inom Swedavia ökade från 69 till 73 procent 2017. Benchmark var i detta fall 64 procent.

Swedavias fokusområden för ett ökat engagemang innebär att medarbetarna i än högre utsträckning involveras i verksamhetsutveckling och att deras synpunkter och idéer skall nyttjas i den fortsatta verksamhetsutvecklingen. Samarbetet inom organisationen ska utvecklas ytterligare och beroenden mellan organisationens olika delar

tydliggöras. Tydligheten i kommunikationen av Swedavias värderingar ska ökas. Arrangemang som Swedaviadagen, där alla medarbetare deltar, och Stora ledardagen, där alla ledare med personalansvar deltar, är viktiga verktyg i arbetet.

Kompetensutveckling

Målet för Swedavia är att alla medarbetare ska utvecklas och få den utbildning som krävs. Medarbetarundersökningen visar att många vill utvecklas genom mer utmanande arbetsuppgifter. Det innebär att Swedavia i högre grad behöver arbeta med kompetensinventering och aktiv kompetensbedömning. Under året tillsattes en särskild tjänst med ansvar för talang- och karriärutveckling.

Involvering och inkludering

Swedavia har en väl genomarbetad process för att sätta övergripande och individuella mål – PEP – Personligt Engagemang och Prestation. Medarbetare som arbetar i team och har liknande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så sätt bli mer involverade i verksamheten.

Kränkande särbehandling i alla dess former är ett strikt nolltoleransområde. Även under 2017 har arbetet med att skapa en inkluderande miljö, fri från kränkande särbehandling och diskriminering fortsatt. I den årliga medarbetarundersökningen visar Swedavias resultat på detta



område att bolaget ligger på samma nivå som undersökningsföretagets jämförelsedatabas. Arbetet för att skapa de bästa förutsättningarna för ledare och medarbetare att utöva sitt civilkurage fortsätter.

Arbetsmiljö

Utmaningarna inom arbetsmiljöområdet är många. Antalet resenärer ökar och det pågår stora utvecklingsprojekt på flera flygplatser. Det betyder att Swedavia är verksamt inom bygg och entreprenad, områden som historiskt sett är nya för bolaget.

I strategin Ansvar för samhälle och människa samlas Swedavias proaktiva arbete för säkerhet, miljö och hälsa för såväl medarbetare som kunder och samhälle. Säkerhet är grundläggande, men också att använda resurser och energi ansvarsfullt. Bolaget prioriterar den fysiska och psykosociala arbetsmiljön. Strategin markerar också att Swedavia tar ett större ansvar än vad lagstiftningen kräver rent formellt av ett bolag.

Nollvision

Swedavia har en nollvision för allvarliga arbetsplatsolyckor, en nollvision som inte bara gäller den egna verksamheten, utan också den som bedrivs av externa partners inom till exempel de stora utvecklingsprogrammen och av inhyrd personal. Under 2017 har ett omfattande arbete genomförts för att bygga upp ett mer effektivt och

proaktivt arbetsmiljöarbete. Nya rutiner för rapportering av och information om olyckor och incidenter har införts, något som lett till ett ökat inflöde av rapporter. Swedavias koncernledning informeras snabbare än tidigare och rutinerna för internutredningar och analyser har skärpts. Bolaget genomför dessutom alltid egna utredningar, parallellt med de som genomförs av exempelvis byggbolag, detta för att snabbare kunna eliminera risker. Målet är att uppnå en kulturförflyttning med tydligare ansvar och ökat engagemang i alla led och att lyfta fram och visa på goda exempel i arbetsmiljöarbetet. Ledarnas ansvar för arbetsmiljön blir också tydligare. Safety walks och Safety talks, där ledarna går ut i verksamheten och samtalar med medarbetarna om arbetsmiljörisiker blir viktiga redskap.

Swedavia arbetar nu för att ta fram lämpliga nyckeltal för ett än mer proaktivt arbetsmiljöarbete och ett systematiskt utvärderingsarbete vad gäller riskhantering, kartläggning och uppföljning.

Lägre sjukfrånvaro

Under 2017 sjönk Swedavias totala sjukfrånvaro under tolv månader i rad, från 5,24 procent vid årets början till 4,78 vid årets slut. Minskningen gällde såväl män som kvinnor och även antalet långtidssjukskrivna. Antalet korttidsjukskrivna var emellertid i stort sett oförändrat jämfört med 2016. Den största nedgången i sjuktal var tydligast på Stockholm Arlanda Airport.



Mänskliga rättigheter

Att driva flygplatser är en komplex verksamhet som potentiellt kan påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter. Två exempel på intressenter som Swedavia direkt påverkar är medarbetare och personer som vistas på flygplatserna; med 3 681 anställda och 40 miljoner resenärer på flygplatserna varje år ställs bolaget inför att hantera olika utmaningar. Samtidigt står bolaget inför den betydande uppgiften att säkerställa respekt för mänskliga rättigheter även i leverantörsledet. Som ett ansvarstagande företag bedriver Swedavia därför ett kontinuerligt arbete för att proaktivt identifiera och hantera bolagets risker kopplade till mänskliga rättigheter genom hela värdekedjan.

Grunden för arbetet utgörs av Swedavias uppförandekoder för medarbetare respektive leverantörer, som båda uttrycker bolagets åtagande att respektera mänskliga rättigheter. Koderna är antagna av styrelsen och uttrycker tydliga förväntningar på hur Swedavias medarbetare och leverantörer ska uppträda. Koderna baseras på FN:s deklaration om mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen och FN:s konvention mot korruption.

Ett fokusområde i arbetet med mänskliga rättigheter är frågor som rör medarbetare, och då främst arbetsmiljö, jämställdhet, mångfald, diskriminering och kränkande särbehandling. Inom dessa frågor finns tydliga riktlinjer och policyer för hur Swedavia ska arbeta. För att kunna fånga upp eventuella incidenter har alla medarbetare möjlighet att rapportera in bland annat arbetsskador, trakasserier och fall av diskriminering genom intranätet. Ytterligare ett viktigt fokusområde är kundernas välbefinnande. Flygsäkerhet har högsta prioritet, vilket innebär att Swedavia arbetar för att minimera risken för händelser som kan påverka flygplatsbesökares hälsa och säkerhet negativt. Ett aktivt arbete bedrivs även för att säkerställa en god tillgänglighet, likabehandling och ett gott bemötande av resenärer på våra flygplatser. Till exempel får samtliga anställda på flygplatserna utbildning i värdskap och bemötande. Ytterligare en viktig fråga är att erbjuda god assistansservice till personer som är i behov av sådan.

För att ytterligare utveckla och strukturera arbetet med mänskliga rättigheter inledde Swedavia ett omfattande arbete under hösten 2017. Som en första del gjordes en övergripande riskkartläggning ur ett värdekedjeperspektiv. Den pekade, bland annat, på viktiga utmaningar kopplade till de pågående utvecklingsprojekten. Projektet involverar många entreprenörer och leverantörer, där risker kopplade till exempelvis hälsa och säkerhet, övertidsarbete och låga ersättningsnivåer kan föreligga. Risken för förekomst av trafficking på flygplatserna är en annan viktig fråga, där Swedavia genom samarbete med berörda myndigheter kan spela en viktig roll. Kartläggningen bekräftade också flygsäkerheten samt risken för diskriminering eller kränkande behandling av resenärer som prioriterade frågor.

Med riskkartläggningen som utgångspunkt gjordes en koncernövergripande genomlysning av Swedavias

arbete med mänskliga rättigheter utifrån FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Resultatet pekade på ett antal utvecklingsområden som bolaget kommer adressera under 2018. Till exempel kommer bolaget under året att utveckla sin riskprocess för att bättre fånga in alla typer av risker kopplade till mänskliga rättigheter, samt skapa en handlingsplan för det fortsatta riskhanteringsarbetet. Under året kommer Swedavia också att förtydliga och förankra ansvarsfördelningen kring dessa frågor i organisationen och höja kunskapsnivån bland medarbetarna genom utbildningar.

Nytt huvudkontor

2017 samlade Swedavia en stor del av sina administrativa enheter i ett nytt huvudkontor i direkt anslutning till Stockholm Arlanda Airport. I den nya byggnaden tillämpas ett aktivitetsbaserat arbetssätt med flexibla arbetsplatser anpassade för olika aktiviteter och arbetsuppgifter.

Swedavias rekryteringsriktlinje

Swedavia eftersträvar en organisation som speglar samhället och kunderna. Bolaget har därför satt som mål att ha minst 23 procent utlandsfödda bland medarbetarna. 2016 var den siffran 15 procent, 2017 var siffran 15,2. På samma sätt strävar bolaget efter att hälften av alla medarbetare ska utgöras av kvinnor. 2016 var andelen kvinnor 35 procent, 2017 var siffran 36 procent.

För att ytterligare driva på utvecklingen och bidra till att uppnå jämställdhet och ökad mångfald lanserade Swedavia under 2017 en rekryteringsriktlinje. Rekryteringsriktlinjen ska säkerställa att Swedavia rekryterar på ett hållbart, säkert och attraktivt sätt och omfattar samtliga rekryteringar inom Swedavia, oavsett om de genomförs internt eller av extern part, samt för konsulter.

Rekryteringsriktlinjer

- Swedavia ska vid rekrytering eftersträva en balanserad representation vad gäller kvinnor och män
- Män och kvinnor skall erbjudas samma karriärmöjligheter. Därför ska varje sluturval vid rekrytering ha representation från båda könen när slutkandidater skall utvärderas
- Undantag beviljas endast av vd
- Swedavias strävan är också alltid vid Swedavias rekryteringar att öka andelen medarbetare med utländsk bakgrund
- Vid Swedavias rekryteringar får aldrig namn eller ursprung ha någon betydelse för möjligheten att erbjudas ett arbete
- Inte heller får sexuell läggning, kön, ålder, funktionsvariation eller religion ha betydelse

Medarbetare i siffror

Swedavias medarbetare i siffror*

	Antal anställda	Tillsvidare	Tidsbegränsat	Timanställda	Heltid	Deltid
2017						
Kvinnor	1 326	962	54	310	907	109
Män	2 355	1 691	164	500	1 766	89
Totalt	3 681	2 653	218	810	2 673	198
2016						
Kvinnor	1 201	875	56	270	781	94
Män	2 275	1 592	206	477	1 543	49
Totalt	3 476	2 467	262	747	2 324	143
2015						
Kvinnor	1 148	849	51	248	755	94
Män	2 204	1 519	240	445	1 461	58
Totalt	3 352	2 368	291	693	2 216	152

* Uppgifter avser antal anställningskontrakt per den 31 december.

Antalet anställda har under 2017 ökat med 205 personer, vilket främst förklaras av en fortsatt ökning av trafik och antal passagerare. Ytterligare en förklaring är EASA:s nya lagkrav som för vissa flygplatser medför ett ökat behov av personal. Antalet anställda inom koncernenheterna har ökat främst på grund av den ökade investeringsvolymen samt en fortsatt uppbyggnad av organisationen genom ersättning av konsulter med tillsvidareanställd personal och rekrytering till vakanta tjänster.

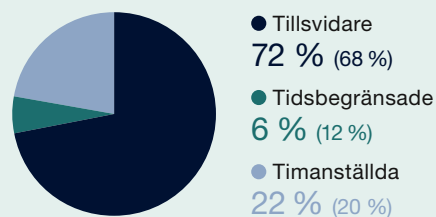
Medelantal anställda 2017

3 074 (2 949)

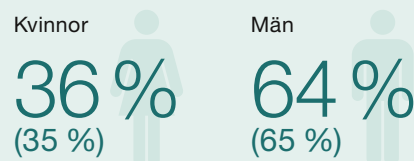
Medarbetare med utländsk bakgrund 2017

15,2 % (15 %)

Fördelning per anställningsform 2017



Könsfördelning utifrån antal anställda 2017



Ordförande har ordet



Swedavia arbetar för att driva och utveckla flygplatser för framtiden. De ska kunna möta skiftande behov och skapa tillgänglighet och goda förutsättningar för Sverige i årtionden framöver. Ägarens förväntningar är tydliga. Verksamheten ska bedrivas med ett hållbarhetsfokus som inbegriper såväl operativa och ekonomiska som miljömässiga och sociala aspekter.

Tillväxten i resande har överstigit de flesta prognoser under flera år i rad och även fraktvolymer ökar som en följd av den ökande e-handeln. Behovet av ytterligare kapacitet på flygplatserna är i många fall stort. Därför arbetar Swedavia för att öka kapaciteten på alla tio flygplatser, både genom omfattande infrastrukturprojekt och processutveckling. Under 2017 dubblerades investeringsvolymen jämfört med 2016. De närmaste åren ska investeringar för omkring fyra miljarder kronor genomföras varje år. Eftersom Swedavia finansierar sin egen utveckling och infrastruktur ställer det tuffa krav på både lönsamhet och genomförandeförmåga. Jag kan konstatera att bolaget står väl rustat inför åren som kommer.

Samtidigt behöver Swedavia vara flexibelt för att på bästa möjliga sätt hantera såväl politiska som marknadsmässiga och omvärldsrelaterade förändringar som påverkar förutsättningarna för bolagets verksamhet. Swedavias investeringsplaner baseras på långsiktiga bedömningar och analyser, samtidigt som ett ökat resande kräver insatser för att redan på kort sikt vidta kapacitetshöjande åtgärder på flygplatserna.

SAMARBETEN OCH EKONOMI

Ett viktigt samarbetsforum som regeringen tog initiativ till under 2017 var Arlandarådet. Det är ett rådgivande organ som ska ta tillvara bredare frågor och intressen när Arlanda utvecklas de kommande åren. Som sådant och som ett organ för utbyte av erfarenheter mellan Swedavia, regeringen, företrädare för berörda myndigheter och näringslivet kan detta råd vara mycket betydelsefullt. Med tre deltagande statsråd och engagerade, viktiga företrädare från både offentlig och privat sektor tycker jag dessutom att det skickar en tydlig signal om Stockholm Arlanda Airports betydelse för Sverige som framgångsrikt exportland och som ett attraktivt land för investeringar, turism och företagsetableringar, som i sin tur är grunden för Sveriges fortsatta välfärdsutveckling.

Ur ekonomisk synpunkt har Swedavia haft ett starkt år och måluppfyllnaden har varit god. Under hösten 2017 reviderades två av bolagets ekonomiska mål; målet om avkastning på operativt kapital och skuldsättningsgraden. Avkastningsmålet sänktes från sju till sex procent

på operativt kapital och intervallet för skuldsättningsgraden utvidgades. De ekonomiska målen tar sin utgångspunkt i makroekonomiska omvärldsfaktorer och utgör viktiga förutsättningar för vår investeringsförmåga och konkurrenskraft.

Swedavia har också valt att ändra tidsramen för sitt kundnöjdhetsmål, som nu ska vara uppfyllt till 2025 istället för som tidigare 2020. Ambitionen är densamma som tidigare, men vi ser att de omfattande ombyggnadsarbetena på framförallt Arlanda kommer att ha påverkan på den totala kundupplevelsen och det långsiktiga resultatet av dessa förbättringar kommer vi att kunna se först om några år.

MILJÖ OCH KLIMAT

På miljö- och klimatsidan har Swedavia bedrivit ett ambitiöst och omfattande arbete under många år och miljötankandet genomsyrar organisationen. Klimatförändringar som en konsekvens av människans utsläpp av växthusgaser måste tas på allvar. Swedavia är på god väg att nå sitt nollmål för fossila koldioxidutsläpp från den egna verksamheten till 2020. Bolaget är också engagerat i flygsektorns gemensamma arbete för att minska flygets klimatpåverkan. En viktig fråga i det sammanhanget är en påskyndad övergång till biobränslen och möjligheten att få till stånd en mer storskalig produktion i Sverige.

Flyg gör det möjligt för Sverige att vara en del av den globala utvecklingen, både innovativt, ekonomiskt och kulturellt. Samtidigt är klimatförändringar vår tids nyckelfråga och Swedavia gör det bolaget kan för att ta ansvar för ett hållbart resande. Hållbarhetsarbetet kommer vara mycket viktigt inte bara för Swedavia utan för hela flygbranschen under de kommande åren. Vi måste fortsätta att utveckla de värden som gör flyget så viktigt och samtidigt minska den klimatpåverkan som uppstår.

SOCIAL UTVECKLING

På flygplatser ligger alltid säkerhet – för resenärer och samarbetspartners såväl som för medarbetare – högst upp på agendan. Även här har Swedavia metodiskt arbetat med säkerhet och arbetsmiljö. Jag ser att Jonas Abrahamsson under sitt första år som vd och koncernchef har lyft detta viktiga arbete ytterligare.

Men social hållbarhet är mer än så. Den handlar också om värderingar och beteenden, hur vi är gentemot varandra i det dagliga mötet och vilka möjligheter vi har att trivas och utvecklas, eventuella olikheter till trots. Den diskussion som tog fart i samband med #metoo-rörelsen 2017 var en viktig påminnelse om detta. Swedavias ledning har tagit många initiativ för mångfald, inkludering och sunda värderingar och jag upplever att bolaget ligger långt fram i detta långsiktiga och uthålliga arbete.

Avslutningsvis kan jag med glädje konstatera att 2017 var ett framgångsrikt år för Swedavia. Resenärstillväxten fortsatte, vilket är ett gott tecken på att bolaget gör rätt saker för att leva upp till sitt syfte – att göra det möjligt för människor att mötas. Swedavia ska på så vis skapa tillgänglighet och bidra till en hållbar tillväxt. Å styrelsens vägnar vill jag tacka Swedavias alla ledare, medarbetare och viktiga samarbetspartners för deras dedikerade arbete. Jag vill också hälsa alla resenärer välkomna till våra flygplatser och ser fram emot ett framgångsrikt 2018.

Åke Svensson

Styrelseordförande Swedavia

Årsredovisning 2017

Innehåll

Förvaltningsberättelse och hållbarhetsrapport	70
Bolagsstyrningsrapport	80
Koncernens räkenskaper	90
Koncernens resultaträkningar	90
Koncernens balansräkning	91
Förändringar i eget kapital	93
Koncernens kassaflödesanalys	94
Moderbolagets räkenskaper	95
Moderbolagets resultaträkningar	95
Moderbolagets balansräkning	96
Förändringar i eget kapital	97
Moderbolagets kassaflödesanalys	98
Noter	99
Not 1 Företagsinformation	99
Not 2 Redovisningsprinciper	99
Not 3 Segmentsredovisning	104
Not 4 Nettoomsättning	105
Not 5 Transaktioner med närstående	105
Not 6 Övriga rörelseintäkter	106
Not 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	106
Not 8 Anställda och personalkostnader	106
Not 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	110
Not 10 Övriga rörelsekostnader	110
Not 11 Finansiella intäkter och kostnader	111
Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	111
Not 13 Skatt	111
Not 14 Immateriella anläggningstillgångar	112
Not 15 Materiella anläggningstillgångar	112
Not 16 Byggnader och mark	113
Not 17 Markanläggningar	113
Not 18 Installationer, fordon och inventarier	113
Not 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	114
Not 20 Verkligt värde	114
Not 21 Förvaltningsfastigheter	115
Not 22 Biologiska tillgångar	116
Not 23 Finansiella anläggningstillgångar	116
Not 24 Andra långfristiga fordringar	116
Not 25 Andelar i intresseföretag och joint ventures	116
Not 26 Andelar i koncernföretag	117
Not 27 Finansiella tillgångar och skulder	118
Not 28 Material och förråd	119
Not 29 Kortfristiga fordringar	119
Not 30 Fordringar på koncernföretag	119
Not 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures	119
Not 32 Övriga fordringar	119
Not 33 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	120
Not 34 Eget kapital	120
Not 35 Avsättningar	120
Not 36 Avsättningar för pensioner	120
Not 37 Övriga avsättningar	122
Not 38 Uppskjuten skatt	122
Not 39 Räntebärande skulder	123
Not 40 Långfristiga och kortfristiga skulder	123
Not 41 Låneskulder	123
Not 42 Checkräkningskredit	123
Not 43 Övriga skulder	123
Not 44 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	124
Not 45 Finansiella risker	124
Not 46 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	126
Not 47 Kassaflöde	126
Not 48 Kompletterande information till finansiella nyckeltal	126
Not 49 Händelser efter balansdagen	126
Årsredovisningens undertecknande	127
Revisionsberättelse	128
Bestyrkanderapport	131

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2017. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

SWEDAVIAS VERKSAMHET

Swedavia är en statligt ägd koncern som äger, driver och utvecklar ett nätverk av tio flygplatser i Sverige. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två segment, Flygplatsverksamhet och Real Estate. Flygplatsverksamheten inom Swedavia bedrev under 2017 verksamhet vid tio flygplatser, 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, i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Real Estate äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.

I uppdraget från svenska staten ingår det 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 långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt ägaranvisningen ska Swedavia, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

SYFTE, VISION OCH AFFÄRSIDÉ

Swedavias syfte är "Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas" och visionen är "Vi utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige". Bolagets affärsidé är att "Vi ska tillsammans med partners skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet".

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER ÅRET

Året har präglats av en fortsatt god passagerartillväxt, med en ökning om 6,1 procent jämfört med föregående år, vilket innebär nytt rekord i antal resenärer för Swedavia och där sju flygplatser slog resenärrekord.

Regeringen presenterade den 26 januari 2017 en första svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin betonas flygets avgörande betydelse för Sveriges tillväxt och utveckling. Regeringen pekar specifikt på Stockholm Arlanda Airports betydelse för hela Sveriges utveckling och tillgången till internationella kontakter. I enlighet med flygstrategin tillsattes Arlandarådet av regeringen, ett rådgivande organ som under året påbörjat arbetet med att behandla bredare frågor rörande målsättningen att Stockholm Arlanda Airport ska utvecklas till Nordens ledande flygplats.

Riksdagen fastställde i samband med beslut om rambudget för 2018 att en nationell flygskatt ska införas från och med den första april 2018. Swedavia har följt marknaden för att bedöma vilka effekter flygskatten kan komma att få för bolagets kunder och därmed för Swedavias verksamhet. Swedavias tidigare bedömning kvarstår – en nationell flygskatt har endast mycket små effekter på klimatutsläppen och samtidigt riskerar den att bli en svensk konkurrensnackdel. Swedavia följer utvecklingen för att kunna bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas till följd av flygskatten.

Under 2016 var Swedavia första bolag i världen att köpa in biobränsle motsvarande förbrukningen av företagets egna tjänsteresor med flyg. Swedavia fortsatte med satsningen även under 2017. Den 6 december tankades för första gången biobränsle på Malmö Airport vilket gör att hälften av Swedavias flygplatser försetts med biobränsle under året. Swedavia ska fortsatt arbeta för att nyckelaktörer ska vara med och skapa rätt förutsättningar för flygbränslebyte samt fortsatt medverka i aktiviteter som förflyttar produktionen närmare marknaderna i Sverige.

Mark- och miljööverdomstolen har genom en dom den 16 mars 2017 avslagit en ansökan från Swedavia att ändra villkor 5 som reglerar så kallad lågfartstrafik vid Stockholm Arlanda Airport. Swedavia har överklagat domen till Högsta domstolen. Besked om prövningstillstånd kan förväntas under våren 2018.

Den 25 april offentliggjordes att Scandic Hotels blir operatör för Göteborg Landvetter Airports nya hotell. Hotellet är en viktig pusselbit i flygplatsens expansion och byggandet av den nya flygplatsstaden Airport City Göteborg.

En extra bolagsstämma beslutade den 9 oktober att lönsamhetsmålet för avkastning på operativt kapital revideras till minst sex procent, från det tidigare målet om minst sju procent. Stämman beslutade också att målet för skuldsättningsgrad revideras till intervallet 0,7–1,5 gånger, från det tidigare intervallet 1,0–1,5 gånger. Utdelningspolicyn var inte föremål för revidering.

Swedavia AB och The Nuance Group (Sverige) AB har efter upphandling ingått ett nytt tjänstekoncessionsavtal avseende driften av taxfree-verksamheten på Swedavias samtliga tio flygplatser. Avtalet löper över sju år med option på tre års förlängning.

I november tecknade Swedavia och LfV, leverantör av flygtrafiktjänster, ett avtal som innebär att flygtrafikleddning på distans ska etableras vid fyra Swedaviaflygplatser under kommande år. Aktuella flygplatser är Kiruna Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport och Malmö Airport.

Swedavia tecknade i december avtal om att avyttra fastigheten på Stockholm Arlanda Airport där det kommande storhotellet är under uppförande. Försäljningen gjordes till ett svenskt aktiebolag som ägs av Wenaasgruppen AS och O.G. Ottersland AS. Hotellet blir Nordens största flygplatshotell. Realisationsvinsten är beräknad till storleksordningen 350 MSEK och väntas inflyta 2019.

Swedavia och Nordiska investeringsbanken (NIB) undertecknade i december ett låneavtal på två miljarder kronor för byggandet av en ny pir på Stockholm Arlanda Airport. Låneavtalet möjliggör upplåning på upp till tio års löptid och hjälper till att finansiera flygplatsens expansion.

Efter att en flygplatsanvändare hänskjutit Swedavias avgiftsbeslut för år 2018 för prövning har Transportstyrelsen nu interimistiskt beslutat att avgiftsbeslutet kan verkställas tills vidare. Transportstyrelsens slutliga beslut meddelas senast 23 mars 2018.

Under 2017 etablerades det sammanlagt 33 nya utrikeslinjer från Swedavias flygplatser, varav 28 nya flyglinjer inom Europa och fem nya linjer till destinationer på andra kontinenter från Stockholm Arlanda Airport; Singapore, Delhi, Eilat, Agadir och Miami.

Förändrade förutsättningar för att införa US preclearance i kombination med ett ökande behov av kapacitetsförstärkningar till följd av den höga passagerartillväxten, ger Swedavia anledning att prioritera kapacitetsförstärkande investeringar på Stockholm Arlanda Airport. De förändrade finansiella förutsättningarna beror främst på införandet av flygskatt, ökade investeringskostnader i anläggningen samt ändrade finansieringsförutsättningar för den extra säkerhetskontroll som är kopplat till US preclearance. Swedavia har därför beslutat att i nuläget inte gå vidare med förberedelsearbetet för införandet av en amerikansk gränskontroll, US preclearance, på Stockholm Arlanda

Airport. Swedavia bedömer emellertid fortfarande att införandet av US preclearance skulle förbättra tillgängligheten mellan Sverige och USA och samtidigt bidra till flygplatsens utveckling som nav i Skandinavien.

Under 2017 beslutades det att Peder Grunditz, flygplatsdirektör på Bromma Stockholm Airport, ersätter Kjell-Åke Westin som flygplatsdirektör på Stockholm Arlanda Airport. Mona Glans blir flygplatsdirektör på Bromma Stockholm Airport efter sin roll som flygstationschef på Ronneby Airport. Kjell-Åke Westin, tidigare flygplatsdirektör på Arlanda, fortsätter i en nyinrättad roll som Chef Operational Excellence och senior rådgivare till Swedavias vd och koncernchef. Rollen kommer vid behov att adjungeras till koncernledningen. Joakim Kedbrant, tillförordnad chef för den nya genomförandeorganisationen som inrättades under hösten, blir också en del av koncernledning till dess att rollen tillsätts.

KONCERNEN I KORTHET¹⁾

MSEK, om ej annat anges	2017	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning	5 745	5 546	5 416	5 384	5 137
Rörelseresultat	651	966	1 755	1 405	946
Rörelsemarginal, %	11,3	17,4	32,4	26,1	18,4
Årets resultat	407	717	1 410	926	501
Avkastning operativt kapital, % ³⁾	5,1	8,5	14,6	10,3	7,2
Skuldsättningsgrad, ggr ³⁾	1,0	0,7	0,6	1,4	1,9
Investeringar	3 866	2 138	1 120	924	2 413
Utdelning	122 ²⁾	143	232	231	–
Medelantal anställda	3 074	2 949	2 787	2 516	2 369
Antal passagerare, miljoner	41,9	39,5	37,6	35,7	33,5
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK ⁴⁾	197,3	197,3	195,2	186,6	194,2
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	75,7	75,5	76,1	78,5	78,2

¹⁾ Nyckeltal och definition se sida 137–138.

²⁾ Till årsstämman föreslagen utdelning.

³⁾ Från och med 2017 nettoredovisas pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran. Jämförelseåren har justerats.

⁴⁾ Från och med 2017 tas hänsyn till posten aktiverat arbete för egen räkning, jämförelseåren har omräknats.

För 2016–2017 beräknas nyckeltalet utifrån Flygplatsverksamhet och för 2013–2015 utifrån Swedavia AB.

NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Koncernens nettoomsättning för helåret uppgick till 5 745 MSEK (5 546), vilket var en ökning med 199 MSEK och 3,6 procent jämfört med samma period föregående år.

Intäkter från Aviation Business uppgick till 3 552 MSEK (3 446), vilket är en ökning med 106 MSEK. Ökningen av Passagerar- och Flygplansrelaterade intäkter understeg passagerarökningen. En väsentlig förklaring är att intäkter från passagerarvolymen överskjutande prognostiserade nivåer återförs till flygbolagen enligt Swedavias prismodell. Intäkter från Transportstyrelsen avseende säkerhetskontroll, minskade hänförligt till minskad kostnadsbas. Försäljning av avisning, ramp- och expeditionstjänster har utvecklats väl och bidrog till ökade intäkter inom Aviation Business.

Intäkterna från Commercial Services uppgick till 2 152 MSEK (2 062), vilket är en ökning med 90 MSEK. Kommersiella intäkter per passagerare uppgick till 75,7 SEK (75,5).

Intäkter från Bilkparkerings- och Angörings- och Övervaknings- och Expeditionstjänster ökade med 49 MSEK jämfört med föregående år, vilket var en ökning i linje med passagerartillväxten. Intäkter från Food & Beverage har utvecklats väl och översteg passagerartillväxten. Intäkterna från Retail, översteg föregående år,

men följer inte helt samma takt som passagerartillväxten.

Nyckeltalet driftkostnaderna per avresande passagerare uppgick till 197,3 SEK (197,3).

Externa kostnader var 46 MSEK högre jämfört med föregående år, där högre driftkostnader hänförliga till ökade passagerarvolymen utgör främsta förklaringen.

Personalkostnaderna ökade med 150 MSEK. Ökade resurser i utvecklingsprojekten och ökning av operativ personal på flygplatserna, hänförligt till högre passagerarvolymen, var tillsammans med årlig lönerrevisionseffekt väsentliga förklaringar.

Avskrivningar och nedskrivningar ökade med 64 MSEK jämfört med föregående år. Nedskrivningar av investeringar påverkade negativt med 119 MSEK (58), främst hänförligt till US preclearance och verksamhetsutvecklingsprojekt. Utrangering av anläggningstillgångar i samband med ombyggnationer påverkade övriga rörelsekostnader negativt med 40 MSEK (16).

Koncernens rörelseresultat uppgick till 651 MSEK (966). Rörelseresultatet påverkades negativt med 160 MSEK (74) hänförligt till nedskrivningar och utrangeringar. Föregående år påverkades positivt av realisationsvinster om 241 MSEK hänförlig till avyttring av

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Säve flygplats samt tilläggsköpeskilling från hotellförsäljning. Exklusive ovanstående poster översteg rörelseresultatet föregående år, 811 MSEK (799) och det finansiella målet på minst sex procent avkastning på operativt kapital skulle ha uppnåtts.

Finansnettot för året uppgick till -76 MSEK (-97). Räntenettot var lägre än föregående år, vilket förklaras av lägre genomsnittlig ränta. Resultatandel från joint ventures påverkade finansnettot positivt med 37 MSEK (41).

LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 7 665 MSEK (7 351).

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av året till 6 533 MSEK (4 298), vilket är en ökning med 2 235 MSEK. Swedavias låneskulder fördelas på obligationslån, 5 082 MSEK (3 298) samt certifikat, 1 451 MSEK (1 000). Vid årets utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen 3,4 år (2,0) och den genomsnittliga räntebindningstiden 3,4 år (2,2). Den genomsnittliga räntan uppgick per 2017-12-31 till 1,4 procent (2,8).

Likvida medel minskade med 112 MSEK och uppgick till 58 MSEK (170). Nettoskulden ökade med 2 394 MSEK från 4 896 MSEK till 7 290 MSEK, framför allt beroende på ökad upplåning till följd av högre investeringstakt. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,0 gånger, vilket är en ökning jämfört med ingången av året då den uppgick till 0,7 gånger.

Per balansdagen fanns även outnyttjade kreditlöften på totalt 2 200 MSEK (700) och ett låneavtal med Nordiska investeringsbanken om 2 000 MSEK med löptider upp till och med tio år.

KASSAFLÖDE

Årets kassaflöde uppgick till -112 MSEK (164). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 537 MSEK (1 650), vilket är 113 MSEK lägre jämfört med samma period föregående år.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -3 765 MSEK (-1 855). Investeringarna i materiella anläggningstillgångar ökade med 1 728 MSEK jämfört med föregående år, vilket förklarar största delen av ökningen. Vidare påverkades föregående års kassaflöde positivt med 274 MSEK avseende likvidregleringar från avyttring av Säve flygplats samt en markavyttring. Innevarande år påverkades positivt av erhållen tilläggsköpeskilling om 95 MSEK hänförlig till tidigare genomförd hotellförsäljning.

Årets kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till 2 117 MSEK (370). Årets kassaflöde förklaras av emitterade obligationer samt ökad certifikatupplåning för att finansiera de ökade investeringarna. Utbetalning av beslutad utdelning påverkade negativt med 143 MSEK (232).

INVESTERINGAR

Under året uppgick investeringsutfallet till 3 866 MSEK (2 138). Väsentliga investeringar under perioden avsåg kapacitetshöjande investeringar inom Stockholm Arlanda Airports samt Göteborg Landvetter Airports utvecklingsprogram. Vidare gjordes investeringar avseende säkerhetsklassning av bansystem och ny ankomsthall vid Bromma Stockholm Airport, uppförande av kontorsfastigheten Sky City Office One vid Stockholm Arlanda Airport samt underhålls- och kapacitetshöjande åtgärder vid övriga flygplatser.

EKONOMISKA MÅL

På en extra bolagsstämma under hösten reviderades Swedavias ekonomiska mål. Lönsamhetsmålet, avkastning på operativt kapital, ska uppgå till minst sex procent. Kapitalstrukturmålet, skuldsättningsgraden, ska uppgå till 0,7–1,5 ggr.

De ekonomiska målen är långsiktiga, vilket innebär att målen till följd av exempelvis konjunkturbetingade fluktuationer kan över- eller underskridas vissa år.

UTDELNINGSMÅL

Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat, exklusive realiserad vinst från fastighetsförsäljningar och exklusive värdeförändringar samt hänförlig skatt. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt kapitalstrukturmålet (skuldsättningsgrad 0,7–1,5 ggr).

AKTIEN

Swedavia AB (publ) har utgivit 1 441 403 026 aktier, bestående av endast ett aktieslag där alla aktier har lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten och statens ägande i Swedavia förvaltas per den 31 december 2017 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

FÖRVÄR OCH AVYTTRINGAR

Swedavia tecknade i december avtal om att avyttra det bolag, som äger fastigheten vid Stockholm Arlanda Airport, där ett kommande storhotellet är under uppbyggnad. Enligt avtalet sker överlåtelsen i november 2019 när hotellet tas i drift. Transaktionen redovisas i samband med tillträdet, vilket är tidpunkten för när risken övergår till köparen.

MARKNAD

Antalet passagerare ökade med 6,1 procent under helåret 2017. Antalet utrikespassagerare ökade med 8,2 procent och antalet inrikespassagerare ökade med 2,2 procent. Efterfrågan på utrikesresor har varit stark under hela året och utbudet av flygförbindelser har stärkts vilket påverkat passagerartillväxten positivt. Under fjärde kvartalet kan man dock se en viss avmattning i tillväxttakten. Även inrikesresandet har ökat under året som helhet, vilket visar på flygets viktiga roll inom Sverige. Den samlade beläggningsgraden för flygbolagen har legat på en fortsatt hög nivå.

Den starka efterfrågan på flygresor vid svenska flygplatser innebär att flygbolagen fortsätter att satsa på den svenska marknaden. Under hela året har flera flygbolag beslutat om ny eller utökad trafik framöver men flygbolagskonkurser i utlandet har inneburit att linjer till framförallt Storbritannien och Tyskland drabbats. Den ekonomiska tillväxten i Europa och stora delar av övriga världen har överraskat positivt under 2017. Det bidrar till att antalet inkommande besökare till Sverige fortsätter att öka. Förbättrad och attraktiv tillgänglighet till Sverige med flyg är en viktig komponent i denna utveckling.

Även inom den interkontinentala reguljära trafiken har passagerarvolymerna fortsatt att öka under helåret. Det är nya linjer och ökade frekvenser från Stockholm Arlanda Airport som innebär ökade interkontinentala volymer både vad gäller passagerare och frakt. Chartertrafiken vid Swedavias flygplatser har också utvecklats starkt jämfört med föregående år.

Den säsongsutjämnade passagerarutvecklingen visar att utrikesresandet under 2017 har fortsatt att nå rekordvolym. Även inrikesresandet befinner sig på historiskt sett höga nivåer och sju av Swedavias tio flygplatser satte passagerarrekor under 2017.

HÅLLBARHETSRAPPORT

Affärsmodell

Swedavias roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten – inom Sverige, i Europa och i övriga världen. Säkerhet och hållbar utveckling med kunden i fokus är utgångspunkten för allt Swedavia gör, både i den egna verksamheten och i samhället i stort. Verksamheten drivs affärsmätsigt och bolaget ska genom utveckling, planering och operativ effektivitet bygga en långsiktigt hållbar affär. Alla de viktiga frågor som för Swedavia vidare mot att vara en ansvarstagande förebild inom hållbarhet finns representerade i de olika hållbarhetsperspektiven. Miljöhänsyn, sociala förhållanden, medarbetare, mänskliga rättigheter, antikorruption och affärsetik är samtliga integrerade i affärsmodellen. För detaljerad beskrivning av Swedavias affärsmodell, se avsnitt Strategi på sidan 20.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Riskhantering inom Swedavia syftar till att säkerställa koncernens förmåga att uppnå sina affärsmål, samt att vara väl rustad att möta förändring såväl internt som externt. Swedavias metodik avseende riskhantering harmoniserar med ISO 31000 och finns beskrivet i ett ramverk för riskhantering. Styrningen konkretiseras genom en riskpolicy, finanspolicy och kreditpolicy med tillhörande riktlinjer i syfte att beskriva riskhanteringsprocessen för såväl verksamhet som investeringsportfölj. Att bedriva en proaktiv riskhantering är ett viktigt instrument i Swedavias strävan efter en hög tillgänglighet för resenärer och kunder. Genom en kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot Swedavias övergripande mål. Flygplatsernas och koncernenheternas affärsplaneringsarbete utgår ifrån ett strukturerat riskarbete som är integrerat i Swedavias ledningssystem.

Riskarbetets genomförande



Definition av riskkriterier & principer för riskhantering

Strategiska risker – Risk för förlust eller annan negativ konsekvens som påverkar Swedavias hållbara utveckling. Generellt gäller detta risker med hög påverkan på koncernen som helhet.

Operationella risker – Risker till följd av bristande, ineffektiva eller ej fungerande interna processer, mänskliga fel, felaktigheter i tekniska system eller som resultat av externa händelser.

Finansiella risker – Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer på sidorna 124–125, not 45 Finansiella risker.

Swedavias risker ska hanteras utifrån ansvarsprincip, likhetsprincip och närhetsprincip.

– Ansvarsprincipen baseras på att den som ansvarar för en verksamhet även har ansvaret för dess risker. Ansvaret inkluderar därmed att säkra att riskägare i sin verksamhet vidtar åtgärder för att säkerställa robusthet i verksamhetens processer samt verka för en hög riskmedvetenhet.

– Likhetsprincipen innebär att en verksamhet så långt som möjligt ska fungera på samma sätt under en allvarlig händelse som under normala förhållanden.

– Närhetsprincipen innebär att risker ska hanteras där de organisatoriskt kan inträffa och av dem som är riskägare. Ibland kan dock en risk inte hanteras på den aktuella organisatoriska nivån, i dessa fall kan riskkommittén vägleda riskägaren.

Dessa principer realiseras genom krav på löpande genomförande av riskanalyser inför förändringar och projekt. Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias varumärke och tillvaratar ägarens, tillsynsmyndigheters, partners och kunders krav i enlighet med Swedavias affärsstrategi.

Riskidentifiering och värdering av risker

Riskidentifiering genomförs löpande inom Swedavias verksamheter på strategisk nivå samt inom portföljverksamheten. För varje identifierad risk utses en riskägare och åtgärder för riskförändring dokumenteras. Verksamheternas samtliga risker och risktyper värderas och sammanställs i riskbanker som löpande uppdateras inom ramen för ledningens genomgång samt affärsplanearbetet. Risker i riskbankerna aggregeras och rapporteras kvartalsvis. Riskidentifiering kan leda till att arbete med riskförändring påbörjas.

Riskförändring

Verksamheternas risker rapporteras kvartalsvis som en del i bolagets kvartalsdialoger, med fokus på risker utifrån strategier, mål och aktiviteter. Verksamhetens bedömning av riskerna och aktiviteterna utvärderas på koncernövergripande nivå. De värderade riskerna utgör sedan underlag för en koncernövergripande riskrapport som beslutas av koncernledningen inför beredning i revisionsutskott och beslut i styrelsen.

Uppföljning och granskning

Koncernövergripande riskfrågor bereds i riskkommittén som sammanträder kvartalsvis, riskkommittén utgör en tvärfunktionell beslutsberedande plattform i strategiska och koncernövergripande riskfrågor. Internrevisorerna granskar, testar och validerar effektiviteten i Swedavias riskhantering genom revisioner mot Risk Management-funktionen samt mot verksamheternas pågående riskarbete.

Händelser 2017

Riskarbetet inom Swedavia har under året resulterat i analyser, åtgärder samt kontinuitetsplaner för ett flertal risker med koppling till våra hållbarhetsperspektiv; kund, social utveckling, miljöhänsyn och ekonomi. Löpande sker även monitorering och uppföljning av projekten i utvecklingsprogrammen i syfte att säkerställa att störningar i den pågående flygplatsverksamheten minimeras.

Under 2017 genomfördes en övergripande riskworkshop för att säkerställa och utveckla resonemanget kring risker kopplade till miljöhänsyn, sociala förhållanden och personal, mänskliga rättigheter och motverkande av korruption.

Förekomsten av mutor hos ett företag, eller misstankar härom, påverkar alla som har en relation till företaget. En medarbetare hos Swedavia får aldrig, vare sig uttryckligen eller underförstått, för sig själv eller annan, ta emot, låta sig utlova eller begära en otillåten förmån för sin tjänsteutövning, och inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån. Företagets rykte och varumärke skadas om korruption förekommer i verksamheten och/eller hos leverantörer eller andra aktörer på någon av våra flygplatser. Fokus på arbetsmiljörisker inom Swedavias utvecklingsprogram har ökat under året. Swedavia har även påbörjat arbetet med en kartläggning av de risker som kan länkas till negativ påverkan på mänskliga rättigheter. Analysen omfattar hela värdekedjan och syftar till att kartlägga både vilka intressenter och vilka mänskliga rättigheter som kan påverkas. Swedavia gör även en gapanalys av nuvarande arbete utifrån FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (FNVP) i syfte att ta fram konkreta rekommendationer för en stärkt efterlevnad av FNVP.

Riskhantering inom kund

Swedavia strävar efter att ständigt utveckla, förbättra och skapa flexibilitet inom verksamheten med syfte att ha kunden i fokus. För att möta en ökad efterfrågan på kort sikt krävs effektiva flöden i befintlig infrastruktur. Långsiktigt möts kapacitetsbehovet genom utvecklingsplaner som sedan utmynnar i investeringar. Risken består i dels förmågan att kunna göra rätt bedömningar av efterfrågan på kapacitet, dels i förmågan att realisera utvecklingsplanerna i tillräckligt snabb takt. Under året har beslut fattats om att inrätta en genomförandeorganisation som ska ansvara för att genomföra större investeringar på uppdrag av portföljägarna. Det finns en risk att Swedavia inte tillräckligt snabbt kan omsätta insikter och kundbehov till nya satsningar och affärsmöjligheter, vilket på sikt kan leda till försämrad lönsamhet.

Riskhantering inom social utveckling

Händelser som extrema väderförhållanden, driftavbrott, terrordåd eller arbetsmarknadskonflikter kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa och kommersiella verksamhet. Flygplatsernas flygsäkerhetsarbete syftar till att förhindra och minimera effekter av eventuella incidenter i Swedavias verksamhet. Genom ett proaktivt riskarbete i kombination med ett effektivt säkerhetsarbete ska störningar i flygplatsdriften aldrig komma att påverka flygsäkerheten. Swedavia arbetar aktivt med kris- och kontinuitetsplaner, samt genomför övningar löpande i syfte att öka riskmedvetenheten och kompetensnivån hos medarbetare, samarbetspartners och myndigheter. Om en oplanerad händelse inträffar arbetar Swedavia kontinuerligt med kris- och beredskapskommunikation tillsammans med berörda parter, riktat till relevanta målgrupper. Arbetet fokuseras på att ge en tydlig, faktabaserad information så snabbt som möjligt.

Att vara en attraktiv arbetsgivare som attraherar och behåller rätt medarbetare är en viktig del i Swedavias strävan efter att säkra framtida kompetensförsörjning. Koncernens verksamhetsutveckling bedrivs

parallellt med ett stort antal strategiska utvecklingsprojekt vilket ställer höga krav på ledarskapet och genomförandekraften. Genom en fungerande målnedbrytning och tydlig ledning motiveras och engageras medarbetarna.

Riskhantering inom miljöhänsyn

Swedavia bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken och måste därför inneha miljötillstånd för respektive flygplats för att bolaget ska tillåtas driva flygplatserna. Tillståndsplikten i kombination med en hög ambitionsnivå styr miljöarbetet. Tillstånden och tillståndsvillkoren definierar såväl möjligheter som begränsningar för Swedavia att utveckla sin affär och möta en ökande efterfrågan. Förändringar av tillstånden och tillståndsvillkoren kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. Miljötillståndprocesser är långa och tidskrävande, vilket innebär att miljöfrågor utgör en kritisk del av flygplatsens långsiktiga utvecklingsplaner. Därutöver finns lokala risker kopplade till exempelvis markföroreningar där det är aktuellt. Flera risker finns identifierade kopplade till Swedavias ambition om förnybart flygbränsle. Den mest väsentliga handlar om andra aktörers passivitet. Swedavia kompletterade sitt riskarbete med tillhörande anvisningar för att bättre omfatta omhändertagandet av risker kopplat till miljöhänsyn.

Riskhantering inom ekonomi

Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att effektivisera verksamheten. Som en konsekvens av kontinuerlig passagerartillväxt och en bransch med hög förändringstakt följer behov av infrastrukturella investeringar med en hög komplexitet. Detta utgör en utmaning avseende såväl finansiering, som prioritering och optimering av resursutnyttjande. För att monitorera och minska risken, samt för att styra och prioritera bolagets investeringsmedel finns en etablerad investeringsprocess genom portföljstyrning och utvecklingsforum. Swedavias kunder verkar i en starkt konkurrensutsatt bransch med ett fåtal stora flygbolag där förändringar sker snabbt. De risker som Swedavia har på grund av osäkerhet i konjunktur, en eventuell flygskatt och flygbolag i finansiell obalans är dels risk för minskade intäkter som leder till minskad lönsamhet, om inte kostnaderna kan sänkas i samma omfattning, dels att kreditförluster kan uppstå på grund av att flygbolag eller andra kunder går i konkurs. Swedavia strävar efter att öka flexibiliteten i kostnadsmassan, skapa handlingsplaner för att hantera trafiknedgång och att förstärka bevakningen av kundernas ekonomiska ställning i syfte att minimera kreditförluster i samband med eventuella konkurser. Koncernens finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi. Verksamheten bedrivs utifrån de av styrelsen fastställda Finanspolicy och Kreditpolicy som präglas av en låg risknivå. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar, samt effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker. För mer information om definitioner och hantering av finansiella risker, se not 45 på sidorna 124–125.

Miljöhänsyn

Miljöhänsyn är en av Swedavias hållbarhetsaspekter och en förutsättning för en hållbar utveckling. Miljöfrågor är därför integrerade i Swedavias strategier och verksamhetsstyrning.

Policy

Den policy som är främst tillämplig inom miljöområdet är Miljö- och energipolicyn. Den är en av de sex policyer som fastställs av Swedavias styrelse. Policyn används som ett centralt övergripande styrdokument. I avsaknad av annan styrande dokumentation gäller

ändå Miljö- och energipolicyn.

Miljö- och energipolicyn granskas minst en gång årligen i samband med ledningens genomgång av Swedavias miljöarbete. Vid behov, exempelvis vid ändrade prioriteringar i verksamheten, görs nödvändiga revideringar för att säkerställa att Miljö- och energipolicyn hela tiden är aktuell och relevant för hela koncernens verksamhet.

Som resultat av Miljö- och energipolicyn har hela koncernen ett tydligt ramverk för att sätta miljömål, ett gemensamt åtagande att skydda miljön och ett hos högsta ledningen förankrat åtagande att ständigt förbättra miljöledningssystemet för att uppnå bättre miljöprestanda.

Klimat och energi

Minskad klimatpåverkan är en av flygbranschens största utmaningar. Swedavias primära 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. Swedavias mål är att 2020 ha noll ton utsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet och minskad energianvändning. 2017 var utsläppen 1 896 ton jämfört med 2 723 ton 2016 och energianvändning 190 530 MWh jämfört med 194 596 MWh 2016. Läs mer om detta på sidan 57.

Ett lönsamt Swedavia kan även stödja andra i deras klimatarbete. Inom ramen för klimatprogrammet ACA sker många samarbeten på flygplatserna för minskade utsläpp av fossil koldioxid. I infrastrukturrelaterade frågor agerar Swedavia utifrån policyn genom olika riktlinjer som tillämpas i alla bygg- och anläggningsprojekt. Riktlinjerna omhändertar frågor som miljöcertifiering, energi, masshantering, avfall, byggvaror och övriga bygg- och anläggningsrelaterade miljöfrågor. Swedavias strategi om ett proaktivt miljöarbete omfattar bolagets egen verksamhet likväl som övergången till förnybart flygbränsle. Swedavia strävar efter att driva utvecklingen av bioflygbränslen. Därigenom arbetar bolaget aktivt för att reducera egna och intressenters utsläpp av fossil koldioxid och för att naturresurser används på ett effektivt sätt med ambitionen att långsiktigt säkra svensk tillgänglighet. Swedavias mål är att driva flygbranschen till att använda högre andel förnybart flygbränsle. Mängd förnybart bioflygbränsle tankad på Swedavias uppdrag 2017 var tolv ton. Läs mer på sid 58.

Miljötillstånd

Swedavia bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Denna utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Swedavia måste därför inneha miljötillstånd för respektive flygplats för att bolaget ska tillåtas driva flygplatserna. Vid utgången av 2017 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden. Swedavias främsta miljöpåverkan är utsläpp till luft av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid. Största källan till bolagets utsläpp är avgaser från fordon samt drift av terminaler och övriga byggnader. Annan betydande miljöpåverkan är utsläpp till mark och vatten av framför allt syretärande ämnen från halkbekämpning av rullbanor samt avisning av flygplan. Som en följd av flygplatsdriften påverkas även flygplatsernas omgivning av flygbuller.

Stockholm Arlanda Airports nya miljötillstånd vann laga kraft den 25 maj 2015. Stockholm Arlanda Airport tog det nya tillståndet i anspråk den 1 januari 2016. Trots att tillståndet är nytt har Swedavia identifierat en brist i villkor 5 som gör att flygplatsen inte kan efterleva detta villkor. Swedavia har därför ansökt om en villkorsändring hos mark- och miljödomstolen, men begäran avslogs. Swedavia överklagade mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen. Dom meddelades

den 16 mars 2017. Detta beslut har Swedavia överklagat till Högsta domstolen. Besked om prövningstillstånd kan förväntas tidigast under våren 2018. I det nya tillståndet har utsläppstaket, som begränsade utsläppen av koldioxid och kväveoxider, tagits bort och ersatts med en handlingsplan för utsläpp till luft av fossil koldioxid, kväveoxider och partiklar. Handlingsplanen ska omfatta Swedavias verksamhet och övriga aktörers verksamhet på flygplatsen, samt marktransporter och flygtrafik. Villkoret som reglerar överflygningar av Upplands Väsby innebär att regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby tätort numera får ske, men att flygplatsen ska använda andra inflygningsprocedurer för att undvika Upplands Väsby tätort när detta är möjligt med hänsyn till flygplatsens kapacitet, regelverket för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden.

Mark- och miljödomstolen meddelade den 17 juni 2015 dom i målet angående Göteborg Landvetter Airport. Domen överklagades av bland annat Swedavia, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen ägde rum den 15–17 mars 2016 och dom erhöles den 28 april 2016. Domen innehöll en begränsning i produktionsvolymen på 90 000 rörelser jämfört med sökt volym om 120 000 rörelser. Swedavia begärde prövningstillstånd i Högsta domstolen den 25 maj 2016, bland annat för frågor som rör produktionsvolym, bullerriktvärden och vattenfrågor. Högsta domstolen meddelade inte prövningstillstånd och Swedavia har beslutat att inte ta det nya tillståndet i anspråk. Tillståndet ger inte den produktionsvolym som behövs för regionen, vilket innebär att man inom några år måste starta en ny tillståndsprövning. Att ta det nya tillståndet i anspråk skulle kräva mycket resurser för att genomföra de provotidsutredningar som tillståndet innehåller och är svårt att hantera samtidigt som flygplatsen tar fram material till en ny miljöansökan.

Regeringen har genom beslut den 14 september 2017 slutligt avgjort frågan om bullerskyddsåtgärder för Visby Airport. Kiruna Airport har under året tagit ett nytt tillstånd i anspråk.

Malmö Airport har under året lämnat in en provotidsredovisning avseende möjligheterna att minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavisning till ett antal nära liggande sjöar. För en sjö, Fjällfotasjön, har mark- och miljödomstolen förlängt provotiden. Bromma Stockholm Airport, Umeå Airport och Åre Östersund Airport har inte haft några tillståndsrelaterade frågor under året.

Motverkande av korruption

En medarbetare hos Swedavia får aldrig, vare sig uttryckligen eller underförstått, för sig själv eller annan, ta emot, låta sig utlova eller begära en otillåten förmån för sin tjänsteutövning, och inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån.

Risken för korruption kan antas föreligga latent, men finns i nuläget inte upptagen på övergripande nivå. Swedavia vidtar ett flertal åtgärder för att förebygga risken, exempelvis genom utbildning, rådgivning, en whistleblowerfunktion och en etisk kommitté.

Förekomsten av mutor hos ett företag, eller misstankar härom, påverkar alla som har en relation till företaget. Företagets rykte och varumärke skulle skadas om korruption förekommer i verksamheten och/eller hos leverantörer eller andra aktörer på någon av våra flygplatser. Såväl kunders, leverantörers som medarbetarnas syn på bolaget skulle påverkas negativt. Det är därför en del i Swedavias hållbarhetsarbete att proaktivt arbeta mot förekomst av korruption och oegentligheter i bolaget.

Policy/styrning

Arbetet med antikorruption sker internt i Swedavia genom styrande dokument, utbildning, rådgivning och uppföljning samt externt genom att en Code of Conduct för leverantörer är en del av

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Swedavias upphandlade leverantörsavtal. Swedavias whistleblowerfunktion är även öppen för externa visslingar och finns tillgänglig via Swedavias externa webbsida.

Styrande dokument

- Swedavias Code of Conduct
- Swedavias Code of Conduct för leverantörer
- Swedavias Mutpolicy
- Swedavias Riktlinjer för extern representation
- Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK)

Utbildning

- Onlineutbildning, inklusive kunskapsprov, i Swedavias Mutpolicy och riktlinjer för extern representation
- Lärlarledd utbildning i Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK),

Rådgivning

- Löpande rådgivning till organisationen i frågor rörande extern representation

Uppföljning

- Genom närmsta chef och internrevisions försorg
- Etablerad whistleblowerfunktion
- Genom Swedavias etiska kommitté

Swedavia har valt att i mutpolicy och riktlinjer vara mer restriktiva än vad lagen uttryckligen kräver. Anledningen är att vi som offentligt ägt bolag har ett ansvar att förvalta samhällets investerade resurser på bästa sätt. Som offentligt ägt bolag har vi därför en lägre tröskel för vad som är tillåtet jämfört med många andra företag.

Resultat/KPI

Koncernenheten Juridik kommer fortsatt arbeta aktivt med att utveckla arbetet i antikorrupsionsfrågor. Under 2017 genomfördes följande aktiviteter;

- Swedavia Airport Academy fick i uppdrag att utveckla genomförande och uppföljning av E-learning Mutpolicy och Extern representation.
- Lärlarledda utbildningar i ÖMK för identifierade grupper som arbetar med bygg- och fastighetssektorn.
- En uttrycklig hänvisning till ÖMK lades med i Swedavias Mutpolicy
- ÖMK integreras som kontraktsbilaga till Swedavias entreprenadavtal
- Swedavias online-utbildning i Swedavias Mutpolicy och riktlinjer för extern representation blev per december 2017 obligatorisk för alla medarbetare i Swedavia

Uppföljning av genomförandegrad av onlineutbildningen hos ledare i Swedavia uppgick 2017 till 89 procent.

Sociala förhållanden och personal Medarbetare och Swedavia

Swedavia befinner sig i en expansiv fas och för Swedavia är förmågan att rekrytera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare en avgörande framgångsfaktor. Målet är att erbjuda en arbetsplats där alla medarbetare får de förutsättningar som behövs för att utföra sina arbetsuppgifter, vidareutveckla sin kompetens och nå uppsatta mål. Med utgångspunkt i Swedavias värderingar och med fokus på hållbar utveckling ska ledare och medarbetare tillsammans

skapa en engagerande och inkluderande kultur som ger möjligheter till högre prestation, kreativitet och innovation. En engagerande kultur är grunden för att uppnå Swedavias gemensamma mål och Swedavia ska vara en attraktiv arbetsgivare för samtliga för att attrahera, utveckla och behålla de bästa medarbetarna.

I början av 2017 genomfördes Swedavias årliga mätning av engagemang hos ledare och medarbetare. I årets mätning hade Swedavia 67 procent engagerade ledare och medarbetare, att jämföra med benchmark om 63 procent. Målsättningen inom Swedavia är att nå 75 procent engagerade ledare och medarbetare år 2020. Vid utgången av 2017 uppgick antalet anställda, oavsett anställningsform, till 3 681 (3 476). Omräknat till medelantal anställda under verksamhetsåret, se definition på sida 137, uppgår antalet till 3 074 (2 949). Ökningen av anställda beror framförallt på tillkommande trafik på Swedavias flygplatser och ökningen av passagerarvolymen. Ökningen sker framför allt inom den operativa flygplatsverksamheten. Kön fördelningen är 36 (35) procent kvinnor och 64 (65) procent män. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns på sidorna 61–67.

Kompetensförsörjning

Swedavia har en genomarbetad process för att sätta övergripande och individuella mål, PEP – Personligt Engagemang och Prestation. Medarbetare som arbetar i team och har likande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så sätt bli mer involverade. Processen är en del i att realisera företagets övergripande mål och strategier och baseras på Swedavias affärsplan och respektive flygplats/enhets egen verksamhetsplan. PEP bygger på en kontinuerlig dialog mellan medarbetare och ledare. Målet för Swedavia är att alla medarbetare ska utvecklas och få den utbildning som krävs. Swedavia utvecklar arbetet kring kompetensinventering och har under 2017 tillsatt en särskild tjänst med ansvar för talang- och karriärutveckling.

Ledarskap

Swedavias ledare har en viktig roll i att skapa möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Ett kontinuerligt arbete bedrivs för att stärka ledarna, bland annat genom utbildning och kommunikationsverktyg för dialogen med medarbetarna. Obligatoriska ledarskapsutbildningar genomförs för att skapa en gemensam plattform för ledarskap och individuell utveckling. Ledarna är nyckeln till att Swedavias syfte, vision och värderingar når ut i verksamheten och i arbetet för ett ökat engagemang arbetar Swedavia aktivt med inkludering för att skapa en än mer involverande och utvecklande kultur. Swedavias ledare samlas i så kallade Ledarmöten några gånger per år, för att tillsammans, tvärfunktionellt, ta del av och arbeta kring viktiga frågor för företaget. Exempel på frågor som varit i fokus tvärfunktionellt är kundfokuserat arbetssätt, proaktiv arbetsmiljö, säkerhet, miljö och klimat, mångfald och inkludering.

Arbetsmiljö

Arbetsmiljö och hälsa är ett högt prioriterat område och Swedavia har en nollvision för allvarliga arbetsplatsolyckor. Swedavia arbetar kontinuerligt med att stärka det proaktiva och systematiska arbetsmiljöarbetet. Under 2017 har ett omfattande arbete genomförts för att bygga upp ett mer effektivt och proaktivt arbetsmiljöarbete där nya rutiner för rapportering av och information om olyckor och incidenter har införts. Målet är att uppnå en kulturförflyttning med tydligare ansvar, ökat engagemang och lärande i alla led i arbetsmiljöarbetet. Ledarnas ansvar för arbetsmiljön blir också tydligare. Safety walks och Safety talks, där ledarna går ut i verksamheten, samtalar

med medarbetarna om arbetsmiljörisiker blir viktiga redskap utöver de ordinarie skyddsronerna.

Samtliga medarbetare har, via Swedavia en sjukvårds- och rehabiliteringsförsäkring som syftar till att snabbt ge den hjälp som behövs. Swedavia har nolltolerans mot kränkande särbehandling och trakasserier.

Inkludering

För Swedavia är mångfald och ett inkluderande förhållningssätt en strategisk och prioriterad fråga. Att ha ett genomtänkt och inkluderande mångfaldsarbete är av största vikt för affären då Swedavia utgår från att människors olikheter berikar. Swedavia ska vara en attraktiv arbetsgivare och nolltolerans gäller mot all form av diskriminering och kränkande särbehandling. Swedavia har under 2017 fortsatt arbetet med att skapa tydliga målsättningar inom mångfalds- och jämställdhetsområdet i verksamheten. För att ytterligare driva på utvecklingen att uppnå jämställdhet och ökad mångfald lanserade Swedavia under 2017 en rekryteringsriktlinje. År 2018 ska Swedavia ha en jämn könsfördelning i sina yrkesgrupper. Vid utgången av 2017 är tre av sex yrkesgrupper jämställda. Swedavias ambition är även att 2018 ha minst 23 procent medarbetare med utländsk bakgrund. Inom Swedavia har vid utgången av 2017 15,2 procent (15) av medarbetarna utländsk bakgrund. Swedavia deltar även i externa samarbeten för att hitta förbättrade arbetssätt till en ökad mångfald bland Swedavias medarbetare till exempel via samarbete med IVA och med Entry Hub, med fokus på nyanlända, men även i satsningar inom universell design, med fokus tillgängliga arbetsplatser för alla.

Ledar- och medarbetarprinciper samt etiska riktlinjer

Swedavias syn på ledare och medarbetare tydliggörs i fem principer som baseras på Swedavias värderingar och som syftar till att ge en gemensam plattform att utgå från i det dagliga arbetet. Principerna, som utgår från Swedavias vision, värderingar och Code of Conduct är: affären i fokus, en god förebild, mod att bli bättre, tydlig kommunikation samt Ett Swedavia. För att säkerställa att alla på Swedavia tar till sig medarbetarprinciper och Code of Conduct genomför alla nyanställda utbildningen Välkommen till Swedavia. Dessutom ska alla medarbetare, från och med den 1 december 2017, genomföra en online-utbildning i Swedavias mutpolicy och riktlinjer för extern representation. Att ledare och medarbetare följer dessa principer och riktlinjer i vardagen följs upp i processen för mål- och utvecklingssamtal där beteenden bedöms och styrkor och utvecklingsområden identifieras i syfte att hela tiden utvecklas i enlighet med principerna.

Policy/styrning

Arbetet inom området sociala förhållanden och personal sker internt i Swedavia genom styrande dokument, utbildning, rådgivning och stöd samt uppföljning och utvärdering. Externt sker arbetet genom att Swedavias Code of Conduct är en del av Swedavias leverantörsavtal.

Styrande dokument

- Code of Conduct
- Jämställdhets- och mångfaldspolicy
- Jämställdhets- och mångfaldsplan
- Riktlinje mot kränkande särbehandling
- Arbetsmiljö- och drogpolicy
- Säkerhetspolicy
- Riktlinje för utbildning
- Personalplaneringspolicy

- Rekryteringsriktlinje
- Informations- och kommunikationspolicy

Resultat/KPI

Swedavia mäter årligen ett antal parametrar och utvalda KPI:er är:

- Sjukfrånvaro
- 100 procent systematiskt arbetsmiljöarbete (samt lokalt arbetsmiljöarbete i ledningsgrupper och på de lokala samverkansnivåerna)
- Jämställdhet
- Engagemang hos medarbetare och ledare (Medarbetarundersökning)

I och med förändringen i Diskrimineringslagen januari 2017 pågår ett arbete internt med att se över KPI:er inom området likabehandling (motverka diskriminering samt främja lika rättigheter och möjligheter).

Mänskliga rättigheter

Policy/styrning

Grunden för Swedavias arbete med mänskliga rättigheter utgörs av Swedavias uppförandekoder för medarbetare och leverantörer. Det övergripande ansvaret för att koordinera koncernens arbete ligger hos HR, medan det operativa ansvaret ligger ute i de olika delarna av verksamheten.

Swedavias högst prioriterade fråga inom mänskliga rättigheter är flygsäkerhet. Ansvaret ligger hos styrelsen och diskuteras löpande som en del av styrelsearbetet. Ansvaret för arbetsmiljöfrågan i såväl den egna verksamheten som i pågående utvecklingsprojekt ligger hos koncernledningen.

Resultat/KPI

Swedavia kommer utifrån genomförd riskkartläggning och genomsynning skapa en handlingsplan för det fortsatta arbetet med mänskliga rättigheter. Detta inkluderar utformning av relevanta KPI:er för att komplettera de som bolaget mäter på idag inom till exempel jämställdhet, sjukfrånvaro och olyckor.

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 Swedavias situation beskrivas med att intäkterna i stort sett är rörliga medan kostnaderna är relativt fasta. Det innebär att flexibiliteten är begränsad när det gäller förmågan att kunna justera kostnader i händelse av att intäkterna skulle minska.

Parameter	%	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	+1	+38
Lönenivå	+1	-19
Räntenivå	+1	-12,3

Passagerarvolym

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 62 procent av Swedavias intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastrukturtjänster riktade till flygbolag och handlingbolag. Dessa intäkter består av flygplatsavgifter, bland

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

annat passagerar- och startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet passagerare, antal flygrörelser och antal startande ton, det vill säga flygplanets vikt. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet passagerare påverkar direkt Swedavias intäkter. Swedavias intäkter från Commercial Services är intäkter från kommersiella tjänster i anslutning till flygplatserna. Dessa utgörs av intäkter från bilparkering samt uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är till stor del omsättningsbaserade och beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sin tur är direkt beroende av antalet passagerare på flygplatsen. En uppgång i antalet passagerare ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt vilket är en effekt av lämnade tillväxtrabatter, prisskillnader samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende och påverkas av köpbeteendet. En förändring i passagerarutvecklingen med en procent beräknas påverka Swedavias intäkter med 38 MSEK (37) på årsbasis.

Lönenivå

Med i medeltal 3 074 anställda (2 949) uppgår Swedavias personalkostnader till 1 911 MSEK (1 761). En förändring av lönekostnaden med en procent påverkar Swedavias personalkostnader med 19 MSEK (17) på årsbasis.

Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2017 en extern lånefinansiering uppgående till 6 533 MSEK (4 298) som utgör 37 procent (29) av balansomslutningen. Swedavia är känsligt för förändringar i räntenivån då dessa påverkar bolagets finansiella kostnader. Per den 31 december 2017 är 81 procent av den externa finansieringen säkrad via finansiella instrument, vilket innebär att en ökning av räntenivån med en procentenhet påverkar Swedavias räntekostnader med 12,3 MSEK (3,5). Med nuvarande ränteläge skulle däremot en sänkning av räntenivån med en procentenhet påverka Swedavias räntekostnader med 6,2 MSEK (23). Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats.

Övriga faktorer som påverkar resultatet

Det finns även andra faktorer som kan påverka resultatet på både kort och lång sikt. En viktig faktor, framför allt på lång sikt, är de miljöförhållanden 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 faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt. Vidare påverkar en ränteförändring Swedavias pensionsskuld. Detta innebär att om diskonteringsräntan sjunker måste Swedavia göra ytterligare avsättningar till pensionsskulden. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten.

PÅGÅENDE RÄTTSPROCESSER OCH TVISTER

Swedavia är part i pågående rättsprocesser och tvister. Rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär och faktiskt utfall kan komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort.

ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till vd. Regeringen fastställde nya riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande den 22 december 2016. Riktlinjerna om ersättning till ledande befattningshavare beslutades därefter vid Swedavias årsstämma den 27 april 2017. Swedavia följer statens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Principerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8 på sidorna 106–110.

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Swedavia har erhållit Finansinspektionens godkännande att utöka låneramen för sitt obligationsprogram, Medium Term Notes (MTN), som etablerades 2012. Programmets ram utökas från 5 till 15 miljarder SEK.

Den 7 februari 2018 utsågs Johan Bill till ny chef för Swedavias genomförandeorganisation, som också byter namn till enheten för Stora projekt. Johan Bill kommer närmast från Trafikverket och tillträder sin nya roll senast under augusti 2018. Han kommer att rapportera till vd och ingå i koncernledningen. Fram till att Johan Bill tillträder kommer Joakim Kedbrant att vara tillförordnad chef för enheten.

MODERBOLAGET

Moderbolagets nettoomsättning för helåret uppgick till 5 713 MSEK (5 492), vilket var en ökning med 221 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 450 MSEK (662) och rörelsemarginalen uppgick till 7,9 procent (12,1). Rörelseresultatet påverkades negativt med 157 MSEK (74) hänförligt till nedskrivningar samt utrangeringar i investeringar och 49 MSEK hänförligt till sänkt ränta vid värdering av pensions-skuld. Rörelseresultatet 2016 påverkades positivt av en realisationsvinst hänförlig till försäljning av mark om 19 MSEK. Resultat före skatt uppgick till 1 388 MSEK (1 219) och periodens resultat uppgick till 1 279 MSEK (1 095). Periodens resultat påverkades positivt av utdelning från dotterbolag.

VINSTDISPOSITION

Styrelsens yttrande enligt aktiebolagslagen 18 kap 4§

Med anledning av den av styrelsen föreslagna vinstutdelningen får styrelsen för Swedavia AB org. nr. 556797-0818, härmed avge följande yttrande enligt 18 kap. 4 § aktiebolagslagen. Föreslagen vinstutdelning grundar sig på 2017 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 26 april 2018.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2018 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2017 ska lämna utdelning med 0,08471 kronor per aktie, vilket innebär en total utdelning på 122 MSEK.

Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman fastställer betalningsdag till den 9 maj 2018.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	1 159 768 121
Årets resultat	1 279 254 490
	4 600 377 150

Styrelsen föreslår att stående vinstmedel disponeras på följande sätt:

Till aktieägarna utdelas 0,08471 SEK per aktie	122 101 250
I ny räkning överförs	4 478 275 900
	4 600 377 150

Ägarens finansiella mål för Swedavia AB är en avkastning på operativt kapital på minst sex procent samt en skuldsättningsgrad på 0,7–1,5 ggr. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt kapitalstrukturmålet. Vidare ska utdelningen, enligt bolagets utdelningsmål, uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat, exklusive realiserad vinst från fastighetsförsäljningar samt värdeförändringar och hänförlig skatt.

Avkastning på operativt kapital för 2017 uppgick till 5,1 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål. Skuldsättningsgraden uppgår till 1,0 ggr, vilket är inom kapitalstrukturmålets intervall om 0,7–1,5. Den föreslagna utdelningen utgår med 30 procent av koncernens resultat efter skatt i enlighet med bolagets utdelningspolicy. Den föreslagna utdelningen uppgår till 122 MSEK.

Koncernens skuldsättningsgrad uppgår till 1,0 ggr före utdelning och 1,0 ggr efter utdelning. Moderbolagets och koncernens soliditet och likviditet kommer att minska under de kommande åren men bedöms ändå vara betryggande med beaktande av den bransch bolaget verkar inom och det starka kassaflöde som genereras. Moderbolaget kommer således kunna fullgöra sina förpliktelser på kort och lång sikt även efter den föreslagna vinstdispositionen.

Motivering

Med hänvisning till vad som anges ovan anser styrelsen att den föreslagna vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som uppställs i 17 kap. 3§ andra och tredje styckena aktiebolagslagen. Vidare är styrelsens uppfattning att föreslagen vinstutdelning är försvarlig med hänsyn tagen till koncernens och moderbolagets finansiella ställning och fortsatta handlingsfrihet samt med beaktande av de krav som verksamhetens art, omfattning, risker och framtida expensionsplaner ställer på koncernens och moderbolagets egna kapital och likviditet.

ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 26 april 2018 på Stockholm Arlanda Airport. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

KALENDARIUM

Årsredovisning 2017	2018-03-29
Årsstämma 2018	2018-04-26
Delårsrapport jan–mar 2018	2018-04-26
Halvårsrapport jan–jun 2018	2018-07-17
Delårsrapport jan–sep 2018	2018-10-26
Bokslutskommuniké 2018	2019-02-14

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

Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Sigtuna kommun. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som är 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 riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

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

BOLAGSSTYRNING

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

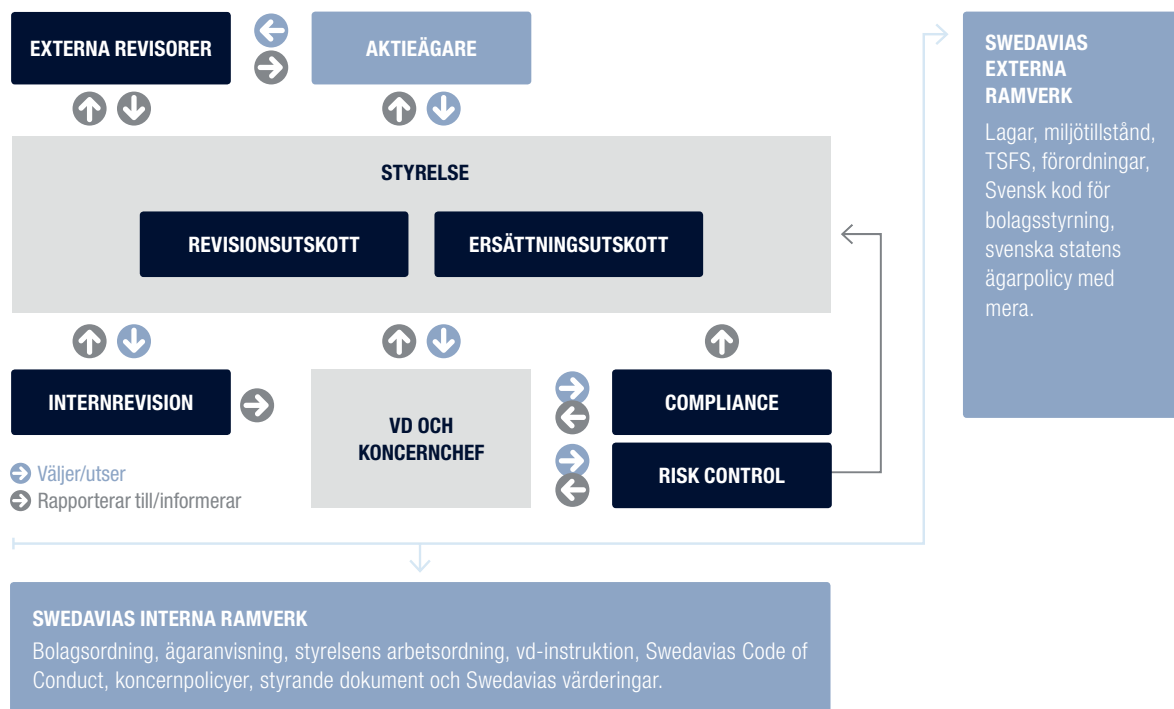
Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för Swedavias interna kontroll. Styrelsen har fattat beslut om att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit.

Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.

AVVIKELSER FRÅN KODEN

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt Statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2017 ("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 1.2-1.3 och 2.1-2.7, 8.1 och 10.2 Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.
Kodregel 4.5 och 4.6 Bolagsstyrningsrapporten ska innehålla uppgifter om styrelseledamöter är oberoende i förhållande till större aktieägare.	Beroendeförhållandet till större aktieägare redovisas inte.	Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ, där aktieägarens inflytande utövas. De ärenden som ska behandlas på bolagsstämman regleras av aktiebolagslagen.

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

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

ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2017 hölls den 27 april vid Stockholm Arlanda Airport. Utomstående ägde rätt att närvara vid stämman. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid årsstämman beslutade stämman nyval av styrelseledamot Mikael Norman samt omval av styrelseledamöterna, Lars Backemar, Adine Grate Axén, Lottie Knutson, Lotta Mellström, Lars Mydland, Lottie Svedenstedt och Åke Svensson. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna årsredovisningen för 2016, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2016. Årsstämman beslutade också, i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition, att en utdelning om 143 001 594 SEK skulle lämnas till ägaren. Beslutet var i överrensstämmelse med utdelningsmålet.

Årsstämman beslutade vidare om att anta riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare.

EXTRA BOLAGSSTÄMMA

Swedavia har hållit en extra bolagsstämma den 9 oktober 2017 vid Stockholm Arlanda Airport. Utomstående ägde rätt att närvara vid stämman. Protokoll från den extra bolagsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid den extra bolagsstämman beslutades att ändra två av de ekonomiska målen för Swedavia. Avkastning på operativt kapital ändrades från 7 procent till 6 procent. Skuldsättningsgraden ändrades från 1,0–1,5 ggr till 0,7–1,5 ggr.

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 bolag med statligt ägande inom Näringsdepartementet. En arbetsgrupp analyserar kompetensbehovet utifrån bolagets verksamhet, situation och framtida utmaningar, styrelsens sammansättning samt genomförda styrelseutvärderingar. Därefter fastställs eventuellt rekryteringsbehov och rekryteringsarbetet inleds. Urvalet av ledamöter kommer från en bred rekryteringsbas. När 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.

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen och Statens ägarpolicy för bolagets organisation och förvaltning av bolagets verksamhet. Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en instruktion avseende arbets- och ansvarsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören samt instruktion för ekonomisk rapportering till styrelsen. Styrelsens uppgifter är bland annat att fastställa bolagets övergripande strategier och mål, samt tillse att det finns ändamålsenliga system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet och de risker för bolaget som dess verksamhet är förknippat med. Styrelsen sköter bolaget på ett hållbart och ansvarsfullt sätt i syfte att säkerställa långsiktigt värdeskapande. Ordförandens uppgifter och information till styrelsen regleras i arbetsordningen.

Enligt styrelsens arbetsordning ska utöver konstituerande styrelsemöte avhållas minst åtta förberedda styrelsemöten per kalenderår. Här tillkommer extra möten, motiverade av händelser av stor vikt. Styrelsen ansvarar för den finansiella rapporteringen och har genom revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer. Därutöver träffar

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

revisorerna hela styrelsen minst en gång per år, då ingen från företagsledningen närvarar.

Styrelsen utvärderar fortlöpande sitt och den verkställande direktörens arbete och behandlar särskilt denna fråga minst en gång per år.

Styrelsens sammansättning

Fram till årsstämman den 27 april 2017 bestod Swedavias styrelse av nio stämموالدا ledamöter, inklusive ordföranden. Från och med årsstämman 2017 består styrelsen av åtta stämموالدا ledamöter. Därutöver hade Swedavia två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidorna 86–87 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Swedavias styrelse. Swedavias koncernledning har beslutat om en Jämställdhets- och mångfaldspolicy med mål att vara en inkluderande arbetsgivare som ser till människors kompetens, förmåga och rätta attityd. Swedavia ska vara ett föredöme för hållbar utveckling genom att aktivt arbeta för alla människors lika rätt och värde samt bejaka mångfald och olikheter. Policyn tillämpas av styrelsen och koncernledningen vid rekrytering av ledande befattningshavare samt av hela koncernen vid all övrig rekrytering. Ägaren följer statens ägarpolicy och tillämpar ägarpolicyns styrelsenomineringsprocess och policyns principer för styrelsens sammansättning där även mångfaldsaspekter vägs in. Årsstämman valde åtta ledamöter varav fyra män och fyra kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2017 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 58 år.

Styrelsens ordförande

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

Styrelsens arbete under 2017

Styrelsen har under 2017 hållit nio ordinarie sammanträden, ett konstituerande sammanträde och ett möte per capsulam. Sammanträdena har bland annat behandlat affärsverksamheten inklusive strategisk utveckling, instruktion för den ekonomiska rapporteringen, års- och hållbarhetsredovisning samt därtill relaterade rapporter. Styrelsen har även behandlat investeringar och upphandlingar samt Swedavias prismodell mot flygbolag. Under året har styrelsen därtill haft temamöten kring Innovation i Swedavia, Stockholm Arlanda Airports utvecklingsprogram och det nationella basutbudet av flygplatser.

Styrelsen har under 2017 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Strategisk utveckling
- Hållbarhetsmål, uppdragsmål och ekonomiska mål
- Tillgänglighet och nya förbindelser
- US preclearance
- Utvecklingsplaner vid Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport samt Göteborg Landvetter Airport
- Utvecklingsplan Real Estate-verksamheten

- Utveckling av Commercial Services
- Fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst
- Genomförandeorganisationen för Stora projekt
- Större investeringar och upphandlingar
- Styrande dokument*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- Säkerhet
- IT

*Till detta kommer att styrelsen årligen vid konstituerande styrelsemöte fastställer Code of Conduct, ett antal koncernpolicyer, arbetsordningar för styrelsen och utskotten, vd-instruktion samt styrande dokument som beslutas av styrelsen.

Styrelsens utskottsarbete

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

Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitets-säkring och beredning av företagets finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2017 haft åtta protokollförda möten, varav ett möte har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter och löpande riskrapportering, internkontroll logg och externrevisorernas avrapportering av intern kontroll. Vidare har revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av Swedavias process för kredithantering samt årsredovisningslagens krav på ny hållbarhetsrapport. Utskottet har också utvärderat intern- och externrevisorer, granskat och övervakat externrevisornas opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. Utskottet har därefter lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2017 styrelseledamöterna Mikael Norman, Adine Grate Axén och Lotta Mellström. Utskottet har utsett Mikael Norman att vara ordförande.

Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft sex protokollförda möten under 2017, varav ett extra möte. Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Vidare har utskottet arbetat med styrelsens utvärdering, inklusive utvärdering av verkställande direktörens arbete. Utvärderingen har genomförts av extern oberoende part. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet från Swedavias medarbetarundersökning och uppföljning av handlingsplaner samt verkställande direktörens successionsplanering, organisationsförändring och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2017 Åke Svensson som ordförande, Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Utvärdering av styrelsearbetet 2017

Styrelsens och verkställande direktörens arbete har under året, på styrelseordförandes initiativ, utvärderats genom en systematisk och

strukturerad process av extern oberoende part. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisas för styrelsen och av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet. Utöver den årliga utvärderingen genomför styrelsen efter varje styrelsemöte en utvärdering där bolagets ledning inte närvarar.

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 inte ska utgå till styrelsens arbetstagarrepresentanter och att styrelsearvode inte heller utgår till ledamot som är anställd i Regeringskansliet. Till revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 35 000 kronor och till utskottets ledamöter vardera 20 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 25 000 kronor och till ledamöterna vardera 20 000 kronor.

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget. Den 2 januari 2017 tillträdde Jonas Abrahamsson som verkställande direktör och koncernchef. Under 2017 har Karl Wistrand, chef Commercial and Real Estate varit utsedd till vice verkställande direktör. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning

så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören. Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor. Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker månatligen. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidorna 86–87.

Ersättning till ledande befattningshavare

På Swedavias årsstämma den 27 april 2017 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 den 22 december 2016 fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande". Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare.

Dotterbolag och intressebolag

Swedavia hade tre dotterbolag vid utgången av 2017; Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern, Arlanda Development Company AB och Bromma Stockholm Airport Fastigheter AB. Swedavia har genom Swedavia Real Estate även två intressebolag; Swedish Airport Infrastructure och Landvetter Logistik Center, dessa är strategiska samarbeten i form av joint ventures, vilket innebär att de är gemensamt ägda bolag där Swedavia inte har bestämmande inflytande. I samtliga dotterbolag och intressebolag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson	Ordförande	11/11	2016		6/6
Karin Apelman ¹⁾	Ledamot	3/11	2010	3/8	
Lars Backemar	Ledamot	10/11	2010		
Anna Elgh ¹⁾	Ledamot	3/11	2010		
Adine Grate Axén	Ledamot	10/11	2010	7/8	
Lottie Knutson	Ledamot	10/11	2015		
Lotta Mellström	Ledamot	11/11	2015	8/8	6/6
Mikael Norman ²⁾	Ledamot	6/11	2017	5/8	
Lars Mydland	Ledamot	11/11	2014		
Lottie Svedenstedt	Ledamot	9/11	2010		5/6

Arbetstagarrepresentanter

Lars Andersson	Ledamot	10/11	2010		
Robert Olsson	Ledamot	11/11	2010		6/6
Agne Lindbom	Suppleant	1/11	2010		
Birgitta Svärd	Suppleant	0/11	2017		

¹⁾ Karin Apelman och Anna Elgh var ledamöter i styrelsen fram till årsstämman 2017.

²⁾ Vid årsstämman 2017 valdes Mikael Norman till ny ledamot styrelsen. Han utsågs av styrelsen till ledamot i revisionsutskottet, varefter revisionsutskottet den 1 maj 2017 i protokoll per capsulam utsåg Mikael Norman till ordförande.

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Moderbolaget Swedavia AB har beslutat om ägardirektiv som tillämpas av samtliga bolag i koncernen och som syftar till att ha enhetliga styrningsprinciper.

REVISORER

Extern revision

Enligt Statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2017 är det bolagets styrelse som lämnar förslag till val av revisor efter rekommendation från revisionsutskottet. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattades 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 27 april 2017 valdes revisionsbolaget Ernst & Young till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2018. Ernst & Young utsåg auktoriserad revisor Magnus Fagerstedt till huvudansvarig revisor. Den 30 juni 2017 lämnade Magnus Fagerstedt revisionsbolaget Ernst & Young som därefter utsett Åsa Lundvall till ny huvudansvarig revisor. Varken Magnus Fagerstedt eller Åsa Lundvall har haft uppdrag i andra bolag som påverkar oberoendet som revisor i Swedavia. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och för revisionsnära rådgivning. För övrig rådgivning inom redovisning och skatt anlitas KPMG AB.

Internrevision

Till stöd för styrelsen att utöva sitt ansvar för tillsyn och utvärdering av bolagets verksamhet finns en särskild internrevisionsfunktion inom Swedavia som rapporterar till styrelsen. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen som under 2017 bestått av två revisorer.

STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Kodens för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Enligt 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. Styrelsen har en formaliserad rutin som säkerställer att fastlagd metod för finansiell rapportering och att den interna kontrollen följs. Styrelsen erhåller återrapportering kring uppföljning av status avseende vidtagna åtgärder från verksamhetens självutvärdering, rekommendationer från såväl internrevision som externrevision avseende den interna kontrollen i bolaget. Intern kontroll avseende finansiell rapportering syftar till att ge en rimlig försäkran avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen och att denna är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsprinciper, särskilda krav från ägaren samt övriga krav på aktiebolag.

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

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

Styr- och kontrollmiljö

Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av kontrollmiljön som i huvudsak består av organisationsstruktur och styrande dokument

så som Code of Conduct och koncernpolicyer. Swedavias styrelse har etablerat en arbetsordning för sitt och utskottens arbete. En del i styrelsens arbete är att utarbeta, uppdatera och i linje med Statens Ägarpolicy besluta ett antal grundläggande koncernpolicyer som är styrande för bolagets arbete. Kontrollmiljön syftar till att på ett tydligt sätt ge verksamheten förutsättningar att utföra sina uppgifter i enlighet med styrelsens mål och intentioner samt också påverka kontroll- och riskmedvetenheten i organisationen. Detta görs genom att ansvar och befogenheter delegeras till bolagets chefer och medarbetare. Kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, avtal, redovisningspraxis, ägarpolicy och riktlinjer samt övriga interna styrande dokument. Vidare utgörs kontrollmiljön av styrelsens arbetsordning och instruktion till verkställande direktören. Verkställande direktören har fastställt en arbetsordning för Swedavia som bland annat delegerat ansvar och befogenheter till koncernledningens ledamöter avseende mandat att ingå avtal, besluta om investeringar samt attest av fakturor. Samtliga koncernpolicyer ses över årligen och fastställs av styrelsen respektive koncernledningen, dessa finns därefter tillgängliga på bolagets intranät där medarbetare har tillgång till dem.

I tabellen med Swedavias styrande dokument framgår vilka policyer som årsstämman, styrelsen och koncernledningen beslutat om.

Swedavias styrande dokument	Beslutad av
Styrelsens arbetsordning	Styrelsen
VD-instruktion	Styrelsen
Instruktion för den ekonomiska rapporteringen	Styrelsen
Riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare	Årsstämman
Code of Conduct	Styrelsen
Finanspolicy	Styrelsen
Kreditpolicy	Styrelsen
Miljö- och energipolicy	Styrelsen
Skattepolicy	Styrelsen
Riskpolicy	Styrelsen
Säkerhetspolicy	Styrelsen
Arbetsmiljö- och drogpolicy	Koncernledningen
Brandskyddspolicy	Koncernledningen
Crisis Managementpolicy	Koncernledningen
Flygsäkerhetspolicy	Koncernledningen
Försäkringspolicy	Koncernledningen
Informationssäkerhetspolicy	Koncernledningen
Inköpspolicy	Koncernledningen
Jämställdhets- och mångfaldspolicy	Koncernledningen
Kommunikations-, informations- och insiderpolicy	Koncernledningen
Konkurrenspolicy	Koncernledningen
Kvalitetspolicy	Koncernledningen
Mutpolicy	Koncernledningen
Personalplaneringspolicy	Koncernledningen
Portfölj-, program- och projektpolicy	Koncernledningen

Riskhantering

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har givit verkställande direktören i uppdrag att hantera detta operativt. Swedavias riskhantering syftar till att identifiera potentiella händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå uppsatta mål. Metoden som bolaget använder för riskhantering utgår från en modell med tre försvarslinjer. Första försvarslinjen utgörs av bolagets operativa verksamhet i form av flygplatser och koncernfunktioner som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker.

Den andra försvarslinjen utgörs av bolagets Risk Manager vars uppgift är att facilitera och utveckla process- och metodstöd för riskhantering som används av den operativa verksamheten samt att konsolidera och rapportera bolagets risker.

Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets internrevision som granskar Swedavias verksamhet och rapporterar till styrelsen. Uppföljning av risker sker löpande av flygplatserna och koncernfunktioner och rapporteras till Risk Manager som kvartalsvis, tillsammans med bolagets riskkommitté, konsoliderar dessa. Swedavias största risker sammanställs därefter i en riskrapport som godkänns av verkställande direktören och därefter bereds av revisionsutskottet innan den fastställs av styrelsen. Finansiella risker rapporteras alltid som en del av riskrapporten.

Kontrollaktiviteter

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

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

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

revisorer, som avrapporterar granskningsarbetet till revisionsutskott och styrelse. Swedavias internrevision gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvalitet i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av redovisningsfrågor med bolagets ekonomi- och finansdirektör och revisorer som deltar på utskottets möten.

Information och kommunikation

Swedavia är ett statligt ägt bolag och ska enligt statens riktlinjer tillämpa samma regelverk för redovisning och rapportering som börsnoterade bolag. Swedavia har emitterat finansiella instrument noterade på Nasdaq OMX vilket gör att bolaget är skyldig att tillämpa Nasdaq OMX regelverk för emittenter Marknadsmissbruksförordningen (MAR) samt även andra förekommande regelverk för detta. Swedavia har därför antagit en Kommunikations-, informations- och insiderpolicy som reglerar informationspridning internt samt informationsgivning till marknaden. Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter, en Års- och hållbarhetsredovisning som innehåller den nya hållbarhetsrapporten enligt årsredovisningslagen. Den externa finansiella rapporteringen ska präglas av öppenhet och transparens och syftar till att ge bolagets olika intressenter en relevant bild av verksamheten.

Uppföljning och utvärdering

Koncernledningen sammanträder månatligen och följer upp verksamheten. Styrelsen utvärderar också verksamhetens utveckling, ekonomiska resultat, finansiella ställning och kassaflöde månatligen samt följer upp bolagets hållbarhetsmål och uppdragsmål kvartalsvis. På koncernnivå finns funktioner, däribland en controller- och en redovisningsfunktion, som löpande analyserar och följer upp utfall mot budget och prognos som rapporteras till bolagets verkställande direktör och ekonomi- och finansdirektör. Samtliga affärsenhetsansvariga redovisar regelbundet såväl utfall som årsprognos till ekonomi- och finansdirektör. Därefter konsolideras rapporteringen till bolagets två rörelsesegment som sedan rapporteras till bolagets verkställande direktör. Verkställande direktör lämnar månadsvis ekonomisk rapportering till bolagets styrelse. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

INGÅR I VERKSAMHETEN



Swedavias styrelse



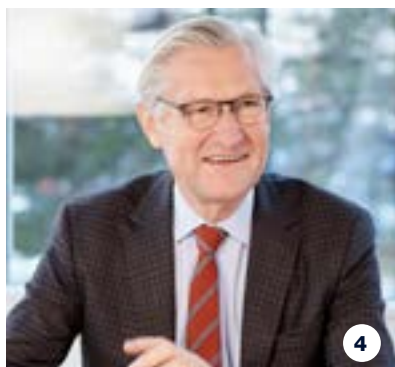
1



2



3



4



5

1. ÅKE SVENSSON

Styrelseordförande (invald 2016),
ordförande ersättningsutskottet

Födelseår: 1952

Övriga styrelseuppdrag: Parker Hannifin Corporation (USA), Business Sweden, ledamot i Upphandlingsmyndighetens insynsråd

Utbildning: Civilingenjör, Teknisk Fysik och Elektronik, Linköpings universitet

Arbetslivserfarenhet: Tidigare vd Saab AB och vd Teknikföretagen

2. MIKAEL NORMAN

Ledamot (invald 2017),
ordförande revisionsutskottet

Födelseår: 1958

Övriga styrelseuppdrag: Cloetta AB, Byggmax Group AB, Bravida Holding AB och Bonava AB

Utbildning: Juristexamen och företagsekonomi, Stockholms universitet

Arbetslivserfarenhet: Egenföretagare Mikael Norman AB. Tidigare CFO Nobia AB, Group controller AB Electrolux, Senior manager vid Price Waterhouse Stockholm och Bryssel samt fiskal vid Kammarrätten i Stockholm

3. ADINE GRATE AXÉN

Ledamot (invald 2010)
ledamot revisionsutskottet

Födelseår: 1961

Övriga styrelseuppdrag: Sky Ltd, Sampo Oy, Three Scandinavia, Sjunde AP-fonden (vice ordförande) och Madrague AB

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

Arbetslivserfarenhet: Egenföretagare. Tidigare ordförande NASDAQ Stockholm bolagskommitté, 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 Ergo Group A/S, Spray Ventures BV, Näringslivets Börskommitté och Regeringens Råd för minskat statligt ägande

4. LARS BACKEMAR

Ledamot (invald 2010)

Födelseår: 1950

Övriga styrelseuppdrag: Backemar Consulting AB (ordförande) och City i Samverkan AB (ordförande)

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

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

5. LOTTIE KNUTSON

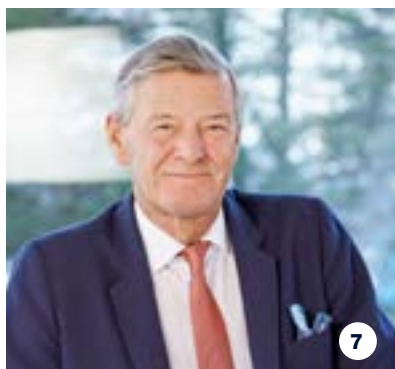
Ledamot (Invald 2015)

Födelseår: 1964

Övriga styrelseuppdrag: Stena Line BV, STS Alpresor AB, Cloetta AB, Scandic Hotels AB, Talently AB och Actic AB

Utbildning: Journalisthögskolan i Stockholm, Diplôme de Culture Française, Paris III

Arbetslivserfarenhet: Egenföretagare, företagsledning i globalt bolag. Tidigare kommunikationsdirektör TUI Nordic, författare, kundansvarig och projektledare JKL och Bates, kommunikatör SAS, journalist Svenska Dagbladet



6. LOTTA MELLSTRÖM

Ledamot (Invald 2015),
ledamot ersättningsutskottet,
ledamot revisionsutskottet

Födelseår: 1970

Övriga styrelseuppdrag: AB Svensk Exportkredit, Jernhusen AB och SOS Alarm Sverige AB

Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet

Arbetslivserfarenhet: Ämnesråd och förvaltare, Enheten för bolag med statligt ägande på Näringsdepartementet. Tidigare Managementkonsult Resco AB, controller inom Sydkrafts- och ABB-koncernerna

7. LARS MYDLAND

Ledamot (Invald 2014)

Födelseår: 1954

Övriga styrelseuppdrag: mydland ehrling AB (ordförande), Special Adviser Board of Directors Veling Ltd

Utbildning: Stridspilotutbildning RNAF/USAF, Luftkrigsskolen, Norske Luftforsvaret

Arbetslivserfarenhet: Chairman SESAR Performance Partnership, Senior Consultant IATA, SVP & Accountable Manager Scandinavian Airlines, flygchef SAS, VD SAS Flight Academy AB, stridspilot och officer Norske Luftforsvaret. Tidigare ledamot i SAS Commuter AB, SAS Sverige AB, SAS Norge AS, SAS Danmark AS, SAS Technical Services (STS). Tidigare ordförande EAC (Spain) och Norwegian Aviation College

8. LOTTIE SVEDENSTEDT

Ledamot (invald 2010),
ledamot ersättningsutskottet

Födelseår: 1957

Övriga styrelseuppdrag: MiL Institute (ordförande), Tillväxt Helsingborg (ordförande), MiL Foundation, Byggmax Group AB, ITAB Shop Concept AB, Gullberg & Jansson AB, INR och Helsingborg IF

Utbildning: Juristexamen, Uppsala universitet

Arbetslivserfarenhet: Egenföretagare.

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

9. LARS ANDERSSON

Arbetslagarrepresentant (invald 2010)

Födelseår: 1953

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i SEKO Swedavia förhandlingsorganisation

Utbildning: 1:e reparatör

10. ROBERT OLSSON

Arbetslagarrepresentant (invald 2010)

Födelseår: 1966

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande ST

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

SUPPLEANTER

AGNE LINDBOM

Födelseår: 1961

BIRGITTA SVÄRD

Födelseår: 1954

REVISOR

ÅSA LUNDVALL

Huvudansvarig revisor,
Ernst & Young AB

Födelseår: 1970

Swedavias koncern- ledning*



1. JONAS ABRAHAMSSON Vd och koncernchef, tillträdde januari 2017

Födelseår: 1967

Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet

Arbetslivserfarenhet: Vd och koncernchef E.ON Sverige AB, CFO E.ON Energy Trading SE samt ett flertal olika befattningar i ledande ställningar samt styrelseuppdrag inom E.ON-koncernen. Tidigare bl.a. styrelseordförande i Fennovoima Oy och styrelseledamot i Enerjisa Enerji A.S

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Åforsk och i Almega Tjänsteförbunden, ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)

2. KARL WISTRAND

Vice vd i Swedavia sedan juli 2012 och vd för Swedavia Real Estate AB. Ansvar för Commercial och Real Estate sedan februari 2014

Födelseår: 1957

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

Arbetslivserfarenhet: CEO Coop Sverige AB, vice vd och CFO ICA AB samt olika uppdrag inom ICA

Styrelseuppdrag: Ledamot i Coop DK A/S, Coop Holding A/S, Metria AB, Airport City Stockholm AB, Landvetter Logistik Center 2 AB och Swedish Airport Infrastructure AB

3. PER ARENHAGE

Teknisk direktör sedan juli 2011

Födelseår: 1956

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm
Arbetslivserfarenhet: Operativ chef och teknisk chef Stockholm Arlanda Airport, tf. flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport, vd Uppsala Stadsnät Song, affärsområdeschef Stadsnät Vattenfall Connection och teknisk chef Uppsala Energi

Styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Swedavia Energi AB och Swedavia Airport Telecom AB

4. LENNART BERGBOM

Strategidirektör sedan december 2010

Födelseår: 1969

Utbildning: Fil. lic. i nationalekonomi, Uppsala universitet

Arbetslivserfarenhet: Chef för strategiutveckling Stockholm Arlanda Airport, utredare och marknadsanalytiker på Luftfartsverket och departementssekreterare på Finansdepartementet

Styrelseuppdrag: Inga

5. ANNA BOVALLER

Chefsjurist sedan april 2010

Födelseår: 1963

Utbildning: Jur. kand., Lunds universitet, IHM Master i ledarskap och Executive Management Program, IFL, Handelshögskolan, Stockholm

Arbetslivserfarenhet: Chefsjurist LFV, Biträdande chefsjurist Posten AB, Bolagsjurist Posten AB, advokat Dahlgren Magnusson Advokatbyrå, tingsnotarie Nacka tingsrätt och biträdande jurist Michelsons Advokatbyrå

Styrelseuppdrag: Inga

6. PEDER GRUNDITZ

Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport sedan december 2013

Födelseår: 1963

Utbildning: Executive MBA, M-gruppen

Arbetslivserfarenhet: Direktör Regionala Flygplatser, olika befattningar inom LFV bl.a. flygplatschef Visby Airport och tf. divisionschef, Director Passenger Services Malmö Aviation, Director Ground Operations Braathens Sverige och trafikchef Transwede Airways

Styrelseuppdrag: Inga

7. CHARLOTTE LJUNGGREN

Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport sedan augusti 2012

Födelseår: 1967

Utbildning: Management, Finance & Law, IHM Business School, Göteborg

Arbetslivserfarenhet: Route Director Stena Line Scandinavia AB, Route Director SeaCat AB, Finance & HR Manager Sea Containers Ltd, Route Director Silja Line Eesti Oy, Route Director Color SeaCat AS samt olika befattningar inom B&B Fondkommission AB

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svenska Mässan och i Thomas Concrete Group AB



8



11



9



12



10



13

**8. SUSANNE NORMAN**

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

Födelseår: 1966

Utbildning: Systemvetare, Mittuniversitetet, Östersund

Arbetslivserfarenhet: Vd Recall AS Oslo, produktionschef/platschef Recall AB Sverige, försäljningschef Region mitt Cap Gemini AB samt verksamhetsutvecklare Jämtkraft AB

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svensk Turism AB

9. MATS PAULSSON

Direktör Security & Safety sedan februari 2016

Födelseår: 1960

Utbildning: Polishögskolan, Ekonomi för icke ekonomer, IFL Handelshögskolan

Arbetslivserfarenhet: Chef Security, Stockholm Arlanda Airport, Stockholmspolisen, handläggare SÄPO, operativ chef kontraspionage SÄPO, enhetschef säkerhetsskydd SÄPO och enhetschef kontraterrorism SÄPO

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot Rollercoaster AB

10. MATS PÅHLSON

Ekonomi- och finansdirektör sedan augusti 2014

Födelseår: 1963

Utbildning: Ekonomlinjen, Växjö Högskola, Växjö

Arbetslivserfarenhet: CFO AcadeMedia, CFO Poolia, CFO Lernia, CFO AGA S/A Brazil och CFO AGA Gas Sverige

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Criad AB och i Swedavia Real Estate AB

11. LINDA SJÖDIN

Marknads- och kommunikationsdirektör sedan oktober 2015

Födelseår: 1976

Utbildning: Professionellt styrelsearbete, samt styrelsens digitala utmaningar och möjligheter, Michaël Berglund Board Value, Stockholm, Communication Executives Program, Handelshögskolan Masters of Media inom IT, Stockholm, fil. kand. Medie- och kommunikationsvetenskap, Högskolan i Gävle och Statsvetenskap och sociologi, Örebro universitet

Arbetslivserfarenhet: Kommunikationsdirektör Swedavia, chef Communication Services Vattenfall, olika ledande positioner inom SAS-koncernen bland annat informationschef SAS Sverige AB samt journalist på nyhets- och sportredaktionen TV4

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svenskt Flyg Intresseaktiebolag

12. KJELL-ÅKE WESTIN

Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport sedan september 2011

Födelseår: 1957

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

Arbetslivserfarenhet: Flygvapnet, SAS Flight Academy, vd Skyways Express AB, vd Direktflyg AB, chef Aviation College of Sweden, vd Örebro Airport AB samt flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport

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

13. MARIE WIKSBORG

HR-direktör Swedavia sedan oktober 2013

Födelseår: 1965

Utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan, Göteborgs universitet

Arbetslivserfarenhet: HR-chef Stockholm Arlanda Airport, personal- och HR-direktör KF-koncernen inklusive Coop, chef Affärsstöd KF Fastigheter AB, HR-direktör Sheraton Stockholm Hotel & Towers samt utbildningschef Sheraton Stockholm Hotel & Towers

Styrelseuppdrag: Inga

* Swedavias koncernledning per den 31 december 2017.

Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2017	2016
Nettoomsättning	3,4,5	5 745	5 546
Övriga rörelseintäkter	6	36	283
Aktiverat arbete för egen räkning		145	127
Externa kostnader*	7	-2 270	-2 224
Personalkostnader	8	-1 911	-1 761
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar*	9	-1 052	-988
Övriga rörelsekostnader	10	-42	-17
Rörelseresultat		651	966
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		37	41
Ränteintäkter och liknande resultatposter		5	6
Räntekostnader och liknande resultatposter		-118	-144
Resultat efter finansiella poster		575	869
Skatt	13	-167	-152
Årets resultat		407	717
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,28	0,50
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

* 27 MSEK i nedskrivningar av investeringsprojekt har för 2016 förts om från externa kostnader till av- och nedskrivningar

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2017	2016
Årets resultat		407	717
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		2	13
Årets värdeförändring		70	57
Skatt		-16	-15
Övrigt totalresultat joint ventures, netto		0	-12
Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		-8	-51
Skatt		2	11
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		50	3
Årets totalresultat		457	720

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	14	618	632
Övriga materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	13 988	11 530
Förvaltningsfastigheter	20,21	664	283
Biologiska tillgångar	20,22	88	84
Finansiella anläggningstillgångar*	20,23,24,25,27	1 089	1 022
Summa anläggningstillgångar		16 447	13 552
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	28	44	43
Kundfordringar	45	571	420
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	31	129	58
Övriga fordringar	32	140	178
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	33	194	225
Derivatinstrument	20,27	4	2
Likvida medel	27,42	58	170
Summa omsättningstillgångar		1 140	1 096
SUMMA TILLGÅNGAR		17 587	14 648

* Pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran nettoredovisas. Jämförelseåret har justerats.

Koncernens balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2017-12-31	2016-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	34		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		2 162	2 162
Säkringsreserv		-63	-119
Balanserade vinstmedel		4 125	3 866
Summa eget kapital		7 665	7 351
Långfristiga skulder	45		
Avsättningar*	35,36,37	993	980
Uppskjuten skatteskuld	38	496	447
Räntebärande skulder	18,39,41	4 426	3 321
Derivatinstrument	20,27	97	161
Övriga långfristiga skulder		7	8
Summa långfristiga skulder		6 019	4 917
Kortfristiga skulder	45		
Avsättningar	37	14	42
Räntebärande skulder	18,39,41	2 192	1 010
Derivatinstrument	20,27	0	–
Leverantörsskulder		854	601
Skulder till intresseföretag och joint ventures		0	0
Övriga skulder	43	105	107
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	44	738	621
Summa kortfristiga skulder		3 903	2 380
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		17 587	14 648

* Pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran nettoredovisas. Jämförelseåret har justerats.

Förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
2017					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-119	3 866	7 351
Lämnad utdelning	–	–	–	-143	-143
Årets totalresultat	–	–	56	401	457
Utgående eget kapital 2017-12-31	1 441	2 162	-63	4 125	7 665
2016					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-175	3 435	6 863
Lämnad utdelning	–	–	–	-232	-232
Årets totalresultat	–	–	56	664	720
Utgående eget kapital 2016-12-31	1 441	2 162	-119	3 866	7 351

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2017	2016
Den löpande verksamheten	47		
Resultat efter finansiella poster		575	869
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		922	739
Betald skatt		-167	-125
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 330	1 483
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-1	12
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-189	-167
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		397	322
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 537	1 650
Investeringsverksamheten			
Avyttring dotterföretag		95	274
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-22	-42
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 844	-2 094
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		9	19
Förvärv av finansiella tillgångar		-3	-12
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 765	-1 855
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		7 383	2 141
Återbetalda lån		-5 148	-1 548
Utbetald utdelning		-143	-232
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		25	9
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		2 117	370
Årets kassaflöde		-112	164
Likvida medel vid årets början		170	6
Likvida medel vid årets slut		58	170

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2017	2016
Nettoomsättning	4,5	5 713	5 492
Övriga rörelseintäkter	6	29	41
Aktiverat arbete för egen räkning		145	127
Externa kostnader*	7	-2 367	-2 240
Personalkostnader	8	-1 959	-1 733
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar*	9	-1 068	-1 007
Övriga rörelsekostnader	10	-42	-17
Rörelseresultat		450	662
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i koncernföretag		1 039	757
Ränteintäkter och liknande resultatposter		17	4
Räntekostnader och liknande resultatposter		-120	-128
Resultat efter finansiella poster		1 387	1 295
Bokslutsdispositioner	12	2	-76
Resultat före skatt		1 388	1 219
Skatt	13	-109	-125
Årets resultat		1 279	1 095

* 27 MSEK i nedskrivningar av investeringsprojekt har för 2016 förts om från externa kostnader till av- och nedskrivningar

Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2017	2016
Årets resultat		1 279	1 095
Övrigt totalresultat		–	–
Årets totalresultat		1 279	1 095

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	14	568	608
Materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	13 851	11 467
Finansiella anläggningstillgångar	23,24,26,38	1 091	1 070
Summa anläggningstillgångar		15 510	13 145
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	28	42	40
Kortfristiga fordringar	29,30,31,33	2 344	1 653
Likvida medel	27,42	54	165
Summa omsättningstillgångar		2 440	1 859
SUMMA TILLGÅNGAR		17 950	15 003
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL	34		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		25	22
Summa bundet eget kapital		1 466	1 463
Fritt eget kapital			
Överkursfond		2 162	2 162
Balanserade vinstmedel		1 160	210
Årets totalresultat		1 279	1 095
Summa fritt eget kapital		4 600	3 467
Summa eget kapital		6 067	4 931
Obeskattade reserver	12	2 000	1 943
Avsättningar	35,36,37	1 361	1 332
Långfristiga skulder	18,39,40,41	4 402	3 324
Kortfristiga skulder	18,39,40,41,42,44	4 120	3 475
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		17 950	15 003

Förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
2017					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	22	2 162	1 305	4 931
Lämnad utdelning	–	–	–	-143	-143
Omklassificering mellan bundet och fritt eget kapital	–	3	–	-3	–
Årets totalresultat	–	–	–	1 279	1 279
Utgående eget kapital 2017-12-31	1 441	25	2 162	2 438	6 067
2016					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	–	2 162	465	4 068
Lämnad utdelning	–	–	–	-232	-232
Omklassificering mellan bundet och fritt eget kapital	–	22	–	-22	–
Årets totalresultat	–	–	–	1 095	1 095
Utgående eget kapital 2016-12-31	1 441	22	2 162	1 305	4 931

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2017	2016
Den löpande verksamheten	47		
Resultat efter finansiella poster		1 387	1 295
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 121	981
Betald skatt		-138	-125
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		2 370	2 152
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-1	-8
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-658	-166
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-383	-167
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 328	1 810
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-22	-49
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 403	-1 971
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		9	19
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 416	-2 001
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		7 383	2 141
Återbetalda lån		-5 148	-1 548
Utbetald utdelning		-143	-232
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		0	10
Erhållna/lämnade koncernbidrag		-115	-18
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 977	353
Årets kassaflöde		-111	163
Likvida medel vid årets början		165	2
Likvida medel vid årets slut		54	165

Noter

NOT 1. Företagsinformation

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är 190 45 Stockholm-Arlanda (Flygvägen 1). Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det av regeringen beslutade basutbudet av flygplatser. Antalet flygplatser uppgår till tio stycken och utgörs 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.

Regleringar som styr verksamheten

Swedavias verksamhet är till stor del reglerad både av svenska och europeiska regleringar där de mest väsentliga regleringarna för att bedriva flygplatsverksamhet utgörs av bland annat:

- Miljöbalken (1998:808), med följda föreskrifter, då flygplatser är en tillståndspliktig verksamhet
- Luftfartslagen (2010:500), med följda föreskrifter, som reglerar bland annat frågor om tillstånd att inrätta flygplats
- Lag (2004:1100) om luftfartsskydd som rör frågor om undersökning av personer och bagage i säkerhetskontroll
- Lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser som rör skyldigheterna för flygplatshållaren att öppna upp flygplatser med fler än 2 000 000 passagerare/år för externa marktjänstleverantörer
- Lag (2011:866) om flygplatsavgifter vilken reglerar krav på samråd med användarna, flygbolagen, av flygplatsavgifter

NOT 2. Redovisningsprinciper

Föresättningar för upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

Koncernredovisningen för Swedavia och dess dotterbolag är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) såsom de har godkänts av Europeiska Unionen (EU).

Moderbolaget tillämpar årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation, RFR 2 Redovisning för juridiska personer. De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens redovisningsprinciper föranleds av begränsningar för moderbolaget att tillämpa IFRS till följd av årsredovisningslagen och trygghandelagen samt i vissa fall av sambandet mellan redovisning och beskattning.

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

Koncernens och moderbolagets rapportering sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. Svenska kronor benämns SEK och tusentals kronor benämns TSEK. De belopp som redovisas har i vissa fall avrundats. I de fall belopp är mindre än 1 MSEK och avrundas nedåt presenteras detta med en nolla (0), saknas värde anges ett streck (-). Detta innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. Siffror inom parentes avser utfall föregående år.

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

Tillgångar, avsättningar och skulder värderas till anskaffningsvärde om inget annat anges. Finansiella tillgångar och skulder är redovisade till upplupet anskaffningsvärde med undantag för derivatinstrument som redovisas till verkligt värde. Biologiska tillgångar värderas till verkligt värde, se not 22. För information angående värdering och upplysning om verkligt värde enligt IFRS 13, se not 20.

Nya redovisningsprinciper

Endast ett fåtal ändringar i standarder från IASB har trätt i kraft 2017. Ingen av dessa har haft någon påverkan på Swedavias redovisning.

Nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft 2018 eller senare

- IFRS 9 Finansiella instrument är en ny standard som ersätter IAS 39. Standarden är uppdelad i tre områden; klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivningar och säkringsredovisning. Standarden gäller från och med den 1 januari 2018. Klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder enligt IFRS 9 medförde inte någon förändring för redovisade poster. Ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster medför att en reservering ska ske redan vid första redovisningstillfället för förväntade kreditförluster och inte som tidigare, i IAS 39, först i samband med att en förlusthändelse inträffat. Swedavia har infört en ny rutin för bedömning och redovisning av kreditförluster. Den nya rutinen har inte haft någon väsentlig effekt på ingående balans och någon omräkning kommer inte att ske. För säkringsredovisning har Swedavia valt att fortsätta att tillämpa IFRS 39. Säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 kan fortsätta att tillämpas till dess att IASB:s projekt "Dynamic Risk Management" är avslutat. De nya reglerna för säkringsredovisning förväntas inte komma att påverka Swedavia men koncernen har valt att invänta pågående projekt samt utvärdering av praxis innan implementering sker. Övergången medför förändrade upplysningar i årsredovisningen för 2018 där upplysningskraven för säkringsredovisning ska tillämpas även om övergång till IFRS 9 inte görs.
- IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder är en ny standard som ersätter IAS 11 och 18, IFRIC 13, 15 och 18 samt SIC-31. Standarden behandlar redovisningen av intäkter från kontrakt och från försäljning av vissa icke-finansiella tillgångar och innehåller utökade upplysningskrav. Datum för tillämpning är 1 januari 2018. Vidare utkom förtydliganden till rekommendationen under 2016, vilka antogs av EU i oktober 2017. Övergången till IFRS 15 har, för Swedavias väsentliga intäktsströmmar, inte medfört någon förändring av tidpunkt eller belopp vid redovisning av intäkterna. Swedavias huvudsakliga intäktsströmmar är inom området Aviation Business, vilket motsvarar 60 procent av nettoomsättningen, och är relaterade till att tillhandahålla infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning. Prestationsåtagande inom Aviation Business bedöms fullgöras vid

en tidpunkt, i likhet med nuvarande redovisning. Intäktsströmmar inom Commercial Services är relaterade till tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler, parkeringsverksamhet och tillhandahållande av reklamtyr. Hyresintäkter kommer att redovisas enligt IFRS 16 medan fastighetsrelaterade serviceintäkter, såsom fastighetsskötsel och värme, kommer att redovisas enligt IFRS 15. Swedavia har inte identifierat någon skillnad i redovisningstidpunkt eller belopp för någon av nämnda intäktsströmmar.

- IFRS 16 Leasingavtal är en ny standard som ersätter IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Standarden kräver att leasetagare redovisar tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med undantag för avtal som är kortare än tolv månader och/eller avser oväsentliga belopp. Redovisningen för leasegivare kommer i allt väsentligt att vara oförändrad. Datum för tillämpning är räkenskapsår som börjar 1 januari 2019 eller senare. Tidigare tillämpning är tillåten förutsatt att IFRS 15 också tillämpas. Swedavia har beslutat att inte förtidstillämpa standarden. I resultaträkningen kommer avskrivningar att redovisas på tillgången och räntekostnader beräknas utifrån skulden. Standarden innehåller även mer omfattande upplysningskrav jämfört med nuvarande standard. I Swedavia pågår analys och i samband med detta har Swedavia identifierat hyreskontrakt, vilka kommer att påverka finansiell ställning och nyckeltal. Efter analys och identifiering kommer arbetet att fortsätta med fastställande av antaganden samt kvantifiering.

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. Verkligt utfall kan avvika från tidigare gjorda uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om det endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuella och framtida perioder.

Nedan beskrivs de områden som väsentligt påverkas av bedömningar och uppskattningar.

Värdering av goodwill

Goodwill allokeras till segment Flygplatsverksamhet och provas minst årligen. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan och prognoser. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, framtida räntenivåer och kostnadsutveckling. Se även not 14.

Värdering av pensionsskuld

I samband med delningen av LFV och bildandet av Swedavia övertogs förmånsbestämda pensionsåtaganden. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna och fastställs årligen av oberoende akutarier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 36.

Övrigt

Vidare beaktas ledningens bästa bedömning i samband med redovisning av tvistiga belopp då rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär.

Konsolideringsprinciper

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.

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 eget kapitalinstrument som emitterats i utbyte mot det bestämmande inflytandet över den förvärvade enheten. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventalförpliktelser 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 och joint ventures

Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretaget eller joint ventures motsvaras av koncernens andel i intresseföretagets eller joint ventures egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures" koncernens andel av intresseföretagets eller joint ventures 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 mot "Andelar i intresseföretag och joint ventures" till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

Intäkter

Swedavias redovisade nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning.

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Passagerarrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster. Dessa intäkter är relaterade till att tillhandahålla infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning och redovisas i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias tjänsteutbud, det vill säga när avresa sker från någon av Swedavias flygplatser.

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering & Angöring, Retail, Food & Beverage, Fastighetsintäkter, Reklam samt Övrig Commercial Services. Dessa intäkter är relaterade till tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler, parkeringsverksamhet och tillhandahållande av reklamtyr. Intäkter från Bilparkering & Angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Hyresintäkter från Retail, Food & Beverage är omsättningsbaserade och preliminära intäkter som redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året. Fastighetsintäkter utgörs av fasta hyresdebiteringar som redovisas under hyresperioden och försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Reklamintäkterna

utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas under nyttjandeperioden. För övriga tjänster redovisas intäkter till tillhandahållande. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen.

Som intäkt redovisas det verkliga värdet av vad som erhållits eller som kommer att erhållas. Intäkter redovisas endast om det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla koncernen och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. 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. I och med att IFRS 9 Finansiella instrument träder i kraft 1 januari 2018 har Swedavia ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster, se även not 45 Finansiella risker.

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 skulder till kreditinstitut, företagsobligationer samt företagscertifikat, 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 fastställts. Valutakursvinster och valutakursförluster redovisas netto.

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 under innevarande år. Aktuell skatt beräknas utifrån årets beskattningsbara vinst. Beskattningsbar vinst skiljer sig från vinsten som redovisas i resultaträkningen. Skillnaden avser dels intäkter som är skattepliktiga och kostnader som är avdragsgilla under andra år (temporära skillnader) och dels poster som ej är skattepliktiga eller avdragsgilla (permanent skillnader). Koncernens aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade per balansdagen. Som aktuell skatt redovisas även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader hänförliga till koncernmässig goodwill och tillgångsförvärv beaktas ej och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag, intresseföretag och joint ventures 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 skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar provas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av 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 i huvudsak av bullerisolering i annans fastighet. Avskrivningen för bullerisoleringsåtgärder sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod, vilken årligen provas. Nyttjandeperioden ska motsvara den tid som miljötillståndet, eller villkor i detta bedöms gälla, dock får den aldrig överstiga 25 år. Vidare består övriga immateriella anläggningstillgångar av egenutvecklade tillgångar med nyttjandeperiod mellan 5–10 år.

Materiella anläggningstillgångar

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

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförliga till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger 12 månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde, eller redovisas separat när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan hänföras till tillgången kommer koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens tillgångar 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. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärdet minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder provas årligen och justeras vid behov. Koncernens markanläggningar består av skilda tillgångar såsom parkeringsytor, vägar, kulvertar och dammar, där nyttjandeperioden varierar. Koncernens byggnader består av fastighetstyper såsom terminalbyggnader och byggnader med enklare konstruktioner, vilket ger olika nyttjandeperioder.

Koncernens nyttjandeperioder är:

Byggnader och förvaltningsfastigheter	
- Stomme	20 – 60 år
- Tak	20 – 60 år
- Fasad	20 – 60 år
- Invändigt bygg och rumsfunktioner	10 – 25 år
- Installationer	7 – 30 år
- Stadsnät	15 – 50 år
Byggnadsinventarier	5 – 30 år
Markinventarier	10 – 60 år
Markanläggningar, Bansystem	
- Bärslager	60 år
- Bindemedelsförsegling	4 år
- Övriga delar	12 – 40 år
Markanläggningar, Övriga	30 – 70 år
Installationer, fordon och inventarier	3 – 10 år
Hyresgästpassager	Kontraktets längd

Biologiska tillgångar – växande skog

Koncernens skogstillgångar delas upp på växande skog, vilket redovisas som biologiska tillgångar, och mark. Växande skog värderas och

NOTER

redovisas vid varje bokslutstillfälle 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. För ytterligare information, se not 20 och 22.

Leasing

Leasing klassificeras i koncernredovisningen, liksom i moderbolagets redovisning, antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Leasing där Swedavia i allt väsentligt övertar ekonomiska risker och fördelar som förknippas med ett direkt ägande av tillgången klassificeras som finansiell leasing. Redovisning av finansiell leasing medför att anläggningstillgång upptas som tillgångspost i koncernens balansräkning, till det lägre av beloppet av tillgångens marknadsvärde eller det beräknade nuvärdet av de underliggande leasingbetalningarna, och att en motsvarande skuld redovisas initialt. Tillgången skrivs av enligt plan över nyttjandeperioden medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulden. Vid operationell leasing kostnadsförs leasingbetalningarna över leasingperioden.

Nedskrivningar

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

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

En nedskrivning redovisas 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 i resultaträkningen. Nedskrivning av goodwill återförs aldrig.

Material och förråd

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

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.

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 realiseras, 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 som inte är derivat redovisas till instrumentets anskaffningsvärde med tillägg/avdrag för transaktionskostnader för alla finansiella instrument, förutom de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skuld, som redovisas till verkligt värde via resultatet. Derivatinstrument redovisas till verkligt värde, värdeökningar respektive värdeminskningar redovisas löpande som intäkter respektive kostnader över övrigt totalresultat i de fall säkringsredovisning är tillämpligt. Finansiella tillgångar och skulder kvittas och redovisas med ett nettobelopp i balansräkningen när det finns en legal rätt att kvitta och när avsikt finns att reglera posterna med ett nettobelopp eller att samtidigt realisera tillgången och reglera skulden.

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

Lånefordringar och kundfordringar

I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Dessa tillgångar värderas till upplupet anskaffningsvärde. Låne- och kundfordringar med kort löptid värderas till nominellt anskaffningsvärde utan diskontering. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta efter avdrag för eventuella osäkra fordringar som bedömts individuellt.

Övriga finansiella skulder

Lån och övriga finansiella skulder, förutom derivat, värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån effektiv ränta som beräknades när lånet togs upp. 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.

Derivat identifierat som säkringsinstrument

Derivatinstrument redovisas till verkligt värde, värdeökningar respektive värdeminskningar redovisas löpande som intäkter respektive kostnader över övrigt totalresultat.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

I denna kategori återfinns derivat med positivt värde vilka inte är föremål för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat. Verkligt värde är det belopp till vilket en tillgång skulle kunna överlåtas eller en skuld kunna regleras mellan kunniga och oberoende parter. Vid fastställande av verkligt värde används i första hand den officiella prisnoteringen på en aktiv marknad eller andra observerbara marknadsdata. Om detta inte existerar beräknas verkligt värde med ledning av de metoder som i varje enskilt fall antas ge den bästa uppskattningen av verkligt värde. Finansiella tillgångar värderas till verkligt värde utifrån hierarkinivå 2, se not 20.

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

I denna kategori återfinns derivat med negativt värde vilka inte är föremål för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat.

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, för att begränsa finansiella fluktuationers negativa påverkan på koncernens resultat och balansräkning samt kassaflöde.

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. Vinster och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinster och förluster redovisas för de poster som säkrats.

Förändringar i verkligt värde för derivatinstrument som inte uppfyller kriterierna för säkringsredovisning redovisas löpande över resultatet.

Kassaflödessäkring

För säkring av osäkerheten i mycket sannolika prognostiserade ränte-flöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna värderas till verkligt värde i balansräkningen. Räntekuponpengdelen 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 för råvaru- och valuta-derivat. Valutaderivat används huvudsakligen för att säkra valutakursen på framtida flöden av utländsk valuta, vilket främst uppkommer i samband med investeringar och vid elhandel. Råvaruderivat används för att kurssäkra elprisrisken som uppkommer i koncerns affärsverksamhet. Förändringar i verkligt värde av dessa derivatinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven i eget kapital. De ackumulerade vinsterna eller förlusterna i säkringsreserven omklassificeras till resultaträkningen i samma period som säkringsobjektet 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.

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 upp i en långfristig och kortfristig del.

Återställningsreserv

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

Omstruktureringsreserv

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

Övriga avsättningar

Övriga avsättningar utgörs av avsättningar kopplade till bedömda tvister, förlustkontrakt, trygghetsmedel samt andra åtaganden. 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.

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.

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.

Koncernbidrag

Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition.

Immateriella anläggningstillgångar

Moderbolaget redovisar inkrämsgoodwill med 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 och joint ventures

Andelar i intresseföretag och joint ventures redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen. I de fall joint ventures är kommanditbolag förändras andelens värde med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat.

Koncernföretag

Andelar i koncernbolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Det redovisade värdet på andelar i kommanditbolag ändras årligen med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat samt eventuella uttag och tillskott som gjorts under året.

Eget kapital

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med årsredovisningslagen. Aktieägartillskott redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag, hos mottagaren redovisas tillskottet mot det fria egna kapitalet.

Obeskattade reserver

I moderbolaget redovisas de obeskattade reserverna i sin helhet, utan att fördelas som eget kapital och uppskjuten skatt.

NOTER

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. Skillnaden redovisas som räntekostnad respektive ränteintäkt.

Pensioner

Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört redovisningen i koncernen och därmed reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRi.

NOT 3. Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av koncernen som bedriver en affärsverksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars rörelseresultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. I Swedavia har högste verksställande beslutsfattare identifierats som verkställande direktören i moderbolaget. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två rörelsesegment, Flygplatsverksamhet och Real Estate.

- **Flygplatsverksamhet** äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser. Merparten av intäkterna utgörs av passagerarrelaterade intäkter

- **Real Estate** äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. Merparten av intäkterna utgörs av fastighetsintäkter

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. Ledningen använder främst rörelseresultat per segment för sin uppföljning. Aktivering av låneutgifter, finansiella kostnader, finansiella intäkter och inkomstskatt hanteras på koncernnivå. Redovisningsprinciperna överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen. Posten externa intäkter består av nettoomsättning, övriga rörelseintäkter samt aktiverat arbete för egen räkning.

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Eliminerings/justeringar		Koncernen	
Resultaträkning jan – dec	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Intäkter, externt	5 761	5 555	161	401	4	–	5 926	5 956
Intäkter, internt	128	114	343	336	-471	-450	–	–
Summa intäkter	5 888	5 669	504	737	-466	-450	5 926	5 956
Rörelsens kostnader	-4 321	-4 039	-372	-411	471	450	-4 223	-4 001
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 043	-983	-9	-5	–	–	-1 052	-988
Rörelseresultat	523	646	124	321	4	–	651	966

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Eliminerings/justeringar		Koncernen	
Balansräkning, per den 31 december	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Anläggningstillgångar	15 407	13 018	1 708	1 234	-668	-700	16 447	13 552
Omsättningstillgångar	2 440	1 858	458	1 263	-1 757	-2 025	1 140	1 096
Summa tillgångar	17 847	14 876	2 165	2 497	-2 425	-2 725	17 587	14 648
Eget kapital	7 825	6 749	582	1 421	-742	-819	7 665	7 351
Skulder	10 022	8 126	1 583	1 076	-1 683	-1 906	9 922	7 297
Summa eget kapital och skulder	17 847	14 876	2 165	2 497	-2 425	-2 725	17 587	14 648

Av koncernens intäkter 2017 svarade en kund för 17 procent (16), motsvarande 1 022 MSEK (958), fördelat på båda segmenten.

Av koncernens totala investeringar 2017, 3 866 MSEK (2 138), är 3 425 MSEK (2 019) hänförligt till Flygplatsverksamheten och 441 MSEK (119) hänförligt till Real Estate.

NOT 4. Nettoomsättning

Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Aviation Business				
Passagerarrelaterade intäkter	1 714	1 638	1 714	1 640
Flygplansrelaterade intäkter	642	625	642	622
Externt reglerade avgifter	699	727	699	725
Ground handling	278	257	278	256
Övriga tilläggstjänster	219	198	219	198
Summa Aviation Business	3 552	3 446	3 552	3 442

Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Commercial Services				
Bilparkering & Angöring	894	845	894	845
Retail, Food & Beverage	691	645	691	645
Fastighetsintäkter	405	401	340	337
Reklam	101	99	101	99
Övriga Commercial-produkter	61	72	90	76
Summa Commercial Services	2 152	2 062	2 116	2 002
Övrig nettoomsättning	41	38	45	48
Summa nettoomsättning	5 745	5 546	5 713	5 492

NOT 5. Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag eller affärsdrivande verk där staten har ett bestämmande inflytande. Med närstående avses också de företag där Swedavia kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas, för transaktioner med dessa se tabellen nedan. Beträffande Swedavia ABs fordringar på och skulder till koncernföretag hänvisas till not 30 Fordringar på koncernföretag och not 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures. Aktier i koncernföretag specificeras i not 26 Andelar i koncernföretag och i not 25 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Transaktioner sker på marknadsmässiga villkor och verksamheten är konkurrensutsatt.

Som närstående i fysiska personer definieras ledande befattningshavare, styrelseledamöter samt nära familjemedlemmar till sådana personer. För information om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter hänvisas till not 8 Anställda och personal-kostnader. Inga utställda säkerheter eller ansvarsförbindelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Försäljning varor och tjänster				
Dotterbolag	–	–	128	119
Intressebolag och joint ventures	28	17	5	2
Summa försäljning varor och tjänster	28	17	133	121
Försäljning fast egendom eller andra tillgångar				
Dotterbolag	–	–	0	10
Intressebolag och joint ventures	–	19	–	19
Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar	–	19	0	29
Köp varor och tjänster				
Dotterbolag	–	–	319	322
Intressebolag och joint ventures	30	51	31	23
Summa köp varor och tjänster	30	51	350	345
Räntor, netto				
Dotterbolag	–	–	13	0
Summa räntor	–	–	13	0

Transaktioner med staten

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavia-koncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag (benämns härnäst efter övriga närstående) 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. Kostnaderna till övriga närstående utgörs i huvudsak av inköp av meteorologitjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafikledningstjänster, vilka till stor del ingår i det kostnadsunderlag som täcks via ersättningar från Transportstyrelsen för säkerhetskontroll och delar av flygtrafikledningstjänster. Koncernens försäljning av varor och tjänster till övriga närstående uppgår till 173 MSEK (131) och inköp av varor och tjänster uppgår till 274 MSEK (195). Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

NOT 6. Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Övriga rörelseintäkter				
Realisationsvinster	16	266	9	23
Övrigt	20	18	20	18
Summa	36	283	29	41

Realisationsvinsterna 2016 avser avyttring av dotterbolag, 241 MSEK och försäljning av mark, 20 MSEK samt övriga realisationsvinster om 5 MSEK.

NOT 7. Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Övriga tjänster	0	0	0	0
Summa	3	3	3	3

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

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

NOT 8. Anställda och personalkostnader

	2017			2016		
	Totalt	Andel kvinnor	Andel män	Totalt	Andel kvinnor	Andel män
Medelantalet anställda, Sverige						
Moderbolag	3 074	37 %	63 %	2 941	35 %	65 %
Dotterbolag	0	0 %	0 %	8	25 %	75 %
Koncernen	3 074	37 %	63 %	2 949	35 %	65 %

Fördelning ledande befattningshavare	2017-12-31		2016-12-31	
	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor	Andel män
Koncernen				
Styrelseledamöter	40 %	60 %	55 %	45 %
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd	43 %	57 %	40 %	60 %

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Löner och ersättningar				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	26	27	26	27
Övriga anställda	1 248	1 147	1 248	1 141
Summa	1 276	1 175	1 276	1 171
Sociala kostnader	623	509	623	506
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	9	8	9	8
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	158	114	182	113
Övriga personalrelaterade kostnader	61	57	61	57
Koncernmässiga justeringar	-48	20	–	–
Summa personalkostnader	1 911	1 761	1 959	1 733

Ersättning till styrelse 2017, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson	440	–	25	–
Styrelseledamöter				
Karin Apelman ¹⁾	73	12	–	–
Lars Backemar	220	–	–	–
Anna Elgh ¹⁾	73	–	–	–
Adine Grate Axén	220	20	–	–
Lottie Knutson	220	–	–	–
Lotta Mellström	–	–	–	–
Lars Mydland	220	–	–	–
Mikael Norman ²⁾	147	23	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
Summa	1 833	55	45	–

¹⁾ Karin Apelman och Anna Elgh var styrelseledamöter fram till årsstämman 2017.

²⁾ Mikael Norman valdes till ledamot av styrelsen på årsstämman 2017. Mikael utsågs därefter till ordförande i Revisionsutskottet.

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

Riktlinjer för ersättning till styrelsen

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning till styrelsen.

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på årsstämman den 27 april 2017. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Styrelsearvode utbetalas som lön alternativt utbetalas till styrelseledamots bolag. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen.

Ersättning till revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 27 april 2017. I revisionsutskottet ingår sedan årsstämma 2017 styrelseledamöterna Mikael Norman som ordförande och Adine Grate Axén samt Lotta Mellström som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 27 april 2017. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2016 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande och styrelseledamöterna Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till styrelse 2016, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson ^{1) 2)}	293	–	17	–
Ingemar Skogö ¹⁾	147	–	8	–
Styrelseledamöter				
Karin Apelman	220	35	–	–
Lars Backemar	220	–	–	–
Anna Elgh	220	–	–	–
Adine Grate Axén	220	20	–	–
Lottie Knutson	220	–	–	–
Lotta Mellström	–	–	–	–
Lars Mydland	220	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
Summa	1 980	55	45	–

¹⁾ Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson till ny styrelseledamot och styrelsens ordförande och ersatte avgående styrelseledamot och ordförande Ingemar Skogö.

²⁾ Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson till ny ledamot i ersättningsutskottet och ersatte avgående ledamot Ingemar Skogö.

NOTER

Ersättning till ledande befattningshavare ¹⁾ 2017, TSEK			Grundlön	Övriga förmåner ⁶⁾	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och koncernchef	Jonas Abrahamsson ²⁾	fr.o.m. 2017-01-02	4 058	7	1 202	5 268	6 + 12
Vice vd och chef Commercial & Real Estate	Karl Wistrand ³⁾	fr.o.m. 2017-01-02	2 584	9	761	3 354	6 + 9
Finans- och ekonomidirektör	Mats Pålsson		2 164	11	637	2 813	6 + 6
HR-direktör	Marie Wiksborg		1 713	0	471	2 184	6 + 6
Chefsjurist	Anna Bovaller ⁴⁾		1 497	6	415	1 918	6 + -
Marknads- och kommunikationsdirektör	Linda Sjödin		1 520	0	385	1 906	6 + 6
Direktör Security & Safety	Mats Paulsson		1 384	11	347	1 742	6 + 6
Direktör Strategi & Hållbarhet	Lennart Bergbom		1 397	11	349	1 758	6 + 6
Teknisk direktör	Per Arenhage ⁴⁾		1 693	7	507	2 207	6 + -
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Peder Grunditz		1 655	3	431	2 089	6 + 6
Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	Susanne Norman		1 471	2	372	1 844	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Charlotte Ljunggren		1 823	2	541	2 366	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Kjell-Åke Westin ⁴⁾		1 964	7	588	2 558	6 + 6
Direktör Aviation Business	Elizabeth Axtelius ⁵⁾		1 044	11	207	1 262	3 + -
Summa			25 966	90	7 212	33 267	

¹⁾ Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semester-tillägg, eventuella lönetillägg och avgångsvederlag. Övriga förmåner avser parkeringsförmån och förmån kollektivtrafiksbidrag. I pensionskostnad inkluderas effekt av lönevaxling samt premier till en extra sjukförsäkring.

²⁾ Jonas Abrahamsson tillträdde befattningen som vd och koncernchef den 2 januari 2017.

³⁾ Karl Wistrand lämnade befattningen som vd och koncernchef den 1 januari 2017. Samtidigt upphörde det extra lönetillägget samt att det förhöjda avgångsvederlaget sänktes från 12 månader till tidigare avtalad nivå om 9 månader.

⁴⁾ Anställningsavtalen innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

⁵⁾ Elisabeth Axtelius rapporterar till vd men ingår inte i koncernledningen. Anställningsavtalet innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

⁶⁾ Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering och kollektivtrafiksbidrag.

Ersättning till ledande befattningshavare ¹⁾ 2016, TSEK			Grundlön	Övriga förmåner ⁸⁾	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och koncernchef	Karl Wistrand ²⁾		3 032	12	895	3 938	6 + 12
Ekonomi- och finansdirektör	Mats Pålsson		2 120	12	626	2 757	6 + 6
HR-direktör	Marie Wiksborg		1 684	0	464	2 148	6 + 6
Chefsjurist	Anna Bovaller ³⁾		1 460	11	380	1 852	6 + -
Marknads- och kommunikationsdirektör	Linda Sjödin		1 437	12	385	1 834	6 + 6
Direktör Security & Safety	Mats Paulsson	fr.o.m. 2016-02-01	1 256	8	328	1 592	6 + 6
Direktör Security & Safety	Anders Lennerman ⁴⁾	t.o.m. 2016-01-31	1 782	5	323	2 111	6 + 6
Strategidirektör	Lennart Bergbom		1 329	11	323	1 662	6 + 6
Teknisk direktör	Per Arenhage ³⁾		1 655	7	497	2 159	6 + -
Direktör Commercial & Real Estate	Torbjörn Wiberg ⁵⁾	period 2016-02-16 –2016-12-31	2 736	–	–	2 736	–
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Peder Grunditz		1 621	3	422	2 046	6 + 6
Direktör Regionala flygplatser samt Flygplatschef Åre Östersund Airport	Susanne Norman		1 366	2	306	1 673	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Charlotte Ljunggren		1 839	2	545	2 385	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Kjell-Åke Westin ³⁾		1 920	7	576	2 503	6 + 6
Director Aviation Business ⁶⁾	Elizabeth Axtelius ³⁾		1 028	12	202	1 241	3 + -
Chef Commercial Services ⁷⁾	Magnus Ros ³⁾	period 2016-09-20 –2016-12-31	389	0	73	462	6 + -
Summa			26 653	105	6 343	33 101	

¹⁾ Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semestertillägg, eventuella lönetillägg och avgångsvederlag. Övriga förmåner består av parkeringsförmån och tidningsförmån. I pensionskostnad inkluderas effekt av lönevaxling samt premier till en extra sjukförsäkring.

²⁾ Karl Wistrand tillträdde rollen som vd och koncernchef från den 17 december 2015. Under tiden som vd och koncernchef utges ett lönetillägg samt ett avgångsvederlag om 12 månader om anställningen skulle avslutas från bolagets sida.

³⁾ Anställningsavtalen innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

⁴⁾ I samband med omorganisation inom Security & Safety tillträdde Mats Paulsson tjänsten som direktör Security & Safety 2016-02-01. I samband med omorganiseringen uppstod en övertalighet vilket innebar att Anders Lennerman lämnade sin tjänst som direktör Security & Safety 2016-01-31. Anders Lennerman kvarstod under period 2016-02-01 till och med 2016-03-18 som senior rådgivare inom Security & Safety. I redovisad ersättning för 2016 ingår ersättning och pensionsavsättning under period som senior rådgivare och uppsägningstid med 992 TSEK respektive 290 TSEK, samt avgångsvederlag för en period av 6 månader om 674 TSEK. Den totala maximala ersättningen uppgår till 1 956 TSEK. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster, kostnaden för avgångsvederlag inklusive arbetsgivaravgifter kostnadsfördes 2016.

⁵⁾ Tf. direktör Commercial & Real Estate, adjungerad ledamot i Swedavias koncernledning under period från den 16 februari till den 31 december 2016. Inhyrd konsult där ersättning utgår genom konsultarvode.

⁶⁾ Rapporterar till vd och koncernchef, men ingår ej i Swedavias koncernledning.

⁷⁾ Chef Commercial Services, adjungerad ledamot i Swedavias koncernledning under period från den 20 september till den 31 december 2016.

⁸⁾ Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering och kollektivtrafiksbidrag.

NOTER

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, vice vd och internrevisionschef beslutas av Swedavias styrelse, efter beredning i ersättningsutskottet. Vd fastställer ersättning till övriga ledande befattningshavare efter beredning i ersättningsutskottet och beslut i styrelsen på aggregerad nivå.

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 konkurrenskraftiga och väl avvägda. Ersättningarna ska präglas av rimlighet och transparens samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet.

I fråga om ersättning och andra anställningsvillkor tillämpar Swedavia de av regeringen fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande" beslutade den 22 december 2016. Dessa riktlinjer ska utmynna 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.

Kostnaden inklusive arbetsgivaravgifter för entledigandet av tidigare vd Torborg Chetkovich kostnadsfördes 2015. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster. Sista utbetalningen av avgångsvederlag skedde 25 september 2017.

Pensioner

Pension till vd avsätts med 30 procent av den fasta lönen till en premiebaserad pension. Pension till övriga ledande befattningshavare avsätts enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen, med undantag för Flygplatsdirektören för Göteborg Landvetter Airport där det har avtalats om en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen. Ledande befattningshavare vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010 omfattas även av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggs-trappa till ITP 1. För några ledande befattningshavare vilka inte omfattas av pensionstilläggs-trappan till ITP 1 har det avtalats om en extra pensionsavsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Pensionsförmånerna skall dock inte överstiga statens vid var tid gällande riktlinje. Pensionsålder för vd och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

Uppsägning och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen. Avgångsvederlag motsvarar fast lön. Vid ny anställning, annat avlönat uppdrag eller inkomst från näringsverksamhet ska uppsägningslön och avgångsvederlag reduceras med belopp motsvarande ny inkomst under den aktuella perioden. Avgångsvederlag är vare sig pensions- eller semesterlönegrundande. Vd och övriga ledande befattningshavare har en ömsesidig uppsägningstid om sex månader, med undantag av en person som har fyra månaders uppsägning från egen sida samt en person som omfattas av tre månaders ömsesidig uppsägningstid. Under uppsägningstiden är alla ledande befattningshavare berättigade till gällande anställningsförmåner.

Övriga anställda

Anställda inom Swedaviakoncernen erhåller ersättning i form av fast grundlön, fast timlön, förmåner samt pensionsavsättning enligt kollektivavtal. För vissa åldersgrupper vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010 gäller även av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggs-trappa till ITP 1. Reklamsäljare har som komplement till fast grundlön även en rörlig provisionsbaserad lönedel, vilken är takbestämd.

NOT 9. Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

Avskrivningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Goodwill	–	–	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	31	32	31	32
Byggnader och mark	301	323	300	323
Förvaltningsfastigheter	1	1	–	–
Markanläggningar	188	165	188	165
Installationer, fordon och inventarier	412	409	406	404
Summa	933	930	950	949
Nedskrivningar				
Byggnader och mark	–	24	–	24
Markanläggningar	–	4	–	4
Installationer, fordon och inventarier	–	3	–	3
Pågående nyanläggningar	119	27	118	27
Summa	119	58	118	58
Totalt	1 052	988	1 068	1 007

NOT 10. Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Utrangeringskostnader	40	16	40	16
Övrigt	2	1	2	1
Summa	42	17	42	17

NOT 11. Finansiella intäkter och kostnader

	Moderbolaget	
Resultat från andelar i koncernföretag	2017	2016
Utdelning	1 038	757
Realisationsvinst	1	–
Summa	1 039	757

	Koncernen		Moderbolaget	
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	2017	2016	2017	2016
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	37	41	–	–
Summa	37	41	–	–

	Koncernen		Moderbolaget	
Finansiella intäkter	2017	2016	2017	2016
Ränteutgifter	2	3	14	2
Netto valutakursförändringar	3	3	3	2
Summa	5	6	17	4

	Koncernen		Moderbolaget	
Finansiella kostnader	2017	2016	2017	2016
Räntekostnader finansiella skulder	22	32	44	39
Derivatinstrument	71	85	71	85
Räntedel i årets pensionskostnad	20	23	–	–
Övriga finansiella kostnader	5	4	5	4
Summa	118	144	120	128

Räntekostnader från finansiella skulder är hänförliga till skulder till kreditinstitut, företagsobligationer och företagscertifikat. Lånekostnader hänförliga till om- och nybyggnadsprojekt, uppgående till 22 MSEK (6), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2017 är 1,9 procent (3,0).

NOT 12. Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
Bokslutsdispositioner	2017	2016
Förändring avskrivningar över plan	-57	39
Lämnade koncernbidrag	-55	-203
Erhållna koncernbidrag	113	89
Summa bokslutsdispositioner	2	-76
Obeskattade reserver		
Ackumulerade avskrivningar över plan	1 790	1 733
Periodiseringsfonder	210	210
Summa obeskattade reserver	2 000	1 943

Den ackumulerade överavskrivningen är beräknad på övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

NOT 13. Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017	2016	2017	2016
Aktuell skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)				
Årets skattekostnad/skatteintäkt	-133	-156	-110	-135
	-133	-156	-110	-135
Uppskjuten skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-34	4	1	10
Totalt redovisad skattekostnad	-167	-152	-109	-125

	2017		2016	
Koncernen	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		575		869
Skatt enligt gällande skattesats	22,0	-127	22,0	-191
Skatt avseende tidigare års taxering		-8		-1
Ej aktiverat underskott		–		15
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-28		-35
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		–		52
Övrigt		-5		8
Redovisad effektiv skatt	29,0	-167	17,5	-152

	2017		2016	
Moderbolaget	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		1 388		1 219
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22,0	-305	22,0	-268
Skatt avseende tidigare års taxering		-3		–
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-30		-24
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		229		167
Redovisad effektiv skatt	7,9	-109	10,3	-125

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2016 främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. I moderbolaget avser motsvarande post för 2017 och 2016 främst utdelning från dotterbolag.

NOT 14. Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Immateriella anläggningstillgångar				
Goodwill	352	352	302	327
Övriga immateriella anläggningstillgångar	266	281	266	281
Summa	618	632	568	608
	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Goodwill				
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	352	352	493	493
Vid årets slut	352	352	493	493
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	–	–	-166	-142
Årets avskrivning enligt plan	–	–	-25	-25
Vid årets slut	–	–	-191	-166
Redovisat värde vid årets slut	352	352	302	327

Goodwill

I samband med bolagiseringen den 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder från LFV till Swedavia till ett bedömt marknadsvärde. I samband med transaktionen uppstod det i moderbolaget en goodwill om 493 MSEK. I koncernredovisningen uppgick goodwill till 377 MSEK, skillnaden beror på värdering av förmånsbestämda pensionsåtaganden i enlighet med IAS 19. Vid övergången till IFRS uppgick goodwillposten till 352 MSEK.

Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

Goodwill allokteras till de kassagenererande enheter som förväntas bli gynnade av förvärvet. Goodwill i koncernredovisningen härleds till Flygplatsverksamheten (rörelsesegment). De flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende. Systemtänket innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet och därmed behandlas de flygplatser som ingår i basutbudet som en kassagenererande enhet. Goodwill har en obestämbart nyttjandeperiod. Prövning av nedskrivningsbehov utförs årligen eller oftare om indikation finns på värdenedgång. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna för den första fyraårsperioden utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan. Swedavia koncernen arbetar med strategiska planer och långtidsscenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2032. Efter affärsplanens slut utgår nedskrivningstestet från de uppskattade kassaflödena i den beslutade strategiska planen. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Kassaflöden bortom 2032 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,2 procent (7,9). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill och rimliga förändringar av antagandena skulle inte leda till något nedskrivningsbehov.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Övriga immateriella anläggningstillgångar				
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	412	363	412	363
Årets omklassificeringar	17	49	17	49
Årets avyttringar och utrangeringar	0	–	0	–
Vid årets slut	429	412	429	412
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-131	-100	-131	-100
Återföring avskrivning på avyttringar	0	–	0	–
Årets avskrivning enligt plan	-31	-32	-31	-32
Vid årets slut	-162	-131	-162	-131
Redovisat värde vid årets slut	266	281	266	281

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet samt egenutvecklade tillgångar.

NOT 15. Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Byggnader och mark (not 16)	4 996	4 890	5 007	4 904
Markanläggningar (not 17)	2 858	2 364	2 858	2 364
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	2 544	2 171	2 482	2 120
Pågående nyanläggningar (not 19)	3 589	2 106	3 503	2 079
Summa	13 988	11 530	13 851	11 467

NOT 16. Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	6 946	6 827	6 944	6 758
Årets förvärv/omklassificeringar	424	168	422	210
Årets avyttringar och utrangeringar	-71	-49	-60	-24
Vid årets slut	7 299	6 946	7 305	6 944
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-2 006	-1 686	-2 000	-1 681
Återföring avskrivning på avyttringar	30	3	28	3
Årets avskrivning enligt plan	-301	-323	-300	-323
Vid årets slut	-2 277	-2 006	-2 272	-2 000
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-50	-30	-40	-20
Återföring av tidigare års nedskrivningar	24	4	14	4
Årets nedskrivningar	–	-24	–	-24
Vid årets slut	-26	-50	-26	-40
Redovisat värde vid årets slut	4 996	4 890	5 007	4 904
Varav mark				
Vid årets början	380	399	357	309
Årets förvärv	0	18	–	58
Årets avyttringar	-2	-37	-2	-10
Redovisat värde vid årets slut	378	380	355	357

NOT 17. Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	3 362	3 162	3 362	3 156
Årets omklassificeringar	698	209	698	215
Årets avyttringar och utrangeringar	-28	-8	-28	-8
Vid årets slut	4 032	3 362	4 032	3 362

Akkumulerade avskrivningar enligt plan

Vid årets början	-994	-820	-994	-820
Återföring avskrivning på avyttringar	12	-10	12	-10
Årets avskrivning enligt plan	-188	-165	-188	-165
Vid årets slut	-1 170	-994	-1 170	-994

Akkumulerade nedskrivningar

Vid årets början	-4	-12	-4	-12
Återföring nedskrivning på avyttring	–	12	–	12
Årets nedskrivningar	–	-4	–	-4
Vid årets slut	-4	-4	-4	-4

Redovisat värde vid årets slut **2 858** **2 364** **2 858** **2 364**

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

NOT 18. Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	4 585	4 383	4 528	4 365
Årets omklassificeringar	794	246	776	207
Årets avyttringar och utrangeringar	-64	-44	-64	-44
Vid årets slut	5 315	4 585	5 240	4 528
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-2 412	-2 036	-2 405	-2 034
Återföring avskrivning på avyttringar	54	34	54	34
Årets avskrivning enligt plan	-412	-409	-406	-404
Vid årets slut	-2 770	-2 412	-2 757	-2 405
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-3	-4	-3	-4
Återföring av nedskrivningar	2	4	2	4
Årets nedskrivningar	–	-3	–	-3
Vid årets slut	-1	-3	-1	-3
Redovisat värde vid årets slut	2 544	2 171	2 482	2 120

Finansiell leasing – koncernen som leasetagare

Den finansiella leasingen avser leasing av fordon med leasingperiod mellan tre och fem år. I posten installationer, fordon och inventarier ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt leasingavtal med följande belopp.

NOTER

Redovisade värden	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Anskaffningsvärden – aktiverad finansiell leasing	93	60
Ackumulerade avskrivningar	-37	-33
Redovisat värde vid årets slut	55	27

Årets leasingavgifter uppgår till 13 MSEK (9) i koncernen.

Framtida betalningar avseende tillgångar nyttjade enligt finansiella leasingavtal förfaller enligt följande:

	2017		2016	
	Framtida minimi-leasing-avgifter	Nu-värde av framtida minimi-leasing-avgifter	Framtida minimi-leasing-avgifter	Nu-värde av framtida minimi-leasing-avgifter
Framtida leasingavgifter				
Inom ett år	15	15	9	9
Mellan ett och fem år	33	32	22	21
Senare än fem år	–	–	1	1
Summa	48	47	32	31

Operationell leasing – koncernen som leasetagare

Leasingkostnader enligt operationella leasingavtal härrör främst från hyrda lokaler och anläggningar. Avtalstiden är vanligen mellan 15–20 år. Sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat är 7 MSEK (7).

Framtida betalningar för icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

Förfall	Koncernen	
	2017	2016
Inom ett år	91	91
Mellan ett och fem år	303	303
Senare än fem år	883	958
Summa	1 277	1 353

NOT 19. Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Vid årets början	2 106	731	2 079	702
Årets förvärv	3 503	2 051	3 427	2 079
Årets avyttringar	–	-10	-2	-10
Årets omklassificeringar	-1 901	-640	-1 883	-666
Årets nedskrivningar	-119	-27	-118	-27
Redovisat värde vid årets slut	3 589	2 106	3 503	2 079

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Från och med 2017 redovisas kostnadsförda projekt som nedskrivningar och jämförelsetal har justerats. Nedskrivningarna 2017 är främst hänförliga till US Preclearance och verksamhetsutvecklingsprojekt.

NOT 20. Verkligt värde

I nedanstående tabell presenteras de tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde eller för vilka verkliga värden lämnas som upplysning. Med verkligt värde menas det pris som vid värderingstidpunkten skulle erhållas vid försäljning av en tillgång eller belastas vid överlåtelse av en skuld genom en ordnad transaktion mellan marknadsaktörer. Tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde klassificeras i en hierarki med tre olika nivåer utifrån den information som används för att fastställa deras verkliga värde. Nivå 1 avser när verkligt värde fastställs utifrån noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar och skulder. Nivå 2 avser när verkligt värde fastställs utifrån andra observerbara indata för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i Nivå 1. Nivå 3 avser när verkligt värde fastställs utifrån indata för tillgången eller skulden som inte baseras på observerbara marknadsdata.

Värdering till verkligt värde

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2017-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 27) ¹⁾	–	81	–	81
Biologiska tillgångar (not 22) ¹⁾	–	–	88	88
Långfristiga räntebärande skulder (not 27) ²⁾	–	4 351	–	4 351
Förvaltningsfastigheter (not 21) ²⁾	–	–	1 369	1 369
Summa	–	4 432	1 457	5 889

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2016-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 27) ¹⁾	–	153	–	153
Biologiska tillgångar (not 22) ¹⁾	–	–	84	84
Långfristiga räntebärande skulder (not 27) ²⁾	–	3 333	–	3 333
Förvaltningsfastigheter (not 21) ²⁾	–	–	1 059	1 059
Summa	–	3 486	1 143	4 629

¹⁾ Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning.

²⁾ Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål.

Verkligt värde på biologiska tillgångar fastställs utifrån nivå 3, upplysningen för jämförelseåret har justerats.

Derivatinstrument

Ränteswappar

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

Elderivat

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

Valutaterminer

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

Biologiska tillgångar

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde.

Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering.

Värderingsmetoden vid extern värdering är enligt Lantmäteriets beståndsmetod. Beståndsmetoden utgår från en avkastningsvärdering av förväntade framtida kassaflöden från ett långsiktigt hållbart skogsbruk. Väsentliga indata är lokala prislister för timmer och massa ved med medelpriser för de senaste tio åren, möjlig avverkningsbar volym enligt Skogsvårdslagens ransoneringsbestämmelse samt diskonteringsräntor baserade på skogens ålder. Förändring av verkligt värde redovisas i resultatrapporten som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. Det verkliga värdet fastställs utifrån hierarkinivå 3, vilket innebär att de biologiska tillgångarnas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata.

Vid intern värdering jämförs beståndet vid värderingstidpunkten med beståndet vid tidpunkten för den senaste externa värderingen. Därefter genomförs intervju/-er med nyckelperson/-er för att utreda om några faktorer haft inverkan på beståndet och således också på marknadsvärdet. I samband med årsbokslutet 2017 utfördes en extern värdering.

Långfristiga räntebärande skulder

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

Förvaltningsfastigheter

Swedavias förvaltningsfastigheter redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Fastigheterna värderas för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde. Beståndet av förvaltningsfastigheter värderas årligen i samband med årsbokslut. Värderingen sker antingen av externa oberoende värderingsmän eller genom intern värdering. I samband med årsbokslutet 2017 utfördes en intern värdering.

Fastighetsvärderingen baseras på kassaflöden som tillgången förväntas generera, där driftnettot nuvärdesberäknas. För att uppskatta driftnettot görs bedömningar av inflation, hyror, vakanser samt drift- och underhållskostnader. Fastighetsvärderingen bygger på varje enskilt värderingsobjekts förväntade kassaflöde under de kommande tio åren. För objekt med hyres- eller arrendetider längre än tio år har kalkylerna förlängts. För kalkylperiodens sista år beräknas ett restvärde vilket ska utgöra ett förväntat marknadsvärde vid tidpunkten. Informationen som används för att fastställa det verkliga värdet av förvaltningsfastigheterna klassificeras som nivå 3, vilket innebär att förvaltningsfastigheternas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata.

NOT 21. Förvaltningsfastigheter

Swedavia redovisar de fastigheter som klassificeras som förvaltningsfastigheter till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Förvaltningsfastigheter återfinns i rörelsesegmentet Real Estate och beståndet utgörs av frakt- och kontorsfastigheter samt mark vid Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Intäkterna från förvaltningsfastigheterna uppgår till 2 MSEK (3) och direkta kostnader uppgår till 17 MSEK (3). För information om avskrivningsmetod och bedömd nyttjandeperiod se not 2 Redovisningsprinciper. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde. Verkligt värde har ökat från 1 059 MSEK till 1 369 MSEK. Den positiva värdeutvecklingen beror på investeringar gjorda främst inom TreDoffice AB, Office Arlanda AB samt Airport Hotel 2 AB.

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	293	191
Årets förvärv	384	88
Årets avyttringar	0	–
Årets omklassificering	-2	14
Vid årets slut	675	293
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	-4	-3
Årets avskrivning enligt plan	-1	-1
Vid årets slut	-5	-4
Akkumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	-6	-6
Årets nedskrivning	–	–
Vid årets slut	-6	-6
Redovisat värde vid årets slut	664	283
Verkligt värde (not 20)	1 369	1 059

Operationell leasing – koncernen som leasegivare

Koncernens operationella leasingavtal, vilka genererar hyresintäkter, avser lokaluthyrning av kommersiella delar av rörelsefastigheter samt ett fåtal kontrakt avseende förvaltningsfastigheter. Hyresintäkterna kommer från både fasta och omsättningsbaserade hyror. Sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat uppgår till 591 MSEK (578).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

	Koncernen	
	2017	2016
Förfall		
Inom ett år	703	656
Mellan ett och fem år	2 519	878
Senare än fem år	1 961	6
Summa	5 183	1 540

NOTER

NOT 22. Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	84	85
Förändring av verkligt värde	4	-1
Redovisat värde vid årets slut	88	84

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde. Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering. Extern värdering har gjorts i samband med årsbokslutet 2017. Förändring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde.

NOT 23. Finansiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Andelar i koncernföretag	–	–	889	889
Andelar i intresseföretag och joint ventures	896	856	–	–
Andra långfristiga fordringar	181	160	181	160
Derivatfordran	12	6	–	–
Uppskjuten skattefordran	–	–	21	20
Summa	1 089	1 022	1 091	1 070

NOT 24. Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	160	105	160	87
Tillkommande fordringar	21	73	21	73
Reglerade fordringar	–	-18	–	–
Redovisat värde vid årets slut	181	160	181	160

Pensionsavsättning om 802 MSEK (803) och hänförlig löneskattefordran om 72 MSEK (68) nettoredovisas i koncernen. Jämförelseåret har justerats.

NOT 25. Andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	856	815
Årets förvärv	3	12
Resultatandel	37	29
Redovisat värde vid årets slut	896	856

Årets förvärv avsåg aktieägartillskott till Landvetter Logistik Center AB.

Specifikation av moderbolaget och koncernens innehav av andelar i intressebolag och joint ventures 2017-12-31

Företag, org.nr, säte	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapital- andelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moder- bolaget	Klassi- ficering
Swedish Airport Infrastructure AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	–	25 000	50,0	0	–	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	37	1	49,9	878	–	Joint venture
Landvetter Logistik Center AB, 556986-7236, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	–	250	50,0	18	–	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	–	495	33,0	0	–	Intresse- bolag
Summa				896	–	

Balansräkning och resultaträkning i sammandrag för Swedish Airport Infrastructure KB-koncernen enligt Swedavia koncernens redovisningsprinciper:

MSEK	2017-12-31	2016-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 432	4 189
Likvida medel	103	168
Övriga tillgångar	42	37
Långfristiga räntebärande skulder	2 440	2 540
Kortfristiga skulder	381	172
Eget kapital	1 756	1 682
Koncernens bokförda värde på andelen	878	841

MSEK	2017	2016
Intäkter	358	328
Avskrivningar	-150	-113
Övriga kostnader	-87	-103
Räntenetto	-41	-27
Resultat före skatt	80	85
Skatt	-6	-3
Årets resultat	74	82
Övrigt totalresultat	1	-24
Summa totalresultat	75	58
Koncernens andel av årets totalresultat	37	29

Ingen utdelning erhöles från Swedish Airport Infrastructure under 2017.

NOT 26. Andelar i koncernföretag

		Moderbolaget	
Moderbolagets andelar i koncernföretag		2017-12-31	2016-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden			
Vid årets början		1 212	1 212
Årets avyttring		-177	–
Vid årets slut		1 035	1 212
Akkumulerade nedskrivningar			
Vid årets början		-322	-322
Återföring nedskrivning på avyttring		177	–
Vid årets slut		-145	-322
Redovisat värde vid årets slut		889	889

Under året avyttrades Cityflygplatsen i Göteborg AB med bokfört värde om 0 MSEK.

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde 2017-12-31	Redovisat värde 2016-12-31
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun	500 000	100	870	870
Arlanda Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun	10 000	100	2	2
Bromma Stockholm Airport fastigheter AB, 556932-3537, Stockholms län, Stockholm kommun	50 000	100	17	17
Redovisat värde vid årets slut			889	889

Väsentliga koncernföretag helägda av Swedavia Real Estate

Koncernföretag, org.nr, säte

Swedavia Energi AB, 556951-8185, Stockholms län, Sigtuna kommun
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun
Logistic City 1 AB, 556876-7007, Stockholms län, Sigtuna kommun
Office Arlanda AB, 556876-6983, Stockholms län, Sigtuna kommun
TreDoffice AB, 556844-2932, Stockholms län, Sigtuna kommun

NOT 27. Finansiella tillgångar och skulder

Koncernens finansiella tillgångar och skulder, med undantag för koncernens derivatinstrument, redovisas till anskaffningsvärde i balansräkningen. Koncernens derivatinstrument redovisas till verkligt värde i balansräkningen. Övriga finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde i upplysningsändamål, för information om verkligt värde avseende derivatinstrumenten se koncernens värdering nedan samt not 20. För kortfristiga fordringar och skulder, som exempelvis

kundfordringar och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än sex månader anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Inga finansiella tillgångar och skulder nettoredovisas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per den 31 december 2017 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

Koncernen			Redovisat värde		Verkligt värde	
Finansiella tillgångar	Kategori	Värdering	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	181	160	181	160
Kundfordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	571	420	571	420
Fordringar hos intresseföretag	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	129	58	129	58
Övriga fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	60	75	60	75
Derivatinstrument ²⁾	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	15	8	15	8
Likvida medel	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	58	170	58	170
Summa			1 014	892	1 014	892

Koncernen			Redovisat värde		Verkligt värde	
Finansiella skulder	Kategori	Värdering	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Långfristiga räntebärande skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	4 352	3 297	4 351	3 333
Kortfristiga räntebärande skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	2 181	1 000	2 181	1 000
Derivatinstrument ²⁾	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	97	161	97	161
Skulder till leasingföretag	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	61	33	61	33
Övriga långfristiga skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	32	8	32	8
Leverantörsskulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	854	601	854	601
Övriga skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	21	8	21	8
Upplupna räntekostnader	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	13	34	13	34
Summa			7 611	5 142	7 609	5 178

¹⁾ Pensionsavsättning om 802 MSEK (803) och hänförlig löneskattfordran om 72 MSEK (68) nettoredovisas i koncernen. Jämförelseåret har justerats.

²⁾ Derivatinstrumenten avser derivat som säkringsredovisas.

Värdering till verkligt värde

Tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde klassificeras i en hierarki med tre olika nivåer utifrån den information som används för att fastställa deras verkliga värde. Koncernens finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde utifrån Nivå 2. För mer information om värdering till verkligt värde se not 20.

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Derivatinstrument ³⁾	–	81	–
Långfristiga räntebärande skulder ⁴⁾	–	4 351	–
Summa	–	4 432	–

³⁾ Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning.

⁴⁾ Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål.

Ingen förändring av nivåer har skett 2017 jämfört med 2016.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2017	2016
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde ⁵⁾	–	–
Summa	–	–

⁵⁾ Underkategorin innehas för handel.

Andra långfristiga fordringar

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

Derivatinstrument

Ränteswappar

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

Elderivat

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

Valutaterminer

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

Räntebärande skulder

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

Övriga fordringar och skulder

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

NOT 28. Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Förbrukningsmaterial	34	32	34	32
Gruslager	3	3	3	3
Bygg- och markförråd	3	3	3	3
Övriga lager	4	6	2	3
Summa	44	43	42	40

NOT 29. Kortfristiga fordringar

	Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31
Kundfordringar	552	398
Fordringar på koncernföretag	1 352	925
Fordringar på intresseföretag	126	53
Övriga fordringar	78	133
Skattefordringar	54	26
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	182	118
Summa	2 344	1 653

NOT 30. Fordringar på koncernföretag

	Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31
Swedavia Real Estate AB	592	539
Logistic City 1 AB	44	42
TreDoffice AB	376	85
Airport Hotel 2 AB	59	4
Swedavia Airport Telecom AB	66	50
Swedavia Energi AB	64	48
Cargo City 1 AB	53	55
Övriga koncernföretag	99	101
Redovisat värde vid årets slut	1 352	925

Swedavias helägda koncernföretag finansieras genom en koncernkontostruktur.

NOT 31. Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures

I koncernen uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 129 MSEK (58) och avser till största del fordran på Altuna Hangar KB. Skulder till intresseföretag och joint ventures uppgår till 0 MSEK (0). I moderbolaget uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 126 MSEK (53) och skulder uppgår till – MSEK (0).

NOT 32. Övriga fordringar

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Skattefordringar	57	83
Övriga fordringar	84	96
Summa	140	178

NOTER

NOT 33. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business	15	13	15	13
Upplupna intäkter Retail, Food & Beverage	73	54	73	54
Upplupna energiintäkter	11	11	–	0
Förutbetalda material- och underhållskostnader	17	14	17	14
Förutbetalda driftstjänster	13	10	13	10
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	25	12	25	12
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	40	111	39	14
Summa	194	225	182	118

I Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader ingick föregående år en upplupen intäkt avseende tilläggsköpeskilling hänförlig till tidigare avyttring av TreDhotel AB.

NOT 34. Eget kapital

Koncernen

Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare består av aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, säkringsreserv samt balanserade vinstmedel.

Aktiekapital

Aktiekapitalet är fördelat på 1 441 403 026 aktier med ett kvotvärde på 1 SEK.

Övrigt tillskjutet kapital

Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs i samband med nyemission.

Säkringsreserver

Reserven för kassaflödessäkring består av realiserade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderivat (netto uppskjuten skatt). Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via Övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel

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

Kapitalhantering	2017		2016	
	Utfall	Mål	Utfall	Mål
Koncernens finansiella mål				
Avkastning på operativt kapital	5,1 %	6,0 %	8,5 %	7,0 %
Skuldsättningsgrad	1,0 ggr	0,7-1,5 ggr	0,7 ggr	1–1,5 ggr

Moderbolag

Bundet och fritt eget kapital

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundet och fritt (utdelningsbart) kapital. Utdelning får endast ske om det efter utdelning

finns full täckning för det bundna egna kapitalet. Vidare regleras utdelning även av försiktighetsregeln som innebär att utdelning endast får ske om det är försvarligt med hänsyn till de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital samt koncerns konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

I moderbolaget består bundet eget kapital av aktiekapital om 1 441 MSEK (1 441) samt fond för utvecklingsutgifter om 25 MSEK (22). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 4 600 MSEK (3 467) och består av överkursfond om 2 162 MSEK (2 162), balanserade vinstmedel om 1 160 MSEK (210) och årets resultat om 1 279 MSEK (1 095).

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	1 159 768 121
Årets resultat	1 279 254 490
4 600 377 150	

Styrelsen föreslår att stående vinstmedel disponeras på följande sätt:

Till aktieägarna utdelas 0,08471 SEK per aktie	122 101 250
I ny räkning överförs	4 478 275 900
4 600 377 150	

NOT 35. Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Avsättningar för pensioner	730	735	1 099	1 084
Övriga avsättningar	263	245	262	248
Summa	993	980	1 361	1 332

Pensionsavsättning om 802 MSEK (803) och hänförlig löneskattefordran om 72 MSEK (68) nettoredovisas i koncernen. Jämförelseåret har justerats.

NOT 36. Avsättningar för pensioner

Koncernen har både premie- och förmånsbestämda pensionsåtaganden.

Avgiftsbestämda pensionsåtaganden

Den avgiftsbestämda planen, ITP 1, tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggas 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.

Förmånsbestämda pensionsåtaganden

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

försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräntningsantaganden. De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektivavtalade pensionsåtaganden, samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LFV. Företagets åtagande beräknas minst årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas. Särskild löneskatt redovisas som en fordran eller skuld beroende om pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person och nuvärdesberäknas ej. Antastbara pensionsåtaganden skuldförs till 60 procent både i moderbolaget och i koncernen. Det antastbara åtagandet avser ett mindre antal medarbetare med möjlighet att gå i förtida pension vid 63 års ålder.

Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört med reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar, och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

Aktuariella antaganden

Vid fastställande av den diskonteringsränta som används i koncernen används en diskonteringsräntekurva. Diskonteringsräntekurvan är framtagen genom en analys av bostadsobligationer med olika duration där en interpolering gjorts för att kunna anpassa till en ränta för den duration som motsvarar åtagandets längd. Durationen uppgick till 14 år (14). Räntenivåantagandet för 2017 uppgår till 2,7 procent (2,5), en ökning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 1,75 procent (1,50), där ökningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	2,70 %	2,50 %	-0,60 %	-0,40 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	1,75 %	1,50 %	2,00 %	2,00 %
Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser				
Förpliktelse per 1 januari	803	765	1 084	1 121
Årets utbetalningar	-29	-27	-29	-27
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	1	1	1	1
Räntekostnad	20	23	–	–
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	7	41	43	-10
Förpliktelsen per den 31 december	802	803	1 099	1 084

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Kostnad redovisad i årets resultat				
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	1	1	1	1
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	–	–	43	-10
Kostnad förmånsbestämda planer	7	11	5	5
Särskild löneskatt	5	8	10	-3
Räntekostnad	20	24	–	–
Kostnad förmånsbestämda planer	33	44	58	-7
Kostnad avgiftsbestämda planer	107	103	107	102
Särskild löneskatt	26	25	26	25
Kostnad avgiftsbestämda planer	133	128	133	127
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	166	172	191	120

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Kostnad redovisad i övrigt totalresultat		
Förmånsbestämda planer		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (-)/förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	8	-51
Skatt	-2	11
Redovisat i övrigt totalresultat	6	-40

	Koncernen			
	2017		2016	
	Ökning	Minskning	Ökning	Minskning
Känslighetsanalys				
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	-53	59	-55	61
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	59	-53	61	-55

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande		
Aktiva medlemmar	46	49
Fribrevsinnehavare	2 234	2 326
Pensionärer	548	482
Totalt antal förpliktelser	2 828	2 857

Durationen för pensionsskulden uppgick till 14 år (14).

NOTER

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:

	2017-12-31	2016-12-31
Inom ett år	33	31
Mellan ett och fem år	143	135
Senare än fem år	1 047	1 035
Diskonteringsseffekt	-421	-398
Summa	802	803

Eftersom nyintjänande av de förmånsbestämda planerna i huvudsak har upphört och utfästelserna är lagda som fribrev görs inga inbetalningar till de planerna. Till de kvarstående planer som fortfarande är öppna sker inga inbetalningar då tryggande sker i egen balansräkning.

NOT 37. Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Återställningsreserv vid årets början	181	141	181	133
Årets avsättning	20	73	20	73
Avsättningar som tagit i anspråk under året	0	0	0	0
Outnyttjade avsättningar som återförts under året	–	-34	–	-25
Återställningsreserv vid årets slut	201	181	201	181
Omstruktureringsreserv vid årets början	13	22	12	19
Årets avsättning	9	17	9	18
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-16	-27	-16	-25
Omstruktureringsreserv vid årets slut	5	13	5	12
Övriga avsättningar vid årets början	92	66	55	39
Årets avsättning	7	51	7	16
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-28	-25	-7	–
Övriga avsättningar vid årets slut	71	92	55	55
Varav kortfristig del	-14	-42	–	–
Summa övriga avsättningar	263	245	262	248

Av avsättningarna bedöms 14 MSEK (42) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av omstruktureringsreserv 5 MSEK (12) och övriga avsättningar 9 MSEK (29). Definitionen av avsättningar återfinns i redovisningsprinciperna på sida 103.

NOT 38. Uppskjuten skatt

Koncernen 2017-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	-5	–
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-14	–
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	–	8
Temporär skillnad finansiella instrument	-18	–
Temporär skillnad obeskattade reserver	–	445
Temporär skillnad pensioner	–	80
Nettoredovisning	37	-37
Summa	–	496

Koncernen 2016-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	-11	–
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-20	–
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	–	7
Temporär skillnad finansiella instrument	-34	–
Temporär skillnad obeskattade reserver	–	430
Temporär skillnad pensioner	–	75
Nettoredovisning	65	-65
Summa	–	447

Moderbolaget 2017-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	19	–
Övriga temporära skillnader	2	–
Summa	21	–

Moderbolaget 2016-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	18	–
Övriga temporära skillnader	2	–
Summa	20	–

NOT 39. Räntebärande skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Långfristiga räntebärande skulder				
Obligationslån	4 352	3 298	4 352	3 298
Skulder till leasingföretag	49	24	49	24
Övriga räntebärande skulder	25	–	–	–
Summa	4 426	3 321	4 401	3 321

Kortfristiga räntebärande skulder

	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Obligationslån	730	–	730	–
Företagscertifikat	1 451	1 000	1 451	1 000
Skulder till leasingföretag	11	10	11	10
Summa	2 192	1 010	2 192	1 010

Koncernen

Icke kassa-
flödes-
påverkande
förändringar**Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten**

	2016-12-31	Kassa- flöden	Nya leasing- avtal	2017-12-31
Obligationslån	3 298	1 785	–	5 082
Företagscertifikat	1 000	451	–	1 451
Leasingskulder	33	–	27	61
Övriga skulder	–	25	–	25
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	4 331	2 260	27	6 619

I moderbolaget uppgår kassaflöden till 2 236 MSEK och icke kassaflödespåverkande förändringar till 27 MSEK.

NOT 40. Långfristiga och kortfristiga skulder

	Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31
Långfristiga skulder		
Obligationslån	4 352	3 298
Skulder till leasingföretag	49	24
Övriga långsiktiga skulder	1	1
Summa	4 402	3 324

	2017-12-31	2016-12-31
Kortfristiga skulder		
Obligationslån	730	–
Företagscertifikat	1 451	1 000
Skulder till leasingföretag	11	10
Leverantörsskulder	771	575
Skulder till koncernföretag	366	1 232
Övriga skulder	99	77
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	691	581
Summa	4 120	3 475

NOT 41. Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Obligationslån	5 082	3 298	5 082	3 298
Företagscertifikat	1 451	1 000	1 451	1 000
Summa	6 533	4 298	6 533	4 298

Kapitalmarknadsprogram

Swedavia har ett MTN-program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 5 000 MSEK (5 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 4 832 MSEK (3 048). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 250 MSEK (250) hänförligt till Private placement. Swedavia har även ett svenskt företagscertifikatprogram. Storleken på detta program är 5 000 MSEK (5 000) och total upplåning under detta program uppgår till 1 451 MSEK (1 000). Swedavia har även ett låneavtal med Nordiska investeringsbanken på 2 000 MSEK med löptider upp till och med tio år.

NOT 42. Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Beviljad kreditlimit	200	200	200	200
Outnyttjad del	200	200	200	200
Utnyttjad kreditbelopp	–	–	–	–

Swedavia har per den 31 december 2017 en checkräkningskredit på 200 MSEK varav – MSEK (–) var utnyttjade på balansdagen.

NOT 43. Övriga skulder

	Koncernen	
	2017-12-31	2016-12-31
Aktuella skatteskulder	–	23
Övriga skulder	105	84
Summa	105	107

NOT 44. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Upplupna personalrelaterade kostnader	190	158	190	157
Upplupna räntor	13	34	13	34
Upplupna bygg- och fastighets-kostnader	161	139	141	129
Förutbetalda aviationintäkter	44	26	44	26
Förutbetalda fastighetsintäkter	57	57	56	57
Förutbetalda intäkter Retail, Food & Beverage	60	66	60	66
Förutbetalda parkeringsintäkter	15	14	15	14
Förutbetalda reklamintäkter	19	13	19	13
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	179	113	153	84
Summa	738	621	691	581

NOT 45. 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. Swedavias finanspolicy identifierar och definierar dessa risker och reglerar riskmandat samt principer för beräkning, rapportering, uppföljning och kontroll. Finanspolicyen präglas av en låg risknivå och efterlevnaden säkerställs genom kvartalsvis rapportering till styrelsen. Styrelsen fastställer policyen årligen och utvärdering sker löpande.

Koncernens finansverksamhet och finansiella riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och är en del av den Swedaviaövergripande riskmetodik. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar och samtidigt säkerställa en effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

Swedavia är exponerat mot förändringar i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. För att minska koncernens exponering mot fluktuationer i räntor, elpris samt valutakurser används olika typer av derivat.

Valutarisker

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

Transaktionsexponering

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

Ränterisker

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

Swedavia har per den 31 december 2017 en extern finansiering på 6 533 MSEK (4 298). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2017 är 81 procent av den externa finansieringen säkrad via finansiella instrument. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 2 500 MSEK (2 500) med ett verkligt värde om -98 MSEK (-161). Finansiering till fast ränta uppgår till 2 800 MSEK. Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procent påverka resultatet negativt med 12,3 MSEK (3,5) medan en minskning av räntenivån med en procent skulle påverka resultatet negativt med 6,2 MSEK (23,0). Enligt finanspolicyen ska räntebindningstiden inte understiga ett år och inte heller överstiga fyra år. Per balansdagen är räntebindningstiden 3,4 år (2,2).

Råvaruprisrisker

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyen. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyen. Säkringen sker genom elderivat samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden uppgår till 84 procent (83) av prognostiserad förbrukning. En ökning/minskning av elpriset med en procent för den ej säkrade volymen ger en immateriell påverkan av resultatet, mindre än 0,1 MSEK (0,1), givet nuvarande säkringsnivå.

Säkringsredovisning

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elpriser. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till 70 MSEK (57). Ineffektiviteten, som redovisats via resultaträkningen uppgår under året till - MSEK (-).

Likviditets- och refinansieringsrisk

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

Låneportföljen ska enligt finanspolicy ha en kapitalbindningstid som inte understiger två år och inte heller överstiger fem år. Den genomsnittliga löptiden på lånen uppgår per den 31 december 2017 till 3,4 år (2,0) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 1,4 procent (2,8). Likviditetsrisken minimeras genom att Swedavia har en diversifierad låneportfölj, vilket säkerställer kapitaltillgänglighet och flexibilitet. Enligt finanspolicyen ska koncernen ha backuppfaciliteter om 1 200 MSEK (700).

Per balansdagen finns outnyttjade lånelöften om 2 000 MSEK (500) checkräkningskredit om 200 MSEK (200), av vilken - MSEK (-) är utnyttjad. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

	Koncernen	
Nyckeltal, finansiella risker	2017-12-31	2016-12-31
Genomsnittlig ränta, %	1,4	2,8
Räntebindningstid, år	3,4	2,2
Kapitalbindningstid, år	3,4	2,0

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.

Koncernen	2017-12-31						
Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	762	881	275	823	2 020	454	5 215
Företagscertifikat	1 451	–	–	–	–	–	1 451
Skulder till leasingföretag	11	49	–	–	–	–	61
Leverantörsskulder	854	–	–	–	–	–	854
Övriga skulder	2	25	–	–	–	–	27
Derivatskulder	101	75	32	18	17	23	266
Summa	3 181	1 031	307	841	2 037	477	7 874

Koncernen	2016-12-31						
Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	36	2 036	611	254	2	456	3 395
Företagscertifikat	1 000	–	–	–	–	–	1 000
Skulder till leasingföretag	10	24	–	–	–	–	34
Leverantörsskulder	601	–	–	–	–	–	601
Övriga skulder	8	–	–	–	–	–	8
Derivatskulder	68	52	34	14	2	2	171
Summa	1 723	2 112	645	268	4	458	5 210

Kreditrisk och motpartsrisk

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

Finansiell kreditrisk

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

Kreditrisk i kundfordringar

Kreditrisken för kommersiella transaktioner uppstår då det finns en risk att kunder inte kommer att fullgöra sina betalningsåtaganden till koncernen. Hanteringen av denna risk sker genom att koncernen återkommande gör uppskattning av kunders kreditvärdighet. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar. Per den 31 december 2017 finns ingen betydande kreditrisk. Kreditkvaliteten anses som god utifrån kreditbedömningar utförda i enlighet med koncernens kreditpolicy.

Åldersanalys	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Ej förfallna kundfordringar	533	343	521	327
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	40	76	32	67
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	0	-1	0	-1
Förfallna kundfordringar >90 dagar	0	2	0	2
Summa	573	420	553	396

Osäkra kundfordringar	2017	2016	2017	2016
Osäkra kundfordringar vid årets början	3	4	3	3
Återförda osäkra kundfordringar	-3	-3	-3	-2
Konstaterade kundförluster	0	-1	0	-1
Reservering för befarade förluster	3	3	2	3
Osäkra fordringar vid årets slut	3	3	2	3

I och med att IFRS 9 Finansiella instrument träder i kraft 1 januari 2018 har Swedavia ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster. Den nya principen medför att en reservering kommer att ske redan vid första redovisningstillfället för förväntade kreditförluster och inte som tidigare, i IAS 39, först i samband med att en förlusthändelse inträffat. Rutinen baseras dels på framtäcktad information samt historisk data avseende kreditförluster inom olika kundkategorier och förfallointervall.

NOT 46. Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Ställda säkerheter	878	841	–	–
	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Eventualförpliktelser	89	89	89	89

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB. Redovisat värde uppgick till 878 MSEK (841).

Swedavias eventualförpliktelser bestod av pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 8 MSEK (8), ett borgensåtagande om 81 MSEK (81) till det med Bockasjö samägda joint venturebolaget Landvetter Logistik Center AB. Utöver de eventualförpliktelser som nämns ovan har Swedavia åtaganden kopplat till miljökrav. Swedavia hanterar i sin verksamhet kemiska ämnen och produkter, och ansvarar för avfall, utsläpp, förorening eller annan omgivningspåverkan på Swedavias flygplatser. Swedavias förpliktelser gäller händelser efter det att bolaget bildades.

NOT 47. Kassaflöde

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2017-12-31	2016-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	-37	-41	–	–
Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag	–	-146	–	–
Realisationsresultat försäljning av anläggningstillgångar	–	-19	–	-19
Avskrivningar och nedskrivningar	965	979	982	980
Förändring pensionsavsättningar	-74	38	15	-37
Förändring övriga avsättningar	-9	-16	14	57
Övrigt	76	-56	110	–
Summa	922	739	1 121	981
Betalda räntor och erhållen utdelning				
Erhållen utdelning	–	–	1 038	757
Erhållen ränta	5	6	17	4
Erlagd ränta	-140	-151	-120	-128

Kortfristig upplåning (löptid tre månader eller kortare) som upptagits och återbetalats under samma månad netto redovisas. I koncernen 2016 avsåg Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag avyttring Såve flygplats. I moderbolaget avsåg realisationsresultat 2016 avyttring mark vid Göteborg Landvetter Airport.

NOT 48. Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering se sida 137 Nyckeltal och Definitioner.

Nettoskuld

Pensionsskulden, avsättning minskat med löneskattefordran, uppgick till 730 MSEK den 31 december 2017 och per den 31 december 2016 till 735 MSEK.

Rörelseresultat exklusive realisationsvinst

För perioden januari–december 2016 uppgick realisationsvinster till 241 MSEK.

Rörelseresultat exklusive realisationsvinst och nedskrivningar och utrangeringar

Rörelseresultatet för januari–december 2017 uppgick till 651 MSEK. Exklusive nedskrivningar och utrangeringar om 160 MSEK uppgick det justerade resultatet till 811 MSEK. Rörelseresultatet för januari–december 2016 uppgick till 966 MSEK. Exklusive realisationsvinster om 241 MSEK och nedskrivningar och utrangeringar om 74 MSEK uppgick det justerade resultatet till 799 MSEK.

NOT 49. Händelser efter balansdagen**Utökad låneram**

Swedavia har erhållit Finansinspektionens godkännande att utöka låneramen för sitt obligationsprogram, Medium Term Notes (MTN), som etablerades 2012. Programmets ram utökas från 5 till 15 miljarder SEK.

Ny chef genomförande organisation

Den 7 februari utsågs Johan Bill till ny chef för Swedavias genomförandeorganisation, som också byter namn till enheten Stora Projekt. Johan kommer närmast från Trafikverket och tillträder sin nya roll senast under augusti 2018. Johan kommer att rapportera till VD och ingå i Koncernledningen. Fram till att Johan tillträder kommer Joakim Kedbrant att vara tf chef för enheten.

ÅRSREDOVISNINGENS UNDERTECKNANDE

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

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 22 mars 2018

Åke Svensson
Styrelseordförande

Adine Grate Axén
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Lottie Knutson
Styrelseledamot

Lotta Mellström
Styrelseledamot

Lars Mydland
Styrelseledamot

Mikael Norman
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Lars Andersson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Jonas Abrahamsson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 22 mars 2018

Ernst & Young AB
Åsa Lundvall
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 26 april 2018.

Revisionsberättelse

*Till bolagsstämman i Swedavia AB (publ),
org nr 556797-0818*

RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB (publ) för år 2017. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 70-127 i detta dokument.

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 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde 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 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten och hållbarhetsrapporten på sidorna 80-85 respektive 73-77. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med Revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i Revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder

som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse

Intäktsredovisning

Beskrivning av området

Koncernens nettoomsättning uppgick under år 2017 till 5 745 MSEK och moderbolagets nettoomsättning uppgick till 5 713 MSEK. Som framgår av årsredovisningen not 2 och not 4 fördelas nettoomsättningen på flera väsentliga intäktsflöden dels direkt relaterade till flygplans- och passagerarrörelser (Aviation Business) och dels till nära relaterade kommersiella tjänster (Commercial Services). Antalet intäktsflöden är flera och mängden transaktioner som flödena genererar är omfattande och ställer därför höga krav på bolagets interna kontroll och administrativa processer. Mot bakgrund av mängden transaktioner kopplade till olika intäktsflöden har vi bedömt intäktsredovisningen som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Hur detta område beaktades i revisionen

Vi har granskat att redovisningen av intäkter är förenlig med IFRS. Vi har för intäktsflödet avseende flygpassagerarintäkter testat de kontroller som finns etablerade av bolaget. För övriga väsentliga intäktsflöden har vi tagit ett urval av stickprov för att granska intäktsredovisningen. Vi har även genomfört detaljerad analytisk granskning med hjälp av databaserade analysverktyg, genomgång av avtal och stickprovskontroller av periodiseringar i samband med bokslut för att bedöma redovisningen av intäkter. Vi har granskat ändamålsenligheten i lämnade upplysningar i årsredovisningen.

Investeringar och pågående projekt

Beskrivning av området

Investeringar är en betydande del av bolagets verksamhet. Under år 2017 investerade koncernen 3 866 MSEK i pågående nyanläggningar av materiella anläggningstillgångar och förvaltningsfastigheter, vilket framgår av noterna 3, 19 och 21 i årsredovisningen. Motsvarande investeringar i moderbolaget uppgick under året till 3 427 MSEK vilket framgår av not 19 i årsredovisningen. Tillämpade redovisningsprinciper framgår av not 2. Investeringarna är till stor del allokerade till flygplatserna Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport och Göteborg Landvetter Airport. Redovisningen innefattar att flera ställningstaganden görs, bland annat bedömningar rörande klassificering av nedlagda kostnader, nyttjandeperiod och färdigställandetidpunkt. Då investeringar är förknippat med dessa viktiga ställningstaganden samt då investeringar uppgår till betydande belopp och därmed har en väsentlig påverkan på bolagets finansiella rapporter har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Hur detta område beaktades i revisionen

Vi har utvärderat bolagets rutin för investeringar. Vi har även utvärderat de principer för redovisning som bolaget tillämpar samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma klassificering, nyttjandeperiod och färdigställandetidpunkt. Vi har granskat ändamålsenligheten i lämnade upplysningar i årsredovisningen.

Värdering av materiella anläggningstillgångar

Beskrivning av området

Materiella anläggningstillgångar per 31 december 2017 uppgår till 13 988 MSEK i koncernen och 13 851 MSEK i moderbolaget, utgörande 80 procent av koncernens totala balansomslutning och 77 procent av moderbolagets balansomslutning. Sammanställning av materiella anläggningstillgångar finns i noterna 15-20 i årsredovisningen. Tillämpade principer framgår av not 2. Förutsättningarna på de olika flygplatserna varierar vad gäller lönsamhet och löptider

i avtalen för nyttjanderätt. Bolaget bedömer att samtliga flygplatsers kassaflöden är beroende av varandra och utgör en kassagenererande enhet. Den värdering som utförs baseras till stor del på bedömningar av framtida kassaflöden. Då materiella anläggningstillgångar uppgår till betydande belopp och den värdering som utförs baseras på antaganden har vi ansett detta vara ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Hur detta område beaktades i revisionen

Vi har utvärderat bolagets ställningstagande att samtliga flygplatsers kassaflöden är beroende av varandra och utgör en kassagenererande enhet. Vi har utvärderat bolagets rutiner för att identifiera eventuella nedskrivningsbehov. Vi har granskat den värdering som bolaget gjort och i vår revision beaktat den ytterligare information vi erhållit för att göra en egen bedömning över eventuella nedskrivningsbehov. Vi har granskat ändamålsenligheten i lämnade upplysningar i årsredovisningen.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 3–68. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några

väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden. Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat. Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

REVISIONSBERÄTTELSE

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Swedavia AB (publ) för år 2017 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försumelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 80–85 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämför den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidorna 73–77 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten 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 denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande. En hållbarhetsrapport har upprättats.

Ernst & Young AB, Jakobsbergsgatan 24, 103 99 Stockholm, utsågs till Swedavia ABs revisor av bolagsstämman den 27 april 2017 och har varit bolagets revisor sedan 28 april 2011.

Stockholm 22 mars 2018

Ernst & Young AB

Åsa Lundvall

Auktoriserad revisor

Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning

Till Swedavia AB

INLEDNING

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Swedavia AB att översiktligt granska Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2017. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 133–135.

STYRELSENS OCH FÖRETAGSLEDNINGENS ANSVAR FÖR HÅLLBARHETSREDOVISNINGEN

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidorna 132–133 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

REVISORNS ANSVAR

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

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. 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 för revision och kvalitetskontroll i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on

Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Swedavia AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen. Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

UTTALANDE

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

Stockholm den 22 mars 2018

Ernst & Young AB

Åsa Lundvall

Auktoriserad revisor

Charlotte Söderlund

Auktoriserad revisor

GRI – Innehåll och hänvisning

Swedavias års- och hållbarhetsredovisning fokuserar på strategi, måluppfyllnad samt verksamhetsutveckling för det gångna året. Swedavias övergripande ambition med redovisningen är att den ska vara transparent, väsentlig och jämförbar. Swedavia använder Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2017 enligt GRI Standards, nivå "core". I denna redovisning ingår även relevanta branschspecifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Rapporterade indikatorer har valts utifrån intressenternas värderingar av Swedavias verksamhet med syfte att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2017 har i enlighet med styrelsens önskemål översiktligt granskats av Swedavias revisorer, Ernst & Young. Därtill har den godkänts av Swedavias styrelse.

REDOVISNINGSPRINCIPER OCH AVGRÄNSNINGAR

Samtliga redovisningsprinciper enligt GRI Standards med tillhörande principer om väsentlighet, kommunikation med intressenter, hållbarhetssammanhang och fullständighet, har applicerats vid definition av redovisningens innehåll. GRI-index visar var information om samtliga obligatoriska upplysningar återfinns i denna redovisning. Swedavia har valt att utgå från de fyra hållbarhetsområdena kund, ekonomi, miljöhänsyn och social utveckling. Redovisningen är begränsad till de områden där bolaget har full kontroll över datainsamling och informationskvalitet, vilket innebär att hela koncernen omfattas om inget annat anges. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag är exkluderade. Swedavia publicerar en sammanhållen hållbarhetsredovisning i samband med årsredovisning årsvis. Rapporteringsscykeln avser helår. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2016 publicerades 31 mars 2017.

RAPPORTINNEHÅLL

Hållbarhetsredovisningens innehåll bygger på Swedavias väsentlighetsanalys som genomfördes 2016 samt resultat från en översyn av analysen under 2017. Väsentlighetsanalysen baseras på Swedavias intressentdialog och är uppbyggd för att identifiera de frågor som är mest kritiska för Swedavias ekonomiska, miljömässiga och sociala värdeskapande, läs mer på sida 20. Relevanta globala trender och drivkrafter samt Swedavias mål och prioriteringar ligger till grund för frågorna som värderats i form av intressentdialoger. Väsentliga hållbarhetsaspekter som identifieras via intressentdialoger prioriteras i Swedavias Strategi- & Hållbarhetsforum och godkänns därefter av Swedavias koncernledningens. Trendanalysen baseras på löpande omvärldsbevakning, marknadsundersökningar, fördjupade studier, ett internt trendnätverk, samt externa trendrapporter som samlats i sju övergripande trendteman. Syftet är att fånga de förändringar som kan tänkas ha stor påverkan på Swedavias affär. Gemensamt för dem alla är att de anses ha stor påverkan att de kräver aktiv hantering, vilket gör att Swedavia behöver planera för dem, läs mer på sidorna 9–11. Utfallet från trendanalys och väsentlighetsanalys integreras i såväl mål som strategier och praktisk verksamhet. Väsentlighetsanalysen från 2016 ligger även till grund för Swedavias strategiska hållbarhetsplan.

MÄTNING AV INDIKATORER INOM DE VÄSENTLIGA OMRÅDEN 2017

Utifrån resultat från väsentlighetsanalysen har Swedavia valt att redovisa tretton väsentligheter i år. Samtliga indikatorer inom de väsentliga områdena speglar Swedavias samlad bild av en långsiktigt hållbar verksamhet. Mätning av hållbarhetsindikatorer beskrivs nedan.

Kundnöjdhet för resenär, flygbolag och kontorshyresgäster

Swedavia mäter kundnöjdhet hos resenärer, flygbolag samt hyresgäster på de större flygplatserna. För Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport sker rapporteringen kvartalsvis. För övriga flygplatser sker rapporteringen halvårsvis. Swedavias årsresultat är sammanvägt utifrån flygplatsernas årsresultat. För Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport avses perioden helår 2017. För de regionala flygplatserna avses perioden kvartal 4, 2016 – kvartal 3, 2017. Flygbolagsundersökningen genomförs en gång vartannat år och mäter flygbolagskundernas nöjdhet med flygplatserna. Senaste mätningen genomfördes 2017. Hyresgästundersökningen görs på Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Undersökningen genomförs vartannat år. Senaste mätningen gjordes 2016 enligt en i fastighetsbranschen vedertagen mätningsskal med tio frågeområden och ett samlat nöjdhetsindex (NKI). Nytt för 2016 är att undersökningen endast omfattar kontorshyresgäster.

Attraktivt utbud av flyglinjer och destinationer

Swedavia mäter även passagerarvolym, antal flyglinjer och destinationer. Se definition av nyckeltalen på sida 137. I beräkningen har tröskelvärden definieras för 12 månadersperiod (för 2017) i syfte att filtrera bort flygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

Kapacitet och flöden på flygplatser

Punktligheten mäts på avgångar och står för andel avgångar som lämnar gate/uppställningsplats senast 15:59 minuter efter schema-lagd avgångstid. Vid försenade avgångar anmäls även koder för orsaker till förseningar, varav flygplatsorsakad förseningar, AF87 – Airport Facilities, är en av förseningskoderna.

Digitalisering och automatisering

Grad av genomförd digital omställning mäts genom antal genomförda initiativ kopplat till utvalda digitaliseringsförmågor. Varje förmåga kräver två genomförda initiativ som stödjer etablering av förmågan.

Minska utsläpp från till luft från egen verksamhet

Indikatorn 305-5 redovisar utsläppsminskningar inom ramen för Swedavias nollmål avseende egna fossila koldioxidutsläpp, fördelade enligt Greenhouse Gas Protocol, scope 1, 2 och 3. År 2005 har valts som basår för redovisningen, detta då Swedavia sedan 2006 har arbetat strategiskt med klimat- och energifrågor inom

verksamheten. Utsläppen redovisas i ton fossil koldioxid. Utsläppet för 2017 räknat i koldioxidekvivalenter är 1 896 ton. Utsläppen av fossil koldioxid är beräknade utifrån bränsleförbrukning och energianvändning som rapporteras in via koncernens miljörapporterings-system SMIL. Redovisningen omfattar Swedavia AB, tio flygplatser, samt Swedavia Real Estate. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag och kontor i Norrköping är exkluderade. Inköpt energi till kontoret i Norrköping mäts ej av Swedavias hyresvärd då denna inkluderas i hyran. Utsläppen räknas därmed till scope 3 enligt avgränsningsprinciper i Airport Carbon Accreditation Guidance, som är den flygplatsspecifika tillämpningen av GHG-protokollet för koldioxidcertifiering.

Swedavia har valt att även redovisa energianvändningen för 2017. I nyckeltalet ingår all inköpt el, fjärrvärme samt bränsle för uppvärmning, transporter, reservkraft och brandövningar. Värmen har normalårskorrigerats.

Vara en pådrivande aktör för att minska utsläpp av växthusgaser från flyget

Väsentligheten mäts genom mängd förnybart bioflygbränsle som tankas på uppdrag av Swedavia.

Engagerade ledare och medarbetare

Från och med 2016 följs väsentligheten engagerade ledare och medarbetare upp som andel engagerade ledare och medarbetare. Innan år 2016 följdes medarbetarnöjdheten upp och redovisades som ESI (Employee Satisfaction Index).

Hälsa och säkerhet för kunder

För att säkerställa hälsa och säkerhet för bolagets kunder registrerar Swedavia händelser på bolagets flygplatser i antal haverier, allvarliga tillbud och allvarliga brister vid TS-kontroll. Definitioner av nyckeltalen finns beskrivet på sida 137.

GRI-Index

Standardupplysningar

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Organisationens profil		
102-1	Organisationens namn	99
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	22, 70
102-3	Huvudkontorets lokalisering	99
102-4	Länder där organisationen är verksam	70
102-5	Ägarstruktur och företagsform	80
102-6	Marknader där organisationen är verksam	13, 70
102-7	Organisationens storlek	4, 48-49
102-8	Total personalstyrka	67
102-9	Organisationens leverantörskedja	22-23, 54
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden vad gäller organisationens storlek, struktur, ägarförhållanden eller värdekedja	70-71
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	73-74
102-12	Externa principer som organisationen stödjer	44, 46, 54, 57, 61, 66
102-13	Medlemskap i organisationer	58
AO:G4-7	Miljötillstånd och andra gällande regelverk	29, 42, 54, 58, 61, 85
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och passagerare	48-49, 99
AO:G4:9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera	36, 48-49. Antal anställda på flygplatserna är ca 27 000. Antal flygbolagskunder är 130 inklusive linjefart & charter Minimum transfertid är 15 minuter.

Standardupplysningar, forts.

G4-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Strategi		
102-14	Kommentar från ledningen	6-7
Etik och integritet		
102-16	Värderingar, principer, standarder, uppförandekod och etisk policy	5, 62-64, 66
Styrning		
102-18	Bolagsstyrning	80-85
Intressenter och intressentdialog		
102-40	Intressentgrupper	25
102-41	Kollektivavtal	100 % av swedavias medarbetare
102-42	Identifiering och urval av intressenter	132
102-43	Metod för intressentdialog	27-29
102-44	Viktiga ämnen som lyfts av intressenter och hur organisationen har hanterat dessa	25, 132
Information om redovisningen		
102-45	Bolag/Verksamhetsenheter som ingår i den finansiella redovisningen	99
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll	132-133
102-47	Lista över väsentliga ämnen	134-135
102-48	Förklaring av effekten av förändringar	132-133
102-49	Förändringar i rapporteringen	132-133
102-50	Redovisningsperiod	132
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	132
102-52	Redovisningscykel	132
102-53	Kontaktperson för frågor angående redovisningen	2
102-54	Tillämpningsnivå enligt GRI Standards	132
102-55	GRI-index	133-135
102-56	Extern granskning	131

Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

GRI Nummer	Beskrivning	Sida	Kommentar och avsteg
Ekonomiskt resultat och avkastning			
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 28	
Egen indikator	Avkastning på operativt kapital	4, 20, 31, 71	
Konkurrenskraftiga avgifter			
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 28	Swedavias interna nyckeltal för konkurrenskraftiga avgifter redovisas inte i år. Nyckeltalet kommer att utredas och omvärderas för att säkerställa datakvalitet.
Attraktivt utbud av handel och tjänster			
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 28	
Egen indikator	Kommersiell intäkt per avresande passagerare	4, 71	

Kostnadseffektivitet

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 28
Egen indikator	Driftkostnad per avresande passagerare	4, 71

Attraktivt utbud av flyglinjer och utrikesdestinationer

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 27
Egen indikator	Antal passagerare	31, 48-49
Egen indikator	Antal utrikesdestinationer	31
Egen indikator	Antal nya flyglinjer	36

Kundnöjdhet

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 27
Egen indikator	Kundnöjdhet resenär	31, 39, 44, 46, 47, 50
Egen indikator	Kundnöjdhet flygbolag	39, 44, 46, 47, 50
Egen indikator	Kundnöjdhet hyresgäster	39

Kapacitet och flöden på flygplatser

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 27
Egen indikator	Punktlighet (%)	38, 44, 46, 47, 50
Egen indikator	Flygplatsorsakade förseningar	38, 44, 46, 47, 50

Digitalisering och automatisering

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 27
Egen indikator	Antal etablerade förmågor	39

Minska utsläpp till luft från egen verksamhet

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 28
305-5	Minskat utsläpp av klimatgaser (GHG)	31, 57, 59
Egen indikator	Energianvändning	57

Swedavia kommer att initiera arbetet med att identifiera ett nyckeltal som mäter energieffektivisering under 2018.

Vara en pådrivande aktör för att minska utsläpp av växthusgaser från flyget

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 28
Egen indikator	Mängd förnybart flygbränsle tankat på Swedavias flygplatser	58

Hälsa och säkerhet för kunder

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 29
Egen indikator	Antal haverier och allvarliga tillbud	31, 62
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	62

Engagerade ledare och medarbetare

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 29
Egen indikator	Engagerade ledare och medarbetare	31, 64

Hälsa och säkerhet för medarbetare

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	26, 29
---------------	--------------------------	--------

Swedavia har under 2017 genomfört ett omfattande arbete med att ta fram lämpliga nyckeltal för ett än mer proaktivt arbetsmiljöarbete och ett systematiskt utvärderingsarbete vad gäller riskhantering, kartläggning och uppföljning.

Korsreferenstabell

FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2017 utgör även Swedavias Communication on Progress (COP), det vill säga en årlig uppdatering av hur koncernen lever upp till de tio principerna. Tabellen nedan visar var varje enskild princip inom Global Compact återfinns i Swedavias årsredovisning och hållbarhetsredovisning 2017.

FN:s Global Compact tio principer	Sidhänvisning och kommentar
Mänskliga rättigheter	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	66
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	66
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	62, 64-65
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	66
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 av Swedavia
6. Företag ska inte diskriminera vid anställning och yrkesutövning	62, 66
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	57-59
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	57-59
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	57-59
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	63

Nyckeltal

ALLVARIGA BRISTER VID TS-KONTROLL

Vid oanmälda verksamhetskontroller som genomförs av Transportstyrelsen meddelas bedömningsnivåer från Allvarlig brist; Brist; Rekommendation till Full regelefterlevnad. Allvarlig brist definieras som avvikelser som bedöms som allvarliga ska kunna leda till ett övervägande om begränsning/indragning av ett säkerhetsgodkännande. Innan ansvarig inspektör överväger att klassificera avvikelser som allvarliga ska hänsyn tas till förutsättningarna som uppfattas som systembrister eller som påverkar flera säkerhetsåtgärder s.k. "säkerhetskedjor" kan dessa betraktas och klassificeras som "allvarlig brist".

AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL*

Rörelseresultat plus resultat från andelar i intresseföretag för rullande 12-månadersperiod delat med genomsnittligt operativt kapital. Nyckeltalet är ägarens lönsamhetsmått på Swedavia och ett av koncernens hållbarhetsmål. Måttet speglar koncernens kostnad för kapital.

BALANSOMSLUTNING

Totala tillgångar.

DESTINATION/UTRIKESDESTINATIONER

Destination är en stad som trafikeras av ett eller flera bolag där det totala antalet avgångar från respektive Swedaviaflygplats åtminstone uppgår till valda gränsvärden under en 12-månadersperiod. Antalet utrikes destinationer utgörs av summan av de utländska städer som kan nås med direkta flygningar i linjefart eller charter från Swedavias flygplatser. I beräkningen har tröskelvärden använts i syfte att filtrera bort sådana charterflygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE PASSAGERARE*

Summan av Flygplatsverksamhetens externa kostnader och personalkostnader reducerat med posten aktiverat arbete för egen räkning delat med antalet avresande passagerare för samma period. Ett mått som Swedavia betraktar som centralt för att följa utvecklingen av kostnadseffektiviteten.

EGNA UTSLÄPP AV FOSSILT KOLDIOXID OCH KOLDIOXIDAVTRYCK

Egna utsläpp av fossil koldioxid omfattar fossila koldioxidutsläpp, fördelade enligt Greenhouse Gas Protocol, Scope 1, 2 och 3. Scope 1 omfattar fordon drivmedel, egenproducerad (egenanvänd och såld) el och värme, brandövningar. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Scope 3 omfattar inköpt vidare såld värme. Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser omfattar flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), passagerarnas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet, Scope 1, 2 och 3 enligt definition ovan.

ENERGIANVÄNDNING

Nyckeltal omfattar inköpt el, fjärrvärme samt bränsle för uppvärmning, transporter, reservkraft och brandövningar.

ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE

Engagerade ledare och medarbetare är en index från Swedavias Medarbetarundersökning i samarbete med Ipsos.

FLYGLINJER

Flyglinje definieras som en linje som trafikeras av ett flygbolag där antalet avgångar uppgår till valda tröskelvärden under en tolv månadersperiod.

FÖRMÅGA

Varje förmåga kräver två genomförda initiativ/projekt inom området som stödjer etablering av förmågan.

GENOMSNISSLIGT OPERATIVT KAPITAL

Utgående operativt kapital per balansdagen plus utgående operativt kapital per balansdagen föregående år dividerat med två.

HAVERIER OCH ALLVARIGA TILLBUD

Begreppen definieras enligt förordning (EU) nr 996/2010. Ett haveri innebär att (i) en person avlidit eller kommit till allvarlig skada i anslutning till luftfart under resa, med undantag för naturliga orsaker, (ii) att ett luftfartyg utsätts för skada som allvarligt påverkar dess prestanda eller (iii) är helt onåbart. Ett allvarligt tillbud innebär att omständigheter visar på att det förelåg en hög sannolikhet att en olycka med ett luftfartyg under resa skulle kunna inträffa.

INVESTERINGAR*

Swedavias investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar inklusive pågående investeringsprojekt. Swedavia är i en intensiv utvecklingsfas och investeringstakten är viktig för Swedavias ledning och externa intressenter.

KAPITALBINDNINGSTID

Volymviktad genomsnittlig återstående löptid vid periodens utgång för räntebärande skulder. Måttet belyser koncernens finansieringsrisk.

KOMMERSIELLA INTÄKTER PER AVRESANDE PASSAGERARE*

Intäkter från Retail, Food & Beverage samt Bilkparker och angöring delat med antalet avresande passagerare för samma period. Ett mått som koncernen betraktar som centralt för att följa den kommersiella intäktsutvecklingen.

MEDELANTAL ANSTÄLLDA

Medelantalet anställda beräknas utifrån arbetade timmar omräknat till medeltal anställda som summan av antalet arbetade timmar dividerat med normal årsarbetstid i enlighet med BFN:s definition. Beräknas utifrån rullande 12 månader.

KUNDNÖJDHET (RESENÄR, FLYGBOLAG OCH HYRESGÄSTER)

Kundnöjdhet mäts genom kundundersökningar som resultera i en kundnöjdhetsindex. Kundnöjdhet resenär mäts genom Swedavias medverkan i ASQ Programme, en resenärundersökning som ACI, Airport Council International, administrerar. Undersökningen mäter avresande resenärers attityder till och upplevelse av flygplatsen. Läs mer om undersökningen: <http://www.aci.aero/Customer-Experience-ASQ/Homepage>. Kundnöjdhet flygbolag och hyresgäster visar flygbolagskundernas nöjdhet med flygplatserna respektive hyresgästernas nöjdhet med Swedavia som hyresvärd.

NETTOOMSÄTTNING

Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

NETTOSKULD

Räntebärande skulder plus pensions-skuld minskat med likvida medel.

OPERATIVT KAPITAL

Eget kapital plus nettoskuld.

PASSAGERARE

Med passagerare avses den statistiska händelse där en person med flyg har avrest från eller ankommit till en av Swedavias flygplatser.

Med avresande passagerare avses således den statistiska händelse där en person med flyg har avrest från en av Swedavias flygplatser. Avresande passagerare approximeras utifrån antalet passagerare dividerat med två.

PUNKTLIGHET OCH FLYGPLATSORSAKADE FÖRSENINGAR

Punktlighet definieras som när ett flygplan är "off block", det vill säga rullar ut från gate/uppställningsplats senast 15:59 minuter efter schema-lagd avgångstid. Flygplatsorsakade förseningar är en av koderna som flygbolagen kan använda vid anmälning av försening.

NYCKELTAL OCH DEFINITIONER

RESULTAT PER AKTIE

Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

RÄNTEBINDNINGSTID

Volymviktad genomsnittlig räntebindningstid vid periodens utgång för räntebärande skulder med hänsyn till räntederivat. Måttet belyser koncernens ränterisk.

RÄNTEBÄRANDE SKULDER

Räntebärande skulder i balansräkningen består av skulder till kreditinstitut, obligationslån, certifikat och skulder till leasingföretag samt övriga skulder.

RÖRELSEMARGINAL*

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av Rörelseresultat exkl realisationsvinst.

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST*

Rörelseresultat exklusive realisationsvinster från väsentliga transaktioner. Ett mått som är centralt då Swedavias ledning följer rörelseresultat exklusive realisationsresultat.

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST OCH NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR*

Rörelseresultat exklusive realisationsvinster samt nedskrivningar och utrangeringar. Ett mått som är centralt då det bedöms ge en bättre förståelse för utvecklingen av det operationella rörelseresultatet.

SKULDSÄTTNINGSGRAD*

Nettoskuld delat med eget kapital. Nyckeltalet är det nyckeltal som ägaren använder som kapitalstruktur mål för koncernen. Måttet bedöms vara direkt kopplat till koncernens faktiska finansiering och finansiella risk.

ÅRETS RESULTAT

Resultat efter skatt.

Alternativa nyckeltal enligt riktlinjer från European Securities and Markets Authority (ESMA) är markerade med*.

Definitioner

AIRSIDE

Airside är beteckningen för det område på flygplatsen som börjar vid säkerhetskontrollen och som sträcker sig vidare till gater, ombordstigningsbryggor för resenärer, ramper och uppställningsplatser för flygplan, samt taxi- och rullbanor. På Airside svarar Swedavia för flygsäkerhet och luftfartsskydd.

ASQ

Airport Survey Quality, en resenärs-mätning 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.

COMMERCIAL SERVICES

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

FLYGPLATSVERKSAMHET

Flygplatsverksamheten är ett av Swedavias två rörelsesegment. Äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser.

FN:S GLOBAL COMPACT

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

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

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

ISO 14001

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

LANDSIDE

Landside utgörs av området med tillfartsvägar, parkeringar och entréer i anslutning till flygplatsens terminaler, samt av delar av flygplatsens terminaler. Landside sträcker sig fram till säkerhetskontrollen där Airside tar vid. På Landside har Swedavia och polisen ett gemensamt säkerhetsansvar.

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 inter-regional tillgänglighet i hela landet.

REAL ESTATE

Real Estate är det andra av Swedavias två rörelsesegment. Det äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.

REGIONALA FLYGPLATSER

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

TSFS

Transportstyrelsens författningssamling.

PRODUKTION

Swedavia i samarbete med

Koncept och ledning: Christa Antas

Form: Eva-Stina Bolin Kind

Text: Eric Österberg

Omslagsbild: Felix Odell

Foto/bild: Brendan Austin, Daniel Blom,
Felix Odell, Peter Phillips, Stina Sandsjö

Tryck: Arkitektkopia



SWEDAVIA AB

190 60 Stockholm-Arlanda

Besöksadress: Flygvägen 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

