20240618024458

# Årsredovisning

för

# Cargo City Arlanda Holding AB

556870-8142

Räkenskapsåret

2023–01–01 – 2023–12–31

## Fastställelseintyg

Undertecknad styrelseledamot i Cargo City Arlanda Holding AB intygar att resultaträkningen och balansräkningen i årsredovisningen har fastställts på årsstämma den 25 april 2024. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till resultatdisposition.

Jag intygar också att innehållet i årsredovisningen och revisionsberättelsen stämmer överens med originalen.

Stockholm-Arlanda den 25 april 2024

Stefan Stenberg

20240618024S9

# Årsredovisning

**för**

# Cargo City Arlanda Holding AB

556870-8142

Räkenskapsåret

2023–01–01 – 2023–12–31

**Innehållsförteckning**


| | |
|---|---|
| Förvaltningsberättelse | 2 |
| Resultaträkning | 3 |
| Balansräkning | 4-5 |
| Noter | 6-8 |

20240618024460

Styrelsen för Cargo City Arlanda Holding AB upprättar följande årsredovisning för räkenskapsåret 2023–01–01 – 2023–12–31.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i hela kronor (kr). Uppgifter inom parentes avser föregående år.

# Förvaltningsberättelse

## Information om verksamheten

Cargo City Arlanda Holding AB är moderbolag till ett fastighetsägande företag; Cargo City 1 AB (556876-6991).

Företaget har sitt säte i Sigtuna.

## Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Inga väsentliga händelser under räkenskapsåret.

| **Flerårsöversikt** (TSEK) | **2023** | **2022** | **2021** | **2020** |
|---|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Balansomslutning | 34 672 | 34 564 | 34 915 | 55 545 |
| Soliditet (%) | 91,9 | 92,3 | 91,5 | 57,2 |

## Förändringar i eget kapital

| | **Aktie-kapital** | **Balanserat resultat** | **Årets resultat** | **Totalt** |
|---|---|---|---|---|
| Belopp vid årets ingång | 500 000 | 31 443 339 | -36 703 | **31 906 636** |
| Disposition enligt beslut av årsstämman: | | | | |
| Balanseras i ny räkning | | -36 703 | 36 703 | **0** |
| Årets resultat | | | -53 441 | **-53 441** |
| **Belopp vid årets utgång** | **500 000** | **31 406 636** | **-53 441** | **31 853 195** |

## Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

| | |
|---|---|
| balanserad vinst | 31 406 636 |
| årets förlust | -53 441 |
| | **31 353 195** |
| disponeras så att | |
| i ny räkning överföres | 31 353 195 |
| | **31 353 195** |

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

20240618024461

# Resultaträkning

| | Not | 2023-01-01 -2023-12-31 | 2022-01-01 -2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **Rörelsens kostnader** | 1 | | |
| Övriga externa kostnader | | -3 600 | -3 839 |
| | | **-3 600** | **-3 839** |
| **Rörelseresultat** | | **-3 600** | **-3 839** |
| **Resultat från finansiella poster** | | | |
| Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter | 2 | 906 394 | 612 783 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 3 | -959 845 | -649 487 |
| | | **-53 451** | **-36 704** |
| **Resultat efter finansiella poster** | | **-57 051** | **-40 543** |
| Bokslutsdispositioner | 4 | 3 610 | 3 840 |
| **Resultat före skatt** | | **-53 441** | **-36 703** |
| **Årets resultat** | | **-53 441** | **-36 703** |

20240618024462

# Balansräkning

| | Not | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| ***Finansiella anläggningstillgångar*** | | | |
| Andelar i koncernföretag | 5 | 34 559 665 | 34 559 665 |
| | | **34 559 665** | **34 559 665** |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **34 559 665** | **34 559 665** |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| ***Kortfristiga fordringar*** | | | |
| Fordringar hos koncernföretag | | 112 598 | 3 840 |
| | | **112 598** | **3 840** |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **112 598** | **3 840** |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **34 672 263** | **34 563 505** |

Transaktion 09222115557515449774 Signerat SS. TG, JS

20240618024463

# Balansräkning

| | Not | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | | | |
| ***Bundet eget kapital*** | | | |
| Aktiekapital | | 500 000 | 500 000 |
| | | **500 000** | **500 000** |
| ***Fritt eget kapital*** | | | |
| Balanserad vinst eller förlust | | 31 406 636 | 31 443 339 |
| Årets resultat | | -53 441 | -36 703 |
| | | **31 353 195** | **31 406 636** |
| **Summa eget kapital** | | **31 853 195** | **31 906 636** |
| **Kortfristiga skulder** | | | |
| Skulder till koncernföretag | | 103 092 | 0 |
| Skuld koncernkonto | 6 | 2 715 976 | 2 656 869 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **2 819 068** | **2 656 869** |
| **SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | **34 672 263** | **34 563 505** |

Transaktion 09222115557515449774 Signerat SS, TG, JS

20240618024464

# Noter

## Redovisnings- och värderingsprinciper

### Allmänna upplysningar
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

### Finansiella instrument
***Andelar i dotterföretag***
Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer.

***Kundfordringar/kortfristiga fordringar***
Kundfordringar och kortfristiga fordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

***Låneskulder och leverantörsskulder***
Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som ska återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden som räntekostnad över lånets löptid med hjälp av instrumentets effektivränta. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som ska återbetalas.

### Inkomstskatter
Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen, utom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital varvid tillhörande skatteeffekter redovisas i eget kapital.

***Aktuell skatt***
Aktuell skatt avser inkomstskatt för innevarande räkenskapsår samt den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte redovisats. Aktuell skatt beräknas utifrån den skattesats som gäller per balansdagen.

***Uppskjuten skatt***
Uppskjuten skatt är inkomstskatt som avser framtida räkenskapsår till följd av tidigare händelser. Redovisning sker enligt balansräkningsmetoden. Enligt denna metod redovisas uppskjutna skatteskulder och uppskjutna skattefordringar på temporära skillnader som uppstår mellan bokförda respektive skattemässiga värden för tillgångar och skulder samt för övriga skattemässiga avdrag eller underskott.

Uppskjutna skattefordringar nettoredovisas mot uppskjutna skatteskulder endast om de kan betalas med ett nettobelopp. Uppskjuten skatt beräknas utifrån gällande skattesats på balansdagen. Effekter av förändringar i gällande skattesatser resultatförs i den period förändringen lagstadgats. Uppskjuten skattefordran redovisas som finansiell anläggningstillgång och uppskjuten skatteskuld som avsättning.

Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att avdragen kan avräknas mot framtida skattemässiga överskott.

På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning särredovisas inte den uppskjutna skatteskulden som är hänförlig till obeskattade reserver.

Transaktion 09222115557515449774 Signerat SS, TG, JS

20240618024465

## Koncernbidrag
Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner.
Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.

## Nyckeltalsdefinitioner
Nettoomsättning
Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Balansomslutning
Företagets samlade tillgångar.

Soliditet (%)
Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

## Not 1 Anställda och personalkostnader
Bolaget har inte haft några anställda under året eller föregående år.

## Not 2 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

| | 2023-01-01 -2023-12-31 | 2022-01-01 -2022-12-31 |
|---|---|---|
| Ränteintäkter från koncernföretag | 906 394 | 612 783 |
| | **906 394** | **612 783** |

## Not 3 Räntekostnader och liknande resultatposter

| | 2023-01-01 -2023-12-31 | 2022-01-01 -2022-12-31 |
|---|---|---|
| Räntekostnader till koncernföretag | -959 845 | -649 487 |
| | **-959 845** | **-649 487** |

## Not 4 Bokslutsdispositioner

| | 2023-01-01 -2023-12-31 | 2022-01-01 -2022-12-31 |
|---|---|---|
| Erhållna koncernbidrag | 3 610 | 3 840 |
| | **3 610** | **3 840** |

## Not 5 Andelar i koncernföretag

| | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| Ingående anskaffningsvärden | 34 559 665 | 34 559 665 |
| **Utgående ackumulerade anskaffningsvärden** | **34 559 665** | **34 559 665** |
| **Utgående redovisat värde** | **34 559 665** | **34 559 665** |

20240618024466

## Not 6 Skuld koncernkonto
Bolaget har inga tillgängliga banktillgodohavanden då bolaget finansieras genom en koncernkontostruktur.

## Not 7 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser
Bolaget har inte några ställda säkerheter eller eventualförpliktelser.

## Not 8 Koncernförhållanden
Bolaget är ett helägt dotterbolag till Swedavia Real Estate AB (556858-9872). Detta bolag är i sin tur helägt av Swedavia AB (556797-0818) som i sin tur är ett av staten helägt bolag.

Bolaget är moderbolag men med hänvisning till undantagsreglerna i årsredovisningslagen 7 kap 2§ upprättas ingen egen koncernredovisning. Det överordnade moderbolaget Swedavia AB, organisationsnummer 556797-0818 med säte i Sigtuna upprättar koncernredovisning.

Bolaget står under ett bestämmande inflytande från Swedavia AB.

## Not 9 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut
Inga väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut.

Stockholm-Arlanda den 17 april 2024

Stefan Stenberg
Ordförande

Jesper Sandahl
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats den 18 april 2024

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

20240618024467

# Verifikat

Transaktion 09222115557515449774

## Dokument

Cargo City Arlanda Holding AB 556870-8142 - ÅR 2023
Huvuddokument
8 sidor
*Startades 2024-04-17 14:32:23 CEST (+0200) av Charlotte Karlsson (CK)*
*Färdigställt 2024-04-18 10:29:02 CEST (+0200)*

## Initierare

Charlotte Karlsson (CK)
Swedavia AB
*charlotte.karlsson@swedavia.se*
+46738677325

## Signerare

Stefan Stenberg (SS)
Ordförande
stefan.stenberg@swedavia.se
+46708916637

BankID

*Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Stefan Olof Stenberg"*
*Signerade 2024-04-17 16:49:03 CEST (+0200)*

Tomas Gerhardsson (TG)
KPMG AB
*tomas.gerhardsson@kpmg.se*

BankID

*Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Tomas Gerhard Gerhardsson"*
*Signerade 2024-04-18 10:29:02 CEST (+0200)*



SIGNATURES scrive. VERIFIED BY

20240618024468

# Verifikat

Transaktion 09222115557515449774

Jesper Sandahl (JS)
Styrelseledamot
jesper.sandahl@swedavia.se
+46709649714

BankID

*Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Jesper Sandahl"*
*Signerade 2024-04-17 14:37:07 CEST (+0200)*

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: https://scrive.com/verify

20240618024469

Vidimeras av

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Cargo City Arlanda Holding AB, org. nr 556870-8142

## Rapport om årsredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Cargo City Arlanda Holding AB för år 2023.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Cargo City Arlanda Holding ABs finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

### 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 Cargo City Arlanda Holding AB 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 ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Den 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 avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

### Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, 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 misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

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, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, 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 misstag, 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 uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida 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. 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, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

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.



Transaktion 09222115557515497193 Signerat TG

20240618024470

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Cargo City Arlanda Holding AB för år 2023 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter 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 Cargo City Arlanda Holding AB 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 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 verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets 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 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.

### 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 i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- 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 om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 18 april 2024

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor


Transaktion 09222115557515497193 Signerat TG

20240618024471

# Verifikat

Transaktion 09222115557515497193

## Dokument

RB Cargo City Arlanda Hold 2023
Huvuddokument
2 sidor
*Startades 2024-04-18 07:45:33 CEST (+0200) av Charlotte Karlsson (CK)*
*Färdigställt 2024-04-18 10:28:16 CEST (+0200)*

## Initierare

Charlotte Karlsson (CK)
Swedavia AB
*charlotte.karlsson@swedavia.se*
+46738677325

## Signerare

Tomas Gerhardsson (TG)
KPMG AB
*tomas.gerhardsson@kpmg.se*

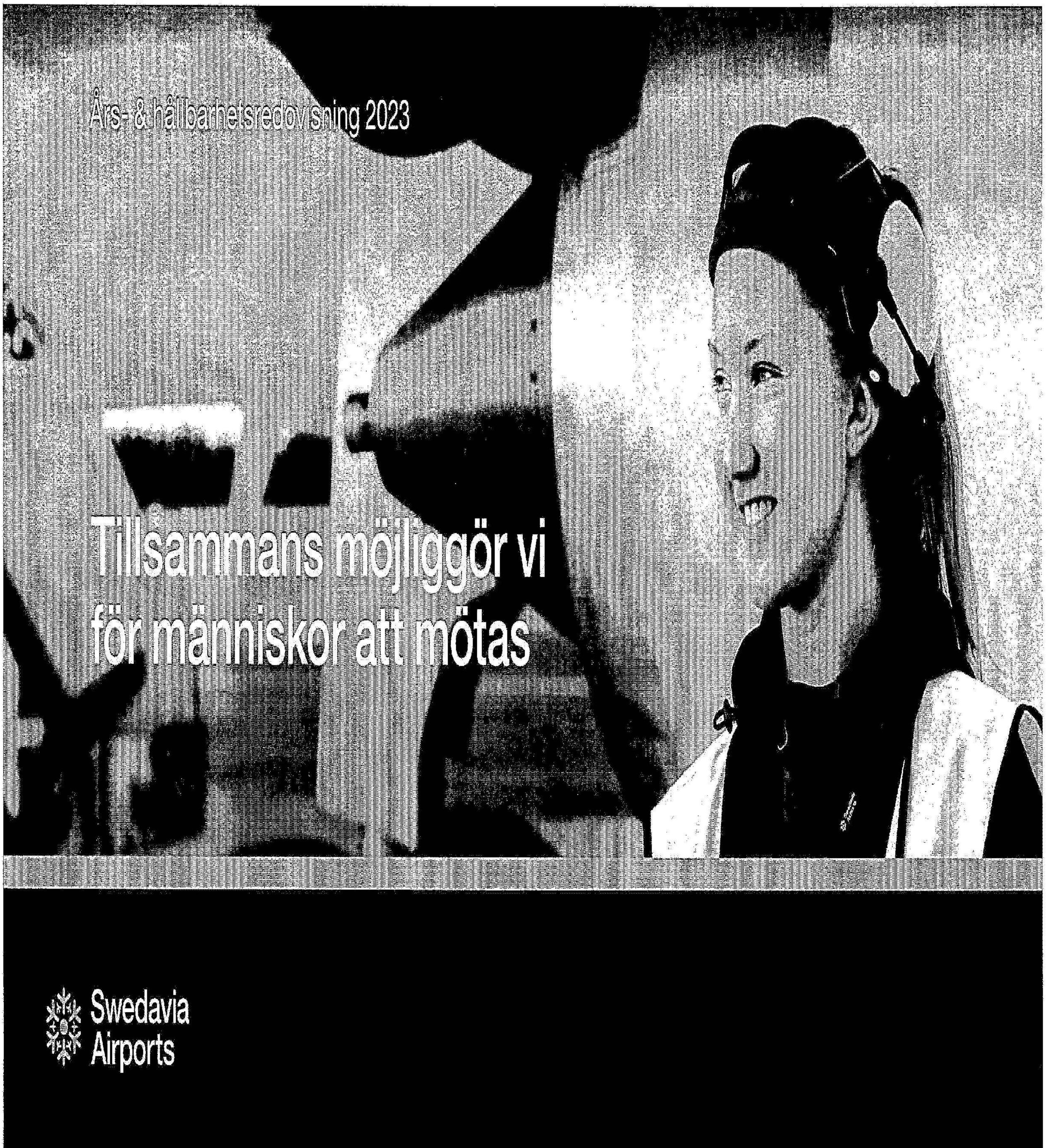
BankID

*Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Karl Tomas Gerhard Gerhardsson"*
*Signerade 2024-04-18 10:28:16 CEST (+0200)*

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: https://scrive.com/verify



SIGNATURES scrive. VERIFIED BY




Swedavia Airports

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## I korthet

Det här är Swedavia ..... 3
Vd har ordet ..... 5
Styrelseordförande har ordet ..... 7
Omvärld och trender ..... 8
Ekonomisk utveckling och investeringar . 13
Så skapar Swedavia värde ..... 15

## Strategisk inriktning

Strategier ..... 18
Övergripande mål ..... 20
Samarbeten ..... 22
Framtidens hållbara flygplatser
och flygtransporter ..... 24
Så når Swedavia visionen om fossilfritt
flyg till 2045 ..... 27
Hållbarhet är integrerat i företagets
ledningsprocesser ..... 28
Väsentlighetsanalys ..... 30
Risker och riskhantering ..... 31

## Verksamhet

Verksamhetsstruktur ..... 38
Säkerhet och luftfartsskydd ..... 39
International airports ..... 41
Regional airports ..... 45
Linjer och destinationer ..... 47
Aviation Business ..... 48
Commercial Services ..... 50
Real Estate ..... 53

## Finansiell information

Förvaltningsberättelse ..... 57
Bolagsstyrningsrapport ..... 61
Styrelse ..... 66
Koncernledning ..... 68
Koncernens resultaträkning ..... 70
Koncernens balansräkning ..... 71
Koncernens förändringar i EK ..... 72
Koncernens kassaflödesanalys ..... 73
Moderbolagets resultaträkning ..... 74
Moderbolagets balansräkning ..... 75
Moderbolagets förändringar i EK ..... 76
Moderbolagets kassaflödesanalys ..... 77
Noter ..... 78
Årsredovisningens undertecknande ... 113
Revisionsberättelse ..... 114

## Hållbarhetsnoter

Styrning av hållbarhetsarbetet ..... 118
Intressentdialog ..... 119
Väsentlighetsanalys ..... 120
Risker i leverantörsledet ..... 123
Miljöarbete ..... 124
TCFD ..... 128
Taxonomi ..... 129
Medarbetare ..... 136
Affärsetik ..... 139
GRI-index ..... 141
FN:s Global Compact ..... 145
Bestyrkanderapport ..... 146
Gröna obligationer ..... 147

## Nyckeltal och definitioner

Nyckeltal ..... 149
Definitioner ..... 151



Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2023. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kunder, kreditanalytiker, kreditgivare 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 upprättar sin hållbarhetsredovisning enligt Global Reporting Initiative (GRI). Rapporterade indikatorer har valts utifrån bolagets och dess intressenters gemensamma syn på väsentlighet och vad som är viktigt för att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. För hållbarhetsrelaterad information, se GRI-index sidorna 141–143. Index för lagstadgad hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen finns på sidan 145. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering Communication on Progress (COP) till FN:s Global Compact.

20240618024 73



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

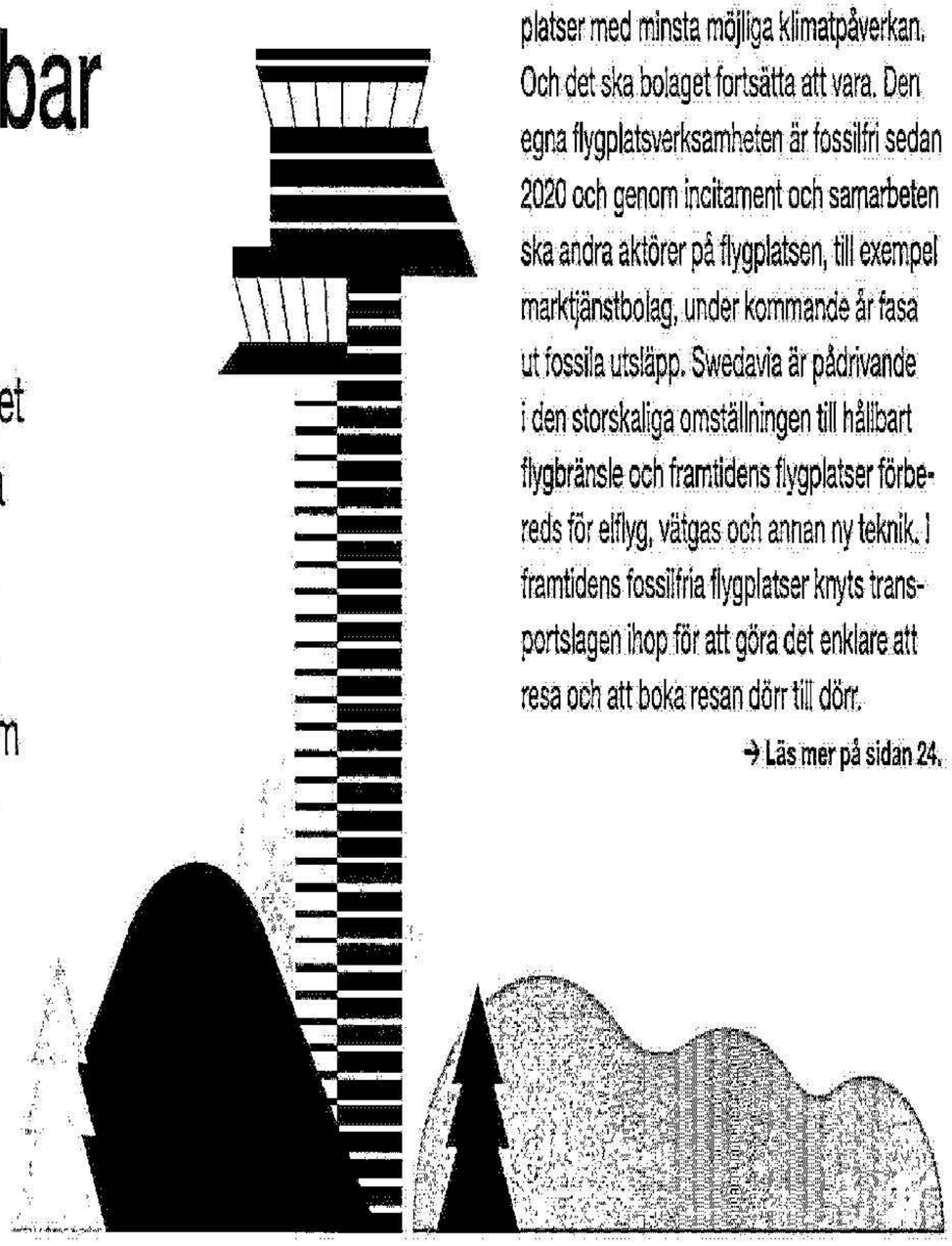
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige

Swedavia bildades 2010 och ägs av svenska staten. Bolaget äger, driver och utvecklar tio svenska flygplatser. Swedavia bidrar aktivt till att riksdagens beslutade transportpolitiska mål uppnås inom ramen för affärsmässighet. Tillsammans med partners skapar Swedavia mervärde för kunder genom att erbjuda attraktiva flygplatser och tillgänglighet som ger smidiga och inspirerande reseupplevelser.



**FRAMTIDENS HÅLLBARA FLYGPLATSER**
Swedavia är världsledande i att driva flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Och det ska bolaget fortsätta att vara. Den egna flygplatsverksamheten är fossilfri sedan 2020 och genom incitament och samarbeten ska andra aktörer på flygplatsen, till exempel marktjänstbolag, under kommande år fasa ut fossila utsläpp. Swedavia är pådrivande i den storskaliga omställningen till hållbart flygbränsle och framtidens flygplatser förbereds för elflyg, vätgas och annan ny teknik. I framtidens fossilfria flygplatser knyts transportslagen ihop för att göra det enklare att resa och att boka resan dörr till dörr.

→ Läs mer på sidan 24.

## Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

## Uppdrag

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

## Verksamhet

**FLYGPLATSVERKSAMHET**
Genom att äga, driva och utveckla Sveriges basutbud av flygplatser knyter Swedavia samman Sveriges regioner med varandra och med resten av världen. Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas. Läs mer på sidan 20.

**REAL ESTATE**
Genom att äga, utveckla, förvalta och sälja fastigheter skapar Swedavia vinstmedel som bolaget använder för att utveckla framtidens fossilfria flygplatser. Läs mer på sidan 53.

10 FLYGPLATSER

**INTERNATIONAL AIRPORTS:**
- Stockholm Arlanda Airport
- Bromma Stockholm Airport
- Göteborg Landvetter Airport
- Malmö Airport

**REGIONAL AIRPORTS:**
- Kiruna Airport
- Luleå Airport
- Umeå Airport
- Åre Östersund Airport
- Visby Airport
- Ronneby Airport

Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner



# Året i siffror

**Passagerare**

32,1 (27,6)

miljoner passagerare

**Nettoomsättning**

5 931 (4 846)

MSEK

**Rörelseresultat**

-318 (-783)

MSEK

**Avkastning på operativt kapital**

-1,2 (-3,3)

procent

**Kundupplevelse** [1]

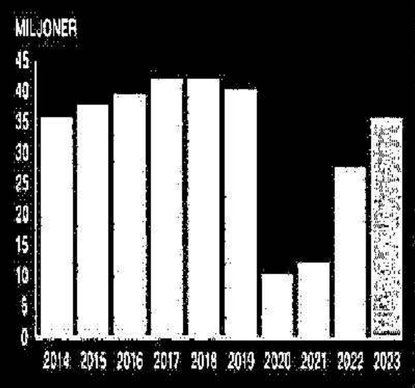
69 (70)

Innefattar resenär flygbolag och hyresgäster

**Medarbetare**

2 603 (2 364)

**Passagerare**




**Antal destinationer**

322

Från våra flygplatser

1) Läs mer



↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

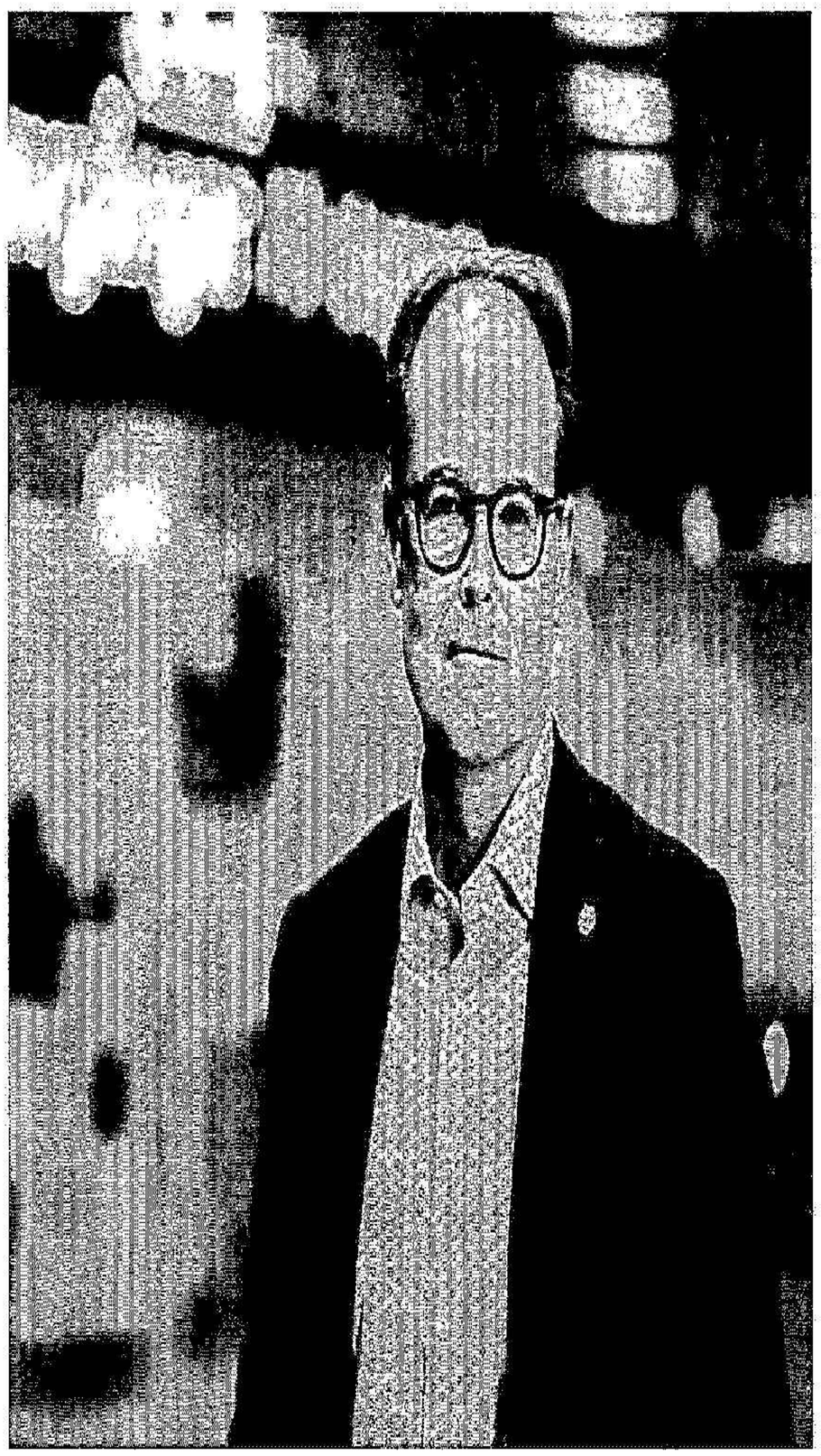
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Fortsatt återhämtning stärker framtidstron

Långa avstånd ska aldrig vara ett hinder för människor att mötas. Flyget knyter samman, förenar vänner, familj och gör det möjligt att dela idéer, erfarenheter och ta del av nya intryck från världens alla hörn.



Därmed bidrar flyget till ökad förståelse för människor från andra kulturer och religioner som inget annat transportslag och det är ingen överdrift att flyget därmed förbättrar förutsättningarna för en tillvaro utan krig och oroligheter. Flyget behövs helt enkelt för att tillgodose människors behov av att mötas och att det behovet är fortsatt starkt ser vi när vi summerar 2023.

Fler än 32 miljoner människor flög från någon av Swedavias tio flygplatser under året som gick. Det är en ökning med 17 procent jämfört med 2022 och motsvarar 80 procent av nivåerna före pandemin. Särskilt stark har utvecklingen varit för utrikesresandet, som ökade med 19 procent till 24 miljoner resenärer.

När covid-19-pandemin slog till för snart fyra år sedan blev det starten för några mycket omvälvande år för flygbranschen. De plötsliga restriktionerna i människors möjlighet att resa medförde fyra år i rad med förlust för Swedavia. Först under 2023 har resandet närmat sig nivåer som medför förutsättningar för lönsamhet för oss. Samtidigt börjar vi även se hur de effektivitetshöjande åtgärder vi genomförde under pandemin påverkar resultatet i rätt riktning, mot hållbar lönsamhet. Att denna utveckling fortsätter är avgörande för oss som affärsdrivande bolag och för våra fortsatta möjligheter att investera i flygplatsernas infrastruktur.

Sedan slutet av pandemin har det skett en stadig återhämtning för flyget. En stor andel av resenärerna är tillbaka på våra flygplatser samtidigt som linje- och destinationsutbudet har breddats, inte minst på Stockholm Arlanda Airport. Under slutet av 2023 såg vi dock en avmattning, vilket givet den ekonomiska utvecklingen i samhället var väntad. Flygresandet har historiskt varit starkt knutet till konjunkturen och den ekonomiska utvecklingen. På längre sikt pekar dock alla indikationer på fortsatt återhämtning och långsiktig tillväxt i antalet resenärer.

## MAGISKA MÖTESPLATSER

Vi lever i en alltmer globaliserad värld där flygets förmåga att överbrygga avstånd och skapa möjligheter till möten blir allt viktigare. Återhämtningen skapar en grund för fortsatt tillväxt och en stärkt tro på flygets framtid. Denna framtidstro går hand i hand med våra kunders ökade förväntningar på vad en flygplats ska vara och hur den ska upplevas. Det är inte längre tillräckligt att erbjuda ett smidigt sätt att ta sig från en punkt till en annan. Våra flygplatser behöver vara magiska mötesplatser, där resenärsupplevelsen håller hög internationell standard.

Under 2023 har vi fortsatt implementeringen av vår kommersiella strategi med ökat fokus på ett brett, prisvärt och varierat utbud av mat, dryck och shopping. Vi kunde inviga den första etappen av den nya marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airport och våra resenärer har under året även kunnat ta del av en ny marknadsplats på Malmö Airport och ett förbättrat utbud på Göteborg Landvetter Airport och Luleå Airport. Reaktionerna har varit positiva. Vi ser hur ett utökad utbud på flygplatserna bidrar till den ökade kundnöjdheten och vi ser fram mot att kunna fortsätta



↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

utveckla och utöka konceptet under 2024. Det kommersiella utbudet innebär viktiga bidrag till vår affär, våra möjligheter att fortsätta utveckla flygplatserna och hjälper oss att fortsätta hålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter.

**OMVÄRLDSLÄGET**

För mig och alla mina kollegor har säkerheten alltid högsta prioritet. Det är ett normaltillstånd för alla oss som har flygplatsen som sin arbetsplats. Under året som gått har vi sett fortsatt oro i vår omvärld. Säkerhet upptar numera ett allt större utrymme i samhällsdebatten. Våra flygplatser är, och ska fortsätta vara, välkomnande platser där alla kan känna sig trygga. Under det gångna året har vi vidtagit ett antal åtgärder för att våra resenärer ska känna sig trygga trots en orolig omvärld.

**ARLANDAS UTVECKLING**

Under det gångna året kunde vi framgångsrikt driftsätta en ny toppmodern säkerhetskontroll på Arlanda. Satsningen har gett resultat. I december var väntetiden för att passera säkerhetskontrollen i genomsnitt två minuter. Det har bidragit till en väsentligt förbättrad resenärsupplevelse och är ett viktigt steg i Arlandas fortsatta utveckling. Men för att förbättra flygplatsens konkurrenskraft krävs mer än så.

Arlanda är navet i det svenska basutbudet av flygplatser och spelar en viktig roll för att koppla samman Sverige och Sverige med världen. Det är av nationellt intresse att flygplatsens konkurrenskraft och fortsatta utveckling säkerställs. Swedavia som bolag, andra samhällsaktörer och Sverige som land behöver tillsammans agera. I skenet av EU's ökade ambitioner inom klimatområdet är det hög tid att se över nationella styrmedel som flygskatten. Flygskatten är direkt konkurrenshämmande och begränsar möjligheterna att fortsätta attrahera de interkontinentala direktlinjer som behövs för Arlandas attraktionskraft. Den bidrar inte heller till den nödvändiga klimatomställningen, utan är tvärt om hämmande på grund av att den saknar styreffekt och enbart innebär en finansiell belastning för branschen.

Samtidigt är den befintliga spår- och väginfrastrukturen till och från flygplatsen begränsad. Förutsättningarna för fortsatt tillväxt på och runt flygplatsen behöver säkras och resenärens resa från dörr till dörr måste förenklas. Därför är det positivt att regeringen nu har tillsatt en samordnare med det uttalade uppdraget att föreslå konkreta åtgärder som stärker kapaciteten till och från Arlanda, förbättrar tillgängligheten och stärker flygplatsens roll i transportsystemet. Min förhoppning är att detta initiativ också leder till faktisk handling och konkreta åtgärder.

**MÖJLIGHETER ATT MÖTAS**

Vårt syfte är att möjliggöra för människor att mötas. Den möjligheten ska finnas även på längre sikt. Vår utgångspunkt är att framtida generationer ska ha samma möjligheter till möten över långa avstånd som vi har idag. Det är en central fråga för Swedavia och en viktig del av vår målbild för 2030. Vi jobbar för att framtidssäkra flyget, förenkla resan från dörr till dörr och för att skapa magiska mötesplatser. Som styrmedel har vi slagit fast ett antal strategiska mål för hållbart värdeskapande. Dessa mål stödjer vår målbild och är viktiga verktyg för Swedavias bidrag till ett fossilfritt flyg och ett långsiktigt socialt och ekonomiskt hållbart samhälle.

Vår senaste varumärkesundersökning visar att allt fler förknippar Swedavia med just hållbarhet. Det finns fog för det. Under det gångna året certifierades Landvetter och Malmö på den högsta nivån enligt den internationella branschstandarden för flygplatsers klimatomställningsarbete (Airport Carbon Accreditation). Endast tio flygplatser i världen har hittills nått upp till kraven för den nya högstanivån, men vår ambition är att fler av Swedavias flygplatser ska nå denna nivå framöver.

Under 2024 fortsätter vi samarbeta med våra kunder och partners för ett fossilfritt flyg. I år blir det femte året i rad som vi genomför vårt incitamentsprogram för ökad användning av hållbart flygbränsle. Programmet innebär att Swedavia ersätter upp till hälften av kostnaden vid tankning av hållbart flygbränsle. Liksom förra året innehåller årets program en pott på 40 miljoner SEK, vilket är en fördubbling jämfört med 2022. Sedan starten 2020 har programmet sammantaget inneburit en satsning på 100 miljoner SEK.

Fossilfritt flyg förutsätter även teknisk innovation. Swedavia har under året som gått fördjupat arbetet för att förbereda våra flygplatser och främja utvecklingen av el- och vätgasdrivet flyg. Under året har vi inlett ett samarbete med Heart Aerospace med syfte att demonstrera turnaround- och taxiprocessen av en fullskalig mockup av flygplansmodellen ES30 på Malmö Airport. Våra Samarbeten med Heart Aerospace och andra branschaktörer är viktiga steg för vår förståelse för framtidens elflyg. Vidare har vi nu format ett samarbete med bland andra Airbus, Vattenfall och SAS för att djupare analysera och förstå vad som krävs för att skapa förutsättningar för vätgas för flyget vid våra svenska flygplatser. Samarbeten som dessa mellan branschaktörer från alla delar av värdekedjan är helt avgörande även för flygets klimatomställning.

Under 2024 genomför vi flera aktiviteter för att ytterligare öka effektiviteten och konkurrenskraften på våra flygplatser. Flygtrafikledning på distans (RTS) är ett exempel. Under året får Malmö Airport tillgång till den befintliga RTS-lösningen. Det avslutar ett projekt som pågått i flera år och som sedan tidigare har gett flygtrafiken i Kiruna, Umeå och Åre/Östersund trafikledning på distans.

**MEDARBETARE I VÄRLDSKLASS**

Swedavia är beroende av engagerade medarbetare för att kunna leverera de produkter som kunderna förväntar sig och för att kunna utvecklas i takt med resenärernas ökande krav. Under året har vi genomfört ett antal aktiviteter för att stärka vår förmåga att attrahera och behålla rätt medarbetare och rätt kompetenser. Vår medarbetarundersökning visar att vi är på rätt väg och att en ökande andel av våra medarbetare rekommenderar Swedavia som arbetsgivare.

2023 präglades av en stark operativ leverans på våra flygplatser. Det kan härledas direkt till det stora engagemang som finns i organisationen och som också har bidragit till den ökade kundnöjdheten. Det är våra medarbetare som möjliggör vår affär och som skapar våra resultat. Jag är glad och stolt över att få arbeta med var och en av alla de som varje dag bidrar till att människor kan mötas.

**Jonas Abrahamsson**
*Verkställande direktör och koncernchef*



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618024475



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias konkurrenskraft måste stärkas

Tre frågor till Swedavias styrelseordförande Åke Svensson.



**VAD ÄR DIN BILD AV SWEDAVIAS FÖRUTSÄTTNINGAR EFTER DE SENASTE ÅRENS UTVECKLING?**

– Det är framför allt med stolthet jag blickar tillbaka på åren som gått och allt det som Swedavia har åstadkommit under i långa perioder tuffa förutsättningar. Jag är inte minst stolt över att vi förmådde fortsätta med viktiga investeringar i effektivitetshöjande åtgärder trots den ekonomiska press som pandemin innebar. Resultatet av en stor del av dessa investeringar såg vi också under 2023 – inte minst på Stockholm Arlanda Airport, med den nya säkerhetskontrollen och första etappen av den nya marknadsplatsen. Men vi har också sett satsningar på andra flygplatser, bland annat i Göteborg och Malmö. Att fortsätta med nödvändiga investeringar även under pandemin gör också att bolaget nu står väl rustat framåt.

**VAD BLIR SÄRSKILT VIKTIGT OM DU BLICKAR FRAMÅT?**

– Swedavias konkurrenskraft måste stärkas relativt de andra nordiska länderna för att vi ska kunna bidra med en ännu bättre tillgänglighet, inte minst internationellt. Men för att detta ska vara möjligt räcker det inte med att Swedavia som flygplatsoperatör gör precis allt vi kan. Det behöver också ske en harmonisering av nationella och internationella styrmedel för att svenska aktörer inte ska missgynnas. Att vår ägare fortsätter att agera proaktivt för att möjliggöra nödvändiga satsningar i rätt tid kan också komma att bli mycket viktigt och att vi åter blir lönsamma under de kommande åren är en nödvändighet.

Vi ser ett stort engagemang kring det svenska flygplatssystemets utformning och inte minst det nationella basutbudet av flygplatser som Swedavia ansvarar för. Den statliga flygplatsutredningen har bland annat föreslagit förändringar i basutbudet. Att en översyn av basutbudets utformning sker är positivt – det var längesedan det gjordes. Det är dock viktigt att poängtera att Swedavia är ett affärsdrivande bolag och om en förändring av vårt uppdrag sker så måste den göras på marknadsmässiga grunder.

**FRÅGOR OM FLYGPLATSERNA UR ETT BEREDSKAPSPERSPEKTIV HAR UNDER DE SENASTE ÅREN BLIVIT ALLT MER AKTUELLA. HUR SER DU PÅ DET?**

– Swedavia har ett viktigt samhällsuppdrag genom vår centrala roll i Sveriges transportsystem. När Ryssland inledde den fullskaliga invasionen av Ukraina förändrades det säkerhetspolitiska läget för Sverige och Europa. Därför har Swedavia under året intensifierat planeringen av vår roll i det civila försvaret, vilket innebär att vi ska säkra vår samhällsviktiga verksamhet genom att hålla våra flygplatser öppna även under höjd beredskap och krig. De två viktigaste aktiviteterna har varit att tillsammans med LFV ta fram en modell för flygplatsernas försörjningsberedskap, samt säkerställa vårt resursbehov genom att krigsplacera våra medarbetare vid Swedavia.

Men det är inte bara beredskapsarbetet som har bedrivits på ett mycket engagerat och professionellt sätt under det senaste året. Det gör mig mycket stolt att se på vilket strukturerat och engagerat vis som bolagets alla medarbetare tar sig an både det för flygbranschen helt avgörande säkerhetsarbetet och flygets klimatomställning, samtidigt som den operativa leveransen i vardagen hela tiden är av högsta klass. Det finns en glädje och en stolthet i hela bolaget som möjliggjort fantastiska insatser på flera områden under de senaste åren. Genom dessa insatser tar Swedavia ett samhällsansvar som jag är stolt över och jag vill därför, avslutningsvis, tacka samtliga medarbetare, bolagets ledning och alla samarbetspartners för fina insatser under 2023.

Jag vill också hälsa alla våra resenärer välkomna till Swedavias flygplatser. Det är för dem vi finns till och det är med tillförsikt jag ser fram emot kommande år.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

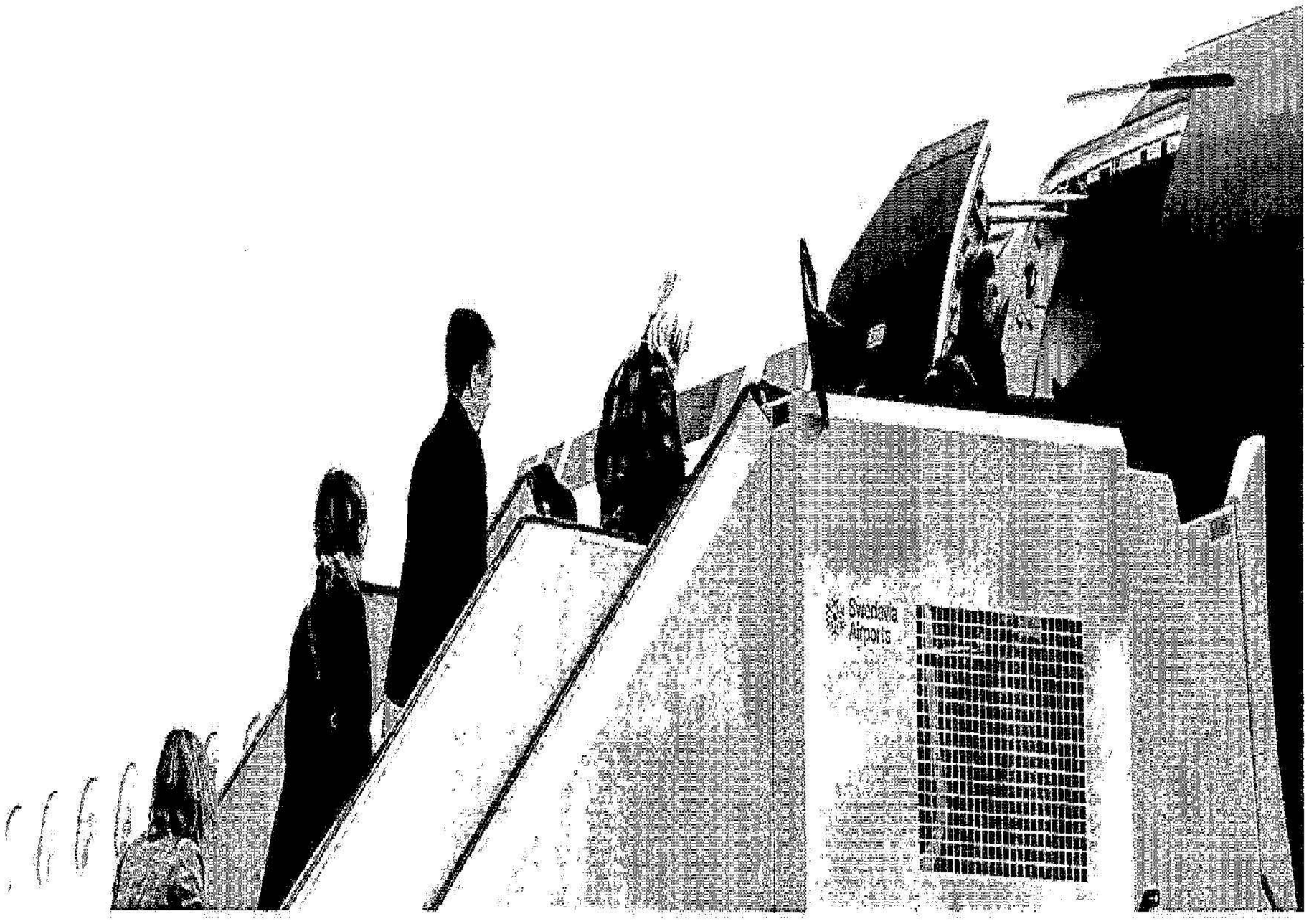
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Omvärlden präglas av simultana kriser

Världen präglas av allt fler samtidiga kriser, däribland en eskalerande klimatkris, politisk instabilitet och ett historiskt allvarligt säkerhetsklimat. Kriserna påverkar varandra och utvecklingen är osäker, komplex och instabil. Nya generationer sätter samtidigt sin prägel på resor, konsumtion och arbetsliv. Parallellt med det sker en exponentiell teknikutveckling med stor potential att förbättra våra liv, samtidigt som den medför en rad olika risker. Swedavia har identifierat åtta trender som särskilt påverkar flygbranschen och våra flygplatser.






↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618024476



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

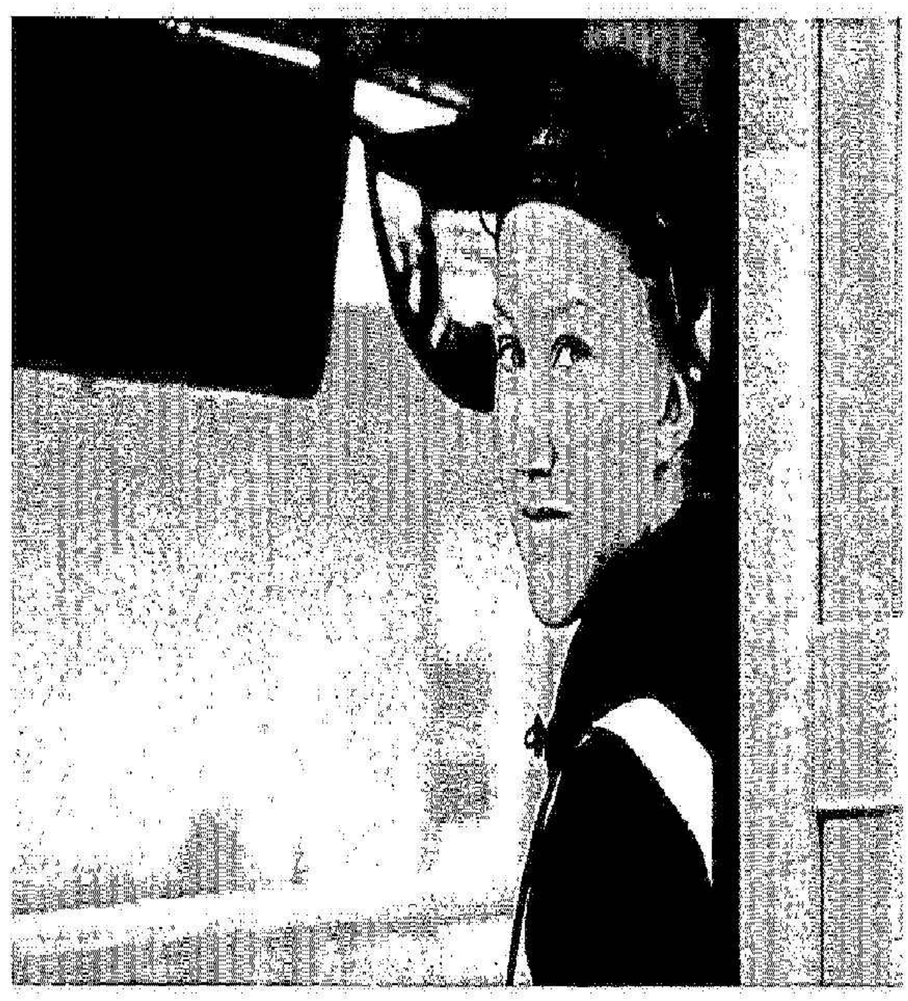
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

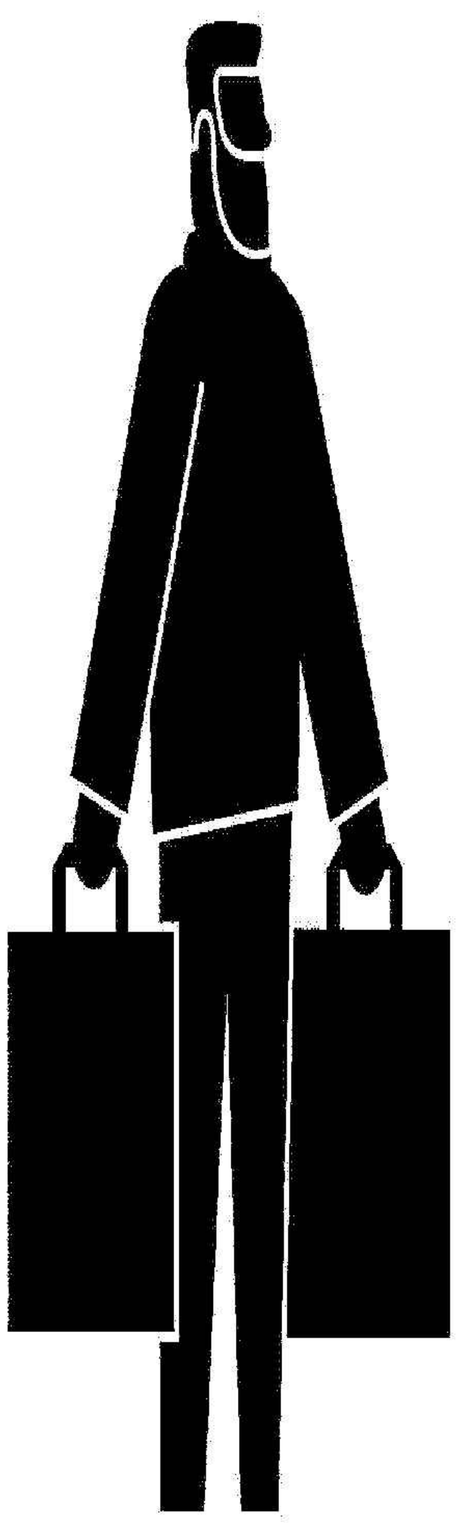
# 1.

## Nya livsmönster ökar efterfrågan på flygresor



Reseupplevelser är starkt prioriterade i konsumtionsbeslut, även i tider av ekonomisk tillbakagång. Flygbranschens återhämtning efter pandemin har fortsatt, men dämpats till följd av hushållens ökade levnadskostnader och oro för den egna ekonomin.

Globalt finns starka långsiktiga drivkrafter för ett ökat flygresande när befolkningen växer, välståndet ökar och människor söker sig till städer för bättre utbildning, sjukvård och arbete. Migrationen fortsätter, vilket skapar efterfrågan på flygresor för att besöka släkt och vänner. Stora investeringar i ökad flygkapacitet märks, inte minst i Asien och Mellanöstern.



**KONSEKVENSER**

- Urbanisering, befolkningstillväxt och ökat välstånd ger nya linjeutvecklingsmöjligheter.
- Hårt konkurrensutsatta flygbolag har höga krav på lyhördhet, snabba processer och punktlighet.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Arbetar aktivt för att stärka tillgängligheten och efterfrågan genom ett brett utbud av flyglinjer och flygbolagskunder.
- Säkerställer konkurrenskraftiga avgifter.
- Säkerställer en effektiv produkt till kunder genom processorienterat arbete. Läs mer på sidorna 38 och 39.

# 2.

## Samhällets sårbarhet ökar

Den globala uppvärmningens konsekvenser blir mer påtaglig genom extrema väderfenomen och ständiga temperaturrekord. Med varje tiondels grad uppvärmning ökar samhällets sårbarhet stort med konsekvenser som utslagna ekosystem, resursbrist, ökad migration och förändrade resmönster och fraktvägar. Utvecklingen föranleder allt mer drastiska åtgärder och behov att påskynda klimatanpassningen.

Samhällets sårbarhet ökar också genom att allt fler funktioner är beroende av fungerande IT- och kommunikationssystem. Hotet från cyberkriminella ökar lavinartat och allt smartare säkerhetslösningar behövs. Utvecklingen inom AI medför kraftfulla verktyg för att destabilisera och manipulera och det kommer bli allt svårare att skilja mellan det verkliga och fabricerade.

**KONSEKVENSER**

- Skydd mot effekter av extremväder måste säkras.
- Skydd mot cyberkriminalitet och hybridkrigsföring måste stärkas, liksom hög medvetenhet hos medarbetare.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Kartlägger flygplatsernas behov av skydd mot extremväder.
- Insatser för ökad säkerhetsmedvetenhet.
- Utbildningar för medvetenhet om cyberhot.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

# 3.

## Från hållbart till regenerativt

Begreppet hållbarhet inkluderar allt fler områden. Nya lagar ökar transparensen om hållbarhetsarbetet och skärper kraven, inte minst kring den sociala hållbarheten. Vi går mot ett ökat systemtänk där allt hänger samman och kompetensen kommer att behövas inom hela företaget. Vi går även mot ett hushållningstänk med effektivisering, cirkulära modeller och regenerativa lösningar för att skjuta till resurser och stärka den biologiska mångfalden.

**KONSEKVENSER**

- Efterlevnad av nya regleringar krävs.
- Ökad vikt av proaktivt hållbarhetsarbete.
- Ökad transparens och mer omfattande hållbarhetsrapportering.
- Behov av cirkularitet för att minska resursutnyttjandet.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Har fossilfri flygplatsverksamhet i egen regi sedan 2020.
- Köper in energi från förnybara energikällor och fjärrvärme från biobränslen.
- Arbetar för att samtliga aktörer på flygplatserna ska vara fossilfria.
- Sätter mål och gör insatser för ökad fossilfrihet i byggverksamheten.
- Utbildar och förbereder verksamheten i kommande standard för hållbarhetsredovisning för att säkra tillgång till information och kvalitet på data samt ser över interna processer.
- Kartlägger och prioriterar möjliga cirkulära flöden.
- Förbättrar kravställning och uppföljning av krav i upphandling och avtal.
- Stärker arbetet med att identifiera påverkan, risker och möjligheter i hela värdekedjan.




# 4.

## Transportsektorn ställer om

Samtidigt som flygets ekonomi ansträngs av låga marginaler måste koldioxidutsläppen minska genom modernisering av flygplansflottor, inblandning av biojetbränsle och på sikt elektrifiering och vätgas. I närtid har hållbart flygbränsle stor betydelse, där efterfrågan behöver mötas med storskalig produktion. Kommersiella linjer med mindre elflygplan lanseras bortom 2025 och vätgasflyg i slutet av 2030. Därefter växer sannolikt marknaden snabbt för drönare och eldrivna luftfarkoster som kan fungera som flygande taxibilar. Flygplatser har potential att bli viktiga nav.

**KONSEKVENSER**

- Omställning till hållbart flygbränsle, elflyg och på sikt bränsle från vätgas.
- Den snabbt växande efterfrågan av laddinfrastruktur behöver mötas med förnybar elförsörjning.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Mål om Fossilfritt inrikesflyg 2030.
- Köper hållbart flygbränsle motsvarande egna tjänsteresor sedan 2016.
- Samordnar upphandling av hållbart flygbränsle där Swedavia erbjuder andra verksamheter stöd.
- Klimatdifferentierade startavgifter ger flygbolag bättre förutsättningar att ställa om.
- Arbetar för att driva nyttjande av hållbart flygbränsle genom incitament till flygbolag.
- Har strategi för elflyg och deltar i elflygsprojekt.
- Kartlägger förutsättningar för vätgasflyg.
- Kartlägger förutsättningar för framtida drönar- och lufttaxitrafik.

→ I korthet

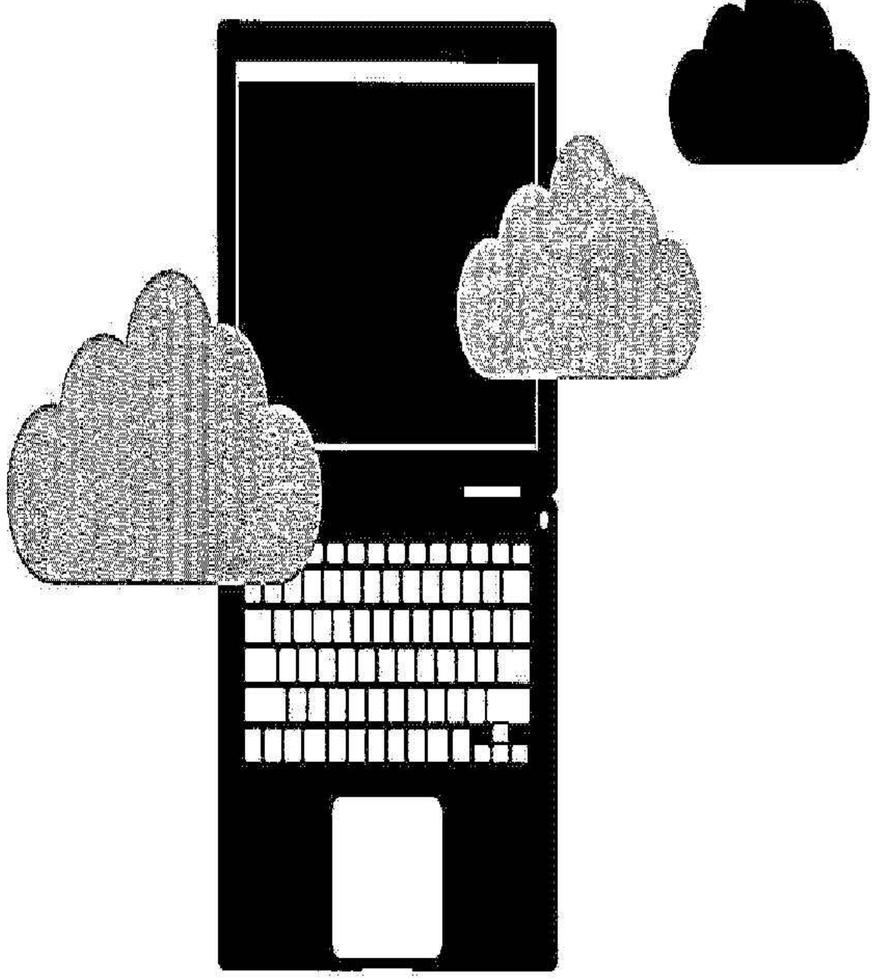
Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner



# 6.

## Ett sömlöst resande

Den digitala tekniken gör resan mer friktionsfri. Resenärer förväntar sig att det är enkelt att förflytta sig mellan olika transportmedel och att olika digitala processer är sammankopplade. Att säkerställa att det analoga och det digitala fungerar utan störning blir en viktig framgångsfaktor, inte minst inom resande. Betydelsen av förutsägbarhet kommer därför att öka och den möjliggörs genom sensorer, big data och artificiell intelligens. Resenärerna upplever större kontroll och kortare köer, samtidigt som branschens olika aktörer kan erbjuda en bättre upplevelse.

**KONSEKVENSER**

- Resenärer och kundgrupper ställer högre krav på utbud, automatiserad process, informationsanpassning, kontaktlösa tjänster och biometri bland annat.
- Nya krav på samarbete i ekosystem med olika aktörer. Vision och nytta måste kommuniceras.
- System behöver samverka så att uppdaterad information om resan finns tillgänglig i digitala kanaler och assistenter som används av resenärer.
- Nya affärsmodeller kring bilen kan på sikt minska parkeringsbehovet. Angöring och intermodalitet blir viktigare.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Säkerställer en effektiv produkt till kunder genom processorienterat arbete.
- Vill ta en ledande position som aktör mot en mer sömlös resa.
- Verkar för att knyta ihop transportslag digitalt så att buss, tåg och taxi kan bokas i Swedavias externa digitala kanaler.
- Genomför förstudie och förbereder pilotprojekt kring biometrisk teknik.
- Söker nya partnerskapslösningar för innovativa angöringsaktörer.

# 5.

## Det fysiska och digitala smälter samman

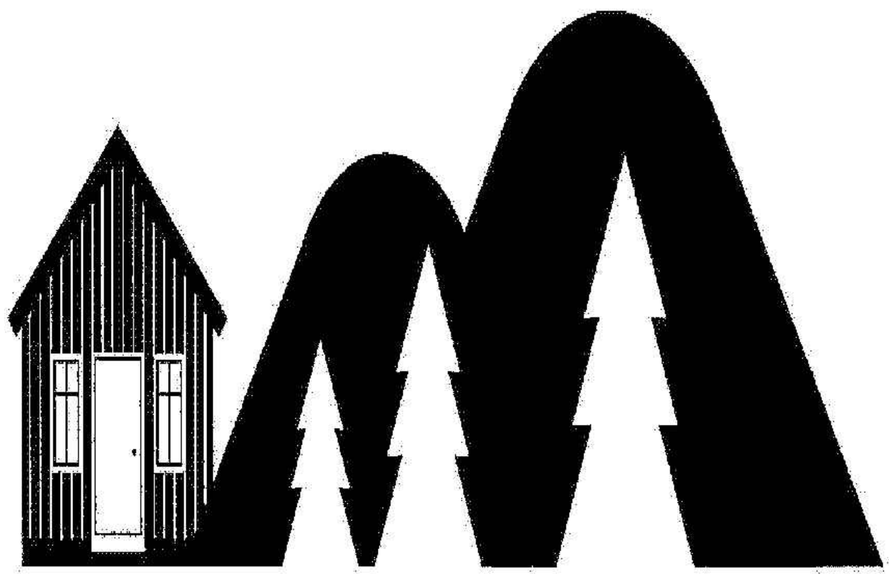
Den oerhört snabba digitaliseringen förändrar hur människor lever, reser, arbetar och konsumerar. På sikt smälter de digitala och fysiska världarna samman med hjälp av tekniker som AI, sensorer, virtuell verklighet, biometri och digitala tvillingar. Tanken är att vi sömlöst ska förflytta oss mellan den fysiska och digitala världen, för att till exempel upptäcka ett resmål.

**KONSEKVENSER**

- Flygplatsers stora flöden innebär möjligheter till optimering genom datainsamling, sensorer och analysverktyg.
- Ny teknik måste kontinuerligt testas och utvärderas.
- Nya krav på egen innovations- och genomförandeförmåga samt på att kunna dra nytta av extern innovationskraft.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Driver strategisk förflyttning mot digital transformation för att skapa kundvärde.
- Genererar och testar idéer enligt etablerad idéhanteringsprocess.
- Möjliggör digitalt samarbete mellan Swedavias flygplatser med gemensamma operativa center.
- Fortsätter implementeringen av autonoma snöröjningsfordon.
- Fortsätter europeiskt forsknings- och utvecklingssamarbete inom Single European Sky (SES).





↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

7.

## Nya sätt att möta resenären

Resenärerna behöver känna kontroll över resan som förutsättning för att kunna koppla av, umgås och ta del av flygplatsernas utbud och upplevelser. Aktuell information behöver därför finnas såväl i digitala kanaler som i den fysiska miljön. I utbudet är det unika och lokala för många intressantare än det som enkelt klickas hem med mobilen. Resan är också en del av vardagen och man behöver service och att få ärenden gjorda. Många är mottagliga för nyheter, där inslag av konst och kultur uppskattas, och låter sig gärna aktiveras och inspireras.

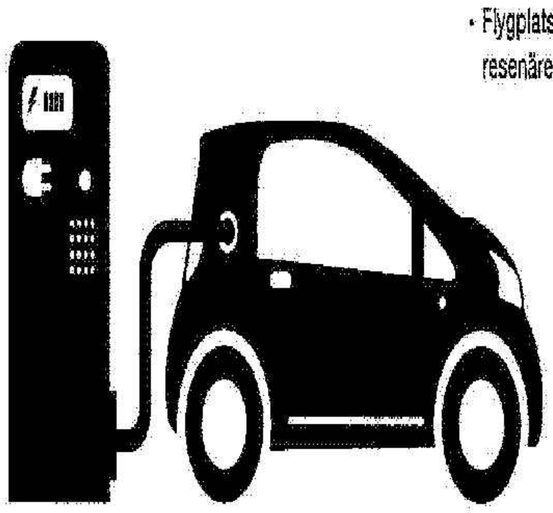
Miljö, klimat och samhällsansvar anses viktigare än någonsin. Det har inspirerat en del till att konsumera mindre och många till att välja bort företag som inte tar frågorna på allvar. Hälsotrenden är stark och behöver mötas i miljö och utbud för välbefinnande och rekreation.

**KONSEKVENSER**

- Behov av att synliggöra det unika med flygplatser.
- Varumärkens affärsmodeller förändras. Flygplatser är viktiga kanaler att konvertera kunder.
- Unik och hållbar shopping efterfrågas genom olika butikslösningar.
- Hälsa behöver speglas i fysisk miljö och utbud.
- Budskap behöver utgå från nytta. Snabba svar krävs.
- Ej värdeskapande väntetid behöver förebyggas och förväntad kötid kommuniceras.

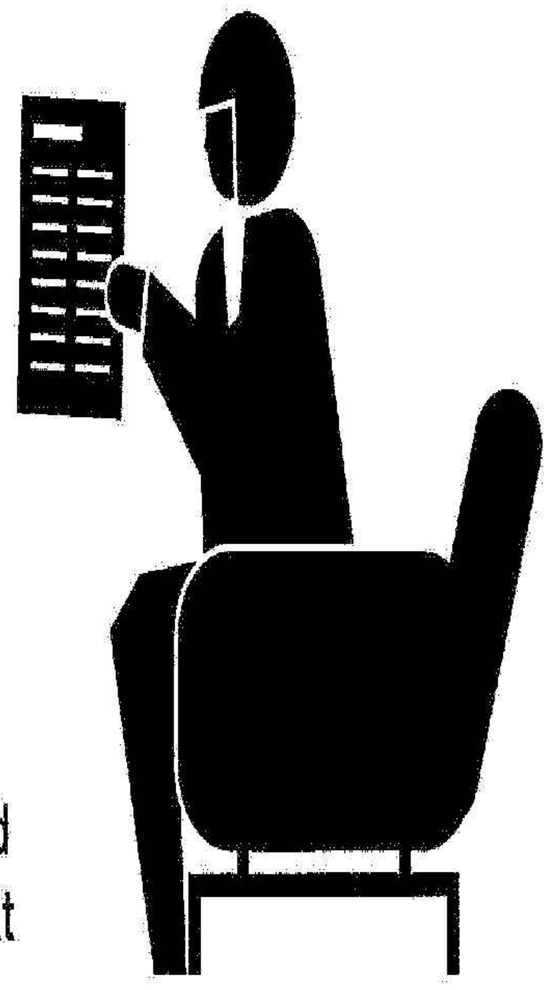
**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Fortsätter att implementera processorientering med syfte att leverera kundvärde.
- Uppdaterar kundlöften för att möta förändrade kundbeteenden och behov.
- Genomför upphandlingar av koncessionshavare inom Retail, Food and Beverage med koncept som ska möta skilda kundbehov.
- Anlägger ny handelsplats på Stockholm Arlanda Airport.
- Utökar information i digitala kanaler, till exempel i Swedavias app och vid kundtjänstterminaler för ökad kontroll över resan.
- Flygplatsen erbjuder flera nivåer av service där resenären själv kan uppgradera sin servicenivå.



8.

## Flexibelt arbetsliv med ständig kompetensjakt



Den snabba utvecklingen i omvärlden innebär att många arbeten snabbt får ett nytt innehåll. Detta ställer krav på kreativitet och analytisk förmåga, liksom en allt högre digital kompetens. Vi behöver ständigt lära nytt, som del av våra arbeten, och konkurrensen hårdnar om strategiska kompetenser. Vikten av att vara en attraktiv arbetsgivare ökar och företagets syfte och arbetsvillkor blir mer betydelsefullt. Den utbredda psykiska ohälsan innebär också behov av hållbara villkor och preventivt arbete. Att växla mellan distansarbete och kontor med utrymmen för sociala och kreativa arbetsuppgifter är det önskvärda arbetssättet, oavsett ålder. Detta innebär framväxt av nya kontorslösningar och coworkingerbjudanden.

**KONSEKVENSER**

- Ökat behov av att säkra kritiska kompetenser.
- Vikten ökar av ständigt lärande och att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare för att säkerställa kompetenser.
- Distansarbete ställer krav på tillitsbaserat ledarskap med tydlig målstyrning.
- Behov av ökad inkludering, tillgänglighet, jämställdhet, hälsa och säkerhet för alla.
- Behov av proaktivt arbetsmiljöarbete i syfte att förebygga olyckor och ohälsa.

**SÅ AGERAR SWEDAVIA**

- Genomför varumärkesundersökningar och utvecklar arbetsgivarvarumärket för att möta framtidens arbetssökandes behov.
- Har ett tydligt definierat erbjudande i vårt Employer Value Proposition.
- Utvecklar successivt medarbetarstrategier som säkerställer att Swedavia har rätt kapacitet att möta de föränderliga villkoren i omvärlden.
- Arbetar proaktivt mot ohälsa samt följer upp inrapporterade arbetsmiljöhändelser i ledningen löpande.

202406180247B



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Fortsatt återhämtning i en orolig omvärld

Flygresandet fortsatte att återhämta sig under 2023 där antalet passagerare ökade med 16,5 procent trots högre inflation och räntenivåer än 2022. Det ökade resandet bidrog till en ökad omsättning och ett förbättrat resultat jämfört med föregående år och kassaflödet från den löpande verksamheten var positivt under årets tre sista kvartal.

Swedavias intäkter är till största delen rörliga och beroende av resenärs- och trafikvolymen på flygplatserna. Swedavia finansierar sin verksamhet och investeringar fullt ut inom ramen för den egna verksamheten där den största delen av omsättning och resultat kommer från flygplatsverksamheten. Under pandemin implementerades metodiken att arbeta utifrån olika scenarier för resenärsvolymen, något som fortsatt har varit ett viktigt verktyg för Swedavias planering under året för att på ett bra sätt förbereda för ökat resande.

## FÖRSTÄRKT TILLGÄNGLIGHET OCH BREDDAT UTBUD

Sveriges tillgänglighet stärks genom att flygbolagen fortsätter sina satsningar med nya linjer och utökad trafik på Swedavias flygplatser. Antalet reguljära destinationer från bolagets flygplatser var vid årsskiftet 86 procent av antalet innan pandemin. Att återhämtningen efter pandemiåren har fortsatt är avgörande för att Swedavia framöver ska kunna nå lönsamhet, men det är samtidigt angeläget att utvecklingen fortsätter i en positiv riktning och att Swedavias konkurrenskraft relativt våra nordiska konkurrenter stärks. Utmaningen är fortsatt på långlinjer och otillräckliga frekvenser till flertalet av våra destinationer. Under året genomfördes upphandlingar inom Retail, Food and Beverage i enlighet med lagen om koncessioner. Dessa upphandlingar har fallit väl ut och lett till ett utökat och varierat utbud som gynnar våra resenärer.

## FORTSATT FÖRBÄTTRAT RESULTAT

Ett ökat antal resenärer ledde till att nettoomsättningen ökade med 1,1 miljard kronor jämfört med föregående år, där kommersiella intäkter per passagerare fortsatte att öka som ett led i Swedavias kommersiella strategi med den nya säkerhetskontrollen och marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airport. I takt med att resenärerna blev fler ökade också de volymrelaterade kostnaderna som även de påverkats av inflationstakten. Bolagets rörelseresultat fortsatte att utvecklas positivt även bortsett från effekter av engångskaraktär. Kassaflödet från den löpande verksamheten var positivt under årets tre sista kvartal.

## INVESTERINGAR

Under året nådde Swedavia viktiga milstolpar i utvecklingen och moderniseringen av Stockholm Arlanda Airport då den nya säkerhetskontrollen och första etappen av Marknadsplatsen på 11 000 kvadratmeter öppnades. Att den nya säkerhetskontrollen har en betydligt större kapacitet än den tidigare har bland annat lett till att de kommersiella intäkterna per passagerare har ökat. Investeringar i det kommersiella utbudet har under året också skett på bland annat Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Luleå Airport. Utöver dessa investeringar har kapacitetshöjande åtgärder genomförts de senaste åren på såväl Göteborg Landvetter Airport som på Bromma Stockholm Airport. Investeringsportföljen för kommande år inkluderar reinvesteringar för att bibehålla kapacitet samt initiativ för att säkra digitalisering och klimatomställning. Investering i ytterligare kapacitet på Stockholm Arlanda Airport genom återstart av det pausade projektet att bygga en ny pir finns i beredskap för att möta ökad efterfrågan. Fastighetsutvecklingen inom Real Estate har under året inte genomfört några transaktioner. Däremot har arbete pågått med flera utvecklingsprojekt vilka förväntas resultera i ett antal transaktioner framgent.



## Kristina Ferenius

Direktör Ekonomi och finans

**POSITIVA HÄNDELSER UNDER ÅRET**
Att resandet är fortsatt prioriterat trots ökad oro i omvärlden. Ökat resande har så klart bidragit till att Swedavias resultat är bättre än förra året.

**VILKA RISKER OCH UTMANINGAR HAR BEHÖVT HANTERAS?**
Höga räntor och hög inflation försvårar för oss att hålla nere kostnaderna i bolaget.

**VILKA LÄRDOMAR TAR NI MED ER I FÖRSTA HAND?**
Under pandemin tog vi fram en metodik för att kunna agera utifrån olika scenarios vad gäller passagerarutvecklingen. Det har vi fortsatt med i år och det har visat sig vara ett mycket bra verktyg.

**DIN VISION FÖR FRAMTIDEN?**
Min vision och ambition är att vara med och skapa långsiktig hållbar lönsamhet för Swedavia.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

**FINANSIERING**

Att driva, äga och utveckla det svenska basutbudet av flygplatser är en kapitalintensiv verksamhet och tillgång till finansiering med goda villkor är en förutsättning för att kunna bedriva verksamheten på bästa sätt. Under året har marknadsräntorna fortsatt att stiga och bedömningen är att ränteläget framöver är fortsatt osäkert. Kapitalmarknaden är fortsatt volatil med stigande kreditmarginaler där investerarkollektivet blivit mer selektivt. För ett bolag som Swedavia med hög kreditvärdighet har dock tillgången till finansiering både i bank och kapitalmarknad varit fortsatt god. Swedavias finansieringsstrategi med väl spridda låneförfall, väl diversifierade finansieringskällor och upplåningsinstrument samt räntesäkringsstrategi har dämpat effekten av det senaste årets ränteuppgång.

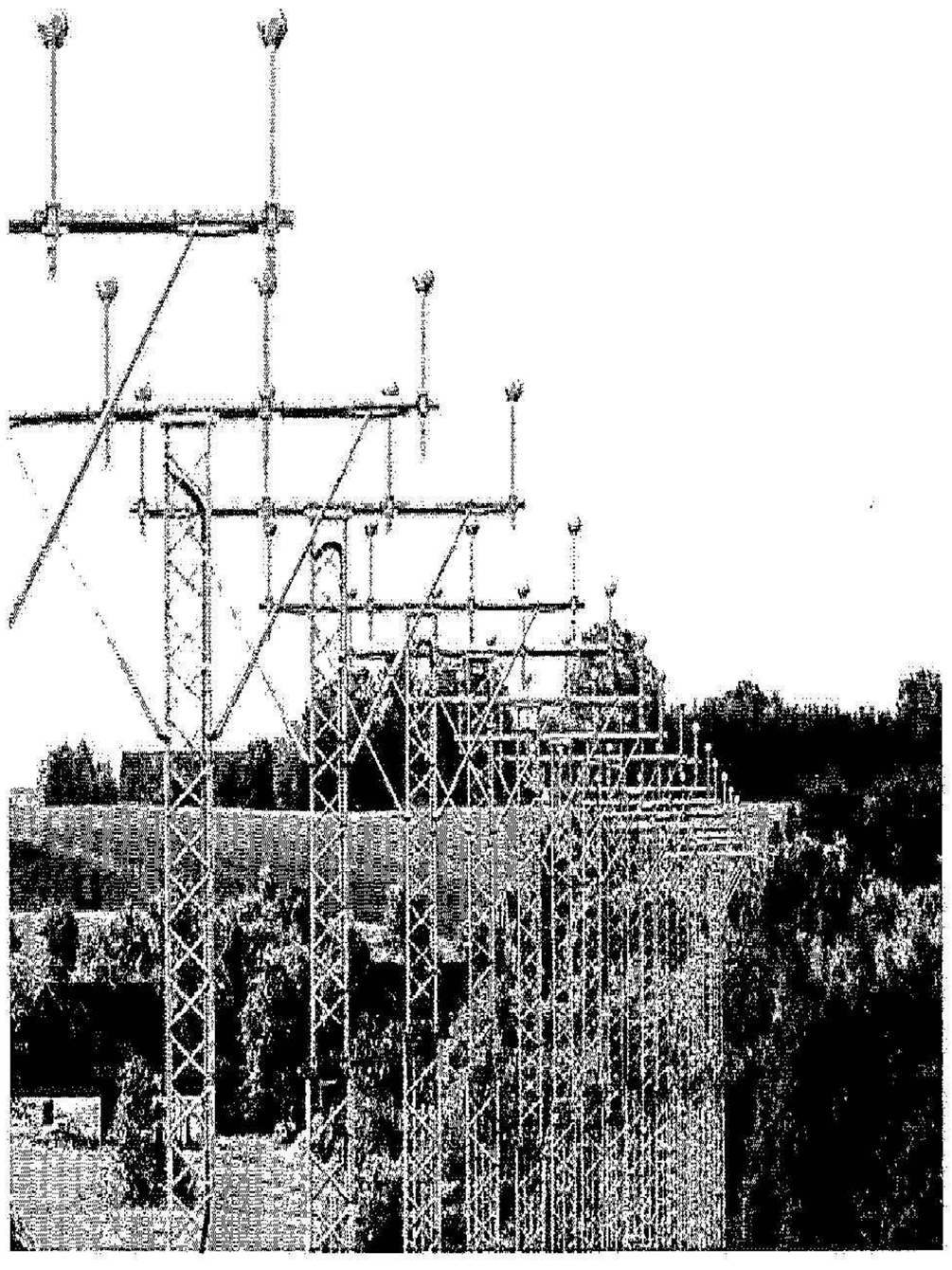
2019 lanserades Swedavia sitt gröna ramverk för obligationer vilket uppdaterades under 2023. Swedavia erhöll en ny Second Party Opinion från CICERO Shades of Green. CICERO ger ramverket i sin helhet betyget "Light Green" och governance får betyget "Excellent". Under året emitterades 100 miljoner i en grön obligation.

Under november månad emitterades en hybridobligation på två miljarder kronor. Intresset från kapitalmarknaden var mycket stort främst från institutionella investerare men även nordiska och i kombination med den stora överteckningen är det ett bevis på Swedavias starka ställning bland investerare i Norden.



INVESTERINGAR PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER

| Miljarder SEK | Utfall 2023 | Affärsplan 2024-2025 |
|---|---|---|
| International Airports | 1,9 | 3,5 |
| Stockholm Arlanda Airport | 1,4 | 2,5 |
| Göteborg Landvetter Airport | 0,1 | 0,2 |
| Bromma Stockholm Airport | 0,1 | 0,1 |
| Malmö Airport | 0,0 | 0,1 |
| Gemensamt | 0,3 | 0,7 |
| Regional Airports | 0,1 | 0,6 |
| **Totalt** | **2,0** | **4,2** |



Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180247



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

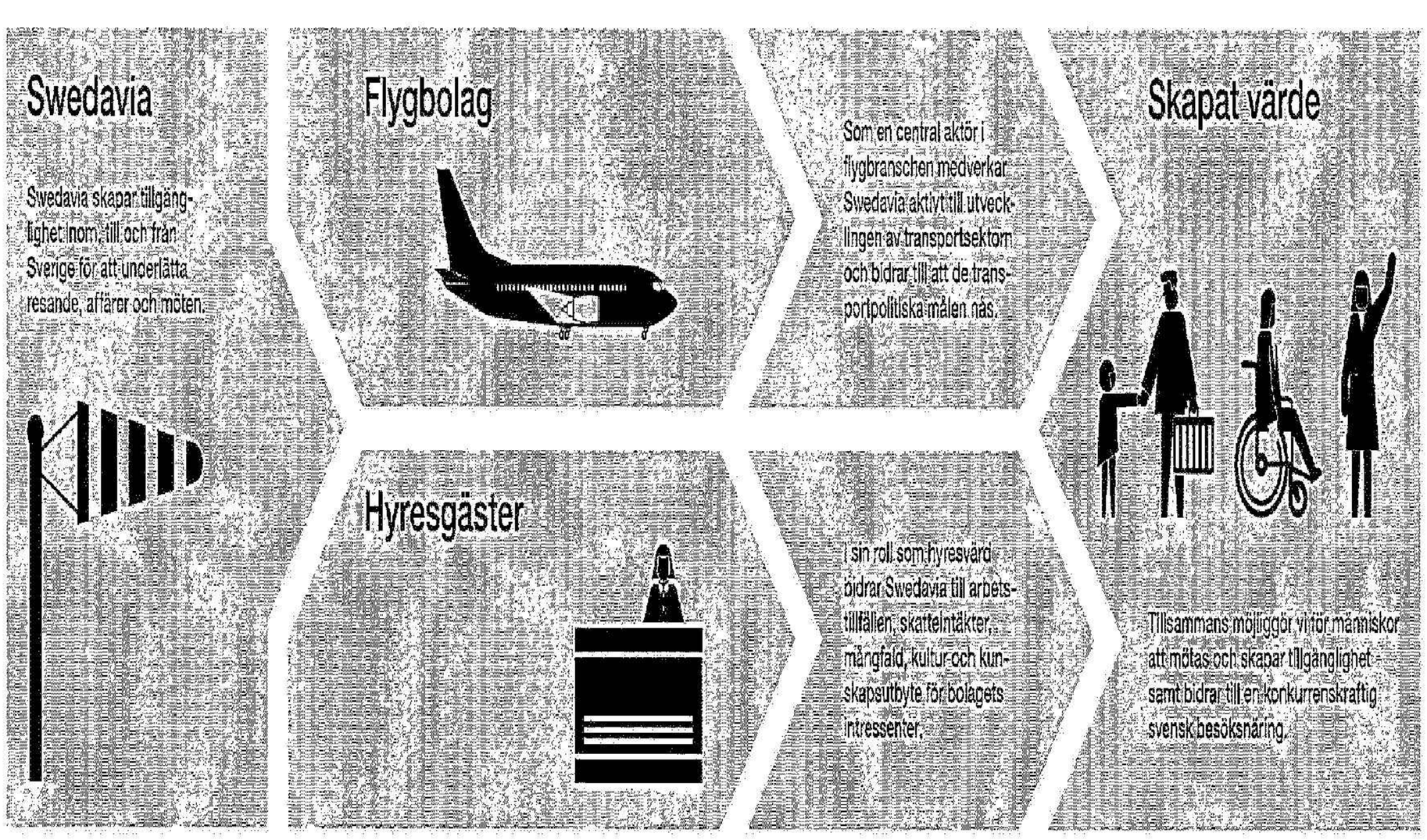
Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Vi möjliggör för människor att mötas

Swedavias affär riktar sig till tre kundkategorier; resenärer, flygbolag och hyresgäster. Flygplatsverksamhet och Real Estate utgör de två rörelsesegmenten.

Tillsammans med kunder och samarbetspartners gör Swedavia det möjligt för människor att mötas. Swedavia skapar tillgänglighet och bidrar till en konkurrenskraftig svensk besöksnäring. På så vis skapas värde, för kunder och samhället i stort.






↓ Ladda ner PDF för utskrift

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## Våra resurser

**RELATIONSKAPITAL**
32,1 miljoner passagerare och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare.

**HUMANKAPITAL**
3 252 engagerade medarbetare som bidrar till att ge resenärer en inspirerande och trygg reseupplevelse.

**MATERIELLT OCH IMMATERIELLT KAPITAL**
Tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Fastigheter och mark i anslutning till flygplatserna. Swedavia rankades 2021 som det mest hållbara varumärket inom kategorin flyg i Sustainable Brand Index.

**FINANSIELLT KAPITAL**
Eget och upplånat kapital.

**NATURKAPITAL**
Energi, skog och materialanvändning.

## Vårt erbjudande

Swedavias flygplatser har en säker och optimerad infrastruktur. Därmed skapas effektiva flöden för en smidig och inspirerande kundupplevelse.

**ETT ATTRAKTIVT DESTINATIONSUTBUD**
Swedavias tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige och Sverige med resten av världen. Det skapar möjligheter för upplevelser och rekreation och möjliggör att människor reser och möts över kulturella, religiösa och politiska gränser.

**FUNKTIONELLA LOKALER I EN ATTRAKTIV MILJÖ**
Utöver att tillhandahålla moderna miljöer med attraktiva produkter, tjänster och service i passagerarflödet på flygplatserna erbjuder Swedavia lokaler för handel, kontor, lager och logistik som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft.

**INSPIRERANDE RESENÄRSUPPLEVELSE**
Tillsammans med flygbolagen och hyresgästerna levererar Swedavia inspirerande tjänster som ger en positiv kundupplevelse och ökad attraktivitet.

## Värdeskapande för våra intressenter

**ÄGARE**
- Årets resultat -353 MSEK.
- Avkastning på operativt kapital -1,2 procent.
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås.

**RESENÄRER, FLYGBOLAG, HYRESGÄSTER**
- Attraktiva flygplatser.
- Tillgänglighet.
- Smidiga och inspirerande reseupplevelser.
- Personliga mötesplatser.
- Långsiktiga och ömsesidiga partnerskap.

**MEDARBETARE**
- Ersättningar till medarbetare.
- Personlig och yrkesmässig utveckling.
- Trygg, säker och inkluderande arbetsmiljö.

**SAMHÄLLET**
- Tillgänglighet inom, till och från Sverige.
- Sysselsättning och affärsmöjligheter.
- Skatteintäkter.
- Kultur- och kunskapsutbyte.

## Positiv och negativ påverkan i värdekedjan

Swedavia arbetar aktivt med att minska den negativa påverkan och öka den positiva påverkan inom den egna verksamheten och andra delar av värdekedjan som exempelvis rör flygets koldioxidutsläpp.

Genom dialog och samarbeten med intressenter kan Swedavia öka den positiva påverkan genom grön finansiering och leverantörsuppföljningar. En utmaning är att öka inflytandet till en positiv påverkan uppströms och nedströms i värdekedjan.

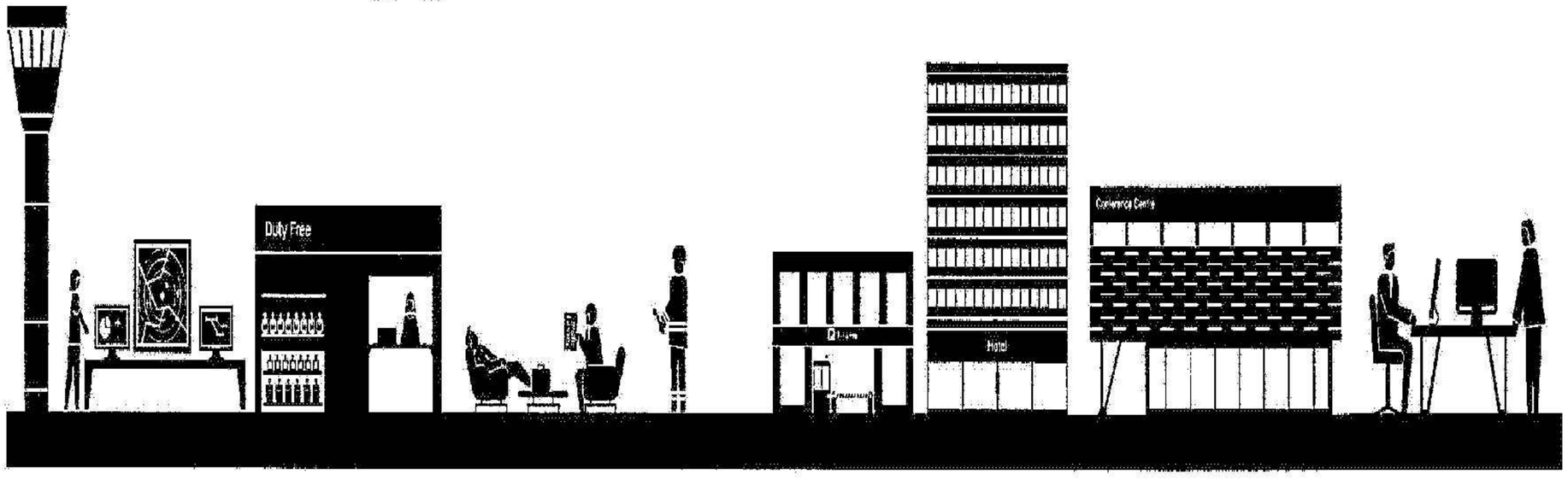
Läs mer om Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor på sidan 120.

## Flygplatsverksamhet

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser.

## Real Estate

Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter.




Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Strategisk inriktning





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Hållbarhet grunden för strategisk inriktning

Den strategiska inriktningen är Swedavias gemensamma kompass som beskriver målbilden och vilka förflyttningar som krävs för att nå den. Den strategiska inriktningen ska säkerställa att Swedavia har en konkurrenskraftig och hållbar verksamhet både här och nu och på längre sikt.

Swedavias strategiska inriktning anger hur bolaget ska omhänderta sitt uppdrag och leverera på kundlöften och på mål som ägaren staten ställer. Den beskriver även hur Swedavia strävar mot FN:s globala hållbarhetsmål och Agenda 2030 samt hanterar omvärldsfaktorer och trender.

## MÅLBILD 2030

Målbilden beskriver var Swedavia önskar befinna sig i framtiden och sammanfattas i tre fokusområden:

### 1. Framtidssäkra flyget

Swedavia är idag världsledande i utvecklingen av hållbara flygplatser. Det ska bolaget vara även i framtiden. Swedavia driver också på utvecklingen av framtidens hållbara flygtransporter där flyget genererar minsta möjliga påverkan på miljön och gör det möjligt att resa smidigt och effektivt, till, från och inom hela Sverige. Fossila bränslen ska fasas ut.

### 2. Förenkla resan från dörr till dörr

Swedavias flygplatser ska vara nav i ett sömlöst transportsystem. Anslutningarna till andra trafikslag ska förbättras – digitalt och fysiskt – för ännu smidigare och hållbarare resor. Det ska vara enkelt att boka och enkelt att resa från dörr till dörr, för alla. Swedavias flygplatser har smidiga och förutsägbara flöden och gör plats för framtidens luftmobilitet.

### 3. Skapa magiska mötesplatser

Swedavias flygplatser ska vara magiska mötesplatser – för människor, idéer och företag. De ska erbjuda marknadens bästa kundupplevelse, men de ska också vara värdeskapande mötesplatser för marknadens främsta kompetenser och samarbeten. Swedavias flygplatser är en självklar arbetsplats i en samhällsbärande verksamhet, med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, inkluderande och utvecklande arbetsmiljö.

**SYFTE**

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

**MÅLBILD 2030**

Framtidssäkra flyget

Förenkla resan från dörr till dörr

Skapa magiska mötesplatser

**TRE STRATEGISKA INITIATIV FÖR ATT NÅ MÅLBILDEN**

Flygets klimatomställning

Flygplatsen som multimodalt nav

Digital transformation

**SÄKERHET OCH HÅLLBARHET I ALLT VI GÖR**

85 kundupplevelse (index)

6 avkastning på operativt kapital (%)




75 engagerade ledare och medarbetare (index)

0 fossila koldioxidutsläpp från inrikesflyget (%)

**SWEDAVIAS VÄRDERINGAR**

Pålitliga Engagerade Nytänkande Välkomnande



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180248I



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Förflyttningar för att nå målbilden

För att möta kundernas framtida behov och samhällets förväntningar på verksamheten samt leverera på den övergripande målbilden behöver Swedavia fokusera på ett antal förflyttningar som hjälper verksamheten att nå målbilden så resurseffektivt som möjligt.

En förflyttning är en större förändring i Swedavias verksamhet som inte enbart kan genomföras med hjälp av ständiga förbättringar. Den har också strategisk vikt och är ett tydligt steg mot målbild 2030. Swedavia har identifierat ett antal förflyttningar som bolaget behöver genomföra för att nå målbilden och dess tre huvudområden. Tre av dessa förflyttningar kallas strategiska initiativ och ses som grundläggande för verksamheten som helhet. De har dessutom en tydlig koppling till innovation och teknikutveckling.

**FLYGETS KLIMATOMSTÄLLNING**
Genom ett fortsatt arbete med "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen" ska inrikesflyget vara fossilfritt 2030 och allt flyg i Sverige fossilfritt 2045.

**FLYGPLATSEN SOM MULTIMODALT NAV**
Swedavia vill vara ledande i utvecklingen av multimodala nav som på ett effektivt och smidigt sätt erbjuder resenärer och logistikaktörer sömlös intermodalitet samtidigt som nya transportmetoder möjliggörs på flygplatserna.

**DIGITAL TRANSFORMATION**
Swedavia ska aktivt ta tillvara digitaliseringens och automatiseringens möjligheter för att optimera och effektivisera flöden och processer samt för att utveckla nya produkter, tjänster och affärsmodeller.

Utöver de tre strategiska initiativen finns en rad förflyttningar som syftar till att överbrygga gapet mellan de långsiktiga målen och verksamheten här och nu. De kan till exempel handla om att se över hur Swedavia hanterar byggmassor för förbättrad resursanvändning, att förbättra planering och optimering av driften tillsammans med andra aktörer på flygplatsen för ökad förutsägbarhet (Total Airport Management) och att implementera ett processorienterat arbetssätt som hjälper Swedavia att optimera leveransen till kunderna.

EXEMPEL PÅ VAD SWEDAVIA GÖR INOM DE OLIKA FÖRFLYTTNINGARNA

**AKTIVITETER FRÅN ÅRET INOM DIGITAL TRANSFORMATION**
- Biometrisk pilot. Under året har arbetet med att genomföra en pilot för biometriskt resenärsflöde konkretiserats och upphandling genomförts.
- Digital tvilling. Ett projekt för Smart digital tvilling för energioptimering har startat upp och även beviljats extern medfinansiering.
- Felanmälan. Projekt för gemensam felanmälan har avslutats enligt plan och ett nytt ärendehanteringssystem är under införande.
- Självstyrande maskiner. Under året har intensifierade tester med autonom drift av plog-, sop- och blåsmaskiner (PSB) genomförts.

**AKTIVITETER FRÅN ÅRET INOM FLYGETS KLIMATOMSTÄLLNING**
- Energihubb: Projekt uppstartat för att ta fram en strategi för hur energibehov från ordinarie drift av Swedavias flygplatser i kombination med att möjliggöra för el -och vätgasflyg kan omhändertas.
- Baltic Sea Region och samarbete med Airbus: Projekt för att undersöka möjligheterna för att införa vätgasflyg på Swedavias flygplatser.
- ELISE 3: Projekt för att testa elflygplanet Heart Aerospace ES 30 på Malmö Airport beviljat.

**AKTIVITETER FRÅN ÅRET INOM FLYGPLATSEN SOM MULTIMODALT NAV**
- Reseplanerare. Utveckling av digital reseplanerare där alla transportslag kopplas samman.
- Angöringshus. Benchmark och genomlysning av angöringshus för buss och taxi på Stockholm Arlanda Airport har genomförts.
- Ve-place. Externt medfinansieringsprojekt som tar fram en handbok i hur vertiports för vertikalt landande flygplan, eVTOL, kan anläggas vid flygplatser.





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias uppdrag och mål

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

**UPPDRAGSMÅL**

Swedavia ska mäta och redovisa utfall för fem uppdragsmål som inte är målsatta. Utfallet av uppnåtta uppdragsmål ska diskuteras i ägardialogen, redovisas i årsredovisningen samt årligen rapporteras till den myndighet ägaren meddelar bolaget, för närvarande Trafikanalys.

**Funktionsmålen** handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv.

**Hänsynsmålen** beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

**FINANSIELLA MÅL**

Swedavias finansiella mål som beslutats av ägaren är en avkastning på operativt kapital på minst sex procent samt en skuldsättningsgrad på 0,7–1,5 ggr. Utdelningsandelen ska uppgå till 10–50 procent av årets resultat.



FUNKTIONSMÅL, UTFALL 2023

Kundupplevelse

79 (76)

2021 infördes en ny mätmetod som presenteras som ett index i stället för procent.

Antal utrikes direktdestinationer

263 (245)

Antal inrikespassagerare, miljoner

8,3 (7,6)

Antal utrikespassagerare, miljoner

23,8 (20,0)

HÄNSYNSMÅL, UTFALL 2023

Antal haverier och allvarliga tillbud[2]

0 (1)

Koldioxidavtryck, tusental ton[3]

392 (364)

FINANSIELLA MÅL, UTFALL 2023

Kapitalstruktur

Skuldsättningsgrad 0,7–1,5 ggr

1,0 (1,0)

Utdelningsandel

– (–)

Lönsamhet

6 % avkastning på operativt kapital

-1,2 (-3,3)

10–50 %

1) Föregående års siffror inom parantes
2) Vid Swedavias flygplatser
3) För Swedavias flygplatser fördelat på egen verksamhet, flygtrafik samt marktransporter till och från flygplatserna.

Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180248Z



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Strategiska mål för hållbart värdeskapande

Med utgångspunkt i väsentlighetsanalysen och affärsinriktningen har Swedavia definierat fyra strategiska mål för hållbart värdeskapande.

OMRÅDE

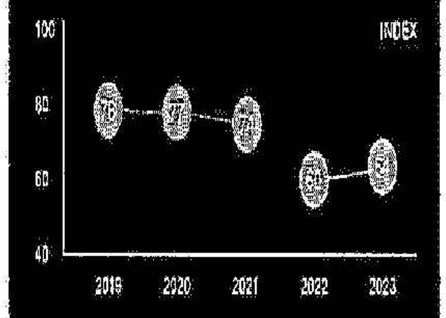
**ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE**

Genom en inkluderande företagskultur som bygger på etiska riktlinjer och värderingar, utvecklar Swedavia framtidens flygplatser och möjliggör för människor att mötas.

MÅL

75 (2030)

UTFALL 2018–2023




- 2022 genomfördes en nollmätning i nytt verktyg för Swedavias stora medarbetarundersökning. Motsvarande mätning genomfördes 2023.
- 2019–2021 gjordes pulsmätningar.

OMRÅDE

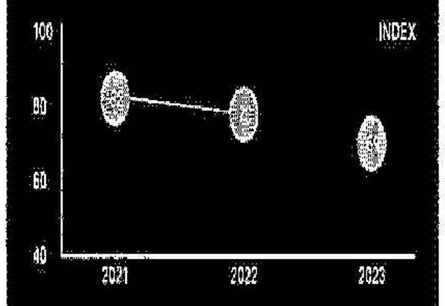
**KUNDUPPLEVELSE**

Målet för kundupplevelse 2030 är satt till index 85 och kommer att nås genom att arbeta kunddrivet. Det innebär ett systematiskt arbetssätt där bland annat kunden involveras i utvecklingen av befintliga och nya lösningar.

MÅL

85 (2030)

UTFALL 2018–2023




- Utfall 2023 avser samtliga kundgrupper: resenärer, flygbolag samt hyresgäster. Utfallet föregående år, som uppgick till 76, avsåg enbart kundgruppen resenärer och är därför inte jämförbart med årets utfall.
- 2021 infördes en ny mätmetod som presenteras som ett index i stället för procent.

OMRÅDE

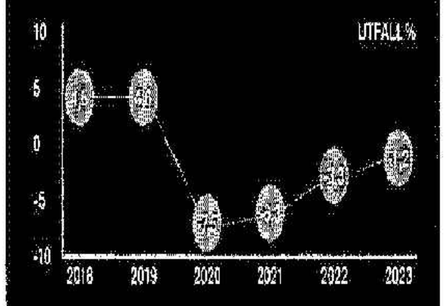
**AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL**

Det långsiktiga avkastningsmålet är sex procent årligen.

MÅL

6 %

UTFALL 2018–2023




OMRÅDE

**INGA FOSSILA KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN INRIKESFLYGET**

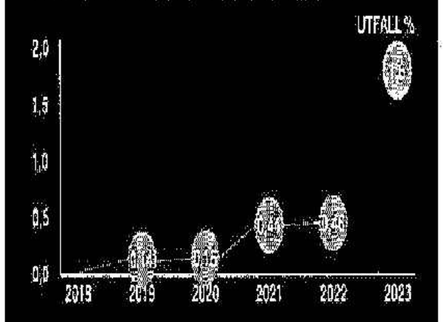
I och med den nya strategiska inriktningen har målet uppdaterats och syftar nu till att säkerställa ett fossilfritt inrikesflyg 2030. Det saknas relevant data för att följa målet varför Swedavia för närvarande följer målet genom att mäta andel hållbart flygbränsle. Delmålet är att fem procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara hållbart år 2025. Från och med 2023 används nya, bättre datakällor varför resultatet inte kan jämföras mot historiska resultat. 2023 är därför illustrerad i en annan färg. Läs mer på sidan 121.

MÅL

Fossila koldioxidutsläpp från inrikesflyget 0 ton (2030)

Andel hållbart flygbränsle 5 % (2025)

ANDEL FÖRNYBART FLYGBRÄNSLE






↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias samarbeten

Att kunna agera tillsammans i viktiga frågor ger både bättre beslutsunderlag och större kraft. Swedavia har en rad samarbeten och partnerskap inom områden som rör allt från miljöfrågor till arbetsförhållanden. Ett urval av aktiva samarbeten presenteras nedan.

## Miljö

**2030-SEKRETARIATET**
Samlar partners som verkar inom något av Swedavias fokusområden för förändring: bil, bränsle och beteende. Tillsammans analyserar medlemmarna omvärlden, skapar prognoser om framtiden samt driver politiker och företag i en hållbar riktning.

**FLY GREEN FUND**
Swedavia är partner i den ekonomiska föreningen som ska verka för en ökad efterfrågan på hållbart flygbränsle och stötta produktion av hållbart bränsle i Norden.

**FOSSILFRITT SVERIGE**
Regeringsinitiativ som samlar över 450 företag, kommuner och andra aktörer kring frågan om en fossilfri värld och att Sverige ska vara en föregångare i arbetet att nå dit. Aktörerna förbinder sig att visa upp konkreta åtgärder för minskade utsläpp.

**FOSSILFRITT FLYG I NORRA SVERIGE 2.0. / H2FLYUME**
Projekt som drivs tillsammans med Umeå kommun, Umeå energi och RISE i syfte att undersöka möjligheterna till att skapa en skalbar vätgasanläggning på Umeå Airport för att bidra till regionalt fossilfritt flygnät i regionen.

**GREEN FLYWAY**
Swedavia är medfinansiär i projektet vars ursprungliga mål var att göra Åre Östersund Airport redo att ta emot testverksamhet för elflyg, något som realiserades under hösten 2020. Swedavia kommer delta i ett nytt gränsöverskridande treårigt projekt med projektägarna Östersunds kommun och Röros Näringshage samt partners kallat Green Flyway 2.0.

**KLIMATPROGRAMMET ACA (AIRPORT CARBON ACCREDITATION)**
Swedavia är medlem i ACI Europe ACA Climate Change Task Force vars syfte är att ta fram långsiktiga klimatmål för flygplatser och flygbolag inom EU. Målen ska uppfylla Parisöverenskommelsens intentioner.

**PFAS-NÄTVERK**
Swedavia deltar i ett flertal PFAS-nätverk, både nationella och internationella, med målet att lösa problemen med högfluorerade ämnen i marken och dricksvattnet, men också verka för fler initiativ till forskning kring PFAS. Läs mer på sidan 25.

**NORDIC INITIATIVE FOR SUSTAINABLE AVIATION (NISA)**
Swedavia är medlem i det nordiska samarbetet NISA där ett stort antal aktörer arbetar för att tillsammans hitta en effektiv försörjning av hållbart bränsle till flygbranschen.

## Teknisk innovation och elektrifiering

**AIR CHARGE**
Projektet ska undersöka åtgärder som kan bidra till accelererad introduktion av elflyg, genom att etablera fundamentet för framtida implementering av högeffektsladdningslösningar (>1MW) för elflygplan.

**AZEA (ALLIANCE FOR ZERO EMISSION AVIATION)**
Swedavia är medlem i EU-kommissionens initiativ AZEA, vars syfte är att förbereda flygbranschen och marknaden för eldrivna och vätgasdrivna kommersiella flygplan.

**BALTIC SEA HYDROGEN FOR AIRCRAFT**
Projektet samlar en rad aktörer inom flygbranschen från bland annat Tyskland, Sverige, Finland och Baltikum. I projektet ska vätgasens ekosystem kopplat till flyget utforskas, från produktion till hantering på en flygplats.

**ELEKTRISK LUFTTRANSPORT I SVERIGE (ELISE)**
Partner i konsortiet där målet är att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025 där dagens flygplatser har en nyckelroll. ELISE del 3 pågår för närvarande, med målet att uppvisa en turn-around process med ett elflygplan på Malmö Airport under våren 2025.

**ELFLYG I SVERIGE**
Projektet kommer att utveckla detaljerade prestandamodeller för både elhybrid- och vätgasflygplan, samt genomföra teknoekonomiska scenarioanalyser för energisystemlösningar på flygplatser för beslutsunderlag kring framtida behov av elflyg.

**FAACE**
Projektet studerar hur framtidens flygplatsinfrastruktur kring laddning av batteridrivna elflygplan kan utformas för att möta kravbilden från framtida flyg- och framdrivningsteknologi. Idag råder stora osäkerheter kring den tekniska, operationella och affärsmässiga utvecklingen av elflyg, varför flexibel design efterfrågas.

**F3 INNOVATIONSKLUSTER**
Swedavia är ny medlem i innovationsklustret F3 på Chalmers Tekniska Högskola som genom samverkan syftar till att verka för en snabb omställning till hållbara drivmedel som ger transportsektorn förutsättningar att nå målen utan att negativt påverka andra klimat- och hållbarhetsmål.

**HEART AEROSPACE**
Swedavia är en av rådgivarna i Heart Aerospace Industry Advisory Board i syfte att verka för utvecklingen av ett hållbart



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

elektrifierat regionalt flygplan. Rådgivargruppen bidrar bland annat med att definiera krav och därmed snabba upp startdatum för Heart Aerospaces elflygplan ES-30. Swedavia kommer 2025 att upplåta Malmö Airport för test av taxning och laddning av en fullskalig modell av flygplanet. Även BRA, SAS och Northvolt deltar i projektet som delfinansieras med cirka 20 miljoner kronor av innovationsmyndigheten Vinnova.

**THE NORDIC NETWORK FOR ELECTRIC AVIATION (NEA)**
Swedavia drev projektet NEA 1.0 2019 - 2022 tillsammans med flygplatshållare och flygbolag i Norden för att samordna utvecklingen av elflyget. 2023 startade NEA 2.0 i syfte att fördjupa frågeställningarna.

**SESAR 3 JU**
Ett europeiskt partnerskap för att påskynda leveransen av det digitala europeiska luftrummet genom forskning och innovation. Partnerskapet samlar EU, Eurocontrol och mer än 50 organisationer och företag som täcker hela flygets värdekedja: flygplatser, luftrumsanvändare av alla kategorier, leverantörer av flygtrafiktjänster, drönaroperatörer och tjänsteleverantörer, tillverkningsindustrin och forskarvärlden.

**SWEDISH ELECTROMOBILITY CENTRE (SEC)**
SEC är ett nationellt kompetenscentrum för forskning och utveckling av e-mobilitet som elfordon, hybridfordon och laddinfrastruktur. Centret bedriver industrirelevant forskning och studerar olika teknologier för att bedöma deras potential.

## Flygplats- och tillgänglighetssamarbeten

**ARLANDAREGIONEN**
Ett samverkansforum mellan kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna, Knivsta samt Swedavia som syftar till att säkra en positiv utveckling som gynnar både kommunernas och Stockholm Arlanda Airports utveckling. Samverkansarbetet fokuserar främst på att få till stånd nödvändiga investeringar inom trafikinfrastruktur, bostadsbyggande, näringslivsutveckling samt klimat- och miljö.

**CONNECT SWEDEN**
Connect Sweden etablerades 2013 och är ett samverkansprojekt som syftar till att stärka Sveriges internationella flygförbindelser, och därmed landets konkurrenskraft. Målet är att stärka Stockholm Arlanda Airports position som Skandinaviens ledande hub. I projektet deltar bland andra Länsstyrelsen Stockholm, Region Stockholm, Stockholms Handelskammare samt företrädare från näringslivet och andra sektorer i samhället.

**SVENSKT FLYG**
Föreningen Svenskt Flyg samlar representanter för Sveriges flygsektor. Medlemmarna består av bland annat flygplatser, flygbolag, flyg- och rymdindustrin samt aktörer inom flygtrafiktjänster och luftfartsfrågor.

Syftet med verksamheten är att genom dialog och samverkan med samhällets övriga aktörer stärka förtroendet för det kommersiella flyget och flygindustrin så att dessa ges möjligheter att verka och utvecklas i Sverige. Föreningen Svenskt flyg är ansvarig för uppföljningen av flygbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft inom ramen för Fossilfritt Sverige.

**VIKTIGA LOKALA OCH REGIONALA SAMARBETEN**
Swedavia bjuder in representanter från regionerna i det som kallas Flygråd för att diskutera trafikutveckling och andra viktiga tillgänglighetsfrågor. Swedavia deltar utöver det i flera forum, bland annat Go:Connect i Göteborg, Sveriges Handelskamrar och Mälardalsrådet.

## Samhälls- och säkerhetsfrågor

**ARLANDA MOT MÄNNISKOHANDEL**
Nätverket består av aktörer på och kring Stockholm Arlanda Airport. Genom samverkan och ökad kunskap bidrar nätverket till att skapa en tryggare flygplats samt uppmärksammar offer för människohandel.

**HÅLL NOLLAN**
Samverkan för noll olyckor i byggbranschen, inte bara hos byggföretag utan i alla företag och organisationer som beställer, planerar och genomför byggprojekt.

**LÄKARE UTAN GRÄNSER OCH RÖDA KORSET**
Samarbete i syfte att utbyta kunskap och insikter samt att berika medarbetarnas vardag och därigenom stärka Swedavia som arbetsgivare.



Marie Wiksborg,
Direktör Affärsstöd

**BEREDSKAPSLYFTET**
Nyanlända från Ukraina stärkte bemanningen även sommaren 2023. Elva nyanlända ukrainska medborgare kunde anställas som flygplatsvärdar på Stockholm Arlanda Airport när bemanningsbehovet var som störst.

– Arbete är en viktig nyckel till integration och vi är glada över vårt samarbete med Beredskapslyftets Ukrainian Professional Support Center Sweden. Vi har haft ett mycket givande utbyte av att kunna anställa kompetenta ukrainska medborgare som har hjälpt resenärer i terminal, säger Marie Wiksborg, direktör Affärsstöd. Samarbetet med Beredskapslyftet kommer att fortsätta även framåt.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Ett framtidsäkrat flyg

Flyget är en förutsättning för utveckling och välfärd och bidrar till den sociala och ekonomiska utvecklingen. I en alltmer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter i kombination med andra transportslag avgörande för både näringslivet och besöksnäringen i Sverige. Samtidigt står världen inför stora utmaningar vad gäller klimat- och miljöpåverkan.
I enlighet med den strategiska inriktningen arbetar Swedavia aktivt för att möjliggöra och driva på utvecklingen av både hållbara flygplatser och flygtransporter.

## Flygplatsernas klimatomställning

Sedan bolaget bildades 2010 har Swedavia verkat för att minska de fossila koldioxidutsläppen och annan negativ påverkan på miljön på och runt flygplatserna. 2020 nådde Swedavia målet om noll fossila koldioxidutsläpp i den egna flygplatsverksamheten.

2025 ska all verksamhet som är aktiv på flygplatserna vara fossilfri och 2030 ska även transporter till och från flygplatsen vara fossilfria enligt Swedavias miljömål.

En stor del av Swedavias klimatarbete handlar därmed om samarbeten och kravställning på partners och andra aktörer. Under 2023 inleddes ett stort arbete för att se över samtliga avtal i syfte att säkerställa att alla avtalspartners är fossilfria till 2025. Swedavias miljömål 2023 med 50 procent uppdaterade avtal uppnåddes dock inte till fullo. Trots att viljan är god från alla parter föreligger administrativa hinder kring avtalshanteringen som gör att processerna drar ut på tiden. Arbetet med avtalsöversynen kommer att fortgå till och med 2025, då målet är att ha 100 procent uppdaterade avtal.

En stor utmaning är också att hitta lösningar för insamling och hantering av emissionsdata från scope 3, det vill säga från olika källor uppströms respektive nedströms i Swedavias värdekedja. Under 2024 kommer arbetet med kartläggning av scope 3 att fortsätta.

Målet om fossilfria flygplatser är i högsta grad beroende av en tydlig inriktning och långsiktighet för alla aktörer. Att höjningen av reduktionsplikten för vägtrafik pausades av regeringen under året innebär en stor utmaning för Swedavia att nå målen om fossilfria transporter till och från flygplatsen.

**SWEDAVIA SIKTAR MOT HÖGSTA NIVÅN**

Det internationella och oberoende klimatprogrammet Airport Carbon Accreditation bedömer flygplatsers insatser för att hantera och minska sina $CO_2$-utsläpp. Under 2023 blev Swedavia en av fem flygplatshållare i






↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180248



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

världen som är certifierade på den femte och för närvarande högsta nivån, med Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. Nivå fem omfattar bland annat krav på noll utsläpp av fossil koldioxid för de aktiviteter som bolaget har full rådighet över (scope 1 och 2), till exempel fossilfri halkbekämpning och flygplansavisning. I övrigt ska utsläppen minska med minst 90 procent jämfört med basåret, och resterande tio procent ska hanteras genom klimatreduktion, till exempel koldioxidavskiljning och lagring (CCS). Den omfattar även engagemang kring andra aktörer i värdekedjan utöver den egna verksamheten (scope 3) – där utsläppen ska minskas och nå noll senast 2050. Detta ligger i linje med både Swedavias strategiska inriktning och branschens Färdplan för fossilfritt flyg.

Ambitionen är att samtliga Swedavias flygplatser ska vara ACA 5-certifierade till 2026. För Stockholm Arlanda Airport och Ronneby Airport är planen att nå ACA 5 redan under 2024.

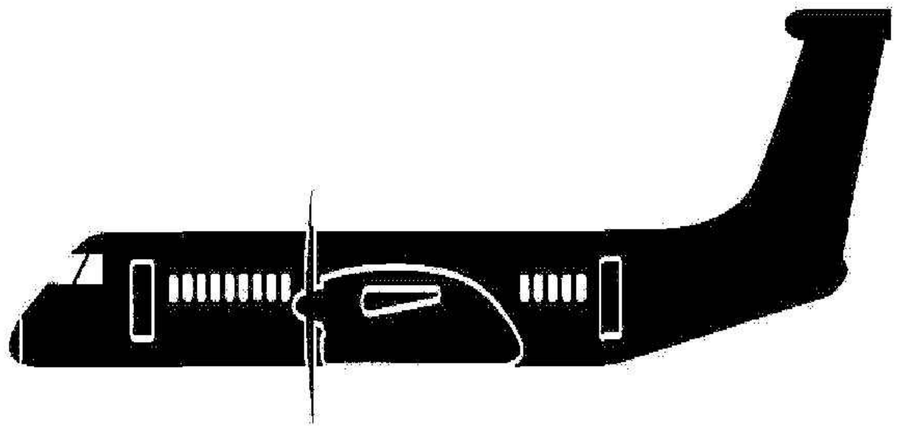
**ELINFRASTRUKTUR PÅ FLYGPLATSERNA**

Ytterligare ett viktigt steg mot en fossilfri verksamhet är att säkerställa en god elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser. I projektet Flygplatsen som energihubb samlas kunskap om det framtida energibehovet i ett vidare perspektiv. Det handlar bland annat om eldrivna vägfordon, uppvärmning och kylning av terminaler i ett nytt förändrat klimat och elenergi för att ladda batterier eller för att tillverka vätgas till framtidens fossilfria flygplan.

**NY SOLCELLSANLÄGGNING**

Solen som energikälla är förnybar och oändlig, och därmed ett av de mest hållbara alternativen för elproduktion. Under året har Swedavia driftsatt en solcellsanläggning på 250 kW i anslutning till Stockholm Arlanda Airport, något som inneburit en stor utmaning med de hårda kraven på flygsäkerhet som gäller i Sverige. Anläggningen förväntas producera cirka 200 MWh årligen och är ett viktigt referensprojekt för kommande solcellsanläggningar vid andra flygplatser.

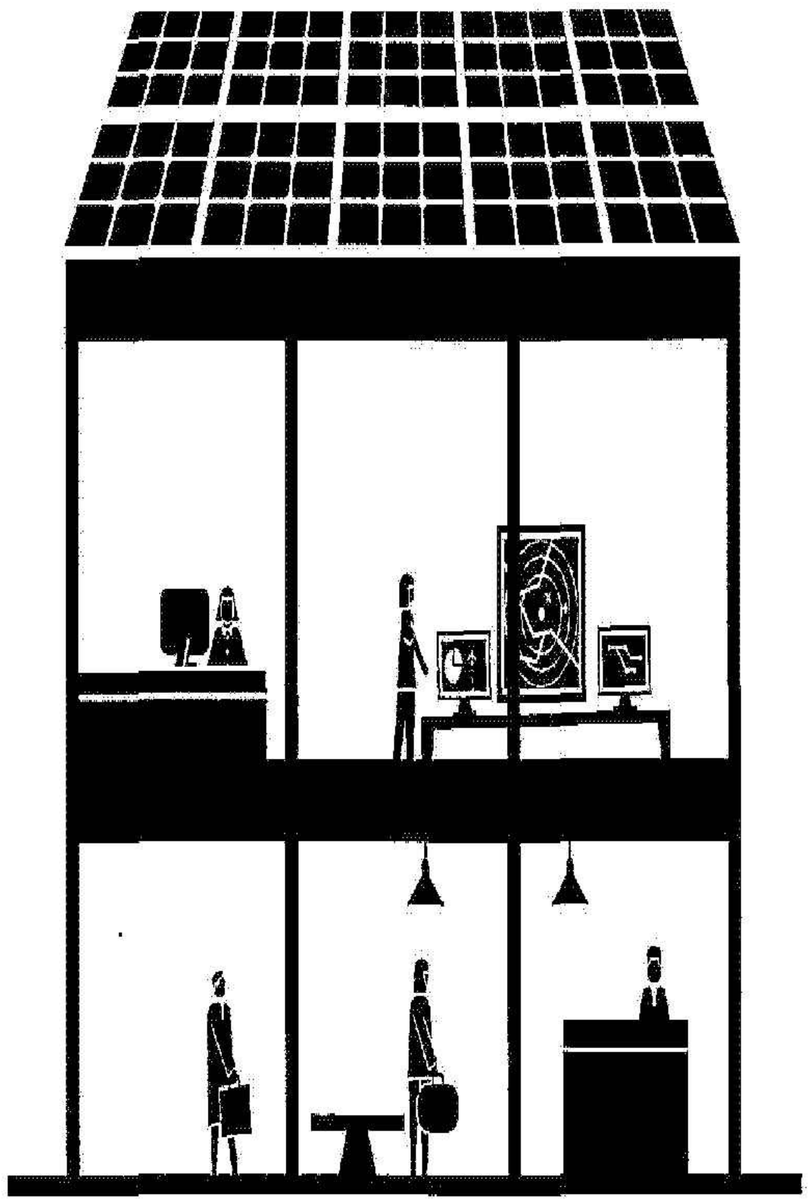
Utöver det har Göteborg Landvetter Airport en mindre solcellsanläggning som installerades 2011 och på Malmö Airport finns en solvärmeanläggning som förser flygplatsen med varmvatten under sommarhalvåret.



**TYDLIG SATSNING PÅ PFAS-MINSKNING**

Långlivade poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) har under många år spridits på det som idag är Swedavias flygplatser genom historiskt bruk av brandsläckningsskum. Swedavia (då LFV) införde ett internt övningsförbud redan 2008 mot brandsläckningsskum som innehåller PFAS. År 2011 sanerades brandbilarna och ett PFAS-fritt skum började användas. Minskning av spridning är utsett till ett prioriterat område och Swedavia har under året ökat insatserna genom att ta fram en långsiktig strategi för PFAS-hantering och tillsätta mer resurser. 2023 installerades en tillfällig reningsanläggning med jordbytarteknik för dagvatten på Stockholm Arlanda Airport. Swedavia arbetar enligt Naturvårdsverkets metodik för förorenade områden och PFAS-frågan drivs av dels vårt eget behov att minska spridningen från flygplatserna och dels utifrån regeringskrav. Läs mer på sidan 125.





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

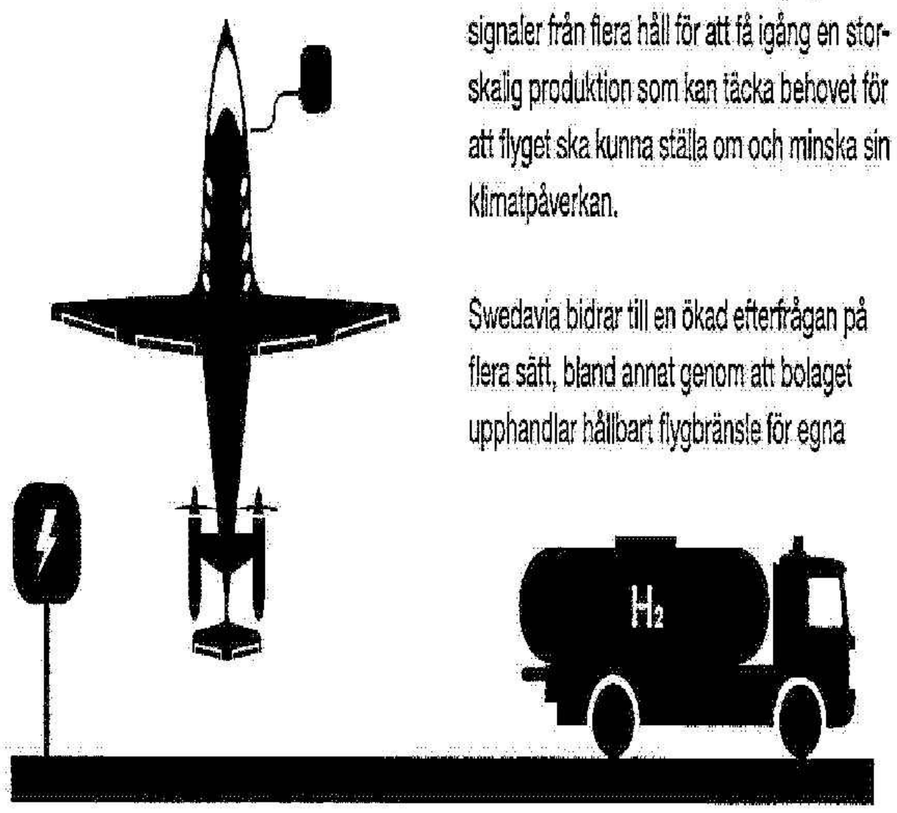
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Flygets klimatomställning

Flyget står för cirka två till tre procent av de globala koldioxidutsläppen och för cirka fyra procent av klimatpåverkan på grund av höghöjdseffekten enligt Internationella klimatpanelen (IPCC). Tack vare framsteg som utvecklingen av mer bränslesnåla plan har utsläppen per passagerarkilometer minskat kraftigt. Flyget har blivit 80 procent bränsleeffektivare de senaste 50 åren samtidigt som koldioxidutsläppen har ökat marginellt, trots att resandet har ökat. Genom att öka passagerarbeläggningen i flygplanen, verka för rakare flygvägar, använda hållbart flygbränsle och fortsatt främja ny innovation kan flygets klimatpåverkan minska ytterligare. Men det är inte tillräckligt. För att nå de globala klimatmålen måste flygets klimatpåverkan fortsätta minska och det förutsätter att alla aktörer i värdekedjan samarbetar och strävar åt samma håll.




Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

Flyget omfattas av handeln med utsläppsrätter, EU ETS. Systemet kommer att förändras med start 2024, då andelen fria utsläppsrätter minskar med 25 procent. 2025 minskar den fria tilldelningen med 50 procent och 2026 så får flygbolagen betala fullt ut. Intäkterna från 5 miljoner utsläppsrätter ska gå till flygets innovationsfond. 20 miljoner gratis utsläppsrätter ska användas för att stimulera användningen av bränslen som bidrar till att fossila bränslen utfasas inom luftfarten.

## TILLGÅNG PÅ HÅLLBART FLYGBRÄNSLE

2030 ska inrikesflyget vara fossilfritt och 2045 ska allt flyg i Sverige vara fossilfritt. En av de främsta lösningarna för att nå dessa mål är genom inblandning av hållbart flygbränsle. Bränsleproducenten Neste uppger att flygets fossila koldioxidutsläpp kan minska med upp till 85 procent ur ett livscykelperspektiv genom att använda hållbart flygbränsle.

Idag är tillgången på hållbart bränsle dock långt ifrån tillräcklig. Det finns omfattande planer på att kraftigt öka produktionen av hållbart bränsle. Men det krävs tydliga signaler från flera håll för att få igång en storskalig produktion som kan täcka behovet för att flyget ska kunna ställa om och minska sin klimatpåverkan.

Swedavia bidrar till en ökad efterfrågan på flera sätt, bland annat genom att bolaget upphandlar hållbart flygbränsle för egna tjänsteresor sedan 2016. Med start 2019 har Swedavia även genomfört gemensamma upphandlingar av hållbart flygbränsle. Olika organisationer har medverkat olika år och 2023 medverkade Västra Götalandsregionen, Göteborgs hamn och SOS Alarm. Swedavia kommer att fortsätta arbetet med den gemensamma upphandlingen under 2024.

Som ett led i Swedavias strävan att öka efterfrågan och tillgängligheten av hållbart flygbränsle har bolaget även implementerat ett incitamentprogram där flygbolag kan ansöka om bidrag på 50 procent av merkostnaden vid frivillig tankning av hållbart flygbränsle på någon av Swedavias flygplatser. Swedavias budget för incitamentprogrammet uppgick till 40 miljoner kronor under 2023, en dubblering av de 20 miljoner som anslogs 2022. På Swedavias två största flygplatser har en klimatdifferentierad startavgift för flygbolag införts sedan ett par år tillbaka.

## EL- OCH VÄTGASFLYG

Redan idag finns fungerande elflyg. Mindre elflygplan används bland annat i flygskolor eller som privatflyg och under 2028 väntas de första kommersiella flygningarna med små, eldrivna flygplan bli verklighet. Allteftersom batterikapaciteten förbättras kommer flygplanen att bli större och därmed kunna ta fler resenärer.

Elflygets roll kommer primärt bli att utveckla helt ny flygtillgänglighet, snarare än att ersätta befintligt flyg. Det har goda förutsättningar att bli en viktig del i ökad tillgänglighet på kortare sträckor inom glesbebyggda områden, eller där barriärer i form av hav eller berg försvårar och fördyrar markbundna resor. Elflyget kan även bidra till en säkrare och mera tillförlitlig transport än bil- och busstrafik, särskilt vintertid med snö och mörker. Elflygplanen är mer energieffektiva jämfört med en jetmotor då bara en liten del av elenergin går förlorad vid drift.

Vid sidan av hållbart flygbränsle och laddbara batterier förväntas vätgas utgöra en stor del av framtidens drivmedel. För att elflyg och vätgasflyg ska bli en realitet krävs bland annat omfattande konsekvensstudier. Inte minst kommer det att ställa helt nya krav på flygplatserna i allt ifrån laddinfrastruktur, transporter, förvaring, eventuell produktion på plats och sist men inte minst tankning av flygplan. Läs mer om el- och vätgasflyg på sidan 127 och 128.

## STIGANDE MÅL FÖR INBLANDNING

Under 2023 fattades beslut inom EU om en stegvis ökad inblandning av hållbara flygbränslen från år 2025 och framåt. Från en nivå på två procent första året ska inblandningen ligga på 70 procent år 2050. Kravet på inblandning av hållbart flygbränsle beräknas minska flygplanens koldioxidutsläpp med cirka två tredjedelar fram till 2050 jämfört med om inga åtgärder vidtas. En utmaning för flygbranschen i Sverige är att detta krav ligger lägre än målen i den svenska Färdplanen för fossilfritt flyg, samtidigt som ett enskilt land inte får ha högre obligatoriska krav enligt EU. Swedavia deltar i den europeiska flygsektorns initiativ för hållbarhet, Destination 2050, där man bland annat tittar på vilka konsekvenser EU:s nya regelverk får för målet om ett fossilfritt flyg i framtiden. Första mötet hölls under 2023.

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Så når Swedavia visionen om fossilfritt flyg till 2045

Swedavia har en uttalad ambition att bidra till arbetet att säkerställa olika delar av flygets klimatomställning.

MÅL 2025

## Fem procent av allt flygbränsle som tankas på svenska flygplatser är hållbart.

- Swedavia är en internationell förebild inom hållbarhet och har skapat förutsättningar för resande med en hållbar framtid – ekonomiskt, socialt och miljömässigt och alltid med resenären i fokus.
- Svensk produktion av hållbart flygbränsle sker med råvaror av rester från skogen. Flera kommersiella anläggningar är aktiva, både inom och utanför Europa.
- Faktisk inblandning av hållbart flygbränsle i flygplanen uppgår till fem procent.
- Hållbart flygbränsle erbjuds som tillval vid alla reseköp.
- Den offentliga sektorn i Sverige upphandlar hållbart flygbränsle för att reducera fossila koldioxidutsläpp från tjänsteflygresan.
- Tydlig kostnad för koldioxid.
- Förståelse för vätgasdrivna flygplans påverkan på flygplatser.

MÅL 2030

## Inrikesflyget ska vara fossilfritt.

- Tillräcklig produktion av hållbart flygbränsle för inrikesflygets totala behov.
- Kommersiella elflyg med förbättrad kapacitet och räckvidd kan trafikera inrikes och regionala rutter.
- Mindre elflyg med upp till 30 resenärer kan börja introduceras för kommersiell trafik.
- Internationell standard för elflyg har införts.
- Alla Swedavias flygplatser har infrastruktur för elflyg.
- Infrastruktur för vätgas och elektrobränslen finns på utvalda Swedaviaflygplatser.
- Regelverk och ansvarsfördelning förtydligas inom vätgas och elektrobränslen.
- Enkelt för kunderna att göra rätt, till exempel klimatpåverkan är inbyggd i biljettpris.
- Enkla och smidiga flöden på Swedavias flygplatser där olika transportslag samverkar.

MÅL 2045

## Allt flyg som startar från svenska flygplatser ska vara fossilfritt.

- Sverige har tillgång till hållbart lokalt producerat bio- och elektrobränsle, vätgas, nya teknologiska lösningar i form av eldrivet flyg med bränsleceller eller med laddbara batterier samt innovativa kunderbjudanden.
- Spårbunden trafik är kopplad till Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.
- Sveriges och Nordens produktionsanläggningar för biobränsle och elektrobränsle tillgodoser Sveriges behov av flytande fossilfritt bränsle, resten går till export.
- Flygplatsinfrastrukturen, exempelvis elförsörjning, ellagring, tankning och bränsleförvaring, är anpassad för den ökade komplexiteten och flygets integration i resesystemet.
- Elflyget ingår i basutbudet för inrikes och regionala rutter.
- Vätgas som bränsle försörjer regionala och medellånga rutter.
- Hållbart flygbränsle försörjer de interkontinentala sträckorna.
- Den förstärkta infrastrukturen och lokal produktion har säkerställt flygets tillgänglighet och tillväxt på landsbygden och därigenom skapat arbetstillfällen runt om i landet.
- Branschen har tagit fram nya prissättningsmodeller, nya destinationer och ökad möjlighet för kunder att bidra till samskapandet av hållbara lösningar.



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavia och de globala hållbarhetsmålen

FN-länderna har gemensamt antagit Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling. Målen ska bidra till att leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. Swedavias ägare ställer krav på samtliga statliga bolag att bidra till de globala hållbarhetsmålen genom statens ägarpolicy och principer.

Swedavias strategiska inriktning och fokusområden för hållbarhetsarbetet har utarbetats med stöd från väsentlighetsanalysen, intressentdialogen, kontinuerlig omvärldsbevakning samt analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi.

Till grund för Swedavias hållbarhetsarbete ligger också en rad externa handlingsplaner och målbilder som Agenda 2030 med FN:s 17 hållbarhetsmål för hållbar utveckling. De strategiska målen för hållbart värdeskapande som Swedavia har satt för bolaget korrelerar även med att uppnå målen för Parisavtalet. Swedavia ställer sig också bakom de tio principerna för ansvarsfullt företagande i FN:s Global Compact. Dessa principer baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, International Labour Organizations (ILO) konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen, samt FN:s konvention mot korruption.

**AGENDA 2030**

Av FN:s 17 hållbarhetsmål är det fyra mål som Swedavias verksamhet särskilt påverkar och där bolaget på ett tydligt och omfattande sätt kan bidra till positiv utveckling på både kort och lång sikt. Mål nummer 9, 11, 12 och 13 har en stark koppling till Swedavias målbild 2030. Utöver dessa bidrar Swedavia till ytterligare mål genom att upprätthålla en basnivå utifrån hållbar utveckling.

UTVALT MÅL

## 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur



**9.1** Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer.

**9.4** Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet.

**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

- Swedavia äger, driver och utvecklar flygplatser inom det nationella basutbudet.
- Erbjuder viktig infrastruktur för att knyta samman regioner och Sverige med övriga världen.
- Swedavias driftsäkerhet och klimatanpassning av infrastrukturen påverkar således den regionala och nationella tillgängligheten.
- Skapar sysselsättning, ökad handel och kulturellt utbyte.
- Resursintensiv verksamhet vid utveckling av flygplatser.
- Medverkar i forum och samarbeten för att förtydliga framtidens behov inom fossilfritt flyg.

**SWEDAVIAS BIDRAG**

- Utveckling och modernisering av flygplatserna.
- Infrastruktursatsningar för att förbättra nationell och internationell tillgänglighet och en ökad intermodalitet.
- Satsningar på digital teknik till exempel biometritest och bättre flöden.
- Säkerställa anpassad infrastruktur för framtidens fossilfria flyg bland annat laddinfrastruktur för elflyg.
- Säkerställa en infrastruktur som är anpassad till ett förändrat klimat.
- Strukturerat arbete med innovationsledning i syfte att främja nya idéer.
- Utveckling av laddinfrastruktur för markfordon.

UTVALT MÅL

## 11. Hållbara städer och samhällen



**11.2** Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla.

**11.6** Minska städers miljöpåverkan.

**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

- Tar mark, resurser och energi i anspråk, genererar utsläpp och avfall.
- Samverkan mellan olika trafikslag och ökad tillgänglighet på flygplatserna.
- Utformning av flygplatserna inklusive flygvägar vilket ger en indirekt påverkan på flygets koldioxidutsläpp och buller mot omgivningarna.

**SWEDAVIAS BIDRAG**

- Främjar intermodaliteten på flygplatserna för att skapa en jämlik tillgänglighet och tillförlitlighet.
- Verkar för effektivare och fossilfria transporter.
- Genomför omfattande utvecklingsprogram för att utveckla framtidens fossilfria flygplatser.
- Arbetar med att förbättra flygvägarna, minska utsläppen och buller.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180248



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

UTVALT MÅL

## 12. Hållbar konsumtion och produktion

**12.1** Implementera det tioåriga ramverket för hållbara konsumtions- och produktionsmönster.

**12.2** Hållbar förvaltning och användning av naturresurser.

**12.4** Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall.

**12.5** Minska mängden avfall markant.

**12.8** Öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar.

**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

- Swedavia har en stor påverkan genom de upphandlingar och inköp som görs.
- Indirekt påverkan genom en affärsmodell som bygger på ökad tillväxt och ökat flygande vilket driver på konsumtionen på flygplatserna.
- Tar mark, resurser och energi i anspråk. Genererar utsläpp samt stora mängder avfall med vissa fall komplexa värdekedjor. En infrastruktur som ska hantera avfall och kemikalier för andra aktörer på flygplatserna.
- Varierad intern kunskap inom hållbar utveckling. Ökad kompetens inom olika hållbarhetsfrågor kan bidra till en positiv påverkan.

**SWEDAVIAS BIDRAG**

- Kartläggning av produkt- och resursflöden samt förslag på handlingsplan för cirkularitet för Swedavias flygplatser.
- Swedavia har krav och kontroll för nya kemiska produkter samt indikatorer för att mäta mängden avfall och mängden skadliga kemikaller samt handlingsplan för att öka återvinningsgraden och minska mängden farliga kemikalier.
- LUK-, LOU- och LUF-upphandling med hållbarhetskrav.
- Swedavia ställer krav på ett strukturerat miljöledningssystemarbete för majoriteten av leverantörerna samt har ett system för leverantörsuppföljning inom olika hållbarhetsfrågor. Brist på resurser gör att uppföljningsarbetet påverkas.
- Kommunikation för att öka medvetenheten om vad flygbranschen gör för att minska utsläppen av fossil koldioxid, minska mängden farliga kemikalier och öka mängden sorterat avfall.

UTVALT MÅL

## 13. Bekämpa klimatförändringarna

**13.1** Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer.

**SÅ PÅVERKAR SWEDAVIA MÅLEN**

- Flyget genererar koldioxidutsläpp genom det fossila bränsle som flyget använder. Ökade resenärsvolymer genererar således ökade utsläpp, såvida inte resorna sker på fossilfritt bränsle. Flyget står i dag för cirka två till tre procent av de globala koldioxidutsläppen.
- Många aktörer är involverade för att en flygplatsverksamhet ska fungera och påverkar klimat och miljön på olika sätt.
- Påverkan genom det långsiktiga planeringsarbetet där förändrat klimat är en viktig aspekt att ta hänsyn till.

**SWEDAVIAS BIDRAG**

- Uppnått nollmål om fossila koldioxidutsläpp från den flygplatsverksamhet Swedavia driver i egen regi.
- Mål om fossilfria flygplatser 2025.
- Incitamentprogram för hållbart flygbränsle, förnybar diesel (HVO100), netto nollutsläpp från byggverksamhet 2040 samt klimatdifferentierade avgifter för start och landning.
- Ökad inblandning av hållbart flygbränsle genom samordnad upphandling.
- Arbete med TCFD, EU:s taxonomi, strategiska initiativet Flygets klimatomställning.
- Mätning av energianvändning och energieffektivisering i de egna anläggningarna.
- Tar fram plan för klimatanpassning av tillgångar.
- Mål om nettonollutsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten 2040.
- Klimatkalkyler genomförs för projekt av väsentlig storlek.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Den strategiska inriktningen tar avstamp i väsentlighetsanalysen

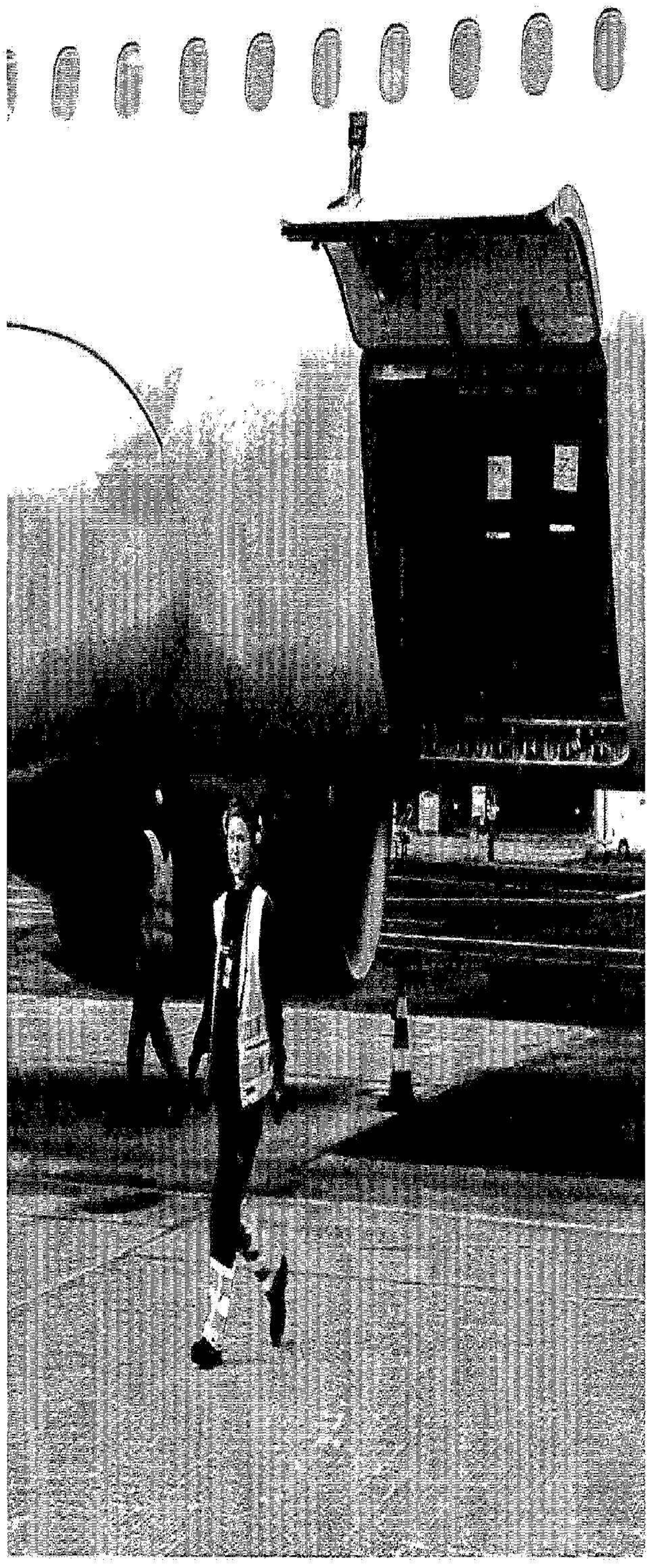
Med ambitionen att integrera sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter i det dagliga arbetet ska Swedavia vara en förebild inom hållbarhet både nationellt och internationellt. Ett grundläggande steg i hållbarhetsarbetet är att identifiera inom vilka områden Swedavia har möjlighet att göra störst skillnad.

Väsentlighetsanalysen är ett viktigt redskap för att bland annat med hjälp av Swedavias intressenter förstå verksamhetens påverkan på omvärlden och därmed prioritera vilka Swedavias viktigaste hållbarhetsfrågor är. Väsentlighetsanalysen genomförs med hjälp av intressentintervjuer och kontinuerlig omvärldsbevakning, liksom analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi. Väsentlighetsanalysen omsätts i handling genom att den dels integreras i Swedavias strategiska inriktning och övergripande mål, dels bryts ner i organisationens affärs- och verksamhetsplaner på årsbasis.

Swedavias viktigaste väsentliga hållbarhetsfrågor är följande:

- Klimat och övriga utsläpp till luft
- Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi
- Hälsa och säkerhet
- Driftsäkerhet och krishantering
- Energi

Under 2024 kommer en dubbel väsentlighetsbedömning genomföras enligt Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Analysen kommer presenteras i års- och hållbarhetsredovisningen för 2024. Läs mer om väsentlighetsanalysen på sidorna 120-122.





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Risker och riskhantering

De flesta verksamheter är förenade med risktagande. Möjligheter och risker utvärderas och hanteras för att säkerställa att ägarnas mål med verksamheten uppnås. Rätt hanterade externa faktorer, såsom risker, kan leda till möjligheter. Samtidigt kan en felhanterad risk få stora negativa konsekvenser för både Swedavia och omvärlden. Arbetet med att identifiera, analysera, hantera och följa upp risker är en grundläggande uppgift för Swedavia.

## RAMVERK FÖR RISKHANTERING

Swedavias risker hanteras utifrån ansvarsprincip, likhetsprincip och närhetsprincip. Dessa principer realiseras genom krav på genomförande av riskanalyser löpande i verksamheten samt inför förändringar och projekt. Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias säkerhetsmedvetenhet, varumärke och tillvaratar expertmyndigheters, ägarens och kunders krav.

### Strategiska risker

Med strategiska risker menas risk för förlust eller annan negativ konsekvens som påverkar Swedavias möjlighet att fortsätta att bedriva verksamheten. Generellt gäller detta risker med hög påverkan på koncernen som helhet och kan även vara risker som uppstår till följd av större händelser i omvärlden.

### Operationella risker

Operationella risker innebär risker till följd av bristande eller ineffektiva processer, mänskliga fel, felaktigheter i tekniska system eller som ett resultat av brister i externa leveranser.

### Finansiella risker

Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, såväl strategiska som operativa klimatrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer om finansiella risker på sidorna 107 till 110, not 43.

## ANSVAR FÖR RISKARBETET

Verksamheten har ansvar för att löpande identifiera risker. För varje identifierad risk utses en så kallad Risk manager som har ansvaret för att hantera risken i form av genomförande av åtgärder, eskalering samt rapportering.

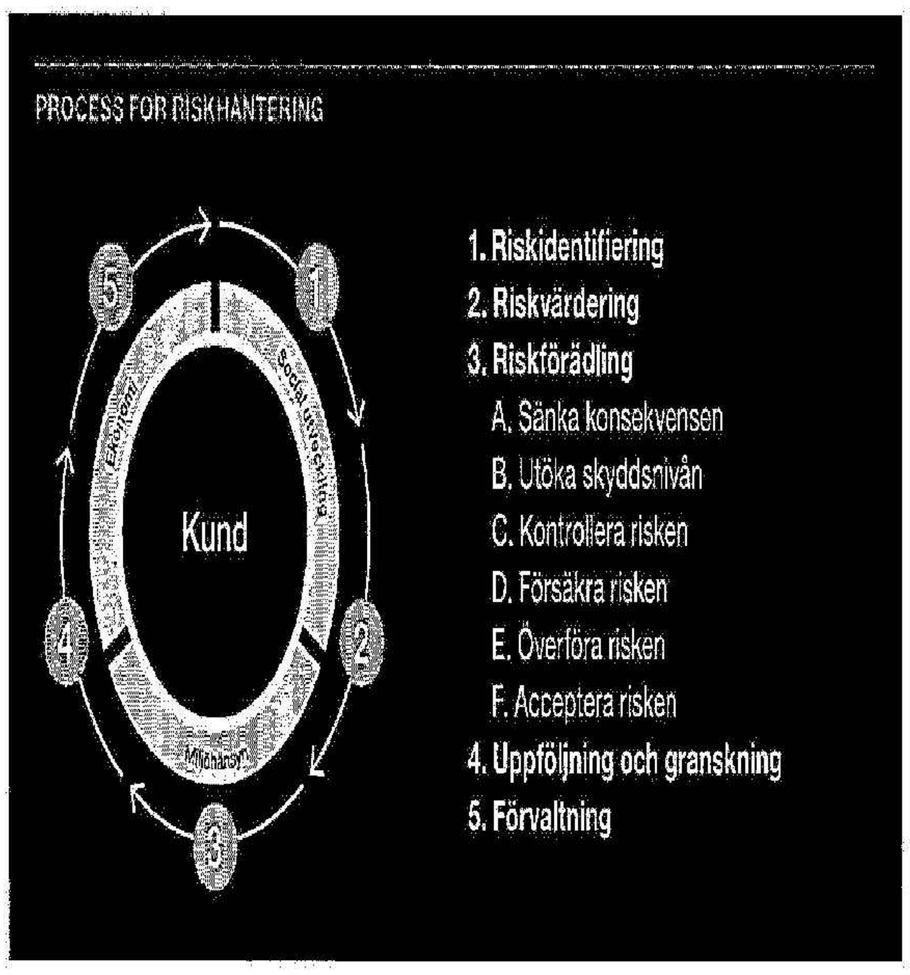
En Risk manager ansvarar för utveckling, koordinering och övervakning av processen för riskhantering. En koncerngemensam riskkommitté sammanställer kvartalsvis en övergripande riskrapport till koncernledning, finans- och revisionsutskott och styrelse. Styrelsen, finans- och revisionsutskottet och koncernledningen har ansvar för att återkoppla om riskvärderingen inte anses vara i balans mot vidtagna eller planerade åtgärder.

## RISKIDENTIFIERING OCH RISKFÖRÄNDRING

Riskhantering bedrivs proaktivt i alla delar av organisationen och i samtliga processer samt inom projekt och portföljverksamheten. Identifierade risker värderas och dokumenteras utifrån strategier och mål i ett koncerngemensamt format. Utsedd riskägare ansvarar för att åtgärder dokumenteras och arbete med riskförändring påbörjas.

## UPPFÖLJNING OCH GRANSKNING

Koncernens riskkommitté består av ledamöter från koncernledningen samt intressenter från verksamheten. De sammanträder kvartalsvis och bereder koncernens riskrapport samt utgör en tvärfunktionell beslutsberedande plattform i strategiska och koncernövergripande riskfrågor. Riskrapporten godkänns av Swedavias koncernledning och därefter bereds den av Swedavias finans- och revisionsutskott inför fastställande i styrelsen. Internrevisionen granskar, testar och validerar effektiviteten i Swedavias riskhantering genom revisioner av Risk Management-funktionen samt av verksamheternas pågående riskarbete. Uppföljning av risker är också en del av ledningens genomgång.






↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Så bedömer och hanterar Swedavia riskerna

Nedan beskrivs arbetet med risker utifrån hållbarhetsperspektiven ekonomi, social utveckling, kund och miljö.

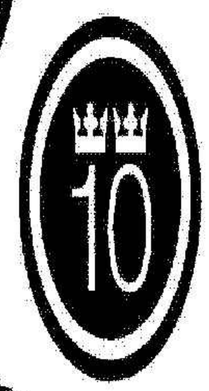
## Ekonomi

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENS | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **SVAG UTVECKLING AV FLYGTRAFIKEN**<br>• Efter pandemin har återhämtningen av inrikestrafiken varit svagare än återhämtning av utrikestrafiken.<br>• Den har varit utmanande både globalt och i Europa vilket påverkar världens flygbolag, flygplatser och hela ekosystemet runt flyget.<br>• Under året har de geopolitiska spänningarna ökat ytterligare i samband med kriget i Ukraina.<br>• Makroekonomiska faktorer som inflation, stigande räntor och en svag svensk krona pressar konsumenter och riskerar att dämpa efterfrågan på flygresor i och från Sverige.<br>• Ökad konkurrens från andra flygplatser utmanar Stockholm Arlanda Airports marknadsposition.<br>• Flygbolagskunder minskar sin kapacitet och verksamhet, en risk finns fortsatt för konkurser och (ytterligare) konsolideringar. | • Ändrade kundbeteenden, mer säsongsbetonad efterfrågan och en ökad andel digitala möten.<br>• Trycket på flygets klimatomställning ökar samtidigt som aktörer inom flygbranschen är hårt pressade ekonomiskt vilket påverkar förmågan att driva på utvecklingen mot ett fossilfritt flyg.<br>• Försämrade möjligheter att nå strategiska mål och nyckeltal på grund av bristande genomslag i flygets klimatomställning.<br>• Försämrad tillgänglighet för Sverige. | • Prognos- och scenariogruppen följer upp scenarier för att hantera osäkerheter kring trafiknedgång.<br>• Fungerande omvärldsanalys möjliggör att i tid fånga händelser som påverkar vald strategi och möjliggör för bolaget att ställa om och agera proaktivt.<br>• Intensifierat arbete med linjeutveckling i dialog med flygbolagskunder.<br>• Kontinuerlig dialog med samtliga Swedavias flygbolagskunder har fortsatt och intensifierats med utvalda kundsegment i syfte att säkra en långsiktig utveckling av trafiken. Incitamentprogram och miljödifferentierade avgifter.<br>• Upprättat en gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg i ett samarbete med branschen. |
| **RISK FÖR SVAG LÖNSAMHET OCH UTMANINGAR FÖR LÅNGSIKTIG FINANSIERING**<br>• Svag passagerartillväxt medför lägre intäkter samt att kostnaderna riskerar att påverkas negativt av inflation samt brist och prisökningar på viktiga varor och tjänster.<br>• Osäkerhet och förändringar i passagerarvolymerna framgent medför utmaningar avseende anpassning av kostnaderna.<br>• Utvecklingen i omvärlden har förändrat förutsättningarna på kapitalmarknaden med tillgången på kapital på obligationsmarknaden samt upplåningskostnaderna. | • Stor negativ påverkan på Swedavias finansiella ställning.<br>• Svårt att leva upp till ägarens ekonomiska mål.<br>• Behov av ökad finansiering.<br>• Begränsad tillgång på material och produkter som är nödvändigt för den operativa driften.<br>• Osäkerhet och förändring av efterfrågan kan innebära svårigheter att hålla driftkostnaderna i nivå med scenarierna.<br>• Försvårar finansiering och genomförandet av portföljens initiativ för anpassningar i kapacitet och åtgärder för klimatanpassning. | • Optimera kommersiella intäkter.<br>• Löpande se över behov av både volymanpassade kostnadsanpassning samt varaktiga strukturella effektiviseringar.<br>• Säkerställa återhållsamhet för volymrelaterade kostnader vid återhämtning genom målstyrning.<br>• Anpassa investeringsportföljen till aktuellt kapacitetsbehov samt även utifrån aktuell finansiell ställning.<br>• Utvärdera åtgärder för att förstärka den finansiella ställningen.<br>• Monitorering av risk för kostnadsökningar för inköp av materiel, råvaror, energi och drivmedel.<br>• Ökad lagerhållning för att hantera material- och komponentbrist. |















↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180248



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

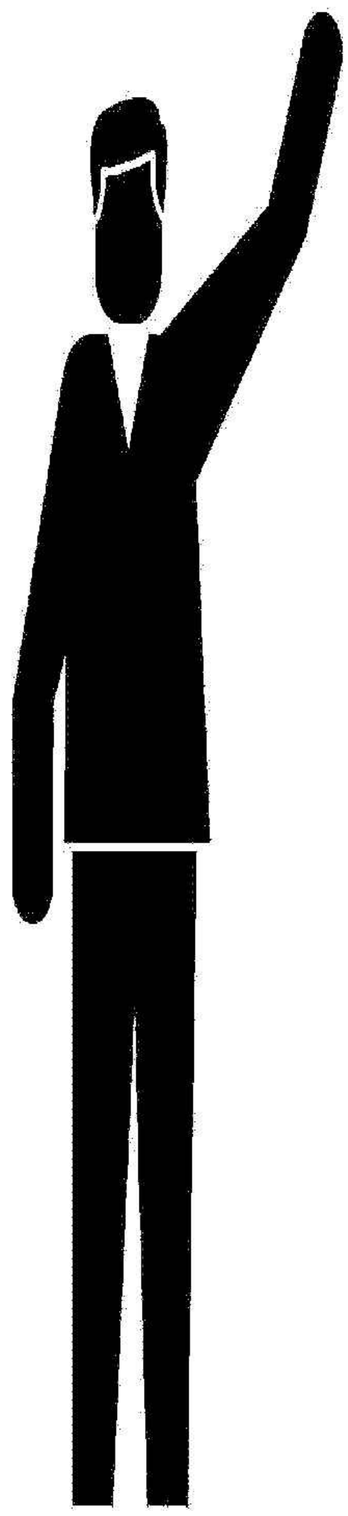
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Social utveckling

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENS | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **RISK FÖR OBALANS MELLAN KOMPETENS OCH RESURSER**<br>Swedavia har ett förbättrat resursläge i stora delar av organisationen och den akuta fasen av bemanningsutmaningen har passerats, det finns fortsatt behov av insatser för att säkra kompetens långsiktigt och det finns regionala skillnader i tillgång till kompetens för Swedavias flygplatser.<br><br>• Långvarig period av stora osäkerheter och förändring samt den snabba återhämtningen är utmanande för medarbetare och ledare.<br>• Ökad konkurrens på arbetsmarknaden från branscher som haft en stark utveckling under pandemin.<br>• Även de externa aktörerna på Swedavias flygplatser har utmaningar i att bemanna sin verksamhet och ledtider i rekryteringsprocessen försvårar arbetet.<br>• Ökande kompetens- och utbildningskrav samt krav på repetition[1] utmanar bemanningen. | • Nyckelkompetenser söker sig till andra branscher.<br>• Försvårad kompetensförsörjning framåt.<br>• Ny organisation och nya arbetssätt förändrar behov gällande kravprofil och förmågor hos ledare och medarbetare.<br>• Hög arbetsbelastning för rekryterande ledare på grund av omfattningen av rekryteringar samt regelverkskrav. | • Kompetensinventera löpande.<br>• Förstärka utbildningsorganisationen för att möta ny kravbild.<br>• Genomföra och prioritera verksamhetskritiska ersättningsrekryteringar inom nyckelområden.<br>• Återstarta framåtriktade aktiviteter till exempel ledarprogram och kompetensutveckling.<br>• Transparent, positiv och involverande kommunikation internt för att uppmuntra engagemang och framtidstro.<br>• Aktiviteter och stöd till ledare för att fullt ut kunna verka i ledarrollen.<br>• Samverka med flygplatsens aktörer kring rekryteringsaktiviteter. |
| **BRISTANDE ARBETSMILJÖARBETE**<br>• Risker inom arbetsmiljöområdet består av bristande efterlevnad av det systematiska arbetsmiljöarbetet och psykosociala perspektivet.<br>• Swedavia är en stor byggherre och olycksfallsstatistik visar att byggbranschen är en olycksfallsdrabbad bransch. Vidare finns alltid olycksfallsrisker i den löpande driften på flygplatserna. | • Olyckor med personskada som följd.<br>• Uppsägningar och kompetenstapp.<br>• Begränsningar i verksamhetsutövningen. | • System för rapportering av arbetsmiljöhändelser tillgängligt för alla via intranät och app.<br>• Verktyg och stödmaterial för att genomföra Safety Walk och Safety Talk.<br>• Förebyggande arbete genom metodik och riktad riskhanteringsmall för organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö.<br>• Arbetsmiljöteam Projekt arbetar med erfarenhetsåterföring samt utveckla byggarbetsmiljön strategiskt.<br>• Ökat fokus på arbetsmiljöfrågor vid upphandling av byggprojekt. |



1) Utöver utbildning krävs, med vissa intervaller, repetitioner för att bibehålla kompetens och förmåga.

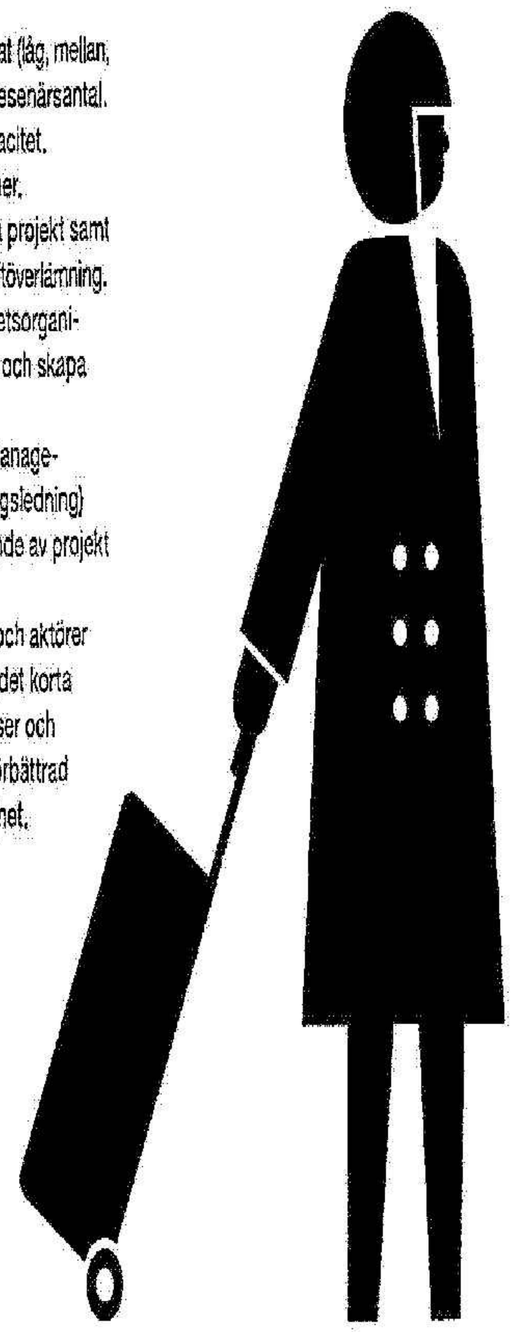


↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
→ Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Kund (1/3)

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENS | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **NEGATIV PÅVERKAN KOMMERSIELLA INTÄKTER**<br>• Osäkerheter i omvärlden gör att den framtida passagerarutvecklingen fortsatt är oviss.<br>• Utmanande att säkra ett långsiktigt kundunderlag och att attrahera nya kommersiella kunder till flygplatserna.<br>• Fortsatt utmanande att generera kommersiella intäkter då relationen till passagerutvecklingen är mycket stark.<br>• Osäkerheter i pågående projekts planeringsfaser och framdrift kan ge större eller mindre effekter för samtliga affärsområden. | • Konkurser bland både flygbolag och kommersiella aktörer.<br>• Det osäkra läget kan bidra till ett avvaktande förhållningssätt hos de kommersiella kunderna vilket utmanar Swedavias intäktsflöden.<br>• Förändrat kundunderlag och nya resmönster påverkar attraktiviteten i erbjudanden och kan öka konkurrensen från andra transportslag. | • Marknadsdialog för att förstå en ny marknad gällande investeringsvilja, affärsmodeller och intresse för Swedavias affär och flygplatser.<br>• Säkerställa engagemang kring utvecklingsplaner och produktplanering för att säkerställa förutsättningar för kommersiella affärer.<br>• Säkra intressentdialog i tidiga skeden.<br>• Etablerad beredskap och arbetssätt för att anpassa ytor utifrån rådande marknadssituation. |
| **OPERATIVA UTMANINGAR I ANPASSNINGEN TILL KAPACITETSBEHOV**<br>• Osäkra prognoser och scenarier för resenärstillväxt påverkar förmågan att på kort tid ställa om och anpassa verksamheten till nya kapacitetsbehov.<br>• Medel- och långsiktiga planer för flygplatsers tillväxt och utveckling är svåra att bedöma och fatta beslut om.<br>• Bristande förmåga att kunna realisera terminalutvecklingsplanerna i tillräckligt snabb takt.<br>• Förändrade regelverk kan bidra till ökade krav avseende kapacitet och ytor.<br>• Omfattande underhållsprojekt påverkar kapaciteten. | • Otillräckligt användande av infrastrukturen.<br>• Kapacitetsbrist och försämrad punktlighet.<br>• Nya och tillfälliga flöden samt ny teknik kan utmana processhastigheten.<br>• Försämrad kundnöjdhet. | • Planera och förbereda scenariobaserat (låg, mellan, hög) för återhämtning av trafik och resenärsantal.<br>• Utveckling av analysverktyg för kapacitet.<br>• Fortsatt arbete med utvecklingsplaner.<br>• Säkra produktionstidplaner för stora projekt samt utökat samarbete för strukturerad driftöverlämning.<br>• Deltagande i internationella samarbetsorganisationer för att gemensamt påverka och skapa effektiva lösningar.<br>• Etablering av en så kallad change management-process (struktur för förändringsledning) som bidrar till förbättrat genomförande av projekt i anslutning till pågående drift.<br>• Operativ samordning av processer och aktörer med hög påverkan på kapaciteten i det korta perspektivet. Kommunikationsinsatser och intressentdialog för att möjliggöra förbättrad kunduppleverse och ökad kundnöjdhet. |





↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618O2489



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

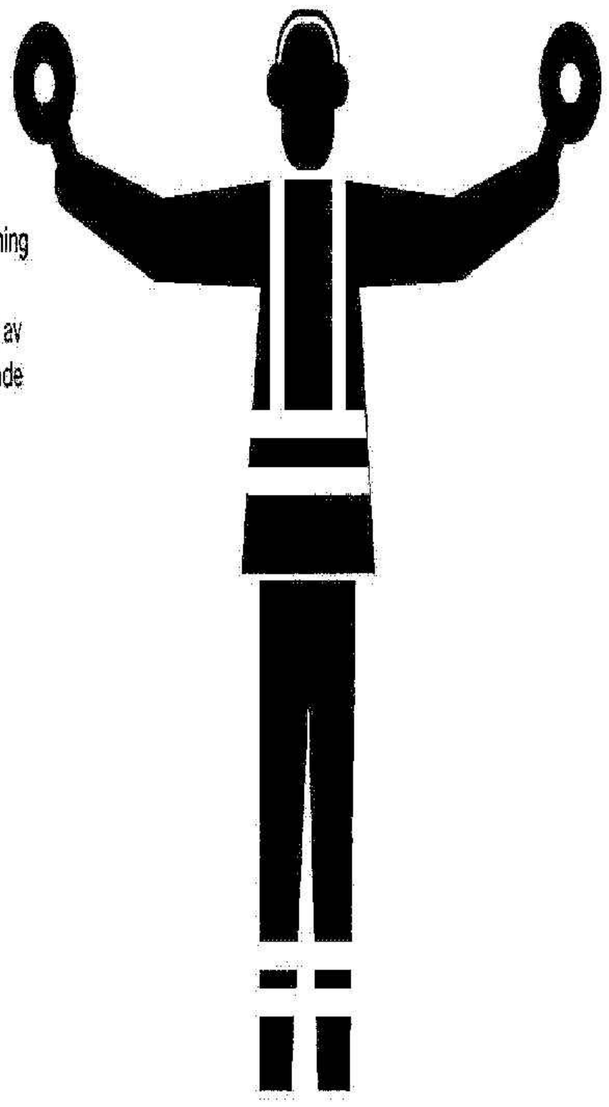
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Kund (2/3)

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENS | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **STORKUNDSBEROENDE**<br>• Beroende av ett fåtal större flygbolag innebär försämrad konkurrens och svagare eller ingen tillgänglighet till flera regioner i Sverige, samt försämrade möjligheter att transferera för resa vidare i världen eller inom Sverige. | • Omfattande ekonomiska konsekvenser vid konkurs.<br>• Förändrad eller kraftigt minskad verksamhet för en storkund påverkar flygplatsen.<br>• Sämre resenärsupplevelse vid utebliven konkurrens och ett begränsat utbud.<br>• Försämrad tillgänglighet. | • Kontinuerligt bevaka finansiell stabilitet hos Swedavias stora kunder.<br>• Fortsatt sträva efter en bred kundbas och arbeta målinriktat med linjeutveckling för att attrahera nya kunder.<br>• Scenarioplanering finns framtagen för att säkra hantering vid oönskade händelser. |
| **RISK FÖR AVBROTT I OPERATIV DRIFT**<br>• Flygplatsernas processer och kontinuerliga drift är beroende av en hög nivå av tillgänglighet i kritiska anläggningar och system.<br>• Yttre händelser som exempelvis leverantörsavbrott, IT-relaterade händelser, extremväder eller antagonistiska hot utgör en risk för flygplatsdriften. | • Flygplatsdriften störs eller stannar av.<br>• Försämrad tillgänglighet, punktlighet, resenärsupplevelse och atmosfär påverkar varumärket negativt. | • Underhåll av kritiska anläggningar och system.<br>• Aktivt skadeförebyggande arbete och omhändertagande av identifierade risker.<br>• Säkerställa att kontinuitetsplaner finns framtagna, uppdaterade och testade.<br>• Säkerställa hög förmåga att leda i kris och vid störningar. |
| **BRISTANDE HELHETSSYN PÅ TILLGÅNGS-FÖRVALTNING OCH UTVECKLING**<br>• Det föreligger en risk i att möta behov, genomföra investeringar och underhållsåtgärder i rätt tid på ett affärsmässigt och långsiktigt hållbart sätt.<br>• Ny kravbild på anläggningar för att möta förändringar i såväl klimat som hotbild ur ett omvärldsperspektiv. | • Försening och fördyring av underhållsåtgärder och investeringar.<br>• Ökad förekomst av störningar i system och processer.<br>• Nya krav på dimensionering av anläggningar. | • Vidareutveckla förvaltningsstyrningen.<br>• Utveckla och implementera strukturkapital som modeller, system och ett gemensamt arbetssätt.<br>• Ökad samverkan mellan förvaltningsledning och portföljledning.<br>• Löpande omvärldsanalys och etablering av nya arbetssätt för att möta nya och ökande krav på robusthet. |





↓ Ladda ner PDF för utskrift

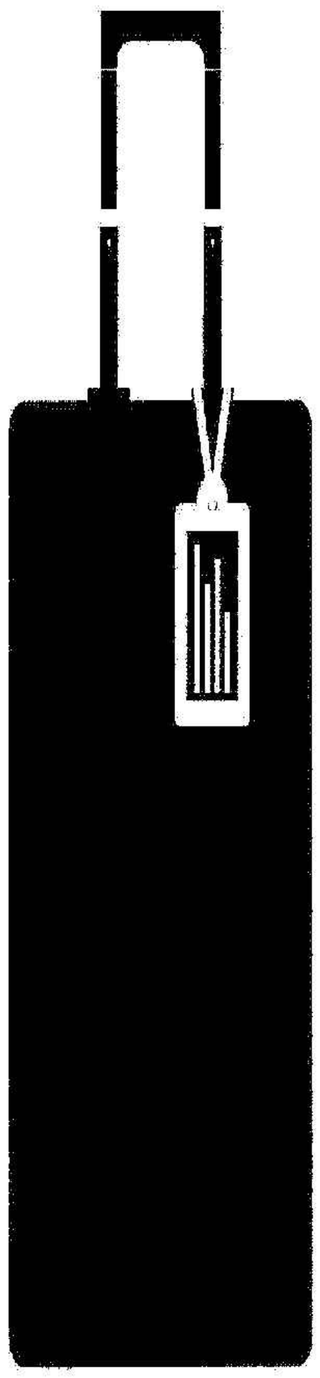
I korthet
→ Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Kund (3/3)

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENS | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **CYBERRISK**<br>• Den digitala hotbilden mot samtliga verksamheter i världen är fortsatt mycket påtaglig med hög aktivitet hos hotaktörerna och räknas nu till den nya normalen.<br>• Risk för att antagonister på Internet eller komprometterade enheter, utnyttjar kända eller okända sårbarheter, internt eller hos en leverantör, för att få obehörig access till information eller system. | • Obehöriga får access till information eller system.<br>• Bristande efterlevnad kan leda till inskränkningar i Swedavias tillstånd och certifikat samt viten.<br>• Störningar eller avbrott i den operativa verksamheten. | • Säkerställa efterlevnad av LIS-krav enligt informationssäkerhetsklassificering.<br>• Utbildningsinsatser för att höja riskmedvetenhet.<br>• Förebyggande arbete med system och infrastruktur.<br>• Minimera risken för obehörig åtkomst till information eller intrång och öka beredskap för hantering vid riskutfall. |
| **RISK FÖR NEGATIV VARUMÄRKESPÅVERKAN**<br>• Fortsatt klimatdebatt i kombination med bristande genomslag kring flygets klimatomställning. | • Samarbetspartners kan välja andra branscher för kollaboration vilket kan leda till att nyetableringar uteblir och befintlig kunddialog utmanas.<br>• Låg punktlighet och ineffektiva flöden leder till att flyget och särskilt inrikesprodukten inte längre kan konkurrera med andra transportslag.<br>• Synen på flygets utsläpp kan påverka val av transportsätt för företag och privatpersoner. | • Aktivt arbete med varumärkesundersökningar och analyser för att säkra rätt insatser.<br>• Kommunikationsinsatser om det proaktiva arbetet inom miljö såväl som insatser som visar framdrift inom aktuella områden.<br>• Insatser som stärker varumärke och ingjuter förtroende för Swedavia som infrastrukturhållare och för flyget som ett effektivt och hållbart transportslag.<br>• Aktivt deltagande i relevanta klimatpaneler i samarbete med branschens aktörer och partners. |

# Miljö

| RISKBESKRIVNING | KONSEKVENS | ÅTGÄRDER |
|---|---|---|
| **RISK FÖR AFFÄRSMÄSSIG PÅVERKAN AV KLIMATFÖRÄNDRING**<br>• Intresseorganisationerna propagerar för snabba åtgärder för minskad klimatpåverkan, exempelvis minskat flygande.<br>• EU:s taxonomikriterier för miljömålsättningarna avseende klimatpåverkan och klimatanpassning är så stränga att inga flygplatser klara av att leva upp till dem.<br>• Brist på kapacitet i elnäten.<br>• Stora förändringar i klimatet, skyfall, värmeböljor m.m. | • Negativ inställning till flyg till följd av klimatdebatt.<br>• Införande av ekonomiska styrmedel som påverkar flygbolagens ekonomi negativt. Och som inte minskar klimatpåverkan.<br>• Minskat flygande och förlorade intäkter.<br>• Ökade kostnader för att klimatanpassa verksamhet och anläggningar.<br>• Klimatåtgärder såsom elektrifiering försvåras vid kapacitetsbrist. | • Driva dialogen kring gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg.<br>• Aktivt arbeta för att säkra tillgång och produktion av hållbart flygbränsle.<br>• Översyn av förvaltnings-, utvecklings- och masterplaner för att säkerställa klimatanpassningar.<br>• Trygga elförsörjningen i syfte att tillgängliggöra infrastruktur för omställningen. |





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

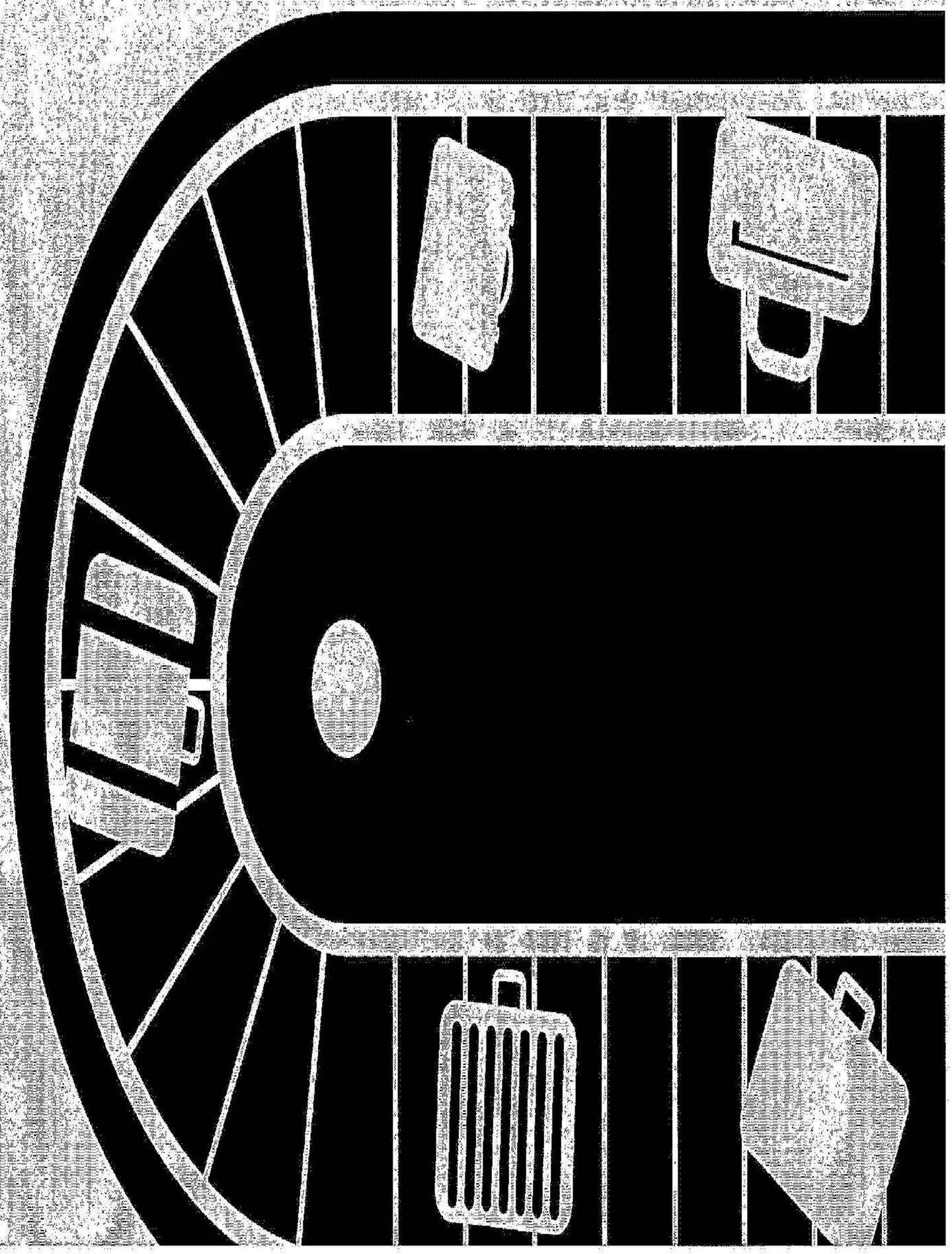
→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Verksamhet



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# En konkurrenskraftig verksamhet

Resenärer, flygbolag och hyresgäster är de tre områdena som Swedavias affär inriktar sig på. Flygplatsverksamhet och Real Estate utgör de två rörelsesegmenten. Flygplatssegmentet är indelat i gruppen International Airports och Regional Airports för att öka synergier inom grupperna samt att stärka konkurrenskraften.

### EN KONKURRENSKRAFTIG VERKSAMHETSSTRUKTUR

Flygmarknaden har under de senaste åren genomgått betydande förändringar och sedan 2021 bedriver Swedavia verksamhet enligt en struktur som främjar synergier och stärkt konkurrenskraft.

Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport är organiserade i den gemensamma flygplatsorganisationen International Airports med Stockholm Arlanda Airport som hubb för internationellt resande. Flygplatserna ska förstärka varandra och flytta fram Swedavias marknadsposition internationellt. De sex regionala flygplatserna, Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport fortsätter att knyta ihop landet samt möter lokala behov av samarbete och entreprenörskap.

### TYDLIGARE PROCESS- OCH KUNDORIENTERING

Som en följd av denna verksamhetsstruktur har samarbetet mellan olika delar i verksamheten stärkts. Organisationen är tydligare avseende roller, ansvar och beslutsvägar och genomsyras av process- och kundorientering. Det processorienterade arbetssättet bidrar till ökat värdeskapande för kunderna och är ett starkt verktyg för samarbete mellan olika delar av verksamheten.

Exempel på förstärkta samarbeten kan ses inom bland annat den gemensamma avdelningen för Health, Security, Safety, Environment (HSSE) som samlar Swedavias gemensamma kompetens inom arbetsmiljö, miljö, flygsäkerhet, luftfartsskydd, risk och kris samt kvalitet.

SWEDAVIAS RÖRELSESEGMENT

**FLYGPLATSVERKSAMHET**

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser.

**AVIATION BUSINESS**

- Resenärstjänster.
- Start- och landningstjänster.
- Säkerhetskontroll.
- Marktjänster.
- Terminal- och undervägstjänster.
- Assistanstjänster, PRM.[1]
- Infrastruktur för marktjänster.[2]

**COMMERCIAL SERVICES**

- Uthyrning av lokaler för handel, restauranger, kontor, lager och logistik.
- Bilparkering och angöring.
- Tjänster för resenär samt bland annat reklam och IT.

1) Personer med funktionsvariationer.
2) Bland annat bagagehantering och tankning.

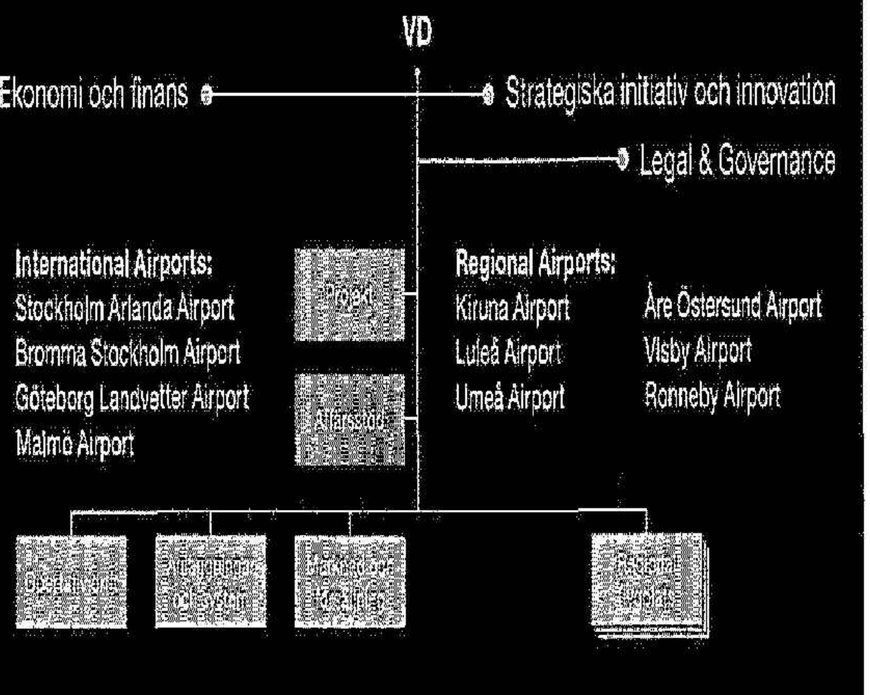
**REAL ESTATE**

Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter.

**FASTIGHETSVERKSAMHET**

- Äger, utvecklar och förvaltar exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.
- Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik och handel.
- Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation.
- Utvecklar flygplatsernas attraktivitet i takt med att efterfrågan på etableringar vid flygplatserna växer.

SWEDAVIAS VERKSAMHETSSTRUKTUR




**Ledningsstödsenhet.** Ansvarar för bolagets styrning, ledning och stöd till bolagets övriga delar.

**Affärsstödsenhet.** Ansvarar för att stödja i utvecklings- och förvaltningsfrågor.

**Affärsenhet.** Utvecklar och levererar flygplatsrelaterade tjänster till Swedavias kunder.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

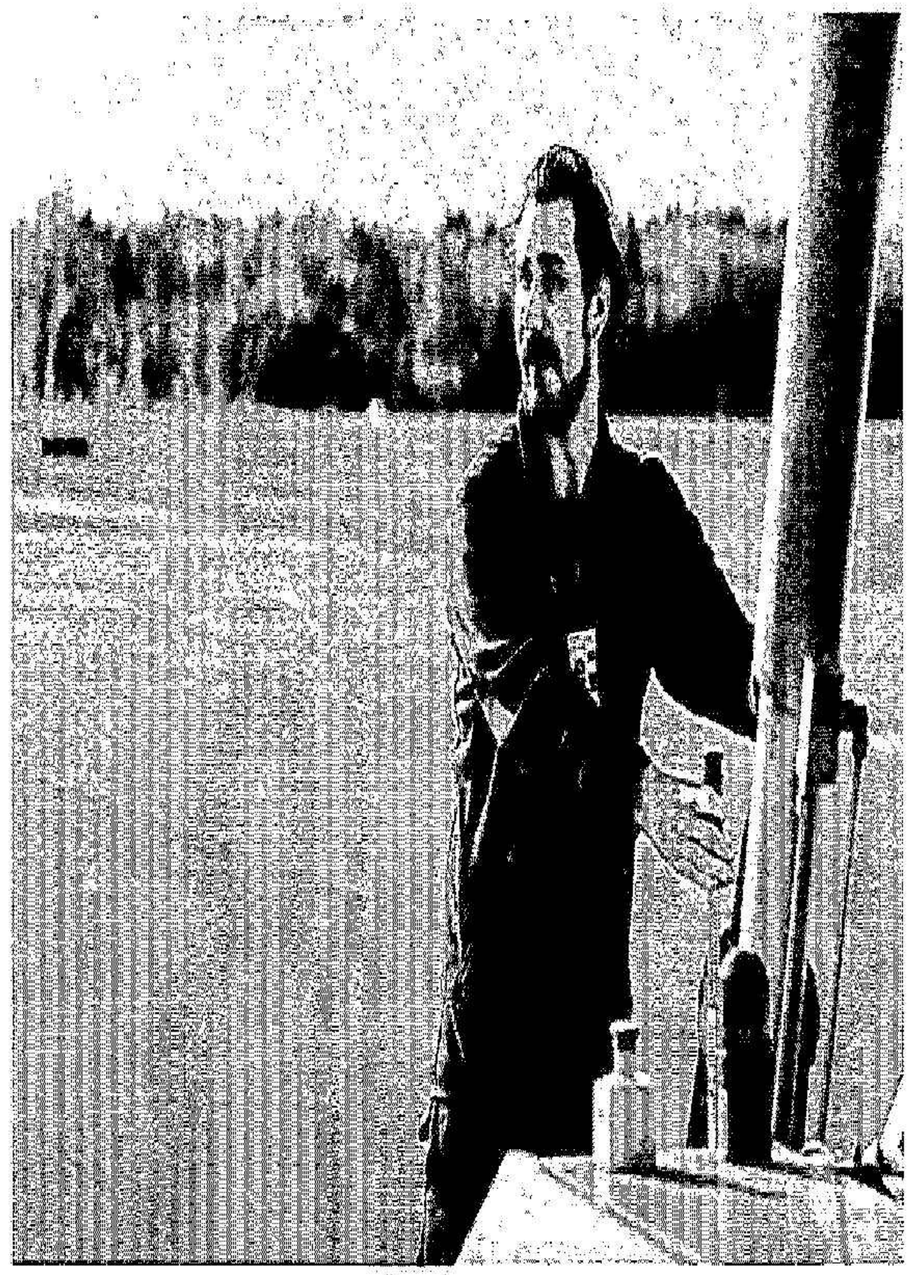
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Säkerheten kommer alltid först

Säkerhet är grundläggande inom flygbranschen och är en integrerad del av Swedavias verksamhet. Flygplatserna ska vara trygga och säkra platser för resenärer, besökare, partners och medarbetare. Swedavia verkar även för att flygsäkerhet, luftfartsskydd, arbetsmiljö, informations- och IT-säkerhet ständigt förbättras, och att en god säkerhetsmedvetenhet upprätthålls i hela verksamheten. Under året höjdes terrorhotnivån i Sverige och som en följd av det har Swedavia vidtagit flera proaktiva åtgärder.



Hälsa och säkerhet ska prioriteras högst i all verksamhet som Swedavia bedriver. Säkerhetsarbetet på en flygplats består till stor del av luftfartsskydd och flygsäkerhet, där luftfartsskyddet syftar till att förebygga brottsliga handlingar genom bland annat säkerhetskontroller och polisnärvaro, medan flygsäkerhetsarbetet förebygger olyckor kopplade till flygtrafiken på och runt flygplatsen.

## HÖJD HOTNIVÅ

I augusti höjde Säkerhetspolisen terrorhotnivån från nivå tre, Förhöjt hot till nivå fyra, Högt hot. Det betyder att Sverige anses vara ett prioriterat mål för terrorattentat. Swedavia har ett proaktivt förhållningssätt i säkerhetsarbetet och har under året fördjupat samarbetet med polismyndigheten för trygghetsskapande åtgärder, något som bland annat syns i form av en högre polisnärvaro på Swedavias flygplatser. Precis som för samhället i övrigt så bedömer Swedavia att även den digitala hotbilden är fortsatt hög, med risk för informationsstöld eller informationssabotage. Området är prioriterat och Swedavia har tillsatt ytterligare resurser under året.

## ÖKAT SAMARBETE MED CIVILFÖRSVARET

Med anledning av utvecklingen i omvärlden och inte minst kriget i Ukraina har Swedavia tagit nya steg när det gäller civilt försvar. Swedavia driver bland annat utvecklingsprojektet Copia tillsammans med LFV kring försörjning av varor och tjänster i kris och krig. Projektets mål är att säkerställa försörjningsberedskapen för i första hand Swedavias flygplatser och i andra hand samtliga flygplatser i Sverige.

## NYA SÄKERHETSTEKNISKA EU-KRAV

EU har initierat en översyn och analys av säkerhetstekniken som så småningom kommer att utmynna i en ny teknisk baslinje, det vill säga en referensnivå för säkerhetskontroller på flygplatser utifrån en satt tidsplan. Förslaget är ute på remiss och kommer att prägla säkerhetsarbetet på flygplatser inom EU de kommande åren. För Swedavias del innebär referensnivån bland annat ökade krav på tekniska lösningar att förhålla sig till, med stora investeringar i uppdaterad teknik på flera flygplatser.

## NY SÄKERHETSKONTROLL FÖR SMIDIGARE PASSAGE

Den nya säkerhetskontrollen som har tagits i bruk i Stockholm Arlanda Airports Terminal 5 under sommaren är en viktig milstolpe i moderniseringen av flygplatsen. Den EU-certifierade utrustningen tillåter bland annat resenärer att behålla vätskor och elektronik i sitt handbagage genom hela säkerhetskontrollen. Utöver nya tekniska säkerhetslösningar har Swedavia också implementerat nya arbetssätt och rutiner som bidrar till både en bättre resenärsupplevelse och en bättre miljö för medarbetarna.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

**SÄKERHETSMEDVETENHET**

Säkerhet är grundläggande i allt Swedavia gör och säkerhetsmedvetandet är mycket högt inom bolaget. I syfte att fortsätta utveckla medvetenheten och bibehålla fokus på det allra viktigaste beslutade koncernledningen inför 2022 att initiera en utveckling av det strategiska måltalet för Swedavias säkerhetsmedvetenhet. Som ett resultat av det har verksamheten under 2023 haft ett ytterligare ökat fokus på att höja säkerhetsmedvetandet hos alla anställda. Det inbegriper även attityder och beteenden, som till exempel rapporteringsbenägenhet. Swedavia har bland annat genomfört kontinuerliga nanoutbildningar, digitala inlärningsupplevelser i små och snabba doser som gör lärandet effektivt och engagerande. Under hösten hölls Swedaviadagen med säkerhetsmedvetenhet som tema där även arbetsmiljöfrågor, informationssäkerhet och flygsäkerhetsarbete ingick.

Genom att regelbundet mäta medarbetarnas uppfattning om säkerhetens betydelse i så kallade pulsmätningar kan Swedavia agera proaktivt på negativa trender innan en incident sker, följa upp positiva trender och dela lärdomar mellan verksamheterna.

**ALLA INCIDENTER RAPPORTERAS OCH FÖLJS UPP**

Swedavia rapporterar samtliga identifierade haverier och incidenter med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen, och haverier och allvarliga tillbud till Statens haverikommission (SHK). Under 2023 inträffade noll haverier (noll 2022) och noll tillbud (ett 2022).

**RISKHANTERING OCH KONTINUITETSPLANER**

Genom kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot de övergripande målen. Verksamhetens samtliga risker värderas och sammanställs i så kallade riskbanker som uppdateras löpande.

Kontinuitetsplaner syftar till att öka flygplatsernas förmåga att fungera även vid större störningar och avbrott. På samtliga flygplatser finns en operativ ledningscentral som planerar och övervakar det minutoperativa arbetet och Swedavia har en väletablerad krisledningsorganisation centralt som löpande utbildas och övas. I enlighet med flygplatsernas tillstånd övades beredskap i full skala på flera av bolagets flygplatser där samtliga aktörer på flygplatsen tränade tillsammans med blåljusorganisationer.

Swedavias flygplatser är certifierade enligt den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA:s regelverk. Undantagna är Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarsmakten och därför omfattas av särskilda regler. Samtliga flygplatser har dessutom ett säkerhetsgodkännande avseende luftfartsskydd från Transportstyrelsen.



2024061802492



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

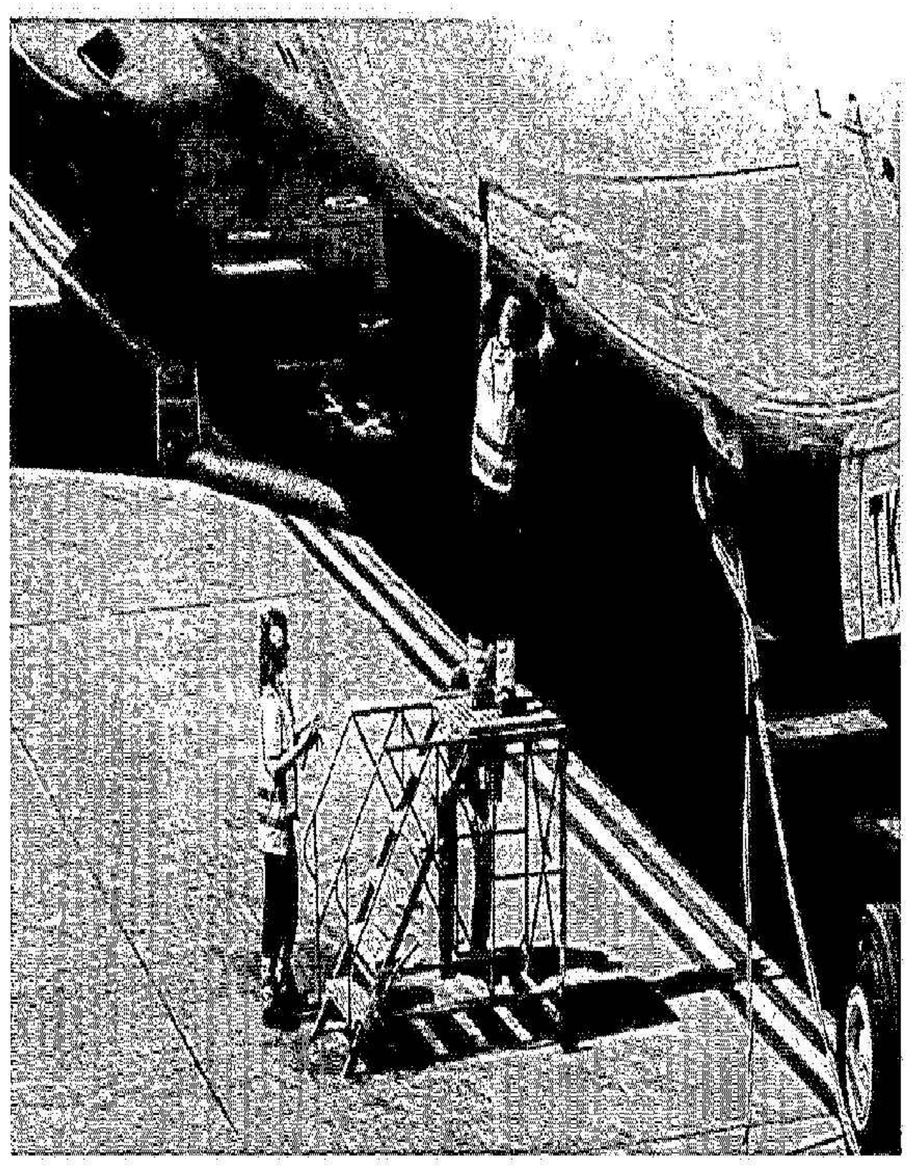
# Återhämtningen fortsätter för flyget

Trafiken till och från de internationella flygplatserna ökade generellt under året, inte minst tack vare en stark efterfrågan på utlandsresor till Europa. Under året har drygt 29,5 miljoner passagerare rest till och från Swedavias fyra internationella flygplatser, en ökning med 16,9 procent jämfört med 2022.

Trots osäkerhet i omvärlden och en svagare ekonomi fortsatte flygmarknaden att återhämta sig efter pandemin och det är tydligt att det finns en stor efterfrågan på resor bland svenskarna. Framför allt flygresor till Europa upplever en stark efterfrågan.

Utbudet både i form av destinationer och avgångar har stegvis ökat under året jämfört med 2022, framförallt på Stockholm Arlanda Airport. Kapacitetsbrist i form av personal, reservdelar och flygplan hos flygbolagen har påverkat tillgången på linjer. Totalt sett erbjöd Swedavia närmare 300 destinationer under sommaren och på Stockholm Arlanda Airport var destinationsutbudet i stort sett tillbaka jämfört med före pandemin. Sammantaget på alla flygplatser är utbudet dock fortsatt på något lägre nivåer än under 2019.

Swedavia fortsätter att arbeta med processförbättringar för att öka punktligheten och förbättra resenärsupplevelsen. Under året initierades flera pilotutredningar kopplat till bland annat avisningsmetodik, uppdragskoordinering för resenärer med behov av assistans (PRM-hantering) samt automatiserad bagagehantering på mindre flygplatser. Swedavia förbereder också för nya marktjänstregelverk från EU:s byrå för luftfartssäkerhet (EASA), samt nya regelkrav gällande granskningsutrustning.



## INTERNATIONAL AIRPORTS I KORTHET

Inom International Airports ingår Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Bromma Stockholm Airport.

276 destinationer trafikeras varav 41 är inrikes. Totalt arbetar cirka 21 600 medarbetare i verksamheterna varav 2 389 är anställda av Swedavia.

| Passagerarutveckling, miljoner | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Stockholm Arlanda Airport | 21,8 | 18,4 |
| Göteborg Landvetter Airport | 5,2 | 4,4 |
| Malmö Airport | 1,3 | 1,3 |
| Bromma Stockholm Airport | 1,2 | 1,1 |

| Punktlighet[1], procent | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Bromma Stockholm Airport | 85,5 | 89,5 |
| Malmö Airport | 73,7 | 80,3 |
| Stockholm Arlanda Airport | 72,7 | 72,3 |
| Göteborg Landvetter Airport | 72,1 | 70,1 |

1) Läs mer på sidan 150.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Stockholm Arlanda Airport

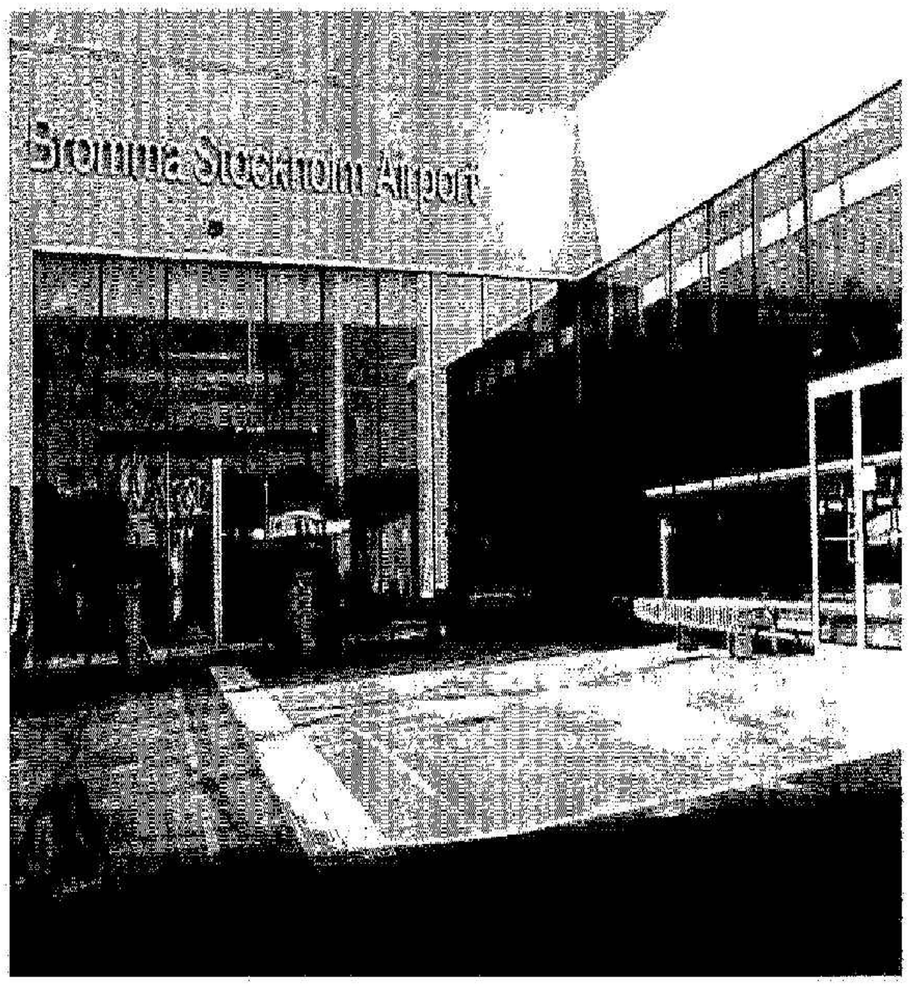
Årets stora nyheter på Stockholm Arlanda Airport är flygplatsens mer effektiva och snabbare säkerhetskontroll vid Terminal 5 som togs i drift under sensommaren och den 11 000 kvadratmeter stora Marknadsplatsen med en rad restaurang- och butikskoncept som invigdes i oktober. Det är sammantaget den största kommersiella satsningen någonsin på Stockholm Arlanda Airport och den bidrar till en markant förbättrad resenärsupplevelse. Investeringarna ligger väl i linje med tillgänglighetsuppdraget att stärka landets position, svensk ekonomi och bidra till fler arbetstillfällen. Intäkterna från den kommersiella satsningen är en viktig del som delfinansierar infrastrukturen även på våra regionala flygplatser.

Trafikutvecklingen på Stockholm Arlanda Airport visade på en fortsatt återhämtning där europaresandet ökade mest. Lågprisbolagen stärkte sin närvaro och fortsatte att växa. Ryanair och Eurowings utökade sina baser och med start i oktober flyttade Wizz Air med huvudmarknaden Österuropa in på Stockholm Arlanda Airport. Det direkta, interkontinentala resandet ökade starkt under 2023 jämfört med 2022. Utbudet är fortsatt begränsat och behöver stärkas, vilket vi arbetar för.

**21,8** miljoner

passagerare reste till och från Stockholm Arlanda Airport under 2023.






# Bromma Stockholm Airport

Bromma Stockholm Airport hade en stabil men tillika fortsatt låg resenärsutveckling som låg under 2019 års nivå. I oktober återvände Finnair till Bromma Stockholm Airport efter några års uppehåll med en direktlinje till Helsingfors.

På Bromma Stockholm Airport finns 33 verksamma aktörer med totalt 891 medarbetare. Under september öppnade två WHSmith som tillhandahåller ett kioskutbud för att ytterligare förbättra resenärsupplevelsen.

Bromma Stockholm Airport uppnådde i slutet på året den näst högsta klassen ACA 4+ i flygplatsernas internationella klimatcertifieringsprogram.

Under året har Swedavia renoverat flera byggnader med högt historiskt och kulturellt värde, inte minst för flygbranschen. Bland dem stationsbyggnaden från 1936 med det ursprungliga flygledartornet och restaurangbyggnaden från 1947. Innan sommaren påbörjades renovering av glasfasaden i avgångshallen.

**1,2** miljoner

passagerare reste till och från Bromma Stockholm Airport under 2023.



FORTSATT UTVECKLING AV ARLANDA

Swedavia arbetar med en långsiktig utvecklingsplan för Stockholm Arlanda Airport. Den kommer att beskriva vilka kommande investeringar som behöver tas för att säkerställa kapaciteten för flygplatsen. Dessa investeringar är ännu inte beslutade men omfattar exempelvis:

- Ny Pir vid Terminal 5 inklusive utbyggd bagageanläggning.
- Nytt angöringshus vid Terminal 5.
- Ytterligare start och landningsbana.

I slutet av 2023 tillsatte regeringen Peter Norman som samordnare för att stärka Stockholm Arlanda Airports konkurrenskraft. Uppdraget fokuserar på att stärka den markbundna infrastrukturen och trafikeringen till och från Stockholm Arlanda Airport på väg och järnväg.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Göteborg Landvetter Airport

Flygresandet ökade även på Göteborg Landvetter Airport under året. En Interkontinental linje mellan Göteborg Landvetter Airport och New York startade i april. Flyglinjen avvecklas inför nästa sommarsäsong.

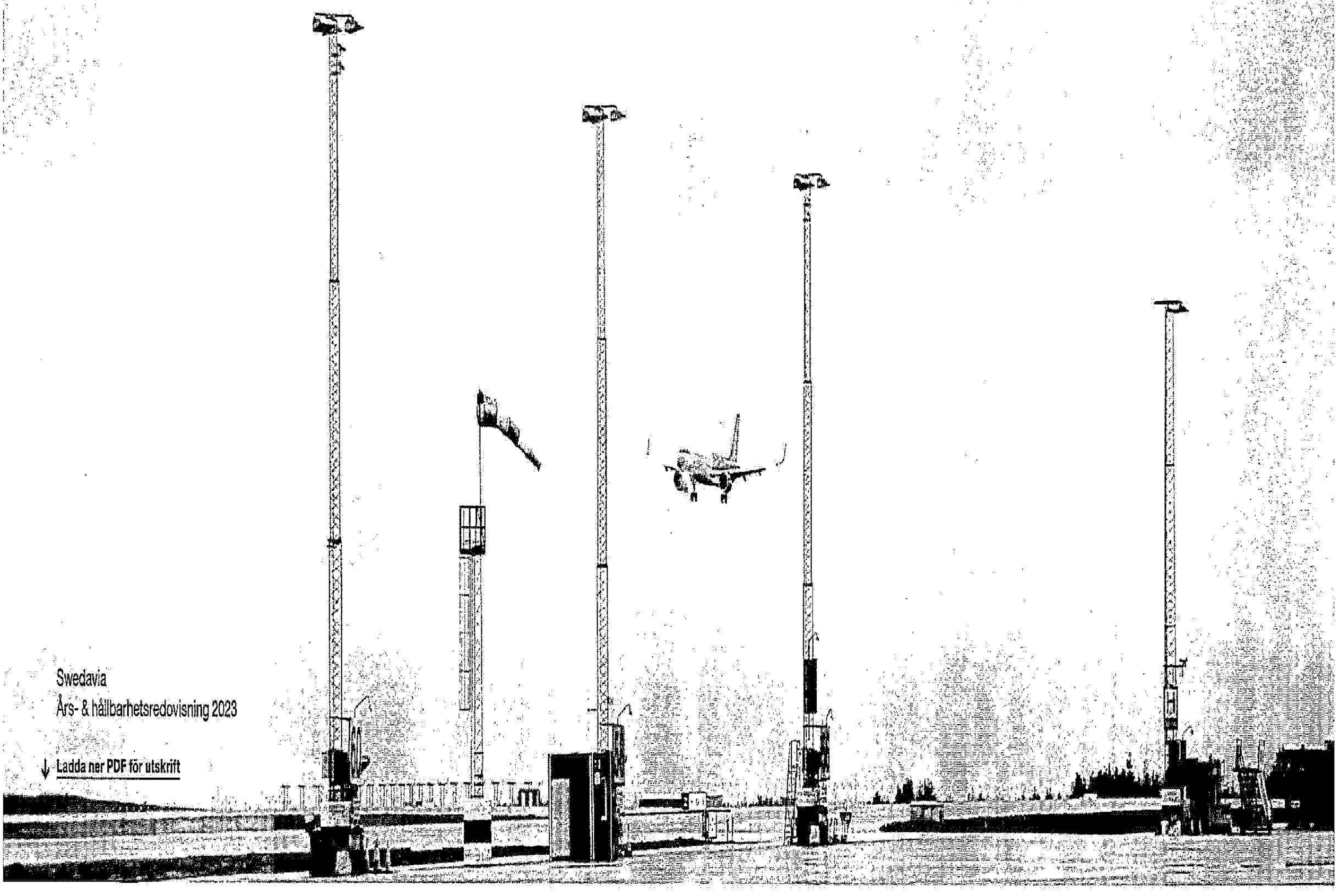
Inför sommarens mest intensiva semesterresande stärkte Swedavia upp arbetet med dynamisk uppdragskoordinering (PRM).

Flygplatsen har under året uppgraderats med uppdaterade butiksytor och utbudet av mat och dryck har förnyats.

I mars lanserades ett nytt taxisystem, CVMS, som även finns på Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport sedan tidigare. Systembytet innebar även att Swedavia såg över taxiverksamheten i sin helhet på Göteborg Landvetter Airport samt initierade ett samarbete med Parkman, en extern driftoperatör. Det nya systemet innebär ökad flexibilitet och möjlighet att ta in fler taxiaktörer. I december certifierades Göteborg Landvetter Airport på den helt nya nivå fem (Level 5) inom Airport Carbon Accreditation (ACA). Den nya nivån lanserades under klimatkonferensen COP 28 i Dubai. Landvetter flygplats och Malmö Airport var två av de tio som certifierades.

**5,2** miljoner

passagerare reste till och från Göteborg Landvetter Airport under 2023.



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Malmö Airport

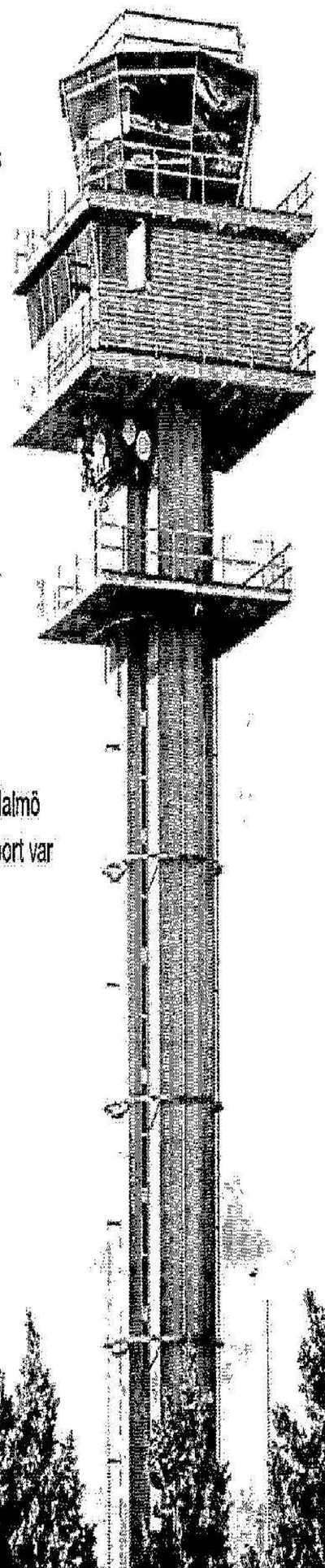
FLOX Robotics drönarlösning testades under sommaren där drönare utrustade med IR-kameror identifierar vilda djur och spelar upp ljud som skrämmer bort vilt och rovfåglar.

Swedavia har beslutat att upplåta Malmö Airport som testarena för Heart Aerospaces elflygplan ES-30 i samarbete med BRA, SAS samt Northvolt. Den fullskaliga modellen av flygplanet kommer att testas sommaren 2025 och demonstreras för taxning och laddning på flygplatsen.

Mat- och shoppingutbudet utökades på Malmö Airport med fem nya enheter under året: WHSmith, Restaurang Husman, Bistro & Bar, Fika & Kiosk och Forex.

Som en av de tio första flygplatserna i världen certifieras Malmö Airport på nivå 5 inom Airport Carbon Accreditation (ACA), ett internationellt erkänt ramverk för att utvärdera flygplatsers klimatarbete.

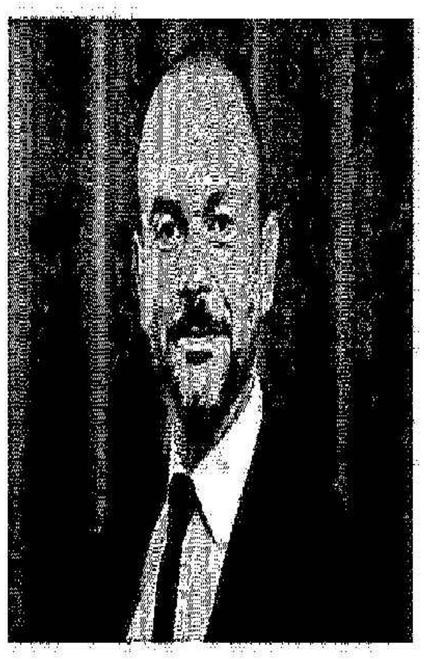
Den nya nivån lanserades under klimatkonferensen COP 28 i Dubai. Malmö Airport och Göteborg Landvetter Airport var två av de tio som certifierades.



**1,3** miljoner

passagerare reste till och från Malmö Airport under 2023.

KORT INTERVJU



## Ali Sadeghi

Direktör Anläggningar och system

**POSITIVA HÄNDELSER UNDER ÅRET?**
Att vi levererade en driftsäker och säker verksamhet på alla våra flygplatser under den mest reseintensiva perioden som sommaren är. Vi öppnade också upp den nya säkerhetskontrollen och första delen av marknadsplatsen på Stockholm Arlanda Airport. Det ihop med att vi skapar förutsättningar för elektrifiering av alla fordon på våra flygplatser och planerar för laddning av eflygplan gör att vi jobbar med framtiden redan nu!

**VILKA RISKER OCH UTMANINGAR HAR BEHÖVT HANTERAS?**
Fortsatt det oroliga omvärldsläget. Vi har åstadkommit mycket under året i en extremt orolig värld med krig som i sin tur genererar höga priser på varor och material och längre leveranskedjor.

**VILKA LÄRDOMAR TAR NI MED ER I FÖRSTA HAND?**
Att hårt arbete lönar sig. Och att det är viktigt att prioritera och faktiskt satsa på utveckling även i utmanande tider.

**DIN VISION FÖR FRAMTIDEN?**
En helt uppkopplad flygplats för magiska mötesplatser och därmed en trevligare resenärsupplevelse, så vi kan fortsätta möjliggöra för människor att mötas.

20240618O2494



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Ökad efterfrågan på inrikestrafik dämpades under höst och vinter

Efterfrågan på inrikestrafik från Swedavias regionala flygplatser var stark under årets första hälft även om affärsresandet och resandet bland yngre planade ut. Under hösten mattades inrikesresandet av något. Totalt ökade flygresandet till och från de regionala flygplatserna med 12,4 procent jämfört med föregående år trots att kapacitetsbrister hos flygbolagen bidrog till färre flyglinjer.

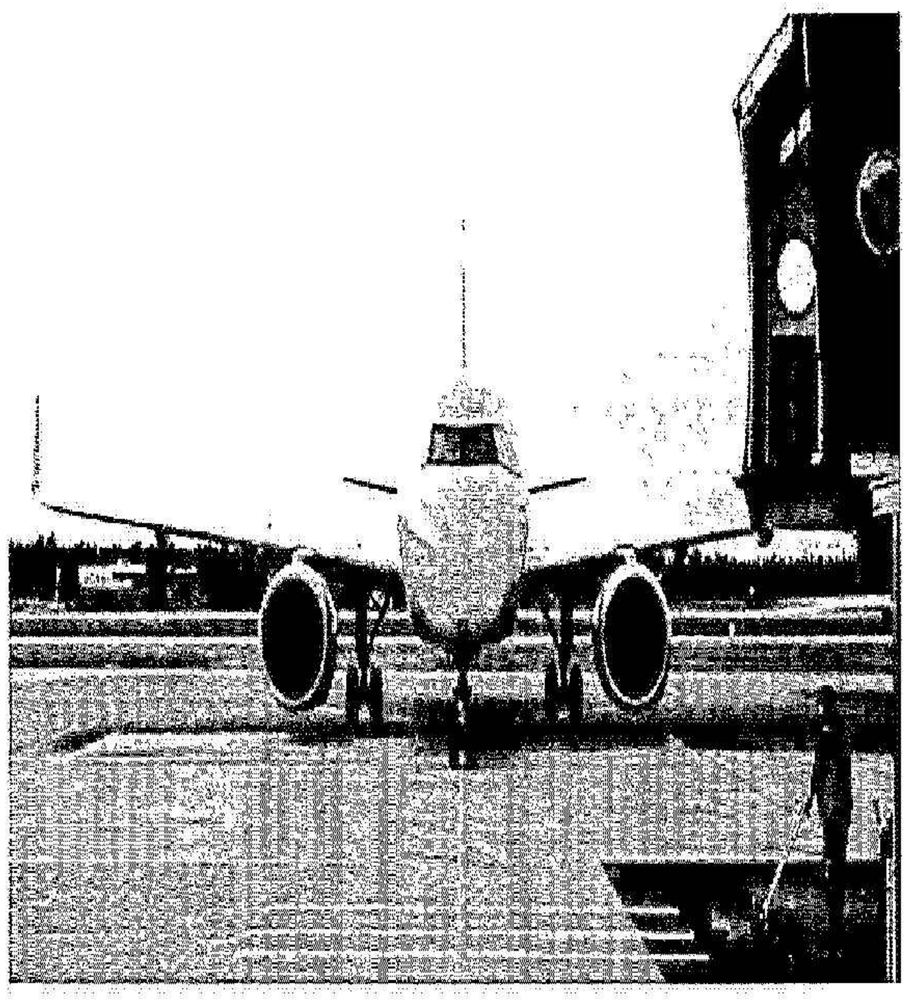
Swedavias regionala flygplatser bidrar tillsammans med Swedavias fyra internationella flygplatser samt övriga regionala och kommunala flygplatser till ett gemensamt infrastrukturnät som täcker hela landet. De regionala flygplatserna har framför allt inrikestrafik som kompletteras av viss charter- och säsongstrafik.

Inrikesflyget har efter sommaren sett en avmattning i tillväxt och på det hela taget inte lyckats komma tillbaka till tidigare nivåer. Dock finns regionala skillnader.

Chartertrafiken ökade kraftigt under året från framförallt Luleå Airport och Umeå Airport med en god efterfrågan även långt in på hösten. Sammanfattningsvis uppgick antalet passagerare under året till 2,6 miljoner, vilket motsvarade 74 procent av volymerna för 2019, innan pandemin.

Effekterna av pandemin kopplat till resurs- och kompetensförsörjning har fortsatt under året krävt vissa åtgärder i form av rekryterings- och utbildningsinsatser. Trots utmaningar levererade verksamheten mycket väl på sitt uppdrag på samtliga regionala flygplatser.

Under året har regeringens flygplatsutredare lämnat sin rapport som bland annat föreslår att ytterligare flygplatser bör ingå i det statliga basutbudet i framtiden utöver dagens tio. Rapporten har inte resulterat i några beslut.



REGIONAL AIRPORTS I KORTHET

Inom Regionala Airports ingår Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport.

46 destinationer trafikeras varav 18 är inrikes. Totalt arbetar cirka 1 000 medarbetare i verksamheterna varav 743 är anställda av Swedavia.

| Passagerarutveckling, miljoner | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Luleå Airport | 1 | 0,9 |
| Umeå Airport | 0,7 | 0,6 |
| Visby Airport | 0,3 | 0,3 |
| Åre Östersund Airport | 0,3 | 0,2 |
| Kiruna Airport | 0,2 | 0,2 |
| Ronneby Airport | 0,1 | 0,1 |

| Punktlighet[1], procent | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Visby Airport | 87,2 | 90,7 |
| Ronneby Airport | 86,5 | 86,3 |
| Umeå Airport | 79,8 | 84,6 |
| Luleå Airport | 76,5 | 77,9 |
| Åre Östersund Airport | 73,8 | 84 |
| Kiruna Airport | 56,8 | 64,5 |

1) Läs mer på sidan 150.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Kiruna Airport, Luleå Airport och Visby Airport har stått värdar för EU-möten som följde av Sveriges ordförandeskap i EU under året. Flygtrafikledningen vid Umeå Airport anslöt i februari till Luftfartsverkets kontrollcentral RTC (Remote Tower Centre) på Stockholm Arlanda Airport och blev därmed den tredje av Swedavias flygplatser som har flygtrafiktjänst på distans. På Luleå Airport har utbudet av mat och dryck förnyats som ett resultat av den nya kommersiella strategin. Läs mer på sidorna 50 till 52.

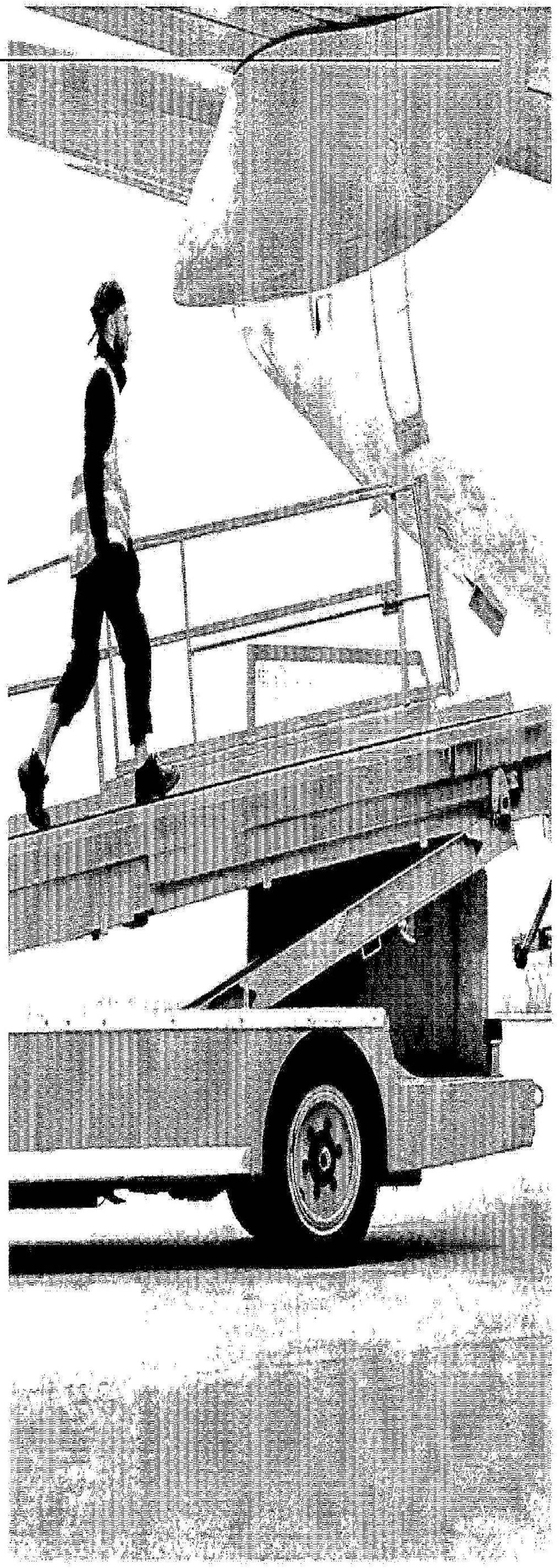
Swedavia driver en rad viktiga utvecklingsprojekt för att accelerera den viktiga övergången från fossila flygbränslen till mer hållbara och förbereda flygplatserna för flygets fossilfrihet. En stor del av dessa initiativ genomförs på de regionala flygplatserna. Elektrifieringsprojekt pågår både på Umeå Airport, Visby Airport och Östersund Airport och handlar framför allt om den laddinfrastruktur som kommer att bli nödvändig i och med elektrifieringen av flyget. Elförsörjningen är av stor vikt för både flygets fossilfrihet och för ett ökat behov av laddning på bilparkeringar de senaste åren. Vätgasinitiativ pågår i flertalet regioner och Swedavia medverkar via flygplatserna. Projekten sker bland annat i samarbete med det statliga forskningsinstitutet RISE, innovationsmyndigheten Vinnova, det svenska startupbolaget Heart Aerospace samt en rad regionala organisationer och företag. Läs mer om omställningen till hållbara flygbränslen på sidan 27.

**UTMANINGAR**

- Affärsresandet har minskat till förmån för digitala möten.
- Stor och ihållande kapacitetsbrist hos flygbolagen samt effekten av SAS och BRA:s rekonstruktioner ger en negativ effekt på inrikestrafiken med minskad efterfrågan på sikt.
- Ökad sårbarhet på grund av svårigheter att säkra kompetenser och genomföra effektiv resursplanering på de mindre flygplatserna.
- Avsaknad av konkurrens ger höga biljettpriser.

**MÖJLIGHETER**

- Nya resmönster kan skapas och en helt ny linjekarta ritas upp i takt med att elektrifieringen av flyget utvecklas.
- När flygets miljöpåverkan minskar utjämnas konkurrensen gentemot andra trafikslag i Sverige så att hela landet kan leva.
- Klimatutmaningarna i södra Europa trycker besöksnäringen norrut och nya reseströmmar når Sverige.
- Ett närmare samarbete växer fram med de regioner där Swedavias flygplatser verkar, där de mindre regionerna är aktiva, engagerade och vill säkra flygets framtid.





↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618024955



I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

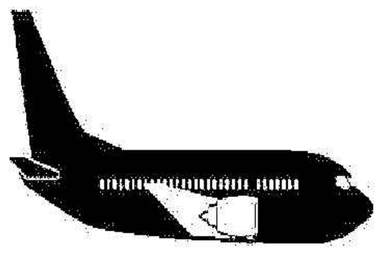
Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Inom Sverige och vidare ut i världen

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



**32,1** miljoner passagerare 2023

**322** direktlinjer från flygplatserna

**64** flygbolag på flygplatserna

**527** flyglinjer från flygplatserna






## Swedavias flygplatser från norr till söder:

| Flygplats: | Kiruna Airport | Luleå Airport | Umeå Airport | Åre Östersund Airport | Stockholm Arlanda Airport | Bromma Stockholm Airport | Göteborg Landvetter Airport | Visby Airport | Ronneby Airport | Malmö Airport |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Banlängd (m): | 2 502 | 3 350 | 2 302 | 2 500 | 3 301, 2 500 och 2 500 | 1 668 | 3 300 | 2 000 och 800 | 2 231 | 2 800 och 797 |
| Starter och landningar: | 3 342 | 13 339 | 16 367 | 6 536 | 189 282 | 35 323 | 52 134 | 10 558 | 5 377 | 23 054 |
| Antal resenärer: | 217 075 | 1 034 849 | 685 798 | 252 833 | 21 817 841 | 1 184 127 | 5 184 386 | 317 492 | 110 575 | 1 296 615 |
| Direktlinjer: | 1 utrikes 1 inrikes | 11 utrikes, 5 inrikes | 6 utrikes, 2 inrikes | 5 utrikes 2 inrikes | 133 utrikes, 21 inrikes | 3 utrikes, 13 inrikes | 76 utrikes, 4 inrikes | 5 utrikes 7 inrikes | 1 inrikes | 25 utrikes, 3 inrikes |
| Populäraste destinationer: | Stockholm, Düsseldorf | Stockholm, Göteborg, Gran Canaria | Stockholm, Gran Canaria, Chania | Stockholm, Umeå, Split | London, Köpenhamn, Oslo | Malmö, Visby, Bryssel | Stockholm, London, Frankfurt | Stockholm, Göteborg, Malmö | Stockholm | Stockholm, Skopje, Belgrad |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Resandet fortsätter att öka

Under 2023 fortsatte återhämtningen från tidigare års låga trafikvolymer med nya och gamla flygbolag åter på flygplatserna och merparten av alla linjer och destinationer återställda. Även om trenden var stabil så stagnerade utvecklingen årets sista månader.

De senaste åren har en kraftig återhämtning gjorts från de rekordlåga trafikvolymerna 2020. På Swedavias flygplatser tillkom flera nya linjer liksom nya och tidigare flygbolagskunder.

Flyget är en konjunkturkänslig bransch som påverkas av både det aktuella ekonomiska läget och den osäkerhet som orsakas av händelseutvecklingen i omvärlden. Krig, ökade el- och bränslepriser, inflation samt flygets klimatomställning kommer att påverka flygindustrins utveckling framöver.

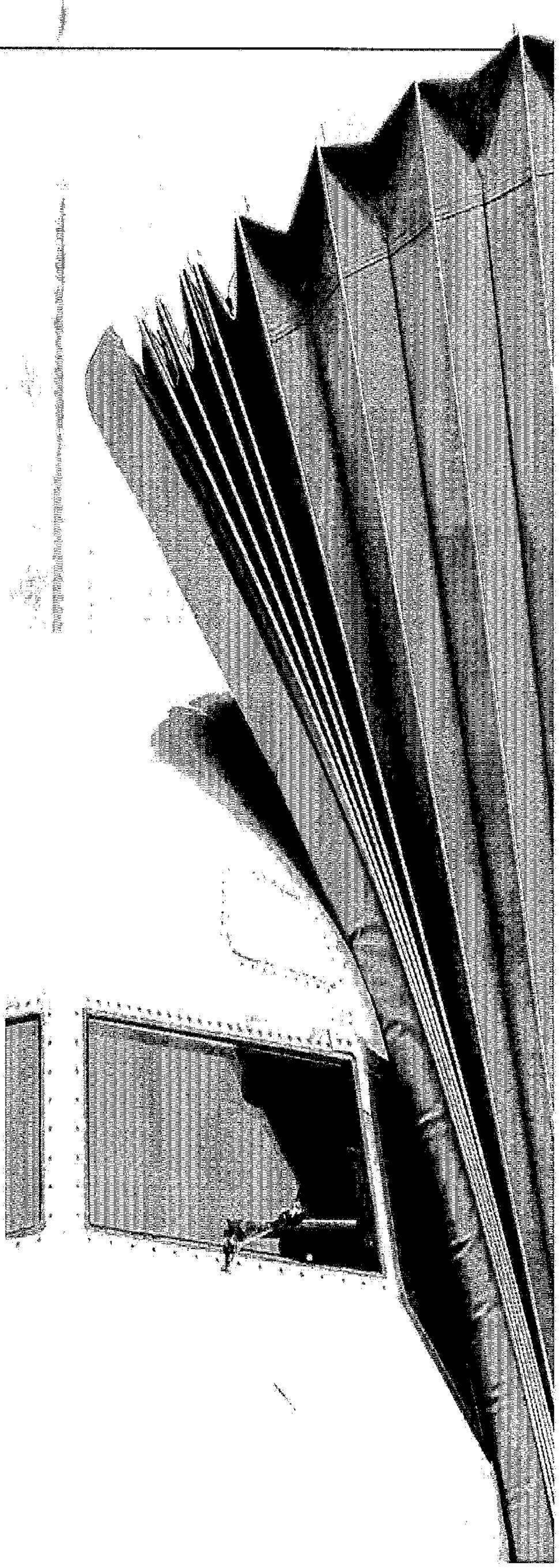
Mycket pekar nu mot en fortsatt tillväxt inom flygtrafiken. Under sommaren blev det tydligt att det bland svenskarna finns en stor efterfrågan efter att resa. Trots en ansträngande ekonomisk situation för många hushåll har många valt att prioritera fritidsresande, och framför allt flygresor till Europa upplever en stark efterfrågan. Även affärsresandet till Europa ökade under året. Som en effekt av obalansen i marknaden med mindre kapacitet än tidigare kombinerat med en stark efterfrågan har biljettpriserna ökat avsevärt, något som sannolikt kommer att balanseras över tid.

## UTMANINGAR INRIKES

Inrikesresandet och till viss del också resor inom Norden står däremot inför större utmaningar med nya resebeteenden. Ekonomiska orsaker påverkar främst, liksom ambitionen att minska klimatavtrycket, drivna av att många företags resepolicys för framför allt korta resor har stramats åt. Den digitala omställningen med onlinemöten har på bara några år blivit en naturlig del av arbetslivet. Ytterligare en orsak är ett större attitydskifte bland affärsresenärer som i mindre utsträckning prioriterar restid. Detta bidrar till minskad konkurrens, högre biljettpriser och sämre tillgänglighet inom Sverige.

## LÅGPRISBOLAG VÄXER

Flygets ekosystem är fortsatt under viss press. Ingen av Swedavias största kunder BRA, SAS och Norwegian har återvänt till samma utbud som innan pandemin. Många flygbolag möter också utmaningar i form av brist på personal, tränings- och utbildningsmöjligheter, flygplan och reservdelar. Andra flygbolag, framför allt lågprisbolagen, har de senaste åren flyttat fram sina positioner.





↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618O2496



I korthet

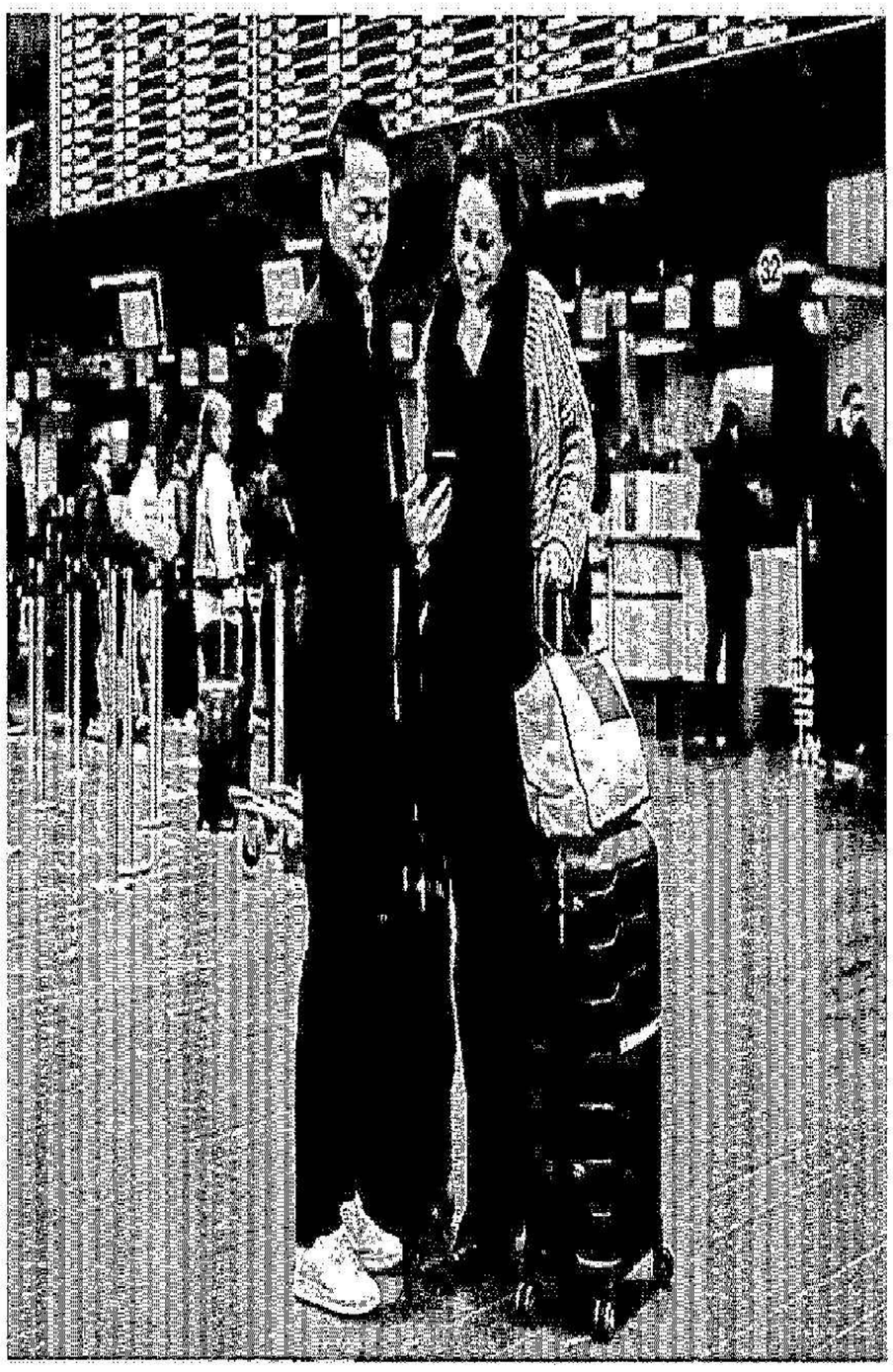
Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner



Ryanair och Eurowings har under året utökat sina baser på Stockholm Arlanda Airport, och med början i oktober startade Wizz Air trafik på Stockholm Arlanda Airport.

Trafiken till och från USA går starkt men det råder brist på direktlinjer. SAS öppnade tillfälligt en linje mellan Göteborg Landvetter Airport och New York under sommaren, och United startade säsongstrafik mellan Stockholm Arlanda Airport och New York över sommaren, men det var inte tillräckligt för att täcka efterfrågan.

Asienmarknaden utgör också något av en utmaning då de asiatiska destinationerna ligger senare i återstarten efter pandemin. Flygvägarna har numera också blivit längre på grund av att kommersiell trafik inte kunnat passera genom ukrainskt, belarusiskt och ryskt luftrum, något som påverkar flygbolagens kostnader och möjlighet till utbud.

Totalt öppnade 36 nya linjer under året, vilket innebär att drygt 92 procent av de reguljära destinationerna är tillbaka jämfört med 2019 års nivåer. Läs mer om linjer och destinationer på sidan 47.

### AVIATION BUSINESS I KORTHET

Verksamhetsområdet Aviation Business arbetar tillsammans med partners med att utveckla tillgängligheten och utbudet av flygtrafik. Verksamhetsområdet omfattar tjänster inriktade till Swedavias kunder inom flygverksamheten som start- och landningstjänster, samt marktjänster.

| Aviation Business per område, nettoomsättning, MSEK | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Resenärsrelaterade intäkter | 1 543 | 1 278 |
| Externt reglerade avgifter | 984 | 781 |
| Flygplansrelaterade intäkter | 714 | 585 |
| Ground handling | 257 | 208 |
| Övriga tilläggstjänster | 183 | 143 |
| **Summa** | **3 681** | **2 995** |

### OFÖRUTSÄGBAR FRAKTFRAMTID

Trots att flygfrakten enbart utgör en procent av de globala transportvolymerna står den för 35 procent av varuvärdet ett normalt år. Flyget har en viktig roll i att skicka läkemedel, skyddsutrustning, högvärdigt och känsligt gods samt att förse industrin med verksamhetskritiska reservdelar.

En stor andel gods transporteras i buken på reguljära passagerarplan, vilken kan innebära en betydande andel av intäkterna för långdistansflyget. Efterfrågan på snabba transporter ökade länge som en följd av bland annat en växande onlinehandel, samtidigt som kapaciteten minskade på grund av en kraftigt minskad efterfrågan på passagerartrafik under pandemin. I och med flygtrafikens relativa återhämtning har också kapaciteten ökat, men på grund av den inbromsade världsekonomin har efterfrågan på frakt minskat. De tidigare kraftigt ökade prisnivåerna börjar nu sjunka något och i slutet av året märks en viss ökning av efterfrågan.

### FLYGPLATSAVGIFTER KOMMER IKAPP

Swedavia beslutade om en höjning av flygplatsavgifterna under 2023 på 2,3 procent för att täcka ökade kostnader och som ett första steg mot att gradvis gå tillbaka till en mer hållbar ekonomisk modell. Från och med första januari 2024 höjdes flygplatsavgifterna med ytterligare nio procent.

### KLIMATÅTGÄRDER SOM GER EFFEKT

Incitamentsprogrammet kring bidrag för frivillig tankning av hållbart flygbränsle är en viktig del i de åtgärder som Swedavia genomför för att öka efterfrågan på och tillgängligheten av hållbart flygbränsle. Läs mer om det på sidan 10. Swedavia har sedan ett par år tillbaka också klimatdifferentierade start- och landningsavgifter på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Flygbolag som använder klimateffektiva flygplan och hållbart flygbränsle premieras, något som inte minst är ett viktigt signalvärde. Bulleravgifter och kväveoxidavgifter kopplade till startavgifter finns på samtliga Swedavias flygplatser.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Ett nytt kommersiellt utbud skapar ökad konkurrenskraft

Swedavias nya kommersiella strategi inom Retail, Food and Beverage har börjat sätta sin prägel på flygplatserna. Under 2023 har cirka 50 nya restauranger och butiker öppnat. Den största förnyelsen har skett på flygplatserna Luleå Airport, Malmö Airport, Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport.




Swedavias syfte är att möjliggöra för människor att mötas och flygplatsen ska vara en plats för magiska möten. Inte minst utgör den en spännande och stimulerande miljö och är en viktig del av resenärsupplevelsen. Verksamhetsområdet Commercial Services säkerställer att Swedavias kommersiella utbud tilltalar flygplatsens alla besökare och omfattar bland andra produkterna Retail, Food and Beverage och Bilparkering och Angöring.

Övergången till koncessionsupphandlingar innebar förnyelse av 120 hyresavtal. Det innefattade restaurang och butik samt planeringen av Stockholm Arlanda Airports nya Marknadsplats med 40 restauranger och butiker. Resenärerna har under året börjat ta del av det nya utbudet. Av totalt 120 nya restauranger och butiker har ca 50 öppnat under 2023 och resterande öppnar löpande fram till och med omkring årsskiftet 2024/25.

Inom området bilparkering och angöring fortsätter den gröna omställningen där ett stort fokus under 2023 har varit att vidareutveckla laddning för eldrivna fordon.

## FOKUS PÅ NORDISKT, BRETT UTBUD, PRISVÄRDE OCH FÖRNYELSE

Den nya kommersiella strategin för restauranger och butiker är skalbar och omfattar samtliga Swedavias flygplatser. Inspel från resenärer, partners, omvärld och extern expertis har lagt grunden för att identifiera vad som är viktigt i det framtida utbudet. Gemensamt för alla flygplatser är gröna alternativ, nordisk kommersiell design, miljörelaterade krav och prisvärde. På de större flygplatserna tillkommer ett bredare utbud samt större konkurrens i drift och förnyelse.

Förnyelsen sker dels genom att upphandlingar sker på nytt inom tre till fem år vilket ger en möjlighet att anpassa den kommande periodens utbud till den aktuella efterfrågan. På Stockholm Arlanda Airport kommer även en food hall med ett nytt matkoncept två gånger per år, pop-up och multi-brand butiker bidra till att resenärerna inspireras och ser något nytt med jämna mellanrum.

Det nordiska tar sig i uttryck i renodlade koncept, varumärken, kommersiell design och även menyer som är utformade av kända svenska kockar. För att skapa ett brett utbud kompletteras det nordiska med exempelvis det internationella köket.

Prisvärde efterfrågas av Swedavias resenärer och innebär att det som inhandlas motsvarar förväntningar på kvalité och pris inom respektive kategori. En ökad konkurrens, fler stora aktörer än tidigare, och jämförelse med motsvarande alternativ inne i stan ska bidra till ökat prisvärde.

FOKUS HÅLLBARHET

1. Vi har miljörelaterade krav inom RFB:s koncessionsavtal.
2. I upphandlingen och avtalen har vi sedvanliga kvalificeringskrav kring systematiskt miljöarbete / miljöledningssystem.
3. I avtal finns också skrivelser om att följa var tids gällande Airport Regulations och (miljö) lagstiftning.
4. Det finns också skrivning om byggmaterialsmiljöklassning i Fastighetsvillkoren, en branschstandard.
5. Avtalen pekar inte konkret på noll-utsläpp utan bygger på ACA-principen om löpande minskningar i den egna verksamheten där vi driver på och följer upp.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618024 97



I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## DEN NYA MARKNADSPLATSEN ERBJUDER 40 RESTAURANGER OCH BUTIKER

Besökare till Marknadsplatsen efter den nya säkerhetskontrollen på Stockholm Arlanda Airport möter en tydlig nordisk prägel blandat med internationella influenser. Hållbarhet, hemtrevnad och gröna alternativ är en solid grund i hela konceptet. Med över 40 nya restauranger och butiker på 11 000 kvm blir Marknadsplatsen flygplatsens kommersiella hjärta.

Nya på flygplatsen är bland annat hamburgerkedjan Jureskogs och restaurangen Eatery garden. På den nya stora matsatsningen finns bland annat Sigtunabaserade familjeföretaget RC Chocolat, Hawaii Poké, Gateau och La Neta. I fine dining-segmentet återfinns Pontus Frithiofs La Girafe med en omfattande vinkällare. Utbudet kommer att breddas med en större sortimentsmix och föränderlighet över tid, med bland annat ett nytt restaurangkoncept var sjätte månad.

## UPPHANDLINGAR SKAPAR NYA FÖRUTSÄTTNINGAR

Sammantaget har ca 40 upphandlingar gjorts med den nya kommersiella strategin för Swedavias flygplatser till ett upphandlingsvärde på tio miljarder svenska kronor. Marknadsdialoger och upphandling av Marknadsplatsens tredje och sista del, med fokus på butiker, har påbörjats under året och kommer att fortsätta under 2024.

Swedavia omfattas av lagen om upphandling av koncessioner, vilket innebär att man inte längre ingår hyreskontrakt och hyran sätts numera i upphandlingsförfarandet av aktören.




## Det här är nya Marknadsplatsen

**Yta:** Drygt 11 000 kvadratmeter.

**Öppning:** Stegvis från andra halvan av 2023 fram till omkring årsskiftet 2024/2025.

**Antal etableringar:** Över 40 nya butiks- och restaurangkoncept.

**Exponering:** Butikerna exponeras för ca 60 000 -100 000 resenärer per dag, eller 23 miljoner resenärer per år.

**Exempel på butiker:** Lakritsroten, som gör sin största satsning någonsin, Stockholm Duty Free, som öppnat en taxfree-butik på 2 500 kvadratmeter, InMotion, elektronikkedjan som säljer det senaste inom elektronik från de största varumärkena, ÆRA med både en butik för friluft- och träningskläder och en butik med kända varumärken både från Norden och resten av världen, Sweshop, souvenirbutiken som frontas av en stor dalahäst som ändrar färg och stil efter säsong, klädesbutikerna J. Lindeberg och GANT, World of Toys, Kronans Apotek, 7-eleven, Adlibris Pocket Shop, Forex och Global Blue. Fortsatta butiksupphandlingar pågår.

**Exempel på restauranter som har öppnat eller öppnar under 2024:** La Girafe by Pontus Frithiof och Monstro by Pontus Frithiof, RC Café & Pâtisserie, Nordic Lounge by RC, Indochine, Hawaii Poké, Eatery Garden, Jureskogs, och en ny Foodhall med bland andra Bread Break, La Neta, Bun Meat Bun och Baba Grill.

**Totalt upphandlingsvärde:** Tio miljarder kronor för kommersiella upphandlingar till Swedavias flygplatser. Upphandlingscyklerna ligger på tre till fem år.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

I upphandlingarna ställs bland annat hållbarhetskrav som omfattar systematiskt arbete för social hållbarhet och att minska negativ klimatpåverkan.

### ÖKADE KOMMERSIELLA INTÄKTER BIDRAR TILL KONKURRENSKRAFTIGA FLYGPLATSAVGIFTER

Ett stärkt kommersiellt utbud är inte bara viktigt för resenärernas upplevelse, det bidrar också till Swedavias förmåga att bibehålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter. Priset för flyg- och marktjänstbolag baseras på Swedavias kostnader och intäkter, högre intäkter bidrar till lägre flygplatsavgifter.

I och med den kommersiella satsningen på restauranger och butiker men även insatser för övriga produkter inom verksamhetsområdet har omsättningen inom Bilparkering och angöring samt Retail Food and Beverage fortsatt visat en stark utveckling och växt från 1 216 MSEK 2022 till 1 527 MSEK under 2023, en ökning med 26 procent. Inledningen av 2022 var dock till viss del påverkad av pandemins slutfas.

Områdena Bilparkering och Angöring samt Retail, Food and Beverage har vuxit snabbast under perioden. Övriga områden som Lokaluthyrning och Reklam ökade i mindre takt då de inte har samma direkta koppling till resenärsutvecklingen.

### FORTSATT GRÖN OMSTÄLLNING FÖR BILPARKERING OCH ANGÖRING

I syfte att fortsätta stärka Swedavias position inom hållbarhet och ta klivet mot fossilfria flygplatser till 2025 utvecklas löpande affärsmodeller som premierar grön omställning. Inom affärsområdet bilparkering och angöring byggs infrastruktur ut för att fortsatt erbjuda laddning av elfordon för både privatbilister, taxi, busstrafik och hyrbilsverksamhet vid alla flygplatser.

Under 2023 har ett nytt system för hantering av taxi införts på Göteborg Landvetter Airport. Systemet ger tydligare miljöstyrning vid framkallning av taxibilar och ökad driftsäkerhet som gagnar både resenärer och taxibolag. Under 2023 har en större uppgradering av parkeringssystemet påbörjats där äldre utrustning byts ut till ny och programvaran uppdateras för nya funktioner. Även parkeringens kamerasystem ska uppgraderas, något som stärker driftsäkerheten, skapar nya kundfunktioner i form av fler betallösningar och underlättar kundtjänstens arbete. För bättre resenärsinformation har upphandling av nytt informationssystem angående busstidtabeller och hållplatser påbörjats för Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.

KORT INTERVJU



## Marie Ullmark

Retail, Food & Beverage, Aviation Pricing

**POSITIVA HÄNDELSER UNDER ÅRET**

Äntligen har våra resenärer börjat få ta del av våra nya restauranger och butiker. Efter ett långt förarbete med framtagande av ny kommersiell strategi och upphandlingar kunde ungefär hälften av våra 120 nya enheter öppnas under 2023. Resterande öppnas 2024 eller i början av 2025. Den största förnyelsen har skett på flygplatserna Luleå, Malmö, Göteborg Landvetter och Stockholm Arlanda. Den resenärsåterkoppling vi fått från exempelvis Stockholm Arlanda Airports nya Marknadsplats är positiv och skapar en stolthet hos alla medarbetare på flygplatsen.

**VILKA RISKER OCH UTMANINGAR HAR BEHÖVT HANTERAS?**

Omfattningen av den kommersiella omställning som nu pågår är något som Swedavia tidigare inte upplevt. 120 nya restauranger och butiker under drygt två år där vissa flygplatser under en kort tid totalt bytt skepnad helt är utmanade. Det handlar bland annat om färdigställandetider vid nybyggnation, samordning, logistik, tillgång till hantverkare och att minimera byggarbetsplatsens negativa inverkan på resenärsupplevelsen.

**VILKA LÄRDOMAR TAR NI MED ER I FÖRSTA HAND?**

I och med att Swedavia fortsatt kommer upphandla restaurang- och butikskoncessioner så ska vi göra om samma resa igen och våra förberedelser påbörjas kort efter att vi är färdiga med första vågen. Pusslet med tider för när vilka butiker och restauranger ska bytas blir än mer viktigt framåt, liksom att skapa större tidsmarginaler för externa oförutsedda händelser och bli ett Swedavia som än bättre kan möta våra partners i etableringsprocessen.

**DIN VISION FÖR FRAMTIDEN?**

Ett kommersiellt utbud på våra flygplatser som motsvarar våra resenärers förväntningar.

COMMERCIAL SERVICES I KORTHET

Commercial Services uppdrag är att säkra och utveckla intäkter, kundrelationer och kommersiella strategier. Produkter, tjänster och service ska utvecklas för att möta kundernas behov och skapa långsiktig konkurrenskraft. Butiker, restauranger, hotell, parkeringsplatser, reklamförsäljning, uthyrning av lokaler och olika tjänster inom energi, tele- och datakommunikation genererar inkomster som bidrar till att behålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter samt till att finansiera investeringar.

| Commercial services per område, nettoomsättning, MSEK | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Bilparkering och angöring | 854 | 716 |
| Retail, Food and Beverage | 674 | 500 |
| Fastighetsintäkter | 488 | 438 |
| Reklam | 95 | 83 |
| Övriga Commercial-produkter | 82 | 67 |
| **Summa** | **2 192** | **1 804** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618024 98



I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Fastighetsutveckling för långsiktig tillväxt

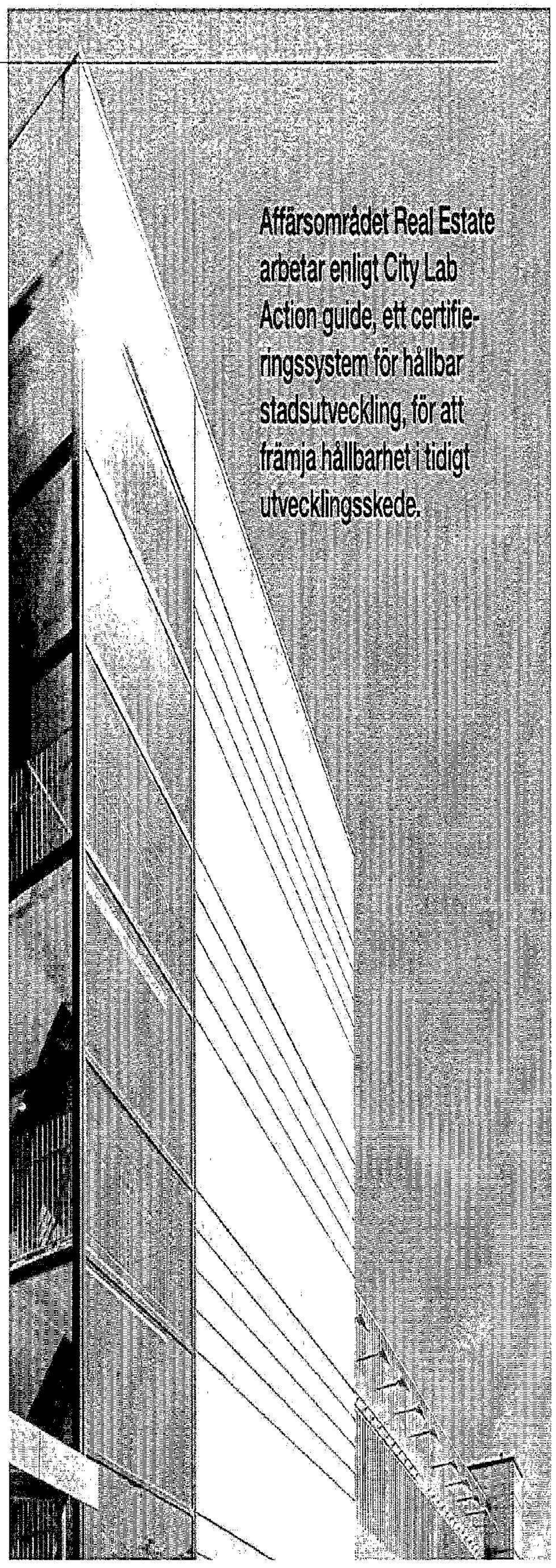
Under 2023 har arbetet inom verksamhetsområdet Real Estate fortsatt med att skapa förutsättningar för att möjliggöra framtida exploatering och nya affärer samt med ett antal konkreta affärsutvecklingsprojekt. Trots en konjunkturrelaterad avmattning ser Swedavia fortfarande goda affärsmöjligheter inom flera områden tack vare ett stort intresse hos potentiella investerare och partners.

Ett år med försämrad konjunktur, hög inflation och räntehöjningar har skapat oro rent generellt på fastighetsmarknaden, både i Sverige och i övriga Europa. En lågkonjunktur innebär stora utmaningar för hur och när fastighetsutveckling kan och ska ske, samtidigt som nya möjligheter uppstår.

Verksamhetsområdet Real Estate ansvarar för Swedavias fastigheter och den mark som ligger i anslutning till flygplatserna. Genom att kartlägga fastighetsbehovet, detaljplanelägga områden och knyta ihop potentiella intressenter med utvecklingsmöjligheter i tidiga skeden skapas förutsättningar för framtida affärer. Med projekt som är intressanta för investeringsmarknaden kan Swedavia realisera värde och frigöra kapital för andra satsningar inom bolaget.

Swedavias exploatering och fastighetsutveckling har inte påverkats direkt av avmattningen på marknaden. Trots en stor osäkerhet inför framtiden så möter Swedavias konkreta affärsprojekt ett förhållandevis stort intresse och affärsmöjligheterna är fortfarande långsiktigt goda.

Oron i världen innebär att många företag gör nya riskbedömningar och i större utsträckning än tidigare tittar på möjligheterna att tillverka och lagerhålla i Sverige. Det har som effekt att den inhemska marknaden för lager, logistik och frakt inte har påverkats nämnvärt av konjunkturen, utan i vissa fall till och med ökat, även om det inte är på samma nivåer som året innan. Hotellprojekt är generellt sett en långsiktig investering som sällan påverkas



**Affärsområdet Real Estate arbetar enligt City Lab Action guide, ett certifieringssystem för hållbar stadsutveckling, för att främja hållbarhet i tidigt utvecklingsskede.**



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

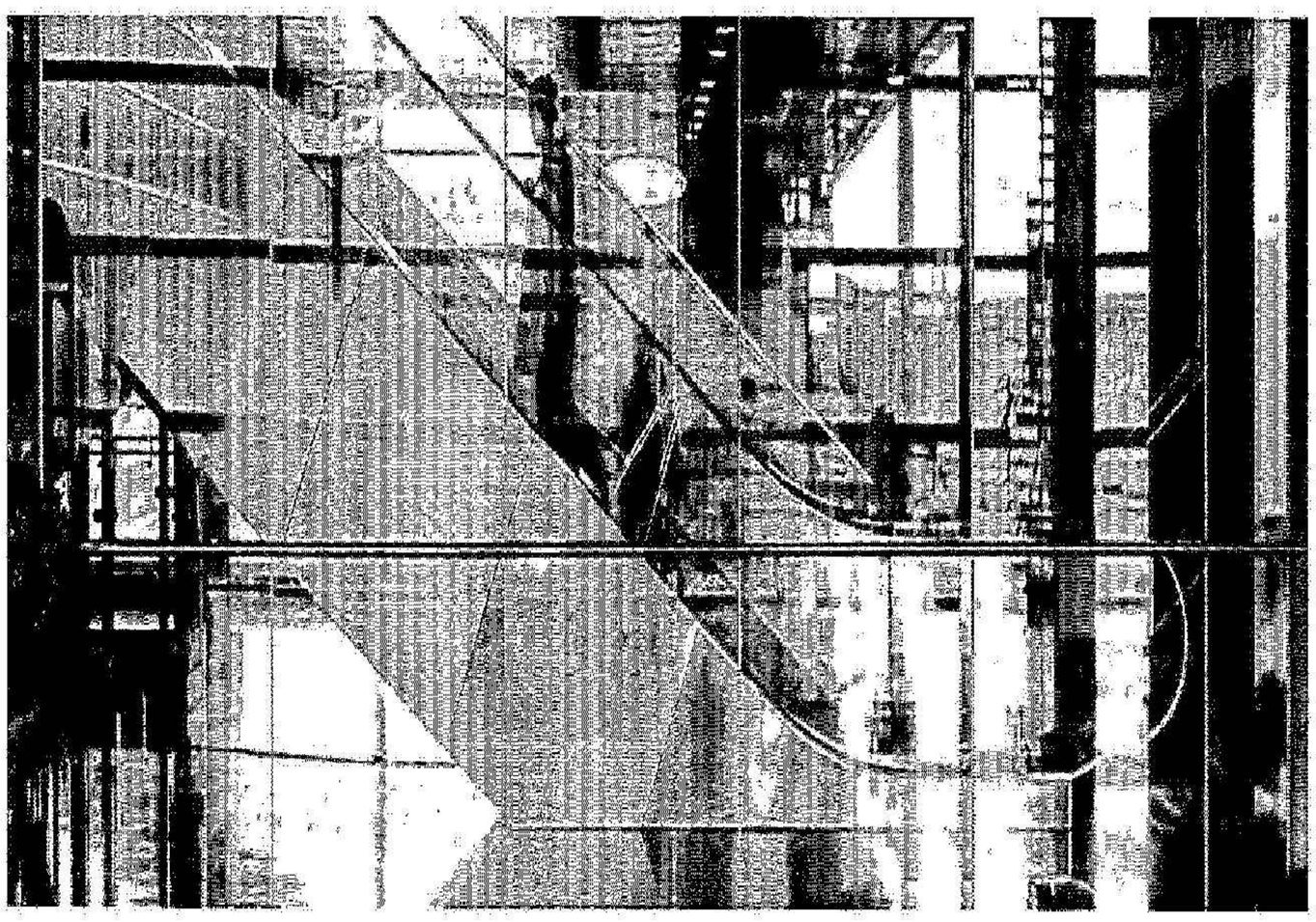
Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner



**REAL ESTATE I KORTHET**

- Affärsområdet Real Estate bygger, äger och utvecklar byggnader och markfastigheter i anslutning till Swedavias flygplatser.
- Genom utveckling och avyttring av kommersiella fastigheter skapas mervärden och intäkter som kan återinvesteras i flygplatsverksamheten.
- Verksamheten tar fram utvecklingsprojekt för fastigheter som hotell, kontorslokaler och logistikparker.
- Affärsområdet utvecklar samtidigt flygplatsernas attraktivitet i takt med att efterfrågan på etableringar vid flygplatserna växer.

av konjunkturfluktuationer i marknaden. Processen från att initiera en detaljplan till färdigutvecklad fastighet är flera år lång och det är naturligt att konjunkturen pendlar under tiden. Samtidigt ser Swedavia vissa risker kopplat till uthyrning av till exempel kontorshus på kort och medellång sikt.

**FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMTIDA AFFÄRER**

Detaljplaneläggning och utveckling av flera markområden sker för att ha affärsberedskap på längre sikt när lågkonjunkturen är över. Bland annat detaljplaneras utbyggnad av logistikområdet vid Göteborg Landvetter Airport som ett komplement till tidigare utbyggnader. På Stockholm Arlanda Airport förbereds även för ett samlat terminal- och hangarområde för General Aviation, ett samlingsnamn för samhällsviktigt flyg och privatjetplan.

**UTVECKLINGSPROJEKT PÅGÅR**

Ett antal affärsutvecklingsprojekt pågår av vilka flera kan komma att bli verklighet de närmaste åren. Förberedelserna för att bygga ett nytt logistikområde intill det befintliga området Cargo City vid Stockholm Arlanda Airport fortsatte under året med ambitionen att hitta rätt partner för att gemensamt exploatera ca 60 000 kvm bruttototalarea. Projektering av vägar, markinstallationer och dagvattenhantering pågår. Ett område för flygplatsanknuten logistik, med en detaljplan omfattande cirka 150 000 kvm bruttototalarea förbereds för exploatering och området kan i framtiden utökas och komma att omfatta närmare en miljon kvm.

Swedavia förbereder också för en byggnation av ett hotell med kongresslokaler i det framväxande Airport City i terminalområdet på Stockholm Arlanda Airport. Även i anslutning till Kiruna Airport planeras ett hotell. Samtliga affärer har mötts av ett stort intresse och det finns goda möjligheter att genomföra affärerna. I slutet på året tecknades ett Letter of intent - avsiktsförklaring, om försäljning och utveckling av en del av Cargo City.

Swedavia har ett väl utvecklat samarbete med flera strategiska partners som kompletterar den egna verksamheten. Bolaget Airport City Stockholm ägs gemensamt av Swedavia, Arlandastad Group AB och Sigtuna kommun i syfte att samordna utvecklingen i hela Airport City Stockholm. Swedavia samarbetar också med Alecta genom ett gemensamt delägande av Swedish Airport Infrastructure AB som förvaltar en rad fastigheter vid flygplatserna.

Med undantag för avsiktsförklaringen kring utveckling av Cargo City har inga större avyttringar eller förvärv gjorts under året och det har inte heller fattats några beslut kring nya större byggprojekt.

**NETTO NOLLUTSLÄPP TILL 2040**

Swedavias ambition är att minska sitt klimatavtryck i alla led och bolaget har antagit målet att företagets hela bygg- och anläggningsverksamhet ska nå netto nollutsläpp till 2040. Det ligger väl före bygg-och anläggningssektorns mål om klimatneutral värdekedja senast 2045. Swedavias mål omfattar utsläpp av koldioxid kopplade till material, drivmedel och transport i hela byggprocessen.

Swedavia arbetar konkret fram modeller, metoder och arbetssätt kring hur byggprojekt styrs och leds. Bolaget har också implementerat delmål med början 2023, då koldioxidutsläppen i byggprocessen ska minska för att nå klimatomställningsmålet till 2040. Målet följs upp genom klimatkalkyler som visar på minskningen för varje projekt, med 2015 som jämförelseår. För att uppnå nollutsläppsmålet krävs ökad medvetenhet, ansvarstagande och samverkan mellan alla aktörer inom värdekedjan.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

# Finansiell information


Kortfattat

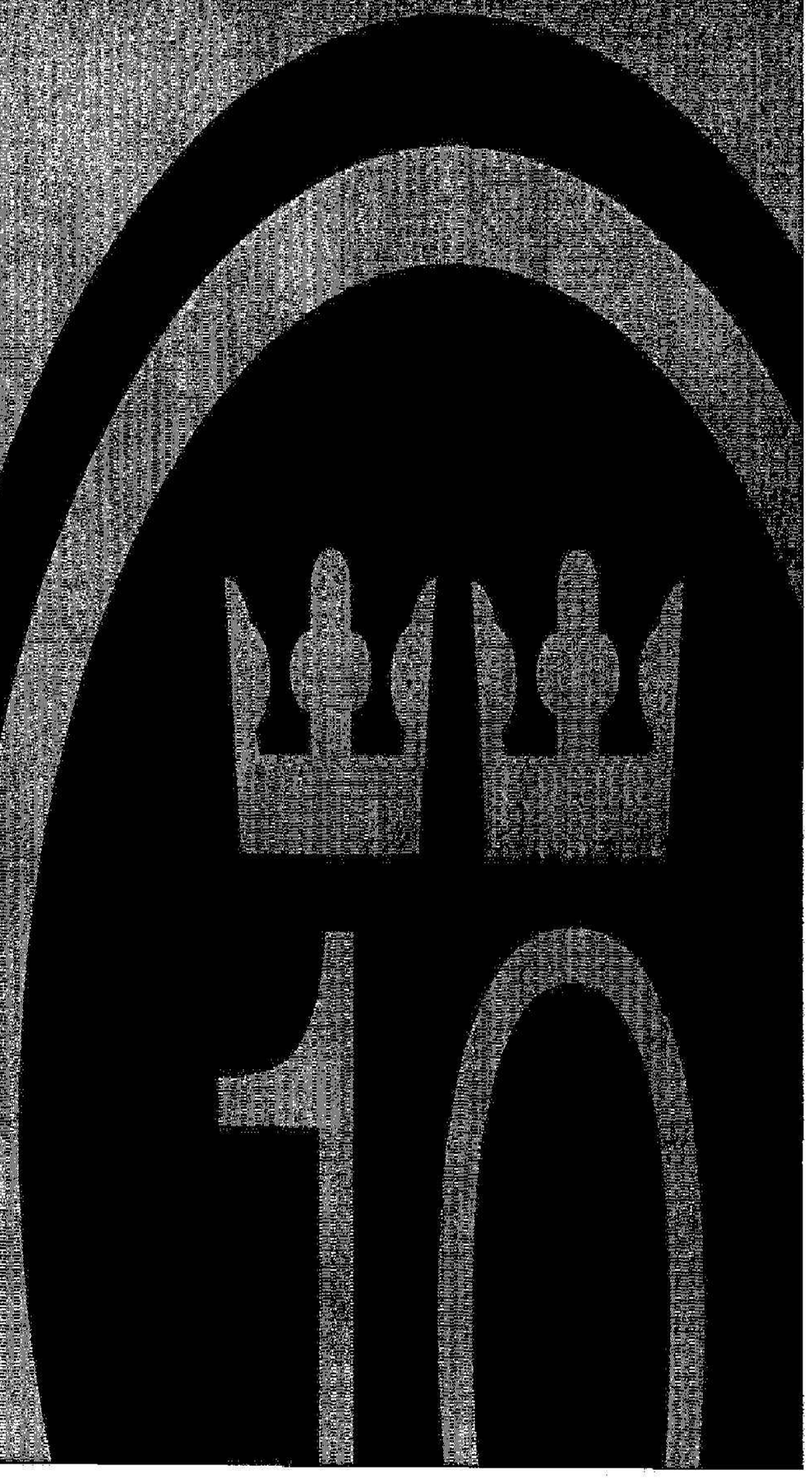
Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## Förvaltningsberättelse

Vinstdisposition ..... 60
Bolagsstyrningsrapport ..... 61
Styrelse ..... 66
Koncernledning ..... 68

## Koncernens räkenskaper

Koncernens resultaträkning ..... 70
Koncernens balansräkning ..... 71
Koncernens förändringar i eget kapital ..... 72
Koncernens kassaflödesanalys ..... 73

## Moderbolagets räkenskaper

Moderbolagets resultaträkning ..... 74
Moderbolagets balansräkning ..... 75
Moderbolagets förändringar i eget kapital ..... 76
Moderbolagets kassaflödesanalys ... 77

## Noter

Not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper ..... 78
Not 2 Viktiga bedömningar och uppskattningar ..... 84
Not 3 Segmentsredovisning ..... 84
Not 4 Nettoomsättning ..... 85
Not 5 Transaktioner med närstående 86
Not 6 Övriga rörelseintäkter ..... 87
Not 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer ..... 87
Not 8 Anställda och personalkostnader ..... 87
Not 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar ..... 90
Not 10 Övriga rörelsekostnader ..... 90
Not 11 Finansiella intäkter och kostnader ..... 90
Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver ..... 91
Not 13 Skatt ..... 91
Not 14 Immateriella anläggningstillgångar ..... 92
Not 15 Materiella anläggningstillgångar ..... 93
Not 16 Byggnader och mark ..... 93
Not 17 Markanläggningar ..... 94
Not 18 Installationer, fordon och inventarier ..... 94
Not 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar ..... 94
Not 20 Verkligt värde ..... 95
Not 21 Förvaltningsfastigheter ..... 95
Not 22 Leasing ..... 96
Not 23 Biologiska tillgångar ..... 97
Not 24 Finansiella anläggningstillgångar ..... 97
Not 25 Andra långfristiga fordringar .. 97
Not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures ..... 98
Not 27 Andelar i koncernföretag ..... 98
Not 28 Finansiella tillgångar och skulder ..... 99
Not 29 Material och förråd ..... 100
Not 30 Övriga fordringar ..... 100
Not 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter ..... 100
Not 32 Kortfristiga placeringar ..... 100
Not 33 Eget kapital ..... 101
Not 34 Avsättningar ..... 101
Not 35 Avsättningar för pensioner .. 102
Not 36 Övriga avsättningar ..... 103
Not 37 Uppskjuten skatt ..... 104
Not 38 Räntebärande skulder ..... 104
Not 39 Låneskulder ..... 105
Not 40 Checkräkningskredit ..... 106
Not 41 Övriga skulder ..... 106
Not 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter ..... 106
Not 43 Finansiella risker ..... 107
Not 44 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser ..... 111
Not 45 Kassaflöde ..... 111
Not 46 Fusion ..... 112
Not 47 Kompletterande information till finansiella nyckeltal ..... 112
Not 48 Händelser efter balansdagen 112

## Årsredovisningens undertecknande

.....113

## Revisionsberättelse

.....114



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025000



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2023. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

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. Swedavia bedrev under 2023 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 affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. 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".

## ÅRET I KORTHET

Året har präglats av ökat resande, stärkt linje- och destinationsutbud samt kommersiella satsningar.

Under 2023 reste 32,1 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser. Det var 4,5 miljoner fler passagerare jämfört med samma period föregående år, vilket motsvarar en ökning med 16,5 procent. Jämförelsen med föregående år påverkas av att passagerarutvecklingen under första kvartalet 2022 var kraftigt påverkad av restriktioner till följd av covid-19 pandemin. Jämfört med 2019 uppgick antalet passagerare till 80 procent, där utrikestrafiken hade en högre återhämtningstakt än inrikestrafiken. Utbudet både i form av destinationer och avgångar har stegvis ökat under året jämfört med 2022 men är fortfarande på en lägre nivå än 2019.

Under året har en ny modern säkerhetskontroll driftsatts på Stockholm Arlanda Airport som bidragit till en förbättrad flygupplevelse och ytterligare förbättrad säkerhet. Det kommersiella utbudet har utökats under året, med nya marknadsplatser på Stockholm Arlanda Airport och Malmö Airport samt ett utökat utbud på Göteborg Landvetter Airport och Luleå Airport.

## VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER ÅRET

Den 30 maj 2022 tillsatte den dåvarande regeringen en utredning med uppdrag att ta fram förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet.

Utredningen presenterades den 15 februari 2023 och några av utredningens slutsatser var att flyget spelar en viktig roll för Sveriges tillgänglighet, att staten behöver ökad rådighet över flygplatssystemet och att vissa justeringar bör göras av det nationella basutbudet.

Swedavia inlämnade den 23 maj 2023 sitt yttrande avseende remiss av utredningsrapporten till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Swedavia har den 2 februari 2023 utsett Kristina Ferenius till ny CFO. Hon kommer även att ingå i Swedavias koncernledning. Kristina kommer närmast från rollen som CFO vid Sveaskog och tillträdde tjänsten den 1 juli. Tidigare CFO Mats Påhlson har på egen begäran valt att lämna sitt uppdrag på Swedavia och lämnade den 15 juni 2023.

Vid Swedavias årsstämma 28 april 2023 omvaldes Tor Clausen, Nina Linander, Lars Mydland, Eva Nygren, Per Sjödell, Lottie Svedenstedt, Åke Svensson samt Annica Ånäs. Peter Blomqvist nyvaldes och Lotta Mellström lämnade styrelsen.

Den 19 oktober 2023 ansökte flygbolaget BRA om rekonstruktion. BRA har meddelat att de avser att bedriva den löpande verksamheten i normal omfattning under tiden rekonstruktionen pågår. Swedavia har gjort en initial bedömning av effekterna och kommer fortlöpande följa processen.

Den 31 oktober beslutade Swedavia efter samråd med flyg- och marktjänstbolag att justera flygplatsavgifter 2024 med 9 procent. Åtgärden följer en marknadsmässig bedömning och är tillämplig från 1 januari 2024.

Swedavia emitterade den 15 november efterställda hybridobligationer om 2 miljarder SEK med en evig löptid och första möjlighet till inlösen om 5 år. Det emitterade beloppet har använts för att dels lösa in befintlig hybridobligation om 892 MSEK i förtid, dels i syfte att stärka den finansiella ställningen.

## NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Nettoomsättningen uppgick till 5 931 MSEK (4 846), vilket var en ökning med 1 085 MSEK eller 22 procent jämfört med föregående år. Inom segmentet Flygplatsverksamhet var nettoomsättningen 1 078 MSEK högre och uppgick till 5 901 MSEK (4 824). Nettoomsättningen inom Real Estate segmentet uppgick till 37 MSEK (40).

Intäkter från Aviation Business uppgick till 3 681 MSEK (2 995), vilket var 23 procent högre jämfört med föregående år. Intäkterna från Aviation Business ökade mer än uppgången i passagerarvolym, främst tack vare priseffekt samt ökad kostnadsbas för säkerhetskontroll som medförde högre intäkter från extern reglerade avgifter. Intäkter från Ground Handling och Övriga tilläggstjänster överträffade föregående år, främst till följd av ökad efterfrågan på avisningsuppdrag. Intäkter från Commercial Services ökade med 393 MSEK jämfört med föregående år och uppgick till 2 212 MSEK (1 819). De ökade passagerarvolymerna resulterade i högre intäkter från Bilparkering och Angöring samt Retail, Food & Beverage (RFB), som sammantaget uppgick till 1 527 MSEK (1 216), vilket var 26 procent högre jämfört med föregående år. Intäkterna från RFB ökade mer än passagerarvolymuppgången, vilket berodde på högre snittintäkter per avresande passagerare. RFB intäkterna påverkades positivt föregående år av erhållet statligt hyresstöd om 8 MSEK. Även fastighetsintäkterna var högre jämfört med föregående år, i huvudsak till följd av ökade hyresintäkter samt högre intäkter från vidareförsäljning av el.

Övriga rörelseintäkter uppgick till 45 MSEK (-349), vilket var 394 MSEK högre än föregående år. Föregående år gjordes en reservering för befarad återbetalning av omställningsstöd om 441 MSEK. Föregående år påverkades vidare positivt av realisationsvinster om 43 MSEK samt erhållet omställningsstöd om 20 MSEK. Innevarande år påverkades positivt av erhållet statligt elstöd om 14 MSEK.

Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete för egen räkning, uppgick till -4 713 MSEK (-3 912) och var 801 MSEK högre. Ökade kostnader förklaras i huvudsak av att verksamheten anpassats till högre passagerarvolymer. Även kostnader för IT, el, vinterunderhåll, lönerevision samt inflationseffekter resulterade i högre kostnader jämfört med föregående år.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Av- och nedskrivningar uppgick till –1 458 MSEK (–1 363), där ökningen berodde på att flera stora investeringsprojekt avslutats och nya anläggningar tagits i drift. Övriga rörelsekostnader uppgick till –122 MSEK (–5), till följd av utrangering av befintliga anläggningstillgångar i samband med genomförande av investeringsprojekt på Stockholm Arlanda Airport.

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till –318 MSEK (–783) och koncernens rörelsemarginal till –5,4% (–16,2). Exklusive omstruktureringskostnader, nedskrivningar, utrangeringar och realisationsvinster uppgick rörelseresultatet till –182 MSEK (–799).

Rörelseresultatet inom segmentet Flygplatsverksamhet var 516 MSEK högre jämfört med föregående år och uppgick till –312 MSEK (–828), där föregående år belastades av reservering för befarad återbetalning av omställningsstöd om 441 MSEK.

Inom Real Estate segmentet uppgick rörelseresultatet till –46 MSEK (7), där rörelseresultatet föregående år påverkades positivt av realisationsvinst om 43 MSEK.

## LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital uppgick vid årets slut till 11 212 MSEK (11 084). ). Ökningen förklaras främst av emittering av hybridobligationer i november om 2 000 MSEK. Återköp i förtid av hybridobligationer, emitterade i november 2019, om 892 MSEK, årets totalresultat om –794 MSEK samt betalda räntor och transaktionskostnader för hybridobligationer om –185 MSEK minskade det egna kapitalet. Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av året till 11 144 MSEK (11 144).

Swedavias låneskulder fördelas på banklån, 4 800 MSEK (4 200), obligationslån, 6 000 MSEK (6 050) samt certifikat, 344 MSEK (893). Vid årets utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 3,7 år (3,6) och den genomsnittliga räntebindningstiden 4,1 år (4,2). Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31 december till 2,8 procent (2,2). Per balansdagen uppgick räntederivaten nominellt till 6 850 MSEK (7 100).

Likvida medel minskade med 242 MSEK och uppgick vid årets slut till 1 018 MSEK (1 260). Kortfristiga placeringar uppgick vid årets slut till 297 MSEK (392) och minskade med 95 MSEK under året. Nettoskulden ökade med 473 MSEK från 11 157 MSEK till 11 630 MSEK.

Skuldsättningsgraden uppgick till 1,0 gånger (1,0).

Vid årets utgång hade Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 4 050 MSEK (3 550).

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstruktureringskostnader, realisationsvinst samt nedskrivningar och utrangeringar uppgick vid årets slut till –0,6 procent (–3,3).

## KASSAFLÖDE

Kassaflöde för året uppgick till –242 MSEK (840).

Kassaflödet från den löpande verksamheten för helåret var positivt och uppgick till 766 MSEK vilket var 225 MSEK bättre jämfört med föregående år. Det förbättrade kassaflödet var hänförligt till högre kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital. Kassaflödet från förändringar i rörelsekapital var negativt, beroende på säsongsmässiga fluktuationer och uppgick till –237 MSEK (–56).

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till –1 824 MSEK (–1 767). Utbetalningar hänförligt till investeringar uppgick till 2 010 MSEK (1 814). Avyttring av dotterbolag föregående år medförde ett positivt kassaflöde om 64 MSEK. Under perioden gav kortfristiga placeringar ett kassaflöde netto om 96 MSEK (–95).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten var positivt och uppgick till 817 MSEK (385), främst med anledning av ny finansiering i hybridobligationer om 2 000 MSEK, samtidigt som tidigare hybridobligationer återbetalades med 892 MSEK. Betalning av räntor samt transaktionskostnader hänförliga till hybridobligationer om 187 MSEK (81) medförde negativ påverkan på kassaflödet. Leasingskulder återbetalades med 106 MSEK (107).

## INVESTERINGAR

Investeringarna för helåret uppgick till 2 010 MSEK (1 814), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 1 974 MSEK (1 798). Huvuddelen av investeringarna gjordes inom utvecklingsprogrammet på Stockholm Arlanda Airport.

Investeringar inom Real Estate och fastighetsutveckling uppgick till 36 MSEK (16).

| Swedavias finansiella ägarmål | Utfall 2023 | Mål |
|---|---|---|
| Avkastning på operativt kapital, % | –1,2 | 6,0 |
| Skuldsättningsgrad, ggr | 1,0 | 0,7–1,5 |
| Utdelningsandel, % | – | 10–50 |

| Finansiella nyckeltal | Utfall 2023 | Utfall 2022 | Policy |
|---|---|---|---|
| Genomsnittlig ränta, % | 2,8 | 2,2 | n/a |
| Räntebindningstid, år | 4,1 | 4,2 | 1–4 |
| Kapitalbindningstid, år | 3,7 | 3,6 | 2–5 |

## EKONOMISKA MÅL

Swedavias ekonomiska mål utgörs av ett lönsamhetsmål som innebär att avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 6 procent samt ett kapitalstrukturmål där 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. Avkastning på operativt kapital uppgick till –1,2 procent (–3,3) vilket var lägre än det långsiktigt uppsatta målet om minst 6 procent avkastning på operativt kapital. Avvikelsen förklaras i huvudsak av det negativa rörelseresultatet för året om 318 MSEK. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,0 ggr (1,0) vilket är inom intervallet, 0,7–1,5 ggr, för kapitalstrukturmålet.

## UTDELNINGSMÅL

Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 och 50 procent av resultat efter skatt. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförandet av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Vid utvärdering ska särskilt beaktas bolagets bedömda förmåga att uppnå 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 31 december 2023 av Finansdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

## FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

Inga förvärv eller avyttringar har gjorts under året.

## MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Trots den ökning av antalet passagerare som skett under 2023 är det svårt att göra prognoser över framtida utveckling, beroende på det osäkra omvärldsläget och osäkerheter kring den ekonomiska utvecklingen i omvärlden. Swedavia arbetar i stället löpande med bedömningar av

## KONCERNEN I KORTHET[1]

| MSEK, om ej annat anges | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 5 931 | 4 846 | 2 717 | 2 494 | 6 235 |
| Rörelseresultat | –318 | –783 | –1 385 | –1 593 | 709 |
| Rörelsemarginal, % | –5,4 | –16,2 | –51,0 | –63,9 | 11,4 |
| Årets resultat | –353 | –709 | –1 182 | –1 282 | 583 |
| Avkastning operativt kapital, % | –1,2 | –3,3 | –6,3 | –7,5 | 4,6 |
| Skuldsättningsgrad, ggr | 1,0 | 1,0 | 0,8 | 1,0 | 1,1 |
| Investeringar | 2 010 | 1 814 | 1 831 | 2 856 | 3 460 |
| Utdelning | – | – | – | – | – |
| Medelantal anställda | 2 603 | 2 364 | 2 244 | 2 600 | 3 050 |
| Antal resenärer, miljoner | 32,1 | 27,6 | 11,9 | 10,3 | 40,2 |
| Driftkostnader per avresande resenärer, SEK | 299,8 | 291,4 | 526,2 | 677,5 | 212,6 |
| Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK | 95,2 | 88,1 | 86,9 | 98,0 | 81,0 |

1) För nyckeltal och definitioner, se sidorna 149–152.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025O1



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

hur passagerarvolymen kan komma att utvecklas framöver i form av olika scenarier. Då osäkerheten om utvecklingen framöver är stor måste beredskap finnas för att hantera ett hög- respektive ett lågscenario, såväl operativt som finansiellt. Scenarierna är den bästa bedömningen som kan göras utifrån vid varje tidpunkt tillgängliga fakta. Scenarierna är dock behäftade med mycket stor osäkerhet, vilket gör att operativ och ekonomisk planering behöver vara flexibla och kunna hantera snabba och oförutsedda förändringar.

**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/–1 | +40/–40 |
| Lönenivå | +1/–1 | –19/+19 |
| Räntenivå | +1/–1 | –6/+6 |

*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 totala intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastrukturtjänster riktade till flygbolag och handlingbolag. Dessa intäkter består av flygplatsavgifter, bland annat passagerar- och startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet passagerare, antal flygrörelser och antal startande ton, det vill säga flygplanets vikt. Därutöver tillkommer intäkter från Ground Handling vilket avser intäkter från avisning, ramp- och expeditionstjänster samt ersättning för säkerhetskontroll av passagerare. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet passagerare påverkar direkt Swedavias intäkter. Swedavias intäkter från Commercial Services, som utgör 37 procent av koncernens totala intäkter, 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 ökning av passagerarvolymerna med en procent beräknas öka Swedavias intäkter med 40 MSEK (32) på årsbasis.

*LÖNENIVÅ*

Med i medelantal 2 603 anställda (2 364) uppgår Swedavias personalkostnader till 1 903 MSEK (1 664). En ökning av lönekostnaden med en procent ökar Swedavias personalkostnader med 19 MSEK (16) på årsbasis.

*RÄNTENIVÅ*

Swedavia har per den 31 december 2023 en extern lånefinansiering uppgående till 11 144 MSEK (11 144) som utgör 42 procent (42) av balansomslutningen.

Per 31 december 2023 har 91 procent (92) av den externa finansieringen fast ränta, vilket utgörs av lån med fast ränta och räntederivat. En ökning av räntenivån med en procentenhet skulle öka Swedavias räntekostnader med 5,9 MSEK (8,5) vilket innebär att resultatet efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. En sänkning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med 5,9 MSEK (–8,5) och därigenom förbättra resultat efter finansiella poster med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats.

*ÖVRIGA FAKTORER SOM PÅVERKAR RESULTATET OCH FINANSIELL STÄLLNING*

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 miljötillstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. På kort sikt utgör framför allt pandemier, extrema väderförhållanden eller naturkatastrofer faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt. Även en försämring av omvärldsläget samt påverkan av makroekonomiska faktorer såsom ökad inflation och ökade priser på energi, drivmedel och råvaror påverkar tillväxten i världsekonomin negativt, vilket i sin tur påverkar utvecklingen i flygbranschen. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten. Klimatrelaterade risker kan komma att påverka Swedavias verksamhet och finansiella ställning både på kort och lång sikt.

Kammarkollegiet, har efter klagan till EU-kommissionen, under 2022 beslutat att återkräva del av det kapitaltillskott som Swedavia erhöll 2020. Detta kan i sin tur påverka de omställningsstöd som erhållits till följd av covid-19 pandemin. Swedavia har därför under 2022 återbetalt 879 MSEK i kapitaltillskott enligt återkrav från Kammarkollegiet samt gjort en reservering i årsbokslutet 2022 för återbetalning av omställningsstöd om 441 MSEK. Då EU-kommissionen ännu inte har meddelat slutgiltigt beslut avseende klagan föreligger viss osäkerhet om eventuell ytterligare återbetalning av kapitaltillskottet, samt storlek på återbetalning av omställningsstödet.

**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. Under andra kvartalet 2020 blev Swedavia stämda i domstol rörande en hyrestvist vid Stockholm Arlanda Airport. Swedavia har bestridit stämningen i sin helhet, men beloppet som stämningen avser är väsentligt. Tingsrätten meddelade dom i målet den 24 mars 2022 till Swedavias fördel. Domen har överklagats och huvudförhandling har ägt rum i Hovrätten den 1 november 2023 som därefter meddelat dom till Swedavias fördel. Motparten har överklagat domen till Högsta domstolen som ännu inte meddelat om prövningstillstånd kommer att beviljas.

**FINANSIELLA RISKER**

Swedavias verksamhet är exponerad för ett antal olika finansiella risker, såsom förändringar i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. För upplysning om mål och tillämpade principer för finansiell riskstyrning och, för varje viktig typ av planerad affärshändelse där säkringsredovisning används, tillämpade principer för säkring och exponering av prisrisker, kreditrisker, likviditetsrisker samt kassaflödesrisker se not 43, Finansiella risker.

**ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och är direktrapporterande till vd. Swedavias riktlinjer för ersättning och andra villkor för ledande befattningshavare beslutades på årsstämman den 28 april 2023 och bygger på Regeringens fastställda "Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande" daterad den 27 februari 2020. Riktlinjerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8.

**TILLSTÅNDS- ELLER ANMÄLNINGSPLIKTIG VERKSAMHET**

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt nionde kapitlet i miljöbalken (i huvudsak flygplatsdrift) samt vattenverksamhet enligt elfte kapitlet i miljöbalken (i huvudsak dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Respektive flygplats måste inneha ett miljötillstånd för att flygverksamhet ska tillåtas.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

**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 reglerar frågor kring marktjänster vid flygplatser och skyldigheterna för flygplatshållare att tillåta etablering av externa marktjänstleverantörer
- Lag (2011:866) om flygplatsavgifter vilken reglerar krav på samråd med användarna, flygbolagen, av flygplatsavgifter

**LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT**
I enlighet med ÅRL, 6 kap 11§, har Swedavia valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en separat del skild från förvaltningsberättelsen. Hållbarhetsrapportens omfattning beskrivs på sidan 145 i års- och hållbarhetsredovisningen.

**HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN**
Inga väsentliga händelser finns att rapportera.

**MODERBOLAGET**
Nettoomsättningen för moderbolaget för helåret uppgick till 5 901 MSEK (4 824), vilket var en ökning med 1 077 MSEK, i huvudsak hänförligt ökade passagerarvolymer. Övriga rörelseintäkter, 45 MSEK (-392), påverkades föregående år av reservering för befarad återbetalning av omställningsstöd om -441 MSEK. Innevarande år påverkades positivt av erhållet elstöd om 14 MSEK (-) och föregående år av omställningsstöd om 20 MSEK. Rörelseresultatet för helåret uppgick till -129 MSEK (-890) och rörelsemarginalen till -2,2 procent (-18,4). Resultat före skatt uppgick till -190 MSEK (-183) och årets resultat till -87 MSEK (-25).

Moderbolagets anläggningstillgångar uppgick till 22 165 MSEK (21 402) och består huvudsakligen av materiella anläggningstillgångar till ett värde av 19 458 MSEK (18 858). Omsättningstillgångarna uppgick till 3 438 MSEK (3 557), varav likvida medel uppgick till 1 018 MSEK (1 260). Det egna kapitalet uppgick till 10 085 MSEK (9 249). Moderbolagets skulder och obeskattade reserver uppgick till 15 518 MSEK (15 710) och består i huvudsak av räntebärande skulder. För ytterligare information se moderbolagets finansiella rapporter med därtill hörande noter och kommentarer.

**VINSTDISPOSITION**
Föreslagen vinstdisposition grundar sig på 2023 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 29 april 2024.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2024 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2023 inte lämnar någon utdelning utan att disponibla medel balanseras i ny räkning.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

| | |
|---|---|
| Överkursfond | 2 161 354 539 |
| Hybridobligation | 4 607 500 000 |
| Balanserade vinstmedel | 1 955 202 326 |
| Årets resultat | -87 289 498 |
| | **8 636 767 367** |

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

| | |
|---|---|
| **I ny räkning överförs** | **8 636 767 367** |
| varav till överkursfond | 2 161 354 539 |
| varav till hybridobligation | 3 500 000 000 |
| varav till balanserade vinstmedel | 2 137 829 148 |

Ägarens finansiella mål för Swedavia AB är en avkastning på operativt kapital på minst 6 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 10 och 50 procent av årets resultat. Avkastning på operativt kapital för 2023 uppgick till -1,2 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 ggr.

Trots fortsatt passagerarökning under 2023 har passagerarvolymerna och intjäningsförmågan ännu inte återhämtat sig till en balanserad nivå. Det osäkra omvärldsläget innebär vidare att det är svårt att bedöma den framtida finansiella utvecklingen för bolaget både på kort och lång sikt. Bolaget står även inför omfattande kapacitetsinvesteringar på Stockholm Arlanda Airport. Mot bakgrund av detta föreslår styrelsen, i enlighet med utdelningspolicyn, att ingen utdelning lämnas vid årsstämman den 29 april 2024 och att disponibla medel inklusive årets resultat, 8 637 MSEK, balanseras i ny räkning.

**ÅRSSTÄMMA**
Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 29 april 2024. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

**KALENDARIUM**

| | |
|---|---|
| Års- och hållbarhetsredovisning 2023 | 2024-03-20 |
| Årsstämma 2024 | 2024-04-29 |
| Delårsrapport jan-mar 2024 | 2024-04-29 |
| Halvårsrapport jan-jun 2024 | 2024-07-17 |
| Delårsrapport jan-sep 2024 | 2024-10-30 |
| Bokslutskommuniké 2024 | 2025-02-13 |

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



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# 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, samt äga och förvalta fastigheter. 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. Under 2023 har Finansdepartementet företrätt svenska statens aktier på Swedavias års- och bolagsstämmor och nominerat styrelseledamöter i Swedavia.

## BOLAGSSTYRNING

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som tillämpliga EU-förordningar, aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). I statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020 ("statens ägarpolicy") anger regeringen att staten tillämpar god bolagsstyrning och redogör för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras. Swedavia följer OECD:s riktlinjer för bolagsstyrning respektive antikorruption och integritet i statligt ägda bolag.

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

Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.

## AVVIKELSER FRÅN KODEN

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt statens ägarpolicy ersätts dock kodregler som berör val av styrelseledamöter av en särskild nomineringsprocess som gäller för statligt helägda företag. Det främsta skälet för avvikelsen 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.

## 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 externrevisorer, besluta om arvode till dessa samt fastställa resultat- och balansräkning. På årsstämman ska även styrelsen presentera förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare och förslag till ersättningsrapport för godkännande av stämman. Stämmans beslut fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna. Vid beslut om ändring av bolagsordningen krävs dock kvalificerad majoritet.

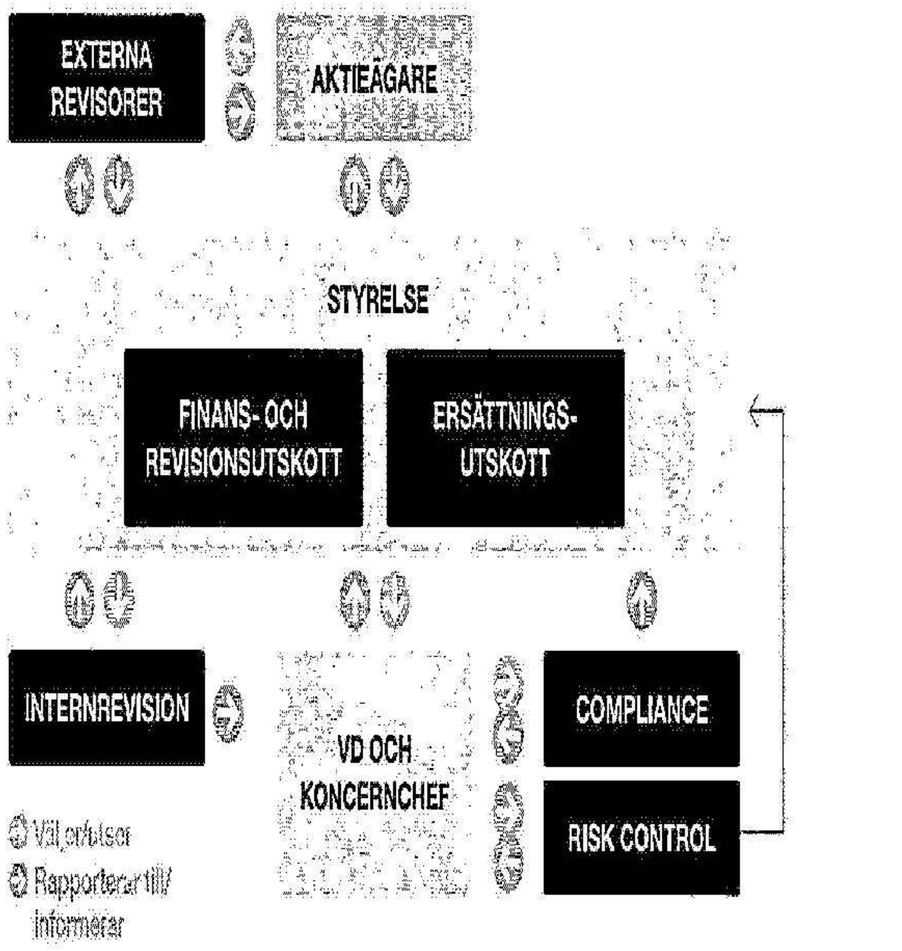
## ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2023 hölls den 28 april 2023. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid årsstämman beslutades att antalet stämmovalda styrelseledamöter ska vara nio utan suppleanter. Stämman beslutade om omval av styrelseledamöterna Tor Clausen, Nina Linander,

**SWEDAVIAS EXTERNA RAMVERK**

Lagar, miljötillstånd, TSFS, EASA, förordningar, Svensk kod för bolagsstyrning, svenska statens ägarpolicy med mera.




**SWEDAVIAS INTERNA RAMVERK**

Bolagsordning, ägaranvisning, styrelsens arbetsordning, vd-instruktion, Swedavias Code of Conduct, koncernpolicyer, styrande dokument och Swedavias värderingar.

| Kodkrav | Avvikelse | Förklaring/kommentar |
|---|---|---|
| **Kodregel 1.2–1.3 och 2.1–2.7, 8.1 och 10.2**<br>Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare. | Valberedning finns inte inrättad. | Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess. |
| **Kodregel 4.4, 4.5 och 4.6**<br>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. |

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Lars Mydland, Eva Nygren, Per Sjödell, Lottie Svedenstedt, Åke Svensson och Annica Ånäs. Peter Blomqvist valdes in som ny ledamot i styrelsen och Lotta Mellström lämnade. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2022, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2022. Årsstämman beslutade också i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition som innebar att ingen utdelning lämnades till ägaren. Beslutet var i överensstämmelse med utdelningspolicyn.

Årsstämman beslutade vidare om att anta riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare samt riktlinjer för extern rapportering i bolag med statligt ägande. På årsstämman valdes revisionsbolaget KPMG AB till bolagets revisorer.

Som huvudansvarig revisor har revisionsbolaget utsett Tomas Gerhardsson.

**PROCESSEN FÖR STYRELSENOMINERING**

För bolag som är helägda av svenska staten tillämpas en nomineringsprocess som ersätter Kodens regler om tillsättning av styrelseledamöter. Nomineringsprocessen för styrelseledamöter har under 2023 drivits och koordinerats av avdelningen för bolag med statligt ägande inom Finansdepartementet. 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**

*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 ansvarar för att bolaget utvecklar övergripande strategi och fastställer strategiska mål på ett hållbart och ansvarsfullt sätt i syfte att säkerställa långsiktigt hållbart 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 finans- och revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer. Därutöver träffar 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*

Vid årsstämman 2023 beslutades att antalet ledamöter ska vara nio. Vidare finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter i styrelsen. På sidorna 66-67 presenteras 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 likabehandlings- 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 2023 valde nio ledamöter varav fem män och fyra kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2023 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 62 år.

**Fakta om styrelsen**

| Av årsstämman valda ledamöter | Huvudstyrelse | Närvaro styrelsemöte | Invald år | Närvaro revisionsutskott | Närvaro ersättningsutskott |
|---|---|---|---|---|---|
| Åke Svensson | Ordförande | 9/9 | 2016 | | 6/6 |
| Peter Blomqvist[1] | Ledamot | 5/9 | 2023 | 5/8 | 3/6 |
| Tor Clausen | Ledamot | 9/9 | 2020 | 8/8 | |
| Nina Linander | Ledamot | 9/9 | 2020 | 8/8 | |
| Lotta Mellström[2] | Ledamot | 3/9 | 2015 | 3/8 | 3/6 |
| Lars Mydland | Ledamot | 9/9 | 2014 | | |
| Eva Nygren | Ledamot | 9/9 | 2020 | | |
| Per Sjödell | Ledamot | 9/9 | 2020 | | 6/6 |
| Lottie Svedenstedt | Ledamot | 9/9 | 2010 | | 6/6 |
| Annica Ånäs | Ledamot | 8/9 | 2020 | | |
| **Arbetstagarrepresentanter** | | | | | |
| Robert Olsson | Ledamot | 9/9 | 2010 | | |
| Agne Lindbom | Ledamot | 9/9 | 2018 | | |
| Conny Moholi | Suppleant | 0/9 | 2018 | | |
| Mikael Nordenståhl | Suppleant | 0/9 | 2018 | | |

[1] Peter Blomqvist valdes in som ny ledamot i styrelsen på årsstämman den 28 april 2023. Dessutom valdes han in som ledamot i Finans- och revisionsutskottet samt Ersättningsutskottet vid konstituerande styrelsemöte den 28 april 2023.
[2] Lotta Mellström lämnade styrelsen vid årsstämman den 28 april 2023.

*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 2023*

Styrelsen har under 2023 hållit åtta ordinarie sammanträden och ett konstituerande sammanträde. Sammanträdena har under 2023 särskilt behandlat bolagets situation under den snabba återhämtningen efter covid-19 pandemin och frågor relaterade till detta såsom anpassning och återuppbyggnad av kapacitet.

Sammanträdena har även 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.

*STYRELSEN HAR UNDER 2023 BLAND ANNAT HANTERAT FÖLJANDE HUVUDFRÅGOR:*

- Bolagets situation kopplat till återhämtning efter covid-19-pandemin
- Bolagets situation kopplat till kapacitetsanpassning vid Stockholm Arlanda Airport
- Frågor kopplat till status i utvecklingsplan vid Stockholm Arlanda Airport omfattande ny säkerhetskontroll och marknadsplats
- Arlandautredningen
- Flygplatsutredningen



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025O3



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

- Finansiering och kapitalstrukturfrågor
- Strategisk utveckling
- Tillgänglighet, återställa gamla och attrahera nya flygförbindelser
- Större upphandlingar
- Styrande dokument[1]
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- IT-säkerhet
- Flygsäkerhetsarbete
- Hållbarhetsarbete
- Swedavias och branschens klimatomställningsarbete
- EU:s taxonomi, CSRD och klimatrelaterad finansiell rapportering (TCFD)
- Föreläggande från Transportstyrelsen kopplat till CNS-certifikatet

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

*STYRELSENS UTSKOTTSARBETE*

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

Finans- och revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitetssäkring och beredning av företagets finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Avrapportering görs i styrelsen av ordförande och protokoll för varje utskottssammanträde bifogas material inför därpå följande styrelsesammanträde. Finans- och revisionsutskottet har under 2023 haft åtta protokollförda möten, varav ett möte har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Finans- och revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter, intern och extern revision, hantering av verksamhetsrisker och övervakat bolagets arbete med riskhantering. Utskottet har också tillsett uppfyllnad av bland annat regler inom finansiell rapportering, redovisningsstandarder och andra krav för börsnoterade bolag. Vidare har finans- och revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av finansieringsfrågor samt hållbarhetsfrågor.

Utskottet har också utvärderat internrevisorer, granskat och övervakat externrevisorns opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. Utskottet har lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman 2023. I finans- och revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2023 styrelseledamöterna Nina Linander, Peter Blomqvist och Tor Clausen. Utskottet har utsett Nina Linander att vara ordförande.

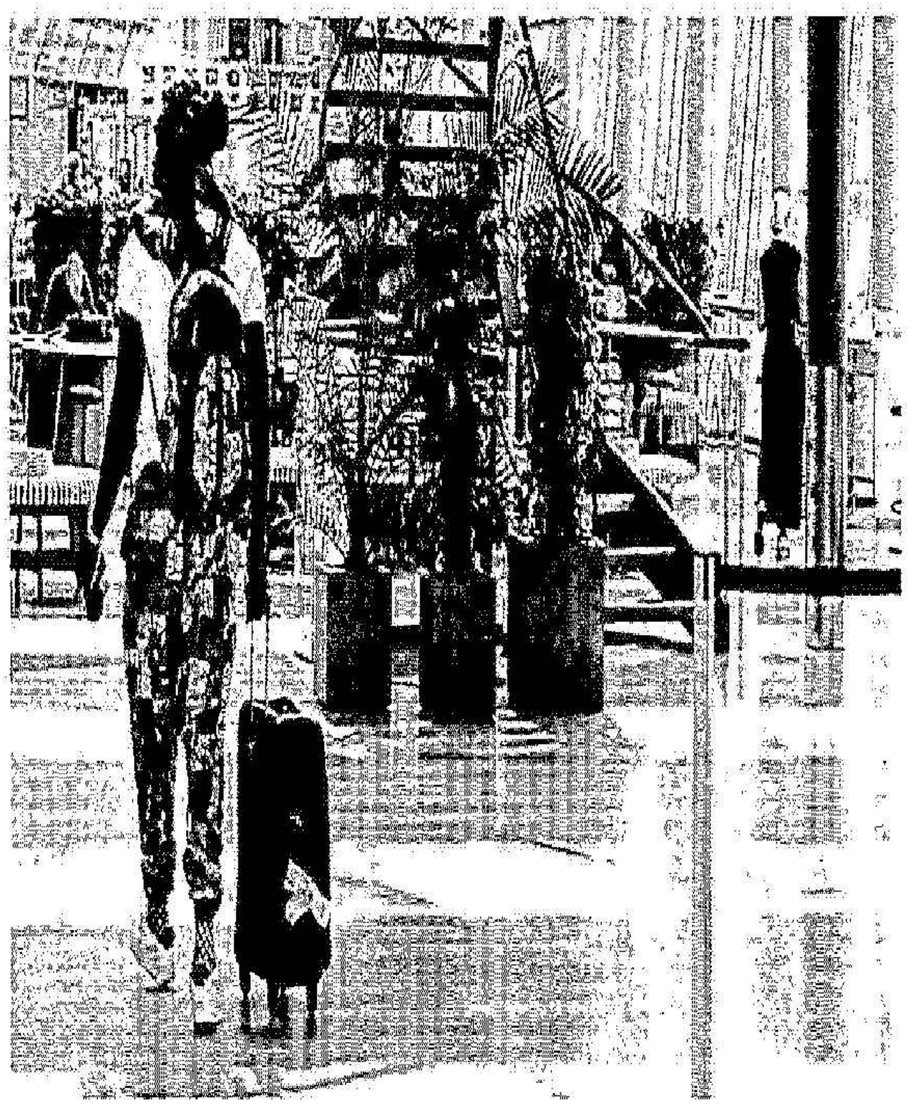
Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft fyra protokollförda ordinarie möten och två protokollförda extra möten under 2023.

Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Vidare har utskottet förberett styrelsens utvärdering, inklusive utvärdering av verkställande direktörens arbete. Styrelseutvärderingen har därefter genomförts med enkätundersökning och därefter utvärdering i egen regi. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet och uppföljning av Swedavias medarbetarundersökning samt löpande pulsmätningar avseende medarbetarnas återkoppling.

Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2023 Åke Svensson som ordförande, Peter Blomqvist, Per Sjödell och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

*UTVÄRDERING AV STYRELSEARBETET 2023*

Styrelsens och verkställande direktörens arbete har under året, på styrelseordförandes initiativ, utvärderats genom en systematisk och strukturerad process. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisas av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet.



Utöver den årliga utvärderingen genomför styrelsen en kort utvärdering av varje styrelsemöte.

*STYRELSENS ERSÄTTNING*

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 484 000 kronor och till varje ledamot med 241 000 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 finans- och revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 46 400 kronor och till utskottets ledamöter vardera 26 800 kronor.

Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 25 800 kronor och till ledamöterna vardera 20 600 kronor.

**VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING**

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget. Jonas Abrahamsson har under 2023 varit verkställande direktör och koncernchef. 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 normalt månatligen. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, presenteras närmare på sidorna 68-69.

*ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE*

I statens ägarpolicy finns principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. På Swedavias årsstämma 25 april 2022 togs beslut att principerna ska gälla tills vidare för Swedavia. Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare. Ersättningar till ledande befattningshavare redovisas i års- och hållbarhetsredovisningen samt även i ersättningsrapporten som läggs fram för årsstämman.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

*DOTTERBOLAG OCH INTRESSEFÖRETAG*

Swedavia AB hade ett dotterbolag vid utgången av 2023: Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern. Swedavia har genom Swedavia Real Estate även ett intresseföretag: Swedish Airport Infrastructure. Ägandet i joint ventures är ett strategiskt samarbete och innebär att de är gemensamt ägda bolag där Swedavia inte har bestämmande inflytande. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen.

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

**REVISORER**

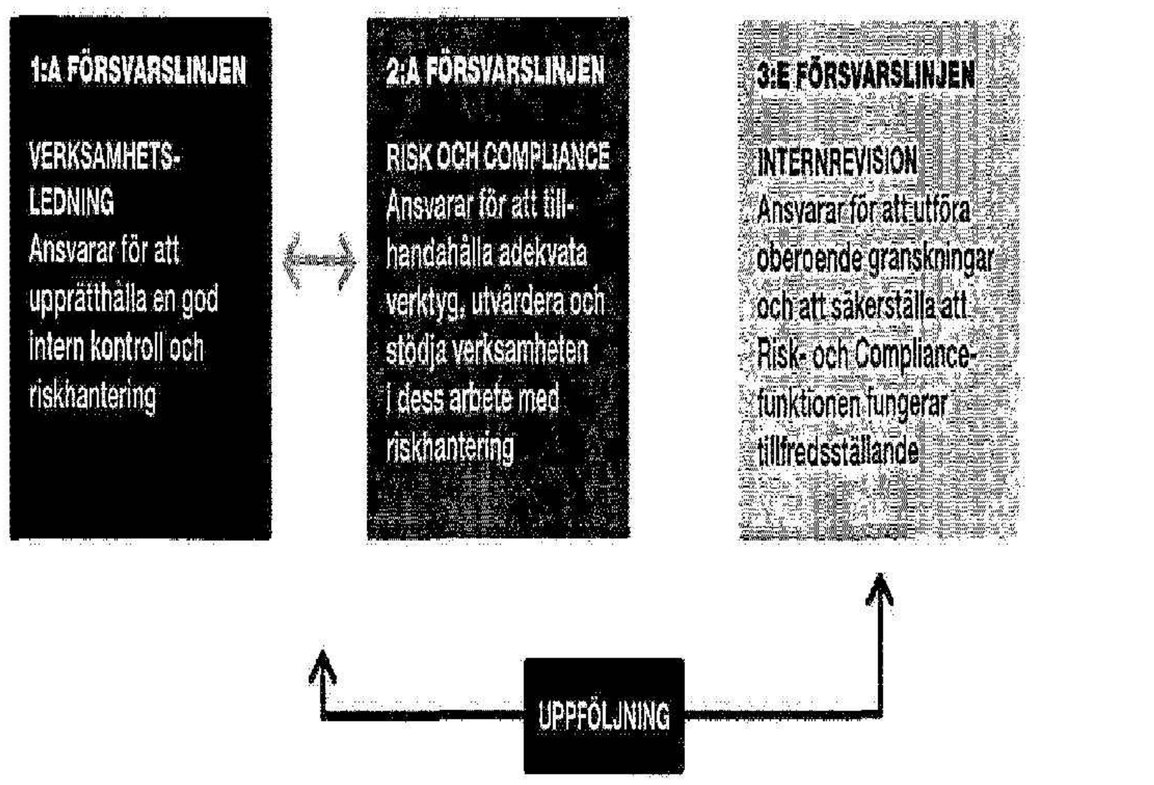
*EXTERN REVISION*

Enligt statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2023 är det bolagets styrelse som lämnar förslag till val av revisor efter rekommendation från finans- och revisionsutskottet. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattades på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 28 april 2023 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2024. KPMG utsåg därefter auktoriserad revisor Tomas Gerhardsson till huvudansvarig revisor. Tomas Gerhardsson har inte 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 med ett begränsat belopp som övervakas av finans- och revisionsutskottet. För övrig rådgivning inom redovisning och skattefrågor har EY AB anlitats.

*INTERNREVISION*

Till stöd för styrelsen att utöva sitt ansvar för tillsyn och utvärdering av bolagets verksamhet, intern styrning och kontroll finns en särskild internrevisionsfunktion inom Swedavia. Internrevisionen utarbetar oberoende, objektiv tillförsäkran och rådgivningstjänster för att tillföra värde och förbättra Swedavias verksamhet. Internrevisionschefen rapporterar funktionellt till finans- och revisionsutskottet och administrativt till chefsjuristen.

**INGÅR I VERKSAMHETEN**




Internrevisionsrapporter rapporteras till ansvarig koncernledningsledamot och en sammanfattning av resultatet och åtgärder rapporteras till finans- och revisionsutskottet. Internrevisionen har under 2023 bestått av två revisorer.

**STYRELSENS RAPPORT ÖM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN**

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden 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 rekommendationer från internrevision och 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: styr- och kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering.

*STYR- OCH KONTROLLMILJÖ*

Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av styr- och kontrollmiljön som i huvudsak består av organisationsstruktur och styrande dokument såsom 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. Ledare på alla nivåer är ansvariga för att säkerställa att organisationen följer utfärdade delegeringar av ansvar och befogenheter, finansiella styrdokument och övriga koncernkrav.

Styr- och 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.

Styr- och kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, redovisningspraxis, ägarpolicy och övriga för verksamheten relevanta externa styrdokument samt övriga internt beslutade styrande dokument. Vidare utgörs styr- och 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, och attest av fakturor. För investeringsbeslut gäller särskild ordning.

Code of Conduct och samtliga koncernpolicyer ses över årligen och fastställs av styrelsen respektive koncernledningen, dessa finns därefter tillgängliga i bolagets Ledningssystem via bolagets intranät där medarbetare har tillgång till dem.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025O4



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

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

| Swedavias styrande dokument | Beslutad av |
|---|---|
| Riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare | Årsstämman |
| Styrelsens arbetsordning | Styrelsen |
| Arbetsordning för finans- och revisionsutskottet | Styrelsen |
| Arbetsordning för ersättningsutskottet | Styrelsen |
| VD-instruktion | Styrelsen |
| Arbetsordning för Etiska rådet | Styrelsen |
| Instruktion för den ekonomiska rapporteringen | Styrelsen |
| Instruktion för internrevision | Styrelsen |
| Code of Conduct | Styrelsen |
| Finanspolicy | Styrelsen |
| Kreditpolicy | Styrelsen |
| Miljö- och energipolicy | Styrelsen |
| Riskpolicy | Styrelsen |
| Skattepolicy | Styrelsen |
| Säkerhetspolicy | Styrelsen |
| Antikorruptionspolicy | Koncernledningen |
| Arbetsmiljö- och drogpolicy | Koncernledningen |
| Brandskyddspolicy | Koncernledningen |
| Crisis Managementpolicy | Koncernledningen |
| Flygsäkerhetspolicy | Koncernledningen |
| Försäkringspolicy | Koncernledningen |
| Informationssäkerhetspolicy | Koncernledningen |
| Inköpspolicy | Koncernledningen |
| Kommunikations-, informations- och insiderpolicy | Koncernledningen |
| Konkurrenspolicy | Koncernledningen |
| Kvalitetspolicy | Koncernledningen |
| Likabehandlings- och mångfaldspolicy | Koncernledningen |
| Rekryteringspolicy | Koncernledningen |
| Utbildningspolicy | Koncernledningen |

*RISKHANTERING*

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har gett 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 flygplatsenheter, affärsenheter och koncernenheter som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker.

En viktig del i andra försvarslinjen är att säkerställa att det finns relevanta och styrande dokument. Bolagets Chefsjurist ansvarar för rutinen med övergripande styrande dokument såsom bolagets policyer. Bolaget har en Risk Manager som ansvarar för hantering av risker och säkerställer att bolaget följer beslutat ramverk för riskhantering. För en utförlig beskrivning av Swedavias riskhantering se sidorna 31-36.

Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets internrevision som granskar Swedavias verksamhet och rapporterar löpande till finans- och revisionsutskottet. Bedömning och hantering av risker sker löpande av linjeansvariga som kvartalsvis rapporteras till Risk Manager. Inför varje kvartals gör en ytterligare riskbedömning i bolagets rikskommitté, som dokumenteras i konsoliderad koncernriskrapport. Denna riskrapport godkänns av verkställande direktören och bereds därefter av finans- och revisionsutskottet innan den fastställs av styrelsen.

Finansiella risker hanteras och följs upp kvartalsvis genom särskild rapport om efterlevnad av finans- och kreditpolicy som bereds av finans- och revisionsutskottet och fastställs av styrelsen.

*KONTROLLAKTIVITETER*

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

Ekonomi- och finansdirektör följer månadsvis upp och analyserar det ekonomiska utfallet och rapporterar detta till verkställande direktören och koncernledning. Inom processen för bokföring, bokslut och finansiell rapportering finns nyckelkontroller som löpande följs upp av verksamheten. Vidare tar verksamheten del av och följer upp revisionsrapporter från externa revisorer och internrevision.

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 finans- och revisionsutskottet innan de fastställs av bolagets styrelse och därefter publiceras. Utöver års- och hållbarhetsredovisningen är minst en av delårsrapporterna granskad av bolagets revisorer, som avrapporterar granskningsarbetet till finans- och revisionsutskott och styrelse. Swedavias internrevision gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvalitet i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen.

Finans- och revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av finans- och 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 informationsspridning internt samt informationsgivning till marknaden.

Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter och en års- och hållbarhetsredovisning. Den publika 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 två gånger varje månad och följer upp verksamheten. Styrelsen utvärderar också linjeverksamhetens utveckling och ekonomiska resultat månadsvis samt följer upp bolagets finansiella ställning, kassaflöde, 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.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias styrelse

Per den 31 december 2023.

(O) = Ordförande
(L) = Ledamot



**ÅKE SVENSSON**

Styrelseordförande (invald 2016), ordförande Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1952.

**Övriga styrelseuppdrag:** Parker Hannifin Corporation (USA).

**Utbildning:** Civilingenjör, teknisk fysik och elektronik, Linköpings universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare vd Saab AB och vd Teknikföretagen.



**PETER BLOMQVIST**

Ledamot (invald 2023), ledamot Finans- och revisionsutskottet, ledamot Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1962.

**Övriga styrelseuppdrag:** Lernia AB och Specialfastigheter Sverige AB.

**Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan Stockholm.

**Arbetslivserfarenhet:** Kansliråd vid Finansdepartementet, Avdelningen för bolag med statligt ägande, vd SunCarbon AB, vd Svenska Kraftnät Gasturbiner AB, vice vd Domsjö Fabriker, vd Processum Biorefinery Initiative AB, vd Mediacord AB, partner DCM AB, vd och partner Anderblom & Söner.



**TOR CLAUSEN**

Ledamot (invald 2020), ledamot Finans- och revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1962.

**Övriga styrelseuppdrag:** Wexthuset AB (O), Goldmarsh AB, Paradisparkering AB.

**Utbildning:** Executive Management Program, Handelshögskolan i Stockholm; TUI High Performance Leadership, IMD Schweiz.

**Arbetslivserfarenhet:** Konsult och styrelseledamot. Tidigare Product & Aviation Director TUI Nordic, ordförande TUIFly Nordic, Product Director TUI Travel samt ledande befattningar inom hotellnäringen, Spanien.



**NINA LINANDER**

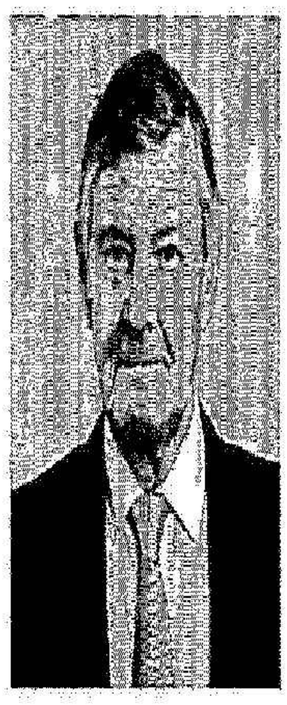
Ledamot (invald 2020), ordförande Finans- och revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1959.

**Övriga styrelseuppdrag:** Asker Healthcare Group, Suominen Corporation och GreenIron H2 AB (O).

**Utbildning:** International Baccalaureate, United World Colleges of the Atlantic, Wales, UK, Civilekonom, Handelshögskolan, Stockholm och MBA, IMEDE, Schweiz.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare grundare och partner Stanton Chase International AB, chef Koncernstab finans AB Electrolux (publ), ledarpositioner inom Vattenfall AB, arbete inom Corporate Finance på investmentbanker i London.



**LARS MYDLAND**

Ledamot (invald 2014).

**Födelseår:** 1954.

**Övriga styrelseuppdrag:** mydland ehrling AB (O), 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.



**EVA NYGREN**

Ledamot (invald 2020).

**Födelseår:** 1955.

**Övriga styrelseuppdrag:** Troax Group AB, Ballingslöv International AB, NRC Group AS, Stiftelsen Prins Eugens Waldemarsudde och Kaj Johansson Gruppen AB.

**Utbildning:** Arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola.

**Arbetslivserfarenhet:** Senior Advisor BENygren AB, Tidigare Direktör Investering Trafikverket, vd och koncernchef Reitlers, vd Sweco Sverige, vd Sweco Russia och Sweco International, vd FFNS Arkitekter.



↓ **Ladda ner PDF för utskrift**

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Swedavias styrelse

Per den 31 december 2023.

(O) = Ordförande
(L) = Ledamot



**PER SJÖDELL**

Ledamot (invald 2020), ledamot Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1972.

**Övriga styrelseuppdrag:** Posti Group OY (vice O), Identity Works AB/IW Family AB (O), Arkvision Nordic AB (O), Equestrian Stockholm AB (O), Parfym Sverige AB/Parfym Sverige Holding AB (O), Spendrups Bryggeriaktiebolag (L), Carismar Software AB/Carismar Holding AB (L), Haypp Group AB (L), Spring Wine & Spirits AB (L) och Visit Sweden (L).

**Utbildning:** Magisterexamen i ekonomi, Linköpings universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Styrelseproffs. Tidigare vd Gant Sweden, vd Fiskars Sweden, vd Pocket Shop, global marknadsdirektör H&M, marknadskommunikationschef ICA, affärsutvecklingschef Lantmännen.



**LOTTIE SVEDENSTEDT**

Ledamot (invald 2010), ledamot Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1957.

**Övriga styrelseuppdrag:** Tillväxt Helsingborg (O), Gullberg & Jansson AB, Helsingborgs IF (L) och Fine Little Day AB.

**Utbildning:** Juristexamen, Uppsala universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare K-utveckling Engineering AB. 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.



**ANNICA ÅNÄS**

Ledamot (invald 2020).

**Födelseår:** 1971.

**Övriga styrelseuppdrag:** Atrium Ljungberg (vd) och Kojamo Oyj.

**Utbildning:** Jurist och civilekonom, Stockholms Universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Vd Atrium Ljungberg AB. Tidigare CFO Atrium Ljungberg AB, CFO Hemsö AB och revisor på Deloitte.



**AGNE LINDBOM**

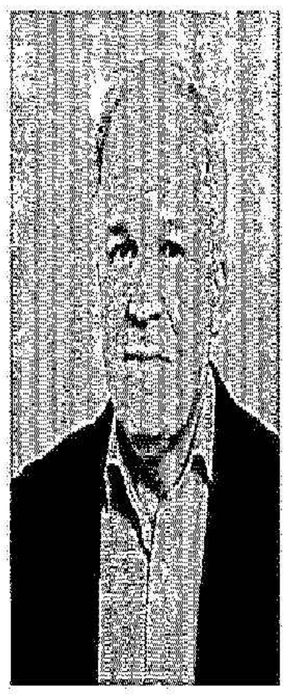
Arbetstagarrepresentant (invald 2018).

**Födelseår:** 1961.

**Övriga styrelseuppdrag:** SEKO Swedavia förhandlingsorganisation.

**Utbildning:** Olika fackliga utbildningar.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare ramptekniker Swedavia.



**ROBERT OLSSON**

Arbetstagarrepresentant (invald 2010) i Ersättningsutskottet.

**Födelseår:** 1966.

**Övriga styrelseuppdrag:** Ordförande ST.

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

**SUPPLEANTER**

Fredrik Tureson
**Födelseår:** 1977.

Mikael Nordenståhl
**Födelseår:** 1961.

**REVISOR**

Tomas Gerhardsson
Huvudansvarig revisor, KPMG AB.
**Födelseår:** 1969.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2023.



**JONAS ABRAHAMSSON**

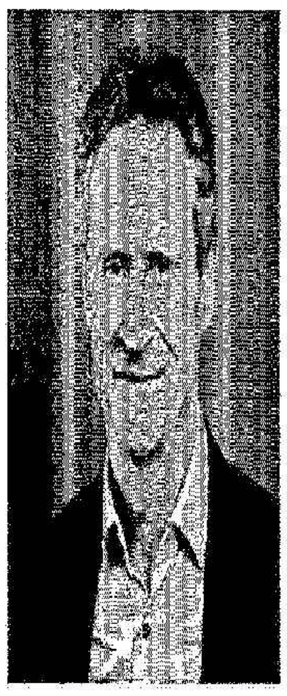
Vd och koncernchef.

**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.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Stockholm Exergi Holding AB, Styrelseledamot i Svenskt Näringsliv, Almega Tjänsteförbunden samt ACI Europe. Ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA). Tidigare bland annat styrelseledamot i AFRY AB och Enerjisa Enerji A.S.



**JOHAN BILL**

Direktör Projekt.

**Födelseår:** 1958.

**Utbildning:** Civilingenjör KTH.

**Arbetslivserfarenhet:** Regionchef Uppsala län Skanska, biträdande divisionschef Stockholm Peab, vd Bjerking, direktör Stora Projekt Trafikverket.

**Styrelseuppdrag:** Statens fastighetsverk.



**ANNA BOVALLER**

Direktör Legal and Governance.

**Födelseår:** 1963.

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

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

**Styrelseuppdrag:** Inga.



**PEDER GRUNDITZ**

Direktör Operativ drift International Airports.

**Födelseår:** 1963.

**Utbildning:** Executive MBA, M-gruppen.

**Arbetslivserfarenhet:** Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport, Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport, Direktör Regionala Flygplatser, olika befattningar inom LFV bland annat flygplatschef Visby Airport och tf divisionschef, Director Passenger Services Malmö Aviation, Director Ground Operations Braathens Sverige och trafikchef Transwede Airways.

**Styrelseuppdrag:** Inga.



**FREDRIK JARESVED**

Direktör Strategiska initiativ och innovation.

**Födelseår:** 1974.

**Utbildning:** Civilingenjör, Flygteknik.

**Arbetslivserfarenhet:** Vd för Airport City Stockholm, olika befattningar inom Swedavia och Luftfartsverket så som Flygsäkerhetskoordinator Stockholm Arlanda Airport, Chef för Strukturutveckling och Chef för externa samarbeten. Transportpolitisk handläggare och kanslichef för Svenska regionala flygplatser vid Sveriges Kommuner och Landsting.

**Styrelseuppdrag:** Destination Sigtuna, Segelflygarna i Uppsala FK.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025506



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2023.



**KRISTINA FERENIUS**

Direktör Ekonomi och finans.

**Födelseår:** 1968.

**Utbildning:** Ekonomie magister Stockholms universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** CFO Sveaskog, Vice vd/CFO Specialfastigheter, Ekonomichef Huge Fastigheter, CFO Enaco AB, Business Controller Coor Service Management Sverige AB, CFO Skanska Guest Relocation AB.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot Swedavia Real Estate AB.



**CHARLOTTE LJUNGGREN**

Direktör Marknad och försäljning.

**Födelseår:** 1967.

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

**Arbetslivserfarenhet:** Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport, 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:** Styrelseordförande Västsvenska Handelskammaren, Styrelseledamot i Svenska Mässan och i Thomas Concrete Group AB.



**SUSANNE NORMAN**

Direktör Regional Airports.

**Födelseår:** 1966.

**Utbildning:** Systemvetare, Mittuniversitetet, Östersund.

**Arbetslivserfarenhet:** Flygplatschef Åre Östersund Airport, vd Recall AS Oslo, produktionschef/platschef Recall AB Sverige, försäljningschef Region mitt Cap Gemini AB samt verksamhetsutvecklare Jämtkraft AB.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot Länsförsäkringar Jämtland AB, Styrelseordförande Winterlife AB.



**ALI SADEGHI**

Direktör Anläggningar och system.

**Födelseår:** 1976.
**Utbildning:** Byggteknik, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

**Arbetslivserfarenhet:** Direktör Investeringar, Trafikverket. Direktör Nya Stambanor, Trafikverket.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande Swedavia Real Estate AB.



**MARIE WIKSBORG**

Direktör Affärsstöd.

**Födelseår:** 1965.

**Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** HR-direktör Swedavia, 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.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Koncernens resultaträkning

| Belopp i MSEK | Not | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 3, 4, 5 | 5 931 | 4 846 |
| Övriga rörelseintäkter | 6 | 45 | –349 |
| **Summa intäkter** | | **5 975** | **4 497** |
| Aktiverat arbete för egen räkning | | 133 | 121 |
| Externa kostnader | 7 | –2 943 | –2 370 |
| Personalkostnader | 8 | –1 903 | –1 664 |
| Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 9 | –1 458 | –1 363 |
| Övriga rörelsekostnader | 10 | –122 | –5 |
| **Rörelseresultat** | | **–318** | **–783** |
| **Resultat från finansiella poster** | 11 | | |
| Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures | | 52 | 72 |
| Finansiella intäkter | | 53 | 24 |
| Finansiella kostnader | | –296 | –182 |
| **Resultat före skatt** | | **–509** | **–870** |
| Skatt | 13 | 156 | 161 |
| **Årets resultat** | | **–353** | **–709** |
| **Resultat per aktie** | 33 | | |
| Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK | | –0,37 | –0,55 |
| **Antal aktier** | | **1 441 403 026** | **1 441 403 026** |

# Koncernens rapport över totalresultat

| Belopp i MSEK | Not | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| **Årets resultat** | | **–353** | **–709** |
| **Övrigt totalresultat:** | | | |
| **Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen** | | | |
| Kassaflödessäkringar: | | | |
| Omklassificerats till resultaträkningen | | 49 | 35 |
| Årets värdeförändring | | –480 | 629 |
| Skatt | | 89 | –137 |
| Övrigt totalresultat intresseföretag och joint ventures, netto | | –16 | 39 |
| **Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen** | | | |
| Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner | | –104 | 271 |
| Skatt | | 21 | –56 |
| **Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt** | | **–441** | **782** |
| **Årets totalresultat** | | **–794** | **73** |

20240618025O7



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Koncernens balansräkning

| Belopp i MSEK | Not | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 14 | 649 | 695 |
| Övriga materiella anläggningstillgångar | 15, 16, 17, 18, 19 | 19 747 | 19 080 |
| Nyttjanderättstillgångar | 22 | 1 034 | 1 031 |
| Förvaltningsfastigheter | 21 | 623 | 634 |
| Biologiska tillgångar | 20, 23 | 116 | 97 |
| Uppskjuten skattefordran | 37 | 408 | 138 |
| Derivatinstrument | 20, 28 | 244 | 665 |
| Finansiella anläggningstillgångar | 24, 25, 26, 28 | 1 514 | 1 439 |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **24 334** | **23 778** |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| Material och förråd | 29 | 90 | 78 |
| Kundfordringar | 28, 43 | 492 | 489 |
| Fordringar hos intresseföretag och joint ventures | 5 | 8 | 11 |
| Derivatinstrument | 20,28 | – | 7 |
| Övriga fordringar | 30 | 272 | 126 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 31 | 208 | 146 |
| Kortfristiga placeringar | 32 | 297 | 392 |
| Likvida medel | 28, 40 | 1 018 | 1 260 |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **2 383** | **2 509** |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **26 717** | **26 288** |

| Belopp i MSEK | Not | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | 33 | | |
| Aktiekapital | | 1 441 | 1 441 |
| Övrigt tillskjutet kapital | | 3 783 | 3 783 |
| Säkringsreserv | 43 | 191 | 533 |
| Hybridobligationer | | 4 608 | 3 500 |
| Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat | | 1 190 | 1 827 |
| **Summa eget kapital** | | **11 212** | **11 084** |
| **Långfristiga skulder** | | | |
| Avsättningar | 34, 35, 36 | 1 157 | 915 |
| Räntebärande skulder | 38, 39 | 9 950 | 8 800 |
| Leasingskulder | 22, 38 | 968 | 972 |
| Derivatinstrument | 20, 28, 43 | 2 | 2 |
| Övriga långfristiga skulder | | 14 | 13 |
| **Summa långfristiga skulder** | | **12 090** | **10 700** |
| **Kortfristiga skulder** | | | |
| Avsättningar | 34, 36 | 77 | 49 |
| Räntebärande skulder | 38, 39 | 1 193 | 2 344 |
| Derivatinstrument | 20, 28, 43 | 7 | 4 |
| Leasingskulder | 22, 38 | 133 | 122 |
| Leverantörsskulder | | 621 | 613 |
| Skulder till intresseföretag och joint ventures | 5 | 0 | 33 |
| Övriga skulder | 41 | 591 | 629 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 42 | 792 | 710 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **3 414** | **4 503** |
| **SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | **26 717** | **26 288** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Koncernens förändringar i eget kapital

| Belopp i MSEK | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Säkringsreserv | Hybridobligationer | Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat | Totalt eget kapital |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2023** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **3 782** | **533** | **3 500** | **1 827** | **11 084** |
| Emission, hybridobligationer | – | – | – | 2 000 | – | 2 000 |
| Återköp, hybridobligationer | – | – | – | -892 | – | -892 |
| Transaktionskostnader, hybridobligationer | – | – | – | – | -2 | -2 |
| Uppskjuten skatt, med anledning av transaktionskostnader | – | – | – | – | 1 | 1 |
| Räntekostnader, hybridobligationer | – | – | – | – | -184 | -184 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | – | – | – | **1 108** | **-185** | **923** |
| Årets resultat | – | – | – | – | -353 | -353 |
| Övrigt totalresultat | – | – | -342 | – | -99 | -441 |
| **Summa årets totalresultat** | – | – | **-342** | – | **-452** | **-794** |
| **Utgående eget kapital 2023-12-31** | **1 441** | **3 782** | **191** | **4 608** | **1 190** | **11 212** |

| Belopp i MSEK | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Säkringsreserv | Hybridobligationer | Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat | Totalt eget kapital |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **4 661** | **6** | **3 500** | **2 381** | **11 990** |
| Räntekostnader, hybridobligationer | – | – | – | – | -81 | -81 |
| Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta | – | -879 | – | – | -19 | -898 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | – | **-879** | – | – | **-100** | **-979** |
| Årets resultat | – | – | – | – | -709 | -709 |
| Övrigt totalresultat | – | – | 527 | – | 255 | 782 |
| **Summa årets totalresultat** | – | – | 527 | – | **-454** | 73 |
| **Utgående eget kapital 2022-12-31** | **1 441** | **3 782** | **533** | **3 500** | **1 827** | **11 084** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Koncernens kassaflödesanalys

| Belopp i MSEK | Not | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| **Den löpande verksamheten** | 45 | | |
| Resultat före skatt | | -509 | -870 |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m. | | 1 510 | 1 524 |
| Betald skatt | | 2 | -57 |
| | | **1 003** | **597** |
| Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd | | -12 | -16 |
| Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar | | -389 | -92 |
| Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder | | 164 | 52 |
| **Kassaflöde från den löpande verksamheten** | | **766** | **541** |
| **Investeringsverksamheten** | | | |
| Avyttring dotterföretag | 45 | – | 64 |
| Förvärv av immateriella anläggningstillgångar | 3 | -53 | -56 |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | 3 | -1 957 | -1 758 |
| Förvärv av kortfristiga placeringar | 32 | -1 220 | -2 199 |
| Avyttring av kortfristiga placeringar | 32 | 1 316 | 2 104 |
| Utdelning från intresseföretag | 5 | 90 | 79 |
| **Kassaflöde från investeringsverksamheten** | | **-1 824** | **-1 767** |
| **Finansieringsverksamheten** | | | |
| Emission hybridobligationer | 33 | 2 000 | – |
| Återköp hybridobligationer | 33 | -892 | – |
| Hybridobligationer, räntekostnader och transaktionskostnader | 33 | -187 | -81 |
| Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta | 33 | – | -898 |
| Upptagna lån | 38, 39 | 4 681 | 3 694 |
| Återbetalda lån | 38, 39 | -4 679 | -2 223 |
| Återbetalda leasingskulder | 22 | -106 | -107 |
| **Kassaflöde från finansieringsverksamheten** | | **817** | **385** |
| **Årets kassaflöde** | | **-242** | **-840** |
| **Likvida medel vid årets början** | | **1 260** | **2 100** |
| **Likvida medel vid årets slut** | | **1 018** | **1 260** |



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Moderbolagets resultaträkning

# Moderbolagets rapport över totalresultat

| Belopp i MSEK | Not | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 3, 4, 5 | 5 901 | 4 824 |
| Övriga rörelseintäkter | 6 | 45 | -392 |
| **Summa intäkter** | | **5 946** | **4 431** |
| Aktiverat arbete för egen räkning | | 133 | 121 |
| Externa kostnader | 7 | -3 047 | -2 486 |
| Personalkostnader | 8 | -1 695 | -1 701 |
| Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 9 | -1 343 | -1 251 |
| Övriga rörelsekostnader | 10 | -122 | -5 |
| **Rörelseresultat** | | **-129** | **-890** |
| **Resultat från finansiella poster** | | | |
| Resultat från andelar i koncernföretag | 5 | 25 | 700 |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | 11 | 83 | 35 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | 11 | -322 | -186 |
| **Resultat efter finansiella poster** | | **-343** | **-340** |
| Bokslutsdispositioner | 12 | 153 | 157 |
| **Resultat före skatt** | | **-190** | **-183** |
| Skatt | 13 | 102 | 158 |
| **Årets resultat** | | **-87** | **-25** |

| Belopp i MSEK | Not | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| **Årets resultat** | | **-87** | **-25** |
| Övrigt totalresultat | | – | – |
| **Årets totalresultat** | | **-87** | **-25** |

20240618025509



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Moderbolagets balansräkning

| Belopp i MSEK | Not | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **TILLGÅNGAR** | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 14 | 452 | 523 |
| Materiella anläggningstillgångar | 15, 16, 17, 18, 19 | 19 458 | 18 858 |
| Finansiella anläggningstillgångar | 24, 25, 26, 27, 37 | 2 255 | 2 022 |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **22 165** | **21 402** |
| **Omsättningstillgångar** | | | |
| Material och förråd | 29 | 90 | 78 |
| Kundfordringar | 28, 43 | 489 | 485 |
| Fordringar hos koncernföretag | 5 | 1 037 | 1 061 |
| Fordringar hos intresseföretag och joint ventures | 5 | 8 | 11 |
| Övriga fordringar | 30 | 263 | 97 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 31 | 236 | 172 |
| Kortfristiga placeringar | 32 | 297 | 392 |
| Kassa och bank | 28, 40 | 1 018 | 1 260 |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **3 438** | **3 557** |
| **SUMMA TILLGÅNGAR** | | **25 603** | **24 959** |
| **EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | | |
| **Eget kapital** | 33 | | |
| **Bundet eget kapital** | | | |
| Aktiekapital (1 441 403 026 aktier) | | 1 441 | 1 441 |
| Fond för utvecklingsutgifter | | 6 | 9 |
| **Summa bundet eget kapital** | | **1 448** | **1 450** |

| Belopp i MSEK | Not | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|
| **Fritt eget kapital** | | | |
| Överkursfond | | 2 161 | 2 161 |
| Hybridobligationer | | 4 608 | 3 500 |
| Balanserade vinstmedel | | 1 955 | 2 162 |
| Årets resultat | | –87 | –25 |
| **Summa fritt eget kapital** | | **8 637** | **7 799** |
| **Summa eget kapital** | | **10 085** | **9 249** |
| **Summa obeskattade reserver** | 12 | **858** | **988** |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser | 34, 35 | 892 | 1 098 |
| Övriga avsättningar | 36 | 532 | 392 |
| **Summa avsättningar** | | **1 424** | **1 491** |
| Obligationslån | 38, 39 | 5 150 | 4 600 |
| Skulder till kreditinstitut | 38, 39 | 4 800 | 4 200 |
| Övriga långfristiga skulder | | 0 | – |
| **Summa långfristiga skulder** | | **9 950** | **8 800** |
| Obligationslån | 38, 39 | 849 | 1 450 |
| Företagscertifikat | 38, 39 | 344 | 893 |
| Leverantörsskulder | | 610 | 605 |
| Skulder till koncernföretag | 5 | 104 | 109 |
| Skulder till intresseföretag och joint ventures | 5 | 0 | 33 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 590 | 627 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 42 | 789 | 714 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **3 286** | **4 431** |
| **SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER** | | **25 603** | **24 959** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Moderbolagets förändringar i eget kapital

| | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Belopp i MSEK** | **Aktiekapital** | **Fond för utvecklingsutgifter** | **Överkursfond** | **Hybridobligationer** | **Balanserade vinstmedel** | **Totalt eget kapital** |
| **2023** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **9** | **2 161** | **3 500** | **2 138** | **9 249** |
| Emission, hybridobligationer | – | – | – | 2 000 | – | 2 000 |
| Återköp, hybridobligationer | – | – | – | -892 | – | -892 |
| Transaktionskostnader, hybridobligationer | – | – | – | – | -2 | -2 |
| Uppskjuten skatt, med anledning av transaktionskostnader | – | – | – | – | 1 | 1 |
| Räntekostnader, hybridobligationer | – | – | – | – | -184 | -184 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | – | – | – | 1 108 | -185 | 923 |
| **Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter** | – | -2 | – | – | 2 | – |
| Årets resultat | – | – | – | – | -87 | -87 |
| Övrigt totalresultat | – | – | – | – | – | – |
| **Summa årets totalresultat** | – | -2 | – | – | -85 | -87 |
| **Utgående eget kapital 2023-12-31** | **1 441** | **6** | **2 161** | **4 608** | **1 868** | **10 085** |

| | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Belopp i MSEK** | **Aktiekapital** | **Fond för utvecklingsutgifter** | **Överkursfond** | **Hybridobligationer** | **Balanserade vinstmedel** | **Totalt eget kapital** |
| **2022** | | | | | | |
| **Eget kapital vid årets ingång** | **1 441** | **17** | **2 161** | **3 500** | **3 084** | **10 204** |
| Räntekostnader, hybridobligationer | – | – | – | – | -81 | -81 |
| Fusionsdifferens, Swedavia Airport Telecom AB | – | – | – | – | 49 | 49 |
| Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta | – | – | – | – | -898 | -898 |
| **Summa transaktioner med ägare, m.fl.** | – | – | – | – | -930 | -930 |
| **Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter** | – | -7 | – | – | 7 | – |
| Årets resultat | – | – | – | – | -25 | -25 |
| Övrigt totalresultat | – | – | – | – | – | – |
| **Summa årets totalresultat** | – | – | – | – | -25 | -25 |
| **Utgående eget kapital 2022-12-31** | **1 441** | **9** | **2 161** | **3 500** | **2 138** | **9 249** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

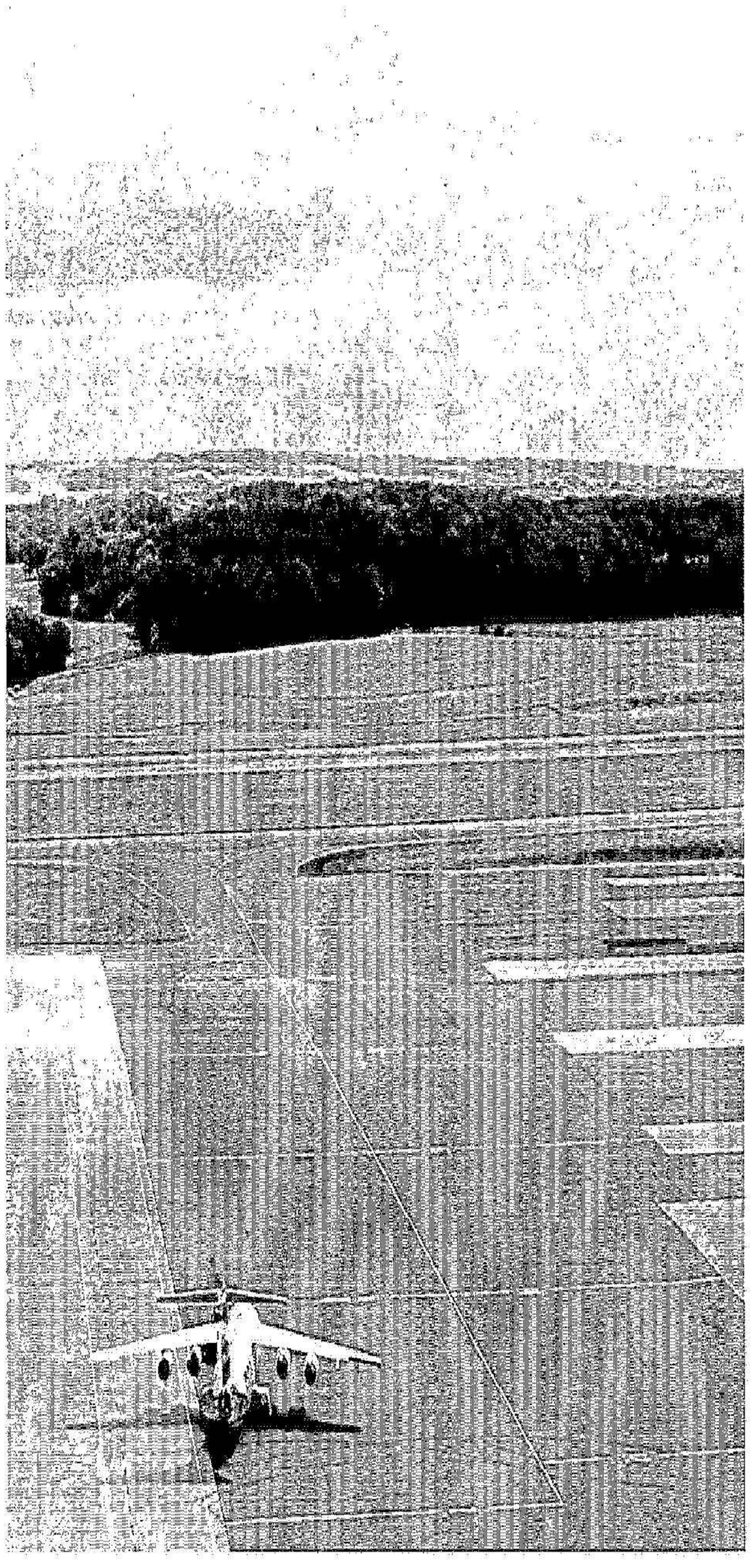
20240618025310



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Moderbolagets kassaflödesanalys

| Belopp i MSEK | Not | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| **Den löpande verksamheten** | 45 | | |
| Resultat före skatt | | -343 | -340 |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m. | | 1 412 | 1 283 |
| Betald skatt | | -15 | -22 |
| | | **1 053** | **920** |
| Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd | | -12 | -16 |
| Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar | | -353 | -318 |
| Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder | | 4 | -127 |
| **Kassaflöde från den löpande verksamheten** | | **692** | **461** |
| **Investeringsverksamheten** | | | |
| Förvärv av immateriella anläggningstillgångar | | -53 | -56 |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | | -1 947 | -1 758 |
| Förvärv av kortfristiga placeringar | 32 | 1 316 | -2 199 |
| Avyttring av kortfristiga placeringar | 32 | -1 220 | 2 104 |
| **Kassaflöde från investeringsverksamheten** | | **-1 904** | **-1 909** |
| **Finansieringsverksamheten** | | | |
| Emission hybridobligationer | 33 | 2 000 | – |
| Återköp hybridobligationer | 33 | -892 | – |
| Hybridobligationer, räntekostnader, transaktionskostnader | 33 | -187 | -81 |
| Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott, jämte ränta | 33 | – | -898 |
| Upptagna lån | 38, 39 | 4 681 | 3 694 |
| Återbetalda lån | 38, 39 | -4 679 | -2 223 |
| Erhållna/lämnade koncernbidrag | 3 | 48 | 116 |
| **Kassaflöde från finansieringsverksamheten** | | **970** | **608** |
| Årets kassaflöde | | -242 | -840 |
| **Likvida medel vid årets början** | | **1 260** | **2 100** |
| **Likvida medel vid årets slut** | | **1 018** | **1 260** |





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Noter

## NOT 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper

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.

**FÖRUTSÄTTNINGAR 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 trygghetslagen 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. Långfristiga skulder utgörs i allt väsentligt av belopp som Swedavia per rapportperiodens slut har en ovillkorad rätt att välja att betala längre bort i tiden än tolv månader efter rapportperiodens slut. Har Swedavia inte sådan rätt per rapportperiodens slut redovisas skuldbeloppet som kortfristig skuld. 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 23. För information angående värdering och upplysning om verkligt värde enligt IFRS 13, se not 20.

**NYA REDOVISNINGSPRINCIPER 2023**

Av de nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2023 har ingen av dessa haft en väsentlig påverkan på Swedavias årsredovisning.

De angivna redovisningsprinciperna för koncernen har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter.

**NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM TRÄDER I KRAFT 2024 ELLER SENARE**

Effekterna på koncernens finansiella rapporter och ställning av ändringar och standarder som är obligatoriska för koncernen för räkenskapsåret 2024 är bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter. För nya och reviderade standarder som träder ikraft 2025 eller senare kvarstår att utvärdera effekten av dessa på koncernens finansiella rapporter.

**KONSOLIDERINGSPRINCIPER**

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Dotterföretag är företag som står under bestämmande inflytande från moderbolag. 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. Transaktionsutgifter, med undantag av transaktionsavgifter hänförliga till emission av egetkapitalinstrument eller skuldinstrument, som uppkommer redovisas direkt i årets resultat.

*RÖRELSEFÖRVÄRV*

Förvärv av rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Transaktionsutgifter hänförliga till rörelseförvärv redovisas som kostnad i resultaträkningen.

*INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES*

Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures" koncernens andel av intresseföretagets eller joint ventures resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

*ELIMINERING AV TRANSAKTIONER MELLAN KONCERNFÖRETAG*

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**

Informationen om karaktären på och tidpunkten för uppfyllande av prestationsåtaganden i avtal med kunder och tillhörande intäktsredovisningsprinciper redovisas nedan.

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

*AVIATION BUSINESS*

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Resenärsrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster.

Resenärsrelaterade intäkter avser intäkter från resenärsavgifter, ledsagning av resenärer samt markserviceavgifter. Swedavias prestationsåtagande är att ge flygbolagens kunder möjlighet att nyttja Swedavias infrastruktur och tjänster, hjälpa resenärer med nedsatt rörlighet till och från flygplanen samt tillhandahålla infrastruktur till flyg- och marksservicebolag som vill verka på flygplatserna. Intäkter för resenärsavgifter och ledsagning redovisas vid avresa från en av Swedavias flygplatser och markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias infrastruktur. Intäkten redovisas när kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Flygplansrelaterade intäkter avser intäkter från flygbolagen för service och infrastruktur som nyttjas av flygbolagens flygplan eller resenärer i samband med start och landning från Swedavias flygplatser. Exempel på intäktsflöden är startavgift, utsläppsavgift, bulleravgift, flygplansparkering, flygtrafikledning samt markserviceavgift kopplat till hantering av flygplanen. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla infrastruktur för att möjliggöra start och landning. Flygplansrelaterade intäkter, med undantag av markserviceavgiften, redovisas när ett flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flygbolagen nyttjar Swedavias infrastruktur. Kontrollen har i samtliga fall övergått till kunden när intäktsredovisningen genomförs.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025111



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

Externt reglerade avgifter består av fyra intäktsflöden, säkerhetskontroll (GAS), Slot Coordination Charge, flygtrafikledning Stockholm Arlanda Airport (TNC) samt undervägsavgift (CNS). Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla säkerhetskontroll av resenärer och bagage, erbjuda samordning/koordinering av Airport Coordination Services till flygplanen i samband med start och landning, tillhandahålla infrastruktur för flygtrafiktjänst samt bistå med CNS infrastruktur. Intäktsredovisning sker för samtliga fyra intäktsflöden efter att prestationsåtagandet är genomfört. Intäkter från GAS periodiseras ut månatligen och regleras slutligen efter beslut från Transportstyrelsen. Intäkter från Slot Coordination Charge, CNS och TNC redovisas efter att flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Möjlighet till reklamation utgår då fakturering sker efter att varan eller tjänsten utnyttjas.

Intäkter från Ground Handling hänförs till intäkter från ramptjänst samt expeditionsavgift. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla tjänster och infrastruktur som behövs vid mottagande av flygplan samt att göra vändande flygplan redo för avfärd. Intäktsredovisning för intäktskategorin sker vid avresa från en av Swedavias flygplatser och det är vid denna tidpunkt som prestationsåtagandet har fullgjorts och kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Övriga tilläggstjänster avser tilläggstjänster som kunderna kan nyttja mot betalning, exempelvis glykolhanteringsavgift eller säkerhetstjänster vilket huvudsakligen avser Fast Track. Swedavias prestationsåtagande för Fast Track är att möjliggöra tidsbesparing för flygbolagens resenärer genom att tillhandahålla speciella säkerhetskontroller. Åtagandet startar när resenären går in i säkerhetskontrollen och fullbordas i samband med att resenären kommit igenom säkerhetskontrollen. Intäkten redovisas när prestationsåtagandet utförts.

*COMMERCIAL SERVICES*

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering & angöring, Retail, Food & Beverage, Fastighetsintäkter, Reklam samt Övrig Commercial Services. Intäkter från Bilparkering och angöring, Reklam samt Övrig Commercial Services redovisas enligt IFRS 15. Intäktskategorin Retail, Food & Beverage samt hyres- och arrendeintäkter inom kategorin Fastighetsintäkter redovisas enligt IFRS 16, se nedan.

Intäktskategorin Bilparkering & angöring avser intäkter från parkeringsverksamhet. Prestationsåtagandet avser att tillhandahålla utrymme för resenärer och övriga kunder att parkera och angöra vid flygplatserna. Intäkter för bilparkering och angöring redovisas löpande allteftersom kontroll alternativt nyttjanderätt övergått till kund. Intäkter från rätten att få bedriva biluthyrningsverksamhet redovisas efter att kontrollen övergått till kund.

Intäkter från Retail, Food & Beverage avser intäkter från hyresgäster på flygplatserna vars verksamhet är att erbjuda resenärerna möjlighet till förtäring eller handel av kommersiella varor. Hyresintäkterna klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och samtliga intäkter redovisas enligt IFRS 16, vilket innebär att de redovisas linjärt över hyresperioden. Hyresintäkterna är omsättningsbaserade och preliminära intäkter redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året.

Fastighetsintäkter utgörs av hyres- och arrendeintäkter som redovisas under hyresperioden samt fastighetstjänster och försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Hyres- och arrendeintäkter klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och redovisas linjärt över hyresperioden enligt IFRS 16. Koncernens prestationsåtagande avseende tillhandahållande av media och fastighetstjänster är reglerade i avtal med externa parter. Fakturering och intäktsredovisning mot externa kunder sker när kontrollen övergått till kund.

Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas månadsvis i samband med att reklamytan nyttjats och kontrollen övergått till kund. Swedavias åtagande är att tillhandahålla en reklamyta vilket ger en rättighet att erhålla betalning från kund.

För övriga tjänster redovisas intäkter vid tillhandahållande. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen.

**STATLIGA BIDRAG**

Swedavia erhåller stöd från såväl svenska staten som EU. Informationen om karaktären av det statliga bidraget samt hur detta redovisats presenteras nedan.

– Elstöd för företag från den svenska staten, som avser framtida elkostnader, men beräknas utifrån den elförbrukning Swedavia hade mellan 1 oktober 2021 och 30 september 2022 i elområde 3 och 4. Då stödet avser både Swedavias egen förbrukning samt vidareförsäljning till kunder och hyresgäster, kommer stödet att fördelas lika mellan Swedavia och stödberättigade kunder utifrån förbrukade volymer. Det statliga stöd som avser Swedavias egen förbrukning uppgår har redovisats som en övrig rörelseintäkt i resultaträkningen. Resterande del, har utbetalats till stödberättigade kunder.

– Elkostnadsstöd för elintensiva företag från den svenska staten, som riktar till sig företag som använder sig av mycket el i sina processer. Stödet gäller för perioden oktober till december 2022. Stödet har redovisats som en övrig rörelseintäkt i resultaträkningen

– Bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet. Swedavia deltar i forskning- och utvecklingsprogram, som bygger på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster (ANS) som stöd för genomförandet av affärs- eller uppdragstrafiken inom EU – vilket innebär att flygplan ska vara obegränsade av luftrumskonfigurationer samt kunna möta den förväntade volymökningen fram till 2035. Erhållna statliga bidrag i projektet relaterat till kostnader redovisas som minskning av motsvarande kostnad i resultaträkningen. Erhållna statliga bidrag relaterade till finansiering av pågående projekt är redovisad som minskning av tillgångens redovisade värde.

**FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER**

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

**SKATT**

Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat. 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. 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 prövas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.

**IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Prövning av nedskrivningsbehov av goodwill görs minst årligen. Övriga immateriella anläggningstillgångar utgörs i huvudsak av bullerisolering i annans fastighet. Avskrivningen för bullerisoleringsåtgärder sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod, vilken årligen prövas. 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 redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

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



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

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 anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas 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 | |
| - 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 | |
| - Bärlager | 60 år |
| - Bindemedelsförsegling | 4 år |
| - Övriga delar | 12–40 år |
| Markanläggningar, Övriga | 30–70 år |
| Installationer, fordon och inventarier | 3–10 år |
| Hyresgästanpassningar | Kontraktets längd |

**FÖRVALTNINGSFASTIGHETER**
Förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförbara till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger tolv 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 anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. Även fastigheter under uppförande som avses att användas som förvaltningsfastigheter när arbetena är färdigställda klassificeras som förvaltningsfastigheter. Förvaltningsfastigheterna värderas årligen för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde.

**BIOLOGISKA TILLGÅNGAR – VÄXANDE SKOG**
Koncernens skogstillgångar delas upp på växande skog, vilket redovisas som biologiska tillgångar, och mark. Växande skog värderas och 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 23.

**LEASING**
När ett avtal ingås bedömer Swedavia om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal.

Som leasetagare redovisar Swedavia en nyttjanderättstillgång och en leasingskuld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingskuldens initiala värde med tillägg för leasingavgifter som betalats vid eller före inledningsdatumet plus eventuella initiala direkta utgifter. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt från inledningsdatumet till det tidigare av slutet av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperiodens slut, vilket i normalfallet för Swedavia är leasingperiodens slut. I de mer sällsynta fall då anskaffningsvärdet för nyttjanderätten återspeglar att Swedavia kommer att utnyttja en option att köpa den underliggande tillgången skrivs tillgången av till nyttjandeperiodens slut.

Leasingskulden – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leasingavgifter under den bedömda leasingperioden.

Leasingavgifterna diskonteras i normalfallet med Swedavias marginella upplåningsränta, vilken utöver Swedavias kreditrisk återspeglar respektive avtals leasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet. I de fall leasingavtalets implicita ränta lätt kan fastställas används dock den räntan, vilket är fallet för delar av Swedavias leasar av fordon.

Leasingskuldens värde ökas med räntekostnaden för respektive period och reduceras med leasingbetalningarna. Räntekostnaden beräknas som skuldens värde gånger diskonteringsräntan.

Leasingskulden för Swedavias lokaler med hyra som indexuppräknas beräknas på den hyra som gäller vid respektive rapportperiods slut. Vid denna tidpunkt justeras skulden med motsvarande justering av nyttjanderättstillgångens redovisade värde. På motsvarande sätt justeras skuldens och tillgångens värde i samband med att ombedömning sker utav leasingperioden. Detta sker i samband med att sista uppsägningsdatumet inom tidigare bedömd leasingperiod för lokalhyresavtal har passerats alternativt då betydelsefulla händelser inträffar eller omständigheterna på ett betydande sätt förändras på ett sätt som är inom Swedavias kontroll och påverkar den gällande bedömningen av leasingperioden.

Swedavia presenterar nyttjanderättstillgångar och leasingskulder som egna poster i rapporten över finansiell ställning.

För leasingavtal som har en leasingperiod på tolv månader eller kortare eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 TSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingskuld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Som leasegivare fastställer Swedavia vid varje leasingavtals inledningsdatum huruvida leasingavtalet ska klassificeras som ett finansiellt eller operationellt leasingavtal. Vid fastställande av klassificering görs en övergripande bedömning av om leasingavtalet i allt väsentligt överför de ekonomiska risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången. Om så är fallet är leasingavtalet ett finansiellt leasingavtal, i annat fall är det ett operationellt leasingavtal. Som en del av denna bedömning tar Swedavia hänsyn till ett flertal indikatorer. Exempel på sådana indikatorer är om leasingperioden utgör en större del av tillgångens ekonomiska livslängd eller om äganderätten till den underliggande tillgången överförs till leasetagaren när leasingavtalet löpt ut.

När en leasad tillgång vidareuthyrs redovisas huvudleasingavtalet och avtalet om vidareuthyrning ("sub-lease") som två separata avtal. Swedavia klassificerar avtalet om vidareuthyrning baserat på nyttjanderätten som uppkommer från huvudleasingavtalet, inte baserat på den underliggande tillgången. Swedavia har ett fåtal sub-leases, inget av avtalen är dock av materiell karaktär.

Swedavia redovisar leasingavgifter från operationella leasingavtal som intäkt linjärt över leasingperioden som del av posten Nettoomsättning.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180251 2



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

**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 bercende, 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 principen först in först ut, respektive verkligt värde. Inkuransrisker 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**
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 värderas till verkligt värde utifrån hierarkinivå, se not 20.

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 redan vid första redovisningstillfället. Nedskrivningar beräknas och redovisas för de finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde och för de finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Reserv för kreditförluster beräknas och redovisas initialt utifrån tolv månaders förväntade kreditförluster. Om kreditrisken ökat väsentligt sedan den finansiella tillgången först redovisades, beräknas och redovisas reserv för kreditförluster utifrån förväntade kreditförluster för tillgångens hela löptid. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för kreditförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat väsentligt eller inte. Swedavia baserar beräkningen av förväntade kreditförluster på en kombination av historiska data, baserat på typ av kund samt förfallodagar, som ställs i relation till framtida ekonomiska utsikter. Utöver detta görs en bedömning av kundernas framtida ekonomiska betalningsförmåga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

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

**FINANSIELLA TILLGÅNGAR VÄRDERADE TILL UPPLUPET ANSKAFFNINGSVÄRDE**
Koncernens finansiella skuldinstrument är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden. I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Eftersom dessa tillgångar är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden har det betydelse för klassificeringen huruvida den finansiella tillgången är komplex eller inte. Klassificeringen bestäms genom ett test som avgör om tillgångens kassaflöde endast består av återbetalning av kapitalbelopp och ränta. Samtliga tillgångar, förutom derivatinstrument, klarade testet, vilket innebär att de klassificeras som ej komplexa, och 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 förväntade kreditförluster som bedömts utifrån kreditriskexponering baserad på framåtriktad information samt historiska data, se not 43.

**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 via resultatet.

**FINANSIELLA SKULDER VÄRDERADE TILL UPPLUPET ANSKAFFNINGSVÄRDE**
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.

**FINANSIELLA SKULDER VÄRDERADE TILL VERKLIGT VÄRDE VIA RESULTATET**
I denna kategori återfinns derivat med negativt värde vilka inte är föremål eller uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde via resultatet.

**KLASSIFICERING OCH REDOVISNING AV HYBRIDOBLIGATIONER**
Finansiella instrument emitterade av bolaget redovisas antingen som skuld eller eget kapital, baserat på om det föreligger någon avtalsenlig förpliktelse att reglera avtalet genom att erlägga kontanter eller en annan finansiell tillgång.

Swedavia AB (publ) har emitterat hybridobligationer med en evig löptid och bolaget har rätt att skjuta utbetalningar avseende ränta på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna klassificeras vid första redovisningstillfället som eget kapital i enlighet med IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering. Transaktionskostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas i eget kapital. Ränta på hybridobligationerna redovisas som skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta, och belastar fritt eget kapital. Om bolaget kallar hybridobligationerna för inlösen redovisas en skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att lösa in obligationerna, och hybridobligationer redovisade i fritt eget kapital minskar.

**SÄKRINGSREDOVISNING**
*ALLMÄNT*
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.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

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

Säkringsredovisning har även tillämpats för råvaru- och valutaderivat. 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 koncernens 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 resultatet.

**AVSÄTTNINGAR**
*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**
Swedavia har ett möjligt åtagande kopplat till miljökrav, vars eventuella förpliktelser gäller händelser efter det att bolaget bildades.

**RESULTAT PER AKTIE**
Resultat per aktie före och efter utspädning beräknas utifrån årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare och det vägda genomsnittliga antalet aktier under året. Vid beräkning av resultat per aktie före och efter utspädning justeras årets resultat med transaktions- samt räntekostnader hänförliga till hybridobligation.

**ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA**
*KORTFRISTIGA ERSÄTTNINGAR*
Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som en kostnad när de relaterade tjänsterna erhålls.

*PENSIONER*
Inom koncernen finns såväl avgifts- som förmånsbestämda pensionsplaner som redovisas på följande sätt.

*AVGIFTSBESTÄMDA PENSIONSPLANER*
Som avgiftsbestämda pensionsplaner klassificeras de planer där företagets förpliktelse är begränsad till de avgifter företaget åtagit sig att betala. Storleken på den anställdes pension beror på de avgifter som företaget betalar till planen eller till ett försäkringsbolag och den kapitalavkastning som avgifterna ger. Följaktligen är det den anställde som bär den aktuariella risken och investeringsrisken. Företagets förpliktelser avseende avgifter till avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad i årets resultat i den takt de intjänas genom att de anställda utför tjänster åt företaget under en period.

*FÖRMÅNSBESTÄMDA PENSIONSPLANER*
Förmånsbestämda planer är andra planer för ersättningar efter avslutad anställning än avgiftsbestämda. Koncernens förpliktelse avseende förmånsbestämda planer beräknas separat för varje plan genom en uppskattning av den framtida ersättning som de anställda intjänat genom sin anställning i både innevarande och tidigare perioder. Ersättning diskonteras till nuvärde och diskonteringsräntan är räntan på balansdagen för en förstklassig företagsobligation, inklusive bostadsobligation, med en löptid som motsvarar koncernens pensionsförpliktelser. Beräkningen utförs av en kvalificerad aktuarie.

Räntekostnaden på den förmånsbestämda förpliktelsen redovisas i årets resultat under resultat från finansiella poster. Räntekostnad är baserat på den ränta som uppkommer vid diskonteringen av förpliktelsen. Övriga komponenter redovisas i rörelseresultatet.

Omvärderingseffekter utgörs av aktuariella vinster och förluster och redovisas i övrigt totalresultat. Ändringar eller reduceringar av en förmånsbestämd plan redovisas vid den tidigaste av följande tidpunkter, a, när ändringen i planen eller reduceringen inträffar eller b, när företaget redovisar relaterade omstruktureringskostnader och ersättningar vid uppsägning. Ändringarna/reduceringarna redovisas direkt i årets resultat. Den särskilda löneskatten utgör en del av de aktuariella antagandena och redovisas därför som en del av förpliktelsen.

*ERSÄTTNINGAR VID UPPSÄGNING*
En kostnad för ersättningar i samband med uppsägningar av personal redovisas vid den tidigaste tidpunkten av när företaget inte längre kan dra tillbaka erbjudandet till de anställda eller när företaget redovisar kostnader för omstrukturering. Ersättningarna som beräknas bli reglerade efter tolv månader redovisas till dess nuvärde. Ersättningar som inte förväntas regleras helt inom tolv månader redovisas enligt långfristiga ersättningar.

**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.

**NYA REDOVISNINGSPRINCIPER**
Moderbolaget redovisningsprinciper är oförändrade jämfört med årsredovisningen för 2022.

**KONCERNBIDRAG OCH UTDELNING**
Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition. Utdelning från dotterbolag redovisas i årets resultat inom resultat från finansiella poster som resultat från andelar i koncernföretag.

**IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**
Moderbolaget redovisar inkråmsgoodwill 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.

**LEASING**
Moderbolaget tillämpar inte IFRS 16, i enlighet med undantaget som finns i RFR 2. Som leasetagare redovisas leasingavgifter som kostnad linjärt över leasingperioden och således redovisas inte nyttjanderätter och leasingskulder i balansräkningen. De avtal där moderbolaget utgör leasegivare redovisas som operationella leasingavtal.

**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.

202406180253



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

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

**FINANSIELLA INSTRUMENT**
Moderbolaget tillämpar inte IFRS 9 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 redovisas till anskaffningsvärde och upplupen ränta.

**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.

**KLIMATRELATERADE FRÅGOR**
Swedavia beaktar klimatrelaterade frågor i uppskattning och antaganden där det är lämpligt, främst avseende de risker som identifierats i analysen enligt Task Force on Climate related Disclosures (TCFD). För vidare beskrivning, se sidan 128 i Swedavias hållbarhetsrapport. Även om koncernen bedömer att dess affärsmodell kommer att vara livskraftig efter övergången till en koldioxidvänlig ekonomi, ökar klimatrelaterade frågor osäkerheten i de uppskattningar och antaganden som ligger till grund för flera poster i de finansiella posterna. Klimatrelaterade risker bedöms för närvarande inte ha en betydande inverkan på Swedavias finansiella rapportering. Koncernen följer dock noggrannt relevanta förändringar och utveckling, såsom exempelvis ny klimatrelaterad lagstiftning samt ändrade kundbeteenden. De poster i de finansiella rapporterna som Swedavia bedömer främst kan påverkas av klimatrelaterade frågor är följande:

*MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR*
Vid granskning av materiella anläggningstillgångars förväntad nyttjandeperioder, restvärden och eventuella nedskrivningsbehov beaktar koncernen klimatrelaterade frågor, såsom klimatreglerad reglering som kan begränsa användningen av tillgångar eller kräva betydande investeringar. För en mer detaljerad beskrivning av koncernens bedömning se not 15, Materiella anläggningstillgångar.

*GOODWILL*
Swedavias beräkning av nyttjandevärdet på goodwill bedöms kunna påverkas på flera olika sätt, och framför allt av omställningsrisker såsom förändringar i kundbeteenden samt klimatrelaterad reglering. För mer information om bedömningar kopplat till koncernens värdering av goodwill, se not 14, Immateriella anläggningstillgångar.

*AVSÄTTNINGAR*
Effekterna av bland annat klimatrelaterad reglering beaktas vid uppskattningen av tidpunkten och de framtida kostnaderna för koncernens avsättning. Klimatrelaterade frågor berör främst avsättning för återställande av identifierade miljöskador.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 2 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 påverkat 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 prövas 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 aktuarier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 35.

*ÖVRIGT*
Ledningen gör viktiga uppskattningar och bedömningar avseende pågående nyanläggningar som bland annat omfattar om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden. Vidare beaktas ledningens bästa bedömning i samband med redovisning av tvistiga belopp då rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär.

## NOT 3 Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av koncernen som bedriver en affärsverksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars resultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. I Swedavia har högste verkställande 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 resenärsrelaterade 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. Aktivering av låneräntor enligt IAS 23, IFRS 16 leasing, omvärdering av biologiska tillgångar samt finansiella instrument till verkligt värde följs inte upp på segmentsnivå utan hanteras på koncernnivå och ingår tillsammans med eliminering av koncerninterna poster i kolumnen Elimineringar/justeringar.

Redovisningsprinciperna i övrigt överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen.

| Resultaträkning jan–dec[1] | Flygplatsverksamhet 2023 | Flygplatsverksamhet 2022 | Real Estate 2023 | Real Estate 2022 | Elimineringar/justeringar 2023 | Elimineringar/justeringar 2022 | Koncernen 2023 | Koncernen 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nettoomsättning | 5 901 | 4 824 | 37 | 40 | –8 | –18 | 5 931 | 4 846 |
| Övriga rörelseintäkter | 45 | –392 | – | 43 | – | 0 | 45 | –349 |
| Aktiverat arbete för egen räkning | 133 | 121 | – | – | – | – | 133 | 121 |
| Rörelsens kostnader | –5 072 | –4 155 | –59 | –55 | 164 | 171 | –4 968 | –4 038 |
| Avskrivningar och nedskrivningar | –1 318 | –1 226 | –24 | –22 | –116 | –114 | –1 458 | –1 363 |
| **Rörelseresultat** | **–312** | **–828** | **–46** | **7** | **40** | **38** | **–318** | **–783** |
| Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures | – | – | 52 | 72 | – | – | 52 | 72 |
| Resultat från andelar i dotterföretag | 25 | 700 | – | – | –25 | –700 | – | – |
| Finansiella intäkter | 83 | 35 | – | – | –30 | –11 | 53 | 24 |
| Finansiella kostnader | –347 | –199 | –21 | –9 | 71 | 26 | –296 | –182 |
| Koncernbidrag | 23 | 48 | –23 | –48 | – | – | – | – |
| **Resultat före skatt** | **–528** | **–244** | **–38** | **21** | **56** | **–647** | **–509** | **–870** |
| Skatt | 172 | 171 | 1 | 1 | –17 | –11 | 156 | 161 |
| **Årets resultat** | **–356** | **–73** | **–37** | **22** | **39** | **–658** | **–353** | **–709** |
| **Övrig segmentsinformation** | | | | | | | | |
| Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures | – | – | 52 | 72 | – | – | 52 | 72 |
| Investeringar | 1 974 | 1 798 | 36 | 16 | – | – | 2 010 | 1 814 |
| Vinst/förlust vid försäljning av aktier, andelar och verksamheter | – | – | – | 43 | – | – | – | 43 |
| Omstruktureringskostnader | 6 | 6 | – | – | – | – | 6 | 6 |
| Nedskrivningar/ utrangeringar | 130 | 22 | – | – | – | – | 130 | 22 |

| Balansräkning, per 31 december[1] | Flygplatsverksamhet 2023 | Flygplatsverksamhet 2022 | Real Estate 2023 | Real Estate 2022 | Elimineringar/justeringar 2023 | Elimineringar/justeringar 2022 | Koncernen 2023 | Koncernen 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Anläggningstillgångar | 21 978 | 21 100 | 1 565 | 1 632 | 791 | 1 047 | 24 334 | 23 778 |
| Omsättningstillgångar | 3 438 | 3 557 | 121 | 144 | –1 176 | –1 191 | 2 383 | 2 509 |
| **Summa tillgångar** | **25 416** | **24 656** | **1 686** | **1 776** | **–385** | **–144** | **26 717** | **26 288** |
| **Eget kapital** | 10 945 | 10 461 | 607 | 685 | –340 | –62 | 11 212 | 11 084 |
| Skulder | 14 470 | 14 195 | 1 079 | 1 091 | –45 | –82 | 15 505 | 15 204 |
| **Summa eget kapital och skulder** | **25 416** | **24 656** | **1 686** | **1 776** | **–385** | **–144** | **26 717** | **26 288** |

1) Av koncernens intäkter 2023 svarade en kund för 15 procent (14) motsvarande 890 MSEK (701).



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025 14



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# NOT 4 Nettoomsättning

**PRESTATIONSÅTAGANDE**

Swedavias intäkter från avtal med kunder utgörs av intäkter från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning. Fristående försäljningspriser förekommer för samtliga prestationsåtaganden. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen. Kundfordringar är icke räntebärande tillgångar med betalningsvillkor vanligen om 30 dagar. Kundfordringar 2023 är högre jämfört föregående år hänförligt rådande marknadssituation. Information om koncernens prestationsåtagande är summerade nedan:

*AVIATION BUSINESS*

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Resenärsrelaterade 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. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter att prestationsåtagandet utförts.

*COMMERCIAL SERVICES*

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering och 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 reklamytor. Intäkter från Bilparkering och angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas under nyttjandeperioden. Fastighetsintäkter och Övriga Commercialprodukter utgörs av försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår.

*ÖVRIG NETTOOMSÄTTNING*

Intäkterna från Övrig nettoomsättning redovisas vid tillhandahållande och utgörs av intäkter från sålda varor och utförda tjänster som ingår i företagets normala verksamhet men som inte avser intäkter från Aviation Business eller Commercial Services. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter prestationsåtagandet att utförts.

**AVTALSSALDON**

Avtalstillgångar och skulder uppstår i samband med kundfaktureringen och omklassificeras till kundfordringar vid faktureringen. Avtalstillgångar avser rätten att erhålla ersättning för ett utfört prestationsåtagande när tjänsten överförts till kunden. Avtalsskulder består dels av kundens rätt till att erhålla prestationsåtagande hos Swedavia det vill säga om inbetalningar inträffar före utförandet av prestationsåtagande samt rätten till att erhålla volymrabatter enligt avtal.

| Intäktsfördelning[1] | Flygplatsverksamhet | | Real Estate | | Elimineringar/justeringar | | Koncernen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| **Aviation Business** | | | | | | | | |
| Resenärsrelaterade intäkter | 1 543 | 1 278 | – | – | – | – | 1 543 | 1 278 |
| Flygplansrelaterade intäkter | 714 | 585 | – | – | – | – | 714 | 585 |
| Externt reglerade avgifter | 984 | 781 | – | – | – | – | 984 | 781 |
| Ground handling | 257 | 208 | – | – | – | – | 257 | 208 |
| Övriga tilläggstjänster | 183 | 143 | – | – | – | – | 183 | 143 |
| **Summa Aviation Business** | **3 681** | **2 995** | **–** | **–** | **–** | **–** | **3 681** | **2 995** |
| **Commercial Services** | | | | | | | | |
| Bilparkering och angöring | 854 | 716 | – | – | – | – | 854 | 716 |
| Retail, Food & Beverage | 674 | 500 | – | – | – | – | 674 | 500 |
| Fastighetsintäkter | 488 | 438 | 35 | 32 | -12 | -13 | 511 | 457 |
| Reklam | 95 | 83 | – | – | – | – | 95 | 83 |
| Övriga Commercial-produkter | 82 | 67 | 2 | 8 | -5 | -12 | 79 | 63 |
| **Summa Commercial Services** | **2 192** | **1 804** | **37** | **39** | **-17** | **-24** | **2 212** | **1 819** |
| Övrig nettoomsättning | 29 | 25 | 0 | 1 | 9 | 6 | 38 | 32 |
| **Summa nettoomsättning** | **5 901** | **4 824** | **37** | **40** | **-8** | **-18** | **5 931** | **4 846** |
| Varav intäkter för avtal med kunder | 4 985 | 4 098 | 14 | 21 | -8 | -19 | 4 991 | 4 100 |
| Varav ej intäkter för avtal med kunder | 917 | 726 | 23 | 19 | 0 | 0 | 940 | 745 |

1) Swedavias geografiska marknad är Sverige. Swedavias flygplatser drivs, konsolideras och rapporteras internt som ett sammanhållet flygplatssystem. Under året uppgick intäkter från avtal med kunder enligt IFRS 15 till 4 991 MSEK (4 100), vilket avser total nettoomsättning per 31 december förutom intäkter från Retail, Food and Beverage om 674 MSEK (500) samt delar av Fastighetsintäkter om 266 MSEK (245). För helåret uppgick intäkter enligt IFRS 15 till 940 MSEK (745) där 917 MSEK (726) var hänförligt till flygplatssegmentet och 23 MSEK (19) till fastighetssegmentet.

Avtalstillgångar och avtalsskulder från avtal med kunder:

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Avtalstillgångar | 91 | 74 | 91 | 74 |
| Avtalsskulder | 239 | 110 | 239 | 110 |

Nedskrivningar som redovisats avseende eventuella avtalstillgångar som härrör avtal med kunder uppgick under året till 0 MSEK (0).

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | 2023 | 2022 |
| Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder | 74 | 104 |
| Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder | 110 | 22 |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# NOT 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag, myndigheter 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 AB:s fordringar och skulder hos intresseföretag och joint ventures, se not 28. Aktier i koncernföretag specificeras i not 27 Andelar i koncernföretag och i not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Avseende långfristiga fordringar gentemot Trafikverket kopplad till återställningsreserv för bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador se not 25, Andra långfristiga fordringar, samt not 36, Övriga avsättningar. 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 personalkostnader. Inga utställda säkerheter eller eventualförpliktelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| **Försäljning varor och tjänster** | | | | |
| Dotterföretag | – | – | 17 | 16 |
| Intresseföretag och joint ventures | 46 | 46 | 46 | 46 |
| **Summa försäljning varor och tjänster** | **46** | **46** | **63** | **62** |
| **Försäljning (+) / köp(–) fast egendom eller andra tillgångar** | | | | |
| Dotterföretag | – | – | – | –7 |
| Intresseföretag och joint ventures | – | – | – | – |
| **Summa försäljning (+) / köpt (–) fast egendom eller andra tillgångar** | **–** | **–** | **–** | **–7** |
| **Köp varor och tjänster** | | | | |
| Dotterföretag | – | – | 9 | 6 |
| Intresseföretag och joint ventures | 5 | 17 | 5 | 17 |
| **Summa köp varor och tjänster** | **5** | **17** | **14** | **23** |
| **Övrigt** | | | | |
| Dotterföretag, räntor netto | – | – | 21 | 9 |
| Dotterföretag, utdelning | – | – | 25 | 700 |
| Intressebolag och joint ventures, utdelning | 90 | 79 | – | – |
| **Summa övrigt** | **90** | **79** | **46** | **709** |
| **Fordringar** | | | | |
| Dotterföretag | – | – | 1 037 | 1 061 |
| Intresseföretag och joint ventures | 8 | 11 | 8 | 11 |
| **Summa fordringar** | **8** | **11** | **1 046** | **1 072** |
| **Skulder** | | | | |
| Dotterföretag | – | – | 104 | 109 |
| Intresseföretag och joint ventures | 0 | 33 | 0 | 33 |
| **Summa skulder** | **0** | **33** | **104** | **142** |

**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 hädanefter 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 meteorologtjänster, 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 1 125 MSEK (836), varav 36 MSEK (37) avser ersättning från Trafikverket hänförligt till åtgärdande av historiska miljöskador. Inköp av varor och tjänster från övriga närstående uppgår till 327 MSEK (267). Swedavia har under 2023 erhållit statliga bidrag om totalt 14 MSEK (28), varav 14 MSEK avser elstöd (–), - MSEK (20) avser omställningsstöd och 0 MSEK (8) avser hyresbidrag. Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

Fordringar och skulder, dotterbolag var främst hänförliga till bankmedel, övriga fordringar och skulder, dotterbolag utgjordes av interimsmellanhavanden och fakturamellanhavanden.

Fordringar och skulder, intressebolag och joint ventures var främst hänförliga till fakturamellanhavanden.

202406180251S



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

## NOT 6 Övriga rörelseintäkter

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| **Övriga rörelseintäkter** | | | | |
| Statliga stöd | 25 | –409 | 25 | –409 |
| Realisationsvinster | – | 43 | – | – |
| Övrigt | 20 | 17 | 20 | 17 |
| **Summa** | **45** | **–349** | **45** | **–392** |

Statliga stöd 2023 avser erhållet elstöd som uppgick till 14 MSEK (–) samt bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet 11 MSEK (12). Statliga stöd för 2022 avser även reservering för befarad återbetalning av omställningsstöd, -441 MSEK, samt erhållet omställningsstöd, 20 MSEK. Realisationsvinster föregående år avser försäljning av dotterbolag. I Övrigt ingår vinster från försäljning av inventarier, maskiner och mark, 7 (8) MSEK samt kursdifferenser, 4 MSEK (5).

## NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| KPMG | | | | |
| Revisionsuppdrag | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Andra uppdrag | 0 | 1 | 0 | 1 |
| **Summa** | **4** | **4** | **4** | **4** |

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av års- och hållbarhetsredovisningen 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 andra uppdrag avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll. Kostnad för revision avser upplupen kostnad för det räkenskapsår som revisionen avser.

KPMG omvaldes till revisor på årsstämman 2023.

## NOT 8 Anställda och personalkostnader

| Medelantalet anställda, Sverige | 2023 Totalt | 2023 Andel kvinnor, % | 2023 Andel män, % | 2022 Totalt | 2022 Andel kvinnor, % | 2022 Andel män, % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Moderbolag | 2 603 | 34 | 66 | 2 364 | 33 | 67 |
| **Koncernen** | **2 603** | **34** | **66** | **2 364** | **33** | **67** |

| Fördelning ledande befattningshavare | 2023 Totalt | 2023 Andel kvinnor, % | 2023 Andel män, % | 2022 Totalt | 2022 Andel kvinnor, % | 2022 Andel män, % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | | | | | | |
| Styrelseledamöter | 9 | 44 | 56 | 9 | 56 | 44 |
| Övriga ledande befattningshavare inklusive vd | 10 | 50 | 50 | 11 | 45 | 55 |

| Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK | Koncernen 2023 | Koncernen 2022 | Moderbolaget 2023 | Moderbolaget 2022 |
|---|---|---|---|---|
| Löner och ersättningar | | | | |
| Styrelsen | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Vd och ledande befattningshavare | 25 | 23 | 24 | 23 |
| Övriga anställda | 1 253 | 1 103 | 1 254 | 1 103 |
| **Summa** | **1 280** | **1 128** | **1 280** | **1 128** |
| Sociala kostnader | 581 | 503 | 373 | 540 |
| varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare | 9 | 8 | 9 | 8 |
| varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda | 148 | 126 | –60 | 165 |
| Övriga personalrelaterade kostnader | 42 | 32 | 42 | 32 |
| **Summa personalkostnader** | **1 903** | **1 664** | **1 695** | **1 701** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

| Ersättning till styrelse 2023, TSEK | Styrelsearvoden | Revisions-utskott | Ersättnings-utskott | Övriga förmåner |
|---|---|---|---|---|
| **Styrelsens ordförande** | | | | |
| Åke Svensson | 479 | – | 26 | – |
| **Styrelseledamöter** | | | | |
| Nina Linander | 239 | 46 | – | – |
| Lotta Mellström[1] | – | – | – | – |
| Peter Blomqvist[2] | – | – | – | – |
| Lars Mydland | 239 | – | – | – |
| Lottie Svedenstedt | 239 | – | 20 | – |
| Tor Claussen | 239 | 27 | – | – |
| Eva Nygren | 239 | – | – | – |
| Per Sjödell | 239 | – | 20 | – |
| Annica Ånäs | 239 | – | – | – |
| **Summa** | **2 150** | **72** | **66** | **–** |

1) Lotta Mellström lämnade styrelen i samband med Årsstamman 28 april 2023.
2) Peter Blomqvist invaldes som ny ledamot i styrlsen vid Årsstämman den 28 april 2023.

| Ersättning till styrelse 2022, TSEK | Styrelsearvoden | Revisions-utskott | Ersättnings-utskott | Övriga förmåner |
|---|---|---|---|---|
| **Styrelsens ordförande** | | | | |
| Åke Svensson[1] | 467 | 8 | 25 | – |
| **Styrelseledamöter** | | | | |
| Nina Linander | 233 | 44 | – | – |
| Lotta Mellström | – | – | – | – |
| Lars Mydland | 233 | – | – | – |
| Lottie Svedenstedt | 233 | – | 20 | – |
| Tor Claussen[2] | 233 | 17 | – | – |
| Eva Nygren | 233 | – | – | – |
| Per Sjödell | 233 | – | 20 | – |
| Annica Ånäs | 233 | – | – | – |
| **Summa** | **2 095** | **69** | **65** | **–** |

1) Per Sjödell valdes in i ersättningsutskottet på konstituerande styrelsemöte 28 april 2021.
2) Tor Clausen valdes in i Finans- och revisionsutskottet på konstituerande styrelsemöte den 25 april 2022.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden och utbetalas månadsvis med en tolftedel av årsarvodet. Arvodena beslutas på årsstämman i april och gäller fram till nästa årsstämma. Av administrativa skäl innebär det att arvodet gäller för perioden 1 maj–30 april. I denna sammanställning redovisas det som är utbetalt under ett och samma kalenderår, vilket kan innebära olika ersättningsnivåer för olika delar av kalenderåret.

**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 28 april 2023. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen.

Ersättning till Finans- och revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 28 april 2023. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemötet den 28 april 2023 styrelseledamöterna Nina Linander som ordförande samt Tor Clausen och Peter Blomqvist som ledamöter. Lotta Mellström lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 28 april 2023 och ämnade då även Finans och revisionsutskottet.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 28 april 2023. I ersättnings-utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 28 april 2023 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande i utskottet samt styrelseledamöterna Peter Blomqvist, Per Sjödell och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant. Lotta Mellström lämnade styrelsen i samband med årsstämman den 28 april 2023 och lämnade då även ersättningsutskottet.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025 16



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

| Ersättning till ledande befattningshavare[1] 2023, TSEK | | Grundlön | Övriga förmåner[6] | Pensionskostnad | Total ersättning | Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vd och Koncernchef | Jonas Abrahamsson | 5 759 [2] | 13 | 1 692 | 7 464 | 6 + 12 |
| Direktör Projekt | Johan Bill | 2 379 | 15 | 700 | 3 094 | 6 + 6 |
| Direktör Legal and governance | Anna Bovaller | 1 667 | 6 | 461 | 2 134 | 6 + – |
| Direktör Ekonomi och finans | Kristina Ferenius [3] | 1 224 | 1 | 360 | 1 585 | 6 + 6 |
| Direktör Operativ drift International Airports | Peder Grunditz | 2 342 | 15 | 683 | 3 040 | 6 + 6 |
| Direktör Strategiska initiativ och innovation | Fredrik Jaresved | 1 633 | 5 | 410 | 2 048 | 6 + 6 |
| tf. Direktör Ekonomi och finans | Ove Johansson [4] | 292 | 2 | 72 | 365 | 6 + – |
| Direktör Marknad och försäljning | Charlotte Ljunggren | 2 425 | 7 | 675 | 3 107 | 6 + 6 |
| Direktör Regional Airports | Susanne Norman | 1 830 | 4 | 468 | 2 301 | 6 + 6 |
| Direktör Ekonomi och finans | Mats Påhlson [5] | 851 | 7 | 248 | 1 106 | 6 + 6 |
| Direktör Anläggningar och system | Ali Sadeghi | 2 277 | 0 | 675 | 2 953 | 6 + 6 |
| Direktör Affärsstöd | Marie Wiksborg | 2 041 | 3 | 563 | 2 606 | 6 + 6 |
| **Summa** | | **24 719** | **78** | **7 007** | **31 804** | |

1) Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad ersättning utgår från fast månadslön, lönetillägg i förekommande fall samt semesterersättning och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring.
2) Beloppet inkluderar en marknadslöneanpassning per 2023-01-01.
3) Kristina Ferenius tillträdde befattningen Direktör Ekonomi och finans 2023-07-01.
4) Ove Johansson var under perioden 2023-05-01 t.o.m. 2023-06-30 tf. Direktör Ekonomi och finans och adjungerades till koncernledningen i avvaktan på att ny ordinarie befattningshavare skulle tillträda befattningen.
5) Mats Påhlson ingick i kretsen ledande befattningshavare till och med 2023-04-30 då han lämnade koncernledningen och Swedavia.
6) Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

| Ersättning till ledande befattningshavare[1] 2022, TSEK | | Grundlön | Övriga förmåner[6] | Pensionskostnad | Total ersättning | Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vd och Koncernchef | Jonas Abrahamsson | 4 673 [2] | 4 | 1 390 | 6 067 | 6 + 12 |
| Direktör Projekt | Johan Bill | 2 288 | 15 | 687 | 2 990 | 6 + 6 |
| Direktör Legal and governance | Anna Bovaller | 1 618 | 3 | 442 | 2 063 | 6 + – |
| Direktör Operativ drift International Airports | Peder Grunditz [4] | 2 074 | 13 | 565 | 2 651 | 6 + 6 |
| tf. Direktör Marknad och försäljning | Christina Hiller [3] | 262 | 3 | 55 | 320 | 3 + – |
| Direktör Strategiska initiativ och innovation | Fredrik Jaresved | 1 553 | 4 | 390 | 1 947 | 6 + 6 |
| Direktör Marknad och försäljning | Charlotte Ljunggren [4] | 2 274 | 4 | 659 | 2 937 | 6 + 6 |
| Direktör Regional Airports | Susanne Norman | 1 646 | 3 | 422 | 2 071 | 6 + 6 |
| Direktör Anläggningar och system | Caroline Ottoson [5] | 1 129 | 5 | 330 | 1 464 | 6 + 6 |
| Direktör Ekonomi och finans | Mats Påhlson | 2 513 | 3 | 742 | 3 258 | 6 + 6 |
| Direktör Anläggningar och system | Ali Sadeghi [8] | 900 | 0 | 270 | 1 170 | 6 + 6 |
| tf. Direktör Anläggningar och system | Elisabeth Svedberg [7] | 215 | 1 | 48 | 264 | 6 + – |
| Direktör Affärsstöd | Marie Wiksborg | 1 979 | 3 | 546 | 2 528 | 6 + 6 |
| **Summa** | | **23 123** | **61** | **6 545** | **29 729** | |

1) Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad ersättning utgår från fast månadslön, lönetillägg i förekommande fall samt semesterersättning och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring.
2) Beloppet inkluderar en marknadslöneanpassning per 2022-08-01.
3) Christina Hiller tillträdde befattningen som tf. Direktör Marknad och försäljning 2022-06-15 och adjungerades till Koncernledningen från och med 2022-10-18.
4) Charlotte Ljunggren tillträdde, på grund av ordinarie befattningshavares frånvaro, befattningen som tf. Direktör Operativ drift International Airports under perioden 2022-06-15 till och med 2022-08-15. Charlotte Ljunggren var tillika tf. Chef Stockholm Airports/Flygplatschef Stockholm Arlanda Airport under perioden 2022-06-15 till och med 2022-12-31. Charlotte Ljunggren representerade parallellt Affärsenhet Marknad och försäljning i koncernledningen till och med 2022-10-17.
5) Caroline Ottoson lämnade befattningen som Direktör Anläggningar och system och kretsen ledande befattningshavare den 9 juni 2022 för att tillträda en extern tjänst.
6) All Sadeghi tillträdde befattningen Direktör Anläggningar och system den 1 augusti 2022.
7) Elisabeth Svedberg var under perioden 2022-06-10 till och med 2022-07-31 tf. Direktör Anläggningar och system i avvaktan på att ny ordinarie befattningshavare skulle tillträda befattningen.
8) Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

**ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE**

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och är direktrapporterande till vd. Koncernledningen utses av vd.

Ersättningar till vd och Chef Internrevision beslutas av Swedavias styrelse, efter beredning i ersättningsutskottet. Vd fastställer ersättning till övriga ledande befattningshavare efter beredning i ersättningsutskottet.

Styrelsens förslag till riktlinjer 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 stämman fastställda Riktlinjerna för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Dessa bygger på Regeringens fastställda "Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande" beslutade den 27 februari 2020. Riktlinjerna 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.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

*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 Direktör Marknad & Försäljning, där det har avtalats om en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen. En ledande befattningshavare, vars anställning övergick från LFV till Swedavia 1 april 2010, omfattas av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. För övriga ledande befattningshavare, vilka inte omfattas av pensionstilläggstrappan till ITP 1, har det avtalats om en extra pensionsavsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Pensionsförmånerna överstiger dock inte 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 tillkommande avlönat uppdrag eller vid inkomst från näringsverksamhet ska uppsägningslön och avgångsvederlag reduceras med belopp motsvarande den nya inkomsten 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 befattningshavare som har fyra månaders egen uppsägningstid. Under uppsägningstiden är samtliga 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 1 april 2010 gäller även en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa 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

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Avskrivningar** | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| Goodwill | – | – | 25 | 25 |
| Övriga immateriella anläggningstillgångar | 60 | 62 | 60 | 62 |
| Byggnader och mark | 449 | 371 | 443 | 368 |
| Förvaltningsfastigheter | 21 | 19 | – | – |
| Markanläggningar | 280 | 257 | 278 | 256 |
| Installationer, fordon och inventarier | 639 | 634 | 527 | 521 |
| **Summa** | **1 448** | **1 343** | **1 333** | **1 231** |
| **Nedskrivningar** | | | | |
| Pågående nyanläggningar | 10 | 20 | 10 | 20 |
| **Summa** | **10** | **20** | **10** | **20** |
| **Totalt** | **1 458** | **1 363** | **1 343** | **1 251** |

## NOT 10 Övriga rörelsekostnader

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Övriga rörelsekostnader** | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar | 120 | 2 | 120 | 2 |
| Övrigt | 2 | 3 | 2 | 2 |
| **Summa** | **122** | **5** | **122** | **5** |

Kostnad för utrangering avser främst anläggningstillgångar som utrangerats för att möjliggöra utvecklingsprojekt på Stockholm Arlanda airport.

## NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures** | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat | 52 | 72 | – | – |
| **Summa** | **52** | **72** | **–** | **–** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Finansiella intäkter** | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| Ränteintäkter | 52 | 20 | 73 | 29 |
| Netto, valutakursförändringar | 1 | 5 | 10 | 6 |
| **Summa** | **53** | **24** | **83** | **35** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Finansiella kostnader** | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| Räntekostnader finansiella skulder | 223 | 121 | 307 | 172 |
| Räntedel i årets pensionskostnad | 25 | 13 | – | – |
| Räntekostnader leasingskulder | 34 | 33 | – | – |
| Övriga finansiella kostnader | 15 | 15 | 15 | 14 |
| **Summa** | **296** | **182** | **322** | **186** |

Finansiella intäkter relateras till finansiella instrument redovisade till upplupet anskaffningsvärde. Finansiella kostnader hänförliga till räntekostnader från finansiella skulder, övriga finansiella kostnader relaterar till upplupet anskaffningsvärdet. Derivatinstrument relaterar till verkligt värde via totalresultat.

Räntekostnader från finansiella skulder är hänförliga till skulder till kreditinstitut, företagsobligationer och företagscertifikat. Lånekostnader hänförliga till om- och nybyggnadsprojekt, uppgående till 84 MSEK (51), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2023 är 2,8 procent (2,2).



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025117



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

| | Moderbolaget | |
|---|---|---|
| **Bokslutsdispositioner** | **2023** | **2022** |
| Förändring avskrivningar över plan | 130 | 109 |
| Erhållna koncernbidrag | 23 | 48 |
| **Summa bokslutsdispositioner** | **153** | **157** |
| **Obeskattade reserver** | | |
| Ackumulerade avskrivningar över plan[1)] | 858 | 988 |
| **Summa obeskattade reserver** | **858** | **988** |

1) 2022 fusionerades Swedavia Airport Telecom AB med moderbolaget, Swedavia AB och ackumulerade avskrivningar över plan ökades med 15 MSEK.

Den ackumulerade överavskrivningen är beräknad på övriga immateriella tillgångar, installationer, fordon och inventarier.

## NOT 13 Skatt

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| **Aktuell skattekostnad (–) /skatteintäkt (+)** | | | | |
| Aktuell skattekostnad | – | – | – | – |
| Justering av skatt hänförlig till tidigare år | –1 | –1 | – | 0 |
| | **–1** | **–1** | **–** | **0** |
| **Uppskjuten skattekostnad (–) /skatteintäkt (+)** | | | | |
| Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader | 108 | 143 | 53 | 140 |
| Justering av uppskjuten skatt hänförlig till tidigare år | 49 | 19 | 49 | 19 |
| | **158** | **162** | **102** | **159** |
| **Totalt redovisad skattekostnad** | **156** | **161** | **102** | **158** |

| | 2023 | | 2022 | |
|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | **Procent** | **Belopp** | **Procent** | **Belopp** |
| **Avstämning av effektiv skatt** | | | | |
| Resultat före skatt | | –509 | | –870 |
| Skatt enligt gällande skattesats | 20,6 | 105 | 20,6 | 179 |
| Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader | –2,5 | –13 | –1,4 | –13 |
| Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter | 0,1 | 1 | 1,1 | 10 |
| Ej aktiverade negativa räntenetton | – | – | –3,6 | –31 |
| Utnyttjande av tidigare ej aktiverade negativa räntenetton | 4,2 | 21 | – | – |
| Skatt avseende tidigare års taxering | 9,5 | 48 | 2,1 | 18 |
| Övrigt | –1,2 | –6 | –0,3 | –3 |
| **Redovisad effektiv skatt** | **30,7** | **156** | **18,5** | **161** |

| | 2023 | | 2022 | |
|---|---|---|---|---|
| **Moderbolaget** | **Procent** | **Belopp** | **Procent** | **Belopp** |
| **Avstämning av effektiv skatt** | | | | |
| Resultat före skatt | | –190 | | –183 |
| Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget | 20,6 | 39 | 20,6 | 38 |
| Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader | –6,8 | –13 | –6,8 | –12 |
| Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter | 3,1 | 6 | 79,1 | 145 |
| Ej aktiverade negativa räntenetton | – | – | –16,9 | –31 |
| Utnyttjande av tidigare ej aktiverade negativa räntenetton | 11,3 | 21 | – | – |
| Skatt avseende tidigare års taxering | 26,0 | 49 | 10,3 | 19 |
| Övrigt | –0,2 | 0 | 0,2 | 0 |
| **Redovisad effektiv skatt** | **54,0** | **102** | **86,5** | **158** |

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter föregående år främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. I moderbolaget avser ej skattepliktiga intäkter 2023 om 6 MSEK samt 2022 om 145 MSEK främst koncernintern utdelning från dotterföretag.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Immateriella anläggningstillgångar** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Goodwill | 352 | 352 | 154 | 179 |
| Övriga immateriella anläggningstillgångar | 298 | 344 | 298 | 344 |
| **Summa** | **649** | **695** | **452** | **523** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Goodwill** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 352 | 352 | 493 | 493 |
| **Vid årets slut** | **352** | **352** | **493** | **493** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | – | – | -315 | -290 |
| Årets avskrivning enligt plan | – | – | -25 | -25 |
| Vid årets slut | – | – | -339 | -315 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **352** | **352** | **154** | **179** |

**GOODWILL**

I samband med bolagiseringen 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 som vid övergången till IFRS i koncernen uppgick till 352 MSEK.

**PRÖVNING AV NEDSKRIVNINGSBEHOV FÖR GOODWILL**

Redovisat värde för goodwill 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 häntörligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet och därmed behandlas de flygplatser som ingår i basutbudet som en kassagenererande enhet. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod i koncernen men skrivs av enligt plan i moderbolaget. Prövning av nedskrivningsbehov utförs årligen eller oftare om indikation finns på värdenedgång. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna för den första tvåårsperioden 2024-2025, utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan.

Swedavia-koncernen arbetar med strategiska planer och långtidsscenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2037. Efter affärsplanens slut utgår nedskrivningstestet från de uppskattade kassaflödena i den beslutade strategiska planen. Vid beräkningen av nyttjandevärdet har leasingbetalningar hanterats som kassaflöden i rörelsen. Detta innebär att leasingskulderna inte påverkat diskonteringsräntan. Leasingskulden dras från enhetens redovisade värde, eftersom nyttjandevärdet reducerats med framtida leasingbetalningar, i vilken nyttjanderättstillgångarna ingår. Koncernen övervakar kontinuerligt klimatrelaterade risker, inklusive fysiska risker och omställningsrisker vid värderingen av återvinningsvärdet i samband med prövning av nedskrivningsbehov av goodwill. För nedskrivningsprövningen av goodwill för 2023 har Swedavia införlivat sina förväntningar främst genom att i den trafikprognos som ligger till grund för den framtida passagerarutvecklingen beakta bedömda skift i resenärernas resvanor kopplat till framtida klimatrelaterade risker.

Flygplatsverksamheten på Swedavia är sedan 2020 fossilfri, varför ingen risk föreligger i nedskrivningsprövningen av goodwill hänförlig omställning till fossilfri verksamhet.

Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Trots att passagerarvolymerna ökade under 2023 är det utmanande att göra prognoser över framtida passagerarutveckling, beroende på det osäkra omvärldsläget och osäkerheter kring den ekonomiska utvecklingen i omvärlden. Givet den höga osäkerheten arbetar Swedavia löpande med bedömningar av hur passagerarvolymerna kan komma att utvecklas utifrån olika scenarier, där beredskap måste finnas för att hantera ett hög- respektive lågscenario såväl operativt som finansiellt. I respektive scenario har bedömda skift i resenärernas resvanor hänförligt till klimatrelaterade risker beaktats som en del av bedömningen av den framtida resenärsutvecklingen.

Vid fastställande av framtida resenärsutveckling, i såväl affärsplan som strategisk plan har Swedavia tagit fram tre scenarier, hög, låg och mellan. Utifrån dessa tre scenarier har mellanscenariot bedömts spegla den mest sannolika resenärsutvecklingen. Kassaflöden bortom 2037 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,2 procent (8,5). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill.

**KÄNSLIGHETSANALYS**

Det beräknade återvinningsvärdet för Flygplatsverksamheten översteg redovisat värde per den 31 december 2023. En ökning av diskonteringsräntan (WACC) med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med cirka 3 000 MSEK och återvinningsvärdet skulle i så fall vara i nivå med det redovisade värdet. En minskning av den årliga tillväxten med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med cirka 1 700 MSEK. Återvinningsvärdet skulle i så fall överstiga det redovisade värdet med cirka 1 500 MSEK.

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Övriga immateriella anläggningstillgångar** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 817 | 763 | 817 | 763 |
| Årets omklassificeringar | 14 | 55 | 14 | 55 |
| Årets omklassificering/anskaffning genom fusion | – | – | – | – |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -4 | 0 | -4 | 0 |
| **Vid årets slut** | **827** | **817** | **827** | **817** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -473 | -412 | -473 | -412 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 4 | 0 | 4 | 0 |
| Årets avskrivning enligt plan | -60 | -62 | -60 | -62 |
| Vid årets slut | -530 | -473 | -530 | -473 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **298** | **344** | **298** | **344** |

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet 144 MSEK (159), IT-system 154 MSEK (185) varav 6 MSEK (8) avser internt utvecklade immateriella tillgångar. Övriga immateriella anläggningstillgångar som avser investeringar i annans fastighet utgör förutsättning för rättigheten att bedriva flygplatsverksamhet. Nödvändiga investeringar i bullerisolering regleras i miljötillstånd för respektive flygplats.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180251S



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 15 Materiella anläggningstillgångar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Byggnader och mark (not 16) | 6 627 | 6 580 | 6 499 | 6 510 |
| Markanläggningar (not 17) | 3 597 | 3 747 | 3 582 | 3 739 |
| Installationer, fordon och inventarier (not 18) | 3 785 | 3 641 | 3 771 | 3 625 |
| Pågående nyanläggningar (not 19) | 5 737 | 5 112 | 5 607 | 4 984 |
| **Summa** | **19 747** | **19 080** | **19 458** | **18 858** |

Koncernen granskar tillgångarnas uppskattade restvärden och förväntade nyttjandeperioder minst en gång per år samt följer löpande upp indikationer på eventuellt nedskrivningsbehov. Swedavia beaktar effekterna av hälso-, säkerhets- och miljölagstiftning i sin bedömning. Vidare tar koncernen hänsyn till klimatrelaterade risker. Specifikt avgör koncernen om klimatrelaterade lagar och andra författningar kan påverka antingen nyttjandeperioden eller restvärdena, till exempel genom att införa ytterligare effektivitetskrav på koncernens byggnader och fastigheter. Fysiska risker, som exempelvis extremväder, kan vidare påverka avskrivningstider samt restvärden. För 2023 bedöms dock inget behov föreligga avseende förändring av restvärden, nyttjandeperiod eller nedskrivning på grund av klimatrelaterad lagstiftning eller fysiska risker.

## NOT 16 Byggnader och mark

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 10 472 | 10 118 | 10 391 | 10 083 |
| Årets förvärv/omklassificeringar | 572 | 354 | 507 | 308 |
| Årets avyttringar och utrangeringar | –141 | –1 | –141 | –1 |
| **Vid årets slut** | **10 903** | **10 472** | **10 757** | **10 391** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | –3 886 | –3 516 | –3 875 | –3 508 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 65 | 1 | 65 | 1 |
| Årets avskrivning enligt plan | –449 | –371 | –443 | –368 |
| **Vid årets slut** | **–4 270** | **–3 886** | **–4 252** | **–3 875** |
| **Ackumulerade nedskrivningar** | | | | |
| Vid årets början | –6 | –6 | –6 | –6 |
| Återföring av tidigare års nedskrivningar | – | – | – | – |
| Årets nedskrivningar | – | – | – | – |
| **Vid årets slut** | **–6** | **–6** | **–6** | **–6** |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **6 627** | **6 580** | **6 499** | **6 510** |
| **Varav mark** | | | | |
| Vid årets början | 382 | 382 | 359 | 359 |
| Årets förvärv | 0 | – | 0 | – |
| Årets avyttringar | – | – | – | – |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **382** | **382** | **359** | **359** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 17 Markanläggningar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 5 965 | 5 755 | 5 952 | 5 739 |
| Årets omklassificeringar | 171 | 215 | 163 | 219 |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -110 | -6 | -110 | -6 |
| **Vid årets slut** | **6 026** | **5 965** | **6 005** | **5 952** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -2 217 | -1 965 | -2 213 | -1 962 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 69 | 5 | 69 | 5 |
| Årets avskrivning enligt plan | -280 | -257 | -278 | -256 |
| **Vid årets slut** | **-2 428** | **-2 217** | **-2 422** | **-2 213** |
| **Ackumulerade nedskrivningar** | | | | |
| Vid årets början | -1 | -1 | -1 | -1 |
| Återföring nedskrivning på avyttring | – | – | – | – |
| Årets nedskrivningar | – | – | – | – |
| **Vid årets slut** | **-1** | **-1** | **-1** | **-1** |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **3 597** | **3 747** | **3 582** | **3 739** |

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

## NOT 18 Installationer, fordon och inventarier

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 8 015 | 7 457 | 7 990 | 7 380 |
| Årets omklassificeringar | 682 | 645 | 681 | 633 |
| Årets omklassificering/anskaffning genom fusion | – | – | – | 63 |
| Årets avyttringar och utrangeringar | -141 | -87 | -141 | -87 |
| **Vid årets slut** | **8 556** | **8 015** | **8 529** | **7 990** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | | | |
| Vid årets början | -4 373 | -3 935 | -4 364 | -3 902 |
| Återföring avskrivning på avyttringar | 132 | 85 | 132 | 85 |
| Avskrivningar på fusionerade tillgångar | – | – | – | -25 |
| Årets avskrivning enligt plan | -528 | -523 | -527 | -521 |
| **Vid årets slut** | **-4 770** | **-4 373** | **-4 758** | **-4 364** |
| **Ackumulerade nedskrivningar** | | | | |
| Vid årets början | -1 | -1 | -1 | -1 |
| Återföring av nedskrivningar | – | – | – | – |
| Årets nedskrivningar | – | – | – | – |
| **Vid årets slut** | **-1** | **-1** | **-1** | **-1** |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **3 785** | **3 641** | **3 771** | **3 625** |

## NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella och immateriella anläggningstillgångar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Vid årets början | 5 112 | 4 558 | 4 984 | 4 425 |
| Årets förvärv | 2 082 | 1 837 | 2 007 | 1 796 |
| Årets förvärv genom fusion | – | – | – | 0 |
| Årets avyttringar | -14 | -1 | -14 | -1 |
| Årets omklassificeringar | -1 433 | -1 263 | -1 360 | -1 215 |
| Årets nedskrivningar | -10 | -20 | -10 | -20 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **5 737** | **5 112** | **5 607** | **4 984** |

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Nedskrivningarna 2023 är främst hänförliga till ej aktiverbara utvecklingsprojekt. Av årets förvärv utgör 133 MSEK (121) aktiverat arbete för egen räkning.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025 19



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 20 Verkligt värde

I nedanstående tabell presenteras de tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. 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 fastställts 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 2023-12-31 | Nivå 1 | Nivå 2 | Nivå 3 | Total |
|---|---|---|---|---|
| **Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen** | | | | |
| Derivatinstrument (not 28) | – | 235 | – | 235 |
| Biologiska tillgångar (not 23) | – | – | 116 | 116 |
| **Summa** | **–** | **235** | **116** | **350** |

**Värdering till verkligt värde**

| Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2022-12-31 | Nivå 1 | Nivå 2 | Nivå 3 | Total |
|---|---|---|---|---|
| **Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen** | | | | |
| Derivatinstrument (not 28)[1] | – | 666 | – | 666 |
| Biologiska tillgångar (not 23)[2] | – | – | 97 | 97 |
| **Summa** | **–** | **666** | **97** | **763** |

**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 kontraktsperioden.

*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 kontraktsperioden. Diskontering görs till riskfri ränta.

**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. I samband med årsbokslutet 2023 utfördes en extern 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 prislistor för timmer och massaved med medelpriser för de senaste tio åren, möjlig avverkningsbar volym enligt Skogsvårdlagens hansoneringsbestämmelse samt diskonteringsräntor baserade på skogens ålder. Förändring av verkligt värde redovisas i resultatrapporten som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. Det verkliga värdet fastställts 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.

## 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 28 MSEK (23) och direkta kostnader uppgår till 41 MSEK (39). För information om avskrivningsmetod och bedömd nyttjandeperiod se not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper. För information om värderingsantaganden avseende verkligt värde i upplysningssyfte, se nedan.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | |
| Vid årets början | 730 | 745 |
| Årets förvärv | 10 | 9 |
| Årets avyttringar | – | –16 |
| Årets omklassificering | – | –7 |
| **Vid årets slut** | **739** | **730** |
| **Ackumulerade avskrivningar enligt plan** | | |
| Vid årets början | –88 | –69 |
| Årets avskrivning enligt plan | –21 | –19 |
| **Vid årets slut** | **–109** | **–88** |
| **Ackumulerade nedskrivningar** | | |
| Vid årets början | –7 | –7 |
| Årets nedskrivning | – | – |
| **Vid årets slut** | **–7** | **–7** |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **623** | **634** |
| Verkligt värde (nivå 3) | 1 369 | 1 669 |

Swedavias förvaltningsfastigheter redovisas till 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 2023 utfördes en extern 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. Verkligt värde har minskat med 300 MSEK från 1 669 MSEK till 1 369 MSEK.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 22 Leasing

**LEASINGAVTAL DÄR SWEDAVIA ÄR LEASETAGARE**

Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs både av ägda och leasade tillgångar. Inga av Swedavias leasade tillgångar utgörs av förvaltningsfastigheter.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Materiella anläggningstillgångar | 19 747 | 19 080 |
| Nyttjanderättstillgångar | 1 034 | 1 031 |
| **Summa** | **20 781** | **20 111** |

Koncernen leasar flera typer av tillgångar inklusive byggnader och mark för kontors- och driftverksamhet, fordon, maskiner samt byggnads-, kontors- och IT-utrustning. Inga leasingavtal innehåller kovenanter eller andra begränsningar utöver säkerheten i den leasade tillgången.

| | Koncernen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nyttjanderättstillgång** | **Byggnader och mark** | **Inventarier** | **Maskiner** | **Fordon** | **Totalt** |
| Avskrivningar under året | -107 | -3 | -1 | 0 | -111 |
| **Utgående balans 31 december 2023** | **1 027** | **4** | **2** | **–** | **1 034** |

| | Koncernen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nyttjanderättstillgång** | **Byggnader och mark** | **Inventarier** | **Maskiner** | **Fordon** | **Totalt** |
| Avskrivningar under året | -97 | -3 | -1 | -10 | -111 |
| **Utgående balans 31 december 2022** | **1 025** | **3** | **2** | **0** | **1 031** |

Tillkommande nyttjanderättstillgångar ("Additions to right-of-use assets") under 2023 uppgick till 113 MSEK (42). I detta belopp ingår anskaffningsvärdet för under året nyanskaffade nyttjanderätter samt tillkommande belopp vid omprövning av leasingskulder på grund av ändrade betalningar till följd av att leasingperioden har förändrats.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Leasingskulder** | **2023** | **2022** |
| Kortfristiga leasingskulder | 133 | 122 |
| Långfristiga leasingskulder | 968 | 972 |
| **Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning** | **1 101** | **1 094** |

För löptidsanalys av leasingskulderna, se not 43, Finansiella risker, och avsnittet likviditets- och refinansieringsrisk.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Belopp redovisade i resultatet** | **2023** | **2022** |
| Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar | -111 | -111 |
| Ränta på leasingskulder | -34 | -33 |
| Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden | -5 | -4 |
| Kostnader för korttidsleasing | -3 | -1 |
| Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde | -1 | -1 |

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden** | **2023** | **2022** |
| Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal | -106 | -107 |

Ovanstående kassautflöde inkluderar såväl belopp för leasingavtal som redovisas som leasingskuld, som belopp som betalas för variabla leasingavgifter, korttidsleasing och leasar av lågt värde.

| | Moderbolaget | |
|---|---|---|
| **Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:** | **2023** | **2022** |
| Inom ett år | 141 | 136 |
| Mellan ett och fem år | 523 | 512 |
| Längre än fem år | 673 | 762 |

| | Moderbolaget | |
|---|---|---|
| **Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till:** | **2023** | **2022** |
| Minimileaseavgifter | 115 | 116 |
| Variabla avgifter | 22 | 11 |
| **Totala leasingkostnader** | **137** | **127** |

*BYGGNADER OCH MARK*

Swedavia leasar byggnader och mark avseende kontors- och driftverksamhet. Vanligtvis innehåller leasingavtalen förlängningsoptioner som Swedavia kan utnyttja upp till ett år innan utgången av den icke uppsägningsbara leasingperioden. När det är praktiskt möjligt försöker Swedavia att inkludera sådana optioner i nya leasingavtal eftersom det bidrar till operativ flexibilitet. Optionerna kan endast utnyttjas av Swedavia, inte av leasegivaren. Huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej fastställs på leasingavtalets inledningsdatum. Swedavia omprövar huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej om det sker en viktig händelse eller betydande förändringar i omständigheter som ligger inom Swedavias kontroll.

Leasingavtalen består av ej uppsägningsbara perioder om 2–20 år, med optioner för Swedavia att nyttja ytterligare perioder. Avtalen innehåller inget slutgiltigt slutdatum. Swedavia gör vid avtalsstart en individuell bedömning för varje avtal för att fastställa huruvida Swedavia är rimligt säker på att utnyttja en eller flera sådan förlängningsperioder.

Under året har leasingskulderna/-tillgångarna ökat med 3 MSEK till följd av nyttjande av optioner som inte tidigare inkluderats i leasingskulden. Betydande förändringar kan ske i framtiden ifall en omprövning av leasingperioden skulle inträffa avseende något av Swedavias betydande fastighetsavtal.

Vissa leasingavtal innehåller leasingavgifter som baseras på förändringar i lokala prisindex samt att Swedavia betalar avgifter som hänför sig till fastighetsskatter som läggs på leasegivaren. Dessa belopp fastställs årligen.

*ÖVRIGA LEASINGAVTAL*

Swedavia leasar fordon, maskiner och inventarier med leasingperioder på två till fem år. I vissa fall har Swedavia en möjlighet att köpa tillgången vid leasingperiodens slut. I andra fall garanterar Swedavia den leasade tillgångens restvärde vid leasingperiodens slut. Förlängningsoptioner förekommer endast i oväsentlig omfattning.

Swedavia leasar även byggnadsutrustning, kontorsutrustning och IT-utrustning med leasingperioder på ett till tre år. Dessa leasingavtal är korttidsleasingavtal och/eller leasar av lågt värde. Swedavia har valt att inte redovisa nyttjanderättstillgångar och leasingskulder för dessa leasingavtal.

*SALE AND LEASEBACK*

Inga sale and leaseback transaktioner har genomförts under räkenskapsåret.

*LEASINGAVTAL SOM INTE NYTTJAS*

Det fanns inga leasingavtal som inte nyttjats av koncernen under räkenskapsåret.

202406180252O



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

**LEASINGAVTAL DÄR SWEDAVIA ÄR LEASEGIVARE**

*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 678 MSEK (500).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

| | Koncernen | Moderbolaget |
|---|---|---|
| **Förfall** | **2023** | **2023** |
| Inom ett år | 699 | 680 |
| Mellan ett och två år | 599 | 588 |
| Mellan två och tre år | 557 | 546 |
| Mellan tre och fyra år | 537 | 527 |
| Mellan fyra och fem år | 465 | 458 |
| Senare än fem år | 553 | 541 |
| **Summa** | **3 410** | **3 340** |

| | Koncernen | Moderbolaget |
|---|---|---|
| **Förfall** | **2022** | **2022** |
| Inom ett år | 573 | 553 |
| Mellan ett och två år | 528 | 512 |
| Mellan två och tre år | 463 | 452 |
| Mellan tre och fyra år | 432 | 421 |
| Mellan fyra och fem år | 421 | 409 |
| Senare än fem år | 530 | 484 |
| **Summa** | **2 948** | **2 831** |

## NOT 23 Biologiska tillgångar

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Ackumulerade anskaffningsvärden | | |
| Vid årets början | 97 | 83 |
| Förändring av verkligt värde | 19 | 14 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **116** | **97** |

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 2023. Förändring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde.

## NOT 24 Finansiella anläggningstillgångar

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Andelar i intresseföretag och joint ventures (Not 26) | 872 | 926 |
| Andra långfristiga fordringar (Not 25) | 642 | 513 |
| **Summa** | **1 514** | **1 439** |

| | Moderbolaget | |
|---|---|---|
| | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Andelar i koncernföretag (Not 27) | 870 | 870 |
| Andra långfristiga fordringar (Not 25) | 642 | 513 |
| Uppskjuten skatt (Not 37) | 742 | 638 |
| **Summa** | **2 255** | **2 022** |

Andra långfristiga fordringar, avser förväntad ersättning från Trafikverket avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld samt förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende terminalintäkter och förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende Slot Coordination Charge (GAS).

## NOT 25 Andra långfristiga fordringar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | | | |
| Vid årets början | 513 | 387 | 513 | 387 |
| Tillkommande fordringar | 129 | 126 | 129 | 126 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **642** | **513** | **642** | **513** |

Andra långfristiga fordringar avser främst förväntad ersättning från Trafikverket, 479 MSEK (343) avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld enligt avtal. Fordran på Trafikverket baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger per år. Ökning av fordran jämfört mot föregående år beror på ett ökat utredningsarbete från Swedavia under hösten där ytterligare åtgärder har identifierats, bland annat till följd av möjlig förorening relaterat till PFAS. Under året har ersättning med 36 MSEK (37) erhållits från Trafikverket. Se även not 36, avseende avsättning till återställningsreserv för framtida utgifter för historisk miljöskuld. Andra långfristiga fordringar utgörs även av förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende terminalintäkter och Slot Coordination Charge (GAS) 163 MSEK (170).



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

## NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | |
| Vid årets början | 926 | 894 |
| Resultatandel | 35 | 111 |
| Utdelning | –90 | –79 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **872** | **926** |

Utdelning från Swedish Airport Infrastructure KB uppgick 2023 till 90 MSEK (79).

**Specifikation av moderbolagets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag och joint ventures**

| | Koncernen, 2023-12-31 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Företag,org.nr, säte | Årets resultat, Swedavias andel | Antal andelar | Andel i % | Kapitalandelens värde i koncernen | Redovisat värde hos moderbolaget | Klassificering |
| 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 | 35 | 1 | 49,9 | 872 | – | Joint venture |
| Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun | – | 495 | 33,0 | 0 | – | Intresseföretag |
| **Summa** | **35** | | | **872** | **–** | |

| | Koncernen, 2022-12-31 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Företag,org.nr, säte | Årets resultat, Swedavias andel | Antal andelar | Andel i % | Kapitalandelens värde i koncernen | Redovisat värde hos moderbolaget | Klassificering |
| 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 | 111 | 1 | 49,9 | 926 | – | Joint venture |
| Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun | – | 495 | 33,0 | 0 | – | Intresseföretag |
| **Summa** | **111** | | | **926** | **–** | |

Intresseföretaget Swedavia Airport Infrastructure KB bedöms vara väsentligt för koncernen. Intresseföretaget tillhandahåller och utvecklar fastigheter på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Malmö Airport som möter de specifika behov som aktörer på och runt flygplatserna har. Bolagets säte är Sverige och Swedavias ägarandel uppgår till 49,9 procent.

**Balansräkning och resultaträkning i sammandrag för Swedish Airport Infrastructure KB-koncernen enligt Swedavia-koncernens redovisningsprinciper:**

| MSEK | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| Förvaltningsfastigheter | 4 457 | 4 548 |
| Likvida medel | 41 | 361 |
| Övriga tillgångar | 83 | 134 |
| Långfristiga räntebärande skulder | 2 650 | – |
| Övriga långfristiga skulder | 21 | 18 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | – | 3 040 |
| Kortfristiga skulder | 166 | 130 |
| **Eget kapital** | **1 744** | **1 853** |
| **Koncernens bokförda värde på andelen** | **872** | **926** |

| MSEK | 2023 | 2022 |
|---|---|---|
| Intäkter | 465 | 419 |
| Avskrivningar | –140 | –140 |
| Övriga kostnader | –121 | –92 |
| Finansiella intäkter | 5 | 3 |
| Finansiella kostnader | –102 | –50 |
| **Resultat före skatt** | **107** | **140** |
| Skatt | –4 | 3 |
| **Årets resultat** | **104** | **143** |
| Övrigt totalresultat | –33 | 79 |
| **Summa totalresultat** | **71** | **222** |
| **Koncernens andel av årets totalresultat** | **35** | **111** |

Under 2023 erhölls 90 MSEK (79) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

Det redovisade värdet för det övriga intresseföretag som Swedaviakoncernen har en andel i, har inte förändrats 2023. Det redovisade värdet uppgick till 0 MSEK (0).

## NOT 27 Andelar i koncernföretag

| Moderbolagets andelar i koncernföretag | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| **Ackumulerade anskaffningsvärden** | | |
| Vid årets början | 870 | 870 |
| Effekt av fusion[1] | – | 0 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | **870** | **870** |

1) 2022 fusionerades Swedavia Airport Telecom AB med moderbolaget, Swedavia AB.

**Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag**

| Dotterföretag, org.nr, säte | Antal andelar | Andel i % | Redovisat värde 2023-12-31 | Redovisat värde 2022-12-31 |
|---|---|---|---|---|
| Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun | 500 000 | 100 | 870 | 870 |
| **Redovisat värde vid årets slut** | | | **870** | **870** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# NOT 28 Finansiella tillgångar och skulder

Koncernens finansiella tillgångar och skulder, med undantag för koncernens derivatinstrument, redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Koncernens derivatinstrument redovisas till verkligt värde via resultatet, om de inte har identifierats som säkringsinstrument där säkringsredovisning tillämpas. Se tillämpliga redovisningsprinciper för säkringsredovisning i not 1. 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 2023 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

I kommande sammanställning av koncernens finansiella tillgångar och skulder har leasingskulder exkluderats. Koncernens leasingskulder har inte värderats till verkligt värde. Se not 22, för redovisade värden avseende leasingskulder.

| Finansiella tillgångar | | Redovisat värde | | Verkligt värde | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | **Värdering enligt IFRS 9** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Andra långfristiga fordringar | Upplupet anskaffningsvärde | 163 | 170 | 163 | 170 |
| Kundfordringar | Upplupet anskaffningsvärde | 492 | 489 | 492 | 489 |
| Fordringar hos intresseföretag och joint ventures | Upplupet anskaffningsvärde | 8 | 11 | 8 | 11 |
| Övriga fordringar | Upplupet anskaffningsvärde | 198 | 65 | 198 | 65 |
| Derivatinstrument | Verkligt värde via övrigt totalresultat | 244 | 672 | 244 | 672 |
| Upplupna intäkter | Upplupet anskaffningsvärde | 147 | 93 | 147 | 93 |
| Kortfristiga placeringar | Upplupet anskaffningsvärde | 297 | 392 | 297 | 392 |
| Likvida medel | Upplupet anskaffningsvärde | 1 018 | 1 260 | 1 018 | 1 260 |
| **Summa** | | **2 567** | **3 152** | **2 567** | **3 152** |

| Finansiella skulder | | Redovisat värde | | Verkligt värde | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | **Värdering enligt IFRS 9** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Långfristiga räntebärande skulder[1] | Upplupet anskaffningsvärde | 9 950 | 8 800 | 9 932 | 8 685 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | Upplupet anskaffningsvärde | 1 193 | 2 344 | 1 193 | 2 344 |
| Derivatinstrument, långfristiga | Verkligt värde via resultaträkningen | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Derivatinstrument, kortfristiga | Verkligt värde via resultaträkningen | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Derivatinstrument, kortfristiga | Verkligt värde via övrigt totalresultat | 3 | – | 3 | – |
| Övriga långfristiga skulder | Upplupet anskaffningsvärde | 14 | 13 | 14 | 13 |
| Leverantörsskulder | Upplupet anskaffningsvärde | 621 | 613 | 621 | 613 |
| Övriga skulder | Upplupet anskaffningsvärde | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Skulder till intresseföretag och joint ventures | Upplupet anskaffningsvärde | 0 | 33 | 0 | 33 |
| Upplupna kostnader | Upplupet anskaffningsvärde | 255 | 242 | 255 | 242 |
| **Summa** | | **12 049** | **12 058** | **12 031** | **11 943** |

1) Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Belopp i kolumn verkligt värde lämnas i upplysningssyfte.

**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.

| | 2023-12-31 | | |
|---|---|---|---|
| | **Nivå 1** | **Nivå 2** | **Nivå 3** |
| Derivatinstrument netto, fordran | – | 235 | – |
| Långfristiga räntebärande skulder[2] | – | -9 932 | – |
| **Summa** | **–** | **-9 697** | **–** |

| | 2022-12-31 | | |
|---|---|---|---|
| | **Nivå 1** | **Nivå 2** | **Nivå 3** |
| Derivatinstrument netto, skuld | – | 666 | – |
| Långfristiga räntebärande skulder[2] | – | -8 685 | – |
| **Summa** | **–** | **-8 019** | **–** |

2) Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål. 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 löptid.

Ingen förändring av nivåer har skett 2023 jämfört med 2022.

| **Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster** | **2023** | **2022** |
|---|---|---|
| Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde[3] | 9 | 6 |
| **Summa** | **9** | **6** |

3) Underkategorin innehas för handel.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 29 Material och förråd

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Förbrukningsmaterial | 75 | 65 | 75 | 65 |
| Bygg- och marktörråd | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Övriga lager | 13 | 12 | 13 | 12 |
| **Summa** | **90** | **78** | **90** | **78** |

## NOT 30 Övriga fordringar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Skattefordringar | 63 | 59 | 56 | 35 |
| Övriga fordringar | 209 | 67 | 206 | 62 |
| **Summa** | **272** | **126** | **263** | **97** |

Övriga fordringar avser främst förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende Slot Coordination Charge (GAS).

## NOT 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Upplupna intäkter Aviation Business, Commercial samt energi | 91 | 74 | 91 | 74 |
| Förutbetalda material- och underhållskostnader | 26 | 21 | 36 | 31 |
| Förutbetalda driftstjänster | 12 | 9 | 12 | 11 |
| Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader | 40 | 30 | 49 | 39 |
| Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader | 35 | 11 | 47 | 16 |
| **Summa** | **206** | **146** | **236** | **172** |

## NOT 32 Kortfristiga placeringar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Certifikat | 297 | 174 | 297 | 174 |
| Obligationer | – | 218 | – | 218 |
| **Summa** | **297** | **392** | **297** | **392** |

Bokfört värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet. Verkligt värde är det belopp som skulle ha erhållits för utestående kortfristiga placeringar vid avyttring på balansdagen. Kortfristiga placeringar är kategoriserade som finansiella tillgångar och redovisas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen.

20240618O2522



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

## NOT 33 Eget kapital

**KONCERNEN**

Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare består av aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, säkringsreserv, hybridobligation 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 samt aktieägartillskott.

*SÄKRINGSRESERVER*

Reserven för kassaflödessäkring består av orealiserade 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) samt ränta på hybridobligationer.

*HYBRIDOBLIGATIONER*

Swedavia har per 31 december 2023 ett totalt emitterat belopp avseende hybridobligationer om 4 608 MSEK. Hybridobligationerna har en evig löptid och har således ingen förfallodag men företaget har rätt att lösa in hybridobligationerna vid en fastställd framtida tidpunkt och sedan vid varje efterföljande räntebetalningsdatum, samt vid vissa specifika händelser. Bolaget har rätt att skjuta på räntebetalningarna på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna redovisas i eget kapital i koncern och moderbolaget, och de är efterställda alla skulder. Räntekostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas löpande direkt mot balanserade vinstmedel inom eget kapital. Hybridobligationerna inkluderas inte i företagets känslighetsanalys för upplåningsränta eller i löptidsanalys över finansiella skulder.

| Hybridobligationer | |
|---|---|
| Emitterat nominellt belopp (MSEK) | 4 608 |
| Valuta | SEK |

Swedavias emitterade i november 2019 hybridobligationer på ett belopp om 1 000 MSEK, hybridobligationerna löper med en rörlig kupongränta om STIBOR 3 månader plus en marginal om 1,5 procent med en första möjlighet till inlösen 26 november 2024. 892 MSEK av hybridobligationerna som emitterades 2019 löstes in i förtid i november 2023 . Av hybridobligationerna som emitterades i november 2021 löper 2 300 MSEK till rörlig kupongränta om 3 månader plus en marginal om 2 procent resterande 200 MSEK löper till en fast ränta om 2,632 procent. Första möjliga inlösen är 17 november 2026. I november 2023 emitterade Swedavia hybridobligationer om totalt 2 000 MSEK, där 1 400 MSEK löper till rörlig kupongränta om STIBOR 3 månader plus en marginal om 2,3 procent och 600 MSEK löper till en fast ränta om 5,6 procent, med en första möjlighet till inlösen 15 november 2028. Bolaget har ingen avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta. Efter tidpunkten för första möjlighet till inlösen, stiger ränta med 500 punkter. Enligt villkoren för hybridobligationerna måste Swedavia betala upplupen ränta om Swedavia väljer att lämna utdelning till aktieägarna. Därutöver har Swedavia möjlighet, men ej skyldighet att köpa tillbaka hybridobligationen om staten minskar sitt ägande i Swedavia. Om Swedavia väljer att inte köpa tillbaka hybridobligationen, om staten minskar sitt ägande i bolaget, ökar ränta med 500 punkter.

| Kapitalhantering | 2023 | | 2022 | |
|---|---|---|---|---|
| **Koncernens finansiella mål** | **Utfall** | **Mål** | **Utfall** | **Mål** |
| Avkastning på operativt kapital, % | -1,2 | 6,0 | -3,3 | 6,0 |
| Skuldsättningsgrad, ggr | 1,0 | 0,7–1,5 | 1,0 | 0,7–1,5 |

**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 6 MSEK (9). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 8 637 MSEK (7 799) och består av överkursfond om 2 161 MSEK (2 161), balanserade vinstmedel om 1 955 MSEK (2 162) IFRS Hybrid 4 608 MSEK (3 500) och årets resultat om -87 MSEK (-25). Balanserade vinstmedel inkluderar erhållet aktieägartillskott från ägaren under 2020 om 2 500 MSEK. 2022 återbetalades aktieägartillskott om 879 MSEK jämte ränta 19 MSEK.

**FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION**

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

| | |
|---|---|
| Överkursfond | 2 161 354 539 |
| Hybridobligation | 4 607 500 000 |
| Balanserade vinstmedel | 1 955 202 326 |
| Årets resultat | -87 289 498 |
| | **8 636 767 367** |

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

| | |
|---|---|
| I ny räkning överförs | 8 636 767 367 |
| Varav till överkursfond | 2 161 354 539 |
| Varav till hybridobligation | 4 607 500 000 |
| Varav till balanserade vinstmedel | 1 867 912 828 |

**RESULTAT PER AKTIE**

| | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare (MSEK) | -353 | -709 |
| Transaktions- och räntekostnader hänförligt till hybridobligation (MSEK) | -185 | -81 |
| **Årets resultat hänförligt till moderbolaget ägare, inklusive kostnader för hybridobligation** | **-538** | **-790** |
| Genomsnittligt antal utestående aktier, före och efter utspädning | 1 441 403 026 | 1 441 403 026 |
| Resultat per utestående aktie (SEK), före och efter utspädning | -0,37 | -0,55 |

## NOT 34 Avsättningar

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Avsättningar för pensioner | 702 | 572 | 892 | 1 098 |
| Övriga avsättningar | 456 | 343 | 532 | 392 |
| **Summa** | **1 157** | **915** | **1 424** | **1 491** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# NOT 35 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 100 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 11 år (12). Räntenivåantagandet för 2023 uppgår till 3,2 procent (4,0), en minskning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 1,6 procent (2,0), där minskningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

Livslängdsantagandet som använts i beräkningen var DUS23, vilken baseras på resultatet av den senaste dödsfallsundersökningen (DUS) utförd av Svensk Försäkring.

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Aktuariella antaganden** | | | | |
| Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden) | | | | |
| Diskonteringsränta | 3,2 % | 4,0 % | 0,5 % | -1,5 % |
| Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation) | 1,6 % | 2,0 % | 1,6 % | 2,0 % |
| **Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser** | | | | |
| Förpliktelse per 1 januari | 675 | 919 | 1 098 | 1 106 |
| Årets utbetalningar | -43 | -41 | -43 | -41 |
| Kostnad för tjänstgöring innevarande period | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Räntekostnad | 25 | 13 | – | – |
| Aktuariella vinster (-)/förluster (+) | 83 | -215 | -164 | 33 |
| **Förpliktelsen per 31 december** | **739** | **675** | **892** | **1 098** |
| Avgår löneskattfordran | -37 | -103 | – | – |
| **Avsättningar för pensioner** | **702** | **572** | **892** | **1 098** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Kostnad redovisad i årets resultat** | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Förmånsbestämda planer** | | | | |
| Kostnad för pensioner intjänade under året | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kostnad förmånsbestämda planer | 8 | 1 | -159 | 31 |
| Särskild löneskatt | -0 | 0 | -42 | 8 |
| Räntekostnad | 25 | 13 | – | – |
| **Kostnad förmånsbestämda planer** | **33** | **14** | **-201** | **39** |
| **Avgiftsbestämda planer** | | | | |
| Kostnad avgiftsbestämda planer | 116 | 106 | 116 | 106 |
| Särskild löneskatt | 28 | 26 | 28 | 26 |
| **Kostnad avgiftsbestämda planer** | **144** | **132** | **144** | **132** |
| **Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat** | **176** | **146** | **-56** | **171** |

202406180252 3



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

| Kostnad redovisad i övrigt totalresultat | Koncernen 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| **Förmånsbestämda planer** | | |
| Omvärdering inklusive särskild löneskatt | | |
| Aktuariella vinster (–)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden | –100 | 297 |
| Aktuariella vinster(–)/förluster(+) på ändrade demografiska antaganden | –5 | –26 |
| Skatt | 21 | –56 |
| **Redovisat i övrigt totalresultat** | **–83** | **215** |

| | Koncernen | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023 | | 2022 | |
| **Känslighetsanalys** | **Ökning** | **Minskning** | **Ökning** | **Minskning** |
| Förändring av diskonteringsränta | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet |
| Effekt på förpliktelsen | –35 | 38 | –37 | 41 |
| Förändring av inflation | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet | 0,5 %-enhet |
| Effekt på förpliktelsen | 40 | –37 | 43 | –39 |

| Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande | Koncernen 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| Aktiva medlemmar | 4 | 10 |
| Fribrevsinnehavare | 2 027 | 2 168 |
| Pensionärer | 1 081 | 1 002 |
| **Totalt antal förpliktelser** | **3 112** | **3 180** |

Durationen för pensionsskulden uppgick till 11 år (12).

| Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med: | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|
| Inom ett år | 50 | 43 |
| Mellan ett och fem år | 141 | 121 |
| Senare än fem år | 949 | 926 |
| Diskonteringseffekt | –401 | –415 |
| **Summa** | **739** | **675** |

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 36 Övriga avsättningar

| | Koncernen 2023-12-31 | 2022-12-31 | Moderbolaget 2023-12-31 | 2022-12-31 |
|---|---|---|---|---|
| Återställningsreserv vid årets början | 346 | 331 | 346 | 331 |
| Årets avsättning | 136 | 15 | 136 | 15 |
| Avsättningar som tagit i anspråk under året | –1 | – | –1 | – |
| **Återställningsreserv vid årets slut** | **481** | **346** | **481** | **346** |
| varav kortfristig del | 72 | 46 | – | – |
| Omstruktureringsreserv vid årets början | 3 | 7 | 3 | 7 |
| Årets avsättning | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Avsättningar som tagit i anspråk under året | –5 | –10 | –5 | –10 |
| **Omstruktureringsreserv vid årets slut** | **5** | **3** | **5** | **3** |
| varav kortfristig del | 5 | 3 | – | – |
| Övriga avsättningar vid årets början | 42 | 38 | 42 | 38 |
| Årets avsättning | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Avsättningar som tagit i anspråk under året | – | – | – | – |
| **Övriga avsättningar vid årets slut** | **46** | **42** | **46** | **42** |
| varav totalt kortfristig del | – | – | – | – |
| varav kortfristig del | 77 | 49 | – | – |
| **Summa avsättningar** | **532** | **392** | **532** | **392** |

Av avsättningarna bedöms 77 MSEK (49) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av Återställningsreserv 72 MSEK (46) omstruktureringsreserv 5 MSEK (3) och övriga avsättningar – MSEK (–). Återställningsreserv avser bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador. Bedömningen av framtida utgifter baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger per år. Återställningsreserven är högre jämfört med föregående år beroende på ett ökat utredningsarbete under hösten där ytterligare framtida åtgärder har identifierats, bland annat till följd av möjlig förorening relaterat till PFAS. Motsvarande fordran har bokats upp mot Trafikverket, som enligt avtal ska ersätta utgifterna till Swedavia, se not 25. Omstruktureringsreserv motsvarar framtida utgifter kopplade till uppsägningslöner för perioder då uppsagd personal är arbetsbefriad. Övriga avsättningar avser framtida utgifter för att finansiera miljörelaterade investeringar kopplade till angöringsprodukt Taxi samt utgifter som efter godkännande från arbetstagarrepresentanter kan komma att finansiera utbildningsinsatser för kollektivanställd personal.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 37 Uppskjuten skatt

| Koncernen 2023-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad goodwill | – | -25 |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 92 | – |
| Temporär skillnad nyttjanderättstillgångar | – | -213 |
| Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar | – | -14 |
| Temporär skillnad kundfordringar | 5 | – |
| Temporär skillnad finansiella instrument | – | -48 |
| Temporär skillnad obeskattade reserver | – | -179 |
| Temporär skillnad pensioner | – | -36 |
| Temporär skillnad leasingskulder | 233 | – |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 96 | – |
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 497 | – |
| Nettoredovisning | -516 | 516 |
| **Summa** | **408** | **–** |

| Moderbolaget 2023-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 497 | – |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 141 | – |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 96 | – |
| Övriga temporära skillnader | 8 | – |
| **Summa** | **742** | **–** |

| Moderbolaget 2022-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 458 | – |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 83 | – |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 93 | – |
| Övriga temporära skillnader | 5 | – |
| **Summa** | **638** | **–** |

| Koncernen 2022-12-31 | Uppskjuten skattefordran | Uppskjuten skatteskuld |
|---|---|---|
| Temporär skillnad goodwill | – | -20 |
| Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar | 46 | – |
| Temporär skillnad nyttjanderättstillgångar | – | -217 |
| Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar | – | -10 |
| Temporär skillnad kundfordringar | 2 | – |
| Temporär skillnad finansiella instrument | – | -137 |
| Temporär skillnad obeskattade reserver | – | -206 |
| Temporär skillnad pensioner | – | -196 |
| Temporär skillnad leasingskulder | 236 | – |
| Temporär skillnad kortfristiga skulder | 93 | – |
| Temporär skillnad underskottsavdrag | 458 | – |
| Nettoredovisning | -696 | 696 |
| **Summa** | **138** | **–** |

## NOT 38 Räntebärande skulder

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Långfristiga räntebärande skulder** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Skulder till kreditinstitut | 4 800 | 4 200 | 4 800 | 4 200 |
| Obligationslån | 5 150 | 4 600 | 5 150 | 4 600 |
| Leasingskulder | 968 | 972 | – | – |
| Övriga räntebärande skulder | – | – | – | – |
| **Summa** | **10 918** | **9 772** | **9 950** | **8 800** |

| **Kortfristiga räntebärande skulder** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
|---|---|---|---|---|
| Obligationslån | 849 | 1 450 | 849 | 1 450 |
| Företagscertifikat | 344 | 893 | 344 | 893 |
| Leasingskulder | 133 | 122 | – | – |
| **Summa** | **1 326** | **2 465** | **1 193** | **2 343** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180252 4



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

| | Koncernen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Icke kassaflödes-påverkande förändringar | | |
| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2022-12-31 | Kassa-flöden | Nya leasingavtal | Räntor | 2023-12-31 |
| Skulder till kreditinstitut | 4 200 | 600 | – | – | 4 800 |
| Obligationslån | 6 050 | -51 | – | – | 5 999 |
| Företagscertifikat | 893 | -549 | – | – | 344 |
| Leasingskulder | 1 094 | -106 | 111 | 2 | 1 101 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **12 237** | **-106** | **111** | **2** | **12 243** |

| | Koncernen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Icke kassaflödes-påverkande förändringar | | |
| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2021-12-31 | Kassa-flöden | Nya leasingavtal | Räntor | 2022-12-31 |
| Skulder till kreditinstitut | 3 700 | 500 | – | – | 4 200 |
| Obligationslån | 5 872 | 178 | – | – | 6 050 |
| Företagscertifikat | 100 | 793 | – | – | 893 |
| Leasingskulder | 1 144 | -107 | 51 | 6 | 1 094 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **10 816** | **1 364** | **51** | **6** | **12 237** |

| | Moderbolaget | | |
|---|---|---|---|
| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2022-12-31 | Kassa-flöden | 2023-12-31 |
| Banklån | 4 200 | 600 | 4 800 |
| Obligationslån | 6 050 | -51 | 5 999 |
| Företagscertifikat | 893 | -549 | 344 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **11 144** | **0** | **11 144** |

| | Moderbolaget | | |
|---|---|---|---|
| Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten | 2021-12-31 | Kassa-flöden | 2022-12-31 |
| Skulder till kreditinstitut | 3 700 | 500 | 4 200 |
| Obligationslån | 5 872 | 178 | 6 050 |
| Företagscertifikat | 100 | 793 | 893 |
| **Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten** | **9 672** | **1 471** | **11 144** |

## NOT 39 Låneskulder

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Banklån | 4 800 | 4 200 | 4 800 | 4 200 |
| Obligationslån | 5 999 | 6 050 | 5 999 | 6 050 |
| Företagscertifikat | 344 | 893 | 344 | 893 |
| **Summa** | **11 144** | **11 144** | **11 144** | **11 144** |

**KAPITALMARKNADSPROGRAM**

Swedavia har ett MTN–program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 15 000 MSEK (15 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 5 000 MSEK (4 801). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 999 MSEK (1 249) 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 344 MSEK (893). Skulder till kreditinstitut uppgår per balansdagen till 4 800 MSEK (4 200). Vid årsskiftet fanns inga outnyttjade låneramar. Föregående år fanns inga outnyttjade låneramar.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

## NOT 40 Checkräkningskredit

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Beviljad kreditlimit | 300 | 300 | 300 | 300 |
| Outnyttjad del | -300 | -300 | -300 | -300 |
| **Utnyttjat kreditbelopp** | **–** | **–** | **–** | **–** |

Swedavia har per den 31 december 2023 en checkräkningskredit på 300 MSEK (300) varav – MSEK (–) var utnyttjade på balansdagen.

## NOT 41 Övriga skulder

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Övriga skulder | 591 | 629 |
| **Summa** | **591** | **629** |

## NOT 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Förutbetalda intäkter | 349 | 251 | 356 | 258 |
| Upplupna personalrelaterade kostnader | 141 | 170 | 141 | 170 |
| Upplupna bygg- och fastighetskostnader | 68 | 19 | 68 | 19 |
| Upplupna kostnader byggprojekt | 61 | 112 | 55 | 112 |
| Upplupna räntor | 83 | 45 | 83 | 45 |
| Övriga upplupna kostnader | 90 | 112 | 86 | 108 |
| **Summa** | **792** | **710** | **789** | **714** |

20240618025525



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# NOT 43 Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som kan ha 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. Finanspolicyn präglas av en låg risknivå och efterlevnaden säkerställs genom kvartalsvis rapportering till styrelsen. Styrelsen fastställer policyn årligen och utvärdering sker löpande.

Koncernens finansverksamhet och finansiella riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och är en del av den Swedavia-övergripande riskmetodiken. 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 leverantörsfakturor i motsvarande utländsk valuta. För övriga betalningar i utländsk valuta sker terminssäkringar, där spotpriser säkras, som matchar det utländska flödet. Terminssäkringar sker i samband med kontraktstecknande alternativt i samband med erhållande av faktura. Enligt finanspolicyn ska nettopositioner över motvärdet av en miljon SEK per valuta säkras om minst 75 procent och max 100 procent för vilka år inom två år till betalning. Per 31 december 2023 var 91 procent (95) av de prognostiserade betalningarna i utländsk valuta säkrade. En förstärkning/försvagning av den svenska kronan om 10 procent skulle ge en minskad/ökad kostnad om 1,6 MSEK (2) givet exponeringen per 31 december 2023. Nominellt belopp på utestående valutasäkringar per 31 december 2023 var 161 MSEK (231).

## RÄNTERISKER

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

Swedavia har per den 31 december 2023 en extern finansiering på 11 145 MSEK (11 144). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2023 är 91 procent (92) av den externa finansieringen räntesäkrad och 9 procent (8) är inte räntesäkrad. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 6 850 MSEK (7 100) med ett verkligt värde om 240 MSEK (567). Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 5,9 MSEK (8,5), vilket innebär att resultatet minskar med motsvarande belopp. En minskning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med -5,9 MSEK (-8,5) och därigenom förbättra resultatet med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats. Enligt finanspolicyn ska räntebindningstiden inte understiga ett år och inte heller överstiga fem år. Per balansdagen är räntebindningstiden 4,1 år (4,2).

## RÅVARUPRISRISKER

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyn. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyn. Säkringen sker genom el-terminer, där spotpriser säkras, samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden korrelerar med tidhorisonten och säkringsperioden får ej överstiga 10 år. Per balansdagen 31 december 2023 uppgår säkringsgraden till 93 procent (80) av prognostiserad förbrukning för 2023. En ökning/ minskning av elpriset med 10 procent för den ej säkrade volymen skullle ge en ökad/minskad påverkan av resultatet, om 0,3 MSEK (0,2), givet nuvarande säkringsnivå.

## SÄKRINGSREDOVISNING

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elprisrisk, säkringsförhållanden gäller under hela löptiden och startas ej om. För att tillämpa säkringsredovisning krävs det att säkringsrelationerna uppfyller samtliga kriterier för säkringsredovisning. Koncernen fastställer ett ekonomiskt samband mellan säkrad post och säkringsinstrumentet för att bedöma om säkringens effektivitet. Detta sker genom att utvärdera de kritiska villkoren mellan säkrad post och säkringsinstrumentet, där bland annat nominellt belopp, valuta och kassaflödesdatum bedöms. Är de kritiska villkoren lika mellan säkrad post och säkringsinstrument anses säkringsrelationen vara effektiv. Koncernen använder ett till ett ratio i säkringsrelationen för samtliga pågående säkringar som uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till –431 MSEK (664).

| Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur | Koncernen, 2023-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | <1 år | 2 år | 3 år | 4 år | 5 år | >5 år | Totalt |
| Valutarisk (EUR) | 86 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 144 |
| Valutarisk (USD) | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Valutarisk (NOK) | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Ränterisk, MSEK (räntederivat) | 250 | 500 | 750 | 1 000 | 1 000 | 3 350 | 6 850 |
| Råvaruprisrisk (El – MWh) | 103 224 | 72 239 | 52 560 | 26 280 | 0 | 0 | 254 303 |

| Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur | Koncernen, 2022-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | <1 år | 2 år | 3 år | 4 år | 5 år | >5 år | Totalt |
| Valutarisk (EUR) | 203 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 219 |
| Valutarisk (USD) | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Valutarisk (NOK) | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Ränterisk, MSEK (räntederivat) | 750 | 500 | 500 | 750 | 750 | 3 850 | 7 100 |
| Råvaruprisrisk (El – MWh) | 89 759 | 52 704 | 43 800 | 26 280 | 0 | 0 | 212 543 |

Swedavia har per den 31 december 2023 en säkringsreserv som uppgår till 191 MSEK (533). Säkringsreserven består enbart av pågående kassaflödessäkringar. Förändringen av säkringsreserv i eget kapital som avser valutarisk är främst relaterad till en försvagning av SEK. Förändring som avser ränterisk är främst kopplad till att räntederivat har fått ett positivt värde eftersom marknadsräntorna har gått upp och förändringen som avser råvaruprisrisk (el) är relaterad till att elterminer har ett större positivt värde eftersom elpriset har stigit. Förändringen i uppskjuten skatt är en residual relaterad till samtliga ovan nämnde kassaflödessäkringar och finansiella risker. Inga återföringar har skett under perioden.

| Avstämning av riskkomponenter i eget kapital | Koncernen | |
|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Säkringsreserver vid årets ingång | 533 | 6 |
| Valutarisk | -14 | 9 |
| Ränterisk | -328 | 601 |
| Råvaruprisrisk (El) | -90 | 54 |
| Uppskjuten skatt | 89 | -137 |
| **Utgående Säkringsreserver** | **191** | **533** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Ineffektivitetskällor i säkringrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfallodatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2023, redovisat via resultaträkningen uppgår till 0 MSEK (4).

Omklassificering från säkringsreserv via övrigt totalresultat till resultaträkningen uppgår till 49 MSEK (35), varav 6 MSEK avser valuta och 42 MSEK avser el. Säkringsinstrument och säkrad risk för Swedavias kassaflödessäkringar och dess effekt på finansiella ställning och resultat enligt nedan.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Effekterna av säkringsredovisning för kassaflödessäkringar på företagets finansiella ställning och resultat** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Valutarisk hänförlig till inköp** | | |
| **Säkringsinstrument** | | |
| Nominellt belopp[1] | 161 | 231 |
| **Redovisat värde** | | |
| Finansiella tillgångar | 1 | 8 |
| Finansiella skulder | -7 | -1 |
| Redovisat värde, netto | -6 | 8 |
| Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1] | -14 | 9 |
| Omklassificering från säkringsreserv till resultatet | 6 | -3 |
| **Säkrad risk** | | |
| Förändring i verkligt värde för säkrad post[2] | -14 | 9 |
| Reserv kassaflödessäkringar | -6 | 8 |
| **Säkringsresultat i övrigt totalresultat** | **-14** | **9** |

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Räntерisk hänförlig till lån med rörlig ränta** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Säkringsinstrument** | | |
| Nominellt belopp | 6 850 | 7 100 |
| **Redovisat värde** | | |
| Finansiella tillgångar | 282 | 567 |
| Finansiella skulder | -41 | 0 |
| Redovisat värde, netto | 240 | 567 |
| Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1] | -328 | 601 |
| Omklassificering från säkringsreserv till resultatet | 0 | 0 |
| **Säkrad risk** | | |
| Förändring i verkligt värde för säkrad post[2] | -328 | 601 |
| Reserv kassaflödessäkringar | 240 | 567 |
| **Säkringsresultat i övrigt totalresultat** | **-328** | **601** |

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| **Säkringsinstrument** | | |
| Nominellt belopp (MWh) | 254 303 | 212 543 |
| **Redovisat värde** | | |
| Finansiella tillgångar | 19 | 103 |
| Finansiella skulder | -12 | -7 |
| Redovisat värde, netto | 7 | 96 |
| Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument[1] | -90 | 54 |
| Omklassificering från säkringsreserv till resultatet | 42 | 37 |
| **Säkrad risk** | | |
| Förändring i verkligt värde för säkrad post[2] | -90 | 54 |
| Reserv kassaflödessäkringar | 7 | 96 |
| **Säkringsresultat i övrigt totalresultat** | **-90** | **54** |

1) Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.
2) Förändring i verkligt värde för säkrad post som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.

**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 tolvmånadersperiod. Låneportföljen ska enligt finanspolicy ha en kapitalbindningstid som inte understiger två år och inte heller överstiger fem år. Den genomsnittliga räntebindningstid på lånen uppgår per den 31 december 2023 till 4,1 år (4,2) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 2,8 procent (2,2). För att garantera den kortfristiga betalningsförmågan ska bekräftade kreditfaciliteter och/eller likvida medel samt kortfristiga finansiella placeringar finnas som minst motsvarar samtliga låneförfall kortare än 12 månader. Per balansdagen finns kassa om 1 018 MSEK, kortfristiga finansiella placeringar om 297 MSEK, outnyttjade kreditfaciliteter om 4 050 MSEK samt checkräkningskredit om 300 MSEK. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

| | Koncernen | |
|---|---|---|
| **Nyckeltal, finansiella risker** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Genomsnittlig ränta, % | 2,8 | 2,2 |
| Räntebindningstid, år | 4,1 | 4,2 |
| Kapitalbindningstid, år | 3,7 | 3,6 |

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



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025 26



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

**KREDITRISKER OCH MOTPARTSRISKER**

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

**FINANSIELL KREDITRISK**

Kreditrisken för finansiella transaktioner uppstår när koncernen placerar likvida medel samt när koncernen ingår avtal avseende finansiella instrument med banker. Vidare uppstår kreditrisk när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar. Tillåten exponering för finansiella placeringar baseras på finanspolicyns limiter vilka är kopplade till rating, ägande samt instrumentets återstående löptid. 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.

| Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur | Koncernen, 2023-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | < 1 år | 2 år | 3 år | 4 år | 5 år | > 5 år | Totalt |
| Obligationslån | 1 077 | 2 334 | 927 | 1 608 | 525 | 124 | 6 595 |
| Banklån | 235 | 234 | 235 | 722 | 2 337 | 2 335 | 6 099 |
| Företagscertifikat | 350 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 350 |
| Leasingskulder | 133 | 138 | 128 | 126 | 125 | 451 | 1 101 |
| Leverantörsskulder | 621 | – | – | – | – | – | 621 |
| Övriga skulder | – | – | – | – | – | – | – |
| Derivatskulder: | | | | | | | |
| Räntederivat (IRS) | 169 | 161 | 150 | 121 | 98 | 147 | 845 |
| Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar) | 148 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 206 |
| Elderivat | –60 | 4 | 2 | 2 | – | – | –52 |
| **Summa** | **2 673** | **2 928** | **1 442** | **2 579** | **3 084** | **3 058** | **15 765** |

| Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur | Koncernen, 2022-12-31 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | < 1 år | 2 år | 3 år | 4 år | 5 år | > 5 år | Totalt |
| Obligationslån | 1 609 | 976 | 1 753 | 577 | 1 568 | 107 | 6 591 |
| Banklån | 133 | 135 | 135 | 134 | 625 | 3 835 | 4 997 |
| Företagscertifikat | 903 | – | – | – | – | – | 903 |
| Leasingskulder | 122 | 130 | 127 | 124 | 122 | 469 | 1 094 |
| Leverantörsskulder | 613 | – | – | – | – | – | 613 |
| Övriga skulder | – | – | – | – | – | – | 0 |
| Derivatskulder: | | | | | | | |
| Räntederivat (IRS) | –86 | –66 | –62 | –60 | –47 | –80 | –402 |
| Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar) | –6 | 0 | – | – | – | – | –6 |
| Elderivat | –79 | –15 | –19 | –13 | – | – | –126 |
| **Summa** | **3 209** | **1 159** | **1 933** | **762** | **2 268** | **4 331** | **13 663** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

**KREDITRISK I KUNDFORDRINGAR**

Kreditrisken för kommersiella transaktioner uppstår då det finns en risk att kunder inte kommer att fullgöra sina betalningsåtaganden till koncernen. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar. Swedavias geografiska marknad är Sverige och per den 31 december 2023 uppgick kreditexponeringen för kundfordringar till 492 MSEK (489). Den 31 december 2023 uppgick det redovisade värdet för koncernens största kund till 98 MSEK (103).

**RESERV FÖR FÖRVÄNTADE KUNDFÖRLUSTER**

Reservering för förväntade kundförluster sker vid första redovisningstillfället. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för befarade kundförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat eller inte. Swedavia har valt att använda segmentering enligt kundkategori på framåtriktad information samt historiska data. Metoden baseras på utveckling av landets prognosticerade BNP och dess effekt på kreditförluster i relation till historiska kreditförluster inom respektive kundkategori och intervall. Utöver detta har en bedömning gjorts av kundernas framtida ekonomiska betalningsförmåga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer för nedskrivning. Objektiva indikationer kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försämring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering. Reserv för befarade kundförluster uppgick per den sista december 2023 till 42 MSEK att jämföra med 26 MSEK föregående år. Ökad reserv för befarade kundförluster beror främst på att en större kund befinner sig i rekonstruktion sedan i oktober 2023.

Vid bedömningen av reserv för kundförluster har Swedavia använt sig av en kreditrating från Bloomberg baserat på en default risk, som indikerar sannolikheten för att ett bolag inte längre kan betala sina skulder. Kreditratingen delar in bolagen i tre huvudkategorier, "Investment grade" (låg risk), "High yield" (stabil risk) samt Distressed (över normal risk till förlust). Nedan sammanfattas kreditriskexponering och befarade kundförluster per den 31 december 2023 utifrån dessa kategorier:

| | Koncernen, 2023-12-31 | | Moderbolaget, 2023-12-31 | |
|---|---|---|---|---|
| **Kreditbetyg** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** |
| Investment grade | 261 | 0 | 259 | 0 |
| High Yield | 73 | 2 | 73 | 1 |
| Distressed | 158 | 40 | 157 | 40 |
| **Summa** | **492** | **42** | **489** | **42** |

| | Koncernen, 2022-12-31 | | Moderbolaget, 2022-12-31 | |
|---|---|---|---|---|
| **Kreditbetyg** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** | **Redovisat värde** | **Förväntade kreditförluster** |
| Investment grade | 241 | 2 | 238 | 2 |
| High Yield | 23 | 1 | 23 | 1 |
| Distressed | 224 | 23 | 224 | 23 |
| **Summa** | **489** | **26** | **485** | **26** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Åldersanalys** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Ej förfallna kundfordringar | 456 | 440 | 453 | 436 |
| Förfallna kundfordringar 1–30 dagar | 19 | 17 | 19 | 17 |
| Förfallna kundfordringar 31–90 dagar | 8 | 6 | 8 | 6 |
| Förfallna kundfordringar >90 dgr | 9 | 25 | 8 | 26 |
| **Summa** | **492** | **489** | **489** | **485** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Förväntade kreditförluster** | **2023** | **2022** | **2023** | **2022** |
| Förväntade kreditförluster vid årets början | 26 | 15 | 26 | 15 |
| Återförda förväntade kreditförluster | –25 | –13 | –25 | –13 |
| Konstaterade kreditförluster | –0 | –1 | –0 | –1 |
| Reservering för befarade förluster | 41 | 26 | 41 | 26 |
| **Förväntade kreditförluster vid årets slut** | **42** | **26** | **42** | **26** |

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **Reservering för förväntade kreditförluster** | **2023-12-31** | **2022-12-31** | **2023-12-31** | **2022-12-31** |
| Ej förfallna kundfordringar | 19 | 24 | 19 | 23 |
| Förfallna kundfordringar 1–30 dagar | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Förfallna kundfordringar 31–90 dagar | 21 | 1 | 21 | 1 |
| Förfallna kundfordringar >90 dagar | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Summa | 42 | 26 | 42 | 26 |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025127



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

## NOT 44 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| Ställda säkerheter | 872 | 926 | 10 | 12 |

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB som uppgick till 872 MSEK (926) samt pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 10 MSEK (12).

**EVENTUALFÖRPLIKTELSER**
Swedavia har även 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 45 Kassaflöde

| | Koncernen | | Moderbolaget | |
|---|---|---|---|---|
| **MSEK** | 2023-12-31 | 2022-12-31 | 2023-12-31 | 2022-12-31 |
| **Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet** | | | | |
| Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag | -52 | -72 | – | – |
| Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag | – | -49 | – | – |
| Avskrivningar och nedskrivningar | 1 462 | 1 250 | 1 463 | 1 253 |
| Förändring pensionsavsättningar | 130 | -302 | -207 | -7 |
| Förändring övriga avsättningar | 140 | 16 | 140 | 16 |
| Reservering för eventuell återbetalning, omställningsstöd | – | 441 | – | – |
| Övrigt | -170 | 240 | 15 | 21 |
| **Summa** | **1 510** | **1 524** | **1 412** | **1 283** |
| **Kassaflöde från förvärv och avyttring av dotterbolag** | | | | |
| Avyttring av dotterföretag | – | 64 | – | – |

Under 2023 har inga förvärv eller avyttringar genomförts. Den 21 mars 2022 avyttrades fyra helägda dotterbolag, Logistic 4.1 Landvetter AB, Logistic 4.2 Landvetter AB, Logistic 4.3 Landvetter AB samt Logistic 4.4 Landvetter AB, inom logistikparken vid Göteborg Landvetter Airport.

Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 60 MSEK, realisationsvinsten till 43 MSEK och köpeskillingen uppgick till 54 MSEK.

Transaktionskostnader hänförliga till försäljningarna 2022 uppgick till 1 MSEK.

Sammanställning av effekt på enskilda tillgångar och skulder i koncernen i samband med avyttringarna:

| **Effekt på enskilda tillgångar och skulder i samband med avyttringen** | Koncernen 2023 | Koncernen 2022 |
|---|---|---|
| Materiella anläggningstillgångar | – | 16 |
| Kundfordringar | – | – |
| Övriga fordringar | – | 0 |
| Koncerninternt lån | – | 5 |
| Aktuella skatteskulder | – | 0 |
| Kortfristiga skulder | – | 0 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | – | 0 |
| **Avyttrade tillgångar och skulder, netto** | – | **10** |
| **Erhållen köpeskilling** | – | **54** |
| Avgår likvida medel i den avyttrade verksamheten | – | – |
| Erhållen slutlikvid | – | 4 |
| Ej erhållen slutlikvid | – | – |
| Tillkommer lösen av koncerninternt lån | – | 5 |
| **Påverkan på likvida medel** | – | **64** |

| **Betalda räntor och erhållen utdelning** | Koncernen 2023-12-31 | Koncernen 2022-12-31 | Moderbolaget 2023-12-31 | Moderbolaget 2022-12-31 |
|---|---|---|---|---|
| Erhållen utdelning | 90 | 79 | 25 | 700 |
| Erhållen ränta | 63 | 26 | 83 | 35 |
| Erlagd ränta | -347 | -199 | -322 | -186 |

Kortfristig upplåning (löptid tre månader eller kortare) som upptagits och återbetalats under samma månad nettoredovisas.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

## NOT 46 Fusion

Inga fusioner har genomförts under 2023. Föregående år fusionerades dotterföretaget Swedavia Airport Telecom (organisationsnummer 556951-8193) med moderföretaget Swedavia AB den 18 oktober 2022.

| | | Swedavia Airport Telecom AB |
|---|---|---|
| **Fusionsdag** | **2023** | **2022-10-18** |
| Nettoomsättning | – | 103 |
| **Rörelseresultat** | – | 68 |
| Anläggningstillgångar | – | 32 |
| Omsättningstillgångar | – | 122 |
| **Summa tillgångar** | – | 154 |
| **Summa eget kapital** | – | 117 |
| Obeskattade reserver | – | 15 |
| Skulder | – | 23 |
| **Summa eget kapital och skulder** | – | 154 |

## NOT 47 Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering, se sidorna 149-150 Nyckeltal samt sidorna 151-152 Definitioner.

**SKULDSÄTTNINGSGRAD**
Skuldsättningsgraden påverkas av pensionsskuldens utveckling. Pensionsskulden uppgick per den 31 december 2023 till 702 MSEK och per 31 december 2022 till 572 MSEK.

**AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL EXKLUSIVE REALISATIONSVINST, NEDSKRIVNINGAR, UTRANGERINGAR OCH OMSTRUKTURERING**
Vid beräkning av nyckeltalet per 31 december 2023 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats med omstruktureringskostnader om 6 MSEK samt nedskrivningar och utrangeringar om 130 MSEK. Rörelseresultatet per 31 december 2022 för rullande 12-månader justerades avseende omstruktureringskostnader om 6 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 22 MSEK samt realisationsvinst om 43 MSEK.

## NOT 48 Händelser efter balansdagen

Inga väsentliga händelser finns att rapportera.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618O2528



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Finansiell information
Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Årsredovisningens undertecknande

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

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. Styrelsen fastställer hållbarhetsrapporten.

Stockholm-Arlanda 20 mars 2024

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Åke Svensson**<br>Styrelseordförande | **Tor Clausen**<br>Styrelseledamot | **Nina Linander**<br>Styrelseledamot | **Peter Blomqvist**<br>Styrelseledamot | **Lars Mydland**<br>Styrelseledamot | **Eva Nygren**<br>Styrelseledamot |
| **Per Sjödell**<br>Styrelseledamot | **Lottie Svedenstedt**<br>Styrelseledamot | **Annica Ånäs**<br>Styrelseledamot | **Agne Lindbom**<br>Styrelseledamot<br>Arbetstagarrepresentant | **Robert Olsson**<br>Styrelseledamot<br>Arbetstagarrepresentant | **Jonas Abrahamsson**<br>Verkställande direktör |

Vår revisionsberättelse har lämnats 20 mars 2024

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman 29 april 2024.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Swedavia AB, org. nr 556797-0818

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN UTTALANDEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB för år 2023 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 61-69. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 57-113 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 2023 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 2023 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Accounting Standards, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 61-69. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för 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.

### INVESTERINGAR I PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR

Se not 15, 16, 9 och 2 samt redovisningsprinciper på sidan 79 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

*BESKRIVNING AV OMRÅDET*

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggnings-tillgångar uppgick i koncernen till 5 737 MSEK och i moderbolaget till 5 607 MSEK per 31 december 2023. Koncernen och moderbolaget driver stora investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport.

Redovisningen av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar omfattar ett flertal bedömningar, bland annat om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden, vilket gör att ändrade bedömningar kan resultera i betydande effekter på koncernens och moderföretagets resultat och finansiella ställning.

*HUR OMRÅDET HAR BEAKTATS I REVISIONEN*

I vår revision har vi bedömt riskerna i processer och interna kontroller för redovisning av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar.

Vi har även utvärderat de principer för redovisning som tillämpas samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma aktiverbarhet, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperiod och framtida nyttjandevärde.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180252



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Finansiell information

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

**ANNAN INFORMATION ÄN ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN**

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2-56 samt 117-152. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. 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 de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS Accounting Standards 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 misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens 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 huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, 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 misstag 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 misstag, 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 misstag, 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 huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen 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 och en koncern 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 åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

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 och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Swedavia AB för år 2023 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten 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.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Finansiell information**

Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

**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.

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 försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- 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 om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

**REVISORNS GRANSKNING AV BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN**

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 61-69 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att 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 är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

KPMG AB, Box 382, 101 27, Stockholm, utsågs till Swedavia ABs revisor av bolagsstämman den 28 april 2023. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 20 mars 2024

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor



↓ Ladda ner PDF för utskrift

# Hållbarhetsnoter

I korthet

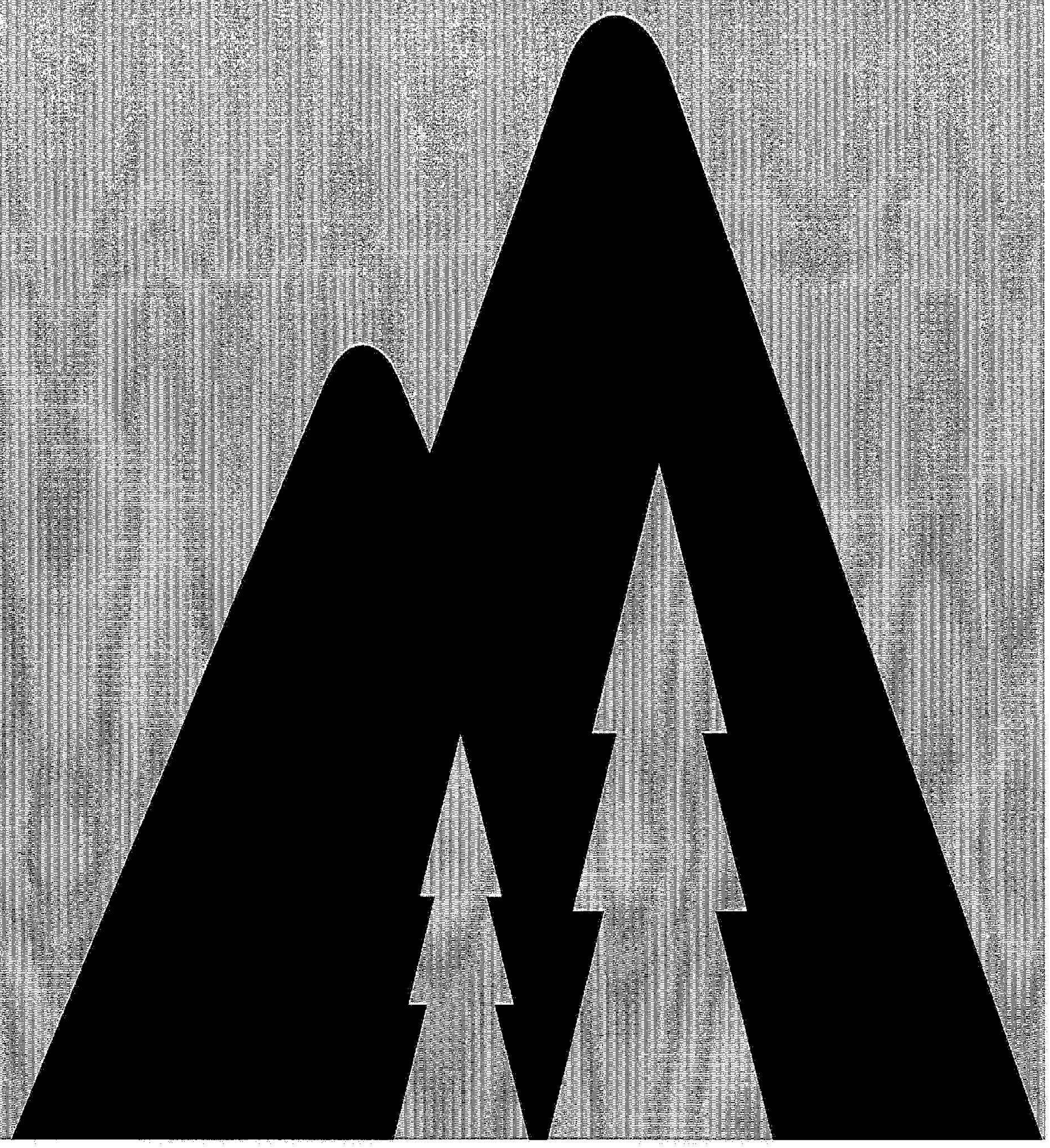
Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Hållbarhet är integrerat i bolagets ledningsprocess

Swedavias styrelse och koncernledning är ytterst ansvariga för bolagets hållbarhetsarbete och arbetar med hållbarhetsfrågorna ur ett strategiskt perspektiv. Frågor som hanteras rör övergripande strategier, mål och åtgärder samt uppföljning.

Hållbarhetsfrågorna är integrerade i det affärsmässiga arbetet genom den strategiska inriktningen som mynnar ut i målen i Swedavias affärsplan. Respektive affärs- och verksamhetsområde föreslår mål och aktiviteter, till exempel inom klimatperspektivet, där målen mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledningen. Swedaviagemensamma mål och prioriteringar följs upp i både koncernledning och styrelse. På så sätt genomsyrar hållbarhetsfrågorna hela organisationen.

Swedavias styrelse har det övergripande ansvaret för finansiella risker och möjligheter inklusive klimatrelaterade risker och möjligheter. Återrapportering för relaterade klimatrisker och andra strategiskt viktiga risker sker till styrelsen och koncernledningen kvartalsvis i en koncernövergripande riskrapport. Swedavia bevakar löpande omvärldens krav och förväntningar inom klimatet och klimatarbetet är en naturlig del av affärsplaneprocessen och fastställandet av andra strategiskt viktiga risker.

## STYRNING

Swedavias strategiska inriktning utgör tillsammans med Swedavias Code of Conduct, policyer och riktlinjer grunden för arbetet och prioriteringar inom hållbarhet. Swedavia följer kvartalsvis upp de strategiska målen som sammanfattas i en kvartalsrapport till koncernledningen och styrelsen. Regelbundna utbildningar och dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter är prioriterade. Swedavias ledare och medarbetare ansvarar för att styrande och redovisande dokument efterlevs.

## CODE OF CONDUCT

Swedavias Code of Conduct är grunden för all verksamhet och tydliggör hur Swedavia ska agera hållbart och affärsetiskt med ett förhållningssätt som alla medarbetare kan vara stolta över. Code of Conduct har fastställts av styrelsen och uttrycker tydliga förväntningar på hur Swedavias medarbetare och leverantörer ska uppträda.

Swedavias Code of Conduct uppdateras årligen av styrelsen och är baserad på FN:s Global Compact med tio principer grupperade inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt, antikorruption och miljö. Det är varje ledares ansvar att kommunicera Code of Conduct och säkerställa att den efterlevs samtidigt som alla medarbetare på Swedavia bär ett eget ansvar för att känna till och följa den. Vid tecknande av avtal med leverantörer och hyresgäster biläggs alltid Swedavias Code of Conduct.

Utöver Code of Conduct har Swedavia 20 koncernövergripande policyer som sätter ramarna för verksamheten inom en rad områden. Code of Conduct samt miljö- och energipolicyn finns publicerade på Swedavias hemsida. Resterande policyer sätter riktningen för Swedavias interna arbete och finns inte tillgängliga för allmänheten.

Styrningen utvärderas årligen genom bland annat interna och externa revisioner av Swedavias klimatarbete enligt Airport Carbon Accreditation-certifieringen samt av Swedavias miljö- och energiarbete enligt miljöledningssystemet ISO 14001. De prioriterade väsentliga frågorna analyseras och utvärderas inom processen för väsentlighetsanalysen.

### POLICYER SÄTTER RAMARNA

Utöver Code of Conduct har Swedavia 20 koncernövergripande policyer som sätter ramarna för verksamheten inom en rad områden.

**FASTSTÄLLS AV SWEDAVIAS STYRELSE**
- Finanspolicy
- Kreditpolicy
- Säkerhetspolicy
- Miljö- och energipolicy
- Skattepolicy
- Riskpolicy

**FASTSTÄLLS AV KONCERNLEDNINGEN**
- Antikorruptionspolicy
- Arbetsmiljöpolicy
- Brandskyddspolicy
- Crisis Management Policy
- Flygsäkerhetspolicy
- Försäkringspolicy
- Informationssäkerhetspolicy
- Inköpspolicy
- Kommunikations-, informationsgivnings- och insiderpolicy
- Konkurrenspolicy
- Kvalitetspolicy
- Likabehandlings- och mångfaldspolicy
- Rekryteringspolicy
- Utbildningspolicy



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

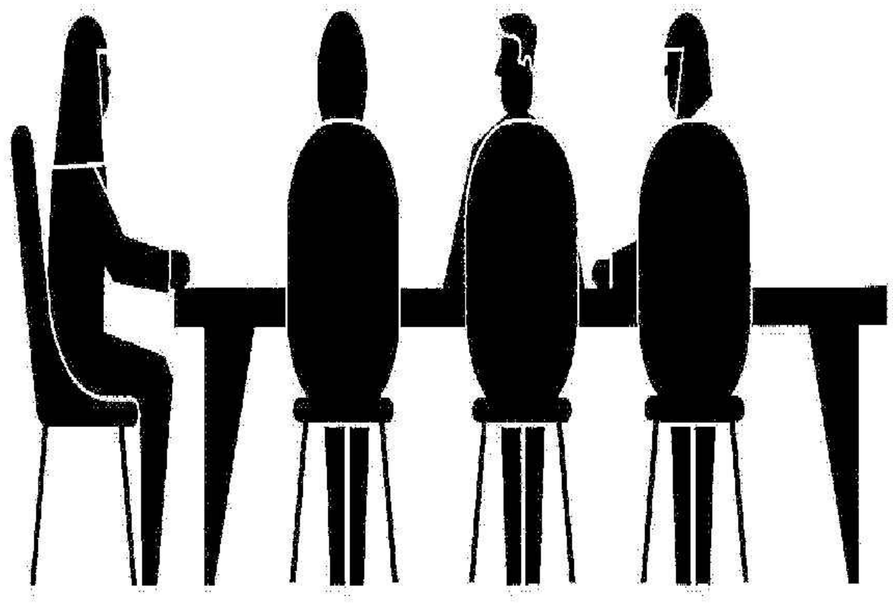
Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Intressentdialog

För att identifiera Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor genomförs regelbundet intressentdialoger med intressenter som påverkar eller påverkas av Swedavias verksamhet. Intressentdialogen ligger också till grund för väsentlighetsanalysen. Under 2022 genomfördes en mer omfattande intressentdialog än normalt inför att Swedavias strategiska inriktning uppdaterades utifrån GRI:s riktlinjer. Externa intervjuer genomfördes med utvalda intressenter inom respektive intressentgrupp för att inhämta intressenternas behov, krav och förväntningar. Under hösten 2023 startades arbetet med en ny intressentdialog i enlighet med kraven i CSRD. Arbetet beräknas bli klart under 2024.



| **Intressentgrupp** | Företagskunder | Resenärer | Medarbetare | Ägare | Partner | Samhället |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Intressenter | • Flyg- och fraktbolag<br>• Hyresgäster<br>• Reklamköpare<br>• Marktjänstbolag<br>• Mobilitetsoperatörer<br>• Telecomoperatörer | • Resenärer | • Swedavias medarbetare och chefer<br>• Flygplatsanställda<br>• Fackföreningar | • Ägare<br>• Styrelse | • Investerare och låneinstitut/ kreditgivare<br>• Försäkringsbolag<br>• Delägare<br>• Strategiska leverantörer | • Myndigheter<br>• Bransch- och intresseorganisationer<br>• Samhällskontakter och politik<br>• Akademi och forskningsinstitut |
| Viktiga frågor | • Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi<br>• Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Driftsäkerhet och krishantering<br>• Energi<br>• Hälsa och säkerhet | • Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Hälsa och säkerhet<br>• Energi | • Hälsa och säkerhet<br>• Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Driftsäkerhet och krishantering<br>• Icke-diskriminering<br>• Antikorruption | Inga nya intervjuer genomfördes med ägare/styrelse 2022, frågor från 2019 års intressentanalys kvarstår:<br>• Ekonomiskt resultat<br>• Klimatpåverkan<br>• Hälsa och säkerhet<br>• Relevant utbud utifrån kundbehov<br>• Innovation och digitalisering | • Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Driftsäkerhet och krishantering<br>• Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi<br>• Mångfald och lika möjligheter<br>• Hälsa och säkerhet | • Utsläpp till luft, inkl. klimat<br>• Hälsa och säkerhet<br>• Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi<br>• Buller<br>• Markförstöring, förorening och sanering |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

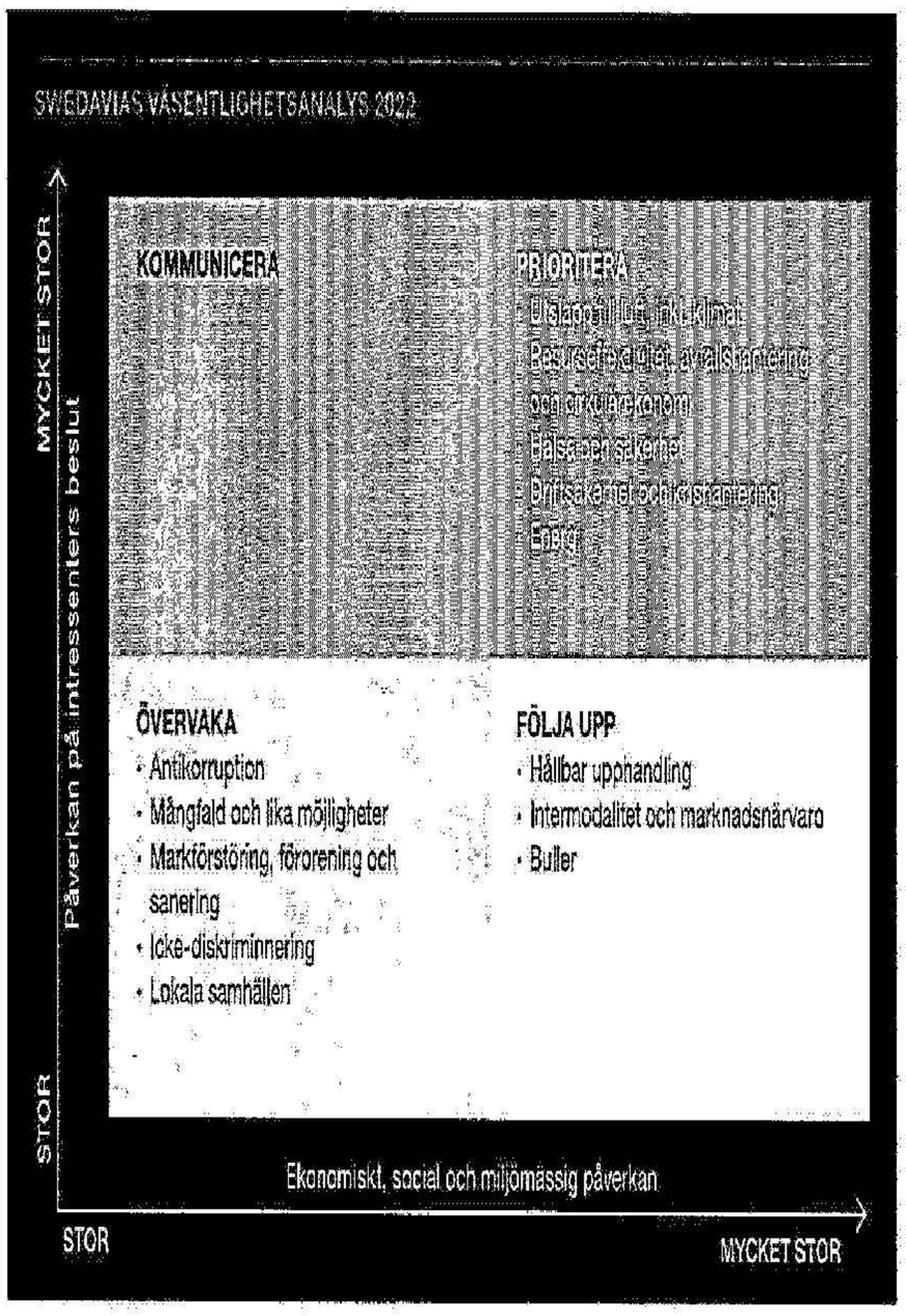
→ **Hållbarhetsnoter**

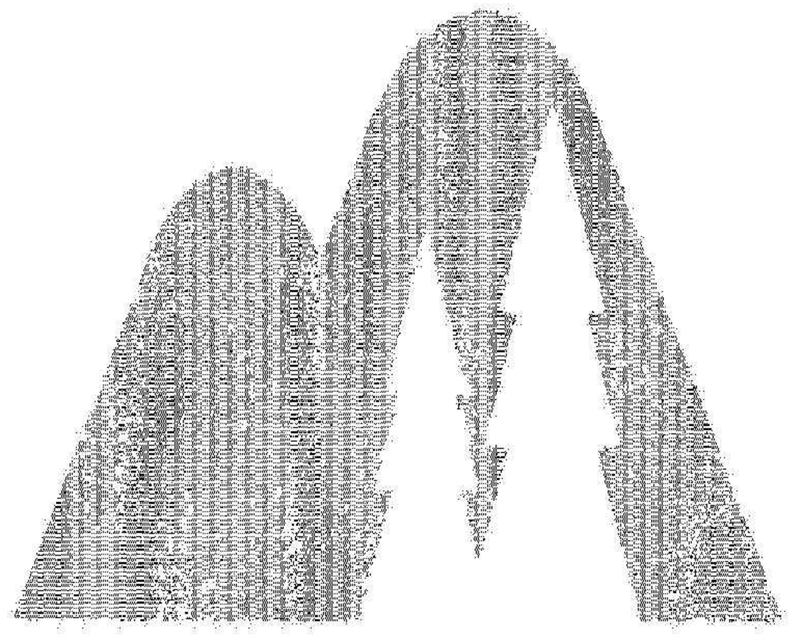
Nyckeltal och definitioner

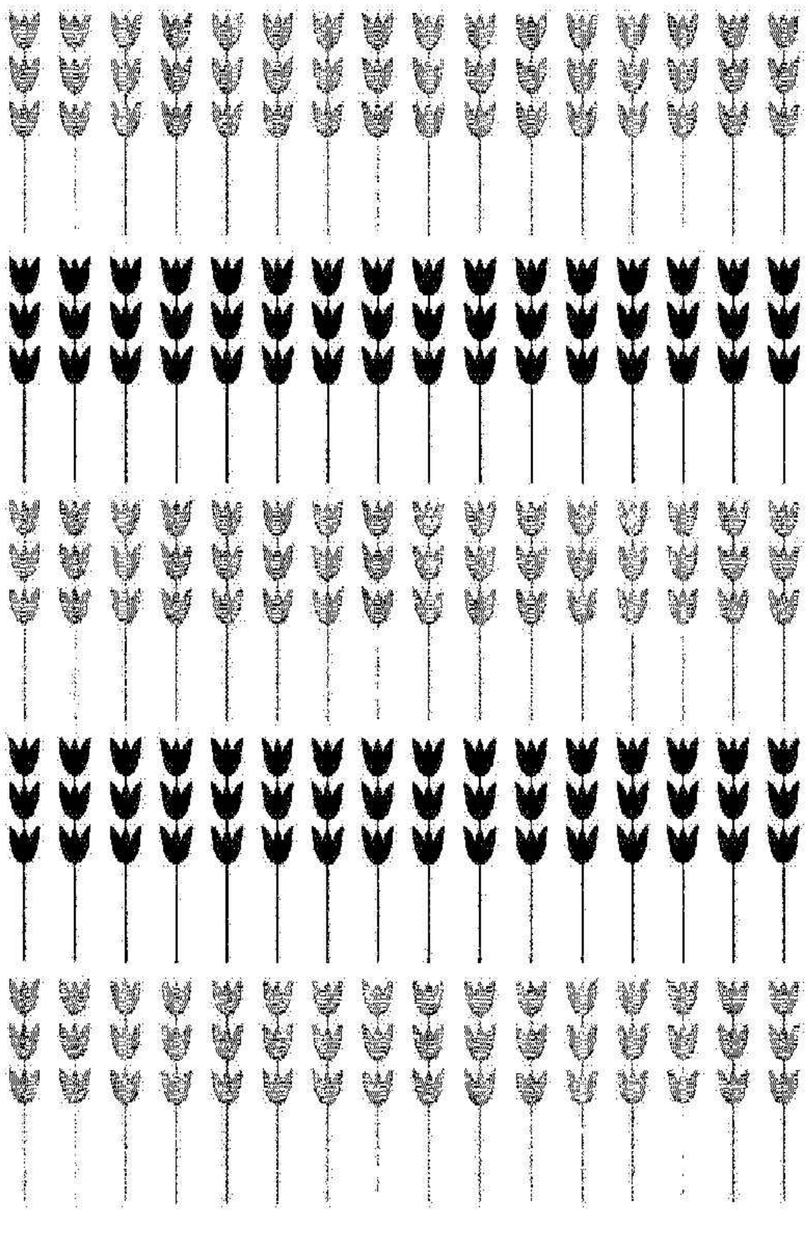
# Prioriterade väsentliga frågor

Prioriterade väsentliga frågor ligger till grund för Swedavias strategiska inriktning. Frågor som återges i diagrammet under "Prioritera" har stort fokus och utgör grunden för Swedavias strategiska hållbarhetsarbete. Frågor som listas som "Under övervakning", utgör områden som anses ha en betydande inverkan socialt, miljömässigt eller ekonomiskt och hanteras av Swedavias interna processer.

I väsentlighetsanalysen från 2022 var klimatpåverkan den högst prioriterade hållbarhetsfrågan för i stort sett samtliga intressentgrupper. Det befäster de mål och prioriteringar Swedavia sedan länge arbetar med, bland annat inom förflyttningsområdena "Flygets klimatomställning" och "Flygplatsernas klimatomställning".





Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

| Prioriterad väsentlig fråga | Definition | Därför är frågan väsentlig | Mål | Utfall |
|---|---|---|---|---|
| Utsläpp till luft inkl. klimat | Utsläpp till luft inkluderar växthusgaser, ozonnedbrytande ämnen, kväveoxider och svaveloxider bland andra betydande luftutsläpp.<br><br>För att minska den globala uppvärmningen och bidra till att de globala klimatmålen nås måste flygets klimatpåverkan minska.<br><br>Swedavia har direkt påverkan inom den egna verksamheten. Swedavia har även påverkan i det första ledet kunder/leverantörer, exempelvis kunder och anställdas transporter till och från flygplatsen, utsläpp inom byggverksamhet som utförs på Swedavias uppdrag samt flygets klimatpåverkan vid start och landning från Swedavias flygplatser. | • Inga fossila koldioxidutsläpp från inrikesflyget 2030.<br>• Andel hållbart flygbränsle: en procent 2023.<br>• Fossilfria avtal med berörda verksamhetsutövare: 50 procent 2023.<br>• Fossilfria flygplatser ACA 4+ eller högre: nio flygplatser 2023.<br>• nettonoll utsläpp från byggverksamheten 2040: tio procent minskade utsläpp 2023 mot jämförelseåret 2015. | • Mäts ej<br>• 1,8 procent<br>• 21 procent<br>• Nio flygplatser<br>• 13,2 procent |
| Resurseffektivitet, avfallshantering och cirkulär ekonomi | Hur material framställs, används och avyttras påverkar ur flera hållbarhetsperspektiv. Viktigt att beakta är exempelvis materialens källa och hur de producerats och komponeras, resurseffektivisering samt hur material/avfall kan återbrukas eller återvinnas när de är uttjänta. Livscykelperspektiv och cirkularitet är nyckelord.<br><br>Att minska resursanvändningen bidrar också till minskad klimatpåverkan. | Användning av naturresurser samt generering av avfall kan ske dels i den egna verksamheten, dels i den övriga värdekedjan, t.ex. hos leverantörer eller kunder.<br><br>Swedavia har direkt påverkan på avfallshantering och användning av naturresurser i den egna verksamheten. Swedavia påverkar även genom att skapa förutsättningar för aktörer på flygplatsen att sortera och återvinna avfall samt kan påverka genom att ställa krav på kunder och leverantörer. | • Ej målsatt | • Ej målsatt |
| Hälsa och säkerhet | Säkerhetsarbetet är avgörande för att över huvud taget kunna bedriva flygplatsverksamhet. För Swedavia är det viktigt att säkra och bibehålla både fysisk och psykosocial hälsa för kunder och medarbetare. | Swedavia har ett ansvar att säkerställa trygga och säkra flygplatser avseende fysisk och psykosocial hälsa samt digital säkerhet och integritet, för såväl medarbetare som kunder på de tio flygplatserna.<br><br>Swedavia har ett direkt ansvar för flygsäkerhetsfrågor och ett gemensamt ansvar med polis för ordningshållning.<br><br>Swedavia har viss indirekt påverkan på andra aktörer, till exempel leverantörer av säkerhetstjänster och byggentreprenad samt partners och kunder. | • Säkerhetsmedvetenhet: mål att ha en positiv trend för utfallet.<br>• Inga allvarliga arbetsplatsolyckor.<br>• Genomförande av informations- och cybersäkerhetsåtgärder, 100 procent 2023. | • Uppnått<br>• Sju stycken<br>• 95 procent |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

| Prioriterad väsentlig fråga | Definition | Därför är frågan väsentlig | Mål | Utfall |
|---|---|---|---|---|
| Driftsäkerhet och krishantering | Driftsäkerhet handlar om att produkten/tjänsten finns tillgänglig och kan leverera förväntad funktion vid förväntad tid. Krishantering behandlar förmågan att proaktivt förbereda för, hantera och lösa situationer där kris uppstår, exempelvis vid ett driftstopp. Efter bl.a. dialog med intressenter adderas även klimatanpassningsfrågan i definitionen då den i stor utsträckning påverkar driftsäkerheten. | Swedavias driftsäkerhet och krishantering påverkar kunder och resenärers möjlighet att bedriva verksamhet och att tillgodogöra sig företagets och kundernas produkter/tjänster. Swedavias driftsäkerhet och krishantering påverkar också samhällets tillgänglighet i stort, eftersom företaget utgör det nationella basutbudet inom flygplatser.<br><br>Swedavia har direkt påverkan på driftsäkerhet och krishantering genom hur företaget bedriver sin verksamhet. Arbetet sker även i samarbete med andra aktörer på flygplatsen. | • Ej målsatt. För en utförlig beskrivning av hur Swedavia jobbar med risk- och krishantering se sidorna 31-40 och 119-122. | • Ej målsatt. För en utförlig beskrivning av hur Swedavia jobbar med risk- och krishantering se sidorna 31-40 och 119-122. |
| Energi | Energi används i olika former, exempelvis som bränsle, el, värme och kyla. Energin kan komma från förnybara eller icke-förnybara källor. | Energins påverkan beror dels på i vilken form den används och dels på hur mycket som används och hur energieffektiv användningen är.<br><br>Energianvändning sker i flera delar av värdekedjan, både i den egna organisationen liksom hos leverantörer, kunder och slutkonsumenten. | Energieffektivisering, mätt i genomförda energieffektiviseringsåtgärder: åtgärderna ska motsvara 2 procent av energianvändningen föregående år. | • Ej uppnått |

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner



↓ **Ladda ner PDF för utskrift**

20240618025333



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

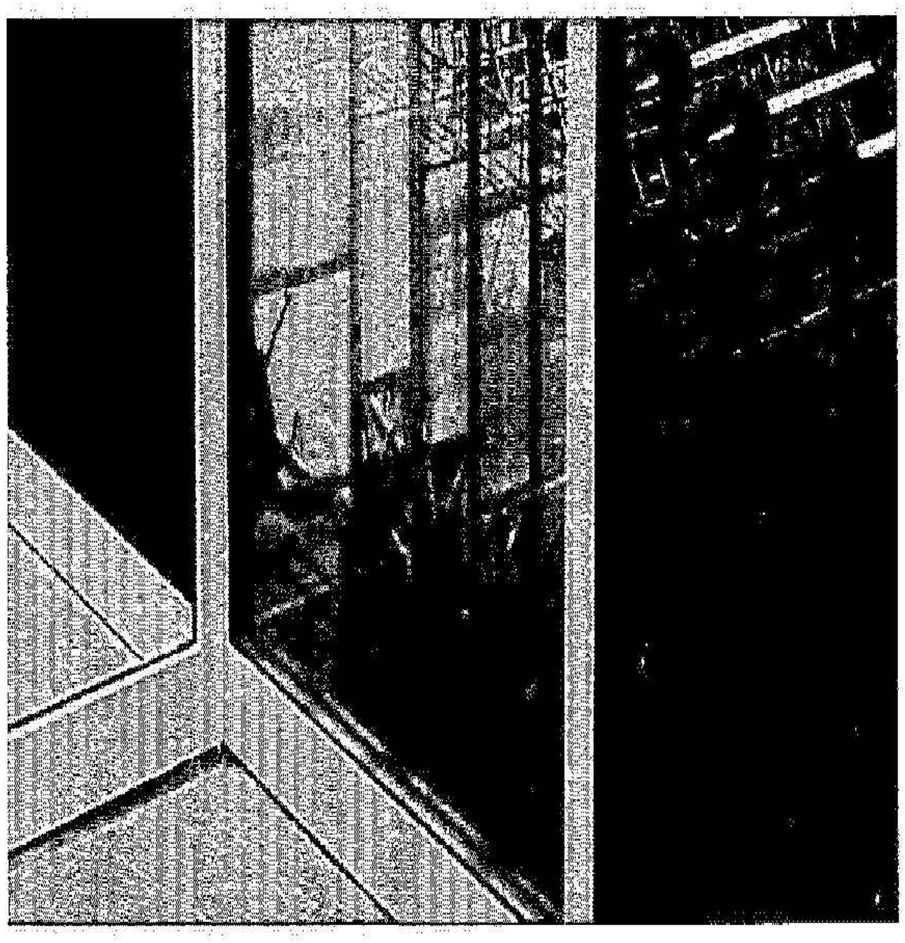
Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Risker i Swedavias leverantörsarbete

Ett välfungerande leverantörsled är avgörande för att Swedavia ska kunna uppnå sina mål. Utmaningar under året har liksom föregående år främst handlat om att hantera råvarubrister och successiva prisökningar, samt att övervaka ägarstrukturerna i leverantörskedjan utifrån sanktionslistor.



En djup förståelse för leverantörsmarknaden liksom för de utmaningar och hållbarhetsrisker inom områden där Swedavia upphandlar är av stor vikt för bolagets verksamhet.

Swedavia lyder under lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), lagen om upphandling av koncessioner (LUK) samt lagen om offentlig upphandling (LOU) inom vissa inköpsområden. Dessa lagar ställer krav på upphandlingsförfarandet samt att uppföljning sker på de krav som ställts. Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande ger Swedavia grunden för arbetet med hållbarhet i upphandlingar.

## KATEGORIBASERAT INKÖP

Swedavia Inköp arbetar kategoribaserat, där kategorierna är uppdelade utifrån hur leverantörsmarknaden ser ut. Swedavias normala inköpsvolym är cirka 5 miljarder SEK under ett normalår. Under 2023 har oroligheterna i världen och inflationen haft fortsatt negativ påverkan på Swedavias inköpspriser. Enligt Swedavias bedömning är 75 av avtalsleverantörerna strategiskt viktiga för verksamheten och uppföljningsarbetet med dessa har stort fokus.

## RISKBEDÖMNINGAR

Swedavia följer upp leverantörer ur ett hållbarhetsperspektiv med utgångspunkt i riskbedömningar. Riskerna bedöms utifrån aspekterna miljö, mänskliga rättigheter, socialt ansvarstagande och antikorruption. Swedavia tar stöd av Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek för att ställa hållbarhetskrav i upphandlingar där det är relevant.

Förbättrings- och utvecklingsarbete i leverantörsleden pågår kontinuerligt.

## YTTERLIGARE STEG MOT MER HÅLLBAR UPPHANDLING

Under 2023 har en kompetenshöjning gjorts inom inköp där alla inköpare utbildats inom tillbörlig aktsamhet med fokus på riskanalys, prioritering av risker samt hantering av risker. En liknande kompetenshöjning har även påbörjats för avtalsansvariga inom Swedavia.

Swedavia har under året arbetat med att se över de system som används inom inköp för att ta ett nästa steg med uppföljningar av hållbarhetskrav för våra befintliga leverantörer. I och med det har bolaget ökat möjligheterna att stärka förmågan att följa upp ställda hållbarhetskrav på ett systematiskt sätt. Systemstödet möjliggör även djupare insyn i leverantörsleden.

Swedavia har även genomfört en fördjupad risk- och konsekvensanalys för att identifiera påverkan på mänskliga rättigheter i leverantörs-och kundled kopplat till de upphandlingar som Swedavia genomför.

Arbetet har utförts utifrån FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och varje kategori av inköp har granskats utifrån potentiella och faktiska risker. Identifierade risker har analyserats utifrån allvarlighetsgrad och sannolikhet samt prioriterats. De inköpskategorier med mest allvarliga risker för negativ påverkan på mänskliga rättigheter är bland annat byggtjänster, teknisk utrustning och IT.

Vid tecknande av avtal med leverantörer bifogas alltid Swedavias Code of Conduct.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Klimat- och miljöpåverkan från flyget och flygplatser

Swedavia har långsiktigt och konsekvent verkat för att minska fossila koldioxidutsläpp och annan negativ påverkan på miljön från den egna verksamheten. Genom en rad aktiviteter bidrar bolaget också till minskningen av fossila drivmedel och fossil energi i hela värdekedjan.

## På och runt flygplatsen

Sedan december 2020 har Swedavia varit fossilfria i den egna flygplatsverksamheten. Swedavia ställer även höga krav för hur partners ska arbeta miljövänligt för att få verka på Swedavias flygplatser med ett ambitiöst mål om helt fossilfria flygplatser till 2025. Från och med 2030 ska också transporter till och från flygplatsen vara fossilfria. På så sätt kan Swedavia bidra till en omställning för transportbranschen i de regioner där bolaget är verksamt. Till 2040 ska även Swedavias byggverksamhet vara fossilfri enligt Netto Noll. Utöver det arbetar Swedavia med en rad olika miljöfrågor kopplat till flygplatsens befintliga och tidigare verksamhet i olika projekt.

**FÖRSIKTIGA FRAMSTEG FÖR KOMPLICERAD PFAS-BEKÄMPNING**

Poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) eller högfluorerade ämnen är en stor och komplex grupp ämnen med varierande egenskaper och bred användning i samhället. Gemensamt för alla PFAS-ämnen är att de är mycket svåra att bryta ner och vissa PFAS kan ha skadliga effekter, både för människa och miljö. Alla PFAS-ämnen är syntetiskt framställda och finns inte naturligt i miljön. Fram till 2008 användes PFAS-haltigt brandsläckningsskum vid bland annat brandövningar. Användningen gav upphov till en omfattande föroreningsproblematik i mark och vatten runt nuvarande Swedavias flygplatser. Sedan 2011 används enbart fluorfri släckvätska. Swedavia arbetar aktivt med utredningsarbeten av PFAS-föroreningar vid flygplatser där Swedavia innehar miljötillståndet med undantag för Åre Östersund Airport där Fortifikationsverket/Försvarsmakten har utredningsansvar. Alla utredningsinsatser i Swedavias regi följer uppställda handlingsplaner som bygger på Naturvårdsverkets kvalitetsmanual för efterbehandling av förorenade områden och har kommunicerats med tillsynsmyndigheten för respektive flygplats. Målsättningen är att utreda föroreningsutbredning och identifiera eventuella risker och åtgärdsbehov genom riskbedömningar. Flera flygplatser är i eller närmar sig fasen för åtgärdsutredning där olika platsspecifika åtgärdsstrategier jämförs och utvärderas. Som innehavare av flera PFAS-förorenade områden är Swedavia en viktig aktör i arbetet att driva på utvecklingen av åtgärdsmetoder för efterbehandling av mark och vatten.

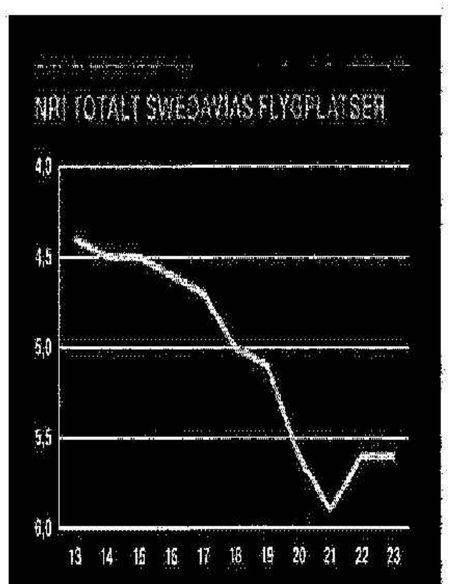
I slutet av året togs en av Nordens första och största PFAS-reningsanläggningar för dagvatten (A-train) i drift vid Stockholm Arlanda Airport. Reningsanläggningen som beräknas reducera cirka 0,5 kg PFAS per år anlades som en tillfällig skyddsåtgärd i väntan på en permanent reningsanläggning. Den är en viktig åtgärd i arbetet med att minska spridningen av PFAS till Märstaån och i förlängningen Mälaren som nyttjas för dricksvattenproduktion.

De närmaste åren planerar Swedavia bland annat att fortsätta genomföra riskbedömningar och åtgärdsutredningar för att minska graden av föroreningar. Reningsanläggningar på Visby Airport och Bromma Stockholm Airport planeras, liksom en uppstart av nya pilotanläggningar i Visby i syfte att öka mängden jordmassor som kan efterbehandlas på plats lokalt.

**MINSKAD BULLERBELASTNING**

Swedavia har under många år arbetat aktivt för att bullerbelastningen från flygplatserna ska minska och att den exponering som ändå sker ska upplevas acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. Bullerbelastning beräknas enligt ACI Noise Rating Index (NRI). I grafen nedan visas hur flygplansflottan förändras mot tystare flygplan över tid.

På Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport görs långtidsmätningar av buller i fasta punkter bland annat i syfte att kartlägga olika flygplanstypers bulleregenskaper i samband med start och landning. För att minska bullerpåverkan finns olika metoder som bullerisolering av bostäder, högre startavgifter för mer bullrande flygplan och kurvade inflygningar för att undvika tätorter. Det pågår även arbete med inflygningar där flygplanet sjunker kontinuerligt från marschhöjd till rullbana för att reducera bullret, något som dessutom sparar bränsle och minskar utsläppen. Totalt har 630 kurvade inflygningar genomförts till Göteborg Landvetter Airport.




Utveckling av NRI-klass över tid totalt för Swedavias tio flygplatser, högre NRI-klass innebär minskat buller.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618O2534



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport under 2023, vilket minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 121 ton.

I takt med flygets återhämtning och ökad trafik efter pandemin har antalet bullerklagomål ökat väsentligt. Närboende som har vant sig vid ett lågt trafikmönster under pandemin, upplever nu ökad bullerbelastning som följd runt flera av flygplatserna. Därför är det av stor vikt att Swedavia fortsätter att upprätthålla en god kommunikation med sina grannar genom bland annat möten.

**ÅTGÄRDER FÖR EFFEKTIV ENERGIANVÄNDNING**

De senaste åren har präglats av en volatil energimarknad, från rekordhöga prisnivåer under 2022 till sjunkande priser under andra halvan av 2023. Samtidigt har priset på biobränsle och fjärrvärme ökat.

Swedavia har genomfört en rad energieffektiviseringsåtgärder, bland annat byte till LED-belysning, underhåll av energianläggningar, driftoptimeringar och investeringar. Energimålet att genomföra energieffektiviseringsåtgärder motsvarande två procent av föregående års energianvändning, vilket inte uppnåddes.

Energianvändningen på Swedavias flygplatser uppgick under 2023 till cirka 170 GWh (159 GWh 2022). Denna ökning kan till stor del tillskrivas den ökade flygtrafiken, installationen av en ny säkerhetskontroll och marknadsplats på Stockholm Arlanda Airport, samt en avsevärt kallare period under årets sista kvartal, vilken var 17 procent kallare jämfört med samma period 2022. Elanvändningen har ökat med tre procent och värmen med tio procent.

**PÅVERKAN INOM BYGGVERKSAMHETEN**

För att Swedavias flygplatser ska vara attraktiva, moderna och uppfylla alla säkerhetskrav sker en ständig utveckling genom omfattande bygg- och anläggningsverksamhet.

Swedavias mål att nå nettonoll utsläpp från byggverksamheten 2040 omfattar såväl byggmaterial som transporter och drivmedel. Stegvisa reduktioner inleddes med ett mål om en minskning på tio procent för 2023 (jämfört med traditionellt byggande 2015) för att gå mot noll 2040.

I alla upphandlingar kopplade till bygg- och entreprenadprojekt ställer Swedavia omfattande miljökrav som syftar till att uppnå en gedigen grundnivå i samtliga projekt för hantering av miljöaspekterna. I större projekt följs ställda miljökrav upp kontinuerligt av projektets miljösamordnare. Uppföljningar görs även av entreprenörer som har ramavtal med Swedavia. Utgångspunkten vid avtalstecknande är att leverantören ska ha ett strukturerat miljöledningsarbete.

Swedavia arbetar med obligatoriska klimatkalkyler för projekt över 20 MSEK. Genom aktiva, strategiska val av byggmaterial har Swedavias klimatpåverkan från byggnationer kunnat minskas. Exempelvis har projekt genomförts där stålstomme kunnat ersättas med trästomme, massor kunnat återanvändas inom närområdet vilket minskat behovet av transporter, hållbart drivmedel har använts inom entreprenader och för en lagerbyggnad har dimensioneringen av betongplattas tjocklek anpassats efter behoven och därmed minskat åtgången av betong.

Swedavias projektverksamhet har en hög andel installationsarbeten. Mognaden i branschen för denna typ av arbeten är dock varierande och det finns ett flertal utmaningar med återbruk av material kopplat till garantier, lokaler för mellanlagring och förmedling av materialet. För återbruk av massor krävs ofta plats för mellanlagring.

Att ersätta asfalt och betong med klimatreducerande alternativ på flygoperativa ytor är utmanande, då de är förknippade med kravställningar som inte medger inblandning av returmaterial. Swedavia höll tillsammans med InfraSweden en öppen workshop på temat "fossilfri transportinfrastruktur" om klimatreducerad asfalt och betong för flygoperativa ytor under året.

Utfallet för målet om tio procent minskning av har uppnåtts under året med en faktisk minskning på 13,2 procent.

**AVFALL OCH CIRKULARITET**

Swedavias Målbild 2030 inkluderar långsiktiga mål som berör cirkulära affärsmodeller med en nollvision för avfall. En stor utmaning för att uppnå cirkularitet är förekomsten av blandat avfall från sammansatta konstruktioner som inte går att separera på plats, utan måste eftersorteras, något som står i konflikt med delmålet att allt avfall ska sorteras vid källan. Även dokumentation av material med uppgifter om placering i byggnad och mängd kan vara utmanande och resurskrävande för projekten.

Under året har Swedavia genomfört ett resurskartläggningsprojekt som underlag till en handlingsplan med prioriterade aktiviteter för att nå det strategiska målet.

Farligt avfall från hyresgäster hanteras inte längre av Swedavia, utan varje extern hyresgäst behöver numera själva teckna avtal med godkänd avfallsentreprenör.

**MILJÖTILLSTÅND**

För att bedriva flygplatsverksamhet krävs tillstånd enligt 9 kap miljöbalken. Miljötillstånd reglerar bland annat hur verksamheten ska bedrivas för att minimera negativ påverkan på människors hälsa eller miljön. Miljötillstånd specificerar även i vilken omfattning verksamheten är tillåten och vilka försiktighetsmått och skyddsåtgärder som krävs. Vid utgången av 2023 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser Luleå Airport och Ronneby Airport ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden.

Med miljötillstånd följer ett antal villkor för driften av verksamheten, dessa följs upp årligen. Swedavia har 14 villkorsöverträdelser av totalt 186 miljövillkor för Swedavias tio flygplatser.

**SWEDAVIAS TILLSTÅNDSPLIKTIGA VERKSAMHET UTGÖRS FRÄMST AV:**

- Miljöfarlig verksamhet enligt nionde kapitlet i miljöbalken (i huvudsak flygplatsdrift).
- Vattenverksamhet enligt elfte kapitlet i miljöbalken (i huvudsak dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning).



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

Under året har två prövotidsredovisningar lämnats in till Mark- och miljödomstolen avseende Göteborg Landvetter Airports tillstånd angående flygvägar och dagvattenreningens funktion.

En ansökan om villkorsändring har beviljats hos Miljöprövningsdelegationen avseende bränslehanteringen vid Visby Airport.

## Flygtrafiken

Swedavia har satt upp ett strategiskt miljömål om att fem procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara hållbart 2025. Utöver det ska inrikesflyget vara fossilfritt till 2030 och till 2045 ska allt flyg i Sverige vara fossilfritt.

### HÅLLBART FLYGBRÄNSLE

För att flyget ska bli fossilfritt krävs hållbart flygbränsle. Idag används framför allt använda frityroljor och slakteriavfall för att framställa biobränsle, men tillgången är långt ifrån tillräckligt. Utbudet av hållbart flygbränsle i EU utgör mindre än 0,05 procent av EU:s totala flygbränsleanvändning. Sverige behöver därmed en storskalig produktion av avancerade biobränslen på flera råvaror, som till exempel restprodukter från skogsavverkning i form av kvistar, grenar, rötter och sågspån, något som går att framställa med en bibehållen biologisk mångfald.

Transportstyrelsens rapport "Luft under gröna vingar" från 2023 visar att det är möjligt att nå en tillräckligt hög produktion av hållbart flygbränsle i Sverige för att uppnå ett fossilfritt flyg om alla listade initiativ genomförs i större skala. En stor del av lösningen för det fossilfria flyget finns därmed redan på plats här och nu, men storskaligheten saknas. Genom politik, regelverk och efterfrågan kan tillväxten av hållbart flygbränsle påverkas.

I Sverige omfattas flygbränsle idag av en reduktionsplikt som innebär att hållbart flygbränsle ska blandas i fossilt flygbränsle. EU:s regelverk påverkar alla flygbolag som flyger till och från EU:s medlemsländer och innebär att bolagen från och med 2025 ska blanda in minst två procent fossilfritt bränsle i tanken. 2050 ska inblandningen vara 70 procent.

Andelen hållbart flygbränsle som tankats in i Sverige uppgick 2023 till 1,8 procent (0,46 procent 2022) enligt uppgifter från SCB.

### DET KOMMERSIELLA ELFLYGET SNART EN REALITET

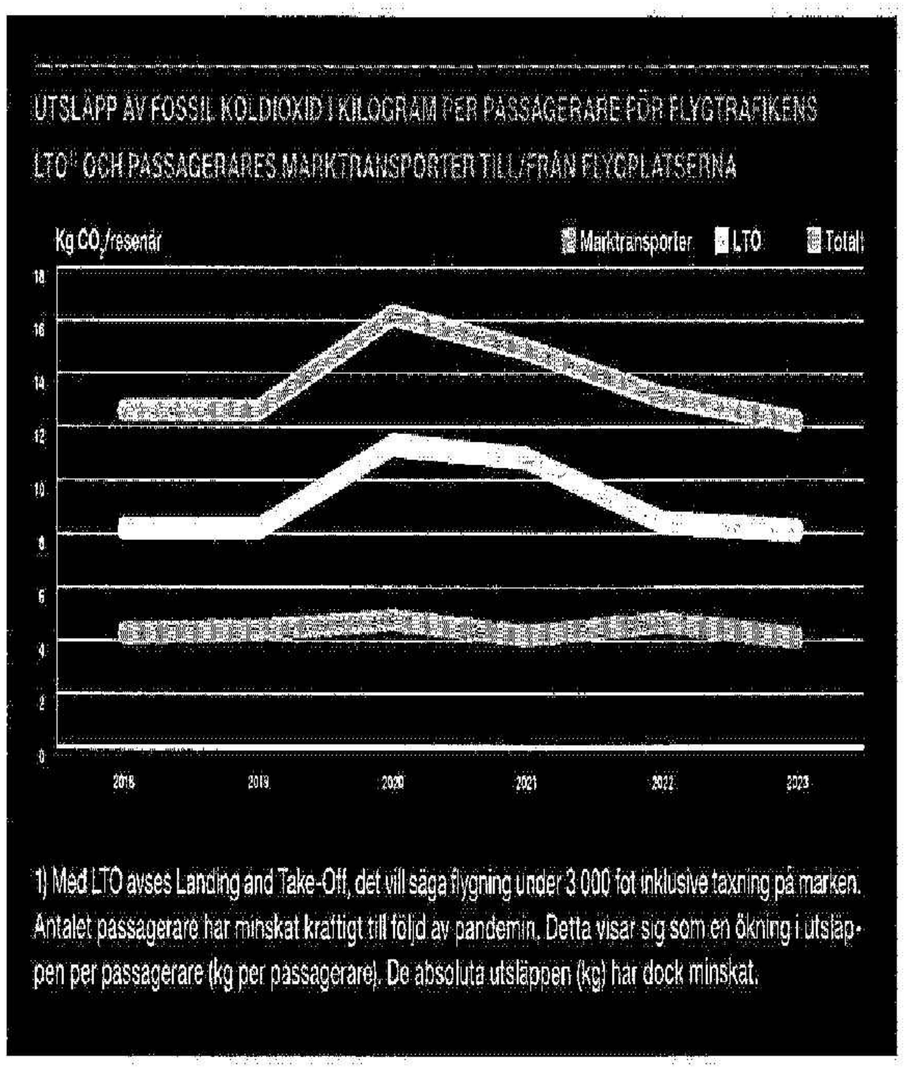
Swedavia medverkar i flera olika samarbeten och projekt som förbereder flygbranschen för elektrifiering. Genom att bidra med bolagets expertis i olika projekt kan förståelsen för flygplatsens olika behov fördjupas, problempunkter flaggas och samarbetspartners inom flygbranschen kan därigenom fokusera på att lösa detaljer för att kunna förverkliga framtidens fossilfria flygplan och kommersialisera elflygplan.

2022 tog Swedavia plats i Heart Aerospace Industrys advisory board. I ett projekt tillsammans med Heart Aerospace, SAS, BRA och Northvolt ska taxing och turn-around-processen detaljstuderas och testas i en livemiljö med ett fullt utrustat elflygplan som dock ej kan flyga, på Malmö Airport under 2025. Swedavias expertis inom de operativa processerna på flygplatsen blir en värdefull del av försöksverksamheten.

Under 2023 har Swedavia fokuserat på att bilda sig en uppfattning om andelen kommande fossilfria flygplan och flyglinjer på bolagets flygplatser, trafikeringsmönster samt hur detta kommer att förändras över tid. Genom att arbeta fram scenarier för el- och vätgasflyget kan bolaget bättre förstå de fysiska och operationella konsekvenserna för flygplatserna i framtiden.

Swedavia förbereder även flera av sina flygplatser för elflyget, bland annat projekteras en plats på Stockholm Arlanda Airport med tillhörande elinfrastruktur och transformatorstation vid Stand 11. Anläggningen beräknas stå klar 2026.

Samarbetet Nordic Initiativ for Electric Aviation (NEA) som samlar många aktörer i Norden är särskilt viktigt för Swedavia då det ger bolaget en plattform för att diskutera frågor med flygplatsoperatörer i grannländerna.




1) Med LTO avses Landing and Take-Off, det vill säga flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken. Antalet passagerare har minskat kraftigt till följd av pandemin. Detta visar sig som en ökning i utsläppen per passagerare (kg per passagerare). De absoluta utsläppen (kg) har dock minskat.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025535



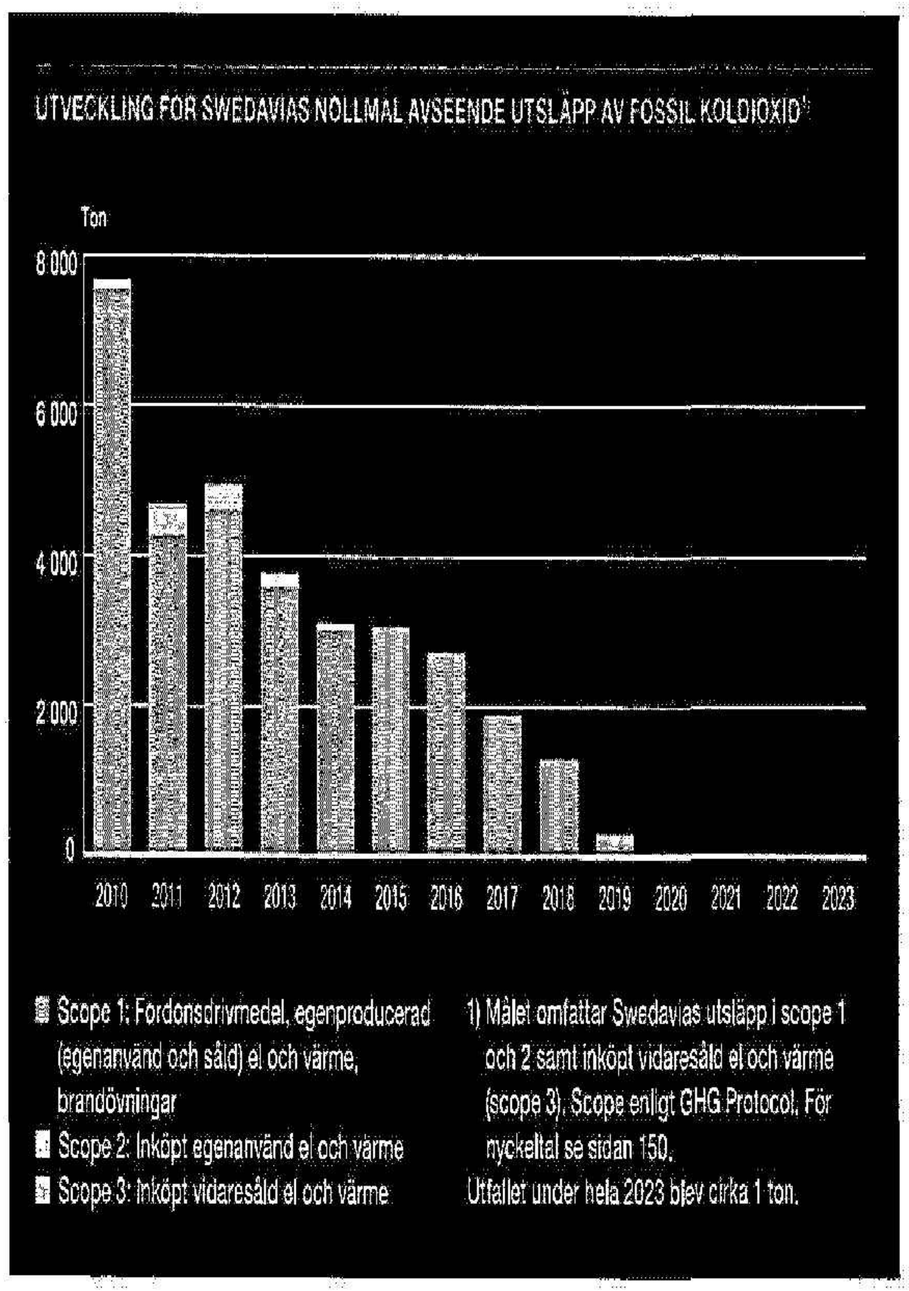
I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

**VÄTGAS SOM FLYGBRÄNSLE**

I likhet med elflyget så behövs omfattande studier göras inom vätgas för att förstå konsekvenserna på flygplatserna, och Swedavia medverkar bland annat i ett omfattande projekt tillsammans med ett flertal flygplatser och aktörer inom flyg- och vätgasindustrin runt Östersjön som ska studera vätgasens ekosystem kopplat till flyget, från produktion av vätgas till tankning av ett flygplan.

Swedavia, Avinor, Airbus, SAS och Vattenfall har under 2023 fört diskussioner om att ingå ett partnerskap för att undersöka förutsättningar att införa vätgasflyg på våra flygplatser. Partnerskapet formaliseras i början av 2024.

Swedavia har även tagit fram en djupgående förstudie på konsekvenser av att nyttja vätgas för flyget på flygplatsen, med tillhörande infrastrukturbehov och associerade risker.




1) Målet omfattar Swedavias utsläpp i scope 1 och 2 samt inköpt vidaresåld el och värme (scope 3). Scope enligt GHG Protocol. För nyckeltal se sidan 150.
Utfallet under hela 2023 blev cirka 1 ton.

**KOLDIOXIDAVTRYCK, KTON CO2**

| Flygplats | Flygtrafik | | Marktransporter | | Swedavia | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 | 2022 |
| Stockholm Arlanda Airport | 179 | 158 | 86 | 87 | 1 | 1 | 265 | 246 |
| Göteborg Landvetter Airport | 38 | 34 | 22 | 18 | 0 | 0 | 59 | 52 |
| Malmö Airport | 13 | 13 | 12 | 16 | 0 | 0 | 25 | 27 |
| Bromma Stockholm Airport | 9 | 8 | 1,7 | 1 | 0 | 1 | 11 | 10 |
| Umeå Airport | 5,7 | 5 | 2 | 2 | 0 | 0 | 8 | 7 |
| Luleå Airport | 7,9 | 7 | 5,9 | 6 | 0 | 0 | 14 | 14 |
| Åre Östersund Airport | 2,1 | 2 | 1,3 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Kiruna Airport | 1,7 | 1,5 | 0,8 | 0,8 | 0 | 0 | 2,5 | 2,3 |
| Ronneby Airport | 1 | 1 | 0,5 | 0,4 | 0 | 0 | 1,5 | 1,4 |
| Visby Airport | 2 | 2 | 0,9 | 0,9 | 0 | 0 | 2,9 | 2,9 |
| **Totalt** | **259** | **233** | **133** | **133** | **1** | **2** | **392** | **364** |
| *Procentuell förändring 2022–2023:* | *+12 %* | | *0 %* | | *-56 %* | | *+8 %* | |

Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2023 redovisas här fördelat på flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), resenärernas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet.

Under året har koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser ökat från ca 364 kton CO2 2021 till 392 kton 2022.

Datakällan för passagerarantalet har ändrats från 2022. Passagerarantalet 2023 var totalt ca 32 miljoner vilket sänker koldioxidutsläppet per passagerare från 13,2 till 12,2.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Rapportering enligt TCFD

TCFD står för Task Force on Climate-related Financial Disclosures. Effekterna av klimatförändringarna är tydliga och kan komma att få en påtaglig påverkan på Swedavias verksamhet. Klimatförändringar och miljöförstöring kan orsaka strukturförändringar som påverkar bolagets ekonomiska aktiviteter. Det kan leda till en positiv eller negativ finansiell påverkan.

Swedavia har successivt valt att implementera rekommendationerna i TCFD:s ramverk vilket gör det möjligt för Swedavia att identifiera, bedöma och hantera de mest väsentliga klimatrelaterade risker och möjligheter som bolaget står inför.

| Styrning | Strategi | Riskhantering | Indikatorer och mål |
|---|---|---|---|
| **Rekommenderade upplysningar** | **Rekommenderade upplysningar** | **Rekommenderade upplysningar** | **Rekommenderade upplysningar** |
| **A.** Styrelsens övervakning av klimatrelaterade risker och möjligheter.<br><br>Sid 28-29, 83, 92-93, 119 | **A.** Klimatrelaterade risker och möjligheter organisationen har identifierat.<br><br>Sid 129 | **A.** Organisationens processer för att identifiera klimatrelaterade risker.<br><br>Sid 30-36 | **A.** Organisationens indikatorer för att utvärdera klimatrelaterade risker och möjligheter.<br><br>Sid 8-12, 30-36 |
| **B.** Ledningens roll avseende bedömning och hantering av klimatrelaterade risker och möjligheter.<br><br>Sid 28-29, 63, 65, 119 | **B.** Påverkan från risker och möjligheter på organisationens verksamhet, strategi och finansiella planering.<br><br>Sid 28-29, 31 | **B.** Organisationens processer för hantering av klimatrelaterade risker.<br><br>Sid 31-36 | **B.** Utsläpp av scope 1, 2 och 3 enligt Greenhouse Gas Protocol.<br><br>Sid 24-29 |
| | **C.** Beredskapen av organisationens strategi med hänsyn till olika klimatrelaterade scenarier.<br><br>Swedavia kommer att fortsätta utvecklingen av scenarioarbetet under 2024. | **C.** Integration av ovanstående processer i organisationens generella riskhantering.<br><br>Sid 31-36 | **C.** Mål för att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter.<br><br>Sid 18-21, 24-29 |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025336



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Swedavias rapportering enligt EU:s taxonomiförordning

Taxonomiförordningen är ett klassificeringssystem för hållbara finanser och syftar till att bedöma om en investering är miljömässigt hållbar. EU:s Taxonomi är ett viktigt verktyg för att nå EU:s klimatmål och målsättningarna inom EU:s gröna tillväxtstrategi, den gröna given.

För att en aktivitet ska klassificeras som miljömässigt hållbar så ska den bidra väsentligt till ett eller flera av sex fastställda miljömål, inte orsaka betydande skada för något av de övriga målen, samt uppfylla vissa minimikrav inom mänskliga rättigheter, antikorruption, konkurrens och skatter.

Swedavia är ålagda att redovisa enligt artikel 1.2c i Förordning (EU) 2020/852 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (Taxonomiförordningen).

Swedavia har noterat att en ökad harmonisering och implementering av flygplatsverksamhet inom EU:s Taxonomi börjar ta form. Tidigare avsaknad av harmonisering ledde till att Swedavia valde en försiktig tillämpning av Taxonomin i stort, vilket också påverkade urvalet av de aktiviteter som har rapporterats tidigare år, både vad gäller antal och omfattning av taxonomikompatibel verksamhet. Gradvis har Swedavia utvidgat tillämpningsområdet för Taxonomin, inkluderat fler aktiviteter och utökat de ekonomiska verksamheterna som ingår.

Swedavia har genomfört en analys för att identifiera specifika aktiviteter inom EU:s Taxonomi som är av betydelse för bolagets verksamhet. I denna process har bolaget noggrant valt ut och begränsat omfånget av de aktiviteter som skall rapporteras för det finansiella året 2023. I anslutning till detta har Swedavia genomfört en tolkning av de valda aktiviteterna samt de tillhörande kriterierna.

Med avseende på de sex miljömålen som definieras i EU:s Taxonomi, har Swedavia fastställt att "Begränsningar av klimatförändringar" utgör det mest relevanta målet relaterat till bolagets drift. Detta val har lett till att bolaget prioriterar detta specifika miljömål i sin Taxonomiredovisning för det aktuella året. Dessutom har Swedavia genomfört en bedömning av kriterierna för "Do No Significant Harm" (DNSH) och utfört en detaljerad analys av FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Avsikten med denna granskning var att fastställa i vilken utsträckning bolagets verksamheter är förenliga med de fastställda kraven inom taxonomin.

EU-taxonomin är i sig inte en uttömmande förteckning över hållbara aktiviteter, eftersom många hållbara aktiviteter för närvarande inte tas upp i EU:s Taxonomin. Rapporteringen ger därför inte en rättvisande bild av hur hållbar Swedavias verksamhet är. Val av aktiviteter som Swedavia redovisar kan komma att ändras i framtiden baserat på förändringar i tolkningarna och/eller en branschspecifik standard som omfattar flygplatsverksamhet.

## DNSH (Do No Significant Harm)

**ANPASSNING TILL KLIMATFÖRÄNDRING**

Swedavia har även upprättat en TCFD-rapport (se sidan 128) samt en riskbank som används av hela organisationen för att systematiskt arbeta med riskerna. Det har även framtagits och fyllts i mallar för att bedöma, värdera och hantera de klimatrelaterade riskerna kopplade till de ekonomiska aktiviteterna. Under 2023 fortsatte arbetet med att identifiera de fysiska riskerna, baserat på de risker som identifieras, kommer anpassningsstrategier att utvecklas, med målet att på ett proaktivt sätt adressera och mitigera identifierade risker.

I det långsiktiga genomförandet av klimatanpassningsplanen ligger fokus på att implementera fysiska anpassningsåtgärder. Detta omfattar bland annat förstärkning och förbättring av infrastruktur samt anpassning av byggnader och annan anläggning för att öka deras tålighet mot extremväder och andra negativa effekter som kan uppstå till följd av klimatförändringar. Genom detta arbete strävar Swedavia efter att säkerställa en robust och hållbar verksamhet som kan fortsätta att operera effektivt även under förändrade miljöförhållanden.

**HÅLLBAR ANVÄNDNING OCH SKYDD AV VATTEN OCH MARINA RESURSER**

Swedavia har en betydande miljöpåverkan på omkringliggande yt- och grundvattenresurser genom att de stora hårdgjorda ytorna förändrar förhållanden för infiltration och intensitet av ytvattenavrinning till mottagande recipienter. På Swedavias verksamhetsområde har även den historiska användningen av brandsläckningsskum lämnat restföroreningar innehållande PFAS som sprider sig till omgivande mark och vatten. Swedavia arbetar därför aktivt med fördröjning och rening av dagvatten, men också genom kartläggning och avskiljning av föroreningsströmmar som renas lokalt för att minska belastningen på omkringliggande yt- och grundvattenresurser. Swedavia ligger i framkant i utvärderingen av bland annat pilotförsök för utvärdering av nya reningstekniker för PFAS och har en omfattande provtagning och kartläggning där även mottagande recipienters miljökvalitetsnormer utreds.

**OMSTÄLLNING TILL CIRKULÄR EKONOMI**

För samtliga byggprojekt ställs omfattande erkända miljökrav, för att minska miljöpåverkan. Swedavia har under 2023 beslutat om ett nytt mål gällande netto nollutsläpp 2040 från byggverksamheten. Miljökraven omfattar exempelvis materialval som hanteras via



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

Byggvarubedömningen, energi, resursförbrukning, fordon och drivmedel och avfall, samt klimatkalkyler för projekt av större karaktär. Läs mer på sidorna 29 och 53.

**FÖREBYGGANDE OCH BEKÄMPNING AV FÖRORENINGAR**

Systematiskt arbete med skydd mot buller, damm etc ingår i skyddsåtgärder vid byggarbeten. Swedavia arbetar för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen, kandidatförteckningen

**SKYDD OCH ÅTERSTÄLLANDE AV BIOLOGISK MÅNGFALD OCH EKOSYSTEM**

Swedavia utvärderar påverkan på biologisk mångfald vid alla tillståndsansökningar. För att få en uppfattning om den biologiska mångfalden runt flygplatserna har Swedavia gjort naturvärdesinventeringar. Swedavia ser behov att fortsätta utveckla arbetet för att vara i linje med kommande internationella krav om biologisk mångfald.

## Kriterier för minimiskyddsåtgärder

**MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER**

Swedavia respekterar alla internationellt erkända mänskliga rättigheter och ställer sig bakom och bedriver sin verksamhet i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. I enlighet med principerna har Swedavia kartlagt och identifierat de risker och den påverkan på mänskliga rättigheter som verksamheten har. Utifrån genomlysningen har interna processer och styrande dokument stärkts för att systematiskt och kontinuerligt identifiera alla typer av människorättsrisker i hela värdekedjan. Swedavia har under 2023 stärkt och utvecklat arbetet för identifiering, bedömning, prioritering och hantering av människorättsrisker i leverantörs- och kundled. Läs mer om arbetet med mänskliga rättigheter på sidorna 118 och 123.

Ingen i Swedavias styrelse eller koncernledning har blivit dömd för brott mot mänskliga rättigheter.

**SKATTER**

Swedavia har en skattepolicy där det framgår att Swedavia ska följa gällande lagar på skatteområdet, både till lagens utformning och syfte. Läs mer på sidorna 65 och 119.

**KONKURRENS**

Swedavia har en konkurrenspolicy där det framgår att företaget ska verka i fri konkurrens på lika villkor i överensstämmelse med tillämpliga lagar och regler, inklusive konkurrensreglerna.

**DEFINITIONER FÖR NYCKELTALEN OMSÄTTNING, DRIFTSUTGIFTER SAMT KAPITALUTGIFTER**

**Förutsättningar för upprättande av rapportering enligt EU:s taxonomiförordning**

Koncernens rapportering i enlighet med EU:s taxonomiförordning sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. 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 värden i tabeller och beräkningar inte alltid summerar. Procenttal redovisas med en decimal, saknas värde anges ett streck (–).

**Omsättning (Turnover)**

EU taxonomins definition av nyckeltalet omsättning har av Swedavia tolkats som koncernens nettoomsättning för aktiviteter som omfattas av taxonomin, fördelat på miljömässigt hållbara och inte miljömässigt hållbara aktiviteter, dividerat med koncernens totala nettoomsättning. Se not 4, Nettoomsättning för mer information.

Majoriteten av den andel av nettoomsättningen som omfattas av taxonomin och bedömts som miljömässigt hållbara, avser intäkter från försäljning av värme och kyla inom aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, som redovisas på raden Fastighetsintäkter i not 4. Intäkterna från 4.24 har beräknats utifrån andelen egen produktion i förhållande till total förbrukning multiplicerat med totala intäkter från försäljning av värme och kyla.

Den andel av omsättningen som omfattas av taxonomin, men inte bedömts som miljömässigt hållbara, avser främst intäkter från aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. Definitionen av vilka byggnader som ingår i aktiviteten har i rapporteringen för 2023 utvidgats till att omfatta byggnader inom flygplatsverksamheten. För byggnader inom flygplatsverksamheten har intäkter från de ytor som avser Retail, Food & Beverage samt lokaluthyrning inkluderats. Övriga delar av byggnaderna har Swedavia valt att exkludera utifrån bedömningen att dessa ytor inte har en tydlig koppling till definitionen av den ekonomiska aktiviteten 7,7, Förvärv och ägande av byggnader. Den andel av nettoomsättningen som innefattas av aktiviteten 7.7 avser främst intäkter från Retail, Food & Beverage som redovisas på raden Retail, Food & Beverage i not 4, men även hyresintäkter som redovisas på raden Fastighetsintäkter i not 4. Intäkter från aktiviteten 6.20, Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter, som är en ny aktivitet för 2023 års rapportering, är hänförligt intäkter från Aviation Business. Intäkter från aktiviteten redovisas främst på raden Ground Handling i not 4 men även på raden Flygplansrelaterade intäkter i not 4. Intäkter från aktiviteten 6.17, Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur, är hänförligt intäkter inom Aviation Business där ett antagande gjorts att intäkterna ligger ungefär i paritet med kostnaderna. Swedavias tolkning av 6.17 är konservativ, där större delen av den fossilfria flygplatsverksamheten är exkluderad från den ekonomiska aktiviteten med hänsyn till att den inte går att härleda till aktiviteten.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025337



I korthet

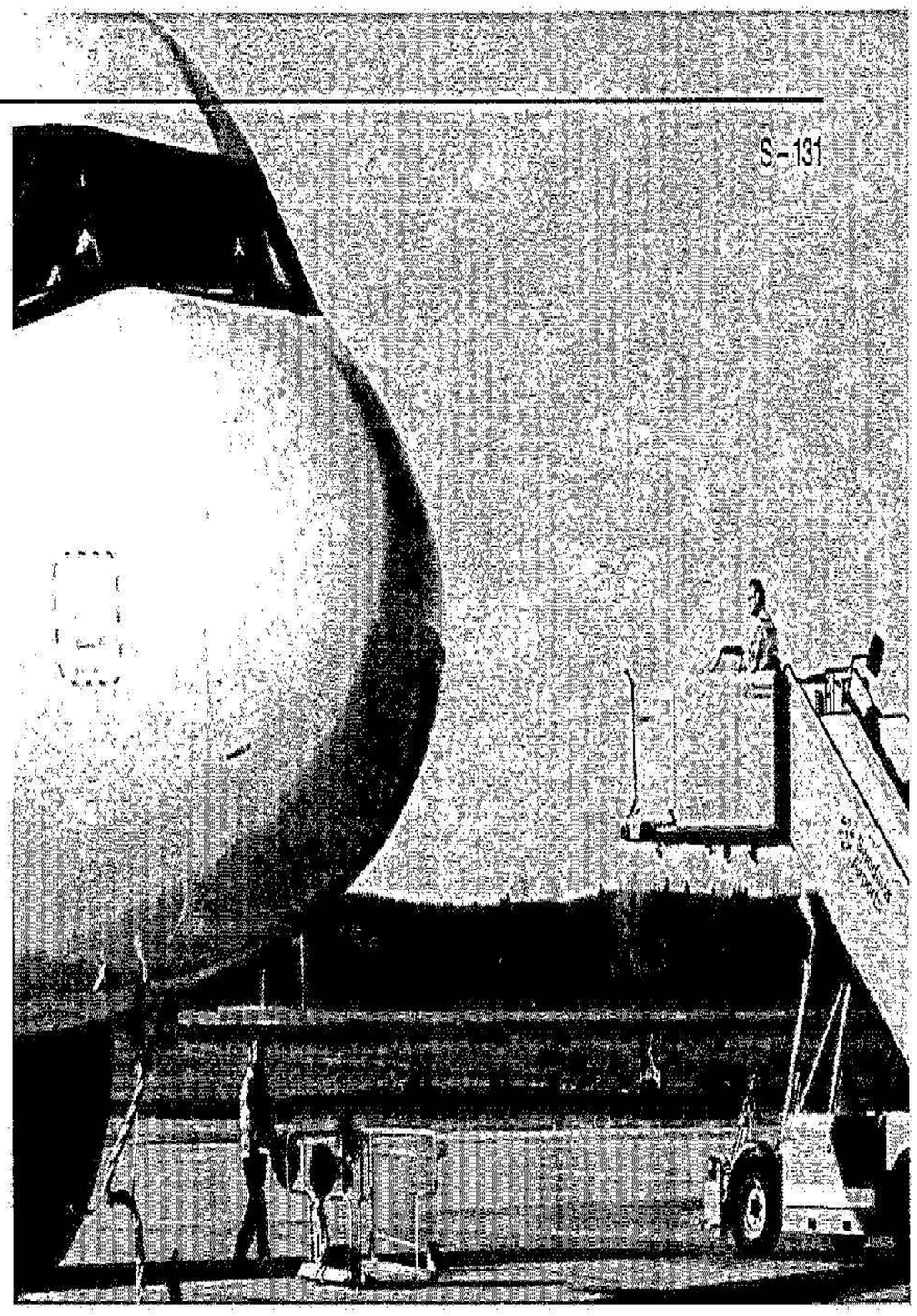
Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner



Swedavia har emitterat gröna obligationer, där de gröna obligationerna har resulterat i omsättning om 2 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, under 2023.

**Kapitalutgifter (CapEx)**

EU taxonomins definition av nyckeltalet kapitalutgifter har av Swedavia definierats som investeringar i de aktiviteter som innefattas av taxonomin, fördelat på miljömässigt hållbara och inte miljömässigt hållbara aktiviteter, dividerat med koncernens totala investeringar. Med investeringar avses anskaffningsvärdet för en tillgång, exklusive avskrivningar, nedskrivningar samt eventuella omvärderingar till verkligt värde. Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som är direkt hänförbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas under året. För mer information om investeringar se not 3, Segmentsredovisning, not 14, Immateriella anläggningstillgångar samt not 15, Materiella anläggningstillgångar.

Huvudsakliga investeringar som omfattas av taxonomin och som bedömts som miljömässigt hållbara, avser investeringar i linje med aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi. Investeringarna har skett inom flygplatsverksamheten.

Investeringar som har skett inom de aktiviteter som Swedavia redovisar, men inte bedömts som miljömässigt hållbara, avser främst aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, och i allt väsentligt investeringar i byggnader inom flygplatsverksamheten. Definitionen av vilka byggnader och delar av dessa som inkluderas i aktiviteten har utvidgats i rapporteringen för 2023. Se avsnittet avseende Omsättning ovan för ytterligare information. Investeringar hänförligt till aktiviteten 3.4 Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten, som är en ny aktivitet för 2023 års rapportering, har skett inom flygplatsverksamheten.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, där vi i vår genomgång har kunnat fastställa att de gröna obligationerna har lett till investeringar om 22 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, under 2023.

**Driftsutgifter (OpEx)**

EU taxonomins definition av driftsutgifter (operating expenses) är väsentligt smalare än den gängse definitionen ur ett ekonomistyrningsperspektiv, där operating expenses definieras som summan av externa kostnader samt personalkostnader. Utifrån EU taxonomins definition består driftsutgifter av kostnader för forskning och utveckling, renoveringskostnader, korttidshyra samt kostnader för reparationer och underhåll. Med utgångspunkt i de totala externa kostnader som Swedavia redovisar, se raden externa kostnader i koncernens resultaträkning på sid 70, har en bedömning gjorts av vilka kostnader som ingår i definitionen. Swedavia har utvidgat definitionen av driftsutgifter under 2023 och lagt till våra egna arbetskostnader relaterade till reparationer och underhåll. För att extrahera driftsutgifter i enlighet med EU taxonomins definition har vissa förenklingar och antaganden gjorts vid framtagandet av totala driftsutgifter samt i förekommande fall vid framtagande av driftsutgifter för en aktivitet.

Majoriteten av den andel av driftsutgifterna som omfattas av taxonomin och bedömts som miljömässigt hållbara, avser driftsutgifter från försäljning av värme och kyla inom aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi. Driftsutgifterna redovisas inom segment flygplatsverksamhet som externa kostnader, se not 3, Segmentsredovisning.

Andel av driftsutgifter avseende aktiviteter som omfattas av taxonomin, men som inte bedömts som miljömässigt hållbara, hänförs i huvudsak till aktivitet 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. För avgränsning av vilka byggnader eller delar av byggnader som inkluderats i aktiviteten, se avsnittet Omsättning ovan. Driftsutgifterna för 7.7 beräknas utifrån antagandet att driftsutgifterna motsvarar procentuell andel av yta hänförligt till aktivitet 7.7 delat med total yta för byggnaderna multiplicerat med totala driftsutgifter för byggnaderna. Driftsutgifterna avseende 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, redovisas på raden externa kostnader i koncernens resultaträkning på sid 70 inom såväl flygplatsverksamheten som fastighetsverksamheten. Se även not 3, Segmentsredovisning och raden rörelsekostnader. För aktiviteterna, 3.4, Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten, 6.17, Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur samt 6.20, Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter, är driftsutgifterna hänförliga till flygplatsverksamheten och redovisas på raden externa kostnader i koncernens resultaträkning.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, men i vår genomgång har vi fastställt att de gröna obligationerna inte resulterat i några driftsutgifter enligt EU-taxonomin under 2023.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

OMSÄTTNING

| Räkenskapsår 2023 | | År | | | Kriterier för väsentligt bidrag | | | | | Kriterier avseende att inte orsaka skada (betydande skada) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ekonomiska verksamheter (1) | Kod (2) | Omsättning (3) | Andel av omsättningen (4) | Begränsningar av klimatförändringar (5) | Anpassning till klimatförändringar (6) | Vatten (7) | Föroreningar (8) | Cirkulär ekonomi (9) | Biologisk mångfald (10) | Begränsningar av klimatförändringar (11) | Anpassning till klimatförändring (12) | Vatten (13) | Föroreningar (14) | Cirkulär ekonomi (15) | Biologisk mångfald (16) | Minimiskyddsåtgärder (17) | Andel förenlig med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) omsättning, år 2022 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställningsverksamhet (20) |
| | | MSEK | | | | | | | | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | % | E | T |
| A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Produktion av värme/kyla från bioenergi | CCM 4.24 | 24 | 0,4 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | J | J | – | J | J | 0,4 | | |
| Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader) | CCM 7.4 | 0 | 0,0 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,0 | E | |
| De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1) | | 24 | 0,4 | 0,4 | – | – | – | – | – | J | J | J | J | – | J | J | 0,4 | | |
| Varav möjliggörande verksamheter | | 0 | 0,0 | 0,0 | – | – | – | – | – | J | J | – | – | – | – | J | 0,0 | E | |
| Varav omställningsverksamheter | | – | – | 0,0 | | | | | | – | – | – | – | – | – | – | – | | T |
| A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Koldioxidsnål flygplatsstruktur | CCM 6.17 | 3 | 0,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,1 | | |
| Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter | CCM 6.20 | 295 | 5,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | – 1) | | |
| Förvärv och ägande av byggnader | CCM 7.7 | 858 | 14,5 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,3 | | |
| Omsättning hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2) | | 1 156 | 19,5 | 19,5 | – | – | – | – | – | | | | | | | | 0,4 | | |
| A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2) | | 1 180 | 19,9 | 19,9 | – | – | – | – | – | | | | | | | | 0,8 | | |
| B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Omsättning för verksamheter som inte omfattas av taxonomin | | 4 751 | 80,1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totalt | | 5 931 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) Ny aktivitet för 2023, vilket innebär att jämförelse med föregående år saknas.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180253 8



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

KAPITALUTGIFTER

Räkenskapsår 2023

| Ekonomiska verksamheter (1) | Kod (2) | År Kapitalutgifter (3) | Andel av kapitalutgifter (4) | Kriterier för väsentligt bidrag: Begränsningar av klimatförändringar (5) | Anpassning till klimatförändringar (6) | Vatten (7) | Föroreningar (8) | Cirkulär ekonomi (9) | Biologisk mångfald (10) | Kriterier avseende att inte orsaka skada (betydande skada): Begränsningar av klimatförändringar (11) | Anpassning till klimatförändringar (12) | Vatten (13) | Föroreningar (14) | Cirkulär ekonomi (15) | Biologisk mångfald (16) | Minimiskyddsåtgärder (17) | Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) kapitalutgifter, år 2022 (18) | Kategori möjliggörande verksamhet (19) | Kategori omställningsverksamhet (20) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | MSEK | | | | | | | | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | % | E | T |
| A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Produktion av värme/kyla från bioenergi | CCM 4.24 | 22 | 1,0 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | J | J | – | J | J | 0,0 | | |
| Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader) | CCM 7.4 | 2 | 0,1 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,0 | E | |
| Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda | CCM 7.5 | 1 | 0,1 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | – | J | – | – | – | – | J | 0,0 | E | |
| De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas kapitalutgifter (A.1) | | 25 | 1,2 | 1,2 | – | – | – | – | – | J | J | J | J | – | J | J | 0,1 | | |
| Varav möjliggörande verksamheter | | 3 | 0,2 | 0,2 | – | – | – | – | – | J | J | – | – | – | – | J | 0,1 | E | |
| Varav omställningsverksamheter | | – | – | 0,0 | | | | | | J | J | – | – | – | – | J | 0,0 | | T |
| A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten | CE 3.4 | 152 | 7,2 | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | EL | N/EL | | | | | | | | – 1) | | |
| Koldioxidsnål flygplatsstruktur | CCM 6.17 | 1 | 0,1 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | – | | |
| Marktjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter | CCM 6.20 | 28 | 1,3 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | – 1) | | |
| Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning | CCM 7.3 | 27 | 1,3 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,6 | | |
| Förvärv och ägande av byggnader | CCM 7.7 | 320 | 15,1 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | – | | |
| Kapitalutgifter hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2) | | 529 | 24,9 | 17,8 | – | – | – | 7,2 | – | | | | | | | | 0,6 | | |
| Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2) | | 555 | 26,1 | 18,9 | – | – | – | 7,2 | – | | | | | | | | 0,7 | | |
| B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kapitalutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin | | 1 568 | 73,9 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totalt | | 2 123 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) Ny aktivitet för 2023, vilket innebär att jämförelse med föregående år saknas.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

**DRIFTUTGIFTER**

| Räkenskapsår 2023 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | År | | | | | | | | Kriterier för väsentligt bidrag | | | | Kriterier avseende att inte orsaka skada (betydande skada) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

| KÄRNENERGI- OCH FOSSILGASRELATERADE VERKSAMHETER | JA/NEJ |
|---|---|
| **Kärnenergirelaterade verksamheter** | |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergiprocesser med minimalt avfall från bränslecykeln. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande och säker drift av nya kärntekniska anläggningar för produktion av el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion, samt för säkerhetsuppgraderingar av dessa, med hjälp av bästa tillgängliga teknik. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot säker drift av befintliga kärntekniska anläggningar som producerar el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion från kärnenergi, samt säkerhetsuppgraderingar av dessa. | Nej |
| **Fossilgasrelaterade verksamheter** | |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande eller drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av anläggningar för kombinerad produktion av värme/kyla och el med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | Nej |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av värmeproduktionsanläggningar som producerar värme/kyla med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | Nej |

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Swedavias roll som samhällsbärande arbetsgivare

Swedavias flygplatser ska vara ett självklart val för alla som vill arbeta i en samhällsbärande verksamhet med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, utvecklande och inkluderande arbetsmiljö med en bredd av bakgrunder och kompetenser i hela verksamheten.



Under de senaste omvälvande åren av covid-19-pandemins förlopp och efterdyningar påverkades verksamheten på en rad olika sätt, inte minst av tuffa arbetsförhållanden, resurs- och kompetensbrist och kraftsamling när flygresandet återhämtade sig. Givet det lyftes Hälsa & välmående tidigt upp som ett fokusområde med en rad stöttande insatser som följd.

Under det senaste året har Swedavia som bolag dessbättre befunnit sig i ett betydligt mer stabilt läge än jämfört med förra sommaren. Tack vare det har organisationen också kunnat lyfta det framåtriktade utvecklingsarbetet inom social hållbarhet inom ytterligare två övergripande fokusområden: Engagemang och Attraktiv arbetsgivare.

Arbetsmiljö, Ledarutveckling och inkludering är sedan tidigare fortsatt prioriterade områden.

PRIORITERADE OMRÅDEN 2023

- Hälsa & Välmående
- Engagemang
- Attraktiv arbetsgivare
- Arbetsmiljö
- Ledarutveckling
- Inkludering

| | Utfall | Mål |
|---|---|---|
| Engagerade ledare och medarbetare | 64 | 65 |
| Allvarliga arbetsplatsolyckor | 7 | 0 |
| Sjukfrånvaro | 4,60 % | 4,50 % |
| Jämställdhet och mångfald i siffror | | |
| *Könsfördelning samtliga medarbetare* | 33/67[1)] | 50/50 |
| *Könsfördelning ledare* | 32/68[1)] | 50/50 |
| *Medelantal anställda* | 2 603 | - |
| *Medarbetare med utländsk bakgrund* | 20,3 % | [3)] |
| Likabehandling[2)] | | |
| *Diskriminiering* | 2 % | 0 % |
| *Trakasserier* | 1 % | 0 % |
| *Kränkande särbehandling* | 5 % | 0 % |
| *Sexuella trakasserier* | 0,3 % | 0 % |

1) Andel kvinnor/män % 2) Från Swedavias medarbetarundersökning 2023 3) Minst ha samma andel medarbetare med utländsk bakgrund som samhällsdemografin.



↓ **Ladda ner PDF för utskrift**

20240618025540



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ Hållbarhetsnoter

Nyckeltal och definitioner

Swedavia
Års- & hållbarhetsredovisning 2023

↓ Ladda ner PDF för utskrift

## EN ATTRAKTIV ARBETSGIVARE

För Swedavia är en sund, trygg och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter samt goda och anständiga arbetsvillkor en självklar och viktig förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas effektivt och framgångsrikt, men också för att vara en attraktiv arbetsgivare. Konkurrensen om kompetenser ökar, samtidigt som utvecklingstakten i vår omvärld är hög och yrkesroller ständigt får nytt innehåll.

Swedavia har under året arbetat med att utveckla företagets EVP - Employee value proposition och samtidigt sett över de förmåner som erbjuds till medarbetarna. I början av året genomfördes en rekryteringsdag på Stockholm Arlanda Airport som besöktes av nära 5 000 besökare. Dagen genomfördes tillsammans med partnerföretag på flygplatsen och i samverkan med kringliggande kommuner och deras gymnasieskolor. Aktiviteten fick ett mycket gott gensvar och resulterade i drygt 3000 ansökningar inför sommaren till framför allt operativa arbeten som till exempel terminalvärdar på Stockholm Arlanda Airport och ytterligare 1000 ansökningar till övriga flygplatser. Rekryteringsdagar kommer att genomföras även under 2024 på Stockholm Arlanda Airport och på Göteborg Landvetter Airport.

## MEDARBETARUNDERSÖKNING VISAR PÅ STABIL FÖRFLYTTNING FRAMÅT

Genom medarbetarundersökningen får Swedavia signaler om vad som behöver utvecklas för att skapa en ännu bättre arbetssituation och arbetsmiljö för medarbetarna. Swedavia genomför regelbundet undersökningar och mätningar i syfte att utveckla och förbättra verksamheten. 2022 genomfördes en större medarbetarundersökning med ett nytt verktyg och nya frågeställningar som var att betrakta som en ny nollmätning. 2023 genomfördes ytterligare en medarbetarundersökning som visar en positiv utveckling på samtliga frågor och områden.

Utifrån medarbetarundersökningens resultat arbetas handlingsplaner fram för respektive verksamhet genom workshops i arbetsgrupper och på övergripande nivå. Swedavia genomför fortsättningsvis medarbetarundersökningar vartannat år och kompletterar med pulsmätningar däremellan för att följa upp fokusområden och förflyttningar i resultat.

eNPS (Employer Net Promoter Score) mäter hur villiga medarbetare är att rekommendera sin arbetsplats till andra och är en värdefull indikator på medarbetarnas engagemang och stolthet. Även det måttet visar på en stor förflyttning från föregående år, från -25 till -8, något som indikerar en tydlig framtidstro i organisationen efter en utmanande tid med hög arbetsbelastning och kompetensbrist.

## ENGAGEMANG OCH KOMPETENSUTVECKLING

Målet Engagerade ledare och medarbetare (ELM) är ett index för merparten av de frågeområden som ingår i Swedavias medarbetarundersökning. Engagemangsmålet ger en tydlig bild av vad som fungerar bra och vad som behöver utvecklas för att skapa en ännu bättre arbetssituation för alla medarbetare. Swedavia gör en stabil förflyttning framåt i årets undersökning från nollmätningen 2022 med ett index på 60 till ett ELM-index på 64.

Personligt Engagemang och Prestation (PEP) är Swedavias process för övergripande och individuell målsättning. Medarbetare med liknande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så vis bli mer involverade. Genom hållbara prestationer och delaktighet tar Swedavia vara på allas kunskap och vilja till utveckling. Det är en förutsättning för ett hållbart och attraktivt Swedavia framåt. Alla medarbetare ska också ha samtal varje år med sin närmaste ledare kring den egna utvecklingen, prestationer och arbetsmiljö. För att stärka Swedavia som en attraktiv arbetsgivare och investera i det intellektuella kapitalet erbjuds en rad utbildningar och kompetensutvecklingsprogram. Medarbetare får tillgång till kompetensutveckling både i form av utbildningar som är förknippade med de regelverk och certifikat för flygplatsverksamhet som Swedavia innehar, liksom mer generella utbildningar kopplade till strategiska initiativ och förflyttningar.

## LEDARSKAP OCH LEDARUTVECKLING

Ledarskapet en viktig del i att skapa ett hållbart bolag med en gemensam kultur där både medarbetare och verksamheten ska kunna utvecklas tillsammans med kunder och partners och nå sin fulla potential. Swedavias syn på ledarskap bygger på att varje ledare tar ansvar och skapar förutsättningar för goda prestationer och engagemang. Det handlar om tillit, dialog, öppenhet, mod, ärlighet, tydlighet och ömsesidig respekt.

En viktig beståndsdel av det framåtriktade utvecklingsarbetet inom Swedavia är det nya ledarutvecklingsprogrammet i fyra moduler som initierades 2022. Under 2023 lanserades modul två, "Att leda utan personalansvar" som vänder sig till de som leder i projekt eller processer utan arbetsmiljöansvar eller personalansvar. Det nya ledarutvecklingsprogrammet har tagits emot väl i organisationen.

## ARBETSMILJÖ

Utmanande arbetsförhållanden med resurs- och kompetensbrist och hög arbetsbelastning under framför allt 2022 föranledde en rad insatser kring psykosocial arbetsmiljö, hälsa och välmående i organisationen. Hälsa & Välmående har fortsatt att vara ett fokusområde även under 2023, med större insatser i utvalda team. I medarbetarundersökningen ställs frågor som berör upplevd hälsa i relation till arbetet, stress, arbetsbelastning och återhämtning. Resultatet har förbättrats från föregående år, från 3,5 till 3,7 där benchmark för samtliga branscher ligger på 3,5.

Insikter från verksamheten har omsatts i handlingsplaner med åtgärder på kort och lång sikt tillsammans med företagshälsovården, med bland annat en personalstödstjänst för att snabbt erbjuda professionellt stöd till medarbetare, föreläsningar och webbinarium. Swedavia har även stärkt arbetet inom arbetsmiljö genom att tillsätta fler arbetsmiljökoordinatorer, för att skapa och förbättra förutsättningar för att Swedavia övergripande ska arbete med arbetsmiljöarbetet på ett systematiskt sätt.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

**ARBETSPLATSOLYCKOR**

Genom ett proaktivt arbete med såväl förebyggande som främjande åtgärder är ambitionen att minska antalet fall av olyckor och ohälsa samt att skapa en hälsosam organisatorisk och social arbetsmiljö. Swedavias målsättning är att inga allvarliga arbetsplatsolyckor som innebär fara för liv och hälsa ska inträffa, det vill säga inga dödsfall, svårare personskador, skador i arbetet som drabbar fler arbetstagare samtidigt eller allvarliga tillbud. Under 2023 inträffade sju allvarliga arbetsplatsolyckor, ingen av dessa var dödsfall. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer och bedöms specifikt för varje händelse.

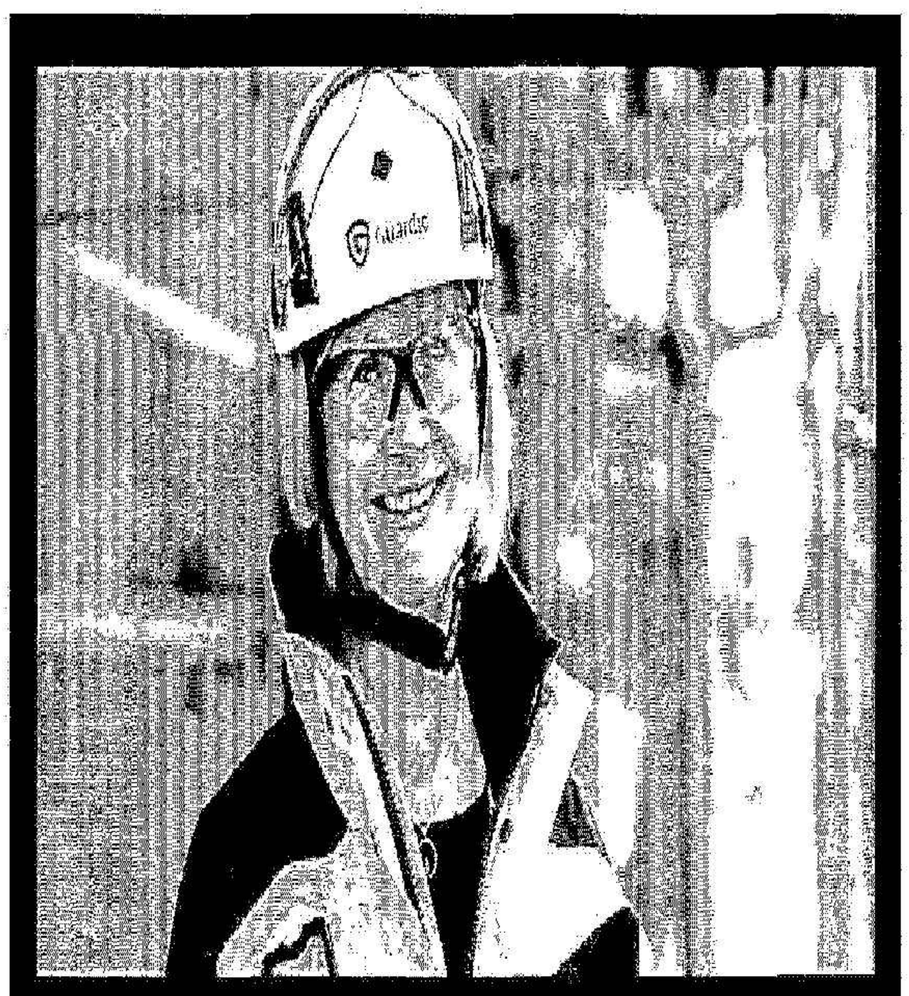
**JÄMSTÄLLDHET, MÅNGFALD OCH EN INKLUDERANDE KULTUR**

Swedavia ska vara en inkluderande arbetsgivare som ser till människors kompetens, förmågor och vilja att utvecklas. Det är avgörande för företagets attraktivitet som arbetsgivare att företaget fortsätter att arbeta för en breddad mångfald och ökad jämställdhet.

Swedavia strävar efter att företagets medarbetare ska spegla mångfalden bland kunder, partners och leverantörer. Olika kompetenser samverkar inom ramarna för verksamheten för att bolaget ska nå strategiska mål, kunna erbjuda ökad resenärsnöjdhet och förbättrad säkerhet. Ledarens ansvar är att driva ett målinriktat likabehandlings- och mångfaldsarbete och medarbetarens ansvar att bidra till en inkluderande och fördomsfri kultur. Swedavias sociala ansvarstagande och arbetet inom likabehandling utgår från diskrimineringslagen, Agenda 2030, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, FN:s Global Compact samt ILO:s kärnkonventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet. Swedavia följer självklart övriga lagar och krav samt har tydliga riktlinjer och policyer inom området.

I medarbetarundersökningen mäts likabehandlingsfrågor ur en rad olika parametrar som diskriminering, trakasserier, kränkande särbehandling och sexuella trakasserier. Vidare är mångfald och en inkluderande kultur avgörande för Swedavias innovation, tillväxt och förmåga att leverera på företagets syfte och mål.

Swedavia har länge arbetat med jämställdhetsfrågor och från och med 2024 är Mångfald, inkludering och jämställdhet ett strategiskt mål. Andelen kvinnor respektive män på företagsnivå ska vara inom spannet 45-55 procent 2030. Under 2023 var andelen kvinnor på företagsnivå 33 procent. Målet berör samtliga Swedavias ledare med personalansvar och förutsätter planering, prioritering och aktiviteter. I tillägg till målet följer Swedavia upp personalekonomiska nyckeltal ur ett mångfaldsperspektiv samt mäter upplevelsen av inkludering genom fördjupningsområde Gemenskap & Kultur i Swedavias medarbetarundersökning. Att kartlägga de faktiska arbetsvillkoren i kombination med att mäta upplevelsen av inkludering ger möjligheten att med kvantitativa data identifiera förbättringsåtgärder.



**HÅLL NOLLAN**

Alla aktörer involverade i byggprojekt behöver ta ett gemensamt ansvar för säkerhetsfrågorna och samarbeta kring dessa. Håll Nollan är en förening där medlemmarna samverkar för en olycksfri byggbransch. Att genomföra Håll Nollans årliga säkerhetspush är ett sätt att vitalisera den visionen och medvetandegöra att arbetsmiljö- och säkerhetsfrågorna måste vara centrala på varje byggarbetsplats varje dag.

För fjärde året i rad anordnade Swedavia säkerhetsmanifestationen för tryggare byggen på flera platser under september. Pushen innebar att arbetet stoppades och medarbetare och underleverantörer samlades i 30 minuter för en gemensam manifestation för att åskådliggöra att samarbete har en avgörandebetydelse för att skapa en olycksfri bygg- och anläggningsbransch. Håll Nollans Vd Ulrika Dolietis deltog under säkerhetspushen på Stockholm Arlanda Airport tillsammans med drygt 100 medarbetare från olika projekt.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180254l



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Proaktivt arbete med affärsetik

Ett etiskt och moraliskt ansvarstagande är en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för Swedavias verksamhet. Ett aktivt och proaktivt arbete mot korruption och med mänskliga rättigheter är en viktig del i bolagets strategiska inriktning.

## PROAKTIVT ARBETE MED AFFÄRSETIK

Ett etiskt och moraliskt ansvarstagande är en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för Swedavias verksamhet. Ett aktivt och proaktivt arbete mot korruption och med mänskliga rättigheter är en viktig del i bolagets strategiska inriktning. Hela Swedavias organisation är involverad i det proaktiva och långsiktiga arbetet med att säkerställa och utveckla de fyra områdena:

- antikorruption
- mänskliga rättigheter
- sociala förhållanden och medarbetare
- miljöhänsyn

Inom vart och ett av de fyra områdena arbetar Swedavia utifrån det affärsetiska processhjulet. Löpande identifieras risker som analyseras bland annat genom workshops och därefter införlivas för hantering i relevanta delar av verksamheten. Styrande dokument tas fram, utbildningar och dialoger sker i verksamheten och möjligheter till uppföljning tillses.

## ANTIKORRUPTION

På Swedavia arbetar vi ständigt proaktivt mot korruption och oegentligheter i bolaget. Affärsetiska aspekter och det proaktiva arbetet ingår som en integrerad del i de återkommande riskbedömningar som genomförs.

Tre huvudkomponenter utgör grunden för arbetet:

- tydliga styrande dokument.
- regelbundna utbildningar.
- en öppen dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter.

## ANSVAR OCH UPPFÖLJNING

Tydliga styrdokument är avgörande för Swedavia i arbetet att motverka korruption. Bolagets Code of Conduct är styrande i arbetet och det finns även en särskild antikorruptionspolicy och riktlinjer för extern representation. Swedavia har även ställt sig bakom Institutet mot Mutors (IMM) Näringslivskod och en överenskommelse för motverkande av mutor och korruption (ÖMK) mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn.

Swedavia har valt att i antikorruptionspolicy och riktlinjer vara mer restriktiv än vad lagen uttryckligen kräver. Anledningen är att Swedavia som offentligt ägt bolag har ett ansvar att förvalta samhällets investerade resurser på bästa sätt. En medarbetare hos Swedavia får aldrig, varken uttryckligen eller underförstått, för sig själv eller annan, ta emot, låta sig utlova eller begära en otillåten förmån för sin tjänsteutövning och får inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån.

## UTBILDNING

Till Swedavias förebyggande åtgärder hör utbildning, rådgivning, en whistleblowing-funktion samt ett etiskt råd. Antikorruptionsutbildningar erbjuds för bolagets ledare och specialister. Sedan 2018 är Swedavias onlineutbildning om





↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

bolagets antikorruptionspolicy och riktlinjer för extern representation obligatorisk för alla medarbetare. Varje ledare ansvarar för att på ett lämpligt sätt informera och föra en öppen dialog med medarbetarna om bolagets antikorruptionspolicy och riktlinjer för extern representation. Syftet är att medarbetarna ska vara medvetna om riskerna för korruption och mutbrott. Under året hade 92 procent av Swedavias ledare genomfört godkänd utbildning. Även Swedavias nano-utbildning i antikorruption bestående av korta digitala lektionstillfällen är tillgänglig för alla medarbetare genom Swedavias intranät. Under 2023 har även kompletterande utbildningsinsatser gjorts genom korta lektionstillfällen via Teams samt igångsättandet av en serie lärarledda utbildningar.

## WHISTLEBLOWING

För Swedavias intressenter finns möjlighet att komma i kontakt med Swedavia i det fall en intressent önskar rapportera ett missförhållande. Swedavias whistleblowingfunktion är öppen för både medarbetare och externa intressenter via en oberoende extern part och det finns en tydlig process för hantering av inkommande ärenden. Funktionen garanterar anonymitet.

## MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

Att bedriva flygplatsverksamhet är en komplex process som potentiellt kan påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter. Swedavia respekterar alla universellt erkända mänskliga rättigheter och arbetar aktivt för att fullt ut införa FN:s vägledande principer och OECD's riktlinjer för tillbörlig aktsamhet i koncernens verksamhet. Det innebär att Swedavia ställer sig bakom principen att inte orsaka, medverka eller genom Swedavias verksamhet vara kopplade till negativ påverkan på de mänskliga rättigheterna. Åtagandet att respektera mänskliga rättigheter är en bärande del i Swedavias Code of Conduct. Koden som fastställs av styrelsen uttrycker tydliga förväntningar på hur medarbetare och leverantörer ska uppträda. Respekt för mänskliga rättigheter finns även integrerat i befintliga processer och rutiner, till exempel riskhantering, hälsa och säkerhet samt likabehandling.

Utifrån den GAP-analys som genomfördes 2017 - 2018 bedriver Swedavia ett aktivt och kontinuerligt arbete med att integrera tillbörlig aktsamhet samt förstärka och fördjupa arbetet med att utveckla rutiner och processer i syfte att arbeta i linje med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Arbetet med att integrera Swedavias process för tillbörlig aktsamhet i verksamheten i syfte att bygga in styrning och strategi kommer att fortsätta under 2024.

Swedavia har under 2023 fokuserat på att öka kunskapen inom området mänskliga rättigheter, bland annat genom kompetenshöjande insatser för personer som ingår i arbetsgruppen Hållbarhetskrav i upphandling. Det innebär att Swedavia har stärkt upp förmågan att kravställa och följa upp mänskliga rättigheter i både leverantörs- samt kundled.



## NÄTVERK MOT TRAFFICKING

Människohandel är världens tredje största brottsliga verksamhet och är av Swedavia identifierat som en risk för negativ påverkan på mänskliga rättigheter av Swedavia då förekomsten av människohandel på flygplatser är vanligt, enligt Airports Council International, ACI. Kunskap är första steget för att minska förekomsten av människohandel. I samverkan med berörda myndigheter och aktörer på och kring Stockholm Arlanda Airport driver Swedavia sedan 2018 ett nätverk för att motverka förekomsten av trafficking. Genom att skapa medvetenhet och kunskap om människohandel bidrar nätverket till att skapa ett tryggare Stockholm Arlanda Airport för både kunder och medarbetare samt uppmärksamma de offer som fastnat i vår tids slavhandel.

I en kedja av händelser är allas iakttagelser viktiga. Nätverket har bland annat tagit fram rutiner och checklistor för agerande om någon upptäcker eller misstänker att människohandel sker samt i de fall någon som är utsatt för människohandel ber om hjälp.

Under 2023 har nätverket påbörjat arbetet med att ta fram en utbildning för medarbetare som arbetar på och kring flygplatser i samarbete med Länsstyrelsen Stockholm och Jämställdhetsmyndigheten. Utbildningen beräknas vara klar under 2024 och ska även spridas till andra flygplatser i Sverige. Medlemmar i nätverket är bland annat Gränspolisen, Tullverket, Migrationsverket, Avarn Security, SSP, Scandic, Radisson Blu, Transportstyrelsen, Bagport, SAS och Kvinnojouren Sigtuna.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

202406180254 2



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# GRI-index

Swedavia använder Global Reporting Initiative (GRI) sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2023 i enlighet med GRI Standards (in accordance) för rapporteringsperioden 1 januari 2023–31 december 2023. I nuläget finns det inte en sektorspecifik standard som träffar Swedavias kärnverksamhet, varför redovisning enligt en sådan inte ingår i detta index. I denna redovisning ingår dock relevanta branschspecifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Indexet utgörs av Swedavias prioriterade väsentliga hållbarhetsfrågor samt frågor relaterade till bolagets uppdrag. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2023 har i enlighet med styrelsens önskemål översiktligt granskats av Swedavias revisorer KPMG. Därtill har den godkänts av Swedavias styrelse. GRI-index visar var information om samtliga obligatoriska upplysningar återfinns i denna redovisning. 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 årsvis en sammanhållen hållbarhetsredovisning i samband med publicering av årsredovisningen. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2023 publicerades 30 mars 2024.

## Standardupplysningar

| Indikator | | Sidhänvisning och kommentarer | Avsteg |
|---|---|---|---|
| **GRI 1: Grund** | | | |
| Uttalande om användning | | 141 | |
| GRI 1 använt | GRI 1: Foundation 2021 | | |
| Tillämpningsbara GRI sektorspecifika standarder | Inte tillgänglig | NA | |
| **GRI 2: Generella Upplysningar** | | | |
| 2-1 | Organisationens detaljer | 3, 61 | |
| 2-2 | Bolag som ingår i organisationens hållbarhetsrapportering | 78 | |
| 2-3 | Rapporteringsperiod, rapporteringsfrekvens och kontaktuppgifter | 141, 152 | |
| 2-4 | Förändring av information lämnad i tidigare års- och hållbarhetsredovisning | Ingen förändring av information har skett. | |
| 2-5 | Extern granskning | 62, 64, 141, 146 | |
| 2-6 | Aktiviteter, värdekedja och andra affärsrelationer | 3, 15-16, 38 | |
| 2-7 | Total personalstyrka | 136, 144 | |
| 2-8 | Information om anställda och andra arbetare (information om arbetare som inte är anställda) | 136, 144 | |
| 2-9 | Bolagsstyrning och sammansättning | 61-69 | |
| 2-10 | Tillsättning av styrelse | 61–63 | |
| 2-11 | Styrelseordförande | 61, 63, 65 | |
| 2-12 | Styrelsens roll | 31, 61-62, 114-116 | |
| 2-13 | Delegering av ansvar för hantera påverkan | 114-116 | |
| 2-14 | Styrelsens ansvar i hållbarhetsredovisningen | 114-116 | |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Standardupplysningar

| | Indikator | Sidhänvisning och kommentarer | Avsteg |
|---|---|---|---|
| 2-15 | Intressekonflikt | 64, 66-68, 78, 86 | |
| 2-16 | Kommunikation av kritiska händelser | | En central del i social hållbarhet är att alla anställda förstår och följer Swedavias Code of Conduct tillsammans med övriga policyer och riktlinjer. Swedavia följer den nya "visselblåsarlagen" (från den 21 december 2017) och har en intern rapporteringskanal (whistleblowerfunktion) som kan nås såväl via Swedavias hemsida som intranätet. Swedavias whistleblowerfunktion ger alla medarbetare en möjlighet att, i ett arbetsrelaterat sammanhang, rapportera information om missförhållanden som det finns ett allmänintresse av att de kommer fram. Rapporteringen kan vara muntlig eller skriftlig och det finns möjlighet att rapportera anonymt. Alla anmälningar handläggs i enlighet med rutiner som är beslutade av styrelsen och klassas med statusen konfidentiellt. Swedavia redovisar därför inte numerär eller sakförhållanden i inkomna ärenden. |
| 2-17 | Styrelsens gemensamma kompetens | 62-63, 66-67 | |
| 2-18 | Utvärdering av styrelsens arbete | 62-65 | |
| 2-19 | Styrelsens och ledningens ersättning | 63, 88-89 | |
| 2-20 | Process för att fastställa ersättning för styrelsen | 61-64, 88 | |
| 2-21 | Årlig total ersättningsgrad | Verkställande direktör & koncernchef (vd) är den högst betalda på Swedavia och totalersättning framgår av not 8, sidorna 88-91. Den årliga genomsnittliga totalersättningen för övriga anställda är 537 TSEK. Den årliga totalersättningen ökar med 23 procent i jämförelse med föregående år för vd och med 3 % för övriga anställda. Totalersättningen avser grundlön inklusive semesterersättning, förmåner och tjänstepension. Exempel på förmåner är sjukvårdsförsäkring och kollektivkortsbidrag. | |
| 2-22 | Uttalande om strategi för hållbar utveckling | 5-7 | |
| 2-23 | Policys | 61, 64-65, 118 | |
| 2-24 | Integrering av policys | 61, 64-65, 118 | |
| 2-25 | Processer för att åtgärda negativa effekter | 31-36, 118, 139 | |
| 2-26 | Mekanismer för att söka råd och väcker oro | 139 | |
| 2-27 | Efterlevnad av regelverk | 59-60 | |
| 2-28 | Medlemskap i organisationer | 22-23 | |
| 2-29 | Inställning till intressenternas engagemang | 28, 30, 34, 53, 118-122 | |
| 2-30 | Kollektivavtal | 100 procent av Swedavias medarbetare omfattas av kollektivavtal. | |
| **GRI 3: Väsentliga ämnen** | | | |
| 3-1 | Process för avgörande av väsentliga ämnen | 118-122 | |
| 3-2 | Lista på väsentliga ämnen | 120 | |
| 3-3 | Hantering av väsentliga ämnen | 118, 120-122 | |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025 43



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

| | Indikator | Sidhänvisning och kommentarer | Avsteg |
|---|---|---|---|
| **Klimatpåverkan** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 3, 18, 24-36, 125-127 | |
| 305-5 | Minskat utsläpp av växthusgaser (GHG) | 18, 125-126 | |
| Egen indikator | Andel hållbart flygbränsle levererat i Sverige | 21, 26-27, 29, 36, 49, 121 | |
| Egen indikator | Nettonoll utsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten 2040 | 29, 54, 121, 125, 150 | |
| Egen indikator | Fossilfria flygplatser ACA 4+ eller högre | 24-25, 28-29, 121, 124, 126 | |
| Egen indikator | Fossilfria avtal med berörda verksamhetsutövare | 24 | |
| **Energi** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 29, 122, 125 | |
| Egen indikator | Energieffektivisering | 29, 122, 125, 147 | |
| **Hälsa och säkerhet** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 9, 33, 39-40, 121, 137-138 | |
| Egen indikator | Positiv trend för utfallet av säkerhetsmedvetenhet | 121 | |
| Egen indikator | Genomförande av informations- och cybersäkerhetsåtgärder | 121 | |
| Egen indikator | Antal allvarliga rapporterade arbetsmiljöhändelser | 136, 138 | |
| Egen indikator | Antal haverier och allvarliga tillbud | 40 | |
| Egen indikator | Engagerade ledare och medarbetare – Pulsmätning | 21, 136-137 | |
| **Driftsäkerhet och krishantering** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 28, 30, 122 | |
| **Utbud av flyglinjer och destinationer** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 3, 9, 35, 41, 48, 57, 119, 150 | |
| Egen indikator | Antal resenärer | 41-45, 47 | |
| Egen indikator | Antal utrikesdestinationer | 41, 45, 47 | |
| Egen indikator | Antal flyglinjer | 47 | |
| **Kundupplevelse resenär** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 18, 57 | |
| Egen indikator | Kommersiell intäkt per avresande resenär | 58 | |
| Egen indikator | Positiv kundupplevelse | 4, 20-21 | |
| **Ekonomiskt resultat** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 119, 78 | |
| 201-1 | Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde | 4, 70, 84-85, 112 | |
| Egen indikator | Avkastning på operativt kapital | 4, 16, 18, 20-21, 58, 60, 101, 112 149, 151 | |
| Egen indikator | Skuldsättningsgraden | 20, 58, 60, 112 | |
| Egen indikator | Driftkostnad per avresande resenär | 58 | |
| **Cirkulär ekonomi** | | | |
| 3-1 – 3-3 | Styrning och uppföljning | 121-122, 125 | |
| **Sektorspecifika standarder** | | | |
| AO:G4-7 | Miljötillstånd och andra gällande regelverk | 59, 61, 125 | |
| AO:G4-8 | Upptagningsområde för frakt och resenärer | 15-16, 18 | |
| AO:G4:9 | Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera | 41-47. Antal flygbolagskunder är 64 inklusive linjefart och charter. | |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Anställda

**SWEDAVIA-ANSTÄLLDA**

Vid rapporteringsperiods slut är antalet anställda oavsett anställningsform 3 252, tillsvidareanställda 2 349 varav 2 212 heltid och 137 deltid. 33 procent tillsvidareanställda är kvinnor. Tidsbegränsade 230 varav 20 procent kvinnor. Intermittent 673 varav 35 procent är kvinnor.

Swedavia redovisar antalet anställda vid rapporteringsperiodens slut. Antalet anställda är redovisade efter Swedavias organisationsstruktur vilket innebär att Ledningsstödsenheter, Anläggningar och system, Operativ drift, Projekt, Marknad och försäljning samt Affärsstöd har anställda i region Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Swedavia har enbart anställda i Sverige.

Swedavia följer regelbundet upp antalet anställda och under 2023 har antalet ökat i jämförelse med 2022. Ökningen var störst inom Operativ drift och beror på en fortsatt ökning av antal resenärer. Ökningen 2023 i jämförelse med 2022 sker inom alla anställningsformer förutom tidsbegränsade och gäller både antalet kvinnor och män.

**ICKE-SWEDAVIA ANSTÄLLDA**

Vid slutet av 2023 anlitade Swedavia ungefär 500 konsulter. Majoriteten av dessa utförde arbete på Stockholm Arlanda Airport men externa konsulter har även anlitats på övriga flygplatser.

Swedavia avropar externa konsulter från upphandlade ramavtal i enlighet med Lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Exempel på ramavtal är managementkonsulter, byggtekniska konsulter och bemanningsavtal. Samtliga konsulter inom Swedavia avropas via en särskild enhet, Resurskontoret, som arbetar enligt en internt avropsprocess.

Swedavia kontrakterar konsulter för många olika typer av uppdrag och exempel på detta är administratörer, controllers, fastighetskonsulter, byggledare och specialister inom asfalt. Den enskilt största gruppen konsulter är inom byggprojekt i och med infrastrukturprojekt på Stockholm Arlanda Airport.

Antalet konsulter redovisas i antal huvuden och vid slutet av rapporteringsperioden. Alla konsultuppdrag registreras i ett affärssystem och kan innebära en eller flera antalet konsulter per uppdrag varav beskrivningen på hur dessa är kontrakterade är en ungefärlig angivelse.

Swedavia följer regelbundet upp antalet konsulter och under 2023 var behovet av externa konsulter högre i jämförelse med 2022. Ökningen sker främst inom IT och för att ersätta vakanser.

| | Antal anställda | Tillsvidare | Tidsbegränsat | Timanställda | Heltid | Deltid |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ledningsstödsenheter | 114 | 111 | 3 | 0 | 109 | 2 |
| Anläggningar och system | 561 | 502 | 17 | 42 | 498 | 4 |
| Marknad och försäljning | 100 | 97 | 2 | 1 | 97 | 0 |
| Operativ drift | 1 574 | 1 002 | 166 | 406 | 910 | 92 |
| Projekt | 75 | 75 | 0 | 0 | 74 | 1 |
| Affärsstöd | 79 | 75 | 3 | 1 | 75 | 0 |
| Ronneby Airport | 55 | 38 | 2 | 15 | 34 | 4 |
| Umeå Airport | 219 | 136 | 9 | 74 | 115 | 21 |
| Kiruna Airport | 86 | 61 | 10 | 15 | 60 | 1 |
| Visby Airport | 104 | 75 | 0 | 29 | 67 | 8 |
| Åre Östersund Airport | 92 | 62 | 9 | 21 | 62 | 0 |
| Luleå Airport | 187 | 109 | 9 | 69 | 105 | 4 |
| Regional ledning | 6 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| **Totalt** | **3 252** | **2 349** | **230** | **673** | **2 212** | **137** |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025 44



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Korsreferenstabell FN:s Global Compact

# Index lagstadgad hållbarhetsrapport

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2023 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 som återfinns i Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2023.

| FN:s Global Compact tio principer | Sidhänvisning och kommentarer |
|---|---|
| **Mänskliga rättigheter** | |
| 1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka | 29, 123, 130, 136-140 |
| 2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter | 29, 130, 139-140 |
| **Arbetsvillkor** | |
| 3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar | 29, 123, 136-138, 139-140 |
| 4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete | 29, 139-140 |
| 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 | 29, 136-138, 139-140 |
| **Miljö** | |
| 7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem | 19, 21-30, 123-126 |
| 8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande | 19, 21-30, 123-126 |
| 9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik | 19, 21-30, 123-126 |
| **Korruption** | |
| 10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor | 61, 138-139 |

| Område | Beskrivning | Sidhänvisning |
|---|---|---|
| Övergripande | Affärsmodell | 15-21 |
| Miljö | Taxonomiredovisning | 129-135 |
| | Policy inom miljöfrågor | 118-122 |
| | Miljötillstånd | 125 |
| | Risker och riskhantering | 31-36 |
| Miljö | Mål och utfall | 118-122, 126-127 |
| | Policy inom sociala frågor | 136-140 |
| | Risker och riskhantering | 32-37 |
| Sociala förhållanden | Mål och utfall | 22, 136-138 |
| | Policy för mänskliga rättigheter | 139-140 |
| | Risker och riskhantering | 32-37, 123, 136, 139-140 |
| Mänskliga rättigheter | Mål och utfall | 137-139 |
| | Policy för arbete med antikorruption | 118, 139-140 |
| | Risker och riskhantering | 118-122 |
| Antikorruption | Mål och utfall | 140 |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
→ Hållbarhetsnoter
Nyckeltal och definitioner

# Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Swedavia AB, org. nr 556797-0818

**INLEDNING**
Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören i Swedavia AB att översiktligt granska Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2023. Swedavia AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sid 141-143 i detta dokument varav den lagstadgade hållbarhetsrapportens definieras på sidan 145.

**STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR**
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 141 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) 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 felaktigheter, 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 och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information (omarbetad). 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.
Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management) som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller 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 och granskning enligt RevR 12 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 och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och verkställande direktören 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 våra uttalanden nedan.

**UTTALANDEN**
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 verkställande direktören angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 20 mars 2024
KPMG AB

**Tomas Gerhardsson**
Auktoriserad revisor

**Torbjörn Westman**
Specialistmedlem i FAR



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

→ **Hållbarhetsnoter**

Nyckeltal och definitioner

# Gröna obligationer ger gröna investeringar

Swedavia etablerade 2019 sitt första ramverk för gröna obligationer kopplat till bolagets Medium Term Note-program (MTN-program). Under oktober 2022 publicerade Swedavia ett nytt uppdaterat ramverk som bygger på 2021 års Green Bond Principles. Ramverket möjliggör finansiering genom gröna obligationer och bolaget har hittills emitterat obligationer för 1 350 miljoner kronor. Det motsvarar cirka en fjärdedel av de utestående obligationer under MTN-programmet per den sista december 2023.

Det gröna ramverket beskriver hur emissionslikviden ska användas och hur hantering och återrapportering ska bedrivas. En grundläggande förutsättning för att ett projekt ska kunna finansieras via gröna obligationer är att de uppfyller de krav som anges i Swedavias Green Bond Framework som i sin tur bygger på Green Bond Principles (2021). Ramverket innefattar projektkategorierna:

- Gröna byggnader
- Förnybar energi
- Hållbara transporter
- Energieffektivisering
- Förebygga och begränsa föroreningar

## SECOND OPINION PÅ GRÖNT RAMVERK

Swedavias ramverk för gröna obligationer har genomgått en oberoende extern granskning av CICERO Shades of Green (CICERO), som även har utfärdat en Second opinion för ramverket för gröna obligationer (Swedavia Green Bond Second Opinion, September 19, 2022). Projektkategorierna förnybar energi, hållbara transporter och energieffektivisering får betyget "Medium to Dark Green", förebygga och begränsa föroreningar får betyget "Dark Green" och kategorin gröna byggnader får betyget "Light Green". I sin bedömning lyfter CICERO fram att Swedavia är en förebild för flygplatser globalt. CICERO har i sin bedömning beaktat det faktum att ramverket medger investeringar i kapacitetshöjande flygplatsinfrastruktur som kan möjliggöra en ökad flygtrafikrelaterad miljöpåverkan. CICERO ger det gröna ramverkets lednings- och styrningsstruktur det högsta betyget "Excellent". Ramverket för gröna obligationer och second opinion i sin helhet finns att läsa på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information.

## IDENTIFIERADE INVESTERINGAR INOM RAMVERKET

Swedavias totala investeringar godkända att finansieras med gröna obligationer uppgick per den sista december 2023 till 2 682 miljoner kronor. Av dessa godkända investeringar har tillgångar motsvarande 1 350 miljoner kronor lagts till i Swedavias gröna portfölj, vilket motsvarar beloppet på de emitterade gröna obligationerna. Representanter från Swedavias olika affärs- och verksamhetsområden ansvarar för att identifiera möjliga miljöinvesteringar. Dessa utvärderas sedan av en kommitté bestående av vd och koncernchef, ekonomi- och finansdirektör, chef hållbar utveckling, finanschef och chef investeringsportfölj. Kommittén ansvarar för att de projekt som klassificeras som gröna lever upp till de krav som är formulerade i Swedavias ramverk för gröna obligationer.

Läs mer i Swedavia Green Bond Impact Report 2023 på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information

**GRÖN PORTFÖLJ OCH ALLOKERING PER KATEGORI**

| MSEK | Investeringar | Utbetalt belopp | Allokering (%) |
|---|---|---|---|
| **Gröna byggnader** | **630** | **630** | **47 %** |
| Sky City Office One Arlanda | 315 | 315 | |
| Terminal syd Landvetter | 315 | 315 | |
| **Förnybar energi** | **162** | **162** | **12 %** |
| Akvifär Arlanda | 18 | 18 | |
| Produktionsanläggning värme Arlanda | 120 | 120 | |
| Produktionsanläggning kyla Arlanda | 24 | 24 | |
| **Hållbara transporter** | **523** | **523** | **39 %** |
| **Energieffektivisering** | **35** | **35** | **2 %** |
| **Förebygga och begränsa föroreningar** | **-** | **-** | |
| **Totalt belopp** | **1 350** | **1 350** | **100 %** |

**EMITTERADE GRÖNA OBLIGATIONER**

| Lån nr. | Volym (SEK) | Emissionsdatum | Löptid (år) |
|---|---|---|---|
| 122 | 1 000 | 2019-12-12 | 5 |
| 125 | 250 | 2020-05-26 | 5 |
| 141 | 100 | 2023-05-23 | 10 |



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

→ Nyckeltal och definitioner

# Nyckeltal och definitioner

20240618025546



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
Hållbarhetsnoter
→ Nyckeltal och definitioner

# Nyckeltal (1/2)

## Finansiella nyckeltal

**AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL[1]**
Rörelseresultat plus resultat från andelar i intresseföretag för rullande tolvmånadersperiod delat med genomsnittligt operativt kapital. Nyckeltalet är ägarens lönsamhetsmått på Swedavia och ett av koncernens hållbarhetsmål. Måttet speglar koncernens kostnad för kapital.

**DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE RESENÄR[1]**
Summan av flygplatsverksamhetens externa kostnader och personalkostnader exklusive omstruktureringskostnader (i huvudsak hänförligt till personalomställning) samt reducerat med posten aktiverat arbete för egen räkning delat med antalet avresande resenärer för samma period. Ett mått som Swedavia betraktar som centralt för att följa utvecklingen av kostnadseffektiviteten.

**INVESTERINGAR[1]**
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 RESENÄR[1]**
Intäkter från Retail, Food and Beverage samt bilparkering och angöring delat med antalet avresande resenärer 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 Bokföringsnämndens definition. Beräknas utifrån rullande tolv månader.

**NETTOOMSÄTTNING**
Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

**PASSAGERARE**
Passagerare räknas när en person flyger från eller ankommer till en Swedavia-flygplats. Avresande passagerare är när någon avrest med flyg från en sådan flygplats. Avresande passagerare approximeras utifrån antalet passagerare dividerat med två. Se även Resenär.

**RESULTAT PER AKTIE**
Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier efter avdrag för kostnader hänförliga till hybridobligation.

**RÄNTEBINDNINGSTID**
Volymviktad genomsnittlig räntebindningstid vid periodens utgång för räntebärande skulder med hänsyn till räntederivat. Måttet belyser koncernens ränterisk.

**RÖRELSEMARGINAL[1]**
Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av rörelseresultat exklusive realisationsvinst.

**RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST[1]**
Rörelseresultat exklusive realisationsvinster från väsentliga transaktioner. Ett mått som är centralt då Swedavias ledning följer rörelseresultat exklusive realisationsresultat.

**RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST, OMSTRUKTERINGSKOSTNADER, NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR[1]**
Rörelseresultat exklusive omstruktureringskostnader (i huvudsak hänförligt till personalomställning), realisationsvinster samt nedskrivningar och utrangeringar. Ett mått som är centralt då det bedöms ge en bättre förståelse för utvecklingen av det operationella rörelseresultatet.

**SKULDSÄTTNINGSGRAD[1]**
Nettoskuld delat med eget kapital. Nyckeltalet är det nyckeltal som ägaren använder som kapitalstrukturmål för koncernen. Måttet bedöms vara direkt kopplat till koncernens faktiska finansiering och finansiella risk.

**ÅRETS RESULTAT**
Resultat efter skatt.

## Övriga Nyckeltal

**ARBETSMILJÖHÄNDELSE**
En händelse där någon har drabbats, eller skulle kunna ha drabbats av olycka eller ohälsa. Med arbetsmiljöhändelser menas olycka, tillbud, riskobservation eller arbetssjukdom. Alla arbetsplatsolyckor samt arbetsmiljörelaterade tillbud och riskobservationer ska rapporteras så snart som möjligt. Samtliga allvarliga arbetsplatsolyckor och allvarliga tillbud ska anmälas till Arbetsmiljöverket inom 48 timmar. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer.

**DESTINATION/ UTRIKESDESTINATIONER**
Destination är en stad som trafikeras av ett eller flera bolag där det totala antalet avgångar från respektive Swedavia-flygplats åtminstone uppgår till valda gränsvärden under en tolvmånadersperiod. Antalet utrikesdestinationer utgörs av summan av de utländska städer som kan nås med direkta flygningar i linjefart från Swedavias flygplatser. Beräkningen exkluderar charterflygningar utan biljettförsäljning till allmänheten, genom användning av tröskelvärden.

**EGNA UTSLÄPP AV FOSSIL KOLDIOXID OCH KOLDIOXIDEKVIVALENTER**
Egna utsläpp av fossil koldioxid omfattar fossila koldioxidutsläpp, fördelade enligt



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

→ **Nyckeltal och definitioner**

# Nyckeltal (2/2)

Greenhouse Gas Protocol, scope 1 och 2. År 2005 har valts som basår för redovisningen, detta då Swedavia sedan 2006 har arbetat strategiskt med klimat- och energifrågor inom verksamheten. Scope 1 omfattar fordonsdrivmedel, reservkraft, egenproducerad värme och brandövningar. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Scope 3 omfattar inköpt vidaresåld el och värme.

Koldioxidavtrycket inom uppdragsmålet för Swedavias flygplatser omfattar även flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken) samt resenärernas marktransporter till och från flygplatserna. Redovisningen omfattar Swedavia AB och Swedavias tio flygplatser. Swedavias byggverksamhet är exkluderat i Swedavias nollmål. Utsläppen av fossil koldioxid inom scope 1, 2 och 3 avseende nollmålet beräknas från data i Swedavias miljörapporteringssystem SMIL. 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.

**ENERGIANVÄNDNING**
Nyckeltal omfattar inköpt el, fjärrvärme och kyla. Värmen har normalårskorrigerats.

**ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE**
Engagerade ledare och medarbetare (ELM) är ett samlingsindex för samtliga frågeområden som ingår i Swedavias stora medarbetarundersökning. Indexet är beräknat som ett medelvärde av samtliga svar på frågorna. Medelvärdet har indexerats till en skala 0–100. Swedavia har sedan 2022 ett nytt verktyg för genomförande av medarbetarundersökningar. Värdet för innevarande år är därför att betrakta som ett noll-värde.

**FÖRNYBART FLYGBRÄNSLE**
Swedavia har ändrat metod för att samla in data om förnybart flygbränsle. Från 2020 till 2022 samlades data in direkt från flygbranschens aktörer, men från 2023 använder Swedavia Statistiska Centralbyrån (SCB) för mer tillförlitliga uppgifter om levererade bränslevolymer. Därför kan data från 2020 till 2022 inte jämföras med siffror från 2023 och framåt, då den tidigare metoden inte exakt återspeglar de totala levererade volymerna. Tidigare siffror bör ses som en miniminivå av levererat förnybart flygbränsle i Sverige för de åren.

**HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD**
Enligt EU-förordning nr 996/2010 definieras ett haveri som en händelse där (i) en person dör eller skadas allvarligt (förutom av naturliga orsaker) i samband med luftfartyg under resa, (ii) ett luftfartyg skadas så att dess prestanda allvarligt påverkas, eller (iii) är helt onåbart. Ett allvarligt tillbud är en situation där det fanns en hög risk för att en olycka med ett luftfartyg under resa skulle kunna inträffa.

**KUNDUPPLEVELSE**
2021 infördes en ny mätmetod, Swedavia CX (SCX), för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. Målet innefattar resenär, flygbolag och hyresgäster. Mätningar genomförs löpande. För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index. Tidigare presenterades utfallet i procent.

**NETTONOLL UTSLÄPP FRÅN BYGGVERKSAMHETEN 2040**
Swedavias mål att nå nettonoll utsläpp från byggverksamheten 2040 omfattar såväl byggmaterial som transporter och drivmedel. Stegvisa reduktioner inleddes med ett mål om en minskning på tio procent för 2023 (jämfört med traditionellt byggande 2015) för att gå mot noll 2040.

**PUNKTLIGHET**
Punktlighet definieras som när ett flygplan är "off block", det vill säga rullar ut från gate/uppställningsplats senast 15:59 minuter efter schemalagd avgångstid.

Flygplatsorsakade förseningar, AF87, är en av koderna som flygbolagen kan använda vid anmälning av försening.

**UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER**
Swedavia mäter passagerarvolym, flyglinjer och destinationer, användandes tröskelvärden över tolv månader för att utesluta ad hoc-flygningar utan biljettförsäljning till allmänheten

**VILLKORSÖVERTRÄDELSE**
Swedavias flygplatser följer miljölagstiftningen med miljötillstånd som definierar driftsvillkor. Dessa villkor täcker främst flygvägar, buller, utsläpp till vatten, samt halkbekämpning och avisning. Villkorens efterlevnad övervakas kontinuerligt och utvärderas årligen, där antalet överträdelser visar hur väl Swedavia uppfyller kraven.

1) Alternativa nyckeltal enligt riktlinjer från European Securities and Markets Authority (ESMA) är markerade med 1).



↓ Ladda ner PDF för utskrift

20240618025547



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Finansiell information
Hållbarhetsnoter
→ Nyckeltal och definitioner

# Definitioner (1/2)

**ACI (AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL)**
Flygplatsernas internationella branschorganisation.

**AIRPORT CARBON ACCREDITATION**
ACA är ett program för att mäta och gradera hur flygplatser arbetar med att minska sin klimatpåverkan.

**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 ansvarar Swedavia för flygsäkerhet och luftfartsskydd.

**ANLÄGGNINGAR OCH SYSTEM**
Affärsenhet inom Swedavia med uppdraget att på ett långsiktigt hållbart sätt förvalta och utveckla bolagets anläggnings- och systemtillgångar.

**AVIATION BUSINESS**
Infrastrukturtjänster 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.

**CSRD**
CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) är ett EU-direktiv som syftar till att genom rapporteringstransparens skapa bästa förutsättningar för att EU skall klara målsättningen om att nå nettonollutsläpp till 2050. Genom standardiserade mått möjliggör CSRD en mer konkret och jämförbar rapportering av företagens hållbarhetsresultat och förhindrar greenwashing.

**FLYGLINJER**
Flyglinje definieras som en linje som trafikeras av ett flygbolag där antalet avgångar uppgår till valda tröskelvärden under en tolvmånadersperiod.

**FLYGPLATSVERKSAMHET**
Flygplatsverksamheten är ett av Swedavias två rörelsesegment. Det äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser.

**FN:S GLOBAL COMPACT**
Består av tio principer som baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, International Labour Organizations (ILO) 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 inflytandesfär ställa sig bakom och agera utifrån ett antal kärnvärden inom mänskliga rättigheter, arbets- och anställningsförhållanden, miljö och antikorruption.

**GENOMSNITTLIGT OPERATIVT KAPITAL**
Utgående operativt kapital per balansdagen plus utgående operativt kapital per balansdagen föregående år dividerat med två.

**GLOBAL REPORTING INITIATIVE**
GRI anger riktlinjer för vad en hållbarhetsredovisning ska innehålla, hur det ska gå till samt vilka indikatorer som ska rapporteras.

**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 Transportstyrelsens kontroll.

**ISO 14001**
ISO 14000 den internationellt accepterade standarden som om handlar om miljöledning.

**INTERNATIONAL AIRPORTS**
Swedavias internationella flygplatser omfattar Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport.

**KLIMATKALKYL**
Klimatkalkyl beräknar energianvändning och klimatbelastning utifrån resursanvändning och emissionsfaktorer (Livscykelanalysdata) som beskriver energianvändning och utsläpp från utvinning, förädling, transport och användning av resurserna. Kraven för klimatkalkyl är under bearbetning och implementering. Målet är att klimatkalkylerna ska hjälpa Swedavia fatta medvetna val kring alternativa lösningar och materialval.

**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 interregional tillgänglighet i hela landet.

**NETTOSKULD**
Räntebärande skulder plus pensionsskuld minskat med likvida medel.

**OPERATIVT KAPITAL**
Eget kapital plus nettoskuld.



↓ Ladda ner PDF för utskrift

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Finansiell information

Hållbarhetsnoter

→ **Nyckeltal och definitioner**

# Definitioner (2/2)

**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.

**REGIONAL AIRPORTS**
Swedavias regionala flygplatser omfattar Kiruna Airport, Luleå Airport, Ronneby Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

**RESENÄR**
Begreppet resenär är en generell beskrivning av en person som befinner sig på resa. Resenären är en av Swedavias tre kundgrupper, tillsammans med hyresgäster och flygbolag. Jämför Passagerare.

**RÄNTEBÄRANDE SKULDER**
Räntebärande skulder i balansräkningen består av skulder till kreditinstitut, obligationslån, certifikat och skulder till leasingföretag samt övriga skulder.

**SWEDAVIA CX**
2021 infördes en ny mätmetod Swedavia CX för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. Målet innefattar resenär, flygbolag och hyresgäster. Mätningar genomförs löpande. För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index. Under 2021 genomfördes SCX för kundgruppen resenär på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Övriga flygplatser och kundgrupper är pausade på grund av Covid-19.

**TCFD**
Taskforce on Climate-related Financial Disclosures är ett ramverk för att kunna identifiera bolagens klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter.

**TSFS**
Transportstyrelsens författningssamling.

**UPPDRAGSMÅL**
Enligt ägaranvisningen ska Swedavia bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bolaget ska, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö.





↓ Ladda ner PDF för utskrift

Swedavia
Airports

**Swedavia AB**
190 45 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

**Projektledare:**
Maj Wedenberg, kommunikatör
Tel. +46 (0) 10 109 00 00
maj.wedenberg@swedavia.se

**Produktion:**
Swedavia i samarbete med Narva Communications AB
Foto: Kalle Sanner, Jonas Borg, Orlando Boström, CM,
Svante Örnberg och Daniel Asplund