



REGERINGSKANSLIET

Promemoria

2014-04-14

Finansdepartementet

*Enheten för bolagsanalys och ägarstyrning
Per Lundkvist*

Anförande om ekonomiska mål och uppdragsmål för Swedavia 2014***Inledning***

Herr ordförande,
Tack för ordet.

För drygt två år sedan tog finansmarknadsminister Peter Norman initiativet till att se över processen för hur vi fastställer och följer upp ekonomiska mål och uppdragsmål för de statliga bolagen. Tanken var att säkerställa att vi lägger fast tydliga mål i dialog med varje enskilt bolag, att målen blir ambitiösa och realistiska och att de ska följas upp.

Arbetet med att revidera målen för de statliga bolagen har sedan dess varit i full gång och som ett led i det arbetet ska vi idag besluta om nya ekonomiska mål och uppdragsmål för Swedavia. Arbetet med att ta fram dessa nya mål för Swedavia har skett i projektform och har letts av mig och ett par av mina kollegor på Finansdepartementet i samarbete med representanter från bolaget.

De ekonomiska målen innefattar mål för bolagets finansiella utveckling. Bolaget har även ett samhällsuppdrag och ska enligt bolagsordningen bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Jag kommer nu att redogöra för hur förslagen till de nya ekonomiska målen och uppdragsmålen definierats, varför de föreslås och hur de kommer att följas upp.

De ekonomiska målen

Ekonomiska mål för de statliga bolagen fastställs normalt inom tre kategorier: kapitalstruktur, lönsamhet och utdelningsnivå. Så är även fallet för Swedavia. Den analys som ligger bakom de föreslagna målnivåerna inkluderar i huvudsak kostnad för kapital, finansiellt utfall och prognoser av jämförbara bolag samt Swedavias finansiella historik samt affärsplan.

ML ØM

Kapitalstrukturmålet

Kapitalstrukturmålet, formulerat som ett intervall, utgör ett viktigt styrinstrument för oss som ägare i hur stort manöverutrymme vi vill ge styrelsen för att växa verksamheten.

Det föreslagna målet är en nettoskuldsättningsgrad om 1,0–1,5 gånger. Detta ersätter det nuvarande målet om 35 procents soliditet vilket motsvarar den högre delen av spannet i det nya målet. Skuldsättningsgrad bedöms, jämfört med soliditet, vara mer direkt kopplat till bolagets faktiska finansiering och dess finansiella risk.

Lönsamhetsmålet

Det föreslagna lönsamhetsmålet är avkastning på operativt kapital om minst 7 %. Detta motsvarar det nuvarande målet om avkastning på eget kapital om minst 9 %. Avkastning på operativt kapital är jämförbart med bolagets kostnad för kapital och baseras på samma kapitalbas som kapitalstrukturmålet.

Utdelningsandelsmålet

Förslaget för utdelningspolicy är en utdelningsandel om 30–50% av årets resultat exklusive realiserad vinst från fastighetsförsäljningar samt exklusive värdeförändringar och hänförlig skatt.

Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt kapitalstrukturmålet.

Förslaget motsvarar det nuvarande utdelningsmålet med ett förtydligande om hur vinster från fastighetsverksamheten ska hanteras.

Det bör tilläggas att de tre ekonomiska målen är långsiktiga, vilket innebär att målen till följd av exempelvis konjunkturbetingade fluktuationer kan över- eller underskridas vissa år. Utvärderingen baseras på en kombination av historiskt utfall och bedömd förmåga att uppnå målen kommande år.

Uppföljning av de ekonomiska målen sker genom att Swedavia presenterar utfallet i bolagets årsredovisning samt att de inkluderas i den löpande ägardialogen.

Uppdragsmålen

Swedavia har av riksdagen ett särskilt beslutat uppdrag att 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. Målet är uppdelat i funktionsmål som avser att öka tillgänglighet samt hänsynsmål som avser att förbättra säkerhet, miljö och hälsa.

Uppdragsmål i Swedavias fall syftar till att förtydliga hur funktionsmål och hänsynsmål följs upp på mest relevant sätt i ägardialogen och i bolagets offentliga redovisning.

Förslaget är att uppdragsmålen ska vara utformade som indikatorer utan några specificerade målnivåer. Tre stycken uppdragsmål inom funktionsmålet och två inom hänsynsmålet föreslås.

Funktionsmål (tillgänglighet):

1. Kundnöjdhet hos resenärer totalt och per flygplats.
2. Antal inrikes- respektive utrikespassagerare till och från bolagets flygplatser.
3. Antalet utrikesdestinationer som kan nås med direktflyg från bolagets flygplatser.

Hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa):

4. Antalet haverier och allvarliga tillbud vid bolagets flygplatser.
5. Koldioxidavtryck för bolagets respektive flygplatser fördelat på egen verksamhet, flygtrafik samt marktransporter till och från respektive flygplats.

Avslutning

Med detta sagt skulle jag vilja avsluta med att från Finansdepartementets sida rikta ett stort tack till Swedavia, och särskilt bolagets CFO Lars Johansson och strategidirektör Lennart Bergbom. Från Finansdepartementets sida har vi uppskattat att tillsammans arbeta fram förslaget avseende nya ekonomiska mål och uppdragsmål för Swedavia. Ni har bidragit med kloka resonemang och en positiv anda som bidragit till att vi i samförstånd presenterar ett förslag som beaktar såväl bolagets som ägarens långsiktiga intressen.

Tack!

Handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. P. N.' or similar.