

## Delårsrapport 2 2023 för Mälardalen AB

---

### 1. Händelser av väsentlig betydelse

I februari redovisade Statskontoret sitt regeringsuppdrag ”förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform”. Statskontoret menar att avgifterna generellt spelar en mindre roll för möjligheterna att flytta transporter från väg till sjö. Ett undantag är Mälaren och Vänern där sjöfartsavgifterna i dag är en relativt stor andel av kostnaderna. En eventuell sänkning av avgifterna skulle därför öka konkurrenskraften mot övriga trafikslag och kunna styra mot ökad överflyttning. Statskontoret menar också att Sjöfartsverket behöver ha en plan för sina kostnader.

Trots det går sedan Sjöfartsverket ut med nya förslag på avgiftshöjningar för 2024. För genomsnittskunden hos Mälardalen innebär det en **samlad avgiftshöjning mellan åren 2016 och 2024 på 119%!!!!** Mälardalen har i vårt remissvar påtalat att det är en utveckling som inte kan få tillåtas fortgå. Godstrafiken på de inre vattenvägarna måste bli attraktiv och konkurrensneutral med väg och järnväg. Politiken måste ge Sjöfartsverket förutsättningar att arbeta med differentierade avgiftsupplägg för att stimulera fram ett bättre användande av det samlade transportsystemet.

I slutet av mars genomfördes ett s.k. högnivåmöte i Västerås. Nationell samordnare bjöd in GD Sjöfartsverket, GD Trafikverket, GD Transportstyrelsen, VD Mälardalen med ägare, VD Stockholms Hamnar och VD Södertälje Hamn. Ett konstruktivt möte med god samsyn resulterade i beslut om gemensam arbetsgrupp för områdena marknad, regelverk och infrastruktur. Gruppen har hittills genomfört två möten och tagit fram en plan för det fortsatta arbetet.

Strax efter högnivåmötet lämnade nationell samordnare in förslag på avgiftslättnader i Mälaren och Vänern till Näringsdepartementet. ÄNTLIGEN beräknas kostnaderna för trafiken på det sätt Mälardalen presenterat sen några år, dvs storleken på de samlade avgifterna i stället för som procentuell andel av ett anlop. Det senare har varit den allenarådande modellen för forskning och myndigheter, vilket försvårat möjligheterna att nå fram med budskapet. Som många gånger förr konstaterar Mälardalen att det för resultat kommer att krävas ett fortsatt påverkansarbete.

I början av maj offentliggjordes en affär som vi arbetat med under flera års tid. Mälardalen får en ny kund med grön profil för tunga transporter från Polen. Wallenius och Greencarrier står bakom det nystartade rederiet Lakeway Link, som kommer att trafikera Polen till och ifrån Södertälje och Västerås. Fartygen är så kallade roro-fartyg med last som enkelt rullas på och av fartygen, i dagligt tal s.k. trailers. Rederiet planerar för avgångar två gånger i veckan från Sverige respektive Polen med start någon gång under Q1 2024. Affären blir ett helt nytt segment för Mälardalen som har förutsättningar att helt förändra det svenska transportlandskapet. En betydande andel av lastbilstrafiken genom Skåne är på väg till eller från Stockholm/Mälardalen. Trafik som nu i stället kan gå sjövägen och bli ett välkommet bidrag till ett också slitet vägsystem. Företagen bakom Lakeway Link är starka och har tydliga ambitioner. Mälardalen deltog i Almedalen och arbetade tillsammans med representanterna för Lakeway Link oss igenom politik och myndighetschefer med vad vi uppfattar mycket bra framgång. Vi hoppas därför på kommande lättnader och lösningar för att möjliggöra att trafiken startar och blir bärkraftig över tid. Sjöfartsverkets förslag på ytterligare avgiftshöjningar är oroande signaler för affärens möjligheter.

2023 innebär stora utmaningar i att prognostisera omsättning och resultat. Kriget i Ukraina påverkar fortfarande och slår hårt mot en del kunder som tvingats styra om sin import och export. Till detta kommer inflation och ränteökningar som resulterat i allmän konjunkturedgång. Konsumtion och byggande minskar kraftigt. Detta syns på både minskat antal container och insatsvaror till byggindustrin. Under början av augusti kom dessutom beskedet om att konjunkturedgången befaras fortsätta långt in på 2024 (och inte vända som tidigare analyser visat). Sommaren 2023 inleddes med kraftig torka för att sedan övergå till ovanligt stora regnmängder. Externa siffror visar på en skörd som blir 25% sämre än ett normalår. Under början av september kom beskedet om afrikansk svinpest i Västmanland. Detta kommer troligen påverka djurhållningen i hela Sverige och avverkningen av skog. Sammantaget ger inte konjunktur, väder och pest några positiva signaler om att "vi går mot bättre tider", utan kommer troligen fortsatt påverka ekonomi och konsumtionsmönster än mer negativt.

## 2. Översikt över verksamhetens utveckling

(mnkr)	2019	2020	2021	2022	Prognos 2023	Budget 2023
Nettoomsättning	147	128	147	159	159	165
Resultat före avskrivningar	35	22	21	2	6	8
Resultat efter avskrivningar	20	8	5,8	-14	-11	-11
Resultat efter finansiella poster	20	8	6,0	-15	-12	-11
Resultat exklusive jämförelsestörande poster	18	5	5,6	-2,0	-8,5**	-10
Bokslutsdispositioner	-7	-7	-5	16	12	
Skatt på årets resultat	-3			-2		
Årets resultat	10	1	1	-1		
Balansomslutning	158	155	152	160	152	165
Eget kapital	44	34	34	33	33	33
Aktiekapital	32	32	32	32	32	32
Räntebärande skulder	23	33	20,7	18	55	33
Genomsnittlig ränta på räntebärande skulder, %	1,3	1,2	0,9	1,9	2,4	
Utdelning	10	1	0,7	-	-	-
Avkastning på totalt kapital (%)	13	5,2	4	neg	neg	neg
Soliditet (%)	59	58	61,8	50	45	49
Investeringar	18	20	5,7	13	28,5	33
Fartygsanlöp, st	754	727	813	810	800	800
God, kton	2664	2579	2890	3032	3000	3000

### 3. Internkontroll

Mälarhamnar fortsätter arbetet med att utveckla verksamheten för att nå uppsatta mål och ägardirektiv. Arbetet med veckovis temperaturmätning i organisationen fortsätter. Vi utvecklar det för att bredda eller fördjupa i frågor som vi till exempel tillsammans med skyddsombuden uppfattar viktiga att arbeta med. Totalt sett går utvecklingen i rätt riktning, men vi måste skulle gärna se en stadigt högre svarsfrekvens. Ny HR-chef har infört ett uppskattat verktyg i form av kortare digitala utbildningar med syfte att bibehålla/lyfta kunskapsnivån inom arbetsmiljö, säkerhet, miljö, målarbetet mm. I augusti hälsade vi en ny medarbetare välkommen till oss i en ny roll som miljö- och kvalitetsansvarig. Hennes arbete kommer framgent att säkra ett bättre systematiskt arbete i frågorna inklusive internkontroll.

### 4. God ekonomisk hushållning

#### 4.1. Uppföljning av ägardirektiv

Soliditeten i företaget är relativt god (50% år 2022), men med flera år av underskott försämras soliditeten snabbt. Vi har kunnat leverera på ägarnas önskemål om utdelning under ett flertal år, dock inte föregående år. Inte heller i år ser vi ut att kunna nå ett positivt ekonomiskt resultat, som motiverar en utdelning. Därmed når vi inte heller målet om avkastning på totalt kapital.

2017 gick Mälarhamnar in i en ny hyresmodell. Ägarnas varsina spegelavtal för hyran baserades på en modell kallad 80/20/3. Åren därpå gick Mälarhamnar historiskt bra avseende redovisat rörelseresultat. 2019 arbetades därför modellen om till en ny kallad 100/2. Ett upplägg som vi redan då visste skulle komma att innebära rejäla skillnader i hyresuttaget framöver. Den situationen är vi i nu. Mälarhamnar har därför räknat ut skillnaderna mellan de två modellerna och de konsekvenser som det för med sig. Januari-augusti 2023 är skillnaden inklusive 4% administrativt påslag 9,5 mnkr. Med andra ord skulle vi för perioden med den tidigare modellen ha redovisat ett betydligt bättre rörelseresultat (+8 mnkr) och levt upp till den förväntade avkastningen. Samma mönster kan redovisas för åren 2019-2022. Vi kan därför med gott samvete hävda att vi levererat enligt förväntan.

#### 4.2. Ekonomisk analys

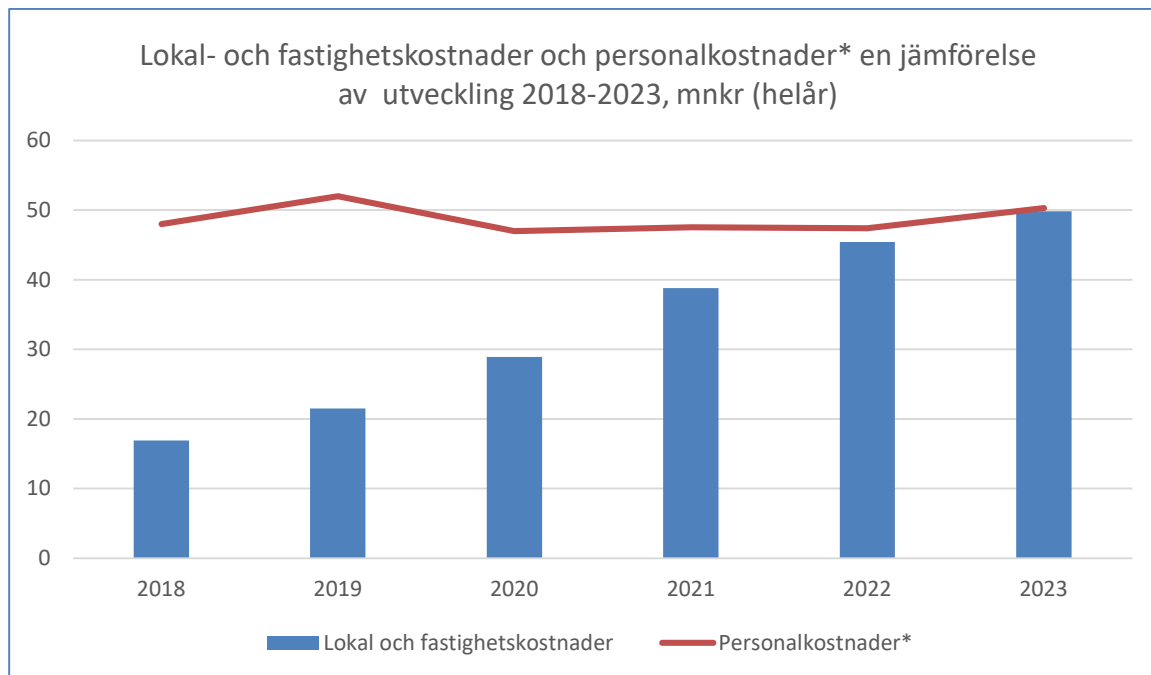
Fartygsanlöpen ligger på en fortsatt hög nivå, strax över genomsnittet för de fem senaste åren. Även godsvolymerna över kaj ligger strax över genomsnittet för de fem senaste åren, men har minskat med 8% jämfört med föregående år. En optimistisk prognos visar att vi kommer nå 3 000 kton innan årets slut. Periodens intäkter uppgick till 109 mnkr, vilket är 3 mnkr lägre än föregående år. Prognosticerad nettoomsättning för helåret beräknas till 159 mnkr, vilket är samma som föregående år.

På kostnadssidan är det särskilt lokal- och fastighetskostnader som i takt med hamnutvecklingen ökat kraftigt och ligger 3,3 mnkr högre jämfört med samma period förra året och 22 mnkr (**nästan 200%**) högre än år 2018. Mälarhamnars breakeven har gått från 9 mnkr/månad för fem år sedan till drygt 13 mnkr/månad, en ökning med nästan 50%.

Antalet årsarbetare under perioden landar på 62 (62) vilket har medfört att personalkostnaden landar på samma nivå som föregående år. I helårsprognos prognosticeras driftkostnaderna till 32 mnkr vilket är på

samma nivå som föregående år. De volympåverkande kostnaderna som inhyrda tjänster, elkostnader och fordons-/maskinkostnader ligger på en fortsatt hög nivå.

De löpande personalkostnaderna\* har i stort sett legat still de senaste åren medan kostnaderna för lokal- och fastighetskostnader har tredubblats vilket framgår i grafen nedan.



Figur 1\*justerat för jämförelsestörande poster

Periodens resultat uppgick till -1,4 mnkr vilket är nästan 8 mnkr sämre än fg år. Resultatet prognosticeras för året till -12 mnkr, vilket är i nivå med budget. På helårsbasis har lokal- och fastighetskostnaderna ökat med 33 mnkr (ca 200%) sedan 2018, under samma period har de löpande personalkostnaderna\* ökat med 3 mnkr. År 2018 stod lokal- och fastighetskostnaderna för 12% av nettoomsättningen, prognosen för 2023 hamnar på drygt 30%.

### 4.3. Investeringar

Investeringarna i hamnanläggningarna fortsätter enligt plan. Körvägar, verksamhetsytor, upplagsytor och magasin färdigställs. Dessa investeringar finansieras av anläggningsägarna och belastar Mälarhamnar resultatmässigt via hyran vilken nu hamnat på en hög nivå, se utveckling Figur 1 ovan. När det gäller "egna" investeringar avser det i huvudsak fortsatt förnyelse av maskin- och fordonsparken, produktionsverktyg. Investeringsprognosen uppgår till 28,5 mnkr vilket är lägre än budget (33).

Investeringar	Budget 2023	Prognos 2 2023
Maskiner och fordon inkl verktyg	20 895	19 713
varav containertruck	4 800	4 587
truck	2 000	1 200
hullastare	8 400	8 434
terminaltraktor	2 000	2 000
kompaktlastare	1 800	1 223
Kranar inkl verktyg	3 870	3 064
varav Ecrane	3 000	0
kranverktyg	870	664
Kranspår	0	2 400
Anläggningar och maritimt, övrigt	8 650	5 682
varav ställverk	1 500	1 184
skumsläckningsanläggning	1 400	1 450
lysbojar	1 450	1 116
<b>Summa</b>	<b>33 415</b>	<b>28 459</b>

## 4.4. Ekonomisk översikt

### Resultaträkning

tkr	Ack utfall aug-23	Ack progn 2 aug-23	Ack utfall aug-22	Utfall 2022	Prognos 2 2023	Prognos 1 2023	Budget 2023
<b>INTÄKTER</b>							
Huvudintäkter	105 048	106 000	110 441	159 360	159 000	159 000	165 000
Övriga intäkter	3 625	3 624	1 390	2 036	5 436	6 300	2 100
<b>SUMMA INTÄKTER</b>	<b>108 673</b>	<b>109 624</b>	<b>111 831</b>	<b>161 396</b>	<b>164 436</b>	<b>165 300</b>	<b>167 100</b>
<b>KOSTNADER</b>							
Lokal o fastigh.kostnader	-33 184	-33 191	-29 878	-45 381	-49 787	-49 627	-52 883
Reparation och underhåll	-10 268	-10 706	-9 826	-15 607	-16 059	-15 470	-14 960
Driftskostnader	-19 584	-21 603	-20 553	-33 662	-32 404	-32 830	-35 027
Administration	-2 707	-3 083	-2 305	-4 022	-4 625	-4 261	-4 575
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>-65 743</b>	<b>-68 583</b>	<b>-62 562</b>	<b>-98 672</b>	<b>-102 875</b>	<b>-102 188</b>	<b>-107 445</b>
<b>PERSONALKOSTNADER</b>							
Personalkostnader ordinarie	-19 986	-20 667	-19 220	-28 734	-31 000	-31 600	-31 500
Personalkostnader, extra	-62	-67	-1 592	-1 603	-100	-50	0
Personalkostnader, tjänstemän	-11 953	-15 133	-10 784	-27 349	-22 700	-18 300	-19 500
Övriga personalkostnader	-857	-968	-499	-755	-1 452	-1 276	-975
<b>SUMMA PERSONALKOSTNADER</b>	<b>-32 858</b>	<b>-36 835</b>	<b>-32 095</b>	<b>-58 441</b>	<b>-55 252</b>	<b>-51 226</b>	<b>-51 975</b>
Avskrivningar	-11 540	-11 867	-10 558	-16 073	-17 800	-18 150	-18 205
Finansiella o extra ord poster	46	-220	-367	-2 727	-330	-210	-788
<b>TOTALA KOSTNADER</b>	<b>-110 095</b>	<b>-117 505</b>	<b>-105 582</b>	<b>-175 913</b>	<b>-176 257</b>	<b>-171 774</b>	<b>-178 413</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>-1 422</b>	<b>-7 881</b>	<b>6 249</b>	<b>-14 517</b>	<b>-11 821</b>	<b>-6 474</b>	<b>-11 313</b>

## 5. Väsentliga personalförhållanden

Personalkostnaderna ligger på samma nivå föregående år. Omsättningsökningen på 15 % sedan 2018 har genom effektiv planering och stabila insatser inte medfört att personalkostnaderna ökat i samma omfattning. I mitten av maj 2022 gick vi över i ny extern bemanningslösning för personal som tidigare omfattades av behovsanställning. Antalet fast anställda är 64 (60). Antalet årsarbetare, inkl. inhyrd personal från Eterni, landar för perioden på 62 (62).

Efter elva år på VD-posten lämnar Carola Alzén tjänsten i höst, rekryteringsprocess är inledd.

(mnkr)	2019	2020	2021	2022	Prognos 2023	Budget 2023
Medarbetarkostnader, mnkr	52	47	48	58	55	52
- Därav lönekostnader, mnkr	50	46	47	57	54	51
Tillsvidareanställda män	54	49	45	50	52	
Tillsvidareanställda kvinnor	16	15	13	11	11	
Visstidsanställda män	1	1	2			
Visstidsanställda kvinnor				2		
Årsarbetare	73	67	64	60	60	62
Sjukfrånvaro i procent av arbetstiden totalt	4,4	5,2	6,5	8,8	4	
- varav män		3,2	7	9,1	3	
- varav kvinnor		5,7	4,4	7,7	10	
- varav < 29 år		7,6	5	13,9	3	
- varav 30-49 år		6,8	9,1	8,5	6	
- varav > 50 år		3	4,1	6,9	3	
Långtidsfrånvaro, andel av total sjukfrånvaro	48	9	52	47	38	
Långtidsfrånvaro ≥ 60 dagar	1	1	5	6	1	

## 6. Förväntad utveckling

Signalerna framåt är bekymmersamma. Med Sjöfartsverkets aviserade avgiftshöjningar, allmän konjunkturedgång, varsel lagt hos en stor kund i Köping och svinpestens konsekvenser för djurhållning och skogsägare känns resterande del av 2023 och 2024 högst osäkra

Därför ökar nu bara vikten av att vi, Mälardalen, politik och tjänstemän lokalt och regionalt, **tillsammans** arbetar för att

- fördela och intensifiera påverkansarbetet
- sjöfartens administrativa förutsättningar förändras avseende kostnader och regelverk. Att likställa trafikslagen i Sverige men också harmonisera regelverken med EU
- kostnaderna att trafikera Mälaren ses i sitt lokala och regionala perspektiv, där överflyttningen kan genomföras, och inte jämförs med transoceaniska anlöp.
- Mälardalenprojektet slutförs
- bearbeta befintligt näringsliv i Mälardalen
- etableringsarbetet resulterar i nya företag med rätt profil
- följa upp tidigare beslut om samarbete Eskilstuna Logistik och kombiterminal.