

Sjöfartsstödetts effekter Rapport 2015 2016:17

Sjöfartsstödetts effekter Rapport
2015 2016:17

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-12-23

Förord

Trafikanalys har sedan 2012 ett löpande uppdrag att följa upp och analysera effekterna av stödet till svensk sjöfart. Denna rapport redovisar effekterna av sjöfartsstödet år 2015. Huvudrapporten baseras till stor del på en underlagsrapport av Sensa Corporate Advisors med Mikael Kruusval och Andreas Hagberg som författare. Underlagsrapporten ligger som bilaga och baseras i sin tur på de stödmottagande rederiföretagens årsredovisningar.

Jonna Tilegrim har varit projektledare. Henrik Petterson har varit medverkande.

Stockholm i november 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Inledning.....	11
2.1 Flera rederier bland de stödberättigade	13
2.2 Svag ökning av sjöfartsstöd till svenska rederier	15
3.1 Svenskflaggade fartyg blir allt färre.....	17
3.2 Antalet svenska ombordanställda	18
4 Effekter på rederierna.....	19
4.1 Rederibranschens lönsamhet idag	20
4.2 Finansiell utveckling	24
4.3 Lönsamhetens utveckling.....	25
5 Rederierna jämfört med övriga sjötransportföretag.....	29
6 Slutsatser	31
Referenser	33
Bilaga – Sensa rapport 2015	35

Sammanfattning

Denna rapport är en uppföljning av sjöfartsstödet effekter år 2015. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet.

Ett av syftena med sjöfartsstödet är att underlätta för svenska rederier att anställa svensk personal ombord på sina fartyg. Materialet visar att i takt med att den svenskregistrerade flottan har minskat i antal har också mängden ombordanställda svenskar minskat. Antalet svenskregistrerade fartyg år 2015 lägst sedan 1970-talet.

I kapitel 4 beskrivs de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i deras årsredovisningar. Avsnittet visar några utvalda nyckeltal som beskriver rederiernas ekonomiska situation enligt aktuella årsredovisningar. Det är viktigt att komma ihåg att sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och visar situationen idag samt utvecklingen från och med 2007.

Det svenska sjöfartsstödet har de senaste fem åren legat på i genomsnitt 1,5 miljarder kronor per år. Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg har minskat har även antalet rederier som fått stöd minskat. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen ökade 2015 med 11 miljoner kronor från året innan till cirka 1,43 miljarder kronor, vilket är ett trendbrott i utvecklingen. Stödbelopp per fartyg ökade i genomsnitt med 0,4 miljoner kronor till 13 miljoner kronor per fartyg.

Sjötransportbranschen som helhet har under decenniet fram till finanskrisen 2008 trendmässigt ökat sin rörelsemarginal, och legat relativt högt i förhållande till övriga transportbranscher. I samband med finanskrisen sjönk rörelsemarginalen mycket kraftigt i sjötransportbranschen till att ha den lägsta rörelsemarginalen av de sex delbranscherna. Rederierna med sjöfartsstöd har en relativt god rörelsemarginal. Däremot har rederier med sjöfartsstöd en lägre avkastning på totalt kapital och lägre soliditet än genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet.

Uppföljningen har omfattat 34 företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2015. Omsättningen bland dessa företag har sammantaget ökat med ca 3 miljarder kronor jämfört med 2014. Lönsamheten har på en aggregerad nivå i medeltal minskat mätt i räntabilitet på eget kapital.

Det svenska sjöfartsstödet har år 2015, liksom tidigare år haft stor betydelse för företagens lönsamhet. Samtidigt är det stora skillnader mellan de segment som ingår i undersökningen. De olika segmenten drabbades av finanskrisen vid lite olika tillfällen beroende på hur marknaden och konkurrensvillkoren såg ut. Storredier, tank- och torrlastrederier påverkades relativt direkt vid nedgången, medan färjeredier och managementbolag visar en nedgång en tid senare. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment. Det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten.

Segmentet storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag. För dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre relativ betydelse, vilket också nyckeltalen visar. Störst relativ betydelse har sjöfartsstödet för managementbolagen som är att jämföra med bemanningsföretag.

Summary

In 1996 the Riksdag (Swedish parliament) decided to introduce a state financial support scheme for maritime transport. Since 2001 this support has been available for disbursement to physical and legal persons and shipping partnerships that employ or have employed sailors for work onboard Swedish-registered vessels, under certain conditions. This support corresponds to the sailor's tax on seafaring income plus the costs of employer contributions and general payroll fees. With respect to sailors employed for work onboard vessels that provide regular passenger transport between EU ports, the maritime support is disbursed only for citizens of the EU and the European Economic Area. Maritime support can also be disbursed to sailors employed on cargo or passenger vessels used for domestic transport if the transport is procured by the state.

The report follows up on 34 companies that received maritime support in 2015. The turnover of the 34 companies rose by an average of SEK 1.8 billion compared with 2014, with the support accounting for an average of 3.4% of total turnover, a share unchanged from the year before. Average profitability measured as return on equity rose somewhat at an aggregate level.

In recent years, the Swedish maritime financial support has averaged SEK 1.7 billion per year. The follow-up indicates that this support continues to support the profitability of shipping lines. One condition for receiving this support is that the vessel be registered solely in Sweden. The number of Swedish onboard employees has decreased in parallel with the decline in the number of Swedish-registered vessels. The total financial support provided to Swedish shipping lines in 2015 increased by SEK 11 million to SEK 1.43 billion kronor, with more companies receiving maritime financial support in 2015 than in the year before.

The importance of Swedish maritime financial support for the shipping companies' profitability remains roughly the same as before. At the same time, the segments covered in the study differ markedly. The various segments were affected by the financial crisis at slightly different times, depending on the markets in which they operated and the competitive conditions they faced. The segments Major Shipping Lines, Tankers, and Dry Cargo were affected more immediately by the downturn, while Ferry Lines and Management Companies experienced a downturn somewhat later. The various shipping line segments differ in profitability and capital structure, and there are major differences between the individual companies within the segments as well.

The Major Shipping Line segment comprises a small number of large and diversified companies for which the maritime support scheme can be assumed to be of relatively minor importance. The key figures indicate this, with the maritime support accounting for an average of only 1.5% of Major Shipping Line turnover. The maritime support is most important to Management Companies (comparable to staffing companies), for which the support is decisive, accounting for 58% of turnover in 2015. In no segment did all companies post positive profit margins when the maritime support was excluded.

In the maritime transport industry, the shipping lines receiving maritime support posted relatively favourable operating margins and return on total capital. On the other hand, the

shipping lines receiving maritime support had lower solvency than the average for the maritime transport industry as a whole.

The conclusion this year is once again that, without maritime financial support, the shipping lines could not conduct their business operations as they do at present. The Swedish shipping companies would have to adapt their operations in various ways, likely by registering their vessels in other countries.

1 Inledning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, varvid ett statligt rederistöd infördes. Rederinämnden hade i uppdrag att följa upp effekterna av stödet fram till 2010 då nämnden lades ned och uppdraget togs över av Delegationen för sjöfartsstödet som är en del av Trafikverket. År 2012 gick uppdraget över till Trafikanalys.

Denna rapport följer upp sjöfartsstödet effekter år 2015. Rapporten bygger till stor del på underlag som Sensa Corporate Advisors (hädanefter Sensa) tagit fram på Trafikanalys uppdrag och som återfinns i bilaga. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet. Denna redovisning inleds i med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Ett av syftena med stödet är att underlätta för rederier att anställa svensk personal ombord. Ett villkor för stödet är dock att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt två beskriver kortfattat utvecklingen för svenskregistrerade fartyg och för ombordanställda svenska kvinnor och män.

Kapitel 4 beskriver ekonomiska och finansiella effekter av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningar för åren 2007 till 2015. Kapitel 4 beskriver några nyckeltal och som en bild av rederiernas ekonomiska situation. Sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen. Den ekonomiska analysen är också uppdelad på olika segment och visar situationen idag samt den historiska utvecklingen från 2007.

Sjöfarten är en del av transportbranschen och därmed utsatt för konkurrens från andra trafikslag. Samtidigt är sjöfartsbranschen mer internationell än de flesta andra transportbranscher, vilket gör den mer utsatt för den globala konjunkturen. Kapitel fem ger en översiktlig bild av rederiernas situation i jämförelse med övriga sjötransportföretag. Kapitel sex redovisar slutligen några slutsatser av analysen.

2 Stödets utformning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnärings, varvid ett statligt rederistöd infördes för en femårsperiod.¹ Rederistödet, som var begränsat till lastfartyg, ändrades efter riksdagens godkännande år 2001 till att istället omfatta fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på såväl svenskregistrerade last- som passagerarfartyg.²

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, senast ändrad genom förordning 2014:232. Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att:

- fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden
- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall, och
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Sjöfartsstödet motsvarar sjömännens skatt på sjöinkomst, samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. När det gäller sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar i EU lämnas sjöfartsstöd endast i fråga om medborgare i EU och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Detsamma gäller sjömän anställda på ro-ro-passagerarfartyg.

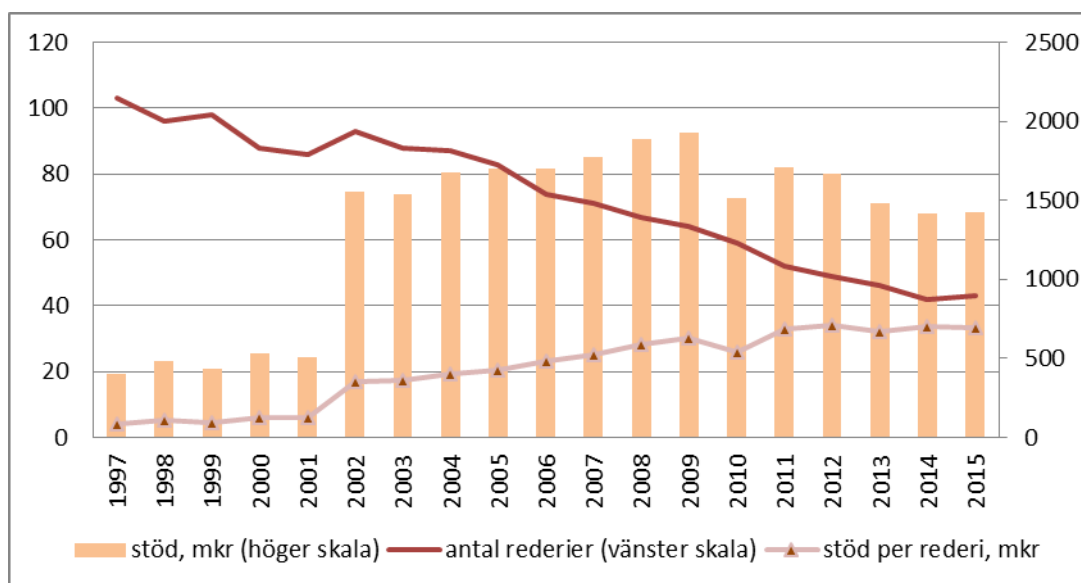
Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemonter och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.

2.1 Flera rederier bland de stödberättigade

Figur 1.1 visar att när sjöfartsstödet började utbetalas till rederierna gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd minskat till mindre än hälften. År 2015 betalades emellertid stöd till fler rederier än året innan, det vill säga till 43 rederier jämfört med 42 rederier år 2014. Det återstår att se om detta är ett trendbrott. Antalet fartyg minskade dock från 112 till 110.

¹ Prop (1996/97:1)

² Prop (2000/01:127)



Figur 1.1 Sjöfartsstödet (staplar och rosa linje) och antal stödmottagande rederier (röd linje). Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämnden (2010), SOU (2010:73), Trafikanalys (2014a) och Delegationen för sjöfartsstöd (Trafikverket)

Förändringen år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Stödet var också fram till dess begränsat till högst 58 000 kronor per årsanställd.³ I och med denna förändring ökade det totala stödbeloppet. Från att ha legat på omkring en halv miljard kronor ökade beloppet med omkring 300 procent till att åren efter förändringen ligga på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år.

I takt med att antalet stödberättigade rederier har minskat har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från omkring 17 miljoner kronor år 2002 till 33 miljoner kronor per rederiföretag år 2015. Däremot minskade antalet fartyg från 233 till 110. Stödet per fartyg har nästan fördubblats sedan 2002: från 6,7 miljoner kronor till 13 miljoner kronor per fartyg i 2015.⁴

Klassificeringen av rederierna i segment

I vår analys av rederibranschen klassificerar vi rederierna i fem olika segment:

- Storredier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Denna klassificering av rederierna används främst för att underlätta jämförelser med tidigare undersökningar som genomförts av Rederinämnden och Delegationen för sjöfartsstöd.⁵

³ SOU (2010:73), s 36 samt förordning (2001:770).

⁴ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket

⁵ I bilagan jämförs denna klassificering med den som görs av *Lloyd's Register Fairplay*.

Kategoriseringen av varje enskilt rederi har gjorts genom en samlad bedömning av huvudsaklig verksamhetsinriktning och den övervägande typen av fartyg. Ett antal av de företag som ingår i undersökningen har en mycket diversifierad verksamhet vilket försvårar bedömningen. Det bör också påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg, utan kan hyra fartyg för sin verksamhet eller hyra ut personal till företag med fartyg.

2.2 Svag ökning av sjöfartsstöd till svenska rederier

Det sammanlagda sjöfartsstödet till de svenska rederierna ökade något under 2015 men har varit relativt stabilt 2013-2015. Ökningen var 16 miljoner kronor jämfört med föregående år och stödet uppgick till totalt 1,4 miljarder kronor under 2015. Det genomsnittliga stödet per rederi ökade med 0,4 miljoner kronor. Fördelningen av sjöfartsstödet skiljer sig mellan de olika segmenten, vilket visas i Tabell 2.1 och Figur 2.1 nedan. Tabellen inkluderar totalt 34 av de 43 rederier som erhållit sjöfartsstöd.⁶

Tabell 2.1 Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, år 2014 och 2015

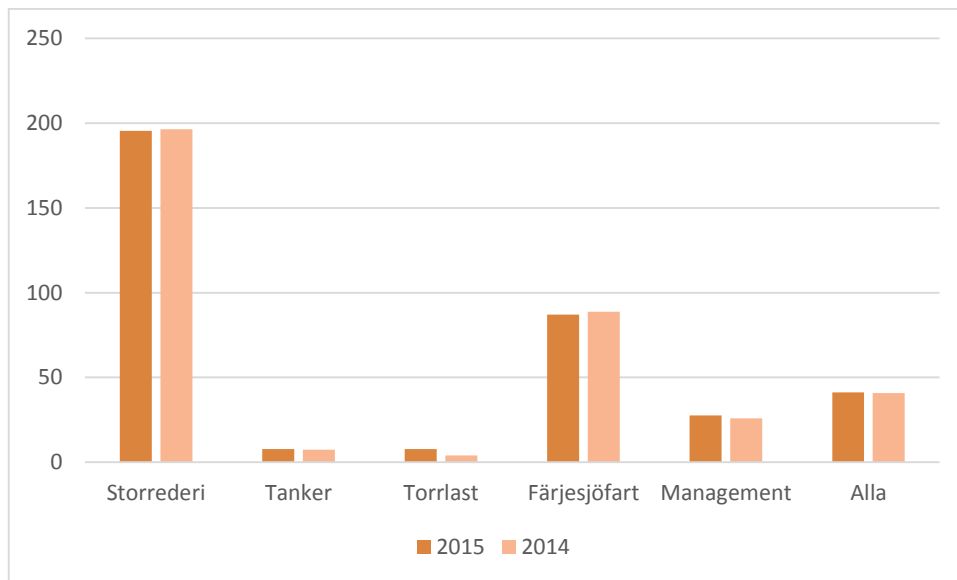
Segment	Stor-rederi	Tanker	Torrlast	Färje-sjöfart	Management	Totalt
Antal rederier år 2015 (år 2014)	3 (3)	14 (16)	6 (4)	6 (6)	5 (5)	34 (34)
Stödbelopp, tkr år 2015 (år 2014)	586 000 (589 000)	108 000 (119 000)	47 000 (16 000)	523 000 (532 000)	138 000 (130 000)	1 402 000 (1 386 000)
Genomsnittligt stöd per rederi, tkr år 2015 (år 2014)	195 500 (196 300)	7 700 (7 400)	7 900 (4 000)	87 100 (88 700)	27 600 (25 900)	41 200 (40 800)

Källa: Bilaga

Segmentet torrlast står för den största delen av ökningen av sjöfartsstödet 2015. Segmentets sammanlagda stödbelopp ökade med nästan 200 procent jämfört med föregående år. Fler rederier inom torrlast erhöll sjöfartsstöd och det genomsnittliga stödet per rederi ökade med nästan 100 procent jämfört med 2014. Även det totala stödbeloppet till segmentet management ökade under 2015, vilket resulterade i att det genomsnittliga stödet till managementrederierna ökade med 1,7 miljoner kronor jämfört med föregående år. Även det genomsnittliga sjöfartsstödet till segmentet tanker ökade. Antalet tankerredierier som får sjöfartsstöd har dock minskat under 2015, vilket resulterat i att det totala sjöfartsstödet till dessa rederier minskat jämfört med föregående år. Segmenten storredierier och färjesjöfart har under de senaste åren fått betydligt högre genomsnittligt sjöfartsstöd än övriga segment.

⁶ Vissa rederier har inte lämnat någon årsredovisning till Bolagsverket, att dotterbolag redovisas i koncernredovisningen och för vissa företag utgör rederiverksamheten så liten del av den totala verksamheten att dessa inte inkluderats.

Dock visar Figur 2.1 att denna skillnad minskar under 2015 och att dessa segment får något lägre sjöfartsstöd än föregående år.



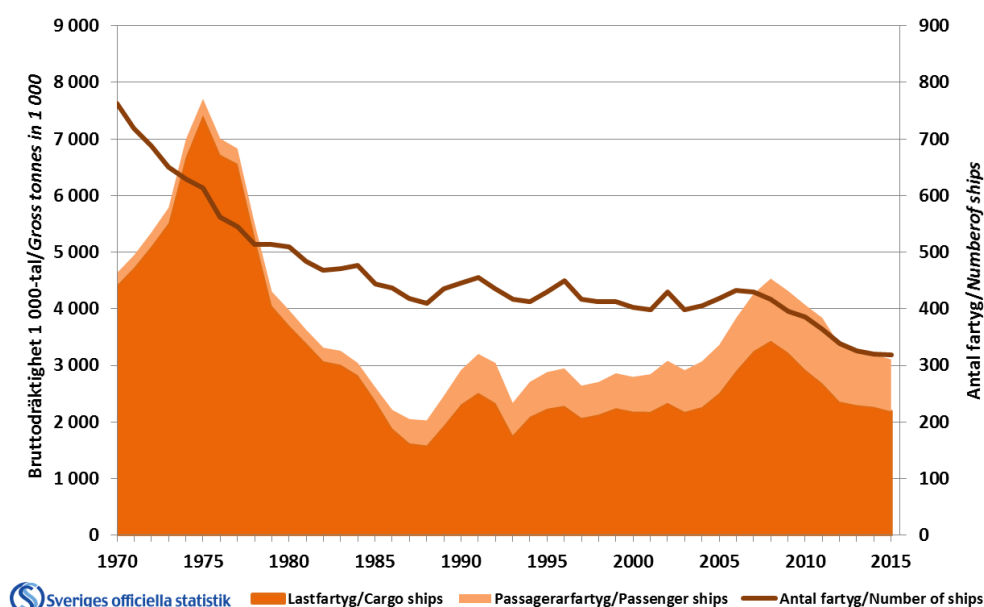
Figur 2.1 Stödbeloppet per rederi för olika segment år 2015 och 2014, miljoner kronor. Källa: Bilaga

3 Handelsflottans utveckling

Ett av syftena med det svenska sjöfartsstödet har varit att minska utflaggningen av svenska fartyg och försöka bibehålla mängden svenska anställda ombord på svenska fartyg. I detta avsnitt beskriver vi därför kortfattat utvecklingen för den svenskflaggade handelsflottan och antalet svenska anställda ombord på svenska fartyg.

3.1 Svenskflaggade fartyg blir allt färre

Mängden svenskregistrerade handelsfartyg har minskat sedan flera decennier, se figur 3.1. Minskningen av antalet fartyg planade ut i slutet av 1980-talet, och sjöfartsstödet införande i mitten av 1990-talet tycks ha inneburit en temporär ökning av antalet fartyg. Den kraftiga ökningen av sjöfartsstödet år 2002 sammanföll med att antalet svenskregistrerade handelsfartyg ökade under några år, men sedan 2006 har det skett en accelererande minskning. Utvecklingen mot färre fartyg har planat ut de senaste åren. Under år 2015 förändrades den svenskregistrerade handelsflottans omfattning högst marginellt. Flottan minskade med 1 fartyg (≥ 100 brutto). Antalet lastfartyg minskade med 3 fartyg och antalet passagerarfartyg ökade med 2 fartyg. Den svenskregistrerade handelsflottan, mätt i antal fartyg, var 2015 den minsta sedan perioden började 1970.⁷



Figur 3.1 Antalet svenskflaggade handelsfartyg den 31 december 2017-2015 och total bruttodräktighet fördelat efter typ av fartyg. Fartyg med bruttodräktighet om minst 100. Källa: Trafikanalys (2016a)

⁷ S. 11 Trafikanalys (2015a)

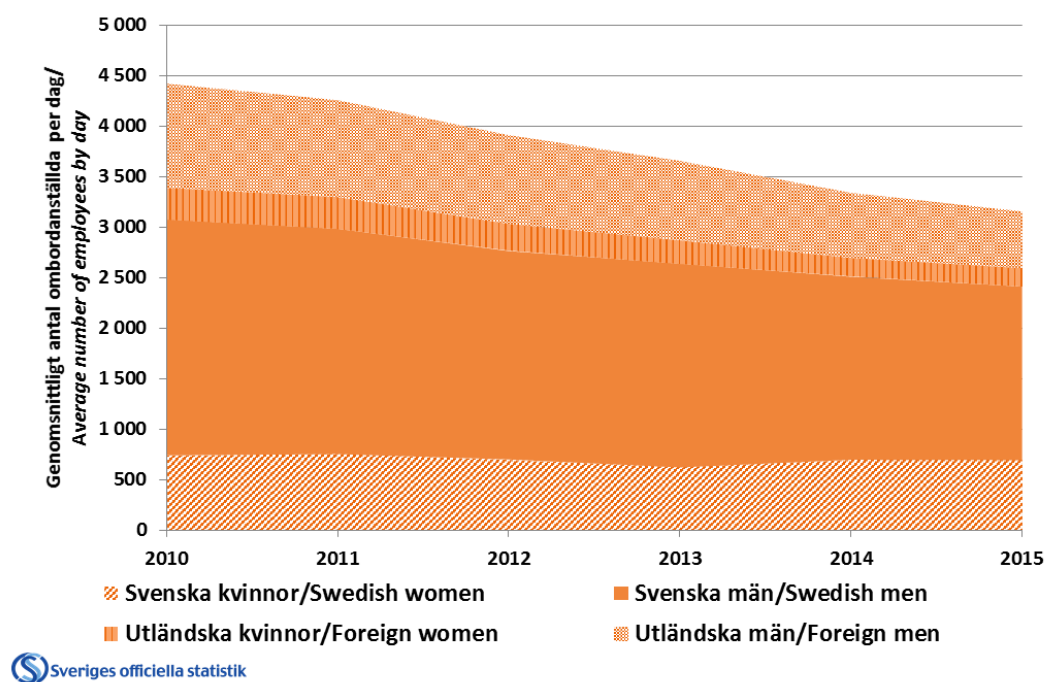
3.2 Antalet svenska ombordanställda

Från och med 2013 har Trafikanalys statistik avseende ombordanställda ändrats till att ta hänsyn till antalet sjödaggar och visa det genomsnittliga antalet ombordanställda per dag för olika kategorier. Från och med 2014 har dessutom fartygsstorleken ändrats till fartyg större än eller lika med 100 brutto istället för den tidigare gränsen som låg vid 300 brutto. Den nya statistiken är därför inte jämförbar med den tidigare statistiken. Trafikanalys har tagit fram statistik med den nya indelningen för åren från och med 2010.

Trafikanalys statistik visar att, trots en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi, har den negativa utvecklingen för antalet svenska ombordanställda fortsatt. Det sammanlagda antalet svenska ombordanställda i den inhemska handelsflottan har minskat med 666 personer sedan 2010 till 2412 ombordanställda per dag i 2015. Även antalet svenska befälhavare har minskat, från 246 per dag 2010 till 177 per dag under 2015.

Andelen kvinnor av den svenska omsorgspersonalen är totalt sett 29 procent av den totala svenska besättningen. År 2010 var andelen kvinnor 24 procent. Även om andelen kvinnor har ökat, arbetade det 48 färre svenska kvinnor ombord på svenska fartyg 2015 jämfört med 2010.

Det totala antalet ombordanställda har minskat med 1 263 mellan 2010 och 2015.



Figur 1.2 Antal ombordanställda på svenska handelsfartyg med ≥ 100 brutto, 2010–2015. Källa: Trafikanalys (2016a)

4 Effekter på rederierna

Det här avsnittet sammanfattar analysen av rederiernas räkenskaper som redovisas mer utförligt i bilagan. Undersökningen gäller år 2015 och baseras på årsredovisningarna för de rederier som fått sjöfartsstöd under året.

Analysen avser de ekonomiska och finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet på de stödmottagande rederierna och omfattar följande nyckeltal⁸:

- Likviditet
- Soliditet
- Räntabilitet på eget kapital
- Räntabilitet på totalt kapital
- Likviditetsbuffert
- Rörelsemarginal
- Vinstmarginal
- Rörelseresultat per anställd
- K/I-tal

Analysen för 2015 omfattar således totalt 34 företag av de 43 som erhållit sjöfartsstöd.

Analysen isolerar den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att helt enkelt exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen. Denna så kallade räkenskapsanalys är en förenklad analys av vilken påverkan sjöfartsstödet har på rederiernas ekonomi. På lång sikt är det sannolikt att rederierna anpassar sin verksamhet och organisation till en förväntad årlig nivå på stödet. En enkel räkenskapsanalys ger inte svar på hur denna långsiktiga anpassning ser ut, eftersom vi inte vet hur rederiernas ekonomi skulle se ut utan stödet.

I avsnitt 4.1 beskriver vi situationen år 2015 i den svenska stödmottagande rederibranschen som helhet, samt uppdelat på olika segment. Därefter sammanfattar vi i avsnitt 4.2 den finansiella utvecklingen sedan år 2007 för de olika sjöfartssegmenten.

⁸ Definitioner av nyckeltalen och en mer utförlig beskrivning finns i bilagan, s. 3 f.

4.1 Rederibranschens lönsamhet idag

Minskad omsättning men något förbättrade resultat

Generellt sett har den sammanlagda omsättningen minskat bland de rederier som mottagit sjöfartsstöd för 2015, jämfört med 2014. Bland de 34 rederier som mottagit sjöfartsstöd under 2015 och som ingår i denna genomgång har den sammanlagda nettoomsättningen minskat 3,2 miljarder kronor jämfört med i fjol till 44,3 miljarder kronor.

Trots den minskade omsättningen har det sammanlagda resultatet för rederierna som helhet förbättrats jämfört med ifjol. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster har ökat med ca 400 miljoner kronor till 3,6 miljarder kronor.

Stora skillnader mellan sjöfartssegmenten

Det förekommer betydande skillnader i lönsamhet mellan de olika segmenten, likaså har även lönsamhetsutvecklingen under 2015 skiljt sig något åt mellan branschens segment. Den aggregerade resultat- och balansräkningen, visas i Tabell 4.1.

Tabell 4.1 Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2015, miljoner kronor

Aggregerade resultat- och balansräkningar (mkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färje-sjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	38 770	1 551	245	3 534	237	44 338
Rörelseresultat (EBIT)	5 526	230	- 7	489	0	6 238
Resultat e. finansnetto*	2 940	218	-12	462	0	3 609
Krediterade stödbelopp	586	108	47	523	138	1 402
<i>som andel av omsättningen</i>	<i>1,5%</i>	<i>7,0%</i>	<i>19,2%</i>	<i>14,8%</i>	<i>58,2%</i>	<i>3,2%</i>
Summa tillgångar	153 444	2 447	161	6 276	64	162 392
Summa eget kapital och obeskattade reserver	52 448	708	2	3 271	2	56 431
Summa skulder	99 673	1 611	159	2 619	62	104 123
Summa eget kapital och skulder	153 444	2 447	161	6 276	64	162 392

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterat stödbelopp. Källa: Bilaga

Omsättningen hos de 34 rederier som ingår i undersökningen uppgår till 44,3 miljarder kronor år 2015, en ökning motsvarande 3,2 miljarder kronor jämfört med föregående år. Större delen av ökningen förklaras av storrederierna som ökat sin omsättning med 2,8 miljarder kronor och tankersegmentet som ökat omsättningen med nästan 0,2 miljarder kronor. Även segmenten färjesjöfart och torrlast uppvisar en ökad omsättning jämfört med föregående år. Till skillnad

från övriga segment minskade management sin omsättning och segmentets omsättning uppgick år 2015 till 237 miljoner kronor, en minskning motsvarande 5,6 procent.

Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster hos de 34 undersökta företagen uppgick 2015 till 3,6 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning med 0,4 miljarder kronor jämfört med föregående år. Samtliga segment utom torrlast och management uppvisade under 2015 ett förbättrat resultat jämfört med 2014. Den största ökningen förekom inom segmentet tankar som förbättrade sitt resultat med 244 miljoner och därmed vände från negativt till positivt resultat på aggregerad nivå.

Sjöfartsstödet av stor betydelse för management

Det totalt utbetalade sjöfartsstödet uppgick 2015 till 1,4 miljarder kronor, en summa som motsvarar 3,2 procent av rederiernas omsättning. Mätt som just andel av rederiernas omsättning innebär detta en minskning av sjöfartsstöd med knappa 0,2 procentenheter. Mellan segmenten är dock skillnaden större och sjöfartsstödet har framförallt en stor betydelse för segmenten management, torrlast och färjesjöfart. Segmentet management får under 2015 ett sjöfartsstöd som utgör 58,2 procent av dess omsättning, en ökning motsvarande 6,2 procentenheter. Även för torrlast ökar sjöfartsstödet i relation till segmentets omsättning och andelen sjöfartsstöd uppgick 2015 till 19,2 procent. Dock minskar denna andel något för segmenten storrederier (-0,1 procentenheter), färjesjöfart (-1,2 procentenheter) och tankar (-1,7 procentenheter). Tabell 4.2 ger en mer djupgående beskrivning av sjöfartsstödet betydelse.

Rederierna vinstmarginal

Medianvärdet för rederiernas sammanlagda vinstmarginal uppgick 2015 till 5,1 procent, en ökning motsvarande 3,0 procentenheter. Trots detta, och till skillnad från föregående år, uppvisar ett av segmenten (torrlast) en negativ vinstmarginal även då sjöfartsstödet inkluderas. Vinstmarginalen minskade även för segmentet färjesjöfart, som mätt i medianvärde har en vinstmarginal om 1,4 procent. Övriga segment uppvisar en högre vinstmarginal 2015 jämfört med föregående år. Den största ökningen återfinns i segmentet tankar som ökar vinstmarginalen med 5,2 procentenheter och därmed uppnår en vinstmarginal om 12,6 procent. Exkluderas sjöfartsstödet sjunker vinstmarginalerna kraftigt och endast segmenten storrederier och tankar uppvisar då positiva resultat. Positivt är att dessa segment dessutom har ökat vinstmarginalen exklusive stöd jämfört med föregående års medianvärde. Vinstmarginalen exklusive stöd för övriga segment har minskat jämfört med föregående år och segmentet management når en vinstmarginal exklusive stöd på nästan -60 procent. Vinstmarginalen exklusive stöd för färjesjöfart och torrlast uppgår 2015 till -33,0 procent respektive -24,8 procent. Det framgår tydligt att sjöfartsstödet har en stor betydelse för rederibranschens lönsamhet.

Tabell 4.2 Några finansiella nyckeltal (medianvärden) per segment och totalt. År 2015

Nyckeltal (medianvärden)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Management	Totalt
Vinstmarginal	8,3%	12,6%	- 2,6%	1,4%	0,0%	5,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	7,1%	2,6%	- 24,8%	- 33,0%	- 59,8%	- 15,6%
Räntabilitet eget kapital	4,5%	28,4%	14,5%	12,6%	10,0%	15,3%
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	3,6%	8,2%	- 359%	- 277%	-16 767%	-34,0%
Rör.resultat per anst, tkr	431	238	14	4	0	43
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	395	83	- 224	-163	- 239	- 142
Soliditet	33,7%	36,4%	1,5%	20,7%	3,2%	22,1%
Kassalikviditet	0,42	1,28	0,81	1,09	1,02	1,02
Balanslikviditet	0,67	1,33	0,87	1,09	1,02	1,03
Likviditetsbuffert	2,9%	16,6%	3,2%	14,4%	33,8%	9,9%

Källa: Bilaga

Varierad lönsamhetsutveckling för olika segment

Räntabilitet på eget kapital inklusive stöd ligger på aggregerad nivå något högre jämfört med föregående år och avkastningsmålet för branschen som helhet uppnår år 2015 en räntabilitet på 15,3 procent. Då sjöfartsstödet är inkluderat uppnår samtliga av de enskilda segmenten, liksom föregående år, en positiv avkastning på eget kapital. Segmenten tanker och torrlast ökade sin avkastning på eget kapital jämfört med år 2014, medan övriga segment fick försämrade lönsamhet under 2015. Liksom för rörelsemarginalen, minskar avkastning på eget kapital betydligt då sjöfartsstödet exkluderas. Medianvärdet för räntabiliteten på eget kapital exklusive stöd minskar då från 15,3 procent till -34,0 procent för branschen i helhet. Detta är en försämring jämfört med föregående år då samma mått var -26,8 procent. Utan sjöfartsstöd är det endast segmenteten tanker och storredrier som uppvisar positiv räntabilitet på eget kapital.

Sjöfartsstödet avgörande för lönsamheten per anställd

Det sammanlagda rörelseresultatet per anställd ökade från 15 000 kronor år 2014 till 43 000 kronor år 2015, sjöfartsstödet inräknat. Segmentet tanker förklarar den största delen av ökningen då segmentet ökade rörelseresultat per anställd med 179 000 kronor. Även segmentet torrlast ökade lönsamheten per anställd och uppvisade år 2015 ett rörelseresultat per anställd på 14 000 kronor, en ökning med 13 000 kronor. Övriga segment minskade under 2015 sin lönsamhet per anställd jämfört med föregående år och den största minskning skedde inom segmentet storredrier där rörelseresultatet per anställd sjönk med 151 000 kronor till ett rörelseresultat om 431 000 kronor per anställd. Sjöfartsstödet har en avgörande roll för

lönsamheten per anställd. Exkluderas sjöfartsstödet minskar rörelseresultat per anställd från 43 000 kronor till -142 000 kronor. Minskning kan framförallt förklaras av segmenten torrlast och management, då avsaknaden av sjöfartsstöd (allt annat lika) skulle innebära en minskning av rörelseresultat per anställd med 239 000 respektive 238 000 kronor.

Små förändringar av sjöfartens aggregerade soliditet och likviditet

Kapitalstrukturen i de undersökta företagen är på en aggregerad nivå tämligen oförändrad. Soliditeten mätt i medianvärde minskade med knappa 0,8 procentenheter jämfört med föregående år och uppnådde år 2015 drygt 22 procent. Segmenten storrederier och tankar uppvisar den högsta soliditeten (> 30 procent). Segmenten torrlast och management har betydligt lägre soliditetsnivå och uppnår 2015 1,5 respektive 3,2 procent. Detta innebär en minskning med 3,9 procentenheter för segmentet torrlast jämfört med föregående år. Även segmentet färjesjöfart minskade sin soliditet jämfört med föregående år och redovisar år 2015 en soliditet på drygt 20 procent.

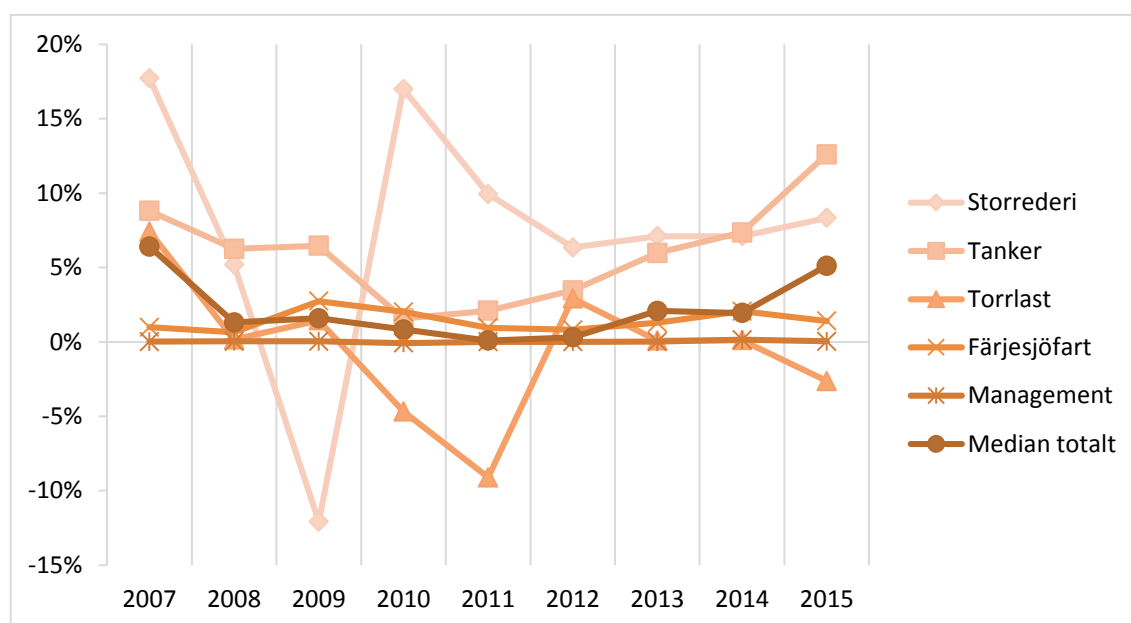
Likviditeten är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga. För de 34 företag som ingår i undersökningen är likviditetsnivåerna totalt sett förhållandevis oförändrade jämfört med föregående år, där nivån för kassa- och balanslikviditet ligger strax över 1. För branschen som helhet ökade likviditetsbufferten något och uppnådde år 2015 en nivå om 9,9 procent. Samtliga av torrlasts likviditetsmått minskade något under 2015 jämför med föregående år. Även storrederier uppvisade minskande kassa- och balanslikviditet och dessa två nyckeltal halverades jämfört med föregående år. Kassa och balanslikviditeten för övriga segment var i stort sett oförändrade. Segmentet tankar uppvisade motsatt förändring och förbättrade samtliga likviditetsmått jämfört med föregående år. Övriga segment har i stort sett oförändrad nivå av kassa- och balanslikviditet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att omsättningen har ökat bland de 34 företag som ingår i undersökningen. Även det totalt utbetalade sjöfartsstödet till dessa företag har stigit något under 2015 jämfört med föregående år. På aggregerad nivå har samtliga lönsamhetsmått (vinstmarginalen, räntabilitet på eget kapital och lönsamhet per anställd) förbättrats något jämfört med 2014. Exkluderas sjöfartsstödet sjunker lönsamheten kraftigt. Det går därmed att konstatera att sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

4.2 Finansiell utveckling

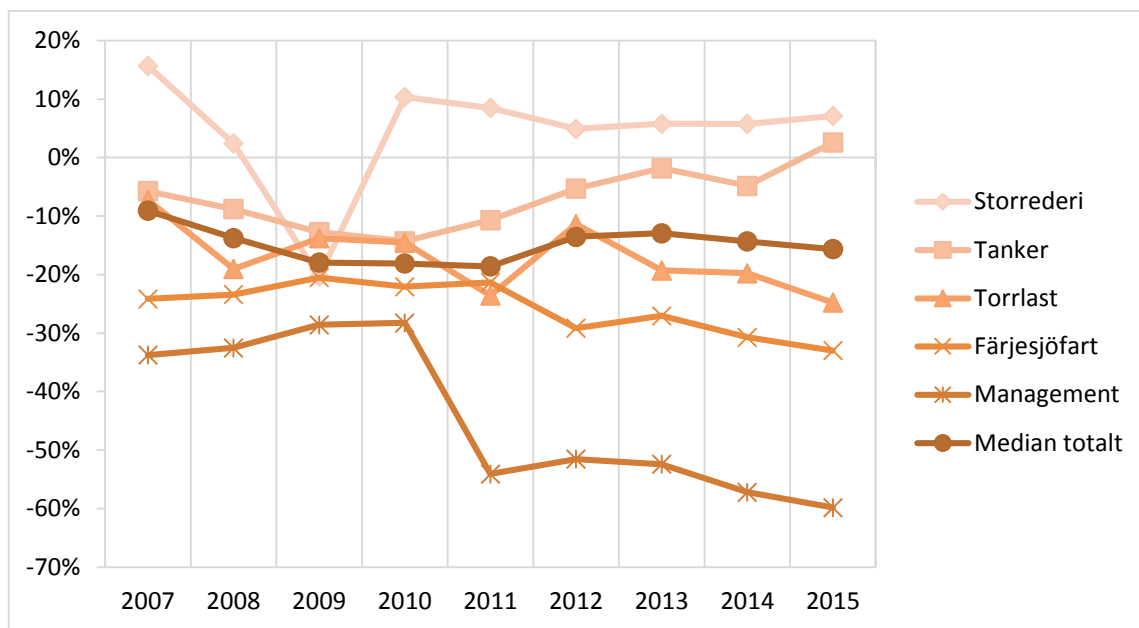
Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen under perioden 2007 till 2015. Vi fokuserar redovisningen på vinstmarginalen för de olika segmenten under perioden. Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som tar hänsyn till finansiella intäkter och kostnader genom att relatera resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning. Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal för de olika segmenten återfinns i bilaga.

Figur 4.2 illustrerar hur vinstmarginalen har utvecklats för branschens olika segment under de senaste nio åren, sjöfartsstödet inräknat och mätt i medianvärde.



Figur 4.2 Vinstmarginal per segment, inklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga

För den undersökta perioden, 2007 till 2015, var vinstmarginalen hos de 34 undersökta bolagen som lägst under 2011 (0,1 procent), men har sedan dess haft en uppåtgående trend till år 2015 då medianvärdet för vinstmarginalen uppnådde 5,1 procent. Detta innebär att branschens vinstmarginal under 2015 närmade sig 2007 års toppnivå på 6,1 procent. Branschens genomsnittliga ökning innebär dock inte en förbättring av vinstmarginalen för samtliga segment. De segment som historiskt sett haft en högre vinstmarginal än branschens genomsnitt – storrederier och tankar – förbättrade, liksom branschen som helhet, sina vinstmarginaler jämfört med föregående år, vilket för segmentet tankar innebär den högsta vinstmarginalen sedan undersökningsperiodens början. Övriga segment har historiskt sett haft en lägre vinstmarginalnivå. Segmentet managements vinstmarginal ligger kvar på ca 0 procent, vilket den gjort sedan 2007. Segmenten färjesjöfart och torrlast har under 2015 en sjunkande vinstmarginal, vilket resulterar i att segmentet torrlast uppvisar ett negativt marginalmått. Orsaken till branschernas olika vinstmarginaler kan förklaras av skillnader mellan segmentens externa och interna förutsättningar. Utveckling av vinstmarginalen exklusive stöd sedan 2007 ser något annorlunda ut, vilket visualiseras i Figur 4.3.



Figur 4.3 Vinstmarginal per segment, exklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga

Sedan 2007 är det endast segmenten storrederi och tanker som uppvisar ett positivt medianvärde för vinstmarginalen för minst ett av åren, sjöfartsstöd exkluderat. Under de senaste nio åren uppvisade storrederi ett positivt medianvärde för åtta år medan tanker endast uppvisade en positiv vinstmarginal för ett år, nämligen för 2015. Övriga segment har ett negativt medianvärde för samtliga nio åren. Figur 4.2 och 4.3 visar tydligt att vinstmarginalen under de senaste åren ökat betydligt på grund av sjöfartsstödet.

4.3 Lönsamhetens utveckling

I detta avsnitt redovisar vi mer i detalj sjöfartsstödet betydelse för lönsamheten mätt som vinstmarginal i respektive segment. Analysen visar hur stor andel av rederierna i segmentet som har en stark (>5%), svag (0-5%) respektive negativ (<0%) vinstmarginal och hur andelarna har påverkats av sjöfartsstödet under perioden 2007 – 2015. Motsvarande analyser för övriga finansiella nyckeltal finns i bilaga.

Lönsamheten för rederierna inom respektive segment skiljer sig åt betydligt. Genom att klassificera vinstmarginalen som *stark*, *svag* samt *negativ* illustreras denna skillnad. Tabell 4.3 till 4.7 visar en klassificering av lönsamhetsmålet vinstmarginal inom respektive segment och hur lönsamhetsfördelningen förändrat sedan 2007, både inklusive och exklusive stöd.

Minskad stark vinstmarginal bland storrederierna

Jämfört med föregående år minskar andelen rederier som uppvisar en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent).

Tabell 4.3 Andel företag bland Storredier med olika hög vinstmarginal

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	67%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%
	Svag	0-5%	33%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%

Källa: Bilaga

Sedan 2007 har förekomsten av sjöfartsstöd inneburet liten eller ingen förändring för klassificeringen av storrederierna. Största skillnaden förekom 2008 då två tredjedelar av rederierna fick en lägre klassificering då sjöfartsstödet exkluderades.

Sjöfartsstödet betydelse ökar för tankar

Inom segmentet tankar ökade andelen företag med en stark (>5 procent) vinstmarginal med 36 procentenheter. Tabell 4.4 visar även att en lägre andel av rederierna uppvisade en negativ vinstmarginal år 2015 jämfört med föregående år.

Tabell 4.4 Andel företag bland Tankerredier med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%

Källa: Bilaga

Sjöfartsstödet har genomgående under perioden haft stor betydelse för segmentet tankers vinstmarginal. För samtliga år har stödet inneburit att flera redier lyfts till stark lönsamhet.. När sjöfartsstödet beräkningsmässigt exkluderas ökar andelen med negativ vinstmarginal och andelen med stark vinstmarginal sjunker till strax över 40 procent.

Rederistödet av stor betydelse för torrlasts vinstmarginal

Vinstmarginalen är år 2015 positiv för hälften av företagen i segmentet för torrlast när sjöfartsstödet är inkluderat. Detta är något lägre än de tre föregående åren då minst 60 procent av rederierna har haft en stark (>5 procent) vinstmarginal.

Tabell 4.5 Andel företag bland Torrlastrederier med olika hög vinstmarginal

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%

Källa: Bilaga

Däremot har samtliga företag inom detta segment en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. Sedan 2007, stödet borträknat, skulle majoriteten av rederierna inom torrlast haft en negativ vinstmarginal, vilket påvisar sjöfartsstödet betydelse för detta segment.

Små förändringar av sjöfartsstödet betydelse för färjesjöfarten

Majoriteten av företagen i segmentet för färjesjöfart har en positiv vinstmarginal 2015 då sjöfartsstödet inkluderas. En tredjedel av företagen har vinstmarginal över 5 procent (stark), medan 50 procent har en vinstmarginal som är svag (0-5 procent).

Tabell 4.6 Andel företag bland Färjesjöfart med olika hög vinstmarginal

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%
	Svag	0-5%	43%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%
	Negativ	< 0%	29%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%
	Svag	0-5%	14%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	71%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%

Källa: Bilaga

Exkluderas sjöfartsstödet har endast ca 17 procent en positiv vinstmarginal.

Fortsatt låg vinstmarginal för management

När sjöfartsstödet inkluderas för år 2015 uppvisar 60 procent av företagen inom segmentet management en svagt positiv (0-5 procent) vinstmarginal, medan övriga företag uppnår en negativ vinstmarginal. Inget av segmentets företag har uppvisat en stark (>5 procent) vinstmarginal sedan 2008.

Tabell 4.7 Andel företag bland Managementföretagen med olika hög vinstmarginal

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Källa: Bilaga

Samtliga företag i managementsegmentet uppvisar en negativ vinstmarginal då sjöfartsstödet beräkningsmässigt exkluderas. Sedan 2007 har det endast förekommit en gång att ett företag har redovisat en svagt positiv vinstmarginal under dessa förutsättningar. Med tanke på managementföretagens affärsidé och verksamhet (till stor del att hyra ut besättning) är det inte heller överraskande att sjöfartsstödet slår igenom mycket tydligt på beräkningar av detta slag.

5 Rederierna jämfört med övriga sjötransportföretag

Detta avsnitt beskrivs sjöfartsföretagens ekonomi för att ge en översiktlig bild av rederiernas förhållande till andra företag inom sjöfartsnäringen. Avsnittet ger också en bild av den ekonomiska situationen i andra transportbranscher. Det är dock viktigt att komma ihåg att olika branscher har sina speciella villkor, och det är inte helt rättvist att jämföra branscher med varandra.

För att ge en översiktlig bild av den ekonomiska situationen hos rederierna med sjöfartsstöd i förhållande till alla svenska sjötransportföretag, beskriver vi några nyckeltal som finns tillgängliga i officiell statistik. Gruppen sjötransportbolag omfattar förutom rederiaktiebolag huvudsakligen svenska aktiebolag på områdena sjötransport och stödtjänster till sjötransport, men även handels- och kommanditbolag, ekonomiska föreningar, affärsverk, enskilda näringsidkare och stiftelser.⁹

Tabell 5.1 visar medelvärden för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med våra 34 rederier som fått sjöfartsstöd under 2015. För gruppen sjötransportföretag finns dock endast uppgifter som gäller år 2014.

Tabell 5.1. Nyckeltal för rederier (år 2015) och andra sjötransportföretag (år 2014).

	<i>Antal bolag</i>	<i>Soliditet (%)</i>	<i>Avkastn tot. kap. (%)</i>	<i>Rörelse- Marginal (%)</i>
Sjötransportföretag* inom:				
Havs- & kustsjöfart, pass. (SNI 50.1)	504	47,0	7,4	- 3,3
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)	266	38,4	1,3	- 3,1
Sjöfart inre vattenvägar, pass (SNI 50.3)	404	40,0	10,0	9,6
Sjöfart inre vattenvägar, gods (SNI 50.4)	73	35,5	6,3	4,7
<i>Medelvärde Sjötransportföretag 2014</i>	<i>1247</i>	<i>43</i>	<i>4,7</i>	<i>- 2,6</i>
 Rederier med sjöfartsstöd **	 34			
medelvärde		21,9	1,7	5,9
medianvärde		22,1	2,3	5,2

Källor: *Trafikanalys (2015b), tab. 1 & 2, **Bilaga

Eftersom gruppen rederier med sjöfartsstöd är relativt liten, visar Tabell 5.1 förutom gruppens medelvärde även medianvärdet, som är mindre känsligt för extrema värden.

⁹ Se vidare Trafikanalys (2016c)

Företag inom området sjöfart på inre vattenvägar har en relativt hög rörelsemarginal jämfört med företag inom havs- och kustsjöfart. Precis som året innan, har gruppen rederier med sjöfartsstöd en rörelsemarginal år 2015 som ligger över genomsnittet för sjötransportföretagen år 2014. Avkastningen på totalt kapital för rederier med sjöfartsstöd 2015 ligger lägre, vilket är tvärtemot jämfört med året innan. Även soliditeten är lägre, jämfört med gruppen sjöfartsföretag år 2014.

6 Slutsatser

Uppföljningen har gjorts för 34 företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2015. Fyra nya företag har tillkommit och tre har utgått sedan förra årets redovisning. Omsättningen för de 34 företagen har i snitt ökat med 1,8 miljarder kronor jämfört med 2014, och stödet utgör i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen, vilket är en oförändrad andel jämfört med året innan. Lönsamheten har på en aggregerad nivå i medeltal ökat något, mätt i räntabilitet på eget kapital.

Det svenska sjöfartsstödet har de senaste åren legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg har minskat, har även antalet svenska ombordanställda. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen ökade 2015 med 11 miljoner kronor till 1,43 miljarder kronor. Flera företag mottog sjöfartsstöd 2015 än året innan.

Det svenska sjöfartsstödet har haft ungefär lika stor betydelse för företagens lönsamhet som tidigare. Samtidigt är det stora skillnader mellan de segment som ingår i undersökningen. De olika segmenten drabbades av finanskrisen vid lite olika tillfällen beroende på vilken marknad de arbetar på, och på hur konkurrensvillkoren ser ut. Segmenten Storrederi, Tanker och Torrlast påverkades relativt direkt vid nedgången, medan Färjesjöfart och Management visar en nedgång en tid senare. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment, men det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten.

Segmentet Storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre relativ betydelse, vilket också nyckeltalen visar. Stödets andel av Storrederiernas omsättning är i snitt 1,5 procent. Störst betydelse har sjöfartsstödet för Managementbolagen – som är att jämföra med bemanningsföretag – där stödet har avgörande betydelse. År 2015 utgjorde stödet 58 procent av omsättningen. Inga segment uppvisar en positiv vinstmarginal för samtliga företag när sjöfartsstödet exkluderas.

Inom sjötransportbranschen har rederierna med sjöfartsstöd en relativt god rörelsemarginal, och avkastning på totalt kapital. Däremot har rederier med sjöfartsstöd en lägre soliditet än genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet.

Även i år är slutsatsen att utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet de gör idag. Rederierna skulle anpassa sin verksamhet på annat sätt men den sannolika anpassningen skulle vara att de svenskregistrerade fartygen flaggas ut.

Referenser

Bilaga

ESV (2013), *Tidsserier, statens budget m.m. 2012*, Rapport 2013:38, Ekonomistyrningsverket, Stockholm

Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm>

Förordning (2014:232) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd

Prop. (1996/97:1), *Förslag till statsbudget för budgetåret 1997 m.m.*, Regeringens proposition 1996/97:1

Prop. (2000/01:127), *Sjöfartsstöd*, Regeringens proposition 2000/01:127

Rederinämnden (2010), *De svenska rederiernas ekonomiska situation 2009*, Rederinämnden, Göteborg

Sensa (2016), *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2015*, rapport till Trafikanalys, Sensa Corporate Advisors, sep 2016

SOU (2010:73), *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*, Stockholm

Trafikanalys (2015) *Sjöfartsstödet effekter 2014*, Rapport 2015:16, Trafikanalys

Trafikanalys (2016a), *Fartyg 2015 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2016:14, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>

Trafikanalys (2016b), *Sjöfartsföretag 2014*, Statistik 2016:16, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sjofart/sjofartsforetag/>

Trafikanalys (2016c), *Sjöfartsföretag 2014 – Beskrivning av statistiken*, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjofartsforetag/beskrivning-av-statistiken-sjofartsforetag-2014.pdf>

Mejl

Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2015

Stockholm den 27 september 2016

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
1 BAKGRUND.....	3
2 UPPDRAGET.....	3
3 ARBETSMETODIK	3
3.1 FINANSIELLA NYCKELTAL.....	3
3.2 DATAINSAMLING OCH BEARBETNING	4
3.3 ANALYSMODELL	6
4 NULÄGET I DE SVENSKA REDERIerna	7
4.1 LÖNSAMHET	10
4.2 KAPITALSTRUKTUR	11
4.3 LIKVIDITET.....	11
4.4 SAMMANFATTNING.....	11
5 ANALYS OCH KOMMENTAR	12
5.1 FINANSIELL UTVECKLING – INTRODUKTION	12
5.2 STORREDERI	13
5.2.1 Storrederi - Lönsamhet	13
5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad	15
5.2.3 Storrederi – Likviditet.....	16
5.3 TANKER	18
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	18
5.3.2 Tanker - Soliditet.....	20
5.3.3 Tanker - Likviditet	21
5.4 TORRLAST	23
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet.....	23
5.4.2 Torrlast - Soliditet	26
5.4.3 Torrlast - Likviditet.....	27
5.5 FÄRRESJÖFART.....	29
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet.....	29
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	31
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet.....	32
5.6 MANAGEMENT	34
5.6.1 Management - Lönsamhet	34
5.6.2 Management – Soliditet	36
5.6.3 Management – Likviditet.....	37
6 KOMMENTAR	39
6.1 OM UNDERSÖKNINGEN	39
6.2 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER	39
APPENDIX – ÖVERGRIPANDE JÄMFÖRELSE AV MEDIANVÄRDEN PER NYCKELTAL	42
APPENDIX – ÖVRIGA NYCKELTAL OCH DIAGRAM	43
APPENDIX – NYCKELTALSDEFINITIONER	48
APPENDIX – BOLAG SOM INGÅR I STUDIEN.....	49
APPENDIX – BOLAG PER SEGMENT	50

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2015. Rapportens utformning följer strukturen i tidigare uppföljningar för åren 2011-2014. Nytt för uppföljningen av 2015 är att denna rapport i ett senare skede kommer att kompletteras med ett separat dokument som översiktligt kartlägger och beskriver makrofaktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för de svenska rederierna under 2015.

Utvärderingen avseende 2015 omfattar 34 företag som erhållit ca 1,4 miljarder kronor i sjöfartsstöd under 2015, och baseras på tillgänglig finansiell information i företagens årsredovisningar. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Nivåerna på dessa nyckeltal har därefter bedömts utifrån tidigare uppställda kriterier för vad som anses vara hög-låg nivå samt effekterna av sjöfartsstödet på denna nivå. Företagen är verksamma i segmenten storrederier, tanker, torrlast, färjesjöfart och management.

Tillståndet i den svenska sjöfartsnäringen – som mottagit sjöfartsstöd – år 2015 kan sammanfattas med att omsättningen totalt sett har ökat med ca 3 miljarder till 44,3 miljarder kronor och det samlade resultatet efter finansiella poster ökat med ca 0,4 miljarder kronor till ca 3,6 miljarder kronor. Storrederierna står för större delen av omsättningsökningen och tanker-segmentet för ca hälften av resultatökningen.

Sjöfartsstödet har avgörande betydelse för att det stora flertalet rederier ska kunna uppvisa positiv lönsamhet mätt som marginal och räntabilitet. Om sjöfartsstödet exkluderas visar segmenten för torrlast, färjesjöfart och management en negativ vinstmarginal och räntabilitet. Storrederier och – tack vare förbättrad lönsamhet – tankersegmentet visar positiv lönsamhet också när sjöfartsstödet exkluderas.

Förekomsten av sjöfartsstödet har en stor betydelse för företagens lönsamhet och är sannolikt ett väsentligt hänsynstagande för rederierna vid finansiering och organisering av verksamheten.

Under 2015 föreslog regeringen att tonnageskatt skulle införas i Sverige. Under 2016 har EU-kommissionen godkänt den svenska konstruktionen av denna skatt och tonnageskatt skulle därmed kunna införas från och med 1 januari 2017. Utformningen bör följas då den kan få ytterligare effekter på hur svenska rederier väljer att organisera sin verksamhet.

Stockholm 2016-09-27

Mikael Kruusval

Andreas Hagberg

1 Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2015. Sensa Corporate Advisors (Sensa) har gjort dessa utvärderingar för perioden 2011-2014 på uppdrag av Trafikanalys. Trafikanalys har i sin tur detta uppdrag från regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet.

Detta dokument kompletteras med en översiktlig kartläggning av faktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för svenska rederier under 2015, så som konjunktur och andra makrofaktorer.

2 Uppdraget

Sensas uppdrag innebär att göra en årlig uppföljning av de finansiella effekterna för de rederier som mottager svenskt sjöfartsstöd. Denna rapport avser 2015 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2015. De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2015 ingår i undersökningen. I denna rapport redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar företagets lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet. Den finansiella ställningen beskrivs och slutsatser dras om effekterna av sjöfartsstödet på företagets ekonomiska ställning. En utförligare beskrivning av arbetsmetodiken återfinns i avsnitt 3 nedan.

3 Arbetsmetodik

3.1 Finansiella nyckeltal

I uppdraget ingår att beskriva företagets ekonomiska ställning med hjälp av finansiella nyckeltal. Följande nyckeltal har tagits fram och fastställts tillsammans med uppdragsgivaren:

- **Likviditet** – med likviditet avses omsättningstillgångarnas täckande av korta skulder, som ett mått på kortsiktig betalningsförmåga. Om varulager inte inkluderas i omsättningstillgångarna talas om kassalikviditet, annars balanslikviditet. I sjöfartsnäringen är varulager av betydande storlek inte vanligt förekommande, så även om både kassa- och balanslikviditet redovisas används också ett kompletterande likviditetsmått - likviditetsbuffert, se nedan.
- **Soliditet** – med soliditet avses andelen eget kapital av totalt kapital, som ett mått på graden av egenfinansiering och används bland annat som ett mått på långsiktig betalningsförmåga. Måttet bör också användas för att utifrån företagets kapitalstruktur analysera uthållighet och ytterligare lånekapacitet.
- **Räntabilitet på eget kapital** – mäter företagets lönsamhet i form av avkastning på det egna kapitalet med hänsyn till kostnaderna för finansiering.
- **Räntabilitet på totalt kapital** – mäter företagets lönsamhet i form av avkastning på det totala kapitalet utan hänsyn till kostnaderna för finansiering.
- **Likviditetsbuffert** – nyckeltalet mäter hur stor andel av de totala tillgångarna som kassa och banktillgångar utgör. Måttet fångar den omedelbara likviditeten i bolaget och hur stor denna buffert är. I företagen kan detta användas för att skapa uthållighet

och egen användning vid investeringar, och föredras i vissa situationer framför lånefinansiering eller tillskott från aktieägarna.

- **Rörelsemarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som inte tar hänsyn till kostnaderna för finansiering som mäts genom att relatera rörelseresultatet till omsättningen.
- **Vinstmarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som tar hänsyn till finansiella intäkter och kostnader som mäts genom att relatera resultatet efter finansnetto till omsättningen.
- **Rörelseresultat per anställd** – mäter företagets prestation mätt som rörelseresultat dividerat med genomsnittligt antal anställda, för att fånga företagets användning av sina personella resurser.
- **K/I-tal** – nyckeltalet mäter totala kostnadernas andel av intäkterna.

Nyckeltalen har beräknats i mån av tillgänglig data. Undersökningen avseende 2015 bygger vidare på den finansiella information som samlats in tidigare, vilket innebär att det i denna rapport är möjligt att följa utvecklingen under perioden 2007-2015, dvs hela nio år.

Denna rapport fokuserar på vissa finansiella nyckeltal för områdena *lönsamhet* (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), *kapitalstruktur* (soliditet och konsolideringsgrad) och *likviditet* (kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffet). Kompletterande nyckeltal som mäter ytterligare aspekter av lönsamheten (rörelsemarginal, rörelseresultat per anställd samt räntabilitet på totalt kapital) återfinns i Appendix.

3.2 Datainsamling och bearbetning

Arbetet med denna rapport har föregåtts av datainsamling i form av dokumentation och finansiell information från de företag som mottagit sjöfartsstöd. Uppgift om vilka företag som erhållit sjöfartsstöd har inhämtats från Delegationen för sjöfartsstöd på Trafikverket. Finansiell information om dessa har därefter inhämtats via en databas som tillhandahåller information om årsbokslut som företag skickat in till Bolagsverket. Kvalitetskontroll av ingående data har gjorts genom stickprov. Uppenbart felaktiga poster, t ex poster som inte kan vara noll har kontrollerats och hanterats manuellt genom kontroll med årsredovisningen. För de sju företag som har brutet räkenskapsår har årsbokslutet matchats med det kalenderår där majoriteten av antalet månader i räkenskapsåret har ingått. Effekten av denna matchning är att en viss del av dessa företags årsbokslut går att hänföra till 2014.

Särskilda överväganden vad gäller den undersökta populationen för 2015:

- Koncernredovisning används i de fall där rederinäringen står för mer än hälften av omsättningen.
- Rena managementbolag och managementbolag där räkenskaperna inte konsolideras i ett svenskt företag särredovisas som egen kategori i undersökningen.
- Bolag som inte har lämnat in årsredovisning för 2015 till Bolagsverket per 2016-08-29 ingår inte i undersökningen.

Vid en jämförelse med föregående års rapport avseende 2014 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Fyra nya företag har erhållit sjöfartsstöd under 2015 och tre företag har utgått från tidigare års population då de inte längre erhåller rederistöd för 2015. För en

fullständig lista över de bolag som fått rederistöd 2015 samt vilka bolag som av olika skäl utgår ur den här studien hänvisas till tabell i Appendix – ”Bolag som ingår i studien”.

Noterbart är vidare att ett företag i årets analys har adderats till siffrorna för 2014, eftersom årsredovisning för detta företag har offentliggjorts efter genomförandet av 2014 års studie (inkluderade offentliggjorda årsredovisningar till och med 2015-08-24).¹

Vad gäller klassificeringen av de ingående företagen i olika segment så har samma grund för indelningen använts sedan uppföljningen av sjöfartsstöd för år 2011:²

- Storrederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Klassificeringen Storrederier avser bolag med en rederiverksamhet som kan anses vara diversifierad inom flera olika segment samt med en omsättning större än 2,0 miljarder kronor.³

De klassificeringar som använts i rapporten används till stor del för att underlätta jämförelser med tidigare genomförda analyser. Ett alternativ till denna klassificering skulle kunna vara t.ex. Lloyd's Register Fairplay som delar in rederinäringen i klasserna *Tanker*, *Bulk & General Cargo*, *Container & RoRo*, *Passenger* och *Miscellaneous*. En transkribering av de olika klassificeringarna i den här rapporten till Lloyd's motsvarande skulle innebära att företagen som ingår i Storrederier kan ingå i flera olika klasser, Tanker i *Tanker*, Torrlast i *Bulk & General Cargo* och Färjesjöfart i *Passenger* och/ eller *Container & RoRo*. För Management finns på grund av segmentets särart ingen entydig transkribering till Lloyd's motsvarande utan får hänföras till *Miscellaneous*.

Kategoriseringen av varje enskilt företag har gjorts genom en samlad bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktningen och den övervägande typen av fartyg. Ett antal av de företag som ingår i undersökningen har en mycket diversifierad verksamhet vilket försvårar bedömningen. Det bör också påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg, utan kan hyra fartyg för sin verksamhet eller hyra ut personal till företag med fartyg.

¹ Eurovik Shipping AB (556785-5621).

² I rapporter tidigare än uppföljningen av sjöfartsstöd för 2011 har kategorin RoRo funnits med som en egen kategori, men vid en närmare granskning har dessa klassificerats som huvudsakligen Torrlast eller Färjesjöfart. Kategorin RoRo ingår därför inte. Eftersom flera företag har som huvudsaklig verksamhet att hantera personal till andra företag i sjöfartsnäringen, har därför en ny kategori använts från och med uppföljningen av sjöfartsstöd 2011 – Management.

³ Dessa är Stena AB, Wallenius Marine AB och Viking Supply Ships AB (tidigare Rederi AB Transatlantic).

3.3 Analysmodell

Analysmodellen bygger på en utvärdering av de företag som mottagit sjöfartsstöd utifrån de finansiella nyckeltal som beskrivits i 3.1 ovan. Nyckeltalen beräknats inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att undersöka den finansiella effekten av detta (där sjöfartsstödet ingår i beräkningen). Analysen bygger på ett antagande om att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen, även om förfarandet kan anses vara en förenkling av mer komplexa samband.

Givet observerade nivåer på de finansiella nyckeltalen har schematiska utvärderingsnivåer kunnat ställas upp för respektive nyckeltal. Dessa följer avseende nyckeltalen soliditet, vinstmarginal och likviditet i allt väsentligt nivåerna i tidiga rapporter från före år 2011. För samtliga nyckeltal nedan gäller att klassificeringen sker enligt samma nivåer som uppföljningarna för tidigare år (2011-2014).

<i>Nyckeltal</i>	<i>Stark/Hög</i>	<i>Svag/Mellan</i>	<i>Negativ/Låg</i>
Vinstmarginal	> 5%	0-5%	< 0%
Räntabilitet på eget kapital	> 10%	0-10%	< 0%
Räntabilitet på totalt kapital	> 7%	0-7%	< 0%
Soliditet (& konsolideringsgrad*)	> 25%	15-25%	< 15%
Kassalikviditet	> 1,1	0,8-1,1	< 0,8
Balanslikviditet	> 1,2	1,0-1,2	< 1,0
Likviditetsbuffert	> 10%	5-10%	< 5%

Klassificering av nivåer på finansiella nyckeltal.

* I de fall koncernredovisning har använts blir det ingen skillnad i dessa två nyckeltal då obeskattade reserver saknas i koncerner.

Genom att beräkna nyckeltalen och analysera dem enligt ovan går det att separera den finansiella effekten av sjöfartsstödet på nyckeltalen. Givet situationen i varje enskilt företag kan det vara svårt att göra en bedömning av vilka nivåer som kan anses acceptabla eller godtagbara. Däremot kan man på aggregerad nivå i respektive segment dela in nivåerna enligt hög-låg etc. i syfte att ge en övergripande bild.

4 Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen för 2015 ingår 34 företag av de 43 företag (34 av 42 företag 2014) som erhållit sjöfartsstöd under 2015. Att antalet är lägre än det totala antalet beror på att vissa företag har lyfts ur den totala populationen – av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan – och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. De ingående rederierna har klassificerats i segment enligt nedan:

Segment	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal	3	14 (-2)	6 (+2)	6	5	34

Med hjälp av de i undersökningen ingående företagens resultat- och balansräkningar har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2015 sammanställts per segment och totalt, se nedanstående tabell.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	38 770 000	1 551 000	245 000	3 534 000	237 000	44 338 000
Rörelseresultat f. avskr.	12 366 000	349 000	4 000	758 000	0	13 478 000
Rörelseresultat (EBIT)	5 526 000	230 000	-7 000	489 000	0	6 238 000
Finansnetto	-2 586 000	-12 000	-5 000	-27 000	0	-2 629 000
Resultat e. finansnetto*	2 940 000	218 000	-12 000	462 000	0	3 609 000
Krediterade stödbelopp**	586 000	108 000	47 000	523 000	138 000	1 402 000
Anläggningstillgångar	138 031 000	1 671 000	124 000	3 716 000	1 000	143 543 000
Omsättningstillgångar	15 413 000	777 000	37 000	2 560 000	63 000	18 849 000
Summa tillgångar	153 444 000	2 447 000	161 000	6 276 000	64 000	162 392 000
Eget kapital	52 448 000	660 000	2 000	3 249 000	2 000	56 361 000
Obeskattade reserver	0	48 000	0	22 000	0	71 000
Summa eget kapital och obeskattade reserver	52 448 000	708 000	2 000	3 271 000	2 000	56 431 000
Avsättningar och minoritetsintressen	1 323 000	128 000	0	386 000	0	1 838 000
Kortfristiga skulder	17 511 000	554 000	58 000	873 000	61 000	19 056 000
Långfristiga skulder	82 162 000	1 057 000	101 000	1 746 000	1 000	85 067 000
Summa skulder	99 673 000	1 611 000	159 000	2 619 000	62 000	104 123 000
Summa eget kapital och skulder	153 444 000	2 447 000	161 000	6 276 000	64 000	162 392 000

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2015.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 426 427 tkr till 43 företag år 2015.

Omsättningen hos de 34 företag som ingår i undersökningen uppgår till totalt 44,3 miljarder kronor år 2015 (41,1 miljarder kronor 2014, 42,9 miljarder kronor 2013 och 41,2 miljarder kronor 2012). Omsättningen jämfört med föregående år har ökat med ca 3 miljarder kronor. Större delen av ökningen kommer från storrederierna som ökat sin omsättning med 2,8 miljarder kronor och tankersegmentet som ökat omsättningen med ca 0,2 miljarder kronor. Även segmentet för torrlast har ökat något med ca 93 miljoner kronor. Segmentet för

färjesjöfart har minskat omsättningen med ca 146 miljoner kronor och segmentet för management har minskat med ca 14 miljoner kronor.

Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster hos dessa 34 företag uppgår till 3,6 miljarder kronor (3,2 miljarder kronor 2014, 3,1 miljarder kronor 2013 och 2,85 miljarder kronor 2012). Resultatnivån har ökat jämfört med föregående år för samtliga segment utom torrlast och management, där det senare ligger kvar på nollresultat.

Det totalt utbetalade stödbeloppet till de rederier som ingår i undersökningen är ca 1,40 miljarder kronor (totalt stöd är ca 1,43 miljarder kronor till totalt 43 företag). Det innebär att nivån ligger på ungefärligen samma nivå som föregående år (ca 1,39 miljarder kronor 2014, ca 1,47 miljarder kronor 2013 och ca 1,65 miljarder kronor 2012). För de olika segmenten så har stödet ökat för torrlast (+ 31 miljoner kronor) och management (+ 8 miljoner kronor), men minskat i övriga (storrederier -3 miljoner kronor, tankar -11 miljoner kronor och färjesjöfart - 9 miljoner kronor).

I tabellen nedan visas sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen i respektive segment för åren 2015, 2014 och 2013.

<i>Andel av omsättningen</i>	<i>Storrederi</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färjesjöfart</i>	<i>Management</i>
Sjöfartsstöd 2015	2%	7%	19%	15%	58%
Sjöfartsstöd 2014	1,6%	9%	11%	16%	52%
Sjöfartsstöd 2013	1,6%	4%	16%	16%	50%

I tabellen på nästa sida visas samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde.

Nyckeltal		Stor- rederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	10,3%	14,9%	-1,5%	5,8%	0,0%	5,9%
	Median	14,5%	13,8%	0,8%	1,4%	0,1%	5,2%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	7,7%	1,5%	-22,4%	-30,4%	-53,9%	-19,5%
	Median	13,3%	5,0%	-24,5%	-31,8%	-59,8%	-14,8%
Vinstmarginal	Medel	1,6%	14,2%	-2,9%	4,9%	0,0%	3,6%
	Median	8,3%	12,6%	-2,6%	1,4%	0,0%	5,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	-1,0%	0,8%	-23,7%	-31,3%	-53,9%	-21,8%
	Median	7,1%	2,6%	-24,8%	-33,0%	-59,8%	-15,6%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	426	283	-23	152	0	168
	Median	431	238	14	4	0	43
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	337	100	-248	-26	-234	-14
	Median	395	83	-224	-163	-239	-142
K/I-tal	Medel	98,4%	85,8%	102,9%	95,1%	100,0%	96,4%
	Median	91,7%	87,4%	102,6%	98,6%	100,0%	94,9%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	101,0%	99,2%	123,7%	131,3%	153,9%	121,8%
	Median	92,9%	97,4%	124,8%	133,0%	159,8%	115,6%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-3,7%	39,0%	-46,7%	18,0%	14,5%	4,2%
	Median	4,5%	28,4%	14,5%	12,6%	10,0%	15,3%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	-5,6%	9,6%	-1351,0%	-1199,1%	-15453,6%	-3599,9%
	Median	3,6%	8,2%	-359,1%	-277,2%	-16767,7%	-34,0%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-1,1%	12,3%	-5,6%	2,7%	0,2%	1,7%
	Median	2,3%	5,6%	-1,6%	2,1%	0,2%	2,3%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	-1,8%	2,1%	-80,2%	-70,6%	-236,3%	-77,4%
	Median	1,8%	0,8%	-82,9%	-54,9%	-214,3%	-12,4%
Soliditet	Medel	39,0%	36,8%	5,8%	25,1%	2,8%	21,9%
	Median	33,7%	36,4%	1,5%	20,7%	3,2%	22,1%
Konsolideringsgrad	Medel	0,39	0,40	0,06	0,26	0,03	0,23
	Median	0,34	0,36	0,02	0,21	0,03	0,23
Kassalikviditet	Medel	0,54	2,33	0,85	1,51	0,97	1,24
	Median	0,42	1,28	0,81	1,09	1,02	1,02
Balanslikviditet	Medel	0,65	2,36	0,89	1,52	1,01	1,29
	Median	0,67	1,33	0,87	1,09	1,02	1,03
Likviditetsbuffert	Medel	3,5%	25,0%	8,5%	15,1%	23,5%	15,1%
	Median	2,9%	16,6%	3,2%	14,4%	33,8%	9,9%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2015.

Eftersom varje segment innehåller relativt få företag i kombination med att det finns enskilda företag som uppvisar extremvärden kan medianvärdet ge en bättre bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärdet.

I följande avsnitt kommenteras utvecklingen för rederiernas lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet på en aggregerad nivå. De enskilda segmenten diskuteras därefter i kapitel 5.

4.1 Lönsamhet

Lönsamhet mätt som *rörelsemarginal* ligger 2015 på en något lägre nivå i medelvärde totalt sett bland de undersökta företagen (5,9 procent i medelvärde jämfört med 7,1 procent för 2014). Medianvärdet ligger emellertid högre än föregående år (5,2 procent jämfört med 2,6 procent för 2014). Det är framförallt storrederierna som uppvisar en minskning från 22,9 procent i medelvärde för 2014 till 10,3 procent år 2015, och från 15,2 procent i medianvärde för 2014 till 14,5 procent för år 2015. Tankersegmentet visar däremot en nästan fördubblad lönsamhet mätt som *rörelsemarginal*, där medel- och medianvärde ökar från 6,3 procent respektive 7,4 procent till 14,9 procent respektive 13,8 procent för år 2015.

Vinstmarginal uppvisar samma mönster som *rörelsemarginalen* där storrederierna minskat *vinstmarginalerna* från 11,6 procent i medelvärde till 1,6 procent för år 2015. Medianvärdet för *vinstmarginal* för storrederierna har däremot ökat från 7,1 procent till 8,3 procent för 2015. På liknande sätt har *vinstmarginalen* för tankerrederierna ökat från 2,8 procent i medelvärde för 2014 till 14,2 procent för år 2015, och medianvärdet har ökat från 7,4 procent till 12,6 procent. På en aggregerad nivå för de undersökta företagen ligger *vinstmarginalen* ungefärligen på samma nivå 2015 som 2014 (3,6 procent i medelvärde jämfört med 3,5 procent för 2014, samt 5,1 procent i medianvärde jämfört med 2,1 procent för 2014).

Om sjöfartsstödet exkluderas från *rörelse- och vinstmarginal* så sjunker lönsamheten kraftigt på aggregerad nivå bland de undersökta företagen. *Rörelsemarginalen* är -19,5 procent i medelvärde och -14,8 procent i medianvärde, vilket är lägre än föregående år (-17,4 procent respektive -9,5 procent för 2014). Tankersegmentet uppvisar i likhet med ovan en kraftigt förbättrad lönsamhet och uppvisar positiva marginalmått även om sjöfartsstödet exkluderas, något som tidigare år (2011-2014) enbart gällt för storrederierna. Att lönsamheten sjunkit för storrederierna visas av att *vinstmarginalen* faktiskt är negativ i medelvärde när sjöfartsstödet exkluderas, vilket inte skett i tidigare års undersökningar. Det bör observeras att medianvärdet fortfarande är positivt.

Avkastningsmåttet *räntabilitet på eget kapital* ligger på en aggregerad nivå lägre i medelvärde (4,2 procent jämfört med 25,8 procent för 2014) och något högre i medianvärde (15,3 procent jämfört med 11,4 procent för 2014). För *räntabilitet på totalt kapital* sker samma förändring med en liten minskning i medelvärde (1,7 procent jämfört med 1,9 procent för 2014) och en mindre ökning i medianvärde (2,3 procent jämfört med 2,1 procent för 2014).

I de enskilda segmenten sjunker *räntabilitet på eget kapital* framförallt i segmentet för storrederi från 7,5 procent i medelvärde (6,1 procent i medianvärde) till -3,7 procent i medelvärde (4,5 procent i medianvärde). Likaså i segmentet för torrlast där *räntabilitet på eget kapital* sjunker från -1,5 procent i medelvärde för 2014 (11,4 procent i medianvärde) till -46,7 procent år 2015 (däremot ökar medianvärdet till 14,5 procent). Även segmenten för färjesjöfart och management uppvisar sjunkande *räntabilitet* på både eget och totalt kapital.

När sjöfartsstödet exkluderas är det endast tankersegmentet som uppvisar positiv *räntabilitet* på eget och totalt kapital mätt som både medel- och medianvärde. Den stora förändringen här är att storrederierna uppvisar negativ *räntabilitet* i medelvärde när sjöfartsstödet exkluderas.

4.2 Kapitalstruktur

Kapitalstrukturen i de undersökta företagen är på en aggregerad nivå tämligen oförändrad. *Soliditeten* ligger på ca 22 procent mätt som både medel- och medianvärde liksom 2014. I de enskilda segmenten kan observeras att den minskade lönsamheten för storrederierna har inneburit en lättare urholkning av soliditeten som sjunker till 39 procent (40 procent 2014) i medelvärde och till 33,7 procent (38,8 procent 2014) i medianvärde. På motsvarande sätt har den stigande lönsamheten i tankersegmentet lett till en ökad soliditet till 36,8 procent i medelvärde (32,3 procent 2014) och till 36,4 procent (32,3 procent) i medianvärde. Det är dessa två segment som uppvisar den högsta soliditeten (> 30 procent). I övrigt är förändringarna jämfört med 2014 små.

4.3 Likviditet

Likviditetsnivåerna är totalt sett förhållandevis oförändrade jämfört med föregående år, där nivån för *kassa- och balanslikviditet* ligger på ca 1 eller strax över mätt som både medel- och mediannivå. *Likviditetsbufferten* har ökat något jämfört med 2014 till 15,1 procent i medelvärde (9,9 % i medianvärde) från 14,2 procent (7,8 procent i medianvärde).

Det bör påpekas att samtliga tre likviditetsmått försämrats för storrederierna, där kassa- och balanslikviditet nära halverats. Den ökade lönsamheten i tankersegmentet har lett till en förbättrad likviditet och ökad likviditetsbuffert. Vad gäller likviditetsbuffert så har denna sjunkit påtagligt också i segmentet för torrlast, vilket sannolikt hänger samman med den försämrade lönsamheten också i detta segment.

4.4 Sammanfattning

Omsättningen har ökat till totalt 44,3 miljarder kronor år 2015 från 41,1 miljarder kronor år 2014, samtidigt som resultaten efter finansiella poster har ökat till 3,6 miljarder kronor från 3,2 miljarder kronor år 2014. När lönsamheten studeras närmare konstateras att den sjunkit framförallt bland segmenten för storrederier och torrlast, och ökat i tankersegmentet.

Liksom tidigare år har sjöfartsstödet varit viktigt för att rederierna ska uppvisa finansiella nyckeltal som visar positiv lönsamhet. År 2015 är det endast tanker och i viss mån storrederierna (mätt som medianvärde) som kan uppvisa lönsamhet också när sjöfartsstödet exkluderas (mätt som rörelse- och vinstmarginal samt räntabilitet på eget och totalt kapital).

Det föreligger dock skillnader mellan de olika segmenten vilket redovisas och analyseras i följande avsnitt där utvecklingen kommenteras per segment. En bedömning sker också av nivåerna på utvalda finansiella nyckeltal för att analysera det finansiella tillståndet i branschen med särskilt fokus på de finansiella effekterna av sjöfartsstödet. En sammanställning av medianvärden per nyckeltal för samtliga segment återfinns som diagram i Appendix.

5 Analys och kommentar

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas de finansiella nyckeltalens utveckling i linjediagram för 9 år, dvs hela den i undersökningen ingående perioden är åren 2007-2015.

Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Storrederi
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Analysen fokuserar på vissa finansiella nyckeltal för områdena *lönsamhet* (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), *kapitalstruktur* (soliditet och konsolideringsgrad) och *likviditet* (kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffert). Värden för nyckeltalen redovisas i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd, och med angivande av medel- och medianvärden. Medianvärden redovisas då materialet i vissa fall uppvisar en stor skevhet, något förenklat när det är stora skillnader mellan medel- och medianvärden. Utvecklingen för övriga undersökta finansiella nyckeltal återfinns i Appendix.

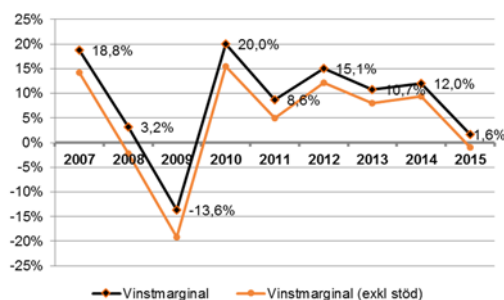
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Från och med uppföljningen för 2012 redovisas också en tabell med förändringar av klassificeringen över tid under den undersökta perioden (i denna rapport perioden 2007-2015). Detta återfinns för måtten avseende vinstmarginal (inkl. och exkl. sjöfartsstöd), soliditet och konsolideringsgrad samt likviditetsmåtten (kassa- och balanslikviditet och likviditetsbuffert).

Man bör i samband med analysen och en kritisk granskning av företagens finansiella rapporter ha i åtanke att företagskonstruktionerna i vissa fall kan vara ett resultat av överväganden kring sjöfartsstödet, och att det mot bakgrund av företagskonstruktionerna i flera bolag är svårt att avgöra hur sjöfartsstödet faktiskt påverkar verksamheten och den underliggande finansiella utvecklingen i företagen.

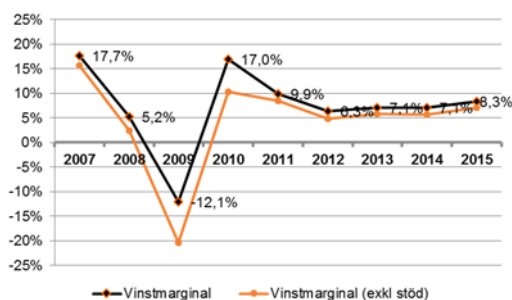
5.2 Storrederi

5.2.1 Storrederi - Lönsamhet

Vinstmarginalen illustreras i diagrammen nedan i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive respektive exklusive sjöfartsstöd.



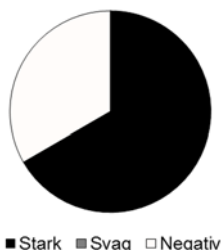
Vinstmarginal – medelvärden.



Vinstmarginal – medianvärden.

Vinstmarginalen för företagen i segmentet för storrederi (Stena AB, Wallenius Marine AB och Viking Supply Ships AB (tidigare Rederi AB Transatlantic)) har inte återhämtat sig till den höga nivå som uppvisades före finanskrisen. Medelvärdet sjönk påtagligt under 2015 och när sjöfartsstödet exkluderas är vinstmarginalen negativ. Detta har tidigare endast hänt 2009. Medianvärdet visar däremot en betydligt mer stabil och svagt stigande trend.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Vinstmarginal 2015 inkl. stöd.

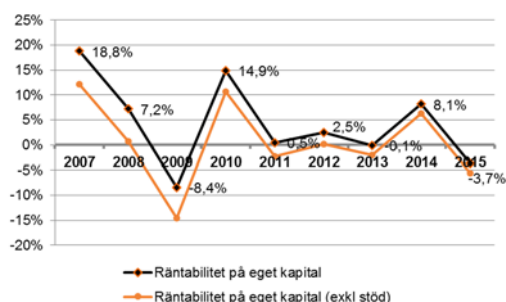


Vinstmarginal 2015 exkl. stöd.

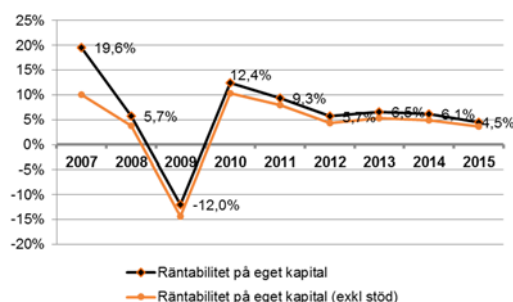
Förekomsten av sjöfartsstödet innebär ingen förändring i klassificeringen av vinstmarginalen. Ett företag har även när sjöfartsstödet inkluderas en negativ vinstmarginal 2015, vilket innebär en förändring jämfört med föregående år. I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under perioden 2007-2015 inklusive och exklusive sjöfartsstödet.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	67%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%
	Svag	0-5%	33%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%

I diagrammen nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd.



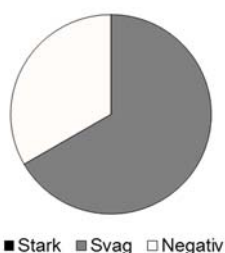
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital sjunker och är mätt som medelvärde negativ både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Även medianvärdet sjunker men är fortfarande positivt, så också när sjöfartsstödet exkluderas. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet kan konstateras vara ca 1-2 procentenheter förbättrad räntabilitet på eget kapital under 2015.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Räntabilitet på eget kapital 2015 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2015 exkl. stöd

Under 2015 är det inget företag i segmentet som kan uppvisa en räntabilitet på eget kapital över 10 procent (stark). I stället har ett företag en negativ räntabilitet på eget kapital både när sjöfartsstödet inkluderas och exkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

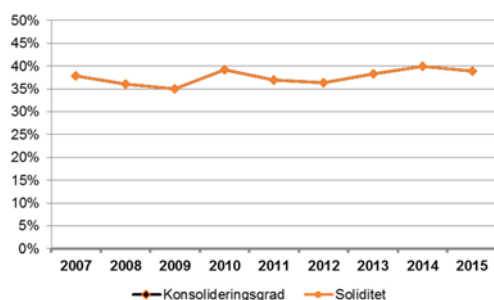
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	100%	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%	0%
	Svag	0-10%	0%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	33%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	67%	100%	67%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%

Tabellen visar att för år 2015 innebär förekomsten av sjöfartsstödet ingen förändring i klassificeringen av nivån på räntabilitet på eget kapital. Under 2014 gjorde emellertid stödet att en större andel företag kunde uppvisa en högre nivå av räntabilitet på eget kapital. Det finns inget år under den undersökta perioden 2007-2015 som sjöfartsstödet gjort att ett företag har uppvisat en positiv räntabilitet på eget kapital istället för en negativ dylik.

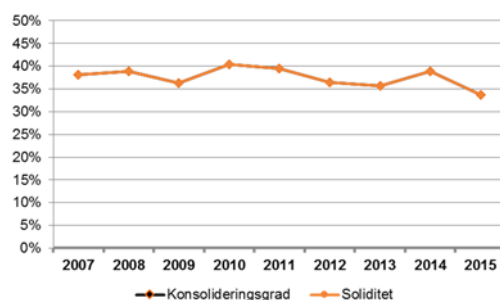
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).⁴



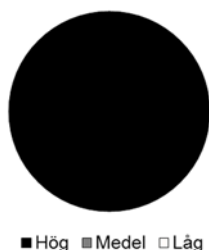
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



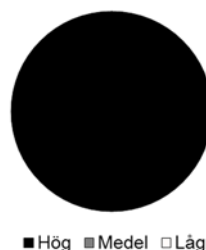
Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Soliditeten har under hela den undersökta nioårsperioden 2007-2015 legat förhållandevis stabilt mellan 35 och 40 procent mätt både som medel- och medianvärde. Den sjunkande lönsamheten under 2015 tycks ha påverkat soliditetsmåttarna som också sjunker svagt. Nivån är emellertid fortfarande hög, se nedan. År 2015 är medelvärdet 39 procent och medianvärdet sjunker till ca 34 procent.

I cirkeldiagrammen nedan visas soliditet (vänster) och konsolideringsgrad (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån.



Soliditet 2015.



Konsolideringsgrad 2015.

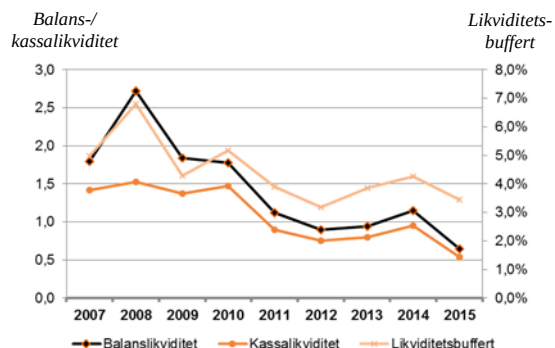
Företagen i segmentet storrederier ligger samtliga på en hög nivå av soliditet under 2015, liksom under hela den undersökta perioden vilket framgår av tabellen nedan.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

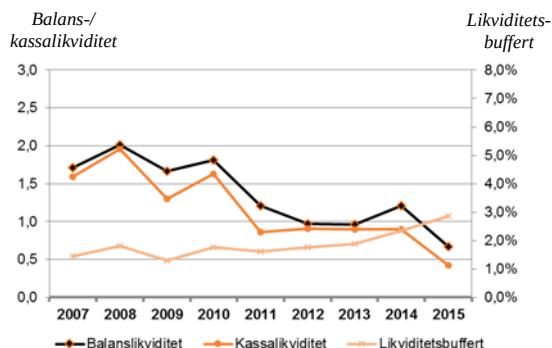
⁴ Då storrederierna upprättar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad.

5.2.3 Storrederi – Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet och likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



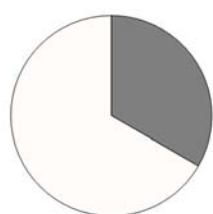
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

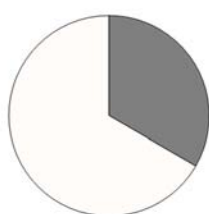
Likviditetsnivåerna i detta segment har under hela den undersökta perioden uppvisat en antydning till sjunkande trend även om värden runt ca 1 uppvisats under åren 2011-2014. 2015 sjunker emellertid kassa- och balanslikviditeten och ligger nu på ca 0,5-0,6 vilket är den lägsta nivån hela under perioden 2007-2015. Likviditetsbufferten har de senaste åren ökat stadigt mätt som medianvärde, även om medelvärde sjunker något för 2015. Nivån på likviditetsbufferten i segmentet för storrederi är den lägsta av samtliga segment. Å andra sidan har dessa företag en betydligt större balansomslutning vilket kan påverka kassans relativa storlek.

I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



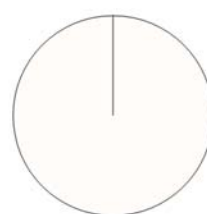
■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2015.

Majoriteten av rederierna har en låg nivå på kassa- och balanslikviditet och samtliga har en likviditetsbuffert på låg nivå. Jämfört med närmast föregående år så har inga rederier i segmentet för storrederi en likviditetsnivå som kan klassificeras som hög, vilket bekräftar den sjunkande likviditeten.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

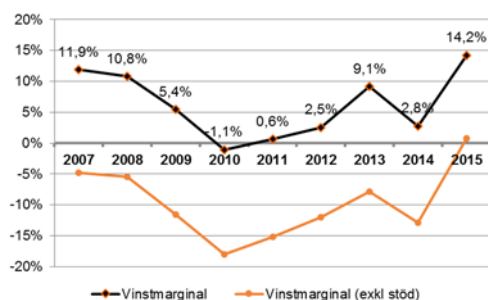
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%	0%
	Medel	0,8-1,1	33%	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%	33%
	Låg	< 0,8	0%	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	67%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	100%	67%	100%	100%	67%	0%	0%	67%	0%
	Medel	0,8-1,1	0%	33%	0%	0%	0%	67%	67%	33%	33%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	0%	67%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	33%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	0%
	Låg	< 0,8	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	100%

Det bör påpekas att under senare halvan av undersökningsperioden har inte de nivåer på likviditetsmått kassa- och balanslikviditet som observerades under åren 2007-2010 uppnåtts. Vad gäller klassificeringen av likviditetsbufferten så har denna sjunkit och för 2015 har samtliga klassificerats såsom låg nivå, vilket är första gången under hela den undersökta perioden 2007-2015.

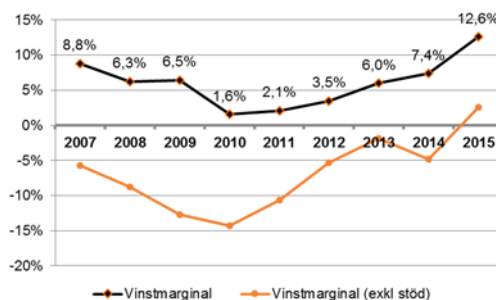
5.3 Tanker

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

I diagrammen nedan visas nivån på vinstmarginal i tankersegmentet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

Lönsamheten i tankersegmentet ökar kraftigt under 2015 både avseende medel- och medianvärde. Även om sjöfartsstödet exkluderas så är vinstmarginalerna positiva, vilket är första gången under hela den undersökta perioden 2007-2015. Vinstmarginalen förbättras med ca 10-15 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas, ett förhållande som ungefärligen gällt under hela undersökningsperioden.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2015 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2015 exkl. stöd

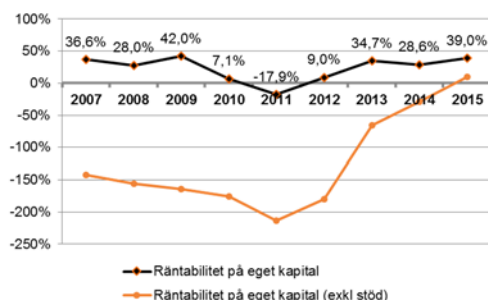
Sjöfartsstödet betydelse för vinstmarginalen har ökat jämfört med 2014. Över 80 procent av företagen har en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent) med sjöfartsstöd. När detta exkluderas ökar andelen med negativ vinstmarginal och andelen med stark vinstmarginal sjunker till strax över 40 procent. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%

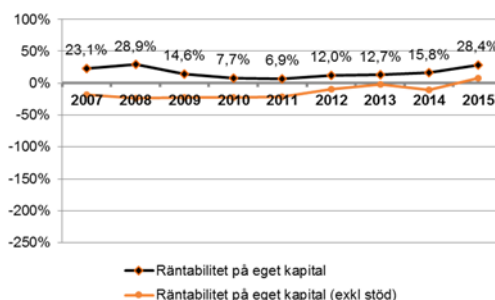
Andelen företag med negativ vinstmarginal har minskat och ligger på den lägsta nivån under hela den undersökta perioden, vilket gäller både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Andelen

företag som har en vinstmarginal högre än 5 procent ligger på den högsta nivån under hela perioden 2007-2015, vilket ligger i linje med diskussionen om den förbättrade lönsamheten i tankersegmentet ovan.

I diagrammen nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd.



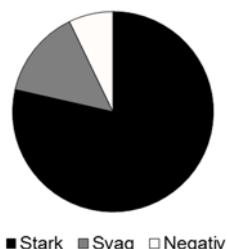
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital ökar ytterligare under 2015 och når nära 40 procent i medelvärde och nära 30 procent i medianvärde. Under 2015 är tankersegmentet det mest lönsamma utifrån räntabilitet på eget kapital och ligger högre också än segmentet för management. Lönsamheten har ökat så att räntabilitet på eget kapital är positiv även om sjöfartsstödet exkluderas mätt både som medel- och medianvärde, även om nivån förbättras med ca 20-30 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Räntabilitet på eget kapital 2015 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2015 exkl. stöd.

När sjöfartsstödet inkluderas har nära 80 procent av rederierna i tankersegmentet en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark (> 10 procent) under 2015, vilket är den högsta andelen sedan 2007. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker andelen till hälften. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas är på den lägsta nivån under hela den undersökta perioden, vilket gäller också när sjöfartsstödet exkluderas.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2007-2015 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

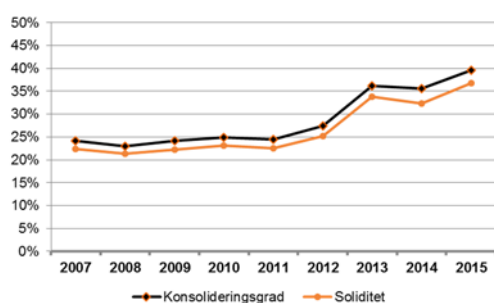
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	81%	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%	79%
	Svag	0-10%	6%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%	14%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%	50%
	Svag	0-10%	19%	6%	11%	11%	22%	11%	35%	19%	21%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%

Att andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas är den lägsta under perioden 2007-2015 kan tolkas som att den underliggande lönsamheten förbättrats och att betydelsen av sjöfartsstödet för dessa företag faktiskt minskat. År 2007 hade ca 70 procent av företagen en negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas jämfört med ca 30 procent 2015.

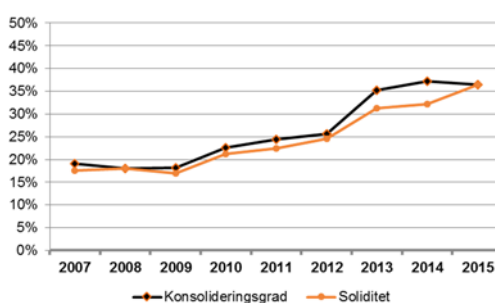
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.3.2 Tanker - Soliditet

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för tankersegmentet.



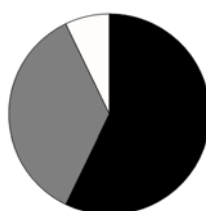
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

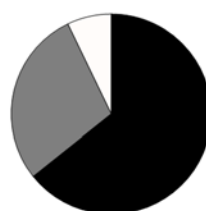
Soliditeten har ökat i tankersegmentet under perioden och når – mätt som medelvärde – den högsta nivån i mätningarna, vilket också kan vara ett resultat av den förbättrade lönsamheten. Nivån ligger nu över 35 procent och tankersegmentet närmar sig därmed nivåer motsvarande storrederierna.

I cirkeldiagrammen nedan visas soliditet (vänster) och konsolideringsgrad (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivå.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2015.

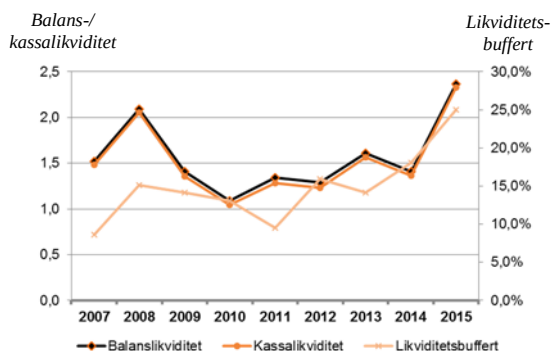
Andelen företag med hög soliditet har minskat något jämfört med föregående år, samtidigt som andelen med låg soliditet också sjunkit. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Soliditet	Hög	> 25%	31%	35%	33%	33%	44%	50%	76%	63%	57%
	Medel	15-25%	25%	24%	28%	33%	22%	28%	12%	25%	36%
	Låg	< 15%	44%	41%	39%	33%	33%	22%	12%	13%	7%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	31%	35%	33%	39%	50%	56%	76%	63%	64%
	Medel	15-25%	31%	24%	33%	28%	17%	22%	24%	25%	29%
	Låg	< 15%	38%	41%	33%	33%	33%	22%	0%	13%	7%

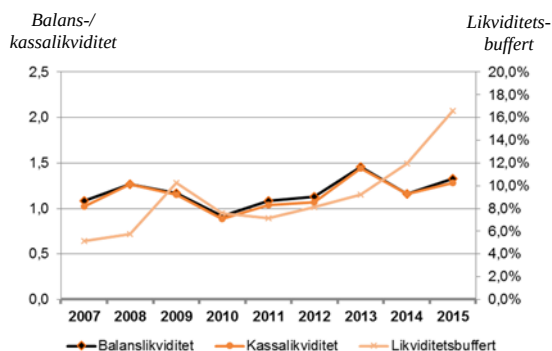
Vad gäller nivån på soliditet framgår att andelen med en hög soliditet har sjunkit under de två senaste åren. År 2013 var det år med högst andel företag med en hög soliditet under åren 2007-2015. Andelen med en låg soliditet är å andra sidan år 2015 den lägsta under hela den undersökta perioden 2007-2015.

5.3.3 Tanker - Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmått kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



Likviditet – medel.



Likviditet – median.

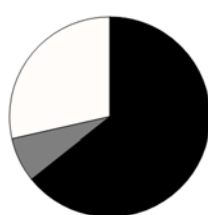
Kassa- och balanslikviditet har förbättrats jämfört med föregående år och ligger nu på den högsta nivån – mätt som medelvärde – under hela den undersökta perioden. Även medianvärdet ökar jämfört med föregående år, även om likviditeten inte är på nivån med den högsta noteringen från 2013. Medelvärdet ligger nu på ca 2,3 och medianvärdet något lägre på ca 1,3. Likviditetsbufferten har fortsatt att öka och ligger också på den högsta nivån under hela den undersökta perioden både mätt som medel- och medianvärde. Förklaringen till dessa förbättringar kan sannolikt sökas i den förbättrade lönsamheten i tankersegmentet.

I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2015.

Klassificeringen av nivån på likviditet på företagen i tankersegmentet visar att majoriteten av dessa ligger på en hög nivå avseende alla tre likviditetsmåten. Andelen som har låg likviditet är bland de lägsta under hela den undersökta perioden 2007-2015. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

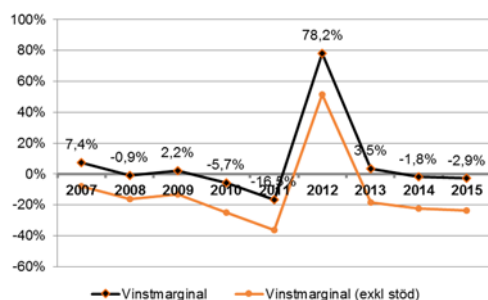
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%	64%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%	14%
	Låg	< 0,8	31%	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%	21%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	44%	33%	39%	44%	65%	44%	64%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	28%	17%	22%	22%	6%	31%	7%
	Låg	< 0,8	31%	35%	28%	50%	39%	33%	29%	25%	29%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	31%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%	64%
	Medel	0,8-1,1	19%	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%	21%
	Låg	< 0,8	50%	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%	14%

Majoriteten av företagen har under samtliga undersökta år haft en likviditet som har varit hög eller på medelnivå. Andelen företag med låg nivå på kassa- och balanslikviditet ligger de senaste två åren på de lägsta under hela nioårsperioden. Beträffande nivån på likviditetsbuffert är andelen företag med en låg nivå den lägsta under hela den undersökta perioden.

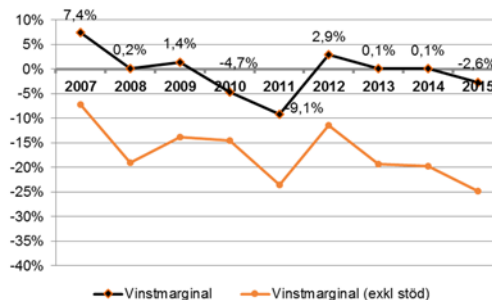
5.4 Torrlast⁵

5.4.1 Torrlast - Lönsamhet

Lönsamhet i segmentet för torrlast visas i diagrammen nedan med hjälp av nyckeltalet vinstmarginal i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger).



Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

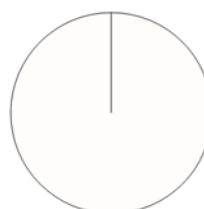
Vinstmarginalen i segmentet för torrlast har fortsatt att sjunka och för 2015 är denna negativ för både medel- och medianvärde. I detta segment har vinstmarginalen med undantag för 2012⁶ varit förhållandevis låg under hela den undersökta perioden. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalerna i torrlastsegmentet till ca -20 procent mätt både som medel- och medianvärde.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2015 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2015 exkl. stöd.

Cirkeldiagrammen ovan visar att vinstmarginalen är positiv för hälften av företagen i segmentet för torrlast när sjöfartsstödet är inkluderat. Det finns dock företag som uppvisar en vinstmarginal över 5 procent (stark). Om däremot sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

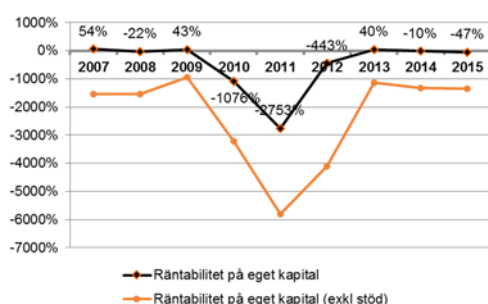
⁵ Eurovik Shipping AB har adderats till 2014 års siffror eftersom företaget har lämnat in sin årsredovisning avseende 2014 till Bolagsverket efter genomförandet av 2014 års analys.

⁶ 2012 drogs medelvärdet upp kraftigt av ett enskilt företag med begränsad verksamhet som under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt.

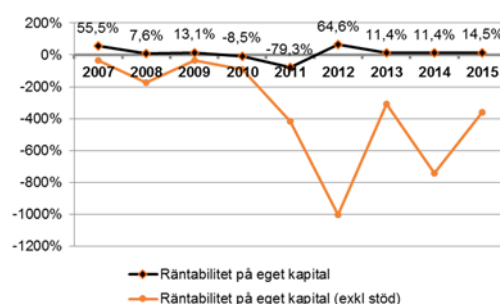
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%

Av tabellen ovan framgår att samtliga företag i segmentet för torrlast har en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas och att detta gällt efter 2008 med undantag av 2012 (se not ovan). Effekten av sjöfartsstödet innebär att hälften av företagen kan uppvisa en positiv vinstmarginal 2015, vilket är något färre än de närmast föregående åren 2012-2014. Trenden tycks dock vara sjunkande nivåer på vinstmarginalen över tid.

I diagrammen nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd.



Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

I populationen av företag i segmentet av torrlast är spridningen stor. Medianvärdet för räntabilitet på eget kapital stiger från 11,4 procent för år 2014 till 14,5 procent år 2015. Samtidigt sjunker medelvärde från -10 procent för år 2014 till -47 procent för år 2015.⁷ Om man fokuserar på medianvärdet så har denna uppvisat en svagt ökande trend de senaste tre åren. Om sjöfartsstödet exkluderas så är räntabiliteten på eget kapital kraftigt negativ, mätt både som medel- och medianvärde.⁸

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.

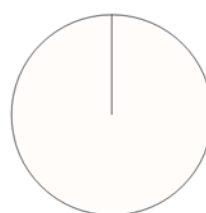
⁷ På samma sätt som tidigare undersökta år finns det företag som driver medelvärde och ger extrema värden.

⁸ En matematisk förklaring till de kraftigt negativa värdena på räntabiliteten i vissa fall kan vara den låga soliditeten i vissa av företagen som påverkar beräkningen (liten nämnare och stor negativ täljare) av räntabilitet på eget kapital. Beträffande den låga (och sjunkande) soliditeten se 5.4.2 nedan.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2015 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2015 exkl. stöd

Cirkeldiagrammen ovan visar att samtliga företag har en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. Om sjöfartsstödet inkluderas har 60 procent av företagen en räntabilitet på eget kapital på över 10 procent (stark). 40 procent av företagen har fortfarande en negativ räntabilitet på eget kapital även om sjöfartsstödet inkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	83%	50%	50%	43%	14%	67%	60%	40%	60%
	Svag	0-10%	17%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	20%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%

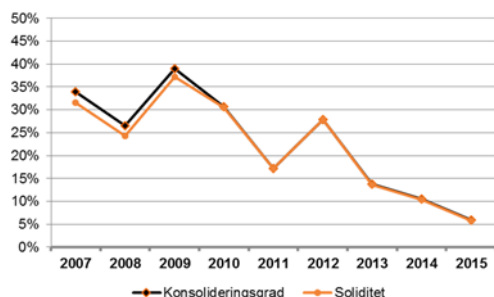
Under hela den undersökta perioden efter finanskrisen har andelen företag med negativ räntabilitet varit 100 procent när sjöfartsstödet exkluderas.⁹ De senaste fyra åren (2012-2014) har en majoritet av företagen haft en positiv räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas.

För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

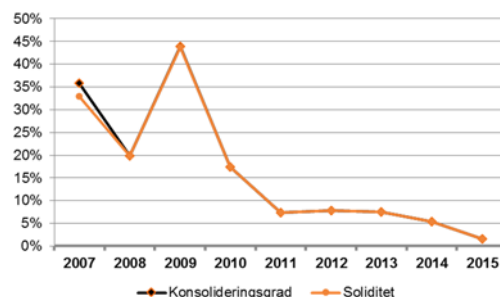
⁹ Ett företag gjorde att det inte var 100 procent 2012, vilket dock förklaras av att företaget i fråga under året sålt av sina anläggningstillgångar, se not ovan.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för torrlastsegmentet.



Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



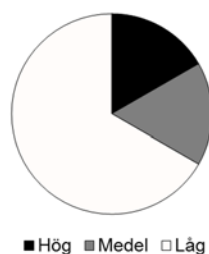
Soliditet och konsolideringsgrad– median.

Det konstaterades ovan att soliditeten i torrlastsegmentet är påtagligt låg och därtill sjunkande. Denna trend har fortsatt under 2015 och både medel- och medianvärden är nu på den lägsta nivån under hela den undersökta perioden 2007-2015. Medianvärdet har under perioden 2011-2014 legat relativt stabilt mellan 5 och 10 procent, men har 2015 fallit till under 2 procent vilket nu är lägre än segmentet för management (3,2 procent i medianvärde, se vidare avsnitt 5.6).

I cirkeldiagrammen nedan visas soliditet (vänster) och konsolideringsgrad (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivå.



Soliditet 2014.



Konsolideringsgrad 2014.

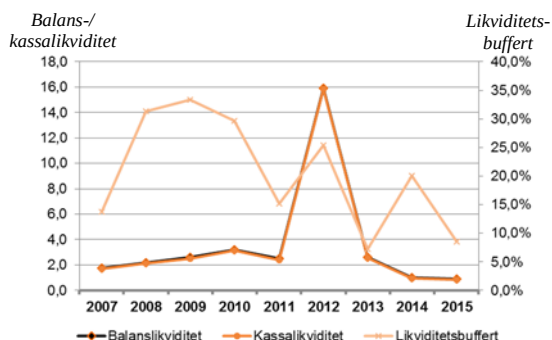
Vid en klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad i segmentet för torrlast kan konstateras att två tredjedelar av företagen ligger på en låg nivå. Soliditeten har i något fall stärkts och det finns ett företag som har en soliditet och konsolideringsgrad som kan klassificeras som hög (> 25 procent). I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Soliditet	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%

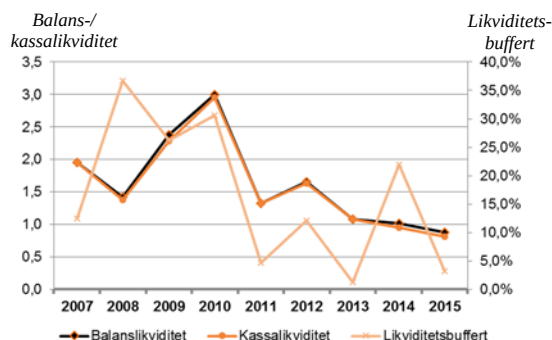
Den sjunkande soliditeten är inte lika påtaglig i denna tabell. Från och med 2011 har emellertid majoriteten av företagen en låg soliditet (de senaste 5 åren) men det finns några företag som har en soliditet på medel- eller hög nivå.

5.4.3 Torrlast - Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmått kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



Likviditet – medel.



Likviditet – median.

Likviditetsmått har varierat under den undersökta perioden 2007-2015. Nivån på kassa- och balanslikviditet har under de senare åren legat relativt stabilt med en något sjunkande trend.¹⁰ Sista året i undersökningen faller emellertid både medel- och medianvärde något. Likviditetsbufferten i torrlastsegmentet har också varit volatil och 2015 faller nivån återigen både som medel- och medianvärde.

I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2015.



Balanslikviditet 2015.



Likviditetsbuffert 2015.

Hälften av företagen i torrlastsegmentet har likviditetsnivåer som klassificeras som låga, vilket därmed är den högsta andelen av samtliga undersökta år 2007-2015. Det finns något företag som har likviditetsnivåer som kan klassificeras som höga. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmått under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

¹⁰ Att medelvärdet för år 2012 är högt (>15) kan förklaras av ett enskilt företag under avveckling som sålt sina anläggningstillgångar och erhållit likvida medel.

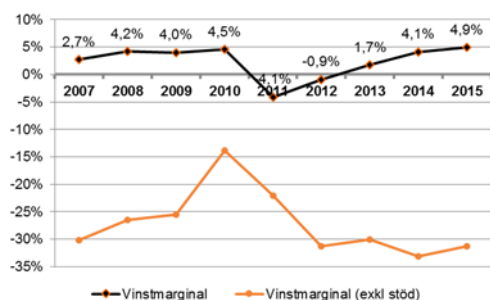
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	67%	50%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%
	Medel	0,8-1,1	17%	50%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	50%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	40%	17%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%	33%
	Låg	< 0,8	33%	0%	0%	14%	57%	50%	60%	60%	50%

Det kan konstateras att andelen företag med en låg nivå på både kassa- och balanslikviditet är den högsta under hela perioden 2007-2015. Trenden vad gäller en minskande andel företag med en nivå som kan klassificeras som hög har fortsatt. Å andra sidan är det få företag i torrlastsegmentet varför alltför långtgående slutsatser av dessa förändringar bör undvikas.

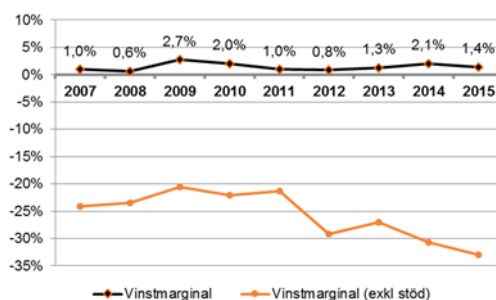
5.5 Färjesjöfart

5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet

Vinstmarginalen för företag klassificerade som färjesjöfart redovisas i diagrammen nedan i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger).



Vinstmarginal – medel.



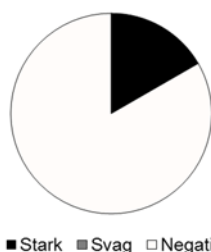
Vinstmarginal – median.

Vinstmarginalen har mätt som medelvärde ökat stadigt sedan 2011 och ligger 2015 nära 5 procent. Medianvärdet har varit mer stabilt och backar något jämfört med 2014 till 1,4 procent. Generellt har förändringarna i vinstmarginal inom färjesjöfarten varit små över perioden med undantag av 2011. Vinstmarginalen är beroende av sjöfartsstödet och om detta exkluderas sjunker vinstmarginalerna med över 30 procentenheter och är därmed kraftigt negativt, mätt både som medel- och medianvärde.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Vinstmarginal 2015 inkl. stöd.



Vinstmarginal 2015 exkl. stöd.

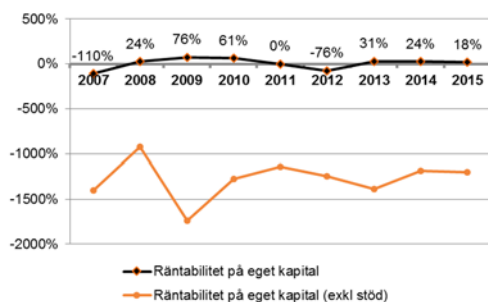
Majoriteten av företagen i segmentet för färjesjöfart har en positiv vinstmarginal 2015. En tredjedel av företagen har vinstmarginal över 5 procent (stark) om sjöfartsstödet inkluderas. Om sjöfartsstödet exkluderas har endast ca 17 procent en positiv vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%
	Svag	0-5%	43%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%
	Negativ	< 0%	29%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%
	Svag	0-5%	14%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	71%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%

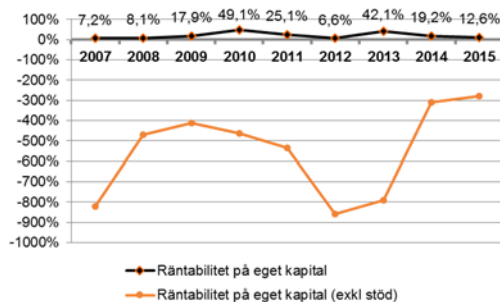
Den största andelen av företagen i färjesjöfarten har en vinstmarginal som är svag (0-5 procent). Andelen företag med stark vinstmarginal (>5 procent) har legat på en relativt stabil

nivå under de senaste åren men har fördubblats under 2015. Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag – med undantag av ett företag – en negativ vinstmarginal under de senaste fem åren.

I diagrammen nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd.



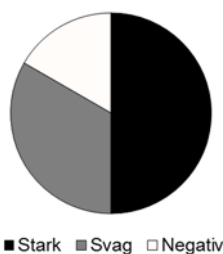
Räntabilitet på eget kapital – medel.



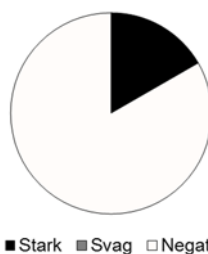
Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital sjunker något jämfört med föregående år mätt både som medel och medianvärde. Även om nivån sjunkit något ligger lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital ändå över 10 procent, vilket visar att lönsamheten ur ett ägarperspektiv är bättre i segmentet för färjesjöfart än vad vinstmarginalen antyder. Om sjöfartsstödet exkluderas är räntabilitet på eget kapital kraftigt negativ (över 1 000 procentenheter lägre i medelvärde).

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Räntabilitet på eget kapital 2015 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2015 exkl. stöd.

Hälften av företagen i segmentet för färjesjöfart har en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark (>10 procent). En tredjedel har en svag (< 10 procent) räntabilitet på eget kapital, och resterande har negativ räntabilitet på eget kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas har över 80 procent en negativ räntabilitet på eget kapital. Däremot finns det ett företag som har stark räntabilitet på eget kapital även om sjöfartsstödet borträknas. Det kan således konstateras att sjöfartsstödet har stor betydelse för att företagen i segmentet för färjesjöfart ska uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

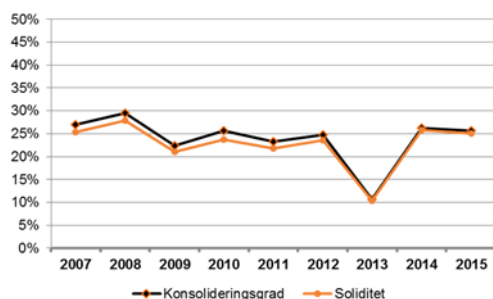
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	38%	50%	63%	75%	50%	38%	67%	83%	50%
	Svag	0-10%	25%	25%	38%	25%	25%	25%	33%	0%	33%
	Negativ	< 0%	38%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%	17%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	17%	17%
	Svag	0-10%	13%	13%	25%	25%	13%	13%	17%	0%	0%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%	83%	83%	83%

Andelen företag med stark (> 10 procent) räntabilitet har sjunkit något jämfört med föregående år. Då andelen med negativ räntabilitet är oförändrad har dessa en svag räntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet exkluderas har över 80 procent av företagen negativ räntabilitet på eget kapital, en nivå som varit relativt stabil de senaste 5 åren.

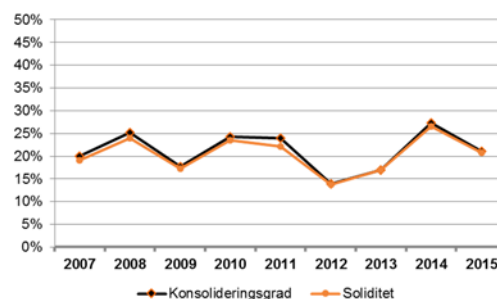
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för företagen som klassificerats som färjesjöfart.



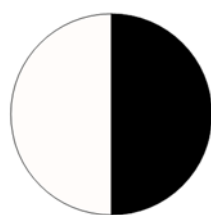
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

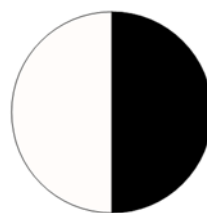
Soliditet och konsolideringsgrad i segmentet för färjesjöfart har sjunkit något jämfört med närmast föregående år, även om nivån är relativt stabil runt ca 25 procent i medelvärde och 20 procent i medianvärde. Nivån har varit förhållandevis stabil under hela den undersökta perioden 2007-2015 med undantag av vissa nedgångar (2013 var medelvärdet ca 10 procent). Att soliditeten sjunker något i kombination med sjunkande räntabilitet på eget kapital kan antyda att den underliggande lönsamhetsutvecklingen är mer problematisk än vad siffrorna antyder. Detta motsägs emellertid av den stigande vinstmarginalen vilket gör det svårt att dra några entydiga slutsatser.

I cirkeldiagrammen nedan visas soliditet (vänster) och konsolideringsgrad (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivå.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2015.

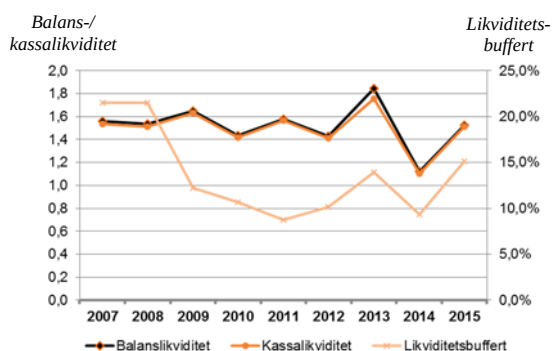
Hälften av rederierna i segmentet har en soliditet och konsolideringsgrad som ligger på en hög nivå 2015 och den andra halvan på en låg nivå. 2015 finns inga företag på en medelnivå. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Soliditet	Hög	> 25%	50%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%

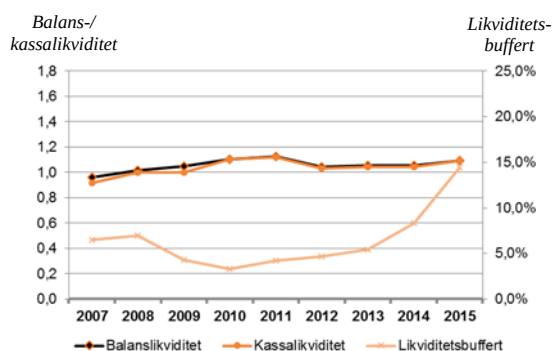
Hälften av företagen har under de senaste två åren haft en soliditet och konsolideringsgrad som klassificeras som hög, ett förhållande som gällt med undantag av åren 2009, 2012 och 2013. Det kan vidare konstateras att en stor andel av företagen har en låg nivå under den undersökta perioden (50 procent år 2015). Populationen inom färjesjöfarten tycks därmed polariserad med få företag i "mitten".

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmått kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



Likviditet – medel.



Likviditet – median.

I segmentet för färjesjöfart ligger nivån på likviditetsmått kassa- och balanslikviditet relativt stabilt, framförallt om man studerar medianvärdet. Jämfört med närmast föregående år har viss ökning skett till ca 1,5 (medelvärde) respektive 1,1 (medianvärde), men det är små

förändringar. Likviditetsbuffertens storlek har mätt som medianvärde fortsatt att öka och ligger för 2015 på ca 14,5 procent (ca 15 procent i medelvärde).

I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



■ Hög ■ Medel □ Låg
Kassalikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg
Balanslikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg
Likviditetsbuffert 2015.

Hälften av företagen i segmentet för färjesjöfart har 2015 en kassalikviditet som klassificeras som hög och hälften av företagen har en balanslikviditet på medelnivå. Beträffande storleken på likviditetsbufferten har två tredjedelar en nivå som kan klassificeras som hög. Jämfört med närmast föregående år har likviditetsnivåerna generellt ökat. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

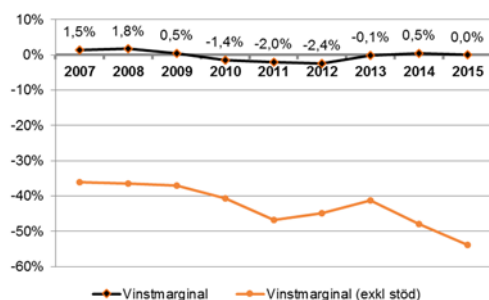
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%	50%
	Medel	0,8-1,1	25%	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%	17%
	Låg	< 0,8	38%	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%	33%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	38%	25%	38%	25%	50%	13%	29%	33%	17%
	Medel	0,8-1,1	38%	63%	50%	63%	38%	50%	43%	33%	50%
	Låg	< 0,8	25%	13%	13%	13%	13%	38%	29%	33%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	38%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%	67%
	Medel	0,8-1,1	25%	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%	0%
	Låg	< 0,8	38%	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%	33%

Jämfört med de tre föregående åren 2012-2014 har andelen företag med en hög nivå på kassalikviditet ökat och utgör nu hälften av företagen. Andelen företag med en hög nivå på likviditetsbufferten är den högsta under hela den undersökta perioden 2007-2015.

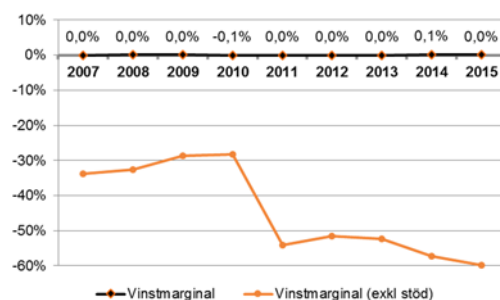
5.6 Management

5.6.1 Management - Lönsamhet

Lönsamhet mätt som vinstmarginal för företag klassificerade som management redovisas i diagrammen nedan i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger).



Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

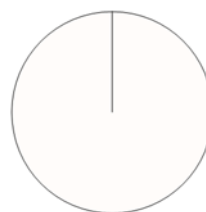
Företagen i segmentet för management uppvisar konsekvent en vinstmarginal runt 0 procent, och så har det varit under hela den undersökta perioden 2007-2015. Om sjöfartsstödet exkluderas har vinstmarginalen sjunkit de senaste åren. Kurvorna för vinstmarginal inklusive stöd respektive exklusive stöd tycks inte särskilt korrelerade. Det förefaller som att hanteringen av sjöfartsstödet anpassas för att ge denna utveckling. Sjöfartsstödet förbättrar vinstmarginalen med över 50 procentenheter och dess existens har således stor betydelse för dessa företag.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2015 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2015 exkl. stöd.

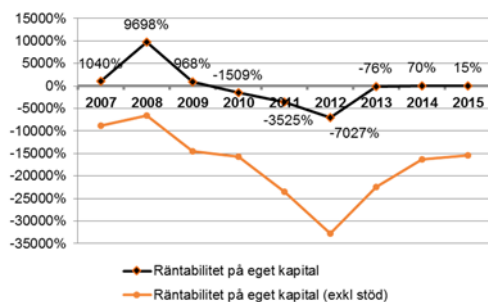
Vinstmarginalerna är negativa om sjöfartsstödet exkluderas för samtliga företag i detta segment. När sjöfartsstödet inkluderas uppvisar 60 procent av företagen en svagt positiv vinstmarginal (0-5 procent). I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

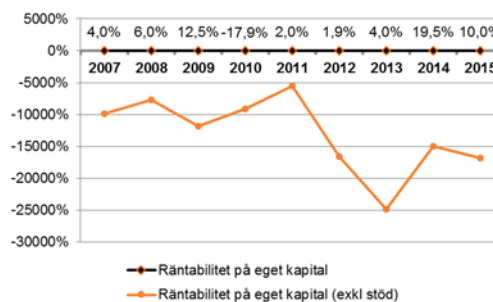
Förutom år 2008 har vinstmarginalen varit negativ för samtliga företag i segmentet för management om sjöfartsstödet exkluderas. När sjöfartsstödet inkluderas kan majoriteten av

företagen uppvisa en svagt positiv vinstmarginal (0-5 procent). År 2007-2008 redovisade några en vinstmarginal som klassificerats som stark (> 5 procent.).

I diagrammen nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd.



Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

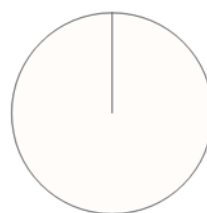
Räntabilitet på eget kapital har varierat betydligt mer än vinstmarginalen i segmentet. Medelvärdena har uppvisat stor volatilitet framförallt under perioden 2007-2012 (då medelvärdet varierat mellan 9 698 procent och -7 027 procent).¹¹ Viss relativ stabilisering tycks ha skett under senare år och 2015 sjunker medelvärdet till ca 15 procent. Medianvärdet har varit mer stabilt under perioden, och faller 2015 till ca 10 procent. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet gör att företagen under den undersökta perioden kan visa positiv räntabilitet på eget kapital under samtliga år (med undantag av 2010) i medianvärde. Sjöfartsstödet förbättrar detta nyckeltal med över 15 000 procentenheter. Förändringarna i räntabilitet på eget kapital är avsevärt större när sjöfartsstödet exkluderas, både mätt som medel- och medianvärde.

I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2015 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2015 exkl. stöd.

Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga undersökta företag i segmentet en negativ räntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet inkluderas har 60 procent av företagen en positiv räntabilitet. Det bör åter framhållas att företagen i segmentet för management i allt väsentligt endast hanterar personal verksam i andra företag varför sjöfartsstödet får en

¹¹ En förklaring till volatiliteten och de extrema värdena är den låga soliditet (se avsnitt 5.6.2 nedan) som företagen i segmentet har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital.

avgörande betydelse för lönsamheten (och sannolikt företagens existens). I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

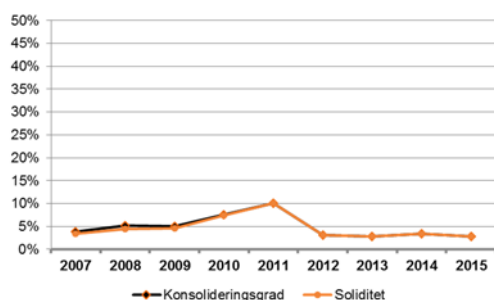
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	43%	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%	40%
	Svag	0-10%	29%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%	20%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Under hela den undersökta perioden 2007-2015 har samtliga företag i managementsegmentet haft en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas (med undantag av 2008). När sjöfartsstödet inkluderas har minst hälften kunnat uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital under alla år i undersökningen.

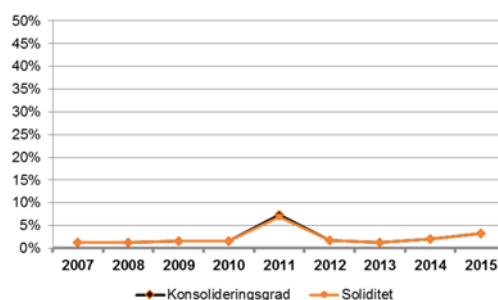
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.6.2 Management – Soliditet

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för företagen i segmentet för management.



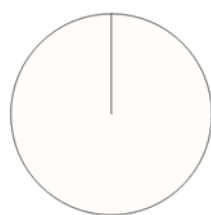
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

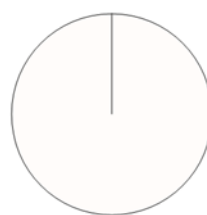
Soliditeten i segmentet för management har legat stabilt på en låg nivå, och med undantag av 2010-2011 under 5 procent. Det är den lägsta nivån av samtliga segment i denna undersökning och att betrakta som en låg nivå oavsett bransch. Företagen i detta segment är närmast att betrakta som tjänsteföretag då den huvudsakliga verksamheten är bemanning som inte är kapitalkrävande. Företagen ingår inte sällan i en företagsgrupp (om än inte alltid i en koncern i juridisk mening) där kapital kan erhållas vid behov.

I cirkeldiagrammen nedan visas soliditet (vänster) och konsolideringsgrad (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2015.

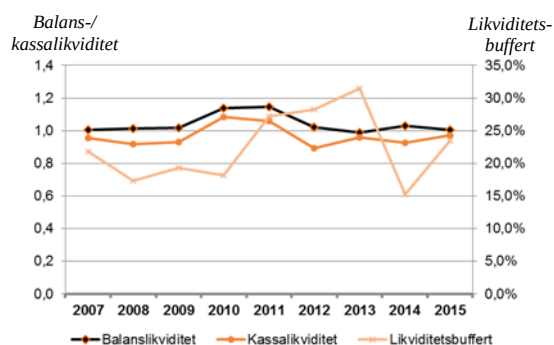
Samtliga företag i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad under 2015. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Soliditet	Hög	> 25%	0%	0%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	14%	14%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	0%	14%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	14%	0%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%

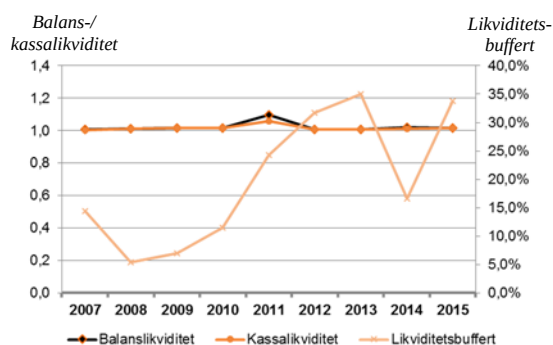
En stor majoritet av företagen i segmentet har haft låg soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden 2007-2015. Under de fyra senaste åren (2012-2015) har detta gällt samtliga företag. År 2010-2011 hade något av företagen en soliditet som klassificerades som hög.

5.6.3 Management – Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



Likviditet – medel.



Likviditet – median.

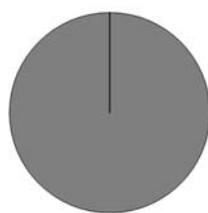
Kassa- och balanslikviditeten har legat relativt stabilt runt 1 under hela den undersökta perioden 2007-2015, vilket syns särskilt tydligt på medianvärdet. Storleken på likviditetsbufferten har varierat mer och stiger under 2015 till över 20 procent i medelvärde (över 30 procent i medianvärde). Givet den relativt låga balansomslutningen i dessa företag ger små förändringar i likviditet en stor effekt på de finansiella nyckeltalen.

I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2015.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2015.

80 procent av företagen i segmentet för management har en kassalikviditet som klassificeras som medelnivå och 100 procent har en balanslikviditet på medelnivå. Inga företag har en kassa- eller balanslikviditet som kan klassificeras som hög (> 1,1). Vad gäller nivån på likviditetsbuffert har över hälften av företagen en nivå som klassificeras som hög (> 10 procent). I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmått under den undersökta tidsperioden 2007-2015.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	86%	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%	80%
	Låg	< 0,8	14%	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%	20%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	25%	38%	0%	0%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	100%	100%	100%	75%	63%	100%	83%	100%	100%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	57%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%	60%
	Medel	0,8-1,1	14%	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%	0%
	Låg	< 0,8	29%	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%	40%

Majoriteten av företagen i managementsegmentet har under samtliga undersökta år haft en kassa- och balanslikviditet som har legat på medelnivå (eller högre). Likviditetsbufferten i detta segment har sedan 2010 legat på en hög nivå för majoritet av företagen, även om denna sjunkit tillbaka något sedan den högsta noteringen 2012 till 60 procent 2015.

6 Kommentar

6.1 Om undersökningen

Denna rapport innehåller en uppföljning av stödet till svensk sjöfart för år 2015. Den är baserad på finansiell information som är publikt tillgänglig. Rapporten visar den finansiella situationen för de företag som mottagit sjöfartsstöd under 2015 och deras finansiella utveckling under den undersökta perioden 2007-2015. Rapporten kompletteras av ett separat dokument som översiktligt kartlägger och beskriver makrofaktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för de svenska rederierna under 2015. Därmed har den aktuella rapporten inte tagit hänsyn till exempel skillnader i konjunktur, marknadsutveckling eller kapital- och personalintensitet i de olika segmenten. Med detta som utgångspunkt har den finansiella utvecklingen och det finansiella tillståndet kommenterats utifrån aspekterna lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet i branschen. Detta har gjorts både på aggregerad nivå och per segment. Det har också varit möjligt att åskådliggöra den direkta finansiella effekten av sjöfartsstödet.

Det bör framhållas att vissa bolagskonstruktioner kan försvåra genomsynen av den finansiella rapporteringen som sker per juridisk person. Det kan finnas anledning att tro att vissa verksamheter bedrivs och organiseras delvis med hänsyn till beskattning och möjligheterna att uppbära sjöfartsstöd. Ett annat förhållande som kan ha effekt på vilka slutsatser som är möjliga att dra är antalet bolag i respektive segment. Det är relativt få bolag i varje segment. Detta gör att enskilda bolag kan få ett stort genomslag på beräkningen av finansiella nyckeltal¹² och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen.

6.2 Sammanfattande kommentarer

De företag i den svenska sjöfartsnärings som mottagit sjöfartsstöd och som ingått i denna undersökning under 2015 (34 av 43 företag – samma antal ingående företag som 2014) ökade sin omsättning från 41,1 miljarder kronor år 2014 till 44,3 miljarder kronor år 2015. Framförallt är det storrederierna som har ökat sin omsättning med ca 2,8 miljarder kronor till 38,8 miljarder kronor (35,9 miljarder kronor 2014).

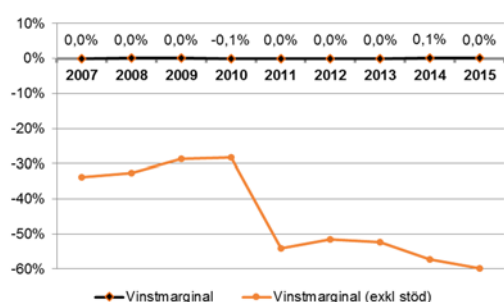
Det utbetalade stödet till de företag som ingår i undersökningen uppgår till 1,40 miljarder kronor (totalt utbetalt 1,43 miljarder kronor) jämfört med 1,39 miljarder kronor under 2014.

Resultatnivån efter finansiella poster är totalt 3,6 miljarder kronor (3,2 miljarder kronor år 2014). Segmentet för tankar är det segment som ökat lönsamheten mest, medan lönsamheten sjunkit för framförallt torrlast men också i viss mån för storrederierna. Samtliga segment utom segmentet för torrlast visar positiva resultat på aggregerad nivå. Det bör påpekas att segmentet för management liksom tidigare år uppvisar ett nollresultat.

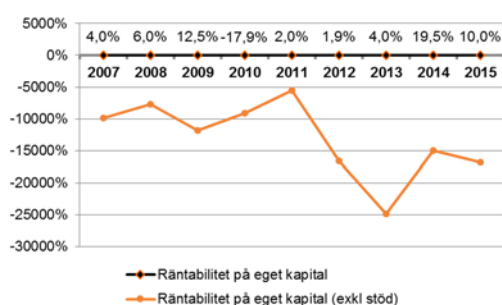
¹² I denna rapport har använts aritmetiska medelvärden och medianvärden.

Sjöfartsstödet har under 2015 haft betydelse för de svenska rederierna som mottagit det då vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital sjunker kraftigt då stödet exkluderas. Segmenten för torrlast, färjesjöfart och management visar negativ rörelsemarginal, vinstmarginal samt räntabilitet på eget och totalt kapital om sjöfartsstödet exkluderas. Under tidigare år har endast storrederierna kunnat uppvisa positiv lönsamhet även då stödet exkluderats men tack vare förbättrad lönsamhet i tankersegmentet kan också detta segment visa positiv lönsamhet när sjöfartsstödet borträknas.

Om man studerar förhållandet mellan kurvorna som visar vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd så tycks dessa inte uppvisa något starkare samband vilket antyder att sjöfartsstödet används för en resultatutjämnande effekt vilket blir särskilt tydligt i segmentet för management.



Vinstmarginal – median.



Räntabilitet på eget kapital – median.

Detta förhållande är något som påpekats tidigare men förekomsten av sjöfartsstödet har en stor betydelse för företagets lönsamhet och är sannolikt ett väsentligt hänsynstagande vid finansiering och organisering av verksamheten.

APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

Utöver de redan redovisade nyckeltalen gällande lönsamhet återfinns i detta appendix kompletterande nyckeltal som mäter ytterligare aspekter av lönsamheten i de olika segmenten. Dessa nyckeltal redovisas med medel- och medianvärden.

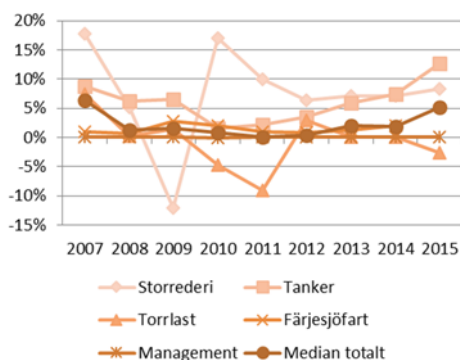
Dessa nyckeltal är:

- Rörelsemarginal inkl. stöd
- Rörelsemarginal exkl. stöd
- Rörelseresultat per anställd inkl. stöd
- Rörelseresultat per anställd exkl. stöd
- Räntabilitet på totalt kapital inkl. stöd
- Räntabilitet på totalt kapital exkl. stöd

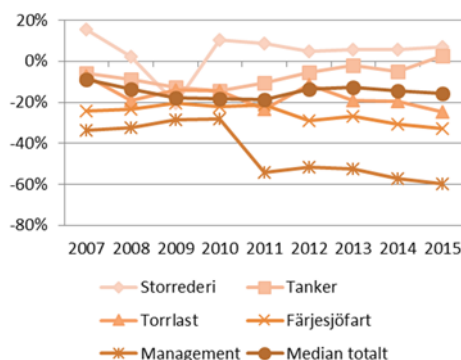
Dessutom redovisas i Appendix:

- Andelen företag per segment år 2015 utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på totalt kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd.
- Tabell per segment med en översikt över förändring av klassificeringen över tid under den undersökta perioden 2007-2015.
- Sammanställning av medianvärdena i de ingående segmenten för de nyckeltal som redovisats och kommenterats särskilt i kapitel 5.
- Nyckeltalsdefinitioner.
- Förteckning över de bolag som ingår i studien.
- Förteckning med bolag per segment.

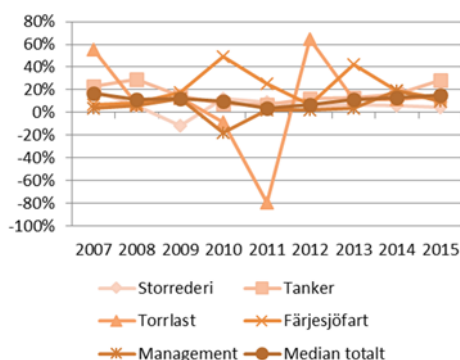
APPENDIX – Övergripande jämförelse av medianvärden per nyckeltal



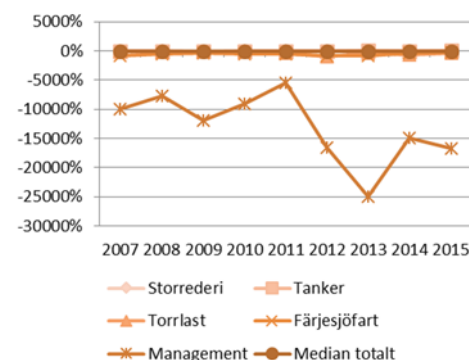
Vinstmarginal, inkl. stöd.



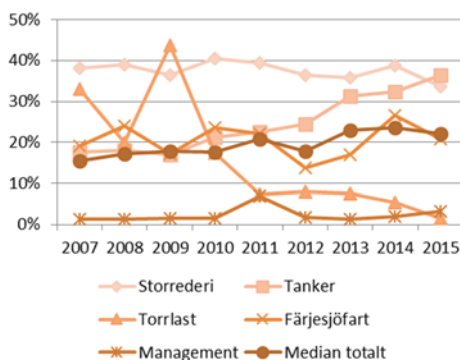
Vinstmarginal, exkl. stöd.



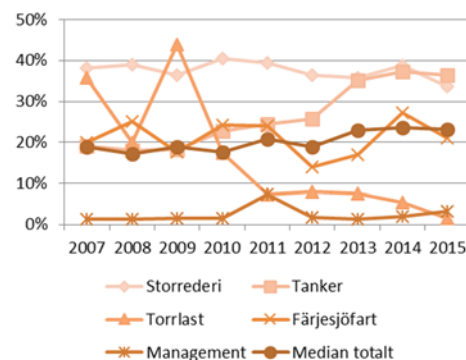
Räntabilitet på eget kapital, inkl. stöd.



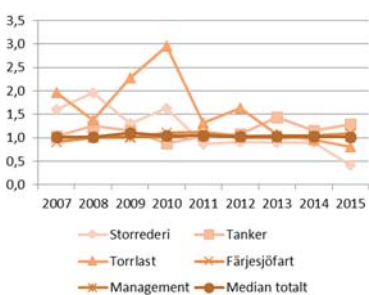
Räntabilitet på eget kapital, exkl. stöd.



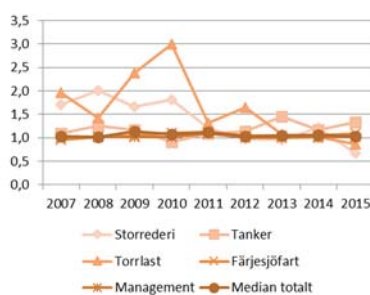
Soliditet



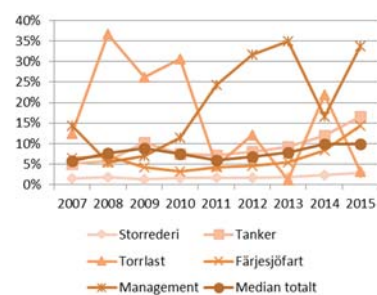
Konsolideringsgrad



Kassalikviditet



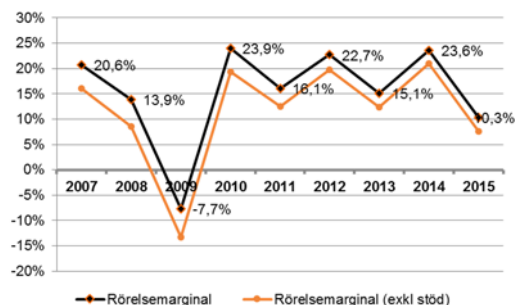
Balanslikviditet



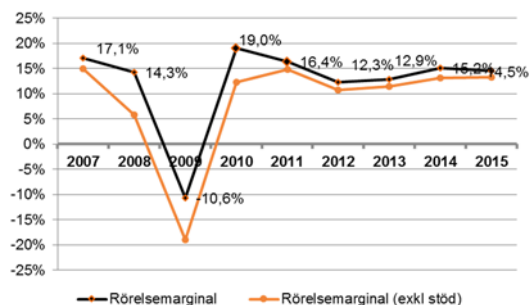
Likviditetsbuffert

APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

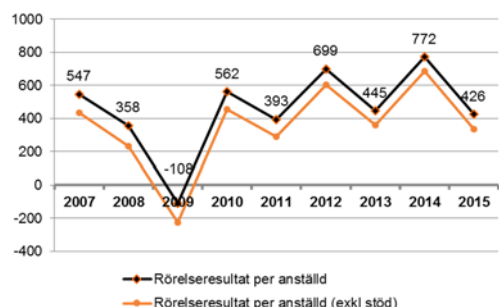
Storrederi



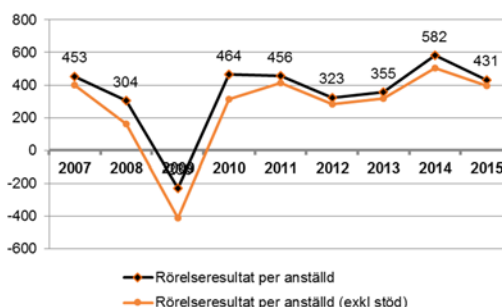
Rörelsemarginal – medel.



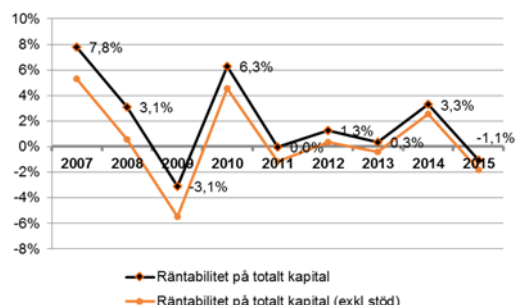
Rörelsemarginal – median.



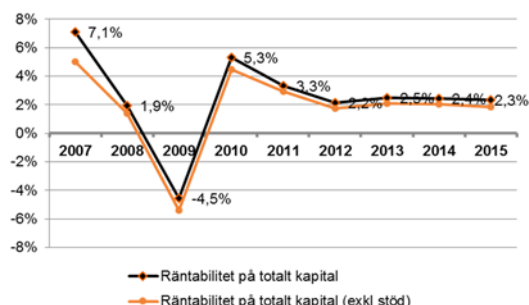
Rörelseresultat per anställd – medel.



Rörelseresultat per anställd – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ



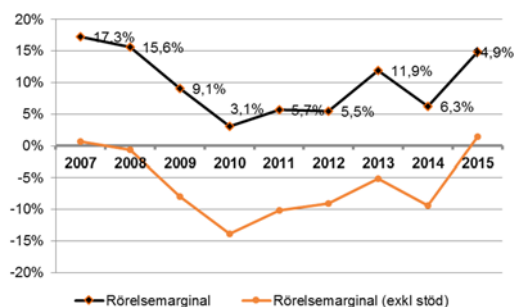
■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2015 inkl. stöd.

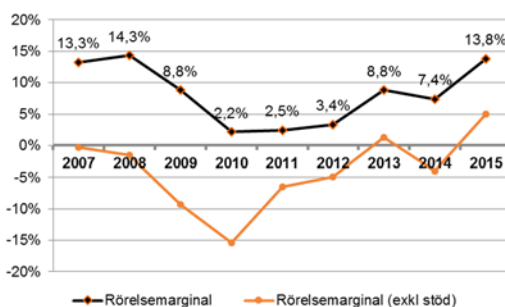
Räntabilitet på totalt kapital 2015 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark > 7%	67%	33%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	0%
	Svag 0-7%	33%	33%	33%	67%	67%	33%	67%	100%	67%
	Negativ < 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark > 7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag 0-7%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%
	Negativ < 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%

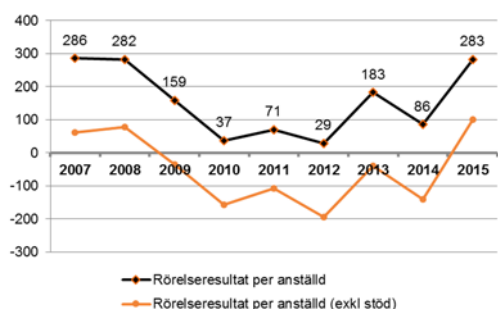
Tanker



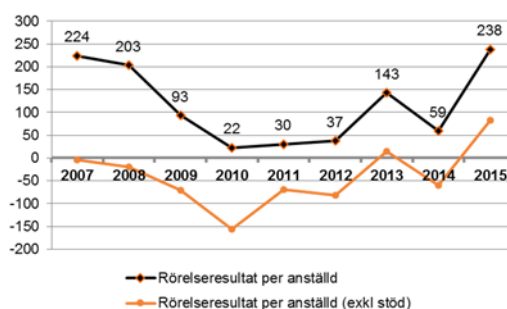
Rörelsemarginal – medel.



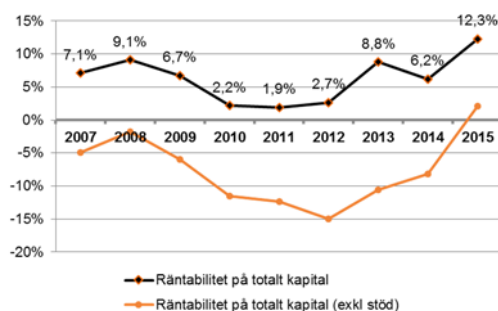
Rörelsemarginal – median.



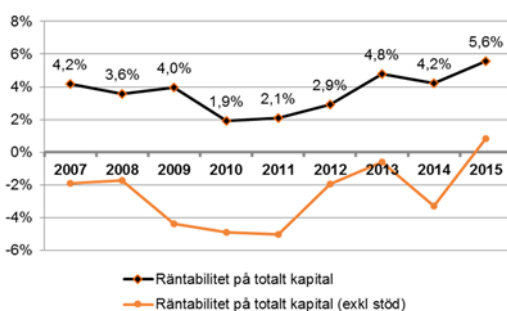
Rörelseresultat per anställd – medel.



Rörelseresultat per anställd – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ



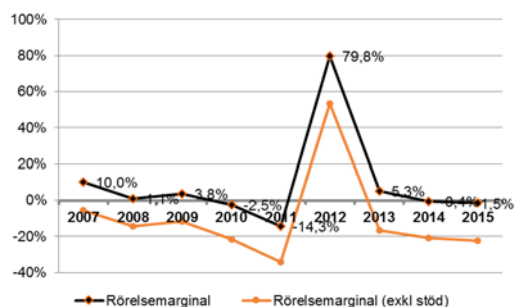
■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2015 inkl. stöd.

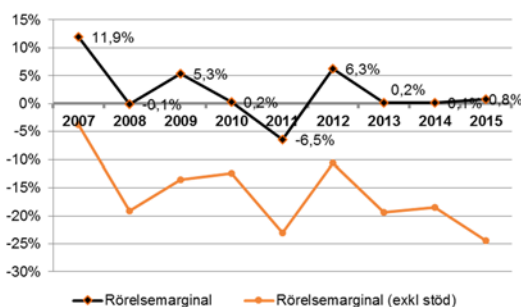
Räntabilitet på totalt kapital 2015 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 7%	25%	41%	17%	11%	17%	22%	29%	44%	43%
	Svag	0-7%	63%	47%	72%	61%	39%	44%	47%	25%	50%
	Negativ	< 0%	13%	12%	11%	28%	44%	33%	24%	31%	7%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	13%	24%	6%	6%	0%	11%	6%	6%	29%
	Svag	0-7%	19%	6%	22%	11%	28%	22%	35%	31%	43%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	67%	59%	63%	29%

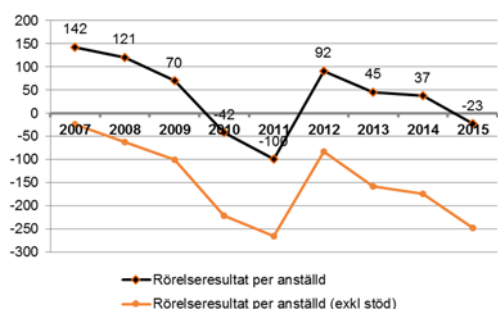
Torrlast



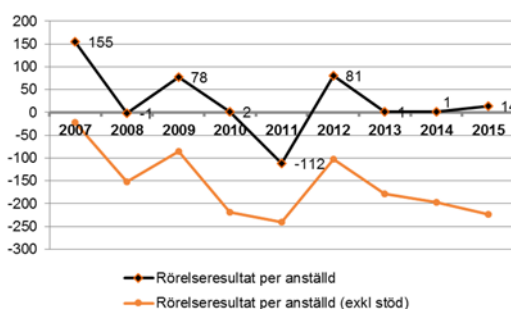
Rörelsemarginal – medel.



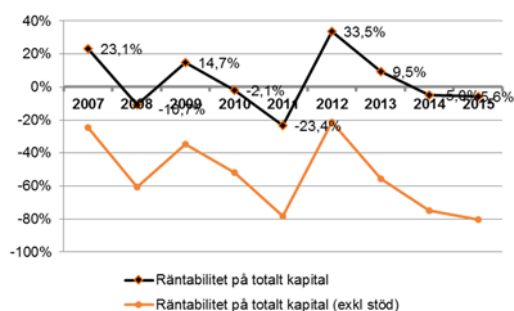
Rörelsemarginal – median.



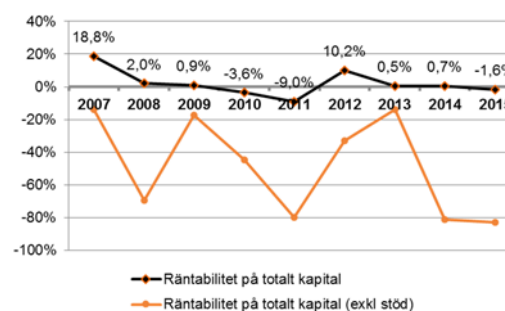
Rörelseresultat per anställd – medel.



Rörelseresultat per anställd – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

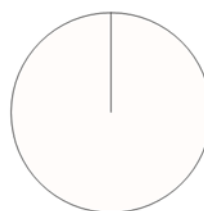


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2015 inkl. stöd.

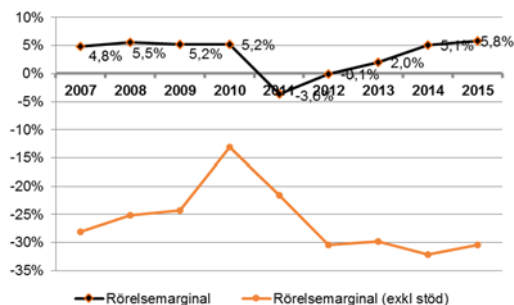


■ Stark ■ Svag □ Negativ

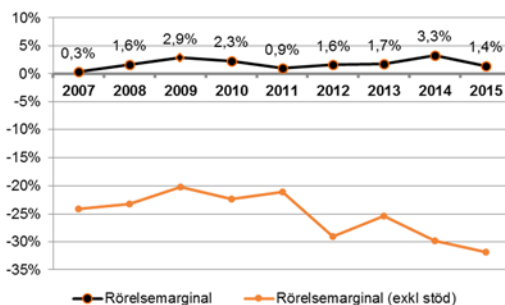
Räntabilitet på totalt kapital 2015 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 7%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%
	Svag	0-7%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	33%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%

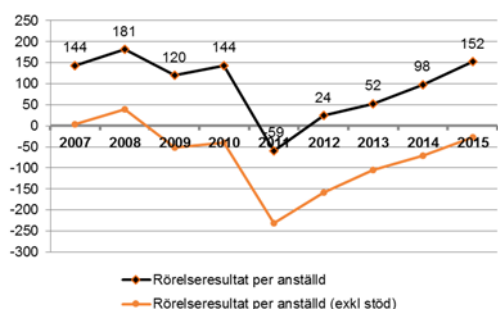
Färjesjöfart



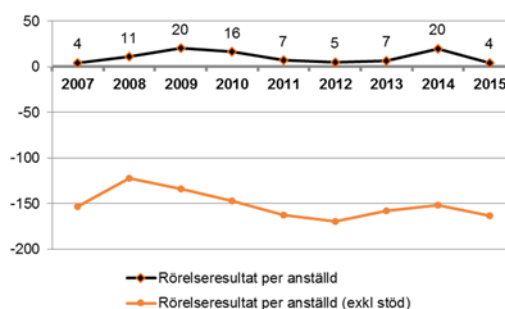
Rörelsemarginal – medel.



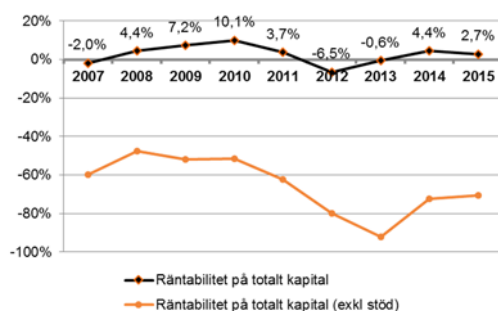
Rörelsemarginal – median.



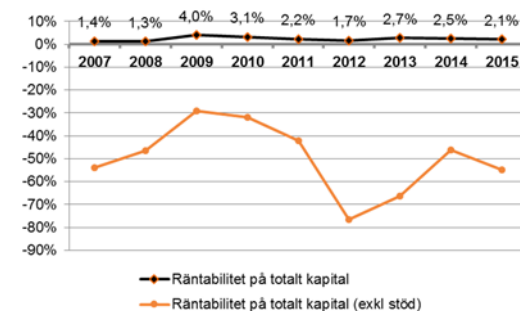
Rörelseresultat per anställd – medel.



Rörelseresultat per anställd – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2015 inkl. stöd.

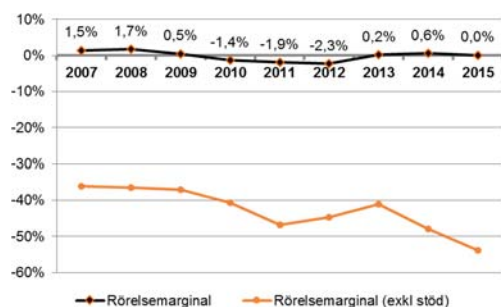


■ Stark ■ Svag □ Negativ

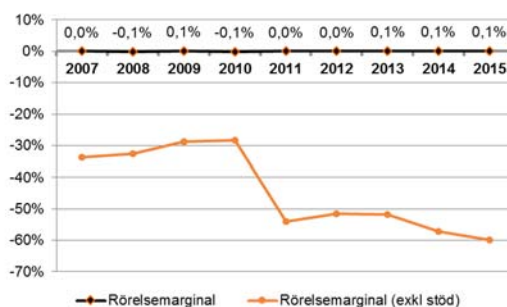
Räntabilitet på totalt kapital 2015 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 7%	13%	25%	25%	13%	25%	25%	29%	33%	17%
	Svag	0-7%	63%	63%	75%	88%	50%	38%	57%	50%	67%
	Negativ	< 0%	25%	13%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	13%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	17%
	Svag	0-7%	13%	13%	25%	25%	13%	13%	14%	17%	0%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%

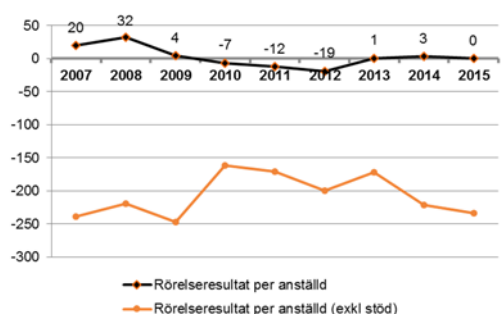
Management



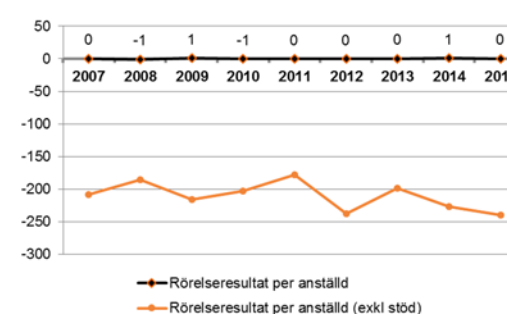
Rörelsemarginal – medel.



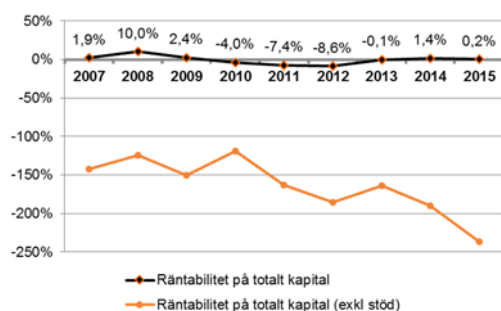
Rörelsemarginal – median.



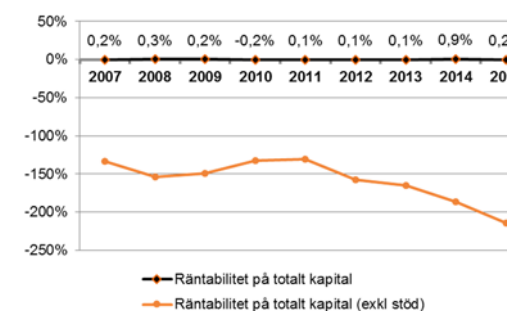
Rörelseresultat per anställd – medel.



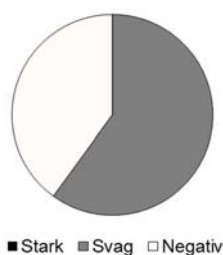
Rörelseresultat per anställd – median.



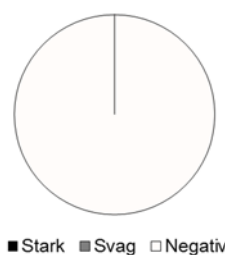
Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



Räntabilitet på totalt kapital 2015 inkl. stöd.



Räntabilitet på totalt kapital 2015 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Inkl. stöd	Stark	> 7%	14%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	71%	57%	71%	50%	63%	71%	67%	100%	60%
	Negativ	< 0%	14%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

APPENDIX – Nyckeltalsdefinitioner

<i>Nyckeltal</i>	<i>Definition</i>
Kassalikviditet	Omsättningstillgångar reducerat med varulager dividerat med korta skulder
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med korta skulder
Soliditet	Eget kapital (+ andelen eget kapital av obeskattade reserver) i procent av totala tillgångar
Konsolideringsgrad	Eget kapital (+ 100% av obeskattade reserver) i procent av totala tillgångar
Räntabilitet på eget kapital	Resultat efter finansnetto i procent av genomsnittligt eget kapital (+ andelen eget kapital av obeskattade reserver)
Räntabilitet på totalt kapital	Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansräkning
Likviditetsbuffert	Likvida medel dividerat med totala tillgångar
Rörelsemarginal	Rörelseresultat efter avskrivningar i procent av nettoomsättning
Vinstmarginal	Resultat efter finansnetto i procent av nettoomsättning
Resultat per anställd	Rörelseresultat dividerat med genomsnittligt antal anställda
K/I-tal	Totala kostnadernas andel av omsättningen

APPENDIX – Bolag som ingår i studien

Bolag som fått rederistöd 2015	Org. nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
AB Westco	5563133502	
Baltic Offshore Kalmar AB	5561788505	Utgår, se nedan
BRP Rederi AB	5565362323	BRP Holding AB (koncernredovisning)
BSM Sweden AB	5568102619	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	5565243150	
Crew Chart Ship Management AB	5566386404	Stockholm Chartering Aktiebolag (koncernredovisning)
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (koncernredovisning)
Eurovik Shipping AB	5567855621	
F Shipping AB	5569636771	
Fiducia Rederi AB	5564326345	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Fjordtank Rederi AB	5566331004	
GoTa NETSS AB	5590245451	Utgår, se nedan
Kiltank Rederi AB	5567480255	
Master Mariner AB	5566425392	
MMT Sweden AB	5566794706	Utgår, se nedan
Oleum AB	5569596173	
OljOla AB	5566675293	
OSM RoRo Helena	5568626831	
OSM/Transforest AB	5568630494	
Rederi AB Donsötank	5560582925	Rederiaktiebolaget Donsötank (Koncernredovisning)
Rederi AB Ishavet	5565360830	
TransAtlantic Ship Management AB	5569012858	Viking Supply Ships AB (koncernredovisning)
Transatlantic Ship Management TA AB	5590195110	Viking Supply Ships AB (koncernredovisning).
Viking Supply Ships Management AB	5568582463	Viking Supply Ships AB (koncernredovisning)
Rederi AB Uman	5560540014	Rederiaktiebolaget Mattsson (koncernredovisning)
Rederi AB Veritas Tankers	5563037703	V.T. Maritime Shipping Aktiebolag (koncernredovisning)
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping Aktiebolag (koncernredovisning)
Rederi AB Älvtank	5564663143	Rederiaktiebolaget Älvtank (koncernredovisning)
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
Sirius Shipping AB	5567725360	Sirius Rederi AB (koncernredovisning)
Stena Marine Management AB	5566278148	Stena AB (koncernredovisning)
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (koncernredovisning)
HH Ferries Helsingborg AB	5562064575	Stena AB (koncernredovisning)
Tallink Silja AB	5563426138	
Tamina Shipping AB	5567568745	
Tarbit Shipping AB	5563791325	Tarbit Shipping Aktiebolag (Koncernredovisning)
TT-Line AB	5560637828	
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (koncernredovisning)
Viking Rederi AB	5561157289	
Wisby Ship Management AB	5565914305	Wisby Tankers AB (koncernredovisning)
Öckerö Bunkerfrakt AB	5564868585	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2015:

Baltic Offshore Kalmar AB	5561788505
GoTa NETSS AB	5590245451
Transatlantic Ship Management TA AB	5590195110
Veritas Management AB	5590039391

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2015:

Swedia Tankfart AB	5562044817
Rederi AB TransAtlantic	5561610113
Viking Supply Ships Crewing AB	5564268646

De bolag som ej inkluderas i studien av annan anledning än att de utgör dotterbolag i större rederikoncerner är:

MMT Sweden AB	Bolaget har inte rederiverksamhet som primär verksamhet utan är en leverantör av högupplösta marina mätningar, där man insamlar, bearbetar och visualiserar förhållandena havsbotten.
Baltic Offshore Kalmar AB	Bolaget har inte rederiverksamhet som primär verksamhet utan är en entreprenör inom bl.a kabelarbete under vatten.
GoTa NETSS AB	Har ej lämnat årsredovisning till Bolagsverket per 2016-08-29
Tamina Shipping AB	Har ej lämnat årsredovisning till Bolagsverket per 2016-08-29

APPENDIX – Bolag per segment

Färjesjöfart

Destination Gotland AB
Rederi AB Ishavet
Rederi Eckerö Sverige AB
Tallink Silja AB
TT-Line AB
Viking Rederi AB

Management

BSM Sweden AB
Finnlines Ship Management AB
Master Mariner AB
OSM RoRo Helena
OSM/Transforest AB

Storrederi

Stena AB
Wallenius Marine AB
Viking Supply Ships AB

Tanker

BRP Rederi AB
Crew Chart Ship Management AB
Fiskebäck Bunkrings AB
Fjordtank Rederi AB
Kiltank Rederi AB
OljOla AB
Rederi AB Donsötank
Rederi AB Veritas Tankers
Rederi AB Älvtank
Sirius Shipping AB
Tarbit Shipping AB
Wisby Ship Management AB
Öckerö Bunkerfrakt AB
Oleum AB

Torrlast

AB Westco
Charterfrakt Baltic Carrier AB
Eurovik Shipping AB
Fiducia Rederi AB
Rederi AB Uman
F Shipping AB



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.