

**Sjöfartsstödet effekter 2016 Rapport
2017:25**

Sjöfartsstödetts effekter 2016 Rapport
2017:25

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: 2017-12-18

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 2016. 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.

Björn Olsson har varit projektledare. Jonna Tilegrim och Henrik Petterson har också deltagit i arbetet.

Stockholm i december 2017

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary.....	6
Inledning	7
1 Sjöfartsstödet.....	9
1.1 Stödets utformning.....	9
1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar	10
1.3 Svag ökning av stödet till rederierna.....	11
2 Handelsflottans utveckling	13
2.1 Antalet svenskregistrerade fartyg fortsätter att minska.....	13
2.2 Antalet ombordanställda fortsätter att minska.....	14
3 Stödets effekter på rederierna	17
3.1 Lönsamheten bland stödberättigade rederier	17
3.2 Finansiell utveckling för stödberättigade rederier	20
3.3 Sjöfartsstödet påverkan på lönsamheten.....	22
4 Rederierna jämfört med andra sjötransportföretag	27
Slutsatser	29
Referenser	31
Bilaga – Sensas underlagsrapport	33

Sammanfattning

Denna rapport är en uppföljning av sjöfartsstödet effekter på rederierna år 2016. 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. Under år 2016 har antalet svenskregistrerade fartyg fortsatt att minska och i takt med det har också antalet ombordanställda män och kvinnor minskat.

Det sammanlagda sjöfartsstödet för år 2016 uppgick till knappt 1,5 miljarder kronor och det var en ökning jämfört med 2015.

I undersökningen har det under 2016 ingått 35 stödmottagande rederier, vilket är i stort sett samma antal som år 2015. Antalet tankerredier har minskat något, medan några managementbolag har tillkommit. I undersökningen analyseras de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de stödmottagande rederiföretagen, baserat på rederiernas uppgifter i årsredovisningen. Sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen och den ekonomiska analysen är därför uppdelad på olika segment.

Trots en omsättningsökning hos de stödmottagande rederierna har deras sammanlagda resultat som helhet mer än halverats. Det är främst färjeredier som ökat sin omsättning och det är främst de större diversifierade rederierna som har minskat sina resultat. Den genomsnittliga vinstmarginalen har minskat, främst bland de diversifierade rederierna. Tankersegmentet har haft en god vinstmarginal de senaste åren, medan många företag inom torrlastsegmentet och färjeredier har haft en svag eller negativ vinstmarginal.

För gruppen av stora, diversifierade rederier har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 1-2 procent av omsättningen och påverkar generellt sett lönsamheten i mindre utsträckning. För tankersegmentet har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 5-10 procent av omsättningen och har i detta segment relativt stor betydelse för lönsamheten. För torrlastsegmentet och färjeredier har sjöfartsstödet utgjort 10-20 procent av omsättningen och i detta segment påverkar stödet i hög grad lönsamheten. För managementbolagen utgör sjöfartsstödet omkring halva omsättningen och är avgörande för lönsamheten, men det är inte överraskande då dessa företag är inriktade på att hyra ut besättning. Samtliga segment uppvisar negativa siffror för rörelsemarginal, vinstmarginal och avkastning på eget och totalt kapital, om sjöfartsstödet exkluderas.

Vid en jämförelse av de stödmottagande rederierna med sjötransportbranschen som helhet visar sig rederierna med sjöfartsstöd ha en relativt god rörelsemarginal. Däremot har rederierna en lägre avkastning på totalt kapital och lägre soliditet än genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet.

Trafikanalys slutsats är att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet de gör idag. Rederierna skulle utan stödet behöva anpassa sin verksamhet och sannolikt behöva flagga ut fartyg till andra länder.

Summary

In 1996 Riksdagen (The 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 the 35 companies that received maritime support in 2016. The turnover of the 35 companies rose slightly compared with 2015, but average profitability measured as return on equity fell somewhat at an aggregate level. 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 2016 increased slightly to SEK 1.5 billion kronor.

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 various shipping line segments differ in profitability and capital structure, and there are major differences between the individual companies within the segments as well.

Compared to the rest of the maritime transport industry, the shipping lines receiving maritime support posted relatively favorable operating margins.

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 Diversified 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, which the key figures indicate. The maritime support is most important to Management Companies (comparable to staffing companies), for which the support is decisive, accounting for 62 percent of turnover in 2016.

Inledning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktig 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 2016. 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 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 att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt två beskriver kortfattat utvecklingen för svenskregistrerade fartyg och för ombordanställda svenska kvinnor och män.

Avsnitt tre beskriver ekonomiska och finansiella effekter av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningar för år 2016. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och visar situationen idag och den historiska utvecklingen från 2007.

Avsnitt fyra ger en översiktlig bild av rederiernas situation i jämförelse med övriga sjötransportföretag. Slutligen redovisar vi några slutsatser av analysen.

1 Sjöfartsstödet

1.1 Stödets utformning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, 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 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 (ro-pax). 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, resemontörer och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.³

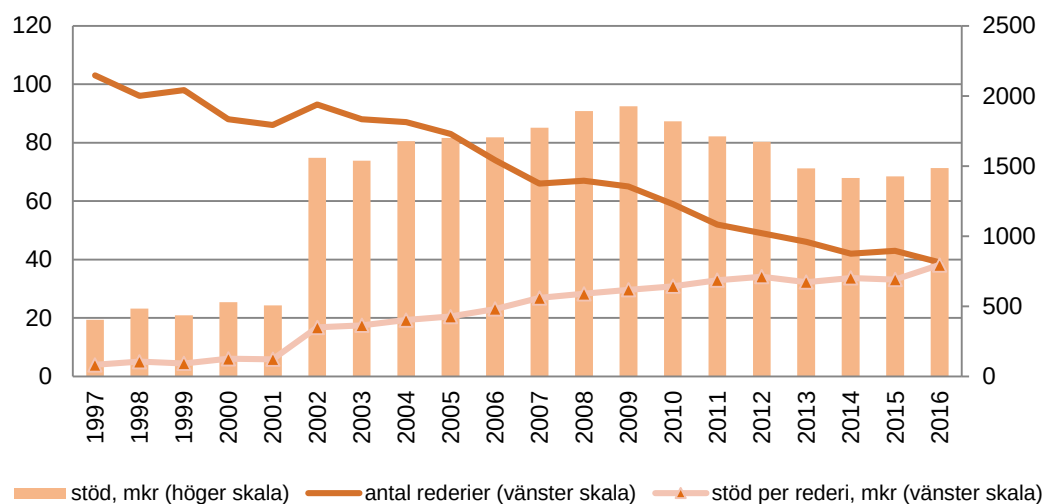
¹ Prop (1996/97:1)

² Prop (2000/01:127)

³ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm>

1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar

År 2016 betalades sjöfartsstöd till 39 rederier jämfört med 43 rederier år 2015. Det är en fortsättning på den trend mot allt färre stödmottagande rederier som Figur 1.1 visar. När stödet började utbetalas till rederierna gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd mer än halverats. En förändring av stödet år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst.⁴ I och med förändringen ökade det sammanlagda stödbeloppet kraftigt och fortsatte öka fram till år 2009. Därefter har sjöfartsstödet successivt minskat för varje år. År 2015 vände trenden uppåt igen och år 2016 ökade stödet ytterligare till sammanlagt knappt 1,5 miljarder kronor.



Figur 1.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier.

Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämden (2010), SOU (2010:73), Trafikanalys (2014a) och Delegationen för sjöfartsstöd.

I takt med att antalet stödberättigade rederier har minskat har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från omkring 17 miljoner kronor år 2002 till 38 miljoner kronor per rederiföretag år 2016, vilket också är en ökning jämfört med åren innan. Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2016 vara 101 fartyg.⁵ Det genomsnittliga stödet per fartyg har under samma period därmed nästan fördubblats, och var år 2016 knappt 15 miljoner kronor per fartyg.

⁴ SOU (2010:73), s 36 samt förordning (2001:770).

⁵ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket.

Klassificeringen av rederierna i segment

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som gjorts sedan 2011, och även flera år dessförinnan. Detta för att underlätta möjligheten att göra jämförelser mellan åren. I syfte att även fortsatt kunna göra jämförelser med tidigare år har det tidigare kallade segmentet Storredier namnändrats till Diversifierade rederier, eftersom ett av de i segmentet ingående bolagen i årets undersökning inte längre uppfyller kriteriet att omsätta mer än 2,0 miljarder kronor. Segmentet har därmed inte längre något omsättningskriterium utan det är endast bolagets verksamhetsart som utgör kriterium.⁶

1.3 Svag ökning av stödet till rederierna

Det sammanlagda sjöfartsstödet till svenska rederier har varit relativt stabilt 2013-2016 med en viss ökning 2016. Ökningen av sjöfartsstödet till de rederier som återfinns i tabell 1.1 nedan uppgår till ca 60 miljoner kronor och det totalt utbetalade stödbeloppet uppgår till ca 1,5 miljarder kronor år 2016. Bland de rederier som ingår i undersökningen uppgår det genomsnittliga stödet till 42 miljoner kronor, vilket jämfört med 2015 innebär en ökning på 0,7 miljoner kronor. Fördelningen av sjöfartsstödet skiljer sig mellan de olika segmenten inom rederinäringen, vilket även framgår av figur 1.2 nedan. Tabellen inkluderar totalt 35 av de 39 rederier som erhållit sjöfartsstöd.⁷

Tabell 1.1. Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, år 2015 och 2016.

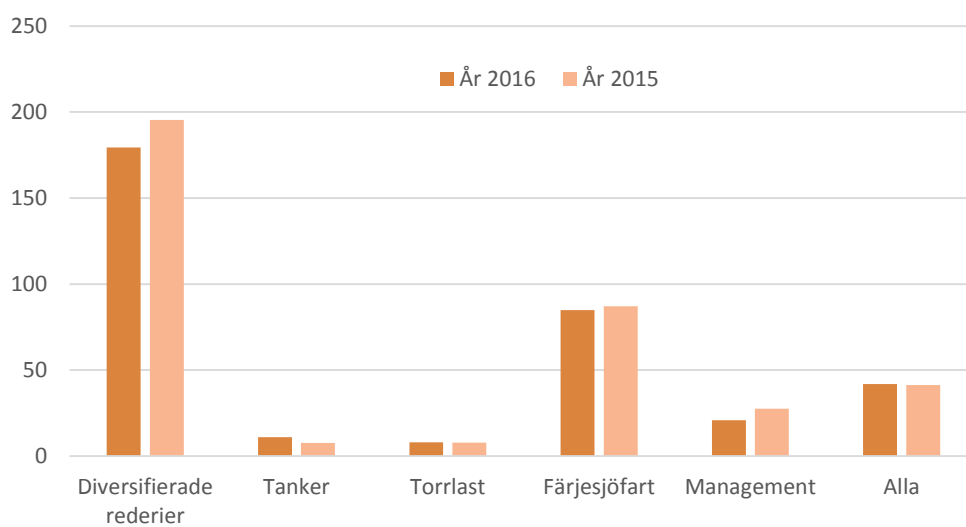
Segment	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal rederier år 2016 (år 2015)	3 (3)	11 (14)	6 (6)	7 (6)	8 (5)	35 (34)
Stödbelopp, tkr år 2016 (år 2015)	538 000 (586 000)	121 000 (108 000)	48 000 (47 000)	594 000 (523 000)	166 000 (138 000)	1 467 000 (1 402 000)
Genomsnittligt stöd per rederi, tkr år 2016 (år 2015)	179 400 (195 500)	11 000 (7 700)	8 000 (7 900)	84 900 (87 100)	20 800 (27 600)	41 900 (41 200)

Källa: Bilaga

⁶ För mer om klassificeringen och vilka bolag som ingår, se bilagan.

⁷ Det finns rederikoncerner i vilka flera dotterbolag som erhållit sjöfartsstöd ingår, vissa företag har inte lämnat in årsredovisning till Bolagsverket och för vissa företag utgör rederiverksamheten en så liten del av den totala verksamheten att dessa inte inkluderats.

Segmenten färjesjöfart och management står i absoluta belopp för största delen av ökningen av sjöfartsstödet 2016. Förklaringen ligger i att antalet rederier som erhåller sjöfartsstöd har ökat i båda segmenten, där emellertid det genomsnittliga stödet per rederi snarare har minskat. Sjöfartsstödet ökar även i segmentet tanker och i viss mån även torrlast, i segmentet tanker förklarar av ett ökat genomsnittligt stöd per rederi. I segmentet diversifierade rederier minskar sjöfartsstödet med 48 miljoner kronor där en motsvarande minskning också kan ses i det genomsnittliga stödet per rederi. Segmentet diversifierade rederier och i viss mån också färjesjöfart har under de senaste åren erhållit betydligt högre genomsnittligt sjöfartsstöd än övriga segment.



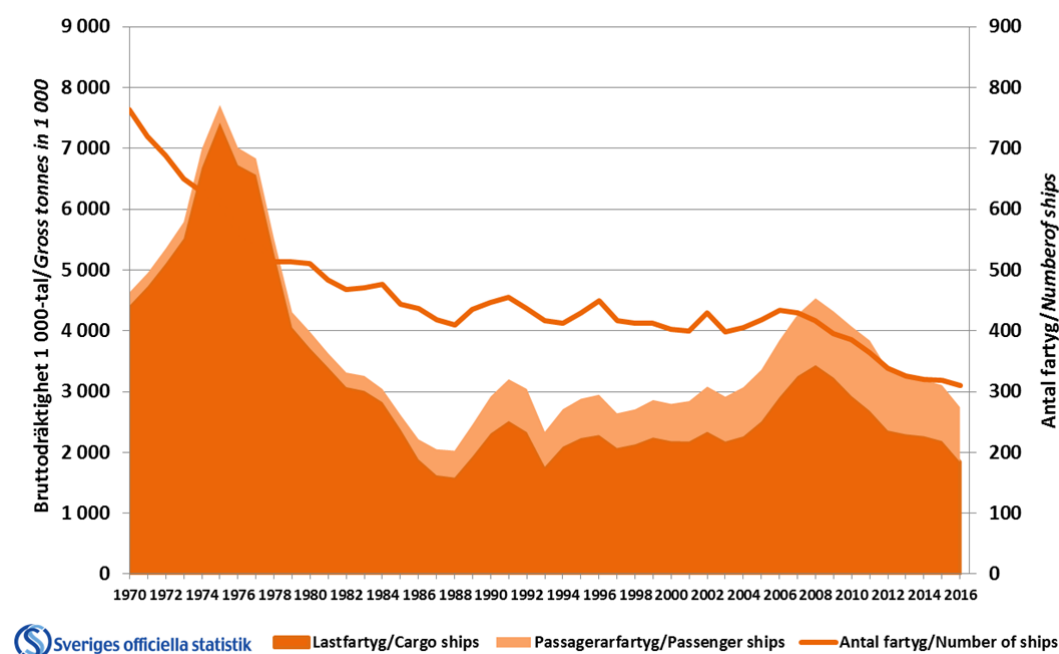
Figur 1.2. Stödbeloppet per rederi för olika segment år 2016 och 2015, miljoner kronor. Källa: Bilaga

2 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. Vi följer därför också upp utvecklingen för den svenskflaggade handelsflottan och antalet svenska män och kvinnor anställda ombord på svenska fartyg

2.1 Antalet svenskregistrerade fartyg fortsätter att minska

Trenden med ett minskande antal svenskregistrerade fartyg fortsätter. Som figur 2.1 visar har mängden svenskregistrerade fartyg minskat sedan flera decennier. 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. Under år 2016 minskade den svenskregistrerade handelsflottan med 9 fartyg (≥ 100 brutto). Den 31 december 2016 var antalet svenskregistrerade fartyg över 100 ton brutto 310 stycken. Nettoförändringen bestod av en ökning med 1 tankfartyg, och en minskning med 8 torrlastfartyg och 2 passagerarfartyg.⁸



Figur 2.1. Antalet svenska handelsfartyg den 31 december 1970-2016 och bruttodräktighet fördelat efter typ av fartyg. Fartyg med en bruttodräktighet om minst 100.

⁸ Trafikanalys (2017a), *Fartyg 2016*, Statistik 2017:16, s. 11 ff.

Som framgick i avsnitt 1.2 ovan var det 101 fartyg som under år 2016 har erhållit sjöfartsstöd. Trafikanalys har inga uppgifter om dessa fartygs storlek och tonnage, men om vi antar att fartygen har en bruttodräktighet på åtminstone 100 brutto, utgör de omkring en tredjedel av de 310 fartyg över 100 brutto som 31 december var svenskregistrerade.

Medelåldern inom handelsflottan stiger

Statistiken visar också att medelåldern hos den svenskregistrerade handelsflottan har ökat. Från år 2008 har medelåldern för fartyg ökat från att vara cirka 15 år för tankfartyg och cirka 30 år för torrlastfartyg, till att år 2016 vara 21 år för tankfartyg och 38 år för torrlastfartyg.⁹

2.2 Antalet ombordanställda fortsätter att minska

Ombord på svenskregistrerade fartyg över 100 brutto utfördes år 2016 totalt knappt 949 000 sjö dagar¹⁰, vilket var en minskning med 18 procent jämfört med år 2015. Sedan 2010 har antalet sjö dagar minskat med 41 procent.¹¹ Figur 2.2 visar det genomsnittliga antalet anställda ombord per (sjö-)dag för åren 2010–2016. Antalet anställda män ombord (svenska och utländska medborgare) minskade totalt sett med 15 procent och antalet anställda kvinnor minskade med 25 procent, jämfört med 2015.¹²

Sett till medborgarskap minskade antalet ombordanställda svenska medborgare (män och kvinnor) inom alla yrkeskategorier, jämfört med år 2015. I genomsnitt minskade antalet anställda svenska medborgare med 11 procent till 2 147 stycken, jämfört med 2 412 svenska medborgare år 2015. För de svenska medborgarna var minskningen dock mindre än för de utländska, vilket ledde till att andelen svenska medborgare av det totala antalet anställda ombord ökade för år 2016 jämfört med år 2015.¹³

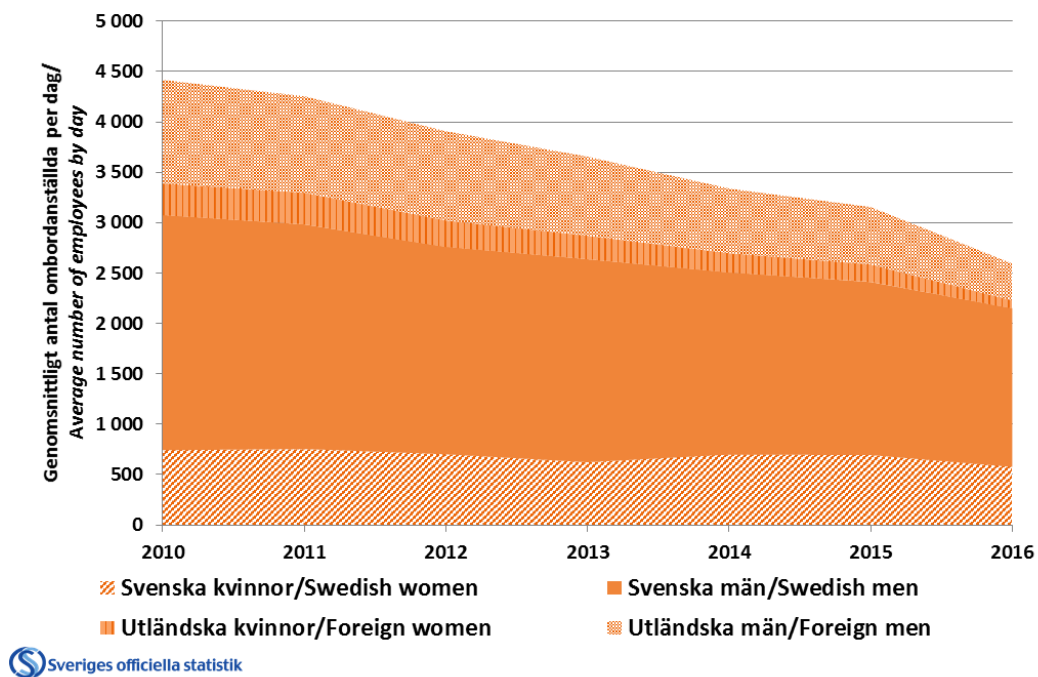
⁹ Trafikanalys (2017), Fartyg 2016, sid. 18.

¹⁰ Sjödag kallas en dag när fartyget är i drift och sjömannen är i tjänst ombord.

¹¹ Trafikanalys (2017), Fartyg 2016, sid 21.

¹² Trafikanalys (2017), Fartyg 2016, sid 21.

¹³ Trafikanalys (2017), Fartyg 2016, excel, tabell 21b.



Figur 2.2. Genomsnittligt antal ombordanställda per dag. Män och kvinnor med svenskt respektive utländskt medborgarskap. Svenska handelsfartyg på minst 100 brutto. År 2010-2016.

3 Stödets effekter på rederierna

3.1 Lönsamheten bland stödberättigade rederier

Omsättningen ökar marginellt men resultaten halveras

Den sammanlagda omsättningen för de bolag som mottagit sjöfartsstöd 2016 ökar något jämfört med 2015. Bland de 35 rederier som mottagit sjöfartsstöd under 2016 och som ingår i denna genomgång har den sammanlagda nettoomsättningen ökat med 0,7 miljarder kronor jämfört med i fjol till 45,0 miljarder kronor.

Resultatet för rederierna som helhet har mer än halverats jämfört med ifjol. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster har minskat med drygt 2,0 miljarder kronor till 1,5 miljarder kronor.

Stora skillnader råder mellan de olika sjöfartssegmenten

Det råder betydande skillnader i lönsamhet mellan de olika segmenten, likaså har även lönsamhetsutvecklingen under 2016 skiljt sig åt. Den aggregerade resultat- och balansräkningen visas i tabell 3.1.

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2016 i miljoner kronor.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje-sjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	38 281	1 286	231	4 949	267	45 014
Rörelseresultat (EBIT)	3 455	146	-4	522	2	4 121
Resultat e. finansnetto*	1 250	120	-8	183	1	1 546
Krediterade stödbelopp	538	121	48	594	166	1 467
I relation till omsättningen	1,4 %	9,4 %	20,8 %	12,0 %	62,2 %	3,3 %
Summa tillgångar	150 574	1 790	156	11 285	104	163 910
Summa eget kapital och obeskattade reserver	60 441	628	-1	3 348	2	64 418
Summa skulder	89 454	1 046	157	7 504	102	98 263
Summa eget kapital och skulder	150 574	1 790	156	11 285	104	163 910

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterat stödbelopp. Källa bilaga.

Under 2016 ökar den sammanlagda nettoomsättningen som nämnts till 45,0 miljarder kronor, en ökning med 0,7 miljarder kronor. Ökningen kommer från segmentet färjesjöfart som ökat nettoomsättningen med 1,4 miljarder kronor, till största delen beroende på att ett företag med

en omsättning över 1 miljard kronor har adderats till segmentet sedan 2015. Även segmentet management har ökat något med 30 miljoner kronor, vilket även det förklaras av ett ökat antal bolag i segmentet där tre bolag har adderats till segmentet till 2016. Övriga segment har minskat omsättningsmässigt; diversifierade rederier med 489 miljoner kronor, tankar med 265 miljoner kronor och torrlast med 14 miljoner kronor.

2016 minskar således det sammanlagda resultatet efter finansiella poster till 1,5 miljarder kronor, en minskning med över 2,0 miljarder kronor. I absoluta tal är det främst segmentet diversifierade rederier som minskar resultatet, från ett resultat efter finansiella poster om 2,9 miljarder kronor år 2015 till 1,2 miljarder kronor år 2016. Dock minskar resultatet efter finansiella poster även i segmenten tankar och färjesjöfart.

Det totalt utbetalade sjöfartsstödet uppgick 2016 till knappt 1,5 miljarder kronor. Sjöfartsstödet i relation till rederiernas nettoomsättning uppgår till 3,3 procent, vilket innebär en ökning med knappt 0,1 procentenheter jämfört med 2015.

Sjöfartsstödet har stor betydelse framförallt för segmenten management och torrlast

Segmentet management får under 2016 ett sjöfartsstöd som i en jämförelse med den totala nettoomsättningen uppgår till motsvarande 62 procent, en ökning med 4 procentenheter jämfört med närmast föregående år. Även för segmentet torrlast ökar sjöfartsstödet betydelse och år 2016 uppgick sjöfartsstödet till motsvarande 21 procent av nettoomsättningen, en ökning med 2 procentenheter jämfört med 2015. Sjöfartsstödet i relation till nettoomsättningen har ökat även i segmentet tankar, med 2 procentenheter till 9 procent 2016. Vad gäller segmenten diversifierade rederier och färjesjöfart så minskar sjöfartsstödet storlek i relation till nettoomsättningen. Tabell 3.2 nedan ger en mer djupgående beskrivning av sjöfartsstödet betydelse.

Tabell 3.2. Några finansiella nyckeltal (medianvärden) per segment och totalt. År 2016.

<i>Nyckeltal (medianvärden)</i>	<i>Diversifierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Vinstmarginal	-23,5 %	12,5 %	-1,7 %	0,8 %	0,0 %	0,8 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	-27,6 %	-6,7 %	-24,8 %	-32,4 %	-61,6 %	-23,4 %
Räntabilitet eget kapital	-5,1 %	20,7 %	-16,6 %	10,0 %	5,0 %	8,8 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	-6,0 %	-6,6 %	-2500 %	-315 %	-13700 %	-65,7 %
Rör.resultat per anst, tkr	-411	174	-8	22	0	22
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	-458	-38	-204	-169	-235	-172
Soliditet	39,0 %	41,3 %	1,2 %	12,7 %	2,4 %	19,9 %
Kassalikviditet	0,76	1,28	0,92	1,06	1,01	1,05
Balanslikviditet	0,82	1,41	0,93	1,06	1,01	1,05
Likviditetsbuffert	3,4 %	12,4 %	4,0 %	7,8 %	28,2 %	9,7 %

Källa: Bilaga

Rederiernas vinstmarginal har minskat det senaste året

Medianvärdet avseende vinstmarginal för samtliga de rederier som erhåller sjöfartsstöd uppgår 2016 till 0,8 procent, en minskning med 4,3 procentenheter. Segmentet diversifierade rederier står för den mest markanta minskningen av vinstmarginalerna till -23,5 procent 2016 jämfört med 8,3 procent 2015. Även företagen inom segmentet torrlast uppvisar ett negativt medianvärde avseende vinstmarginal om -1,7 procent, vilket dock utgör en förbättring från 2015 med 0,9 procentenheter. Övriga segment har år 2016 vinstmarginaler på nivåer som är snarlika de som uppvisades för 2015.

Om sjöfartsstödet exkluderas från resultaträkningen sjunker vinstmarginalen kraftigt, både på aggregerad nivå och för de respektive segmenten. Inget segment uppvisar positiva vinstmarginaler om sjöfartsstödet exkluderas (mätt som medianvärden inom segmenten). Detta kan jämföras med närmast föregående år då både segmentet diversifierade rederier och segmentet tanker kunde uppvisa positiv vinstmarginal även då sjöfartsstödet exkluderas. Det framgår med andra ord tydligt att sjöfartsstödet har en stor betydelse för rederibranschens lönsamhet.

Avkastningen har minskat för samtliga ingående segment

På aggregerad nivå uppgår medianvärdet avseende räntabilitet på eget kapital till 8,8 procent, vilket är en lägre nivå än närmast föregående år då räntabiliteten uppgick till 15,3 procent. Samtliga segment uppvisar för 2016 en lägre räntabilitet på eget kapital än för närmast föregående år. För segmenten diversifierade rederier och torrlast medför den minskade avkastningen att båda segmenten uppvisar negativ räntabilitet på eget kapital, vilket inget segment gjorde 2015.

Räntabiliteten på eget kapital minskar betydligt då sjöfartsstödet exkluderas. Medianvärdet för samtliga företag minskar då från 8,8 procent till -65,7 procent. Detta utgör en försämring från närmast föregående år då räntabiliteten exklusive sjöfartsstöd uppgick till -34,0 procent. Om sjöfartsstödet exkluderas är det inget segment som uppvisar positiv räntabilitet på eget kapital, till skillnad från närmast föregående år då segmenteten tanker och diversifierade rederier hade positiv avkastning.

Sjöfartsstödet är avgörande för rörelseresultatet per anställd

Medianvärdet avseende rörelseresultat per anställd halverades jämfört med närmast föregående år till 22 000 kronor per anställd. Segmentet diversifierade rederier står för den mest markanta minskningen av rörelseresultat per anställd till -411 000 kronor år 2016, en minskning med 842 000 kronor per anställd. Även segmenten tanker och torrlast minskar rörelseresultatet per anställd jämfört med närmast föregående år. Segmentet management uppvisar 2016, i likhet med 2015, ett nollresultat per anställd och segmentet färjesjöfart ökar motsvarande resultatmått med 17 000 kronor per anställd mellan 2015 och 2016.

Sjöfartsstödet har en avgörande roll för rörelseresultatet per anställd. Om sjöfartsstödet exkluderas minskar rörelseresultat per anställd sammantaget från 22 000 kronor till -172 000 kronor. Sjöfartsstödet betydelse är minst för segmentet diversifierade rederier som minskar rörelseresultatet per anställd med 46 000 kronor om sjöfartsstödet exkluderas. Motsvarande minskning för övriga segment är mellan 191 000 kronor och 235 000 kronor.

Små förändringar av sjöfartens aggregerade soliditet och likviditet

Sammantaget är kapitalstrukturen bland de företag som erhåller sjöfartsstöd relativt oförändrad från 2015. Soliditeten mätt i medianvärde minskar 2016 med drygt 2 procentenheter jämfört med föregående år till 20 procent. Segmenten diversifierade rederier och tankar uppvisar, likt närmast föregående år, de högsta soliditetsnivåerna bland de företag som erhåller sjöfartsstöd, 39 procent respektive 41 procent. Soliditeten i dessa segment har dessutom stärkts med ca 5 procentenheter jämfört med 2015. Segmenten torrlast och management uppvisar 2016, likt närmast föregående år, låga soliditetsnivåer om 1 procent respektive 2 procent. Värt att notera är att det i segmentet torrlast finns företag som uppvisar negativ soliditet, vilket också kan ses i Tabell 4.1 där det aggregerade egna kapitalet för segmentet är negativt. Segmentet färjesjöfart svarar för den största förändringen i soliditetsnivå jämfört med 2015 där medianvärdet för företagets soliditet minskar med 8 procentenheter.

Likviditetsnivåerna totalt sett är förhållandevis oförändrade mellan 2015 och 2016, där medianvärdet avseende kassa- och balanslikviditet för de företag som erhåller sjöfartsstöd ligger strax över 1. Förändringarna har varit små även i de enskilda segmenten, även om det kan konstateras att kassa- och balanslikviditeten ökat något i diversifierade rederier, torrlast och tankar samt minskat något i färjesjöfart och management.

Företagens likviditetsbuffert minskar 2016 marginellt till 9,7 procent jämfört med 9,9 procent 2015. För de enskilda segmenten minskar likviditetsbufferten i tankar, färjesjöfart och management och ökar i segmenten diversifierade rederier och torrlast.

3.2 Finansiell utveckling för stödberättigade rederier

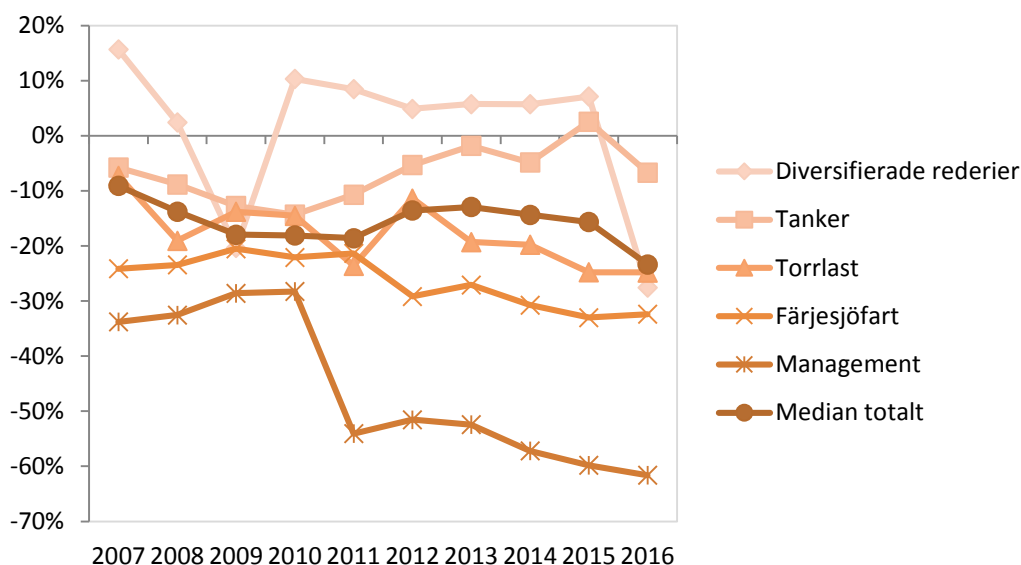
Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen under perioden 2007 till 2016. Redovisningen fokuseras på vinstmarginalen för de olika segmenten under perioden.¹⁴ Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal för de olika segmenten återfinns i bilaga. Figur 3.2 illustrerar hur vinstmarginalen under de senaste tio åren har utvecklats för de företag som erhåller sjöfartsstöd uppdelat per segment, mätt som medianvärde.

¹⁴ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.



Figur 3.2. Vinstmarginal per segment, inklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga

För åren 2011-2015 konstaterades en uppåtgående trend avseende vinstmarginal för de företag som erhåller sjöfartsstöd. Medianvärdet för vinstmarginal år 2015 uppgick till 5,1 procent – en nivå som under den senaste tioårsperioden endast uppnåts år 2007. För 2016 konstateras att trenden har brutits och att medianvärdet för företagens vinstmarginaler kraftigt sjunker till 0,8 procent. Segmentet diversifierade rederier som under den senaste tioårsperioden, vid sidan av 2009, uppvisat jämförelsevis höga vinstmarginaler har minskat sin vinstmarginal kraftigt till negativ nivå år 2016. Också segmenten tanker och färjesjöfart har minskat sina vinstmarginaler 2016. Segmentet torrlast är det enda segmentet som ökar vinstmarginalen 2016. Vinstmarginalen för segmentet management har sedan 2007 varit nära 0 procent och år 2016 utgjorde i detta sammanhang inget undantag. Orsaken till segmentens olika vinstmarginaler kan förklaras av skillnader både i externa och interna förutsättningar för företagen i de olika segmenten. Figur 3.3 illustrerar utvecklingen av vinstmarginalen 2007-2016 om sjöfartsstödet exkluderas ur resultaträkningen, mätt som medianvärde.



Figur 3.3. Vinstmarginal per segment, exklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga

Om sjöfartsstödet exkluderas har företagen haft negativ vinstmarginal under den senaste tioårsperioden mätt som medianvärde för samtliga företag som erhåller sjöfartsstöd. Av de undersökta segmenten är det endast diversifierade rederier som har haft en positiv vinstmarginal under den senaste tioårsperioden, med undantag av åren 2009 och 2016. Även segmentet tankar hade år 2015, som enda år under den senaste tioårsperioden, en positiv vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. De övriga segmenten har haft negativ vinstmarginal under samtliga de senaste tio åren.

3.3 Sjöfartsstödet påverkan på lönsamheten

I detta avsnitt redovisas hur stor andel av rederierna i respektive segment som har en nivå på vinstmarginalen som kan klassificeras som stark, svag, respektive negativ samt hur andelarna påverkats av sjöfartsstödet under den senaste tioårsperioden. Klassificering av företagens vinstmarginaler görs enligt följande:

- Stark: Vinstmarginal högre än 5 procent
- Svag: Vinstmarginal mellan 0 och 5 procent
- Negativ: Vinstmarginal lägre än 0 procent

Tabell 3.3 till 3.7 nedan visar ovanstående klassificering av vinstmarginalerna för företagen inom respektive segment och hur lönsamhetsfördelningen utvecklats sedan 2007, både inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

För segmentet diversifierade rederier påverkar sjöfartsstödet inte nämnvärt klassificeringen av företagens vinstmarginaler

En majoritet av företagen i segmentet diversifierade rederier hade år 2016 en negativ vinstmarginal, vilket tidigare under den senaste tioårsperioden endast observerats för år 2009.

Tabell 3.3. Andel företag bland diversifierade rederier med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	67%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%
	Svag	0-5%	33%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%

Källa: Bilaga

Sedan år 2007 har förekomsten av sjöfartsstöd inneburet liten eller ingen förändring avseende klassificeringen av vinstmarginalen för företagen inom segmentet diversifierade rederier. Största skillnaden kunde observeras år 2008 då två tredjedelar av företagen fick en lägre klassificering om sjöfartsstödet exkluderades.

Sjöfartsstödet betydelse för lönsamheten bland företagen i segmentet tankar är fortsatt hög

Andelen företag med stark vinstmarginal har de senaste två åren varit hög jämfört med de tidigare åren under den senaste tioårsperioden. På motsvarande sätt har andelen företag med negativ vinstmarginal varit jämförelsevis låg under 2015 och 2016.

Tabell 3.4 Andel företag bland tankerredier med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%

Källa: Bilaga

Genomgående under den senaste tioårsperioden har sjöfartsstödet haft stor betydelse för företagens förmåga att uppnå en positiv – svag eller stark – vinstmarginal. Om sjöfartsstödet exkluderas ökar andelen företag med negativ vinstmarginal kraftigt och andelen företag med stark vinstmarginal sjunker lika kraftigt.

Sjöfartsstödet är avgörande för att företagen i segmentet torrlast ska kunna visa positiv vinstmarginal

Både 2015 och 2016 har vinstmarginalen varit positiv för hälften av företagen i segmentet, medan den andra hälften av företagen haft negativ vinstmarginal. Detta är en något lägre andel företag med positiv vinstmarginal än de tre föregående åren 2012-2014 där minst 60 procent av företagen hade positiv vinstmarginal.

Tabell 3.5 Andel företag bland Torrlastrederier med olika hög vinstmarginal.

Vinst-marginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%

Källa: Bilaga

Om sjöfartsstödet exkluderas har inget företag kunnat visa en positiv vinstmarginal under hela den senaste tioårsperioden, med undantag från åren 2007, 2008 och 2012.

Sjöfartsstödet betydelse för att företagen i segmentet färjesjöfart ska uppvisa positiv vinstmarginal är hög

Under samtliga år den senaste tioårsperioden har majoriteten av företagen i segmentet haft vinstmarginaler som varit positiva. Vinstmarginalen har dock under dessa år klassificerats som svag för flertalet företag.

Tabell 3.6. Andel företag bland färjesjöfart med olika hög vinstmarginal.

Vinst-marginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%
	Svag	0-5%	43%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%
	Negativ	< 0%	29%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%
	Svag	0-5%	14%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	71%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%

Källa: Bilaga

Om sjöfartsstödet exkluderas har en majoritet av företagen i segmentet haft en negativ vinstmarginal under den senaste tioårsperioden. Det finns dock enstaka företag som även exklusive sjöfartsstödet kunnat uppvisa en positiv vinstmarginal – under samtliga år förutom 2011 till och med en stark sådan.

I segmentet management råder generellt svag lönsamhet och sjöfartsstödet är helt avgörande för att ett antal företagen ska kunna uppnå positiva vinstmarginaler

Segmentet management präglas av en generellt svag lönsamhet. Inget företag har sedan 2008 kunnat visa en stark vinstmarginal. År 2016 har 60 procent av företagen en svag vinstmarginal och resterande en negativ vinstmarginal.

Tabell 3.7. Andel företag bland managementföretagen med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Källa: Bilaga

Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag nästan undantagslöst under de senaste tio åren haft en negativ vinstmarginal. År 2008 är det enda året som ett företag haft en positiv vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderats. Med tanke på att företagen i segmentet har som huvudsaklig verksamhetsinriktning att hyra ut besättning är det inte heller överraskande att sjöfartsstödet slår igenom tydligt på klassificeringen av företagens vinstmarginaler.

4 Rederierna jämfört med andra 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.¹⁵

Tabell 4.1 visar medelvärden för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med de rederier som fått sjöfartsstöd. För sjötransportföretagen är den senaste statistiken från 2015.¹⁶ För att öka jämförbarheten mellan rederierna med sjöfartsstöd och gruppen sjötransportföretag visar tabellen därför rederiernas nyckeltal för både år 2015 och år 2016.

Tabell 4.1. Nyckeltal för rederier med sjöfartsstöd (år 2015, 2016) och andra sjötransportföretag (år 2015).

	Antal bolag	Soliditet (%)	Avkastning totalt kapital (%)	Rörelse- marginal (%)
<i>Alla sjötransportföretag 2015* (SNI 50)</i>	1 243	43,6	9,4	3,2
Havs- & kustsjöfart, pass. (SNI 50.1)	502	46,5	11,6	0,8
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)	266	41,1	7,1	4,8
Sjöfart inre vattenvägar, pass. (SNI 50.3)	395	33,3	8,0	9,5
Sjöfart inre vattenvägar, gods (SNI 50.4)	80	33,1	3,8	3,9
<i>Rederier med sjöfartsstöd 2015**</i>				
medelvärde	34	21,9	1,7	5,9
medianvärde		22,1	2,3	5,2
<i>Rederier med sjöfartsstöd 2016**</i>	35			
medelvärde		22,6	1,9	2,5
medianvärde		19,9	1,9	2,9

Källa: *Trafikanalys (2017), Sjötransportföretag 2015, tab S1 och S2. **Bilaga, sid.9-11.

¹⁵ Om statistiken, se Trafikanalys webbplats <https://www.trafa.se/transportforetag/sjofartsforetag/>

¹⁶ Trafikanalys rapport Sjötransportföretag 2016 publiceras den 29 maj 2018.

Eftersom gruppen rederier med sjöfartsstöd är relativt liten, visar tabell 4.1 förutom gruppens medelvärde även medianvärdet, som är mindre känsligt för extrema värden.

Sjöfartsföretag på inre vattenvägar (SNI 50.3–4) har en genomsnittligt högre rörelsemarginal än företag inom havs- och kustsjöfart (SNI 50.1–2). Gruppen rederier med sjöfartsstöd år 2015 har en soliditet och en kapitalavkastning som ligger under genomsnittet för alla sjötransportföretag 2015, men däremot en rörelsemarginal som ligger över genomsnittet för sjötransportföretagen. Gruppen rederier med sjöfartsstöd år 2016 har ungefär lika hög soliditet och kapitalavkastning som för år 2015. Rörelsemarginalen är däremot lägre bland rederier med sjöfartsstöd år 2016 jämfört med år 2015.

Slutsatser

I undersökningen har det under 2016 ingått 35 stödmottagande rederier, vilket är i stort sett samma antal som år 2015. Antalet tankerredier har minskat något, medan några managementbolag har tillkommit.

För de företag som ingår i undersökningen uppgår stödet till knappt 1,5 miljarder sammanlagt, vilken är en liten ökning jämfört med året innan.

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 minskat.

Omsättningen för de 35 företagen har för år 2016 sammanlagt ökat något till 45 miljarder kronor. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment, men det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten. Trots en omsättningsökning hos de stödmottagande rederierna har deras sammanlagda resultat som helhet mer än halverats. Det är främst färjerederierna som ökat sin omsättning och det är främst de större diversifierade rederierna som har minskat sina resultat. Den genomsnittliga vinstmarginalen har minskat, främst bland de diversifierade rederierna. Tankersegmentet har haft en god vinstmarginal de senaste åren, medan många företag inom torrlastsegmentet och färjerederierna har haft en svag eller negativ vinstmarginal.

För gruppen av stora, diversifierade rederier har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 1–2 procent av omsättningen och påverkar generellt sett lönsamheten i mindre utsträckning. För tankersegmentet har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 5–10 procent av omsättningen och har i detta segment relativt stor betydelse för lönsamheten. För torrlastsegmentet och färjerederierna har sjöfartsstödet utgjort 10–20 procent av omsättningen och i detta segment påverkar stödet i hög grad lönsamheten. För managementbolagen utgör sjöfartsstödet omkring halva omsättningen och är avgörande för lönsamheten, men det är inte överraskande då dessa företag är inriktade på att hyra ut besättning. Samtliga segment uppvisar negativa siffror för rörelsemarginal, vinstmarginal och avkastning på eget och totalt kapital, om sjöfartsstödet exkluderas.

Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Samtliga segment uppvisar negativa siffror för rörelsemarginal, vinstmarginal och avkastning på eget och totalt kapital, om sjöfartsstödet exkluderas.

Jämfört med övriga företag inom sjötransportbranschen har rederierna med sjöfartsstöd en relativt god rörelsemarginal. Däremot har rederier med sjöfartsstöd en lägre soliditet och avkastning på totalt kapital jämfört med genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet.

Trafikanalys slutsats är att utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet de gör idag. Utan stödet skulle rederierna behöva anpassa sin verksamhet på annat sätt och en sannolik anpassning skulle vara att fartyg flaggas ut till andra länder.

Referenser

Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket,

<https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/>

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

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

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

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

Sensa (2017), *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2016*, rapport till Trafikanalys, Sensa Corporate Advisors, sep 2017

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

Trafikanalys (2017a), *Fartyg 2016 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2017:16, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>

Trafikanalys (2017b), *Sjöfartsföretag 2015*, Statistik 2017:17, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sjofart/sjofartsforetag/>

Bilaga – Sensas underlagsrapport

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2016

Stockholm den 9 oktober 2017

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	5
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	13
5.1 FINANSIELL UTVECKLING – INTRODUKTION	13
5.2 DIVERSIFIERADE REDERIER	14
5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet	14
5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet och konsolideringsgrad	16
5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet.....	17
5.3 TANKER	19
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	19
5.3.2 Tanker - Soliditet.....	21
5.3.3 Tanker - Likviditet	22
5.4 TORRLAST	24
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet.....	24
5.4.2 Torrlast - Soliditet	27
5.4.3 Torrlast - Likviditet.....	28
5.5 FÄRRESJÖFART.....	30
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet.....	30
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	32
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet.....	34
5.6 MANAGEMENT	36
5.6.1 Management - Lönsamhet	36
5.6.2 Management – Soliditet	38
5.6.3 Management – Likviditet.....	40
6 KOMMENTAR	42
6.1 OM UNDERSÖKNINGEN.....	42
6.2 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER	42
APPENDIX – ÖVERGRIPANDE JÄMFÖRELSE AV MEDIANVÄRDEN PER NYCKELTAL.....	45
APPENDIX – ÖVRIGA NYCKELTAL OCH DIAGRAM	46
APPENDIX – NYCKELTALSDEFINITIONER	51
APPENDIX – BOLAG SOM INGÅR I STUDIEN.....	52
APPENDIX – BOLAG PER SEGMENT.....	53

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2016. Rapportens utformning följer i all väsentlighet strukturen i tidigare uppföljningar för åren 2011-2015. Denna rapport skall i ett senare skede kompletteras med en rapport som översiktligt kartlägger och beskriver makrofaktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för de svenska rederierna under 2016 och 2017.

Utvärderingen avseende 2016 omfattar 35 företag som erhållit ca 1,47 miljarder kronor i sjöfartsstöd under 2016, 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 sedan tidigare uppställda kriterier för vad som anses vara hög-låg nivå samt effekterna av sjöfartsstödet på denna nivå. Företagen är verksamma i segmenten diversifierade rederier (tidigare benämnt storrederier), tanker, torrlast, färjesjöfart och management.

Tillståndet i den svenska sjöfartsnäringen – de företag som mottagit sjöfartsstöd – år 2016 kan sammanfattas med att omsättningen totalt sett har ökat marginellt med 0,7 miljarder kronor till 45,0 miljarder kronor och det samlade resultatet efter finansiella poster mer än halverats till 1,5 miljarder kronor jämfört med närmast föregående år. Segmentet färjesjöfart står för den absolut största delen av omsättningsökningen medan flertalet andra segment har minskat omsättningen under 2016. Segmentet diversifierade rederier står för den största delen av resultatminskningen.

Sjöfartsstödet har avgörande betydelse för att det stora flertalet rederier ska kunna uppvisa positiv lönsamhet mätt som marginal och räntabilitet. Om sjöfartsstödet exkluderas uppvisar samtliga segment en negativ vinstmarginal och räntabilitet år 2016. Förekomsten av sjöfartsstödet har således en stor betydelse för företagens lönsamhet och är sannolikt ett väsentligt hänsynstagande för rederierna vid finansiering och organisering av verksamheten.

Som en följd av kravet på finansiering av tonnageskatten meddelade Näringsdepartementet i november 2016 att de avser att minska sjöfartsstödet, med verkställande från och med den 1 januari 2017. Förändringarna i sjöfartsstödet kan alltså komma att påverka nästkommande års uppföljningar av sjöfartsstödet till svenska rederier.

Stockholm 2017-09-27

Mikael Kruusval

Andreas Hagberg

1 Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2016. Sensa Corporate Advisors (Sensa) har tidigare gjort dessa utvärderingar för åren 2011-2015 på uppdrag av Trafikanalys. Trafikanalys har i sin tur detta uppdrag från regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet.

Detta dokument kommer i ett nästa steg att kompletteras med en översiktlig kartläggning av faktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för svenska rederier under 2016 och 2017, 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 2016 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2016. De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2016 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.

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 Trafikanalys:

- **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 2016 bygger vidare på den finansiella information som samlats in tidigare, vilket innebär att det i denna rapport är möjligt att följa utvecklingen under perioden 2007-2016, dvs. tio år.

I rapporten läggs särskilt fokus på ett antal av ovanstående 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 inom 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 i undersökningen med 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 2015.

Särskilda överväganden vad gäller den undersökta populationen för 2016:

- 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 lämnat in årsredovisning för 2016 till Bolagsverket per 2017-09-01 ingår inte i undersökningen.

Vid en jämförelse med föregående års rapport avseende 2015 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Tre nya företag har erhållit sjöfartsstöd under 2016 och sju företag har utgått från tidigare års population då de inte längre erhåller rederistöd. För en fullständig

lista över de bolag som fått rederistöd 2016 samt vilka bolag som av olika skäl utgår ur den här studien hänvisas till tabell i Appendix – ”Bolag som ingår i studien”.

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstöds effekter som gjorts sedan 2011, och även flera år dessförinnan. Detta för att underlätta möjligheten att göra jämförelser mellan åren. I tidigare års analyser har segmentet Storredier utgjort ett segment och omfattat bolag med en rederiverksamhet som kan anses vara diversifierad inom flera olika segment samt med en omsättning större än 2,0 miljarder kronor. I syfte att även fortsatt kunna göra jämförelser med tidigare år har detta segment namnändrats till Diversifierade rederier, då ett av de i segmentet ingående bolagen till 2016 års undersökning inte längre uppfyller ”kravet” att omsätta mer än 2,0 miljarder kronor. Segmentet har därmed inte längre något omsättningskriterium utan det är endast bolagets verksamhetsart som utgör kriterium.

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 Diversifierade rederier kan ingå i flera olika klasser, Tanker i *Tanker*, Torrlast i *Bulk & General Cargo* och Färjesjöfart i *Passenger* och/ eller *Container & RoRo*. Segmentet Management kan hänföras till *Miscellaneous*.

Kategoriseringen av varje enskilt företag har gjorts genom en samlad bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktningen och den övervägande typen av fartyg. Det bör påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg, utan kan hyra fartyg för sin verksamhet alternativt hyra ut personal till företag med fartyg.

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 har 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 (2011-2015).

<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 2016 ingår 35 företag av de 39 företag (34 av 43 företag 2015 och 34 av 42 företag 2014) som erhållit sjöfartsstöd under 2016. 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 även återfinns i Appendix – ”Bolag som ingår i studien” – och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. De ingående rederierna har klassificerats i segment enligt nedan:

Segment	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal	3	11 (-3)	6	7 (+1)	8 (+3)	35 (+1)

Siffror i parentes avser förändringen från föregående år.

Med de i undersökningen ingående företagens resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2016 sammanställts per segment och totalt, se nedanstående tabell.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	38 281 000	1 286 000	231 000	4 949 000	267 000	45 014 000
Rörelseresultat f. avskr.	11 721 000	243 000	7 000	1 016 000	2 000	12 989 000
Rörelseresultat (EBIT)	3 455 000	146 000	-4 000	522 000	2 000	4 121 000
Finansnetto	-2 206 000	-26 000	-4 000	-339 000	-0	-2 575 000
Resultat e. finansnetto*	1 250 000	120 000	-8 000	183 000	1 000	1 546 000
Krediterade stödbelopp**	538 000	121 000	48 000	594 000	166 000	1 467 000
Anläggningstillgångar	136 453 000	1 336 000	114 000	7 634 000	1 000	145 538 000
Omsättningstillgångar	14 121 000	454 000	42 000	3 652 000	103 000	18 372 000
Summa tillgångar	150 574 000	1 790 000	156 000	11 285 000	104 000	163 910 000
Eget kapital	60 441 000	552 000	-1 000	3 323 000	2 000	64 317 000
Obeskattade reserver	0	76 000	0	25 000	0	101 000
Summa eget kapital och obeskattade reserver	60 441 000	628 000	-1 000	3 348 000	2 000	64 418 000
Avsättningar och minoritetsintressen	679 000	116 000	0	434 000	0	1 229 000
Kortfristiga skulder	17 142 000	355 000	49 000	1 435 000	101 000	19 081 000
Långfristiga skulder	72 313 000	691 000	108 000	6 070 000	1 000	79 182 000
Summa skulder	89 454 000	1 046 000	157 000	7 504 000	102 000	98 263 000
Summa eget kapital och skulder	150 574 000	1 790 000	156 000	11 285 000	104 000	163 910 000

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2016.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 486 259 tkr till 39 företag år 2016.

Omsättningen hos de 35 företag som ingår i undersökningen uppgår till totalt 45,0 miljarder kronor år 2016 (44,3 miljarder kronor 2015 och 41,1 miljarder kronor 2014), vilket motsvarar en omsättningsökning med 0,7 miljarder kronor. Ökningen kommer från segmentet färjesjöfart som ökat sin omsättning med 1,4 miljarder kronor, till största del beroende på att ett företag med en omsättning över 1 miljard kronor har adderats till segmentet sedan 2015.

Även segmentet management har ökat något med 30 miljoner kronor, vilket förklaras av att tre bolag har adderats till segmentet till 2016 års undersökning. Övriga segment har minskat omsättningsmässigt; diversifierade rederier med 489 miljoner kronor, tanker med 265 miljoner kronor och torrlast med 14 miljoner kronor. Segmentet diversifierade rederier svarar år 2016 för ca 85 procent av den totala omsättningen för samtliga ingående företag i undersökningen (87 procent för 2015).

Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster hos de 35 företagen uppgår till 1,5 miljarder kronor år 2016 (3,6 miljarder kronor 2015 och 3,2 miljarder kronor 2014). Resultatnivån har väsentligt sjunkit jämfört med föregående år. I absoluta tal är det främst segmentet diversifierade rederier som minskar resultatet, från ett resultat efter finansiella poster om 2,9 miljarder kronor år 2015 till 1,2 miljarder kronor år 2016. Dock minskar resultatet även i segmenten tanker och färjesjöfart. Segmentet diversifierade rederier svarar fortfarande, precis som närmast föregående år, för 81 procent av det totala resultatet efter finansiella poster (81 procent för 2015).

Det totalt utbetalade stödbeloppet till de rederier som ingår i undersökningen är ca 1,47 miljarder kronor (totalt stöd är ca 1,49 miljarder kronor till totalt 39 företag). Det innebär att stödnivån till de företag som ingår i undersökningen har ökat något sedan föregående år (1,40 miljarder kronor 2015 och 1,39 miljarder kronor 2014). För de olika segmenten så har stödet ökat för färjesjöfart (+71 miljoner kronor), management (+29 miljoner kronor), tanker (+13 miljoner kronor) samt torrlast (+0,7 miljoner kronor), men minskat i segmentet diversifierade rederier (-48 miljoner kronor).

I tabellen nedan visas sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen i respektive segment för åren 2016, 2015, 2014 och 2013. Sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen är som högst i segmentet management – nivåer som dessutom har ökat sedan 2013. Inom diversifierade rederier utgör sjöfartsstödet i relation till omsättningen ett mer begränsat ekonomiskt tillskott.

<i>Sjöfartsstöd i relation till omsättningen</i>	<i>Diversifierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färjesjöfart</i>	<i>Management</i>
Sjöfartsstöd 2016	1%	9%	21%	12%	62%
Sjöfartsstöd 2015	2%	7%	19%	15%	58%
Sjöfartsstöd 2014	2%	9%	11%	16%	52%
Sjöfartsstöd 2013	2%	4%	16%	16%	50%

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

Nyckeltal		Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	-10,8%	15,8%	1,2%	5,8%	0,5%	2,5%
	Median	-11,4%	14,7%	-0,3%	2,9%	0,0%	2,9%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	-13,8%	-0,8%	-20,7%	-27,7%	-114,7%	-35,5%
	Median	-15,5%	-3,1%	-23,3%	-30,1%	-61,6%	-18,3%
Vinstmarginal	Medel	-22,0%	12,0%	-0,4%	0,8%	0,4%	-1,9%
	Median	-23,5%	12,5%	-1,7%	0,8%	0,0%	0,8%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	-25,0%	-4,6%	-22,4%	-32,7%	-114,7%	-39,9%
	Median	-27,6%	-6,7%	-24,8%	-32,4%	-61,6%	-23,4%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	-163	274	7	127	10	51
	Median	-411	174	-8	22	0	22
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	-242	46	-201	-50	-295	-148
	Median	-458	-38	-204	-169	-235	-172
K/I-tal	Medel	122,0%	88,0%	100,4%	99,2%	99,6%	101,9%
	Median	123,5%	87,5%	101,7%	99,2%	100,0%	99,2%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	125,0%	104,6%	122,4%	132,7%	214,7%	139,9%
	Median	127,6%	106,7%	124,8%	132,4%	161,6%	123,4%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-8,8%	28,2%	-1130,5%	14,7%	-38,7%	-227,0%
	Median	-5,1%	20,7%	-16,6%	10,0%	5,0%	8,8%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	-10,0%	-10,7%	-9947,9%	-1275,0%	-31352,2%	-8519,2%
	Median	-6,0%	-6,6%	-2543,8%	-314,9%	-13688,2%	-65,7%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-3,3%	7,4%	3,8%	1,2%	0,6%	1,9%
	Median	-2,5%	6,3%	-2,4%	1,9%	0,1%	1,9%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	-3,8%	-3,2%	-62,4%	-69,5%	-359,8%	-99,7%
	Median	-3,0%	-2,8%	-51,2%	-45,8%	-296,6%	-19,9%
Soliditet	Medel	43,6%	39,6%	4,6%	20,8%	4,6%	22,6%
	Median	39,0%	41,3%	1,2%	12,7%	2,4%	19,9%
Konsolideringsgrad	Medel	0,44	0,44	0,05	0,21	0,05	0,24
	Median	0,39	0,41	0,01	0,15	0,02	0,20
Kassalikviditet	Medel	0,82	1,65	1,05	1,50	1,03	1,21
	Median	0,76	1,28	0,92	1,06	1,01	1,05
Balanslikviditet	Medel	0,94	1,70	1,09	1,54	1,05	1,26
	Median	0,82	1,41	0,93	1,06	1,01	1,05
Likviditetsbuffert	Medel	4,0%	20,4%	8,7%	11,0%	29,4%	14,7%
	Median	3,4%	12,4%	4,0%	7,8%	28,2%	9,7%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2016.

I följande avsnitt kommenteras utvecklingen för rederiernas lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet på en aggregerad nivå. De enskilda segmenten diskuteras därefter i kapitel 5. Som tidigare nämnt kan medianvärdena i segmenten ge en bättre bild av det finansiella läget än medelvärden då segmenten innehåller relativt företag i kombination med att det i flera fall förekommer enskilda företag som uppvisar extremvärden.

4.1 Lönsamhet

Lönsamhet mätt som *rörelsemarginal* hos de undersökta företagen ligger i medelvärde på en väsentligt lägre nivå 2016 jämfört med närmast föregående år (2,5 procent i medelvärde för 2016 jämfört med 5,9 procent för 2015). Även medianvärdet ligger lägre än föregående år (2,9 procent för 2016 jämfört med 5,2 procent för 2015). Det är framförallt segmentet diversifierade rederier som uppvisar en kraftig minskning i medelvärde till -10,8 procent år 2016 jämfört med 10,3 procent för 2015, och till -11,4 procent i medianvärde för 2016 från 14,5 procent för 2015. Övriga segment uppvisar för 2016 rörelsemarginaler som är på liknande nivåer som för 2015, med någon enstaka procentenhets förändring i positiv eller negativ riktning.

Vinstmarginal uppvisar samma mönster som rörelsemarginalen. På en aggregerad nivå för de undersökta företagen har vinstmarginalen minskat i medelvärde till -1,9 procent för 2016 från 3,6 procent för 2015. Värt att notera i detta sammanhang är att undersökningsåret 2016 är det första året (åtminstone sedan 2007) som ett negativt medelvärde för vinstmarginal uppvisas aggregerat för de bolag som ingår i undersökningen. Motsvarande medianvärde för vinstmarginal uppgår till 0,8 procent 2016, vilket även det innebär en väsentlig minskning från 2015 då medianvärdet var 5,1 procent. Segmentet diversifierade rederier står för den mest markanta minskningen av vinstmarginalerna till -22,0 procent i medelvärde för 2016 från 1,6 procent för 2015. Även medianvärdet för vinstmarginal inom segmentet diversifierade rederier har kraftigt minskat till -23,5 procent 2016 jämfört med 8,3 procent 2015.

Om sjöfartsstödet exkluderas från rörelse- och vinstmarginal sjunker lönsamheten kraftigt på aggregerad nivå bland de undersökta företagen. Rörelsemarginalen uppgår till -35,5 procent i medelvärde och -18,3 procent i medianvärde, vilket är väsentligt lägre än föregående år (-19,5 procent respektive -14,8 procent för 2015). Inget segment uppvisar år 2016 positiva rörelse- eller vinstmarginaler (vare sig i medel- eller medianvärden) om sjöfartsstödet exkluderas. Detta kan jämföras med år 2015 då både segmentet diversifierade rederier och segmentet tankar kunde uppvisa positiva medianvärden för rörelse- och vinstmarginal även då sjöfartsstödet exkluderats.

Avkastningsmättet *räntabilitet på eget kapital* ligger på aggregerad nivå väsentligt lägre i medelvärde för 2016 jämfört med 2015 och är i årets undersökning kraftigt negativt (-227,0 procent för 2016 jämfört med 4,2 procent för 2015) och även lägre – men dock fortfarande positivt – i medianvärde (8,8 procent 2016 jämfört med 15,3 procent för 2015). För *räntabilitet på totalt kapital* är lönsamhetsförändringen inte lika markant och uppvisar istället en mindre ökning mätt som medelvärde (1,9 procent för 2016 jämfört med 1,7 procent 2015) och en liten minskning i medianvärde (1,9 procent för 2016 jämfört med 2,3 procent för 2015).

I de enskilda segmenten sjunker räntabilitet på eget kapital framförallt i segmentet torrlast till hela -1 130,5 procent år 2016 (-16,6 procent i medianvärde) från -46,7 procent i medelvärde för 2015 (14,5 procent i medianvärde). Likaså i segmentet diversifierade rederier minskar räntabiliteten på eget kapital till -8,8 procent i medelvärde för 2016 (5,1 procent i medianvärde) från -3,7 procent i medelvärde för 2015 (4,5 procent i medianvärde). Även segmenten för färjesjöfart och management uppvisar sjunkande räntabilitet på eget kapital.

När sjöfartsstödet exkluderas är det för 2016 inget segment som uppvisar positiv räntabilitet på eget eller totalt kapital mätt vare sig som medel- eller medianvärde. Den stora förändringen från 2015 ligger i att segmentet tanker under det närmaste föregående året kunde uppvisa positiva medel- och medianvärden och att segmentet diversifierade rederier kunde uppvisa positiva medianvärden avseende räntabilitet exklusive sjöfartsstöd.

4.2 Kapitalstruktur

Kapitalstrukturen i de undersökta företagen har på en aggregerad nivå förändrats endast marginellt. *Soliditeten* ökar till 22,6 procent år 2016 i medelvärde (21,9 procent för 2015) och sjunker i medianvärde till 19,9 procent för 2016 (22,1 procent för 2015). I de enskilda segmenten kan observeras att den kraftigt minskade lönsamheten för segmentet diversifierade rederier inte har inneburit någon urholkning av soliditeten som istället ökar till 43,6 procent i medelvärde (39,0 procent för 2015) och till 39,0 procent i medianvärde (33,7 procent för 2015). I segmentet tanker har den stigande lönsamheten lett till en ökad soliditet till 39,6 procent i medelvärde (36,8 procent 2015) och till 41,3 procent i medianvärde (36,4 procent 2015). Likt i tidigare års uppföljningar av sjöfartsstöd till svenska rederier är det dessa två segment som uppvisar den högsta soliditeten (> 30 procent).

4.3 Likviditet

Likviditetsnivåerna totalt sett är förhållandevis oförändrade jämfört med föregående år, där nivån för *kassa- och balanslikviditet* ligger på ca 1 eller strax över mätt som både medel- och medianvärde. *Likviditetsbufferten* har minskat något för 2016 jämfört med föregående år till 14,7 procent i medelvärde (15,1 procent för 2015) och till 9,7 procent i medianvärde (9,9 procent för 2015).

I de enskilda segmenten kan konstateras att kassa- och balanslikviditeten för 2016 mätt som både medel- och medianvärde har ökat något i segmenten diversifierade rederier och torrlast, men har sjunkit i tankersegmentet. I segmenten färjesjöfart och management är kassa- och balanslikviditeten förhållandevis oförändrade mellan 2015 och 2016. Vad gäller likviditetsbufferten har den ökat något i framförallt segmentet diversifierade rederier, men minskat i segmenten tankar och färjesjöfart.

4.4 Sammanfattning

Omsättningen har ökat med 0,7 miljarder kronor till 45,0 miljarder kronor år 2016 från totalt 44,3 miljarder kronor år 2015, samtidigt som resultaten efter finansiella poster mer än halverats till 1,5 miljarder kronor år 2016 från 3,6 miljarder kronor år 2015. Lönsamheten har sjunkit framförallt för segmenten diversifierade rederier, tankar och färjesjöfart som mer eller mindre halverar sina resultat efter finansiella poster till 2016. I segmenten torrlast och management ökar resultaten efter finansiella poster år 2016, men i torrlast uppvisas fortfarande negativt aggregerat resultat efter finansiella poster och i management är resultatet alltså nära noll.

I likhet med tidigare år har sjöfartsstödet varit viktigt för att rederierna ska kunna uppnå lönsamhet. År 2016 är det inget segment som kan uppvisa lönsamhet också när sjöfartsstödet exkluderas (mätt som rörelse- och vinstmarginal samt räntabilitet på eget och totalt kapital). Detta kan jämföras med år 2015 då segmenten tankar och i viss mån diversifierade rederier (mätt som medianvärde) kunde uppvisa lönsamhet också när sjöfartsstödet exkluderades.

I följande avsnitt redovisas, analyseras och kommenteras utvecklingen 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 10 år, dvs. hela den i undersökningen ingående perioden är åren 2007-2016.

Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Diversifierade rederier (benämnt Storredier i tidigare års undersökningar)
- 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.

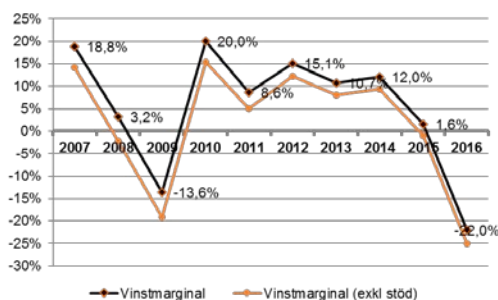
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Från och med uppföljningen av sjöfartsstöd till svenska rederier för år 2012 redovisas också en tabell med förändringar av klassificeringen över tid under den undersökta perioden (i denna rapport perioden 2007-2016). 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.

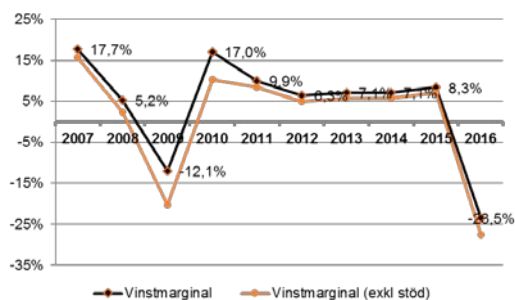
5.2 Diversifierade rederier

5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet

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



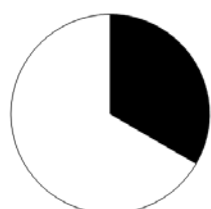
Vinstmarginal – medelvärden.



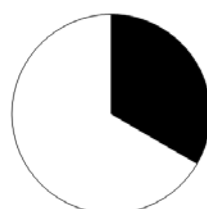
Vinstmarginal – medianvärden.

Vinstmarginalen för företagen i segmentet diversifierade rederier (Stena AB, Wallenius Marine AB och Viking Supply Ships AB) har sjunkit dramatiskt under de senaste två åren. Medelvärdet sjönk påtagligt till negativa nivåer om -22,0 procent för 2016. Tidigare år har segmentet diversifierade rederier uppvisat negativ vinstmarginal endast under 2009. När sjöfartsstödet exkluderas uppgår vinstmarginalen till -23,5 procent. Medianvärdet har tidigare år uppvisat en mer stabil utveckling än medelvärdet, men även medianvärdet faller kraftigt till -23,5 procent för 2016.

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



Vinstmarginal 2016 inkl. stöd.



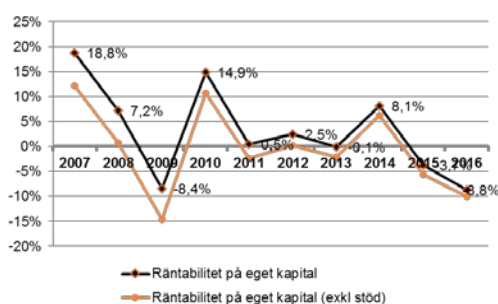
Vinstmarginal 2016 exkl. stöd.

Förekomsten av sjöfartsstödet innebär för år 2016 ingen förändring i klassificeringen av vinstmarginalen. Två av tre företag i segmentet har negativ vinstmarginal även när sjöfartsstödet inkluderas. I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under perioden 2007-2016 inklusive och exklusive sjöfartsstödet.

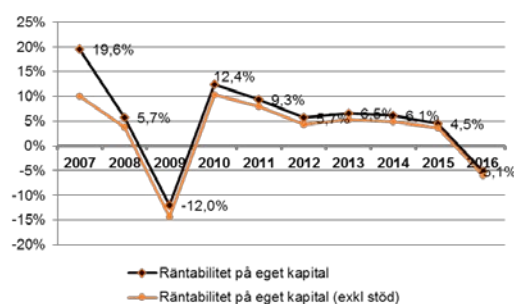
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	67%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%
	Svag	0-5%	33%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%

År 2016 är första året sedan 2009 som en majoritet av företagen uppvisar en negativ vinstmarginal, både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Generellt under den senaste tioårsperioden gäller att företagen när sjöfartsstödet inkluderas uppvisar antingen en stark (>5 procent) eller en negativ (<0 procent) vinstmarginal. Under flera år (2007, 2008, 2012 och 2014) har förekomsten av sjöfartsstödet medfört att enstaka företag kan uppvisa en stark vinstmarginal istället för en svag (0-5 procent).

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



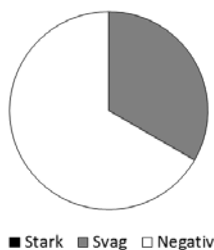
Räntabilitet på eget kapital – medel.



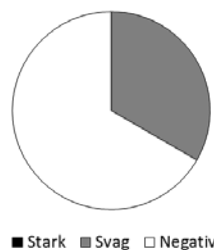
Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital sjunker år 2016 och är, mätt som både medel- och medianvärde, negativ inklusive såväl som exklusive sjöfartsstöd. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet kan, i likhet med 2015, konstateras vara omkring 1-2 procentenheter förbättrad räntabilitet på eget kapital under 2016.

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 2016 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2016 exkl. stöd

Under 2016 är det inget företag i segmentet som kan uppvisa en räntabilitet på eget kapital över 10 procent (stark). I stället uppvisar två av tre företag 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.

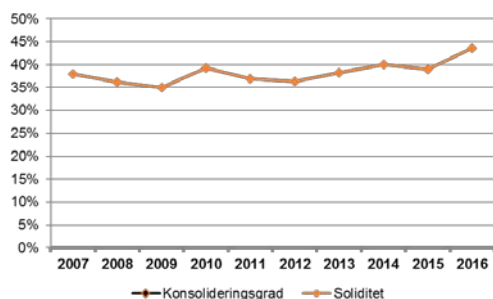
Räntabilitet på eget kapital		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark > 10 %	100%	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%	0%	0%
	Svag 0-10%	0%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%
	Negativ < 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%
Exkl. stöd	Stark > 10%	33%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%	0%	0%
	Svag 0-10%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	67%	100%	67%	33%
	Negativ < 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%

Tabellen visar att för år 2016 innebär förekomsten av sjöfartsstödet ingen förändring i klassificeringen av nivån på räntabilitet på eget kapital, i likhet med för 2015. Det finns inget år under den undersökta perioden 2007-2016 som sjöfartsstödet gjort att ett företag har uppvisat en positiv räntabilitet på eget kapital istället för en negativ dylik.

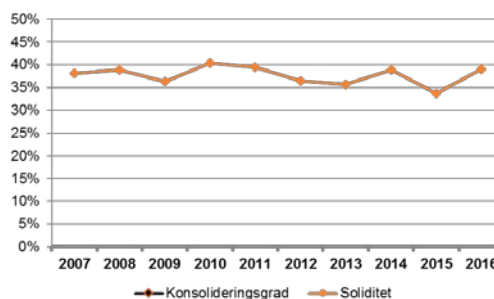
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet och konsolideringsgrad

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).¹



Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Soliditeten har under nioårsperioden 2007-2015 legat förhållandevis stabilt mellan 35 och 40 procent mätt både som medel- och medianvärde. För år 2016 ökar dock soliditeten mätt som medelvärde till 43,6 procent, medan soliditeten mätt som medianvärde uppgår till 39,0 procent och alltså fortfarande håller sig inom spannet mellan 35 och 40 procent. Det kan alltså konstateras att den kraftigt sjunkande lönsamheten i segmentet inte har medfört någon motsvarande negativ påverkan på soliditetsmått under 2016.

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2016.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2016.

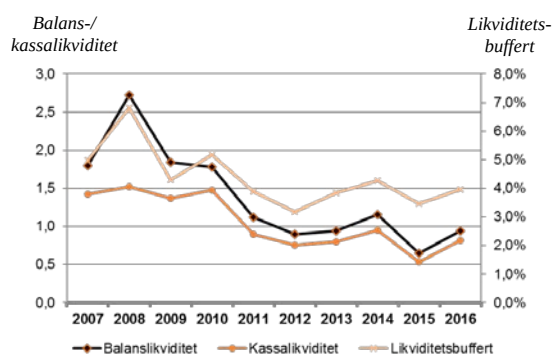
¹ Då företagen i segmentet diversifierade rederier upprättar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad.

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå av soliditet under 2016, liksom under hela den undersökta perioden vilket framgår av tabellen nedan.

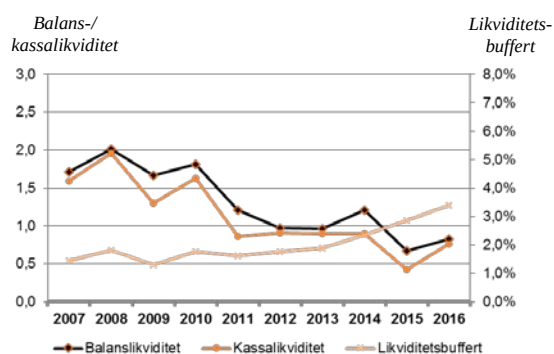
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet

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



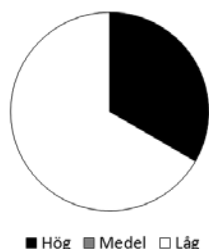
Likviditet – medel.



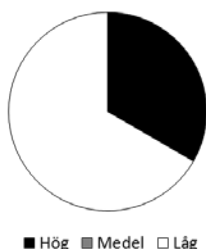
Likviditet – median.

Likviditetsnivåerna (kassa- och balanslikviditet) i segmentet har under den senaste tioårsperioden uppvisat en antydning till sjunkande trend. Värden runt eller strax under ca 1 har uppvisats under åren 2011-2014. För år 2015 sjönk kassa- och balanslikviditeten till lägstannivåer under hela undersökningsperioden om ca 0,5-0,6, för att under år 2016 ha ökat till nivåer om ca 0,8-0,9. Likviditetsbufferten har under de senaste åren ökat stadigt mätt som medianvärde och år 2016 ökar även medelvärdet jämfört med närmast föregående år.

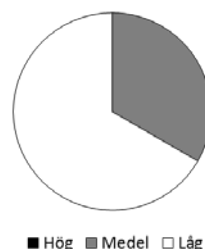
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2016.



Balanslikviditet 2016.



Likviditetsbuffert 2016.

Två av tre företag i segmentet uppvisar en låg kassa- och balanslikviditet samt även låg likviditetsbuffert. Ett företag i segmentet har en hög kassa- och balanslikviditet 2016, vilket utgör en skillnad från 2015 då inget bolag kunde uppvisa en hög kassa- och balanslikviditet.

Dock är det alltså inget företag i segmentet som uppvisar en hög likviditetsbuffert, även om ett företag till år 2016 har ökat likviditetsbufferten från att klassificeras som låg till att klassificeras som medel.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivå under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

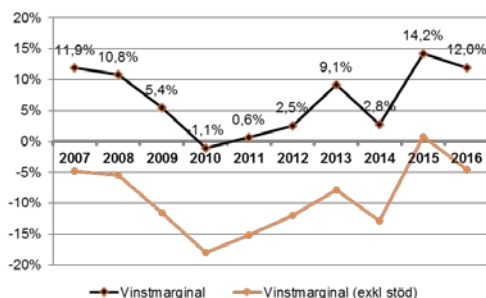
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%
	Medel	0,8-1,1	33%	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%
	Låg	< 0,8	0%	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	100%	67%	100%	100%	67%	0%	0%	67%	0%	33%
	Medel	0,8-1,1	0%	33%	0%	0%	0%	67%	67%	33%	33%	0%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	0%	67%	67%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	33%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%
	Låg	< 0,8	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%

Det bör påpekas att den höga andelen företag med hög nivå på kassa- och balanslikviditet som kunde observeras under åren 2007-2010 inte har uppnåtts under den senare halvan av undersökningsperioden.

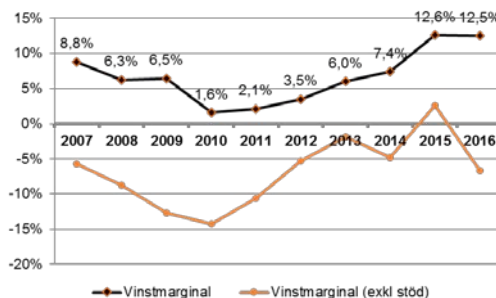
5.3 Tanker

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, som under 2015 ökade kraftigt både avseende medel- och medianvärde, ligger fortsatt på en jämförelsevis hög nivå även 2016. Dock är vinstmarginalerna om sjöfartsstödet exkluderas negativa i både medel- eller medianvärde, till skillnad från närmast föregående år. Vinstmarginalen år 2016 förbättras med ca 15-20 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

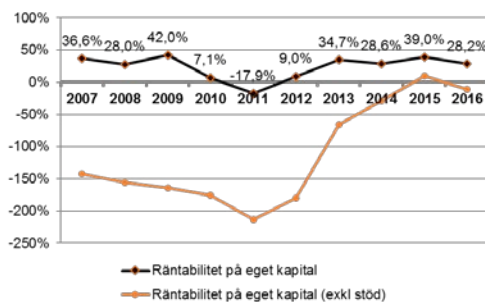
Vinstmarginal 2016 exkl. stöd

Sjöfartsstödet betydelse för vinstmarginalen är fortsatt hög år 2016. Över 80 procent av företagen har en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent) med sjöfartsstöd. När sjöfartsstödet exkluderas ökar andelen med negativ vinstmarginal från 9 procent till 64 procent och andelen med stark vinstmarginal sjunker från 82 procent till 27 procent. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

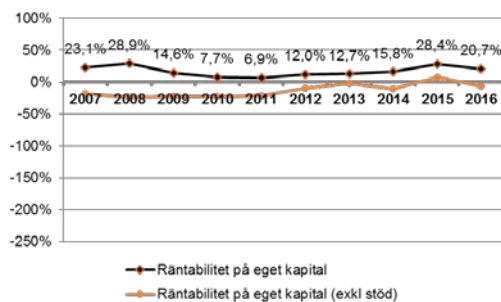
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%

Andelen företag med negativ vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd är lägre både 2015 och 2016 jämfört med tidigare år. Däremot är andelen företag med negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas tillbaka på de nivåer som kunde observeras före 2015.

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



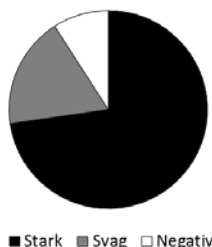
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabiliteten på eget kapital är fortsatt jämförelsevis hög, även om den sjunker något under 2016 och når 28,2 procent i medelvärde och 20,7 procent i medianvärde. Dock är lönsamheten år 2016 (till skillnad från 2015) inte längre positiv om sjöfartsstödet exkluderas, mätt vare sig som medel- eller medianvärde. Nivån på medel- och medianvärdena förbättras med ca 25-40 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 2016 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2016 exkl. stöd.

När sjöfartsstödet inkluderas har nära tre fjärdedelar av rederierna i tankersegmentet en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark (> 10 procent) under 2016, vilket utgör en något lägre andel av företagen än 2015. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker andelen till drygt en fjärdedel av företagen. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas är – med endast en marginell ökning – kvar på den låga nivå som gällde 2015. Dock ökar andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas jämfört med 2015.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2007-2016 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

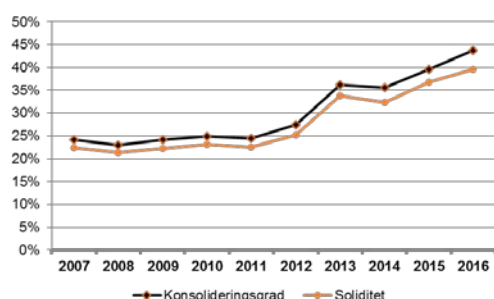
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	81%	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%	79%	73%
	Svag	0-10%	6%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%	14%	18%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%	50%	27%
	Svag	0-10%	19%	6%	11%	11%	22%	11%	35%	19%	21%	9%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%

I 2015 års undersökning antydde att den underliggande lönsamheten i segmentet hade förbättrats och att betydelsen av sjöfartsstödet för dessa företag faktiskt minskat. Detta mot bakgrund av att andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas var den lägsta under perioden 2007-2015. Dock visar 2016 års räkenskaper att det närmast föregående året snarare utgjorde en temporär avvikelse. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas är nämligen tillbaka på nivåer liknande de som gällde före 2015. Sett till hela undersökningsperioden om tio år är det däremot fortfarande en jämförelsevis stor andel av företagen – drygt en fjärdedel – som uppvisar en stark räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas, även om andelen nära halverats mellan 2015 och 2016.

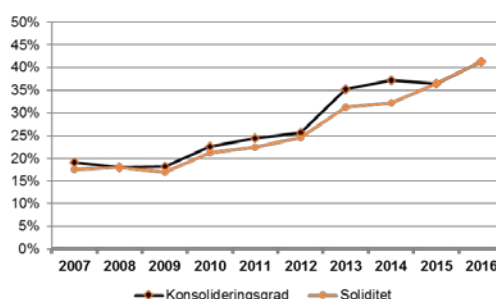
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



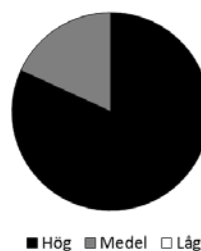
Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Soliditeten har år från år successivt ökat i tankersegmentet och uppnår 2016 den högsta nivån under den senaste tioårsperioden, både som medel- och medianvärde. Nivån för soliditet uppgår 2016 till 39,6 procent i medelvärde och till 41,3 procent i medianvärde. Förbättringen i soliditet kan vara ett resultat av den fortsatt höga lönsamheten i segmentet.

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



Soliditet 2016.



Konsolideringsgrad 2016.

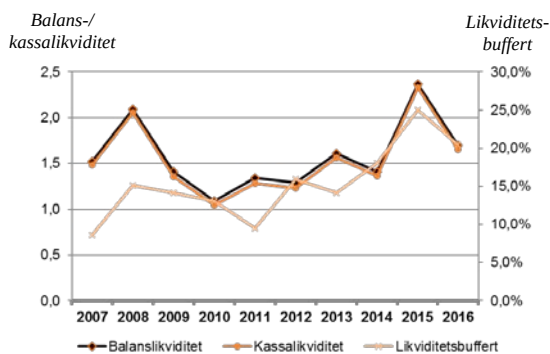
Andelen företag med hög soliditet har ökat markant jämfört med närmast föregående år och uppgår till över 80 procent för 2016. Andelen företag med låg soliditet har under de senaste fyra åren varit relativt stabil kring 10 procent, där år 2016 inte utgör något undantag. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Soliditet	Hög	> 25%	31%	35%	33%	33%	44%	50%	76%	63%	57%	82%
	Medel	15-25%	25%	24%	28%	33%	22%	28%	12%	25%	36%	9%
	Låg	< 15%	44%	41%	39%	33%	33%	22%	12%	13%	7%	9%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	31%	35%	33%	39%	50%	56%	76%	63%	64%	82%
	Medel	15-25%	31%	24%	33%	28%	17%	22%	24%	25%	29%	18%
	Låg	< 15%	38%	41%	33%	33%	33%	22%	0%	13%	7%	0%

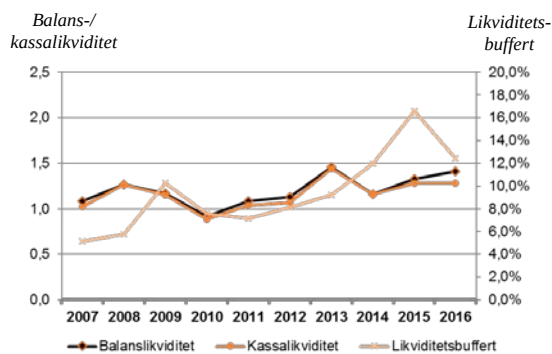
Vad gäller nivån på soliditet framgår att andelen med en hög soliditet har ökat under 2016, vilket bryter de två föregående årens trend mot en minskande andel företag med hög soliditet. Faktum är att 2016 är det år med högst andel företag med hög soliditet under hela den undersökta perioden 2007-2016. Andelen företag som uppvisar en låg nivå på soliditeten är fortsatt liten även år 2016. Samma år är det inte något företag som uppvisar en låg nivå på konsolideringsgraden.

5.3.3 Tanker - 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 balanslikviditet mätt som medelvärde har sjunkit 2016 jämfört med närmast föregående år. Mätt som medianvärde är värdena på kassa- och balanslikviditet snarlika de som redovisades för 2015. Medelvärdena ligger nu på ca 1,7 och medianvärdena något lägre kring 1,3-1,4. Även likviditetsbufferten har för 2016 minskat jämfört med närmast föregående år.

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



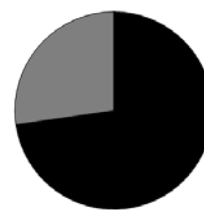
■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2016.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2016.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2016.

Klassificeringen av nivån på likviditet på företagen i tankersegmentet visar att majoriteten av dessa ligger på en hög nivå avseende alla tre likviditetsmåten. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

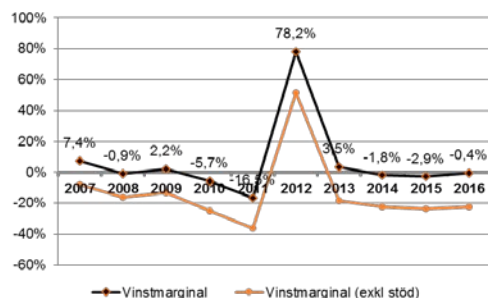
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%	64%	73%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%	14%	18%
	Låg	< 0,8	31%	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%	21%	9%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	44%	33%	39%	44%	65%	44%	64%	73%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	28%	17%	22%	22%	6%	31%	7%	9%
	Låg	< 0,8	31%	35%	28%	50%	39%	33%	29%	25%	29%	18%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	31%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%	64%	73%
	Medel	0,8-1,1	19%	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%	21%	27%
	Låg	< 0,8	50%	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%	14%	0%

En majoritet av företagen har under samtliga undersökta år haft en likviditet som har varit hög eller på medelnivå. För 2016 är andelen som har låg likviditet den lägsta under hela den undersökta perioden 2007-2016, samtidigt som andelen företag med hög likviditet är den högsta under samma tidsperiod. Värt att notera är också att 2016 är det första året under hela undersökningsperioden 2007-2016 där inget företag uppvisar en låg nivå avseende likviditetsbuffert.

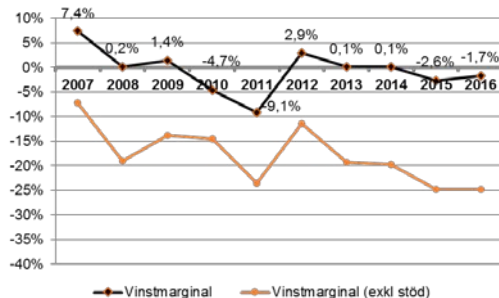
5.4 Torrlast

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).



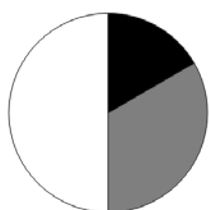
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

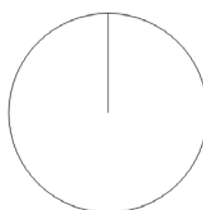
Vinstmarginalen i segmentet för torrlast har 2016 ökat något även om marginalen fortfarande är negativ både som medel- och medianvärde. I detta segment har vinstmarginalen med undantag för 2012² varit förhållandevis låg under hela den undersökta perioden. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalerna i torrlastsegmentet till -20 till -25 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 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2016 exkl. stöd.

Cirkeldiagrammen ovan visar att vinstmarginalen är positiv för hälften av företagen i segmentet torrlast när sjöfartsstödet är inkluderat. Det finns också företag som uppvisar en stark vinstmarginal (över 5 procent). Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal.

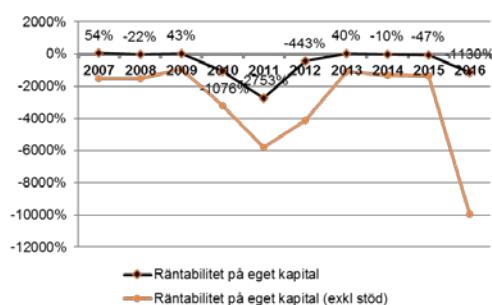
² 2012 drogs medelvärdet upp kraftigt av ett enskilt företag med begränsad verksamhet som under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

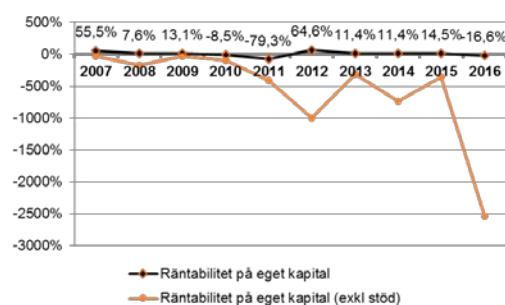
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%

Av tabellen 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 år 2016 – i likhet med år 2015 – kan uppvisa en positiv vinstmarginal, vilket är en något mindre andel än de föregående åren 2012-2014.

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.

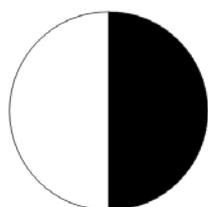
Spridningen är stor på företagens uppvisade nyckeltal för räntabilitet på eget kapital. Medianvärdet för räntabilitet på eget kapital minskar till -16,6 procent för 2016 (14,5 procent för 2015). Samtidigt sjunker medelvärdet till -1 130,5 procent (-47 procent för 2015).³ Om man fokuserar på medianvärdet så har den svagt ökande trend som kunnat ses tidigare år brutits under 2016 då företagen detta år uppvisar den lägsta räntabiliteten på eget kapital sedan år 2011. Om sjöfartsstödet exkluderas så är räntabiliteten på eget kapital kraftigt negativ, mätt både som medel- och medianvärde, och värdena har dessutom sjunkit väsentligt under 2016.⁴ Det bör vidare påpekas att diagrammen ovan avseende företagens räntabilitet på

³ På samma sätt som tidigare år finns det för 2016 enstaka företag som driver medelvärdet och ger extrema värden.

⁴ 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.

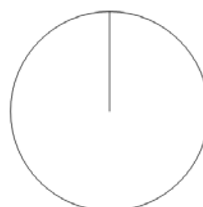
eget kapital endast omfattar fyra av de sex företag som ingår i segmentet, eftersom två av företagen i segmentet uppvisar negativt eget kapital.⁵

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 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2016 exkl. stöd

Cirkeldiagrammen ovan visar att samtliga företag har en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. Om sjöfartsstödet inkluderas har hälften av företagen en räntabilitet på eget kapital på över 10 procent (stark). Den andra hälften 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	2016
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	83%	50%	50%	43%	14%	67%	60%	40%	60%	50%
	Svag	0-10%	17%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	20%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	40%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%

Vid sidan av år 2012 har andelen företag med negativ räntabilitet varit 100 procent när sjöfartsstödet exkluderas sedan 2009.⁶ Under åren 2012-2016 har minst hälften av företagen haft en positiv räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas.

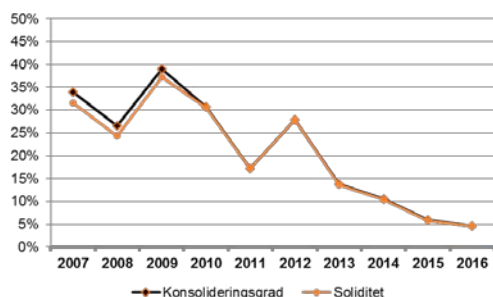
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

⁵ Både F-Shipping AB och Rederi AB Uman (Rederiaktiebolaget Mattsson-koncernen) uppvisar negativt eget kapital år 2016.

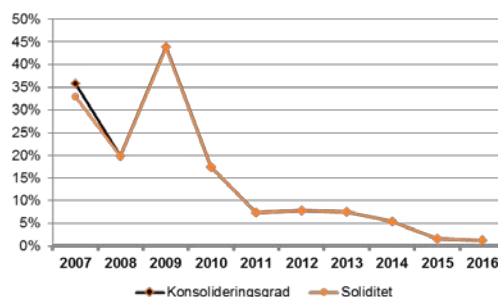
⁶ Ett företag gjorde att det inte var 100 procent 2012, vilket dock förklaras av att företaget i fråga under året sålt av sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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



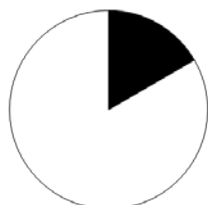
Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



Soliditet och konsolideringsgrad– median.

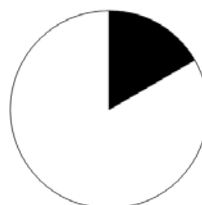
Det konstaterades redan i samband med redovisningen av nyckeltalet räntabilitet på eget kapital att soliditeten i torrlastsegmentet är påtagligt låg och därtill sjunkande. Denna trend har fortsatt och både medel- och medianvärden är för 2016 på den lägsta nivå under hela den undersökta perioden 2007-2016. Medianvärdet var under perioden 2011-2014 relativt stabilt mellan 5 och 10 procent, men föll år 2015 till 1,5 procent och föll ytterligare år 2016 till 1,2 procent. I detta sammanhang bör det påtalas att det i segmentet finns två företag som uppvisar negativ soliditet till följd av att de redovisar ett negativt eget kapital.

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2016.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2016.

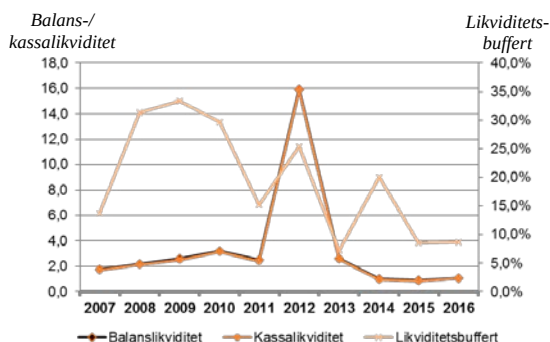
Vid en klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad i segmentet för torrlast kan konstateras att fem sjättedelar av företagen ligger på en låg nivå. Det finns ett företag som har en soliditet och konsolideringsgrad som kan klassificeras som hög (> 25 procent). I tabellen nedan kan förändringar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

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Soliditet	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%

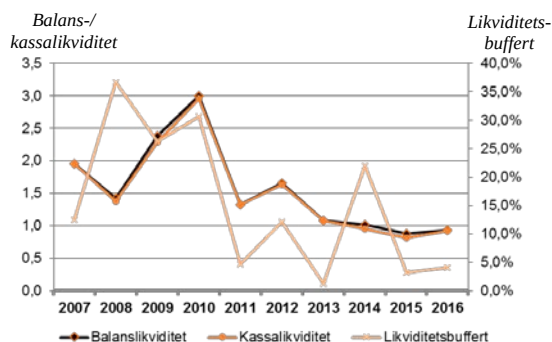
Utifrån tabellen kan det konstateras att de senaste sex åren har en majoritet av företagen en låg soliditet och endast enstaka företag har under åren kunnat uppvisa en soliditet på medel- eller hög nivå.

5.4.3 Torrlast - Likviditet

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



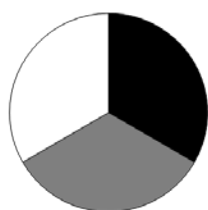
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

Likviditetsmått har varierat under den undersökta tioperioden.⁷ Under de senare åren har dock nivån på kassa- och balanslikviditet mätt som medelvärde varit relativt stabil. Avseende kassalikviditeten ses en marginell ökning till 1,05 i medelvärde (0,85 för 2015) och 0,92 i medianvärde (0,81 för 2015). Motsvarande förändringar ses också avseende balanslikviditeten som år 2016 uppgår till 1,09 i medelvärde (0,89 för 2015) och 0,93 i medianvärde (0,87 för 2015). Likviditetsbufferten i segmentet har historiskt varit volatil även om nivån 2016 är på en nivå jämförbar med det närmast föregående året, 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 2016.



Balanslikviditet 2016.



Likviditetsbuffert 2016.

Hälften av företagen i torrlastsegmentet uppvisar balanslikviditet och likviditetsbuffert som klassificeras som låg och det finns också företag i segmentet som uppvisar höga nivåer. När det gäller kassalikviditeten så fördelar sig företagen i lika delar mellan de som klassificeras ha

⁷ Att medelvärdet för år 2012 är högt (>15) förklaras av ett enskilt företag under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och erhållit likvida medel.

hög, medel och låg kassalikviditet. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivå för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

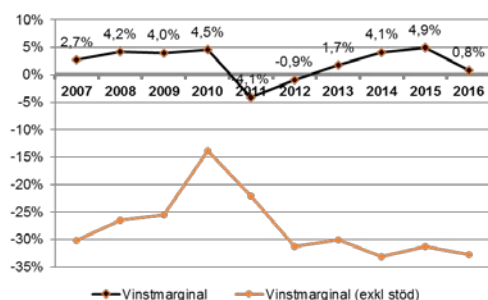
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	33%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	33%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	67%	50%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%
	Medel	0,8-1,1	17%	50%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	17%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	50%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	50%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	40%	17%	33%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%	33%	17%
	Låg	< 0,8	33%	0%	0%	14%	57%	50%	60%	60%	50%	50%

Den tidigare trenden mot en minskande andel företag med höga likviditetsnivåer har brutits. För 2016 är det 33 procent av företagen som uppvisar hög likviditetsnivå jämfört med 17 procent 2015. Det kan vidare konstateras att andelen företag med en låg nivå på kassalikviditet har minskat jämfört med närmast föregående år även om den är fortsatt hög sett i ett historiskt perspektiv. Andelen företag med låg nivå på balanslikviditeten är för 2016 fortsatt jämförelsevis hög sett till den senaste tioårsperioden.

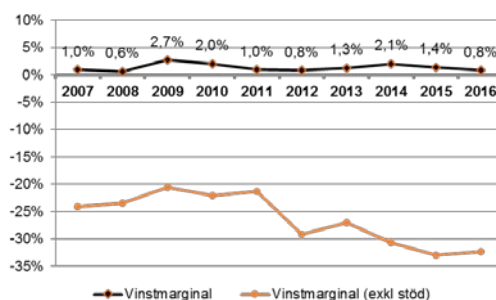
5.5 Färjesjöfart

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.

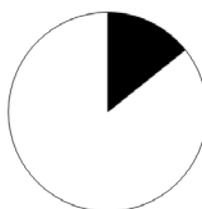
Vinstmarginalen mätt som medelvärde ökade stadigt under åren 2011-2015, men har för 2016 sjunkit tillbaka till 0,8 procent. Medianvärdet har under samma period varit mer stabilt kring 1-2 procent, även om en marginell minskning till 0,8 procent kan konstateras för 2016. Generellt har förändringarna inom färjesjöfarten varit små över perioden med undantag av ett stort fall i vinstmarginal 2011. Om sjöfartsstödet 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.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

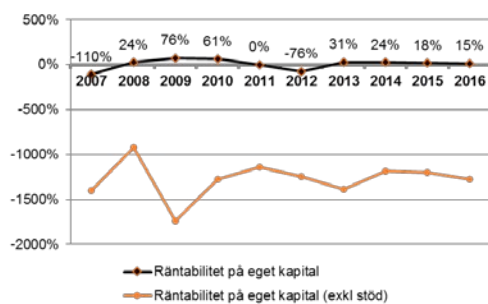
Vinstmarginal 2016 exkl. stöd.

Flertalet företag i segmentet för färjesjöfart har en positiv vinstmarginal 2016. Ett företag (motsvarande 14 procent) har en vinstmarginal över 5 procent (stark) om sjöfartsstödet inkluderas. Även om sjöfartsstödet exkluderas har samma företag en positiv – till och med stark – vinstmarginal, medan övriga företag då uppvisar negativ vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

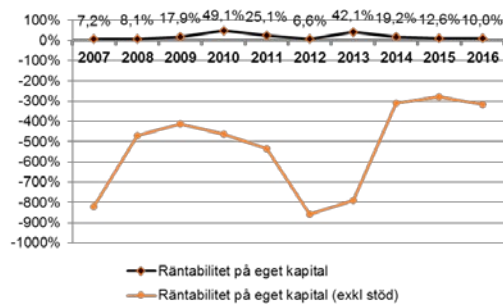
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%
	Svag	0-5%	43%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%
	Negativ	< 0%	29%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%
	Svag	0-5%	14%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	71%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%

En majoritet av företagen i segmentet färjesjöfart har en vinstmarginal som klassificeras som svag, i likhet med samtliga år sedan 2008. Andelen företag med stark vinstmarginal har legat på en relativt stabil nivå sedan 2011, även om 2015 i detta sammanhang utgjorde ett undantag med en fördubblad andel företag med stark vinstmarginal. Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag utom ett haft en negativ vinstmarginal under de senaste sex åren.

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



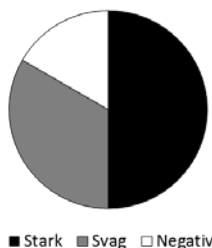
Räntabilitet på eget kapital – medel.



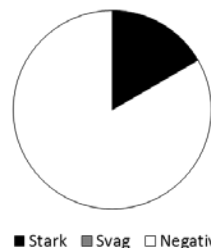
Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital sjunker något jämfört med närmast föregående år, mätt både som medel- och medianvärde. Räntabiliteten på eget kapital uppgår dock fortfarande till 10-15 procent i medel- och medianvärde, 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 och omkring 300 procentenheter i medianvärde). Det bör tilläggas att ett av företagen i segmentet inte ingår i sammanställningen av räntabilitet på eget kapital då företaget för 2016 uppvisar ett negativt eget kapital.⁸

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 2016 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2016 exkl. stöd.

Hälften av företagen i segmentet färjesjöfart har en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark. En tredjedel har en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som svag, och resterande har negativ räntabilitet på eget kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas har

⁸ HH Ferries Helsingborg AB (HH Ferries Holding AB-koncernen) redovisar ett negativt eget kapital år 2016.

över 80 procent av företagen 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 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.

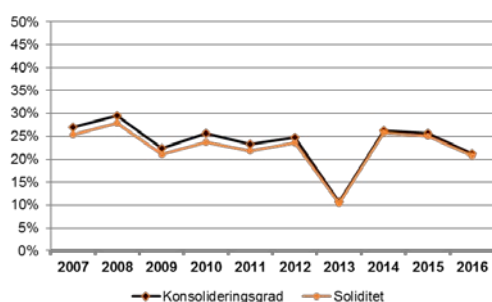
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	38%	50%	63%	75%	50%	38%	67%	83%	50%	50%
	Svag	0-10%	25%	25%	38%	25%	25%	25%	33%	0%	33%	33%
	Negativ	< 0%	38%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%	17%	17%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	17%	17%	17%
	Svag	0-10%	13%	13%	25%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%	83%	83%	83%	83%

Andelen företag med en stark räntabilitet på eget kapital är densamma som närmast föregående år. Andelen företag med negativ räntabilitet har varit oförändrad under de senaste tre åren. När sjöfartsstödet exkluderas har fortsatt över 80 procent av företagen negativ räntabilitet på eget kapital, en nivå som varit relativt stabil de senaste sex åren.

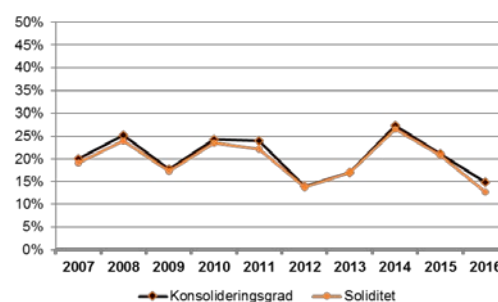
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet

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



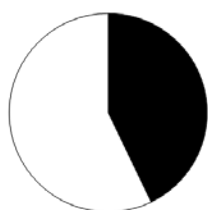
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

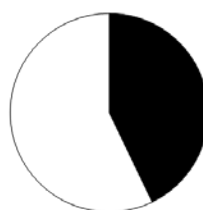
Medelvärdena avseende företagens soliditet och konsolideringsgrad har varit förhållandevis stabila under hela den undersökta perioden med undantag av vissa nedgångar (2013 var medelvärdet ca 10 procent). År 2016 sjönk soliditeten och konsolideringsgraden med omkring fem procentenheter jämfört med närmast föregående år till 20,8 procent i medelvärde och 12,7 procent i medianvärde. Att soliditeten sjunker i kombination med sjunkande räntabilitet på eget kapital kan antyda att den underliggande lönsamhetsutvecklingen är mer problematisk än vad siffrorna antyder. En annan påverkande faktor är att ett företag är undantaget i beräkningarna för räntabilitet på eget kapital, eftersom det uppvisar negativt eget kapital för 2016 (se avsnittet ovan), samtidigt som företaget i fråga bidrar med sänkt genomsnittlig soliditet och konsolideringsgrad genom att uppvisa negativa värden på dessa mått.

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2016.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2016.

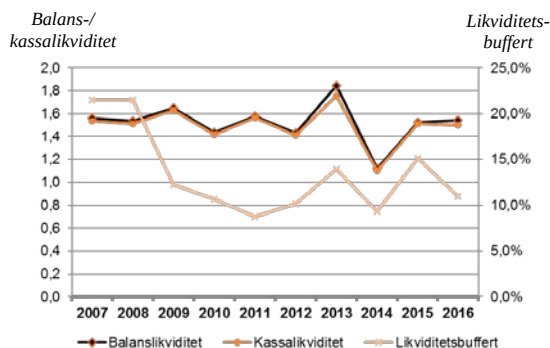
Totalt 43 procent av rederierna i segmentet har en soliditet och konsolideringsgrad som ligger på en hög nivå 2016 och övriga på en låg nivå. Likt närmast föregående år finns det inte heller för 2016 några företag med en soliditet och konsolideringsgrad på en medelnivå. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivå på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Soliditet	Hög	> 25%	50%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%

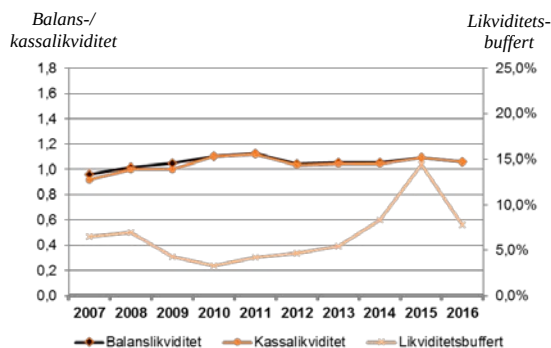
Företagen i segmentet har generellt över den senaste tioårsperioden haft en soliditet och konsolideringsgrad som klassificeras antingen som hög eller som låg. Det kan därmed konstateras att populationen av företag inom segmentet färjesjöfart tycks polariserad med få företag i "mitten". Det faktum att andelarna förändras mellan 2015 och 2016 förklaras av att ett företag har adderats till segmentet och att detta företag uppvisar en soliditet och konsolideringsgrad som klassificerar som låg (till och med negativ).

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

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



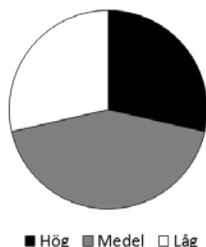
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

I segmentet för färjesjöfart ligger nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet relativt stabilt om man studerar medianvärdet, medan utvecklingen mätt i medelvärde har varit något mer volatil. Jämfört med närmast föregående år är kassa- och balanslikviditeten för 2016 i det närmast oförändrad kring 1,5 i medelvärde (1,5 för 2015) respektive 1,1 i medianvärde (1,1 för 2015). Likviditetsbuffertens storlek mätt som medianvärde har minskat och ligger 2016 på 7,8 procent (14,4 procent för 2015). Även mätt som medelvärde har likviditetsbufferten minskat till 11,0 procent (15,1 procent för 2015).

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



Kassalikviditet 2016.



Balanslikviditet 2016.



Likviditetsbuffert 2016.

Strax under 30 procent av företagen i segmentet färjesjöfart har 2016 en kassalikviditet som klassificeras som hög och strax under 30 procent uppvisar en låg nivå. Resterande drygt 40 procent uppvisar en medelnivå. När det gäller balanslikviditeten är andelen företag som uppvisar en låg nivå densamma som för kassalikviditeten medan andelen företag som uppvisar en hög nivå är mindre, då något enstaka företag istället uppvisar medelnivå. Beträffande storleken på likviditetsbufferten har strax under 30 procent en nivå som kan klassificeras som hög. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under tidsperioden 2007-2016.

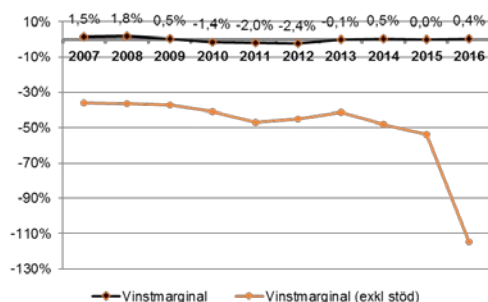
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%	50%	29%
	Medel	0,8-1,1	25%	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%	17%	43%
	Låg	< 0,8	38%	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%	33%	29%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	38%	25%	38%	25%	50%	13%	29%	33%	17%	14%
	Medel	0,8-1,1	38%	63%	50%	63%	38%	50%	43%	33%	50%	57%
	Låg	< 0,8	25%	13%	13%	13%	13%	38%	29%	33%	33%	29%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	38%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%	67%	29%
	Medel	0,8-1,1	25%	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%	0%	29%
	Låg	< 0,8	38%	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%	33%	43%

Jämfört med närmast föregående år har andelen företag med en hög nivå på kassa- och balanslikviditet minskat, och i synnerhet när det gäller kassalikviditet. Samtidigt är andelen företag med låg kassa- och balanslikviditet fortsatt relativt oförändrad sett över de senaste fem åren. Andelen företag som uppvisar hög nivå på likviditetsbufferten har 2016 minskat nämnvärt jämfört med de föregående åren 2013-2015.

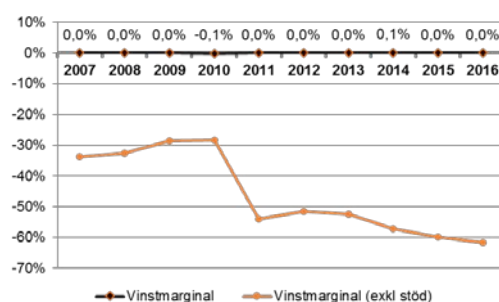
5.6 Management

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).



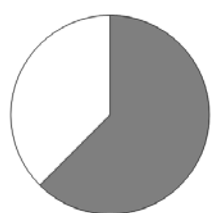
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

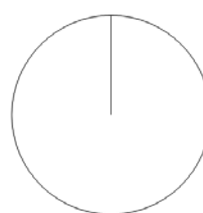
Företagen i segmentet för management uppvisar konsekvent en vinstmarginal runt 0 procent, och så har det varit under hela den undersökta perioden 2007-2016. Vinstmarginalen exklusive sjöfartsstöd har sjunkit de senaste åren och år 2016 utgör i detta sammanhang inte något undantag utan snarare förstärker trenden kraftigt. 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 har historiskt förbättrat vinstmarginalen med omkring 50 procentenheter men för 2016 är förbättringen över 100 procentenheter (i medelvärde). Dess existens har således stor betydelse för företagen i segmentet. En observation som är värd att notera när det gäller lönsamhetsmåten är att det för 2016 finns två företag som erhåller sjöfartsstöd som överstiger bolagens omsättning, vilket således medför stora effekter på företagens resultat i relation till omsättningen när sjöfartsstöd exkluderas.⁹

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2016 exkl. stöd.

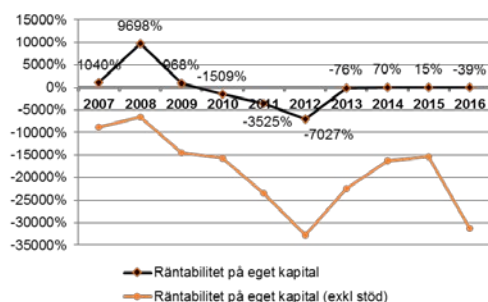
Vinstmarginalerna är negativa om sjöfartsstödet exkluderas för samtliga företag i detta segment. När sjöfartsstödet inkluderas uppvisar drygt 60 procent av företagen en svag men positiv vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

⁹ GoTa NETSS AB och GoTa TA AB

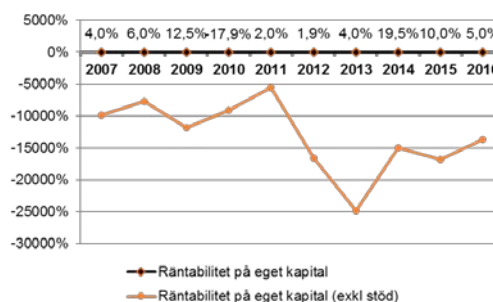
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vid sidan av år 2008 har vinstmarginalen varit negativ för samtliga företag i segmentet management om sjöfartsstödet exkluderas. När sjöfartsstödet inkluderas har fler än hälften av företagen uppvisat en svagt positiv vinstmarginal (0-5 procent) för alla år vid sidan om 2010 under den senaste tioårsperioden. År 2007-2008 redovisade några företag 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.

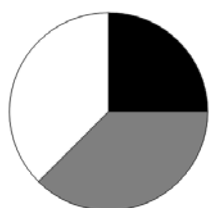


Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital har varierat betydligt mer än vinstmarginalen. Medelvärdena har uppvisat stor volatilitet framförallt under perioden 2007-2012 (då medelvärdet varierat mellan 9 698 procent och -7 027 procent).¹⁰ Viss relativ stabilisering tycks ha skett sedan år 2013 och för 2016 uppgår medelvärdet till -38,7 procent. Medianvärdet har varit mer stabilt under perioden och faller 2016 till ca 5,0 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. Förändringarna i räntabilitet på eget kapital är avsevärt större när sjöfartsstödet exkluderas, både mätt som medel- och medianvärde. För år 2016 förbättrar sjöfartsstödet nyckeltalet med över 31 000 procentenheter sett till medelvärde och med nära 14 000 procentenheter sett till medianvärde.

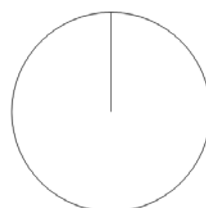
¹⁰ En förklaring till volatiliteten och de extrema värdena är den låga soliditet (se avsnitt 5.6.2 nedan) som företagen i segmentet har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital.

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 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2016 exkl. stöd.

Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga undersökta företag i segmentet en negativ räntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet inkluderas har knappt 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 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.

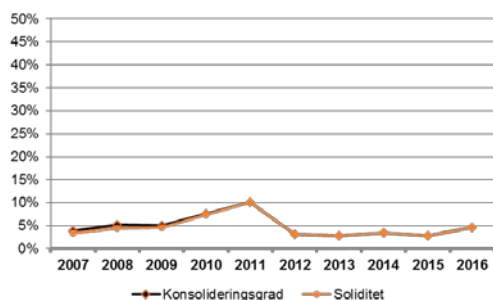
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	43%	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%	40%	25%
	Svag	0-10%	29%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%	20%	38%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Under hela den undersökta perioden 2007-2016 har samtliga företag i segmentet 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.

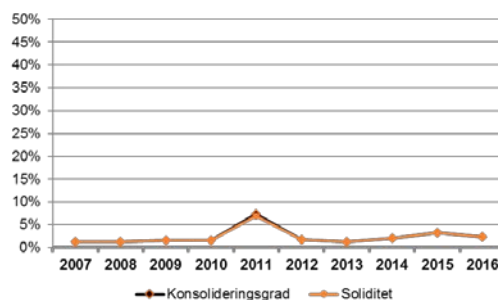
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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. För år 2016 uppgår soliditeten till 4,6 procent (2,8 procent för 2015) mätt som medelvärde och till 2,4 procent (3,2 procent för 2015) mätt som medianvärde. Nivåerna på soliditet i segmentet är att betrakta som låga, egentligen oavsett bransch. Samtidigt är företagen i detta segment i det närmaste 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 2016.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2016.

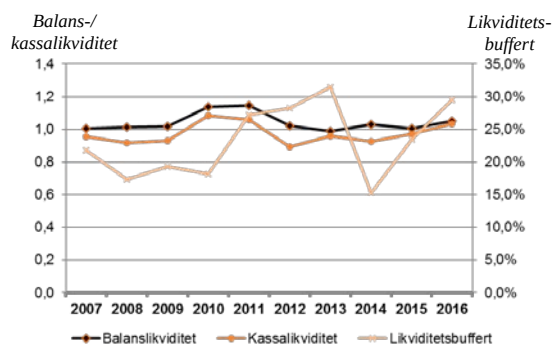
Samtliga företag förutom ett i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad under 2016. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Soliditet	Hög	> 25%	0%	0%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	14%	14%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%
	Låg	< 15%	86%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	0%	14%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	14%	0%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%
	Låg	< 15%	86%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%

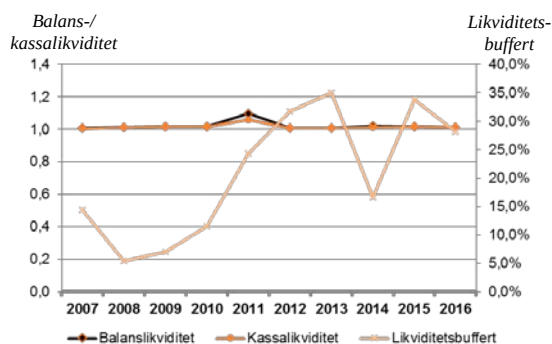
En stor majoritet av företagen i segmentet har haft låg soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden 2007-2016. Under åren 2012-2015 har detta gällt samtliga företag, men för 2016 återfinns ett företag som uppvisar en soliditet på medelnivå. År 2010-2011 hade ett av företagen en soliditet och konsolideringsgrad 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 kring 1 under hela den undersökta perioden 2007-2016, vilket syns särskilt tydligt på medianvärdet. Storleken på likviditetsbufferten har varierat mer och stiger under 2016 till 29,4 procent i medelvärde (23,5 procent för 2015). Mätt som medianvärde sjunker dock likviditetsbufferten år 2016 till 28,2 procent (33,8 procent för 2015). Givet den generellt låga balansomslutningen i dessa företag ger små förändringar i likviditet en stor effekt på de finansiella nyckeltalen.

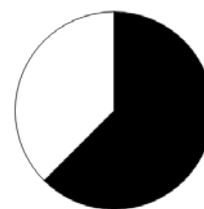
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2016.



Balanslikviditet 2016.



Likviditetsbuffert 2016.

Alla företag förutom ett i segmentet har en kassalikviditet som klassificeras som medelnivå och detsamma gäller för balanslikviditeten. Detta företag har en nivå på kassa- och balanslikviditeten som kan klassificeras som hög. Vad gäller nivån på likviditetsbuffert har över hälften av företagen en nivå som klassificeras som hög. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2016.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%	0%	13%
	Medel	0,8-1,1	86%	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%	80%	88%
	Låg	< 0,8	14%	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	25%	38%	0%	0%	0%	0%	13%
	Medel	0,8-1,1	100%	100%	100%	75%	63%	100%	83%	100%	100%	88%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 1,1	57%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	63%
	Medel	0,8-1,1	14%	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%
	Låg	< 0,8	29%	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%	40%	38%

Majoriteten av företagen i managementsegmentet har under samtliga undersökta år haft en kassa- och balanslikviditet som har legat på medelnivå och år 2016 utgör i detta sammanhang inget undantag. Likviditetsbufferten har sedan 2010 legat på en hög nivå för majoriteten av företagen, även om denna under de senaste åren sjunkit tillbaka något sedan den högsta noteringen 2012.

6 Kommentar

6.1 Om undersökningen

Denna rapport innehåller en uppföljning av stödet till svensk sjöfart för år 2016. Den är baserad på finansiell information som är publikt tillgänglig. Rapporten visar den finansiella situationen för de företag som mottagit sjöfartsstöd under 2016 och den finansiella utvecklingen under den undersökta perioden 2007-2016. Rapporten kompletteras av en separat rapport som översiktligt kartlägger och beskriver makrofaktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för de svenska rederierna under 2016 och 2017. Därmed har den aktuella rapporten inte tagit hänsyn till faktorer som 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 exempel på detta kan vara de två företag i segmentet management som erhåller sjöfartsstöd för 2016 som överstiger bolagens respektive omsättning för samma år. 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 nyckeltal¹¹ och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen.

6.2 Sammanfattande kommentarer

De 35 företag¹² som mottagit sjöfartsstöd och som ingått i denna undersökning för 2016 ökade sin omsättning från 44,3 miljarder kronor år 2015 till 45,0 miljarder kronor år 2016. Framförallt är det segmentet färjesjöfart som har ökat sin omsättning, dock främst till följd av att ett företag med en omsättning över 1 miljard kronor har adderats till segmentet till 2016 års undersökning. De diversifierade rederierna har å andra sidan minskat omsättningen med omkring 0,5 miljarder kronor 2016 och omsättningen har minskat även i segmentet tanker.

Det utbetalade stödet till de företag som ingår i undersökningen uppgår till 1,47 miljarder kronor (totalt utbetalt 1,49 miljarder kronor) jämfört med 1,40 miljarder kronor under 2015.

Resultatnivån efter finansiella poster är totalt 1,5 miljarder kronor jämfört med 3,6 miljarder kronor år 2015, det vill säga mer än en halvering av resultatet efter finansiella poster mellan 2015 och 2016. Segmentet för diversifierade rederier är det segment som i absoluta tal har

¹¹ I denna rapport har använts aritmetiska medelvärden och medianvärden.

¹² 35 företag av de totalt 39 företag som erhållit sjöfartsstöd ingår i undersökningen för 2016. Motsvarande för 2015 är 34 ingående företag av totalt 43 företag som erhållit sjöfartsstöd.

tappat mest i lönsamhet – nära 1,7 miljarder kronor. Samtidigt kan det konstateras att både segmenten tanker och färjesjöfart mer eller mindre halverar sina resultat efter finansiella poster mellan 2015 och 2016. Segmenten torrlast och management ökar sitt resultat, men det bör i detta sammanhang tilläggas att för torrlast uppvisas fortfarande ett negativt resultat och för management uppvisas ett resultat nära noll.

Sjöfartsstödet har under 2016 – i likhet med tidigare år – haft betydelse för de svenska rederierna som mottagit det där vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital sjunker kraftigt då stödet exkluderas. När medel- och medianvärden inom respektive segment undersöks uppvisar samtliga segment negativ rörelsemarginal, vinstmarginal samt räntabilitet på eget och totalt kapital om sjöfartsstödet exkluderas. Detta utgör en förändring jämfört med flertalet föregående år, då tidigare åtminstone segmentet diversifierade rederier (då benämnt storrederier), samt år 2015 även tankersegmentet, kunnat uppvisa positiv lönsamhet även när sjöfartsstödet borträknats.

Förekomsten av sjöfartsstödet har en stor betydelse för företagens lönsamhet och är för flera företag sannolikt ett väsentligt hänsynstagande vid finansiering och organisering av verksamheten. Att sjöfartsstödet används för en resultatutjämnande effekt är något som påpekats tidigare och är särskilt tydligt i segmentet för management.

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.

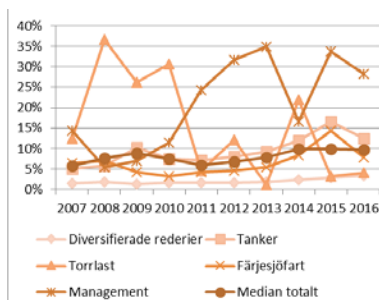
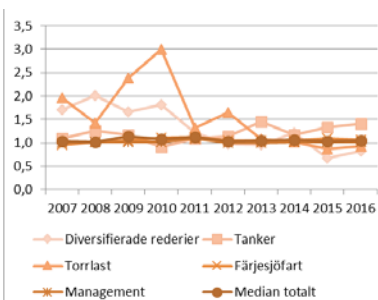
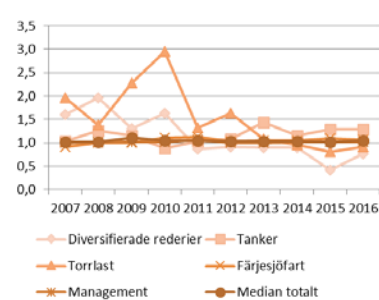
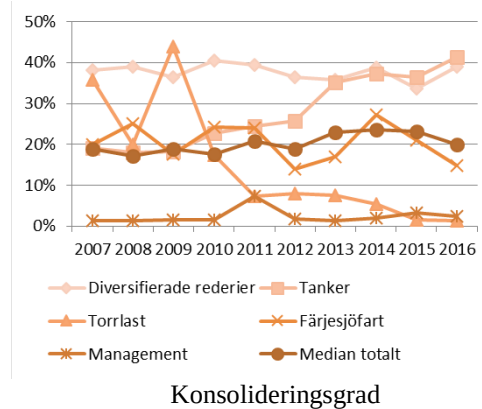
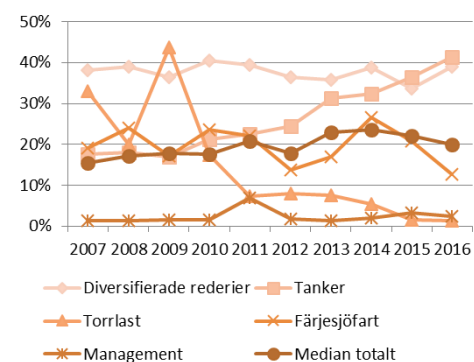
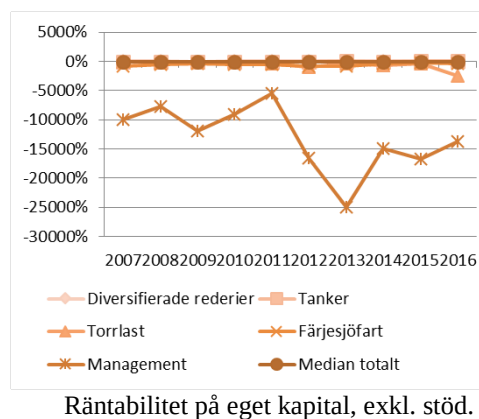
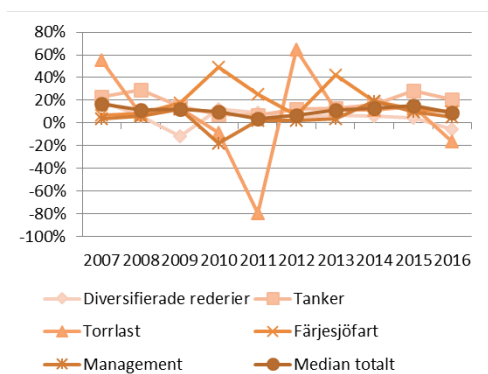
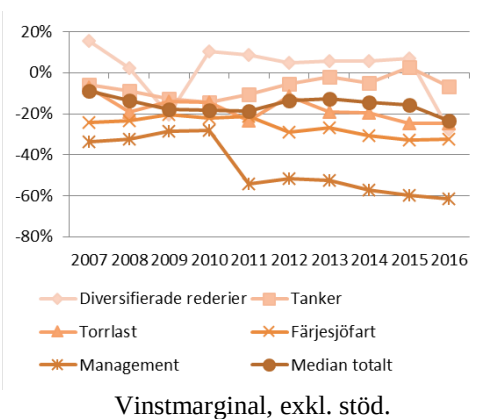
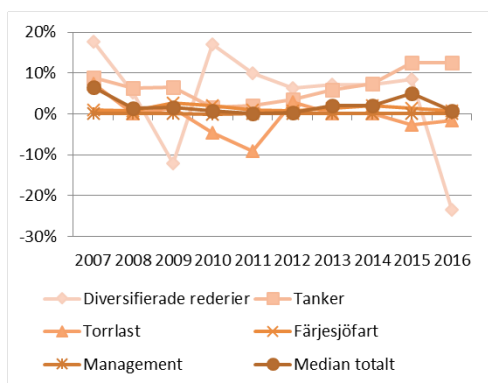
Dessa nyckeltal är:

- 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:

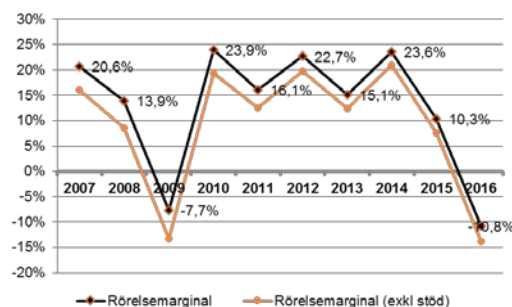
- Andelen företag per segment år 2016 utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på totalt kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd.
- Tabell per segment med en översikt över förändring av klassificeringen över tid under den undersökta perioden 2007-2016.
- Sammanställning av medianvärdena 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

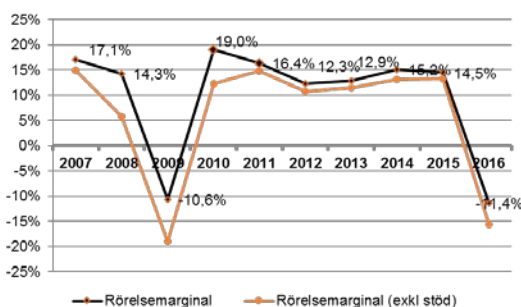


APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

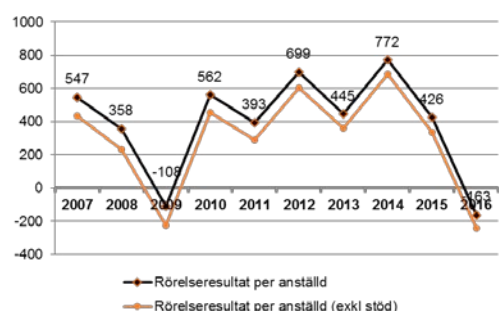
Diversifierade rederier



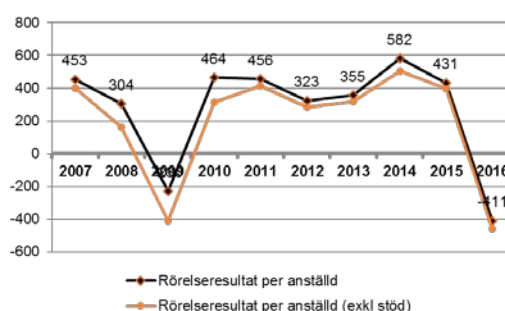
Rörelsemarginal – medel.



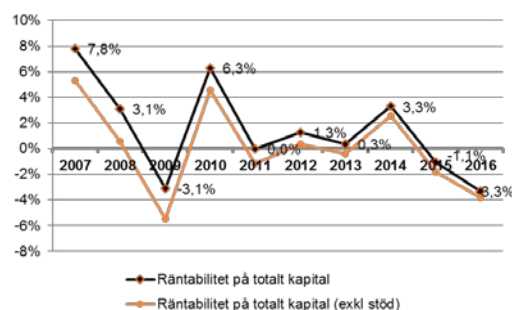
Rörelsemarginal – median.



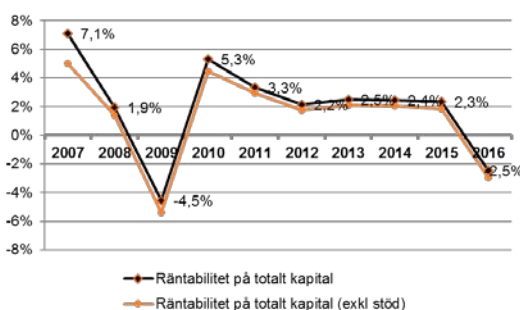
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2016 inkl. stöd.

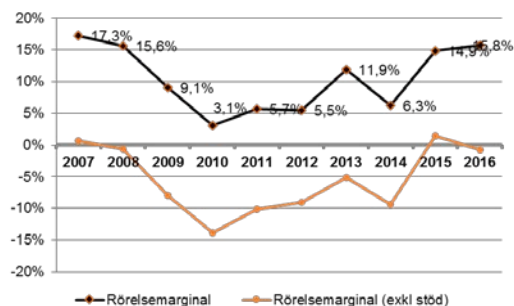


■ Stark ■ Svag □ Negativ

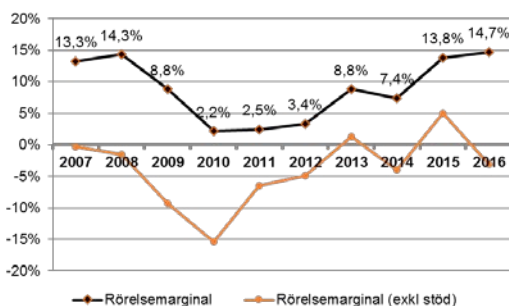
Räntabilitet på totalt kapital 2016 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 7%	67%	33%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	33%	33%	33%	67%	67%	33%	67%	100%	67%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%

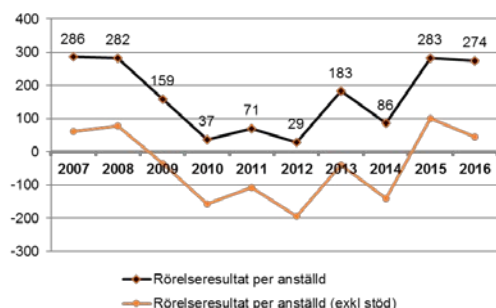
Tanker



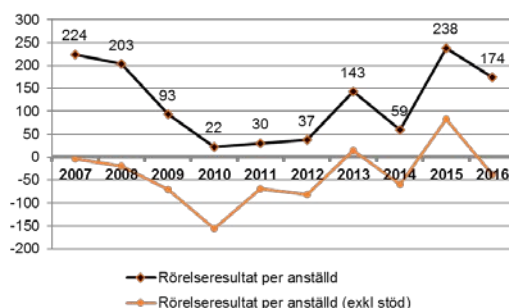
Rörelsemarginal – medel.



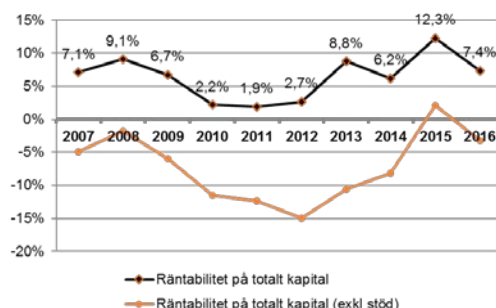
Rörelsemarginal – median.



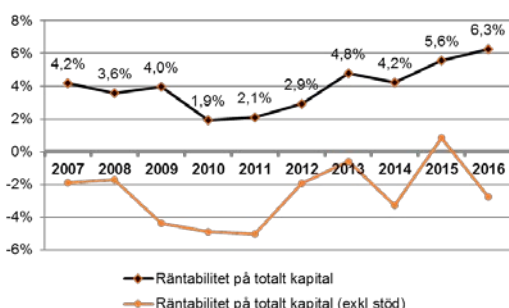
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



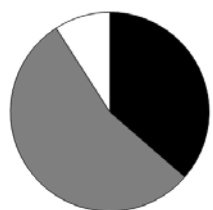
Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



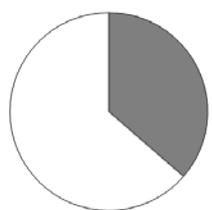
Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



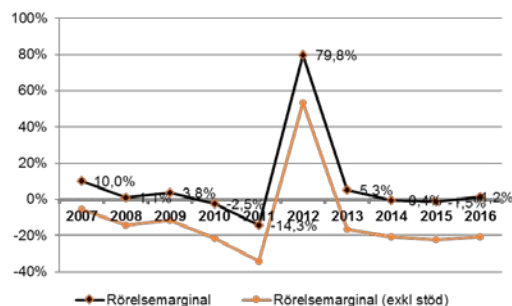
Räntabilitet på totalt kapital 2016 inkl. stöd.



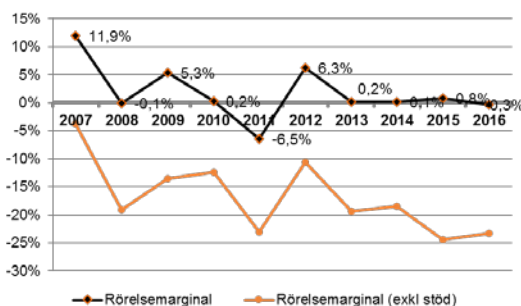
Räntabilitet på totalt kapital 2016 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 7%	25%	41%	17%	11%	17%	22%	29%	44%	43%	36%
	Svag	0-7%	63%	47%	72%	61%	39%	44%	47%	25%	50%	55%
	Negativ	< 0%	13%	12%	11%	28%	44%	33%	24%	31%	7%	9%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	13%	24%	6%	6%	0%	11%	6%	6%	29%	0%
	Svag	0-7%	19%	6%	22%	11%	28%	22%	35%	31%	43%	36%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	67%	59%	63%	29%	64%

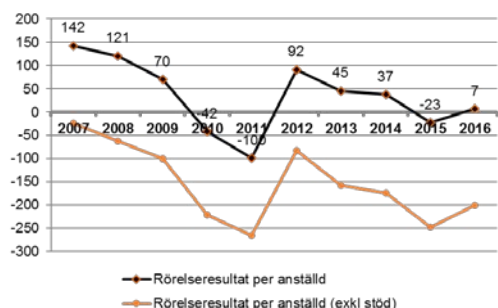
Torrlast



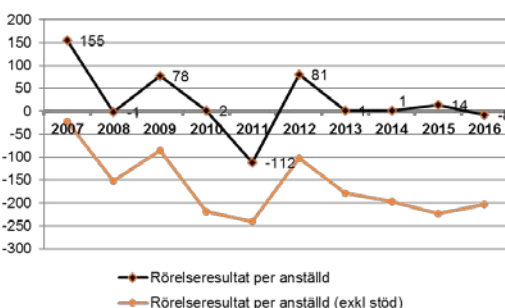
Rörelsemarginal – medel.



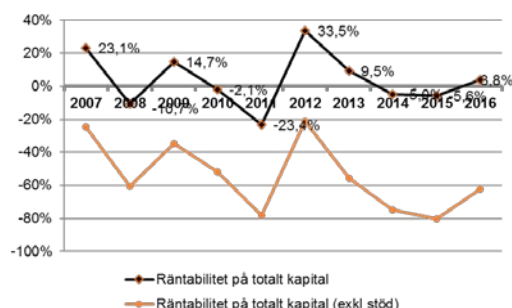
Rörelsemarginal – median.



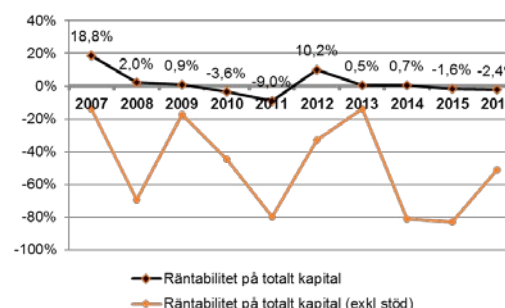
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



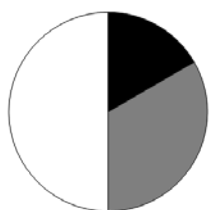
Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

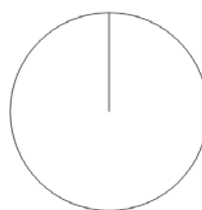


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2016 inkl. stöd.

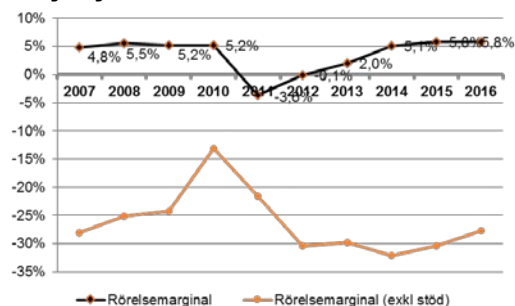


■ Stark ■ Svag □ Negativ

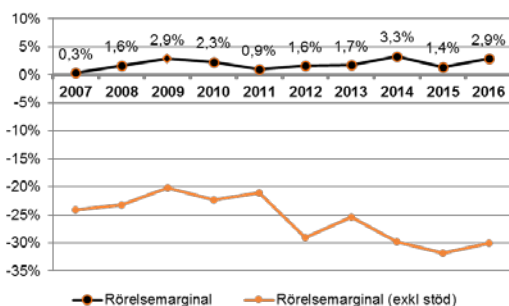
Räntabilitet på totalt kapital 2016 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 7%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%
	Svag	0-7%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	33%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%

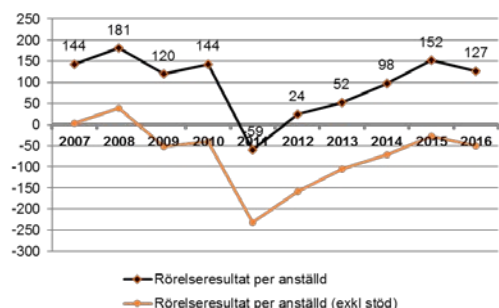
Färjesjöfart



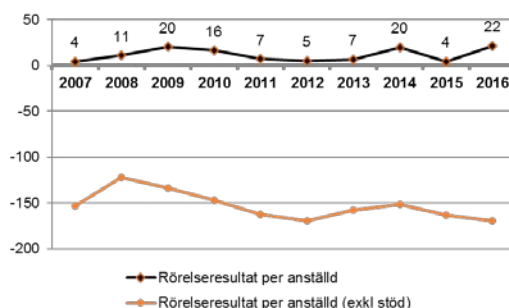
Rörelsemarginal – medel.



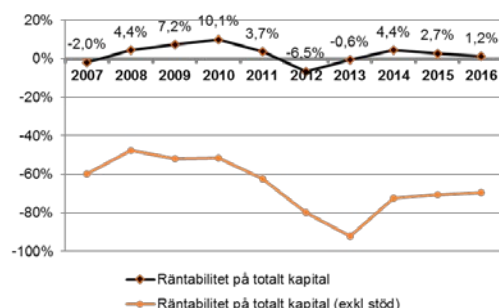
Rörelsemarginal – median.



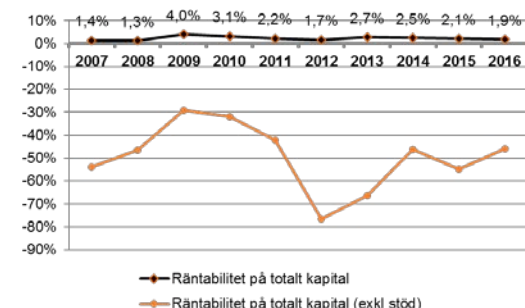
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2016 inkl. stöd.

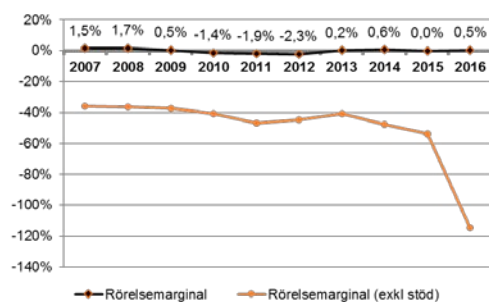


■ Stark ■ Svag □ Negativ

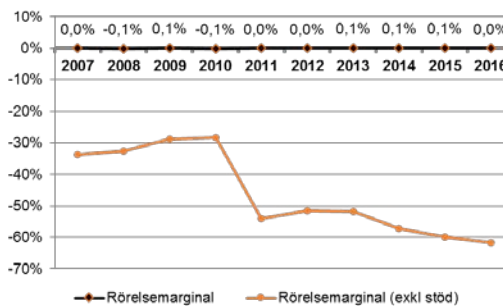
Räntabilitet på totalt kapital 2016 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 7%	13%	25%	25%	13%	25%	25%	29%	33%	17%	14%
	Svag	0-7%	63%	63%	75%	88%	50%	38%	57%	50%	67%	57%
	Negativ	< 0%	25%	13%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	13%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	17%	0%
	Svag	0-7%	13%	13%	25%	25%	13%	13%	14%	17%	0%	14%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%

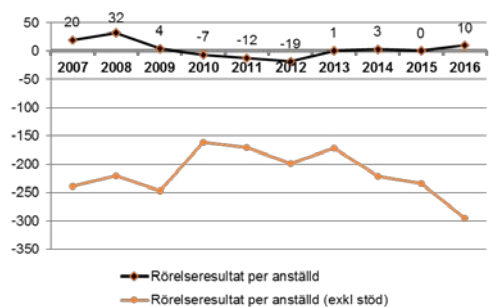
Management



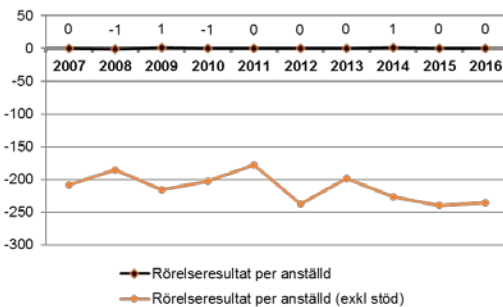
Rörelsemarginal – medel.



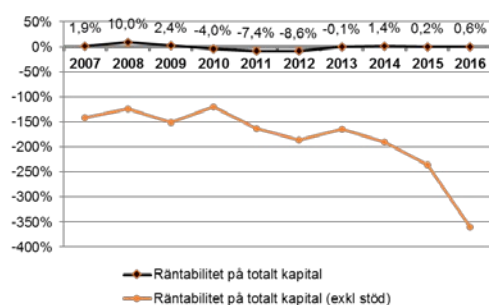
Rörelsemarginal – median.



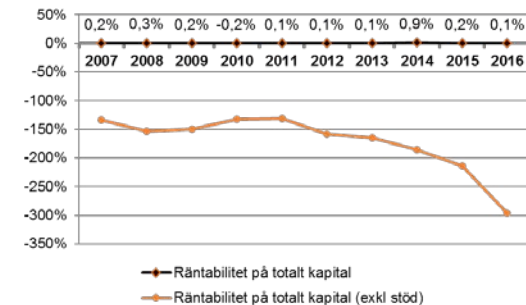
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

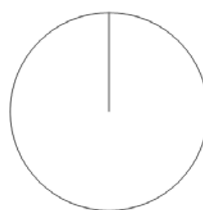


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2016 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2016 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkl. stöd	Stark	> 7%	14%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%
	Svag	0-7%	71%	57%	71%	50%	63%	71%	67%	100%	60%	50%
	Negativ	< 0%	14%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	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

INFORMATION OM BOLAGEN		
Bolag som fått rederistöd 2016	Org. nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (koncernredovisning)
Rederi AB Uman	5560540014	Rederiaktiebolaget Mattsson (koncernredovisning)
Rederi AB Donsötank	5560582925	Rederiaktiebolaget Donsötank (Koncernredovisning)
TT-Line AB	5560637828	
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (koncernredovisning)
Viking Rederi AB	5561157289	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Baltic Offshore Kalmar AB	5561788505	Utgår, se nedan
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
HH Ferries Helsingborg AB	5562064575	HH Ferries Holding AB (koncernredovisning)
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (koncernredovisning)
AB Westco	5563133502	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
Tallink Silja AB	5563426138	
Tarbit Shipping AB	5563791325	
Fiducia Rederi AB	5564326345	
Rederi AB Älvtank	5564663143	Rederiaktiebolaget Älvtank (koncernredovisning)
Öckerö Bunkerfrakt AB	5564868585	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	5565243150	
Rederi AB Ishavet	5565360830	
BRP Rederi AB	5565362323	BRP Holding AB (koncernredovisning)
Stena Marine Management AB	5566278148	Stena AB (koncernredovisning)
Fjordtank Rederi AB	5566331004	
Master Mariner AB	5566425392	
OljOla AB	5566675293	
MMT Sweden AB	5566794706	Utgår, se nedan
Sirius Shipping AB	5567725360	Sirius Rederi AB (koncernredovisning)
Eurovik Shipping AB	5567855621	
VGG Sweden AB	5568102619	
Viking Supply Ships Management AB	5568582463	Viking Supply Ships AB (koncernredovisning)
OSM RoRo Helena	5568626831	
OSM Transforest AB	5568630494	
Oleum AB	5569596173	
F Shipping AB	5569636771	
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping Aktiebolag (koncernredovisning)
GoTa TA AB	5590195110	
GoTa NETSS AB	5590245451	
Nordic HSC Crewing AB	5590248430	
GoTa Fleet AB	5590329644	Utgår, se nedan

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2016:

GoTa TA AB	5590195110
GoTa Fleet AB	5590329644
Nordic HSC Crewing AB	5590248430

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2016:

Crew Chart Ship Management AB	5566386404
Rederi AB Veritas Tankers	5563037703
Wisby Ship Management AB	5565914305
Tamina Shipping AB	5567568745
Kiltank Rederi AB	5567480255
TransAtlantic Ship Management AB	5569012858
Transatlantic Ship Management TA AB	5590195110

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
Baltic Offshore Kalmar AB	Bolaget har inte rederiverksamhet som primär verksamhet utan är en entreprenör inom bl.a kabelarbete under vatten.
GoTa Fleet AB	Bolaget har ej bedrivit någon verksamhet under perioden 201507-201606

APPENDIX – Bolag per segment

Färjesjöfart

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

Management

Finnlines Ship Management AB
Master Mariner AB
OSM RoRo Helena
OSM/Transforest AB
VGG Sweden AB
GoTa NETSS AB
GoTa TA AB
Nordic HSC Crewing AB

Tanker

BRP Rederi AB
Fiskebäck Bunkrings AB
Fjordtank Rederi AB
OljOla AB
Rederi AB Donsötank
Rederi AB Älvtank
Sirius Shipping AB
Tarbit Shipping AB
Öckerö Bunkerfrakt AB
Oleum AB
Veritas Management AB

Torrlast

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

Diversifierade rederier

Stena AB
Wallenius Marine AB
Viking Supply Ships 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.