

Sjöfartsstödetts effekter Rapport 2011 och 2012 2013:9

Sjöfartsstödetts effekter Rapport
2011 och 2012 2013:9

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: 2013-10-28

Förord

Trafikanalys har sedan 2011 ett löpande uppdrag att följa upp och analysera effekterna av stödet till svensk sjöfart. Denna rapport redovisar effekterna av sjöfartsstödet åren 2011 respektive 2012. Huvudrapporten baseras till stor del på två underlagsrapporter sammanställda av Trinovo Sensa AB med Mikael Kruusval som projektledare. Underlagsrapporterna baseras i sin tur på rederiföretagens årsredovisningar och ligger som bilagor i denna rapport.

Projektledare har varit Björn Olsson. Medverkande i arbetet har också varit Henrik Petterson.

Stockholm i oktober 2013

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Summary	7
Sammanfattning.....	8
Inledning.....	11
1 Stödets utformning	13
Villkoren för sjöfartsstöd.....	13
Stödet allt högre per rederi.....	14
Storredier och tankerredier får minskat stöd	15
2 Handelsflottans utveckling	17
Svenskflaggade fartyg minskar	17
Svenska ombordanställda minskar.....	18
3 Effekter på rederierna.....	19
3.1 Rederibranschens lönsamhet idag	20
Ökad lönsamhet i branschen trots lägre omsättning.....	20
Stora skillnader mellan sjöfartssegmenten	20
Lönsamheten positiv i alla segment	22
3.2 Finansiell utveckling per segment.....	23
Skillnader i utvecklingen mellan segment.....	24
Färjesjöfarten endast svagt lönsam trots stöd	25
4 Jämförelse med andra transportbranscher.....	29
Rederierna svaga bland sjötransportföretagen.....	29
Sjötransportbranschen återhämtar sig	30
5 Slutsatser	33
Referenser	35
Bilaga 1. Trinovos rapport för år 2011	37
Bilaga 2. Trinovos rapport för år 2012	83

Summary

In 1996, the Swedish Parliament decided to implement a financial aid to the Swedish shipping sector, in terms of a tax rebate for salaries on board Swedish ships. This report is an analysis of the effects on the shipping companies which received the state aid in the years 2011 and 2012.

One purpose of the support system has been to uphold the number of Swedish-flagged ships and the number of Swedish people employed on board Swedish ships. However, during the last decades both the number of Swedish-flagged ships and the number of Swedish employees have declined.

Between 2011 and 2012, the financial situation improved for the Swedish shipping companies with aid, although the profitability of the companies is still very low in a historical perspective.

In general, the shipping sector companies are highly dependent on the state aid. The largest shipping companies are the least dependent of the aid, among the different segments. The management companies, specialized in manning the ships, are completely dependent on the aid. Among the “traditional” shipping companies, the ferry segment seems to be the most dependent segment. Compared to other transport sectors, the shipping sector companies have had a very low profitability during the last few years.

Sammanfattning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, varvid ett statligt rederistöd infördes. Denna rapport är en uppföljning av sjöfartsstödet effekter åren 2011 och 2012. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet.

Rapporten inleds i avsnitt 1 med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Stödet till svensk sjöfart har de senaste åren legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Antalet stödmottagande rederier har successivt minskat vilket samtidigt har lett till en successiv ökning av det genomsnittliga stödet per rederi. Dock har segmenten storredier och tankerredier fått ett minskat stöd räknat per rederi.

Ett av syftena med sjöfartsstödet är att underlätta för svenska rederier att anställa svensk personal ombord på sina fartyg. Ett villkor för stödet är dock att fartyget måste vara registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt 2 visar att i takt med att den svenskflaggade flottan har minskat i antal har också mängden ombordanställda män och kvinnor minskat. Dock kan man se en viss ökning av antalet svenska befälhavare de senaste tio åren.

Kärnan i rapporten är avsnitt 3 som översiktligt beskriver de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade genom en räkenskapsanalys och beskrivs genom ett antal nyckeltal som konsulten Trinovo Sensa tagit fram. Avsnitt 3 beskriver endast några av dessa nyckeltal och bilagorna ger en mer detaljerad bild av rederiernas ekonomiska situation. Det är viktigt att komma ihåg att sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen. Den ekonomiska analysen är uppdelad på segment för att försöka visa situationen idag och den historiska utvecklingen de senaste åren för de olika delarna av branschen.

Omsättningen bland företagen i undersökningen har totalt sett sjunkit mellan år 2011 och 2012 med cirka en miljard kronor. Samtidigt har summan av utbetalt sjöfartsstöd minskat med ca 50 miljoner kronor år 2012 jämfört med 2011, och såväl år 2011 som 2012 utgör stödet totalt 4 procent av den sammanlagda omsättningen hos de stödmottagande rederierna i undersökningen.

Det sammanlagda resultatet har minskat, men lönsamheten i branschen har ändå ökat mellan 2011 och 2012. Trots förbättrade vinstmarginaler och ökad räntabilitet på kapitalet är den finansiella situationen på generell nivå i branschen fortfarande ansträngd.

Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika segment, och det finns också stora skillnader inom de olika segmenten. De olika segmenten drabbades av lågkonjunkturen efter 2008 vid olika tillfällen beroende på vilken marknad man arbetar på, och på hur konkurrensvillkoren ser ut. Storrederier, tankar och torrlast påverkades relativt direkt vid nedgången, medan färjerederier och managementbolag visar en nedgång en tid senare.

Det svenska sjöfartsstödet har en väsentlig betydelse för företagens lönsamhet. Samtidigt är det stora skillnader mellan de segment som ingår i undersökningen. Segmentet storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre betydelse, vilket också nyckeltalen visar. För 2012 visar samtliga segment utom storrederierna negativa vinstmarginaler om sjöfartsstödet exkluderas. Störst betydelse har sjöfartsstödet för managementbolagen – som är att jämföra med bemanningsföretag – där stödet har avgörande betydelse. Ser man till de mer "traditionella" rederierna tycks färjesjöfarten vara mest beroende av stödet. Trots sjöfartsstöd har en stor andel företag inom färjesjöfarten haft en svag lönsamhet åtminstone sedan år 2007.

Sjöfartsnäringen är en del av transportbranschen och utsatt för konkurrens från andra trafikslag. Samtidigt är sjöfarten mer internationell än andra trafikslag, vilket gör den utsatt för den internationella konjunkturen på ett annat sätt än de flesta andra trafikslag. Avsnitt 4 ger en översiktlig bild av dels rederiernas ekonomiska situation jämfört med andra sjötransportföretag, dels en beskrivning av den ekonomiska utvecklingen för sjötransporterna jämfört med andra delbranscher inom transportsektorn.

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

Uppföljningen har gjorts för de företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2011 respektive 2012. Uppföljningen är baserad på företagens årsredovisningar, och har inte tagit hänsyn till skilda förutsättningar i de olika segmenten som beror på ekonomiska makrofaktorer, arbetsintensitet eller konjunkturskillnader.

Uppföljningen beskriver endast de direkta effekterna av sjöfartsstödet, genom en analys av de finansiella räkenskaperna. 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, det vill säga företagen anpassar sig till en förväntad nivå på stödet. Detta att betydelsen av det svenska sjöfartsstödet är svårare att bedöma korrekt.

Inledning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, varvid ett statligt rederistöd infördes. Rederinämden hade i uppdrag att besluta om och 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 2011 gick uppdraget att följa upp effekterna över till Trafikanalys.

Denna rapport är en uppföljning av sjöfartsstödet effekter åren 2011 och 2012. Rapporten bygger till stor del på det underlag som Trafikanalys erhållit från Trinovo Sensa och som återfinns i bilaga 1 och 2. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet. Rapporten inleds i avsnitt 1 med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Ett av syftena med sjöfartsstödet är att underlätta för svenska rederier att anställa svensk personal ombord på sina fartyg. Ett villkor för stödet är dock att fartyget måste vara registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt 2 beskriver hur antalet ombordanställda svenska kvinnor och män minskat i takt med att den svenskflaggade handelsflottan minskat i antal fartyg.

Kärnan i rapporten är avsnitt 3 som översiktligt beskriver de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade genom en räkenskapsanalys och beskrivs genom ett antal nyckeltal som Trinovo Sensa tagit fram. Avsnitt 3 beskriver endast några av dessa nyckeltal och bilagorna ger en mer detaljerad bild av rederiernas ekonomiska situation. Det är viktigt att komma ihåg att sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen. Den ekonomiska analysen är uppdelad på segment för att försöka visa situationen idag och den historiska utvecklingen de senaste åren för de olika delarna av branschen.

Sjöfartsnäringen är en del av transportbranschen och utsatt för konkurrens från andra trafikslag. Samtidigt är sjöfarten mer internationell än andra trafikslag, vilket gör den utsatt för den internationella konjunkturen på ett annat sätt än de flesta andra trafikslag. Avsnitt 4 ger en översiktlig bild av dels den ekonomiska situationen idag i sjöfartsbranschen i jämförelse med andra trafikslag, dels en beskrivning av den ekonomiska utvecklingen för sjötransportbranschen jämfört med övriga delbranscher. I avsnitt 5 drar vi några slutsatser av analysen.

1 Stödets utformning

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

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, senast ändrad genom förordning 2011:1462. Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg under förutsättning att:

- fartyget i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare
- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska
- fartyget huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Sjöfartsverkets anvisningar
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift

Sjöfartsstöd lämnas för sjömän med belopp som motsvarar det skatteavdrag som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster 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 roro-passagerarfartyg.

Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemonter och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.²

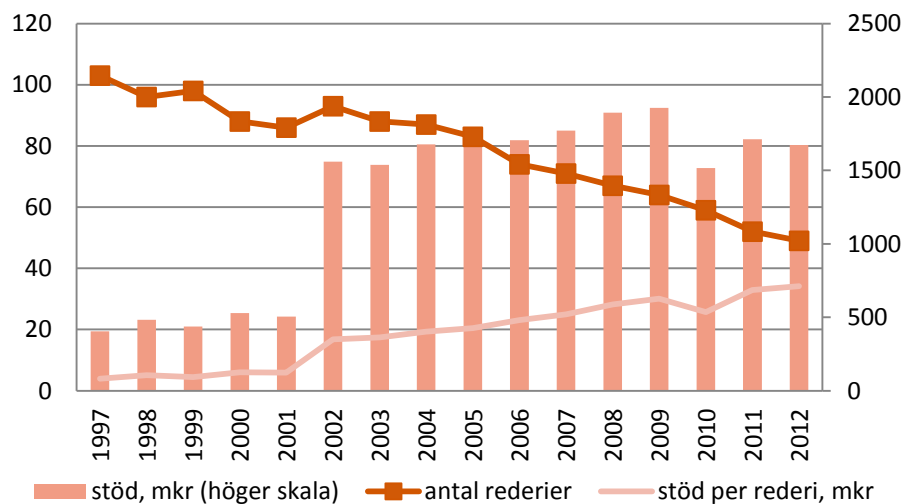
Regeringen har nyligen föreslagit en breddning av sjöfartsstödet till att omfatta fler fartygskategorier än last- och passagerarfartyg. Det kommer innebära att fler fartyg kan berättigas till sjöfartsstöd inom ramen för EU:s riktlinjer för statsstöd.³

¹ Prop (1996/97:1), Prop (2000/01:127)

² För mer om sjöfartsstöd och svensk sjöfartspolitik, se SOU (2010:73)

³ Prop (2012/13:144)

Fram till år 2010 hade Rederinnämnden till uppgift att pröva och besluta i frågor om statligt stöd till svensk sjöfart. År 2010 lades Rederinnämnden ned och arbetsuppgifterna togs över av Delegationen för sjöfartsstöd som är en del av Trafikverket.



Figur 1.1: Sjöfartsstödet och antal stödberättigade rederier.

Källor: egen bearbetning av ESV (2013), Rederinnämnden (2010) och SOU (2010:73)

Stödet allt högre per rederi

När sjöfartsstödet började utbetalas till rederierna gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt och fått sjöfartsstöd minskat till cirka hälften och år 2012 utgick stöd till 49 rederiföretag.

Förändringen år 2001 innebar att stödbeloppen höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Stödet var också fram till dess begränsat till högst 58 000 kronor per årsanställd.⁴ I och med denna förändring ökade det totala stödbeloppet. Från att ha legat på omkring en halv miljard kronor ökade beloppet med omkring 300 procent till att åren efter förändringen ligga på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år.

I takt med att antalet stödberättigade rederier har minskat har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från omkring 5 miljoner kronor till 34 miljoner kronor per rederiföretag år 2012 (Figur 1.1).

⁴ SOU (2010:73), s 36

Klassificeringen av rederierna i segment

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

- Storrederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Denna klassificering av rederierna används främst för att underlätta jämförelser med tidigare genomförda undersökningar av Rederinämnden och Delegationen för sjöfartsstöd.⁵ Tabell 1.1 visar en transkribering mellan denna klassificering och den klassificering av de vanligaste fartygstyperna som görs internationellt av *IHS Fairplay*. Företagen som ingår i segmentet Storrederier är diversifierade och kan ingå i flera olika klasser, definitionen är att rederiets omsättning överstiger 2 mdr kr. Segmentet Tanker är detsamma, segmentet Torrlast motsvaras av *Bulk & General Cargo* och segmentet Färjesjöfart motsvaras av *Passenger* och/ eller *Container & RoRo*. För gruppen Managementbolag finns ingen tydlig motsvarighet, utan gruppen får hänföras till *Miscellaneous*.

Tabell 1.1: Transkribering av Trafikanalys respektive IHS Fairplay's fartygsklassificering

<i>Trafikanalys klassificering</i>	<i>Klassificering av IHS Fairplay</i>
Storrederi	Alla (omsättning > 2 mdr kr)
Tanker	Tanker
Torrlast	Bulk & General Cargo
Färjesjöfart	Passenger & Container & RoRo
Managementbolag	Miscellaneous

Storrederier och tankerredier får minskat stöd

Tabell 1.2 visar fördelningen av sjöfartsstöd mellan de olika segmenten, samt stödbelopp per rederi i respektive segment. Det sammanlagda stödet till företagen uppgår till 1,65 miljarder kronor, en minskning med cirka 50 miljoner kronor jämfört med 2011.

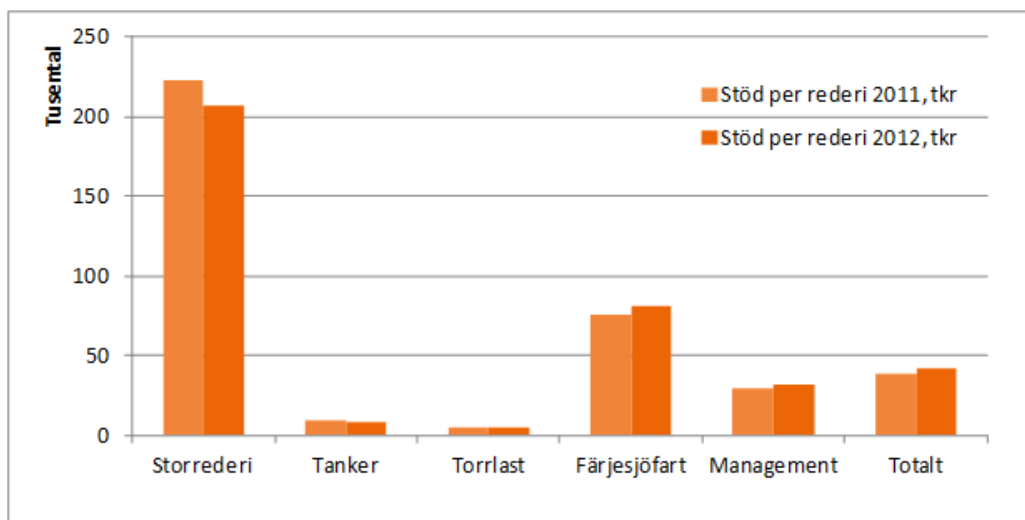
⁵ Jämför Rederinämnden (2010)

Tabell 1.2: Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, år 2011 och 2012.

Segment	Stor- rederi	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal rederier						
år 2012 (år 2011)	3 (3)	16 (18)	6 (7)	8 (8)	7 (8)	40 (44)
Stödbelopp, tkr	620 368	131 316	30 905	648 019	222 484	1 653 093
år 2012 (år 2011)	(669 325)	(162 479)	(31 280)	(604 475)	(234 010)	(1 701 569)
Stöd per rederi, tkr	206 789	8 207	5 151	81 002	31 783	41 327
år 2012 (år 2011)	(223 108)	(9 027)	(4 469)	(75 559)	(29 251)	(38 672)

Källa: Bilaga 1 och Bilaga 2.

Stödbeloppen ligger för alla segment utom färjesjöfart lite lägre år 2012 jämfört med 2011. Färjesjöfarten har 2012 fått ca 44 miljoner kronor mer i sjöfartsstöd än året innan. Ser vi till stödbelopp per rederi för de olika segmenten har storrederier och tankerredier fått mindre år 2012 jämfört med år 2011, medan rederier i övriga segment i genomsnitt fått en viss ökning (Tabell 1.2). Stödbelopp per rederi illustreras också i Figur 1.2.



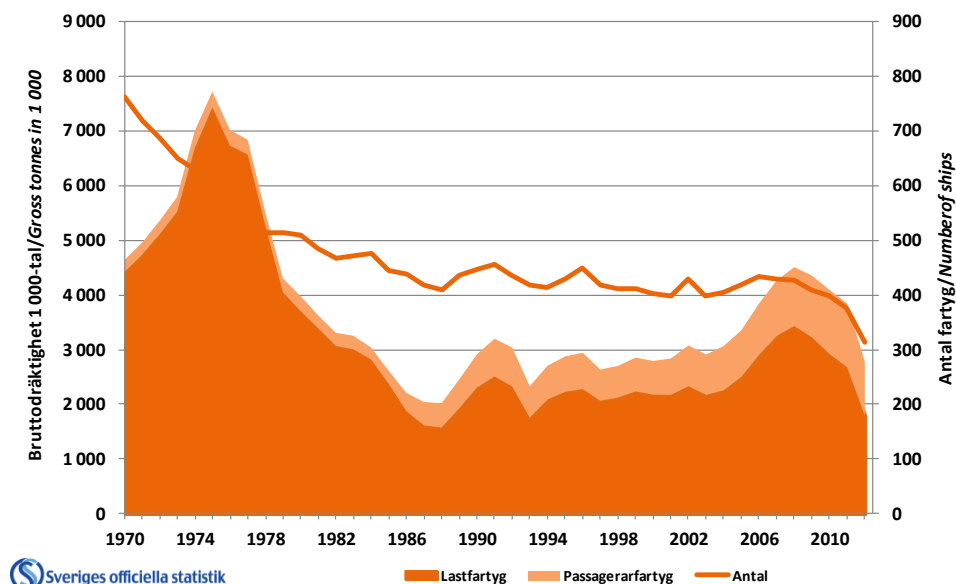
Figur 1.2: Stödbelopp per rederi för olika segment år 2011 och 2012, tkr.

2 Handelsflottans utveckling

I detta avsnitt beskriver vi kortfattat utvecklingen för den svenskflaggade handelsflottan och antalet svenska män och kvinnor anställda ombord på svenska fartyg. 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.

Svenskflaggade fartyg minskar

Mängden svenskflaggade fartyg på minst 100 brutto (bt) har minskat sedan flera decennier, se Figur 2.1. I mitten på 1990-talet när sjöfartsstödet infördes planade den nedåtgående kurvan ut lite, och utflaggningen av svenska fartyg minskade. Från och med den kraftiga ökning av sjöfartsstödet år 2002 kan man se en liten uppgång av antalet svenskflaggade handelsfartyg, men sedan 2006 har utflaggningen accelererat. Under år 2011 minskade den svenskflaggade handelsflottan med 22 fartyg, varav 12 var tankfartyg, 6 var torrlast- och 4 var passagerarfartyg.⁶ Under år 2012 minskade handelsflottan med 61 fartyg, varav 2 var tankfartyg, 41 var torrlast- och 18 var passagerarfartyg.⁷



Figur 2.1: Antalet svenskflaggade handelsfartyg den 31 december 1970–2012 fördelade efter typ av fartyg. Fartyg ≥ 100 brutto. Källa: Trafikanalys (2013a)

⁶ Trafikanalys (2012)

⁷ Trafikanalys (2013a)

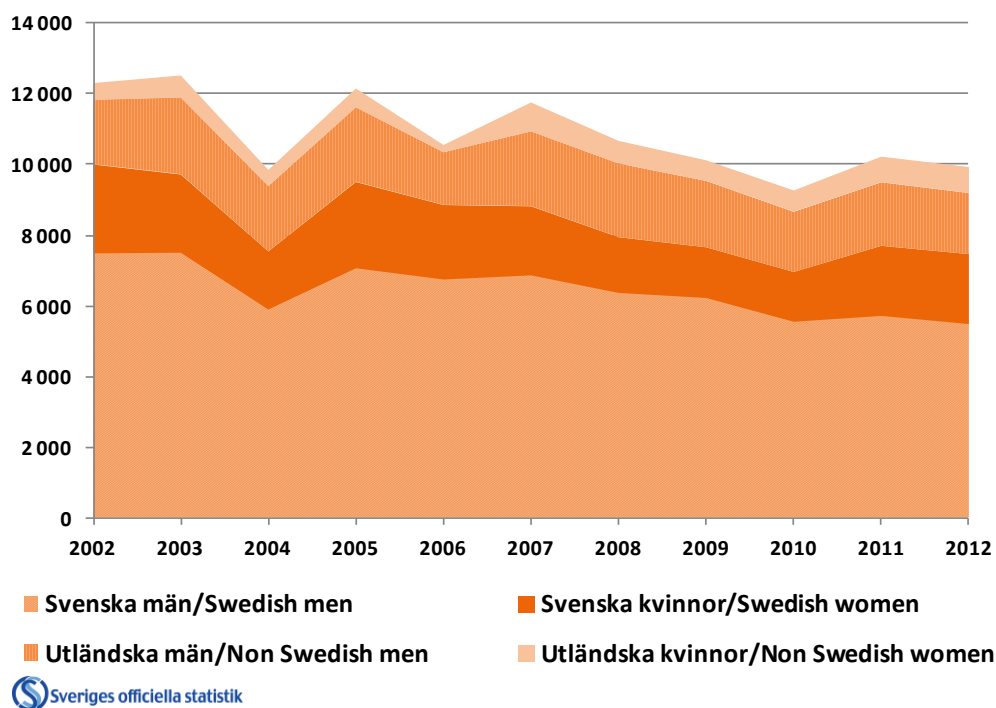
Svenska ombordanställda minskar

Trots ökningen av det totala stödbeloppet och en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi, har den negativa utvecklingen för svensk sjöfart fortsatt. Trafikanalys statistik visar att antalet ombordanställda svenska män och kvinnor i den svenska handelsflottan av fartyg på minst 300 brutto trendmässigt har minskat sedan år 2002 (Figur 2.2).

År 2002 var totalt 10 012 svenska medborgare ombordanställda i svenska rederier. År 2012 hade antalet ombordanställda svenska medborgare minskat med drygt 25 procent till 7 470. Andelen svenska kvinnor har dock under samma period ökat från 26.0 procent till 26.6 procent år 2012.

...men fler svenska befälhavare

Mellan år 2002 och 2012 har alla personalkategorier haft en negativ utveckling, utom kategorin *befälhavare*, som har ökat med tre procent från 536 st år 2002 till 552 st år 2012.⁸



Figur 2.2: Ombordanställda i svenska rederier, fartyg ≥ 300 bt. Källa: Trafikanalys (2013a).

⁸ SIKA (2002) tab 19, Trafikanalys (2013a) tab 19

3 Effekter på rederierna

I det här avsnittet sammanfattar vi några av resultaten av en analys av rederiernas räkenskaper som Trafikanalys låtit Trinovo Sensa göra. Undersökningen gäller åren 2011 och 2012 och baseras på årsredovisningarna för de rederier som fått sjöfartsstöd under respektive år.

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

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

För definitioner av nyckeltalen och en mer utförlig beskrivning hänvisar vi till bilagorna 1 och 2 i denna rapport. Bland annat beroende på att en del rederier som fått sjöfartsstöd har gått i konkurs, omfattar analysen inte alla rederiföretag som fått stöd.

Analysen av stödet grundar sig på antagandet att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att helt enkelt exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen. Denna så kallade räkenskapsanalys är en förenklad analys av vilken påverkan sjöfartsstödet har på rederiernas ekonomi. På lång sikt är det sannolikt att rederierna anpassar sin verksamhet och organisation till en förväntad årlig nivå på stödet.

En enkel räkenskapsanalys ger inga svar på hur denna långsiktiga anpassning ser ut, eftersom vi inte vet hur rederiernas ekonomi skulle se ut utan stödet. En fördjupad analys av sjöfartsstödet effekter skulle kräva en kontrollgrupp i form av en grupp rederier identiska med de stödberättigade rederierna, men som under lika lång tid inte fått sjöfartsstöd.

I nästa avsnitt 3.1 beskriver vi nuläget (år 2011 och 2012) i den svenska rederibranschen, som helhet och uppdelat på olika segment. Därefter sammanfattar vi i avsnitt 3.2 den finansiella utvecklingen sedan år 2007 för de olika sjöfartssegmenten.

3.1 Rederibranschens lönsamhet idag

Detta avsnitt beskriver rederibranschens lönsamhet idag, det vill säga åren 2011 och år 2012 som vår undersökning avser. Lönsamheten är som helhet lite bättre 2012 jämfört med 2011, men fortfarande ligger lönsamheten på en historiskt låg nivå.

Ökad lönsamhet i branschen trots lägre omsättning

Generellt sett har lönsamheten för rederibranschen förbättrats något under år 2012 jämfört med 2011. Vinstmarginalerna har generellt förbättrats och avkastningen (räntabiliteten) på såväl eget som totalt kapital har stärkts jämfört med 2011. Icke desto mindre präglas branschen fortfarande av svag lönsamhet under år 2012.

Bland de 40 rederiföretag i undersökningen som mottagit sjöfartsstöd år 2012 är den sammanlagda nettoomsättningen 41,2 miljarder kronor, en minskning med ca 1 miljard kronor sedan år 2011. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster var för år 2012 sammanlagt 2,85 miljarder kronor, en minskning med ca 120 miljoner kronor jämfört med år 2011.

Stora skillnader mellan sjöfartssegmenten

Rederibranschen är mycket heterogen och rederier inom olika delar av sjöfarten lever på mycket olika villkor. Medan branschen som helhet tycks ha kommit på lite mer grön kvist, visar analysen stora skillnader mellan olika segment av rederibranschen.

Kategoriseringen av varje enskilt företag har gjorts genom en bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktningen och den övervägande typen av fartyg. Ett antal av de företag som ingår i undersökningen har en mycket diversifierad verksamhet vilket försvårar bedömningen. Det bör också påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg.

Den något ökade lönsamheten avspeglar sig också i de aggregerade resultat- och balansräkningarna i Tabell 3.1 och Tabell 3.2. Vi ser att två av fem segment uppvisar ett positivt sammanlagt resultat för år 2011 och tre av fem uppvisar ett positivt sammanlagt resultat för år 2012. Färjesjöfarten vänder från ett negativt resultat på -94 mkr år 2011 till ett positivt resultat på 107 mkr för år 2012. Som andel av nettoomsättningen har sjöfartsstödet ökat inom segmentet färjesjöfart från 13 till 16 procent och inom management från 22 till 28 procent.

Tabell 3.1: Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2011, miljoner kronor.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (mkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	33 556	2 911	184	4 507	1 069	42 227
Rörelseresultat (EBIT)	5 362	81	- 23	-124	- 60	5 238
Resultat e. finansnetto*	3 134	25	- 33	- 94	- 62	2 970
Krediterade stödbelopp	669	162	31	604	234	1 702
som andel av omsättningen	2,0%	5,6%	17%	13%	22%	4,0%
Summa tillgångar	123 880	5 175	250	5 958	155	135 419
Summa eget kapital och obeskattade reserver	40 579	1 887	30	2 676	3	45 175
Summa skulder	81 807	2 819	190	2 813	152	87 780
Summa eget kapital och skulder	123 880	5 175	250	5 958	155	135 419

*Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp. Källa: Bilaga 1

Tabell 3.2 Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2012, milj. kr.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (mkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	33 561	2 620	195	4 016	803	41 195
Rörelseresultat (EBIT)	4 964	24	5	95	- 92	4 996
Resultat e. finansnetto*	2 826	17	- 5	107	- 95	2 851
Krediterade stödbelopp	620	131	31	648	222	1 653
som andel av omsättningen	1,8%	5,0%	16%	16%	27%	4,0%
Summa tillgångar	131 486	5 859	224	5 605	214	143 388
Summa eget kapital och obeskattade reserver	41 852	2 074	12	3 517	1	47 455
Summa skulder	88 125	3 373	180	1 775	213	93 666
Summa eget kapital och skulder	131 486	5 859	224	5 605	214	143 388

*Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp. Källa: Bilaga 2

Sjöfartsstödet av fortsatt stor betydelse

Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten i de olika segmenten. Mätt i relation till total omsättning i respektive segment utgör sjöfartsstödet 1,8 procent för storrederi, 5 procent för tankar, 16 procent för torrlast, 16 procent för färjesjöfart och 27 procent för management. Sammantaget motsvarar sjöfartsstödet 4 procent av omsättningen. Att sjöfartsstödet spelar stor roll i framförallt segmenten för färjesjöfart och management avspeglas i vinstmarginalerna som för dessa segment är kraftigt negativa när stödet exkluderas men positiva när detta inkluderas (medelvärde endast svagt negativt). Tabell 3.3 visar vinstmarginalen och några andra finansiella nyckeltal för de olika sjöfartssegmenten samt för de stödmottagande rederierna totalt sett.

Lönsamheten positiv i alla segment

Lönsamhet mätt som vinstmarginal har förbättrats jämfört med 2011 totalt sett. Medianvärdet är totalt sett 0,3 procent jämfört med 0,1 procent år 2011.⁹ Vinstmarginalen är 2012 positiv i alla segment, jämfört med 2011 då vinstmarginalen för torrlastrederier var negativ (-9 procent). Om sjöfartsstödet exkluderas är det dock endast storrederierna som uppvisar en positiv vinstmarginal (på samma sätt som år 2011). Vinstmarginalen exklusive stöd är också förbättrad totalt sett jämfört med 2011 och är -13,5 procent i medianvärde.

Tabell 3.3 Några finansiella nyckeltal (medianvärden) per segment och totalt. År 2012.

Nyckeltal (medianvärden)	Stor- rederi	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	6,3%	3,5%	2,9%	0,8%	0,0%	0,3%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	4,9%	-5,3%	-11,4%	-29%	-51%	-13,5%
Räntabilitet eget kapital	5,7%	12,0%	64,6%	6,6%	1,9%	6,9%
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	4,4%	-9,4%	-1 002%	-858%	-16 552%	-92%
Rör.resultat per anst, tkr	323	37	81	5	0	5
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	285	-81	-102	-170	-238	-155
Soliditet	36%	24%	7,9%	14%	1,8%	18%
Kassalikviditet	0,91	1,07	1,63	1,03	1,01	1,02
Balanslikviditet	0,97	1,13	1,65	1,04	1,01	1,03
Likviditetsbuffert	1,8%	8,1%	12%	4,6%	32%	6,8%

Källa: Bilaga 2

Förbättrad avkastning på eget kapital

Räntabilitet på eget kapital har förbättrats jämfört med år 2011 och är för 2012 positiv i medianvärde för alla segment när sjöfartsstödet är inkluderat. Detta gäller också för räntabilitet på totalt kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas är det endast segmentet för storrederi som kan uppvisa positiv räntabilitet på eget kapital i medianvärde. Det kan framhållas att för detta segment motsvarar sjöfartsstödet endast 1,8 procent av totala omsättningen.

Ökat rörelseresultat per anställd

Rörelseresultat per anställd¹⁰ har förbättrats bland de undersökta företagen som helhet jämfört med 2011 om sjöfartsstödet inkluderas. Samtliga segment kan uppvisa ett positivt medianvärde för rörelseresultat per anställd. Om stödet exkluderas är det dock endast segmentet storrederi som kan uppvisa ett positivt rörelseresultat per anställd 2012. Givet skilda förutsättningar i de olika segmenten vad gäller intjäningsförmåga och personalintensitet, kan det vara

⁹ För medelvärden, se bilaga 1 och 2.

¹⁰ Måttet tar inte hänsyn till om personalen är anställd ombord på fartyg eller inte.

svårt att dra några mer långtgående slutsatser än att 2012 överlag uppvisar en förbättring jämfört med föregående år.

Ingen entydig bild av effekterna på soliditet och likviditet

Soliditet är ett mått på kapitalstruktur och långsiktig betalningsförmåga. Bland de undersökta företagen har soliditeten försämrats något för segmenten storrederier, färjesjöfart och management jämfört med 2011. För tanker- och torrlastrederier har soliditeten förbättrats något. Totalt sett har medianvärdet minskat något från 21 procent år 2011 till 18 procent år 2012.

Likviditet är ett mått på i vilken mån företaget kan betala fordringar och fakturor från leverantörer, det vill säga företagets betalningsförmåga på kort sikt. Liksom måttet för långsiktig betalningsförmåga uppvisar likviditetsmått inte heller någon entydig bild. I segmenten för storrederi, tanker och torrlast har medianvärdet för kassalikviditet ökat något jämfört med år 2011. I övriga segment har värdet sjunkit något. För segmenten tanker och torrlast har även medianvärdet för balanslikviditet ökat något jämfört med år 2011.

Totalt sett har medianvärdet för kassa- och balanslikviditeten minskat från 1,05 respektive 1,12 år 2011 till 1,02 respektive 1,03 år 2012. Några torrlastrederier har dock ökat sin likviditetssituation kraftigt vilket dragit upp medelvärdena för likviditetsmått (se bilaga 2).

Sammantaget en positiv bild för rederierna

Sammantaget kan konstateras att för de i undersökningen ingående företagen har år 2012 inneburit:

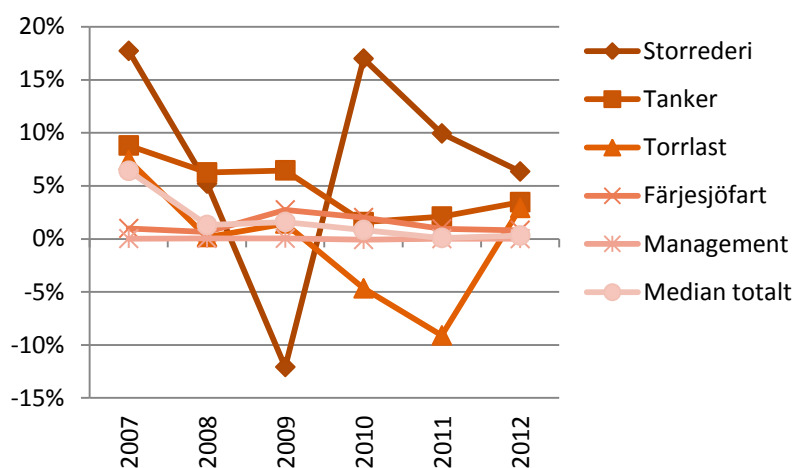
- Förbättrade vinstmarginaler även om en exkludering av sjöfartsstödet innebär negativ marginal för samtliga segment utom storrederierna.
- Räntabiliteten har också förbättrats på både eget och totalt kapital.
- Ökat rörelseresultat per anställd.
- Soliditeten och likviditeten uppvisar ingen entydig bild. I vissa segment är soliditeten förbättrad eller oförändrad medan den i några segment sjunkit, vilket gäller också för likviditeten.
- En sjunkande omsättning men förbättrade resultat.
- Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

3.2 Finansiell utveckling per segment

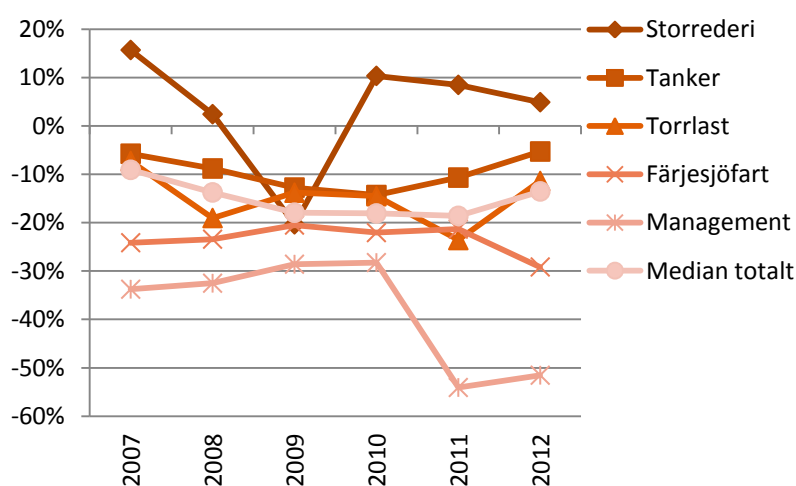
I detta avsnitt redovisar vi översiktligt den finansiella utvecklingen under den undersökta perioden år 2007–2012. Vi fokuserar redovisningen på vinstmarginalen för de olika segmenten under perioden. Vinstmarginalen är ett mått på företagets lönsamhet som tar hänsyn till finansiella intäkter, genom att relatera resultatet efter finansnetto till företagets omsättning. Utvecklingen av övriga finansiella nyckeltal för de olika segmenten återfinns i bilagorna.

Skillnader i utvecklingen mellan segment

När vi studerar rederiernas vinstmarginal sedan år 2007 ser vi en negativ trend, åtminstone fram till och med 2011. År 2012 sker en viss ökning i vinstmarginalen för segmenten tanker, torrlast och management. Figur 3.1 och Figur 3.2 visar utvecklingen för medianvärdet av vinstmarginalen i de olika sjöfartssegmenten, med respektive utan stöd. De olika segmenten ligger på olika nivåer när det gäller vinstmarginal, beroende på utbud, efterfrågan och konkurrensvillkor på marknaderna. De stora svackorna i vinstmarginal ligger vid olika tidpunkt, det vill säga den ekonomiska lågkonjunkturen tycks ha drabbat segmenten vid olika tillfällen, vilket påminner om att sjöfartsbranschen är en heterogen bransch.



Figur 3.1. Vinstmarginal per segment, inklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga 2



Figur 3.2 Vinstmarginal per segment, exklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga 2

Det är också tydligt hur kraftigt svängningarna har varit för de stora rederierna jämfört med övriga. Om vi antar att storrederierna arbetar i högre utsträckning på en global marknad, kan vi tolka Figur 3.1 som att den globala marknads-konjunkturen tycks ha svängt kraftigare än den mer regionala eller lokala konjunkturen, på marknader där mindre rederier opererar.

Figur 3.2 visar vilken stor betydelse sjöfartsstödet har haft för vinstmarginalen i segmenten. Utan sjöfartsstödet hade vinstmarginalen varit negativ under hela perioden, utom för storrederierna som haft en positiv vinstmarginal alla år utom 2009.

Färjesjöfarten endast svagt lönsam trots stöd

I detta avsnitt studerar vi sjöfartsstödet betydelse för lönsamheten mätt som vinstmarginal i respektive segment. Analysen visar hur stor andel av rederierna i segmentet som har en stark (>5%), svag (0-5%) respektive negativ (<0%) vinstmarginal och hur andelarna har påverkats av sjöfartsstödet under åren 2007–2012.¹¹ Motsvarande analyser av stödets betydelse för övriga finansiella nyckeltal återfinns i bilaga 2.

Stödet av liten betydelse bland storrederier

Tabell 3.4 visar andelen företag i segmentet storrederier som kan klassificeras till att ha en stark, svag respektive negativ vinstmarginal i segmentet storrederier. Under åren 2009–2011 hade stödet ingen betydelse för klassificeringen av rederier i respektive nivå, det vill säga andelarna var desamma med eller utan stöd. År 2012 gör sjöfartsstödet att en större andel av rederierna kan uppvisa en stark vinstmarginal, jämfört med om stödet exkluderas.

Tabell 3.4. Andel företag bland Storrederier med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga 2

Jämn andel starka tankerrederier med stödet

Av Tabell 3.5 framgår att även om vinstmarginalerna mätt som medel- och medianvärden vänt uppåt under den senare delen av den undersökta perioden från 2010, så har andelen företag med negativ vinstmarginal ökat även när stödet är inkluderat. Sedan 2010 har dock andelen företag med negativ vinstmarginal när stödet exkluderas minskat, och det finns företag som har stark vinstmarginal även när stödet är exkluderat.

¹¹ Nivåerna följer tidigare års rapporter för att underlätta jämförelser bakåt i tiden.

Tabell 3.5: Andel företag bland Tankerredier med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	19%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	25%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	69%

Källa: Bilaga 2

Kraftigt ökad andel starka torrlastredier tack vare stödet

Tabell 3.6 visar att en majoritet av företagen i torrlastsegmentet har en negativ vinstmarginal om stödet exkluderas. Under de tre åren 2009–2011 hade samtliga företag en negativ vinstmarginal om stödet exkluderas. Om sjöfartsstödet inkluderas har fler än hälften av företagen en positiv vinstmarginal (med undantag av åren 2010–2011), och år 2012 har hälften av företagen en stark vinstmarginal, för första gången sedan 2007 då 67 procent av företagen kunde klassificeras på detta sätt.

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

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

Källa: Bilaga 2

Färjesjöfarten svagt lönsam trots stöd

Tabell 3.7 visar att vinstmarginalen inom färjesjöfarten har varit svag under hela den undersökta perioden och fler än hälften av företagen har samtliga år klassificerats med svag eller negativ vinstmarginal. Om stödet exkluderas har under perioden en klar majoritet av företagen – de sista två åren nära 90 procent – haft en negativ vinstmarginal. Det bör dock framhållas att något av företagen med undantag av 2011 haft stark vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas.

Tabell 3.7: Andel företag bland Färjesjöfart med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga 2

Managementföretagen beroende av stödet

Managementföretagen är specialiserade på bemanning av fartyg och skiljer sig därför i sin företagsstruktur gentemot övriga segment. Tabell 3.8 visar att sjöfartsstödet har avgörande betydelse för möjligheten för denna typ av företag att inte visa negativ vinstmarginal. Endast år 2008 kunde något företag uppvisa en positiv marginal även om sjöfartsstödet exkluderades. Under de senaste fyra åren har inget företag uppvisat en stark vinstmarginal även om stödet inkluderas.

Tabell 3.8. Andel företag bland Managementföretagen med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga 2

4 Jämförelse med andra transportbranscher

För att få en översiktlig bild av gruppen av rederier i denna undersökning i förhållande till andra företag inom sjöfartsnäringen beskriver vi i detta avsnitt lite om sjöfartsföretagens ekonomi. Vi ger också en bild av den ekonomiska situationen i andra transportbranscher. Det är viktigt att komma ihåg att olika branscher har sina speciella villkor, och det är inte helt rättvist att jämföra branscher med varandra.

Rederierna svaga bland sjötransportföretagen

För att ge en översiktlig bild av den ekonomiska situationen hos rederierna med sjöfartsstöd i förhållande till andra sjötransportföretag, beskriver vi några nyckeltal som finns tillgängliga i Trafikanalys statistik. Tabell 4.1 visar medelvärdena för några nyckeltal hos rederier och andra sjöfartsföretag i jämförelse med de 44 rederier med sjöfartsstöd som ingick i vår undersökning för år 2011.

Tabell 4.1. Nyckeltal för rederier och andra sjötransportföretag. År 2011.

	<i>Antal bolag</i>	<i>Soliditet (%)</i>	<i>Avkastn. tot. kap. (%)</i>	<i>Rörelse- marginal (%)</i>
Havs- och kustsjöfart, passagerare (SNI 50.1)*	529	41	8,8	-1,7
Havs- och kustsjöfart, gods (SNI 50.2)*	267	36	4,3	-4,7
Sjöfart inre vattenvägar, passagerare (SNI 50.3)*	433	29	3,2	4,6
Sjöfart inre vattenvägar, gods (SNI 50.4)*	67	35	3,4	1,1
<i>MEDELVÄRDE</i>		36	4,6	-2,1
Alla rederier**	137	38	5,6	-4,8
Rederier med sjöfartsstöd***	44			
medelvärde (rederier med stöd)		22	-5	0,4
medianvärde (rederier med stöd)		21	0,9	0,2

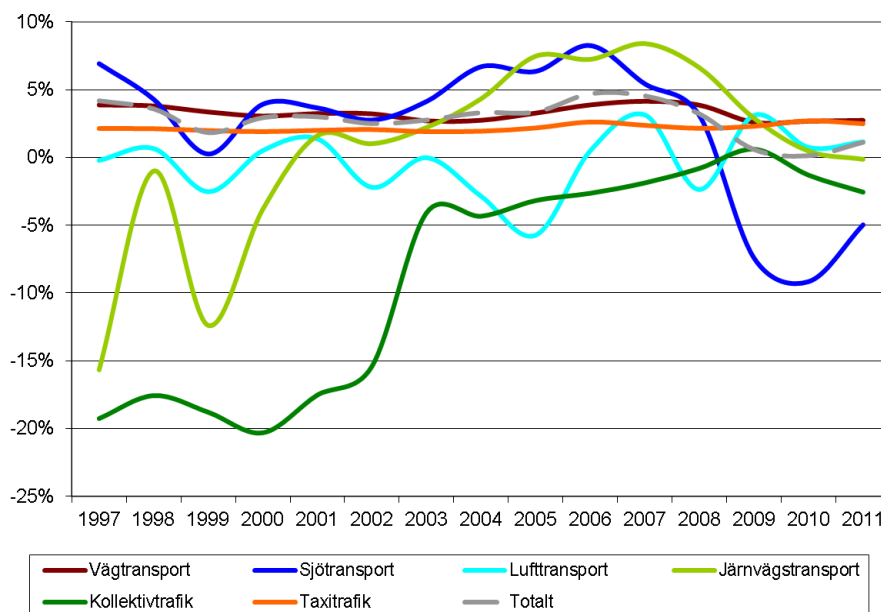
Källor: *Trafikanalys (2013b) tab 2, **Trafikanalys (2013d) Texttab 3.7, 3.8, ***Bilaga 1

Eftersom gruppen rederier med sjöfartsstöd är relativt liten, visar Tabell 4.1 förutom gruppens medelvärde även medianvärdet, som är mindre känsligt för extrema värden. Det stora antalet bolag i övriga grupper i Tabell 4.1 beror på att statistiken förutom rederiaktiebolag även omfattar andra svenska företag på områdena för sjötransport och stödtjänster till sjötransport, huvudsakligen aktiebolag, men även ekonomiska föreningar, handels- och kommanditbolag, affärsverk, enskilda näringsidkare och stiftelser.¹²

Företag inom området sjöfart på inre vattenvägar har en högre rörelsemarginal jämfört med företag inom havs- och kustsjöfart. Gruppen med alla rederier tycks ha en lägre rörelsemarginal än sjötransportföretagen i allmänhet. Gruppen av rederier med sjöfartsstöd har en rörelsemarginal som ligger över såväl genomsnittet bland sjötransportföretag i allmänhet, som inom gruppen av alla rederier. Avkastningen (räntabiliteten) på totalt kapital för rederier med sjöfartsstöd ligger dock lägre än genomsnittet, liksom även soliditeten.

Sjötransportbranschen återhämtar sig

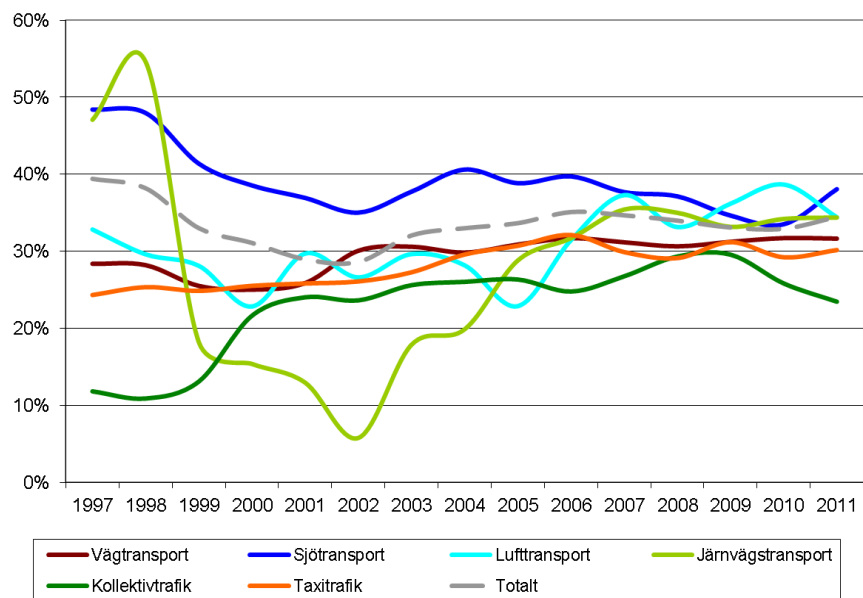
Figur 4.1 visar rörelsemarginalen inom sjötransportbranschen i förhållande till fem andra transportnäringar under åren 1997–2011. Fram till och med 2006 ligger sjötransportbranschen på en relativt hög och trendmässigt ökande nivå, omkring 5 procent. Sedan år 2007 har den genomsnittliga lönsamheten sjunkit kraftigt, men en stark återhämtning har skett under 2011. Trots det ligger rörelsemarginalen inom sjötransporterna lägst bland de sex transportbranscherna.



Figur 4.1. Rörelsemarginal i de sex delbranscherna inom transportbranschen.
Källa: Trafikanalys (2013d)

¹² Se vidare Trafikanalys (2013c), *Sjöfartsföretag 2011 – Beskrivning av statistiken*

Figur 4.2 visar soliditeten inom de sex delbranscherna under samma period, åren 1997–2011. Sjötransportbranschen har under hela perioden legat mycket högt i jämförelse med övriga delbranscher och har under flertalet år haft den högsta soliditeten, men trenden har samtidigt varit vikande. År 2011 vände soliditeten inom sjötransportbranschen upp igen, liksom rörelsemarginalen.



Figur 4.2 Soliditet i de sex delbranscherna inom transportbranschen.
Källa: Trafikanalys (2013d)

5 Slutsatser

Det svenska sjöfartsstödet har de senaste åren legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret, det vill säga är svenskflaggat. I takt med att antalet svenskflaggade fartyg har minskat har antalet svenska ombordanställda män och kvinnor minskat, liksom antalet rederier som fått stöd. I genomsnitt har stödet per rederi trendmässigt ökat de senaste tio åren.

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

Uppföljningen har gjorts för de företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2011 respektive 2012. Uppföljningen är baserad på företagens årsredovisningar, och har inte tagit hänsyn till skilda förutsättningar i de olika segmenten som beror på ekonomiska makrofaktorer, arbetsintensitet eller konjunkturskillnader.

Uppföljningen beskriver endast de direkta effekterna av sjöfartsstödet, genom en analys av de finansiella räkenskaperna. 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, det vill säga företagen anpassar sig till en förväntad nivå på stödet. Detta gör i så fall också att betydelsen av det svenska sjöfartsstödet kan ha kommit att överdrivas i analysen.

Omsättningen bland företagen i undersökningen har totalt sett sjunkit mellan år 2011 och 2012 med cirka en miljard kronor. Samtidigt har summan av utbetalt sjöfartsstöd minskat med ca 50 miljoner kronor år 2012 jämfört med 2011, och såväl år 2011 som 2012 utgör stödet totalt 4 procent av den sammanlagda omsättningen hos de stödmottagande rederierna i undersökningen.

Det sammanlagda resultatet har minskat, men lönsamheten i branschen har ändå ökat mellan 2011 och 2012. Trots förbättrade vinstmarginaler och ökad räntabilitet på kapitalet är den finansiella situationen på generell nivå i branschen fortfarande ansträngd.

Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika segment, och det finns också stora skillnader inom de olika segmenten. De olika segmenten drabbades av

lågkonjunkturen efter 2008 vid olika tillfällen beroende på vilken marknad man arbetar på, och på hur konkurrensvillkoren ser ut. Storrederier, tankar och torrlast påverkades relativt direkt vid nedgången, medan färjerederier och managementbolag visar en nedgång en tid senare.

Det svenska sjöfartsstödet har en väsentlig betydelse för företagens lönsamhet. Samtidigt är det stora skillnader mellan de segment som ingår i undersökningen. Segmentet storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre betydelse, vilket också nyckeltalen visar. För 2012 visar samtliga segment utom storrederierna negativa vinstmarginaler om sjöfartsstödet exkluderas. Störst betydelse har sjöfartsstödet för managementbolagen – som är att jämföra med bemanningsföretag – där stödet har avgörande betydelse. Ser man till de mer "traditionella" rederierna tycks färjesjöfarten vara mest beroende av stödet. Trots sjöfartsstöd har en stor andel företag inom färjesjöfarten haft en svag lönsamhet åtminstone sedan år 2007.

Referenser

- ESV (2013), *Tidsserier, statens budget m.m. 2012*, Rapport 2013:38, Ekonomistyrningsverket, Stockholm
- Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd
- Prop (1996/97:1), *Förslag till statsbudget för budgetåret 1997 m.m.*, Regeringens proposition 1996/97:1
- Prop (2000/01:127), *Sjöfartsstöd*, Regeringens proposition 2000/01:127
- Prop (2012/13:144), *Sjöfartsstödet inriktning*, Regeringens proposition 2012/13:144
- Rederinämnden (2010), *De svenska rederiernas ekonomiska situation 2009*, Rederinämnden, Göteborg
- SIKA (2002), *Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2002*, SIKA Statistiska meddelanden SSM 022:0301, Stockholm
- SOU (2010:73), *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*, Stockholm
- Trafikanalys (2012), *Fartyg 2011 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2012:9, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2013a), *Fartyg 2012 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2013:14, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2013b), *Sjöfartsföretag 2011*, Statistik 2013:10, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2013c), *Sjöfartsföretag 2011 – Beskrivning av statistiken*, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2013d), *Transportbranschen – hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2011*, Statistik 2013:2, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2013e), *Transportbranschen 1997–2011 – Beskrivning av statistiken*, Trafikanalys, Stockholm

Bilaga 1. Trinovos rapport för år 2011



TRINOVO CONSULTING GROUP

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2011

Rapport till Trafikanalys
Göteborg den 29 april 2013

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	6
5 ANALYS OCH KOMMENTAR.....	10
5.1 FINANSIELL UTVECKLING - INTRODUKTION	10
5.2 STORREDERI	11
5.2.1 Storrederi - Lönsamhet.....	11
5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad	13
5.2.3 Storrederi – Likviditet.....	14
5.3 TANKER.....	15
5.3.1 Tanker - Lönsamhet.....	15
5.3.2 Tanker - Soliditet	17
5.3.3 Tanker - Likviditet	18
5.4 TORRLAST	19
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet	19
5.4.2 Torrlast - Soliditet	21
5.4.3 Torrlast - Likviditet.....	22
5.5 FÄRJESJÖFART.....	23
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet	23
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	25
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	26
5.6 MANAGEMENT	27
5.6.1 Management - Lönsamhet	27
5.6.2 Management – Soliditet	29
5.6.3 Management – Likviditet	30
6 KOMMENTAR.....	31
APPENDIX.....	32

Sammanfattning

Denna rapport innehåller en uppföljning av de finansiella effekterna av stödet till svensk sjöfart år 2011. Utformningen följer i allt väsentligt strukturen i tidigare genomförda uppföljningar av sjöfartsstödet, men kompletterar tidigare uppföljningar genom att redovisa fler aspekter av företagens finansiella ställning och påverkan av sjöfartsstödet.

Undersökningen omfattar 44 företag som erhållit sjöfartsstöd för år 2011. Dessa företag mottog sammanlagt 1,7 miljarder kronor i sjöfartsstöd.

I undersökningen har uppföljningen gjorts både totalt och per segment; storrederier, tanker, torrlast, färjesjöfart och management.

Uppföljningen har gjorts med utgångspunkt i finansiell information från företagens årsbokslut. Rapporten har inte tagit särskild hänsyn till de skilda förutsättningarna i olika segment som t ex cyklicitet eller makrofaktorer. Det bör uppmärksammas att de bolagskonstruktioner som finns försvårar genomsynen av den finansiella rapporteringen.

Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstödet. Nivåerna på dessa nyckeltal har därefter bedömts utifrån uppställda kriterier för vad som kan anses vara hög-låg nivå samt påverkan av sjöfartsstödet på denna nivå.

Resultaten av uppföljningen visar att lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika segment, men också att det finns stora skillnader inom segmenten. Det kan konstateras att sjöfartsstödet har betydelse för företagens lönsamhet. I alla segment har sjöfartsstödet en kraftigt resultatförbättrande effekt. Endast segmentet storrederier kan uppvisa lönsamhet även om stödet exkluderas.

När utvecklingen i de olika segmenten studeras särskilt framgår att de olika segmenten drabbas av lågkonjunkturen efter 2008 vid olika tillfällen beroende på segmentets karaktäristika. Både storrederier, tanker och torrlast påverkades relativt direkt vid nedgången 2008. Färjerederier och managementbolag tycks emellertid uppvisa en nedgång först under den senare delen av den undersökta perioden.

Även om rapporten visar att sjöfartsstödet har en positiv resultateffekt, kan det antas att den största betydelsen av stödet ligger i de förutsättningar som skapas av stödet för att organisera och bedriva verksamheten. Det kan finnas anledning att tro att vissa verksamheter bedrivs och organiseras delvis med hänsyn till beskattning och möjligheterna att uppbära sjöfartsstöd. Detta gör i så fall också att betydelsen av det svenska sjöfartsstödet kan ha kommit att överdrivas i den gjorda analysen.

Göteborg 2013-04-29

Mikael Kruusval

Andreas Hagberg

1 Bakgrund

Trafikanalys har i uppdrag från regeringen att årligen följa upp effekterna av stödet till svensk sjöfart. Efter upphandling gavs Trinovo Sensa 2013-02-21 i uppdrag av Trafikanalys att genomföra en uppföljning av de finansiella effekterna av sjöfartstöd under år 2011.

2 Uppdraget

Uppdraget innefattar en årlig uppföljning av de finansiella effekterna av det svenska stödet till sjöfart och en sammanställning av resultatet i en rapport. Uppföljningen avser 2011 och baseras på stödmottagande rederiers ekonomiska redovisning för det året. De rederiföretag som har mottagit svenskt sjöfartstöd under 2011 ingår i undersökningen. I denna rapport redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet. Mer om de finansiella nyckeltalen återfinns i avsnitt 3 nedan. Den finansiella ställningen analyseras och slutsatser dras om påverkan av sjöfartsstödet.

3 Arbetsmetodik

3.1 Finansiella nyckeltal

I uppdraget ligger att beskriva företagens finansiella ställning med hjälp av nyckeltal. Dessa nyckeltal har tagits fram och fastställts tillsammans med uppdragsgivaren och är:

- **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, 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 används detta för uthållighet och egen användning vid investeringar, och föredras framför lånefinansiering eller tillskott från aktieägarna.
- **Rörelsemarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som inte tar hänsyn till kostnader för finansiering som mäts genom att mäta rörelseresultatet i relation 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 – för den senaste femårsperioden.

3.2 Datainsamling och bearbetning

Arbetet med denna rapport har föregåtts av datainsamling i form av dokumentation och finansiell information från de företag som mottagit sjöfartsstöd. Uppgift om vilka företag som erhållit sjöfartsstöd har inhämtats från Delegationen för sjöfartsstöd på Trafikverket. Finansiell information om dessa har därefter inhämtats via en databas som tillhandahåller information om årsbokslut som företag skickat in till Bolagsverket. Kvalitetskontroll av ingående data har gjorts genom stickprov. Uppenbart felaktiga poster, t ex poster som inte kan vara noll har kontrollerats och hanterats manuellt genom kontroll med årsredovisningen.

Särskilda överväganden:

- Företag som gått i konkurs under 2011 eller tidigare ingår ej i undersökningen
- Koncernredovisning används i de fall som rederinäringen står för en väsentlig del av koncernens omsättning (mer än hälften av verksamheten)
- Rena managementbolag och managementbolag där räkenskaperna ej konsolideras i ett svenskt företag särredovisas som egen kategori i undersökningen
- Företag som är inaktiva ingår ej i undersökningen
- Företag som ännu inte lämnat in sitt första bokslut ingår ej i undersökningen

Vad gäller klassificering av de ingående företagen i olika segment så har tidigare års undersökningar använts vad gäller indelningskategorier. I tidigare års undersökningar har kategorin RoRo funnits med, men vid granskning har dessa klassificerats som huvudsakligen Torrlast eller Färjesjöfart. Kategorin RoRo ingår därför inte. Eftersom flera företag har som huvudsaklig verksamhet att hantera personal till andra företag i sjöfartsnäringen, har en ny kategori lagts till – Management :

- Storrederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Kategoriseringen av varje enskilt företag har gjorts genom en bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktning och den övervägande typen av fartyg. Ett antal av de företag som ingår i undersökningen har en mycket diversifierad verksamhet vilket försvårar bedömningen. Det bör också påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg.

I de företag som har brutet räkenskapsår har rederistödet matchats med det kalenderår där majoriteten av antalet månader i räkenskapsåret har ingått.

3.3 Analysmodell

Analysmodellen bygger på en utvärdering av de företag som mottagit sjöfartsstöd utifrån de finansiella nyckeltal som beskrivits i 3.1 ovan. Nyckeltal har i förekommande fall (där sjöfartsstödet ingår i beräkningen) beräknats inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att undersöka den finansiella effekten av detta. Det kan naturligtvis ifrågasättas om inte förfarandet är en kraftig förenkling av i praktiken mer komplexa samband. Analysen bygger således på antagandet att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen.

Givet de observerade nivåerna 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 tidigare års rapporter.

<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 concernredovisning 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 tydligt se den finansiella påverkan av sjöfartsstödet. Nivåerna på nyckeltalen kan naturligtvis ifrågasättas och justeras beroende på identifierade värden. Givet situationen i varje enskilt företag går det inte att uttala sig om 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 ingår totalt 44 företag av de 52 som erhållit sjöfartsstöd för 2011. Att antalet är lägre än det totala antalet beror på att vissa företag har lyfts ur den totala populationen av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan och att vissa företag har behandlats tillsammans med andra i samma koncern.

De ingående rederierna har klassificerats i olika segment enligt nedan:

Segment	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal	3	18	7	8	8	44

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

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	33 556 445	2 910 658	183 706	4 506 543	1 069 390	42 226 742
Rörelseresultat f. avskr.	9 943 306	383 793	-9 612	579 582	-59 546	10 837 523
Rörelseresultat (EBIT)	5 362 396	81 289	-22 600	-123 581	-59 674	5 237 830
Finansnetto	-2 228 847	-56 130	-10 305	29 743	-1 976	-2 267 515
Resultat e. finansnetto*	3 133 549	25 159	-32 905	-93 838	-61 650	2 970 315
Krediterade stödbelopp**	669 325	162 479	31 280	604 475	234 010	1 701 569
Anläggningstillgångar	109 958 909	4 301 712	171 994	3 692 946	1 233	118 126 794
Omsättningstillgångar	13 921 570	873 288	78 390	2 264 913	153 761	17 291 922
Summa tillgångar	123 880 481	5 175 003	250 386	5 957 859	154 994	135 418 722
Eget kapital	40 579 079	1 718 245	29 552	2 178 985	3 067	44 508 928
Obeskattade reserver	0	168 567	520	496 658	74	665 819
Summa eget kapital och obeskattade reserver	40 579 079	1 886 812	30 072	2 675 643	3 141	45 174 747
Avsättningar och minoritetsintressen	1 494 563	468 983	30 652	469 683	0	2 463 881
Kortfristiga skulder	11 960 775	631 640	28 462	1 307 689	150 778	14 079 344
Långfristiga skulder	69 846 064	2 187 568	161 200	1 504 844	1 075	73 700 751
Summa skulder	81 806 839	2 819 208	189 662	2 812 533	151 853	87 780 095
Summa eget kapital och skulder	123 880 481	5 175 003	250 386	5 957 859	154 994	135 418 722

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2011.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 711 583 tkr för 2011 till 52 företag.

Företagen som mottagit stöd har sammantaget omsatt 42 miljarder kronor och redovisat ett resultat efter finansiella poster på nära tre miljarder kronor. De krediterade stödbeloppen till företagen uppgår till ca 1,7 miljarder kronor. Av tabellen framgår att endast två segment uppvisat lönsamhet; storrederi och tanker. Att branschen som helhet kan uppvisa ett positivt resultat beror framförallt på att segmentet för storrederi gör en förhållandevis stor vinst totalt sett.

Segmentet för färjesjöfart – sett till omsättning det största av de segment som inte uppvisat sammantagen lönsamhet för 2011 – har mottagit ca 600 miljoner kronor i sjöfartsstöd vilket kan jämföras med segmentet storrederi som mottog ca 670 miljoner kronor år 2011.

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

Nyckeltal		Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	16,1%	5,7%	-14,3%	-3,6%	-1,9%	0,4%
	Median	16,4%	2,5%	-6,5%	0,9%	0,0%	0,2%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	12,5%	-10,2%	-34,2%	-21,6%	-46,7%	-20,0%
	Median	14,9%	-6,5%	-23,0%	-21,0%	-54,0%	-15,9%
Vinstmarginal	Medel	8,6%	0,6%	-16,5%	-4,1%	-2,0%	-2,7%
	Median	9,9%	2,1%	-9,1%	1,0%	0,0%	0,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	5,0%	-15,2%	-36,4%	-22,1%	-46,8%	-23,1%
	Median	8,5%	-10,7%	-23,6%	-21,3%	-54,1%	-18,6%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	393	71	-100	-59	-12	59
	Median	456	30	-112	7	0	1
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	289	-108	-266	-231	-170	-97
	Median	415	-68	-241	-163	-178	-173
K/I-tal	Medel	91,4%	99,4%	116,5%	104,1%	102,0%	102,7%
	Median	90,1%	97,9%	109,1%	99,0%	100,0%	99,9%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	95,0%	115,2%	136,4%	122,1%	146,8%	123,1%
	Median	91,5%	110,7%	123,6%	121,3%	154,1%	118,6%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	0,5%	-17,9%	-2753,1%	0,4%	-3525,4%	-1259,1%
	Median	9,3%	6,9%	-79,3%	25,1%	2,0%	4,0%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	-2,4%	-213,4%	-5810,1%	-1138,4%	-23514,2%	-6135,7%
	Median	8,0%	-21,2%	-417,3%	-535,5%	-5505,2%	-80,3%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	0,0%	1,9%	-23,4%	3,7%	-7,4%	-5,0%
	Median	3,3%	2,1%	-9,0%	2,2%	0,1%	0,9%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	-1,2%	-12,4%	-78,4%	-62,4%	-163,4%	-63,6%
	Median	2,9%	-5,0%	-79,7%	-42,2%	-130,9%	-14,8%
Soliditet	Medel	36,9%	22,6%	17,2%	21,8%	10,0%	21,7%
	Median	39,4%	22,4%	7,3%	22,1%	7,0%	20,7%
Konsolideringsgrad	Medel	0,37	0,24	0,17	0,23	0,10	0,22
	Median	0,39	0,24	0,07	0,24	0,07	0,21
Kassalikviditet	Medel	0,90	1,28	2,42	1,57	1,06	1,44
	Median	0,86	1,04	1,32	1,12	1,06	1,05
Balanslikviditet	Medel	1,12	1,34	2,49	1,58	1,15	1,53
	Median	1,21	1,09	1,32	1,13	1,10	1,12
Likviditetsbuffert	Medel	3,9%	9,5%	15,2%	8,8%	27,2%	12,9%
	Median	1,6%	7,1%	4,6%	4,2%	24,3%	5,9%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2011.

Såsom konstaterats tidigare så är det endast segmenten storrederi och tanker som uppvisar lönsamhet, och av dessa två är det endast storrederi som visar positivt resultat även när sjöfartsstödet är exkluderat. Detta förhållande avspeglas också i K/I-talen där samtliga segment utöver storrederi och tanker har kostnader som överstiger intäkterna (> 100 procent) i både medel- och medianvärde, färjesjöfart har ett medianvärde på 99,0 procent (medelvärde 104,1 procent). Om sjöfartsstödet exkluderas har endast storrederierna K/I-tal under 100 procent. Av samtliga undersökta företag ligger medianvärdet för K/I-talet på 99,9 procent (medelvärde 102,7 procent).

Rörelseresultat per anställd följer relativt väl det mönster som rörelsemarginalen uppvisar vad gäller den finansiella effekten av sjöfartsstödet. Bilden kan eventuellt störas något av att verksamheterna i segmenten är olika personalintensiva, vilket framgår framförallt för managementsegmentet – hög personalintensitet – och för storrederierna – låg personalintensitet – där effekten av att exkludera stödet inte är lika markant för de senare.

Sjöfartsstödet motsvarar 2 procent av den totala omsättningen i segmentet för storrederier och 5,5 procent av omsättningen i tankersegmentet. I övriga segment motsvarar sjöfartsstödet 17 procent av omsättningen i torrlastsegmentet, 13 procent i segmentet för färjesjöfart och hela 22 procent för managementbolagen. Sammantaget motsvarar sjöfartsstödet 4 procent av den totala omsättningen i de undersökta företagen på aggregerade resultat- och balansräkningar.

Även om storrederierna uppvisar lönsamhet har segmentet en relativt låg räntabilitet. En förklaring till detta kan vara att segmentet är förhållandevis kapitalintensivt. Ett sätt att åskådliggöra denna förklaring är genom måttet kapitalomsättningshastighet som visar hur effektivt kapitalet används i verksamheten (mäts genom att relatera omsättningen till de totala tillgångarna). För storrederierna är kapitalomsättningshastigheten 0,3 ggr, att jämföra med till exempel tankersegmentet som har en kapitalomsättningshastighet på 0,6 ggr. I andra änden återfinns managementbolagen vars huvudsakliga verksamhet är att hantera personal och bemanna andra företag vilket inte är lika kapitalkrävande. Kapitalomsättningshastigheten bland dessa bolag är hela 6,9 ggr. I övriga segment är kapitalomsättningshastigheten 0,7 ggr för torrlast och 0,8 ggr för färjesjöfarten.

En annan förklaring till att räntabiliteten på eget kapital är låg bland de annars lönsamma storrederierna kan sökas i att segmentet har den högsta soliditeten vilket ger en låg hävstångseffekt på räntabiliteten. Å andra sidan är dessa företag mindre sårbara vid en förändring i lönsamheten och kan därmed lindra effekterna av en negativ hävstång.

Dessa stora rederier är också mer diversifierade vilket bidrar till att sprida riskerna över olika konjunkturer. När utvecklingen i de olika segmenten studeras särskilt framgår att de olika segmenten drabbas av lågkonjunkturen efter 2008 vid olika tillfällen beroende på segmentets karaktäristika. Både storrederier, tanker och torrlast påverkades relativt direkt vid nedgången 2008. Färjerederier och managementbolag tycks emellertid uppvisa en nedgång först under den senare delen av den undersökta perioden.

Rörelsemarginalen på aggregerad nivå är ca 26 procent (medel- och medianvärde är 0,4 respektive 0,2 procent) och vinstmarginalen är ca 7 procent (medel- och medianvärde -2,7 respektive 0,1 procent). Räntabilitet på totalt kapital bland de undersökta företagen som helhet är ca 4 procent (medel- och medianvärde är ca -5 respektive 1 procent) och på eget kapital ca 7 procent (medel- och medianvärde -1 259 respektive 4 procent). Även om sjöfartsstödet

exkluderas är lönsamheten på aggregerad nivå positiv för 2011. Däremot är lönsamheten låg mätt som medel- och medianvärden för både marginal- och räntabilitetsmått när sjöfartsstödet är inräknat, och kraftigt negativ när sjöfartsstödet räknas bort. Soliditeten för de undersökta företagen är ca 33 procent på aggregerad nivå (medel- och medianvärde är ca 22 respektive 21 procent).

Övergripande jämförelse med andra transportnäringar

Dessa nyckeltalsnivåer kan jämföras med andra branscher inom transportnäringen (se Appendix för tabell). Lönsamhet mätt som rörelsemarginal är för vägtransporter (åkerier etc.) ca 2,7 procent, för lufttransporter (person och gods) ca 1,2 procent, för järnvägstransporter (person och gods) ca -0,1 procent och för kollektivtrafik ca -2,6 procent. För hela sjötransportbranschen är rörelsemarginalen -5,0 procent. Räntabilitet på totalt kapital för vägtransporter är ca 6,4 procent, för lufttransport ca 5,4 procent, för järnvägstransport ca 0,7 procent och för kollektivtrafik ca -2,3 procent. Motsvarande nivå för de undersökta företagen är på aggregerad nivå ca 4 procent (medel- och medianvärde är -5 respektive 1 procent). Jämfört med dessa branscher framstår de företag som mottagit sjöfartsstöd som mindre lönsamma, både på aggregerad nivå och medel- och medianvärden. Om sjöfartsstödet exkluderas kommer både medel- och medianvärden för räntabilitet på totalt kapital att vara betydligt lägre än i de jämförda branscherna (-64 respektive -15 procent).

Soliditeten för företag verksamma med vägtransporter är ca 32 procent, inom lufttransport ca 34 procent, inom järnvägstransport ca 34 procent och för kollektivtrafik ca 23 procent. Vid en jämförelse med dessa ligger soliditeten i de undersökta företagen som mottagit sjöfartsstöd på aggregerad nivå ungefärligen på samma nivå med undantag av kollektivtrafiken. Mätt som medel- och medianvärden ligger dock företagen som mottagit sjöfartsstöd något lägre än kollektivtrafiken.

I det följande avsnittet redovisas och analyseras respektive segment utifrån lönsamhet, soliditet och likviditet och utvecklingen kommenteras mer i detalj. 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.

5 Analys och kommentar

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas de finansiella nyckeltalens utveckling över hela den undersökta perioden. Redovisningen sker per segment och analysen fokuserar på finansiella nyckeltal för lönsamhet (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), soliditet (soliditet och konsolideringsgrad) och likviditet (kassa- och balanslikviditet och likviditetsbuffert). Värden för dessa redovisas i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd, och med angivande av både medel- och medianvärden. Detta senare då materialet uppvisar en stor skevhet. Utvecklingen för övriga undersökta finansiella nyckeltal återfinns i appendix.

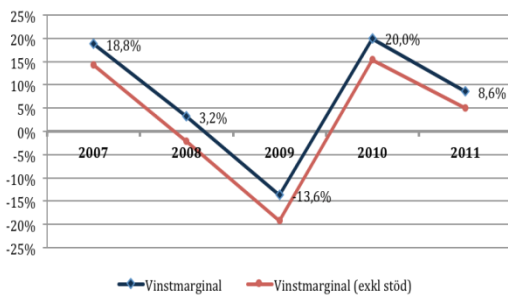
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

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

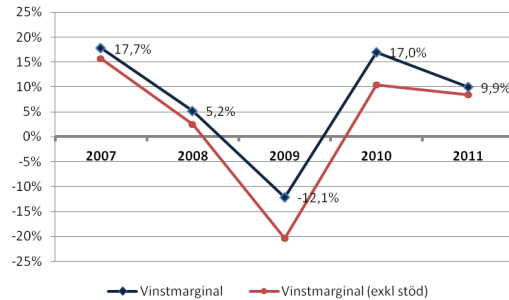
5.2 Storrederi

5.2.1 Storrederi - Lönsamhet

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



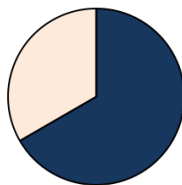
Vinstmarginal – medelvärden.



Vinstmarginal – medianvärden.

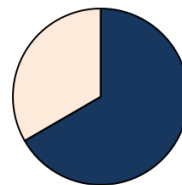
Företagen i segmentet Storrederi uppvisar en relativt jämn fördelning i vinstmarginal, då medel- och medianvärden ligger relativt lika. Det kan konstateras att företagen upplevde en klart försämrad vinstmarginal under åren 2008-2009 vilket återhämtades under 2010. Vad gäller sjöfartsstödet bidrar detta till att höja vinstmarginalen i segmentet med ca 2-5 procentenheter under den undersökta perioden.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2011 inkl. stöd.

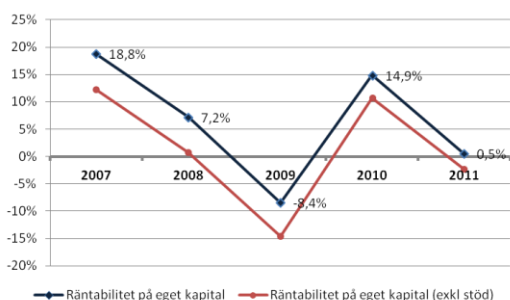


■ Stark ■ Svag □ Negativ

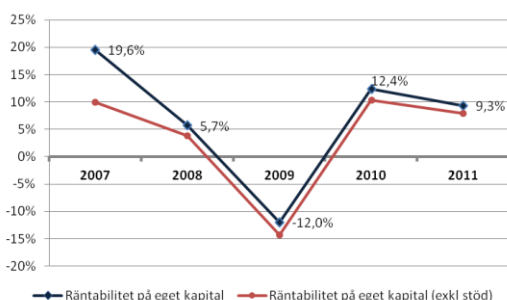
Vinstmarginal 2011 exkl. stöd.

Vad gäller nivåerna på vinstmarginalen för år 2011 kan det konstateras att stödet inte förändrar klassificeringen av bolagens nivå. Flertalet företag uppvisar 2011 en stark vinstmarginal.

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



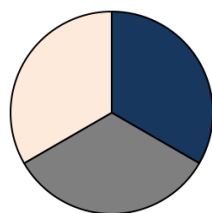
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

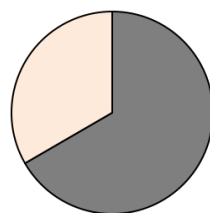
På samma sätt som vinstmarginalen ovan syns en tydlig nedgång under åren 2008-2009 med en återhämtning 2010. Därefter faller nivåerna åter 2011, framförallt vad gäller medelvärdet. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet kan konstateras vara ca 2-5 procentenheter förbättrad räntabilitet på eget kapital.

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 2011 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

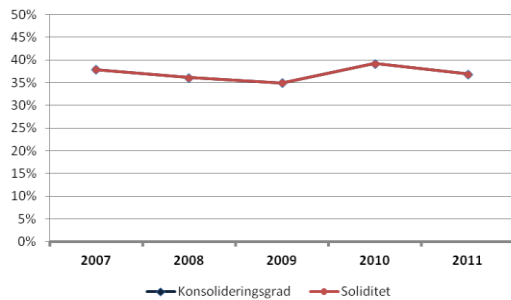
Räntabilitet på eget kapital 2011 exkl. stöd

Den finansiella effekten av sjöfartsstödet innebär en ökning av andelen företag som uppvisar en högre räntabilitet på eget kapital. Däremot är andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital oförändrat trots sjöfartsstödet.

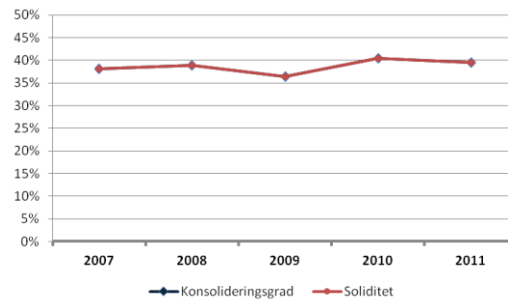
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad

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



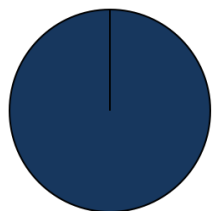
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

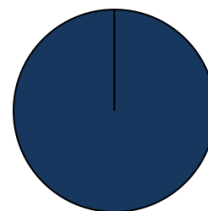
Eftersom storrederierna lämnar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad (därav att värden för konsolideringsgrad ej syns i diagrammen). Det kan konstateras att det inte är någon avsevärd skillnad i medel- och medianvärden. Soliditeten ligger under hela den undersökta perioden mellan ca 35-40 procent.

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



■ Hög ■ Låg □ Medel

Soliditet 2011.



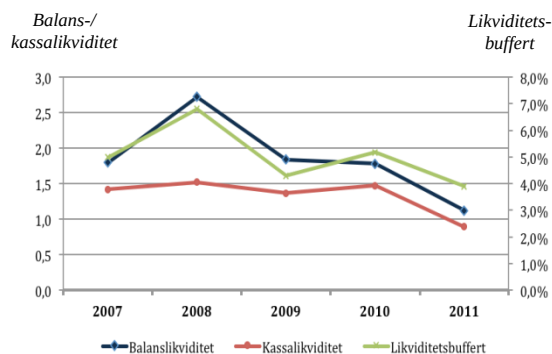
■ Hög ■ Låg □ Medel

Konsolideringsgrad 2011.

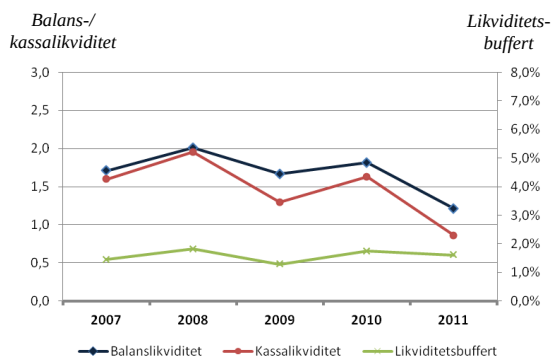
Av storrederierna ligger samtliga på en hög nivå av soliditet under 2011.

5.2.3 Storrederi – Likviditet

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



Likviditet – medel.

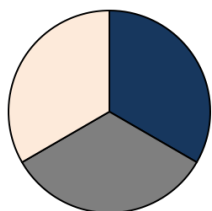


Likviditet – median.

Storrederierna uppvisar en sjunkande trend för hela den undersökta perioden avseende kassa- och balanslikviditet, vilket gäller både medel- och medianvärden. Att kassalikviditeten ligger något lägre beror på att posten varulager inte är inkluderat i detta nyckeltal.

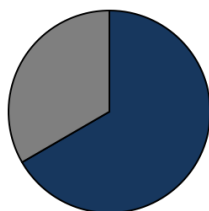
Likviditetsbufferten ligger i medelvärde mellan ca 4-7 procent och mellan ca 1-2 procent i medianvärde under hela den undersökta perioden.

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



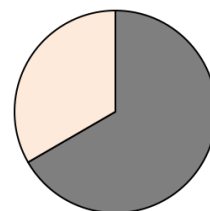
■ Hög ■ Låg □ Medel

Kassalikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Balanslikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

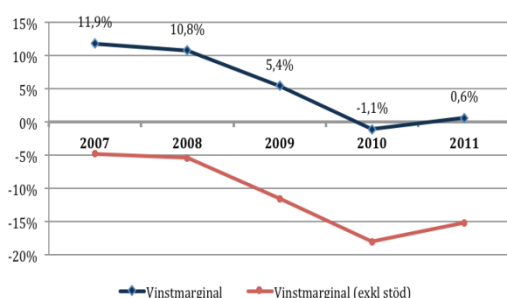
Likviditetsbuffert 2011.

Bedömningen är att likviditetsnivån i segmentet storrederi är hög eller av medelnivå, medan likviditetsbufferten i flertalet företag ligger på en låg nivå under 2011.

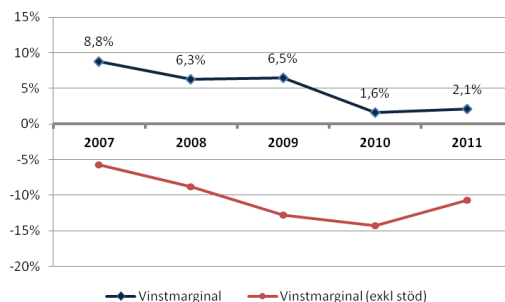
5.3 Tanker

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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



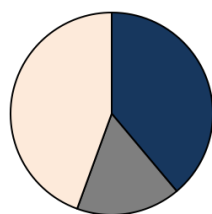
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

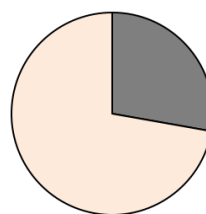
På samma sätt som i segmentet för storrederier ovan – fast 1 år senare - ses en nedgång under åren 2009-2010, framförallt avseende medelvärde. Att nedgången kommer senare för detta segment kan bero på att det ligger senare i konjunkturcykeln, men detta har inte undersökts särskilt. Det är tydligt att vinstmarginalen hålls positiv tack vare sjöfartsstödet, även om vinstmarginalen mätt som medelvärde för år 2010 var negativ även inklusive sjöfartsstöd (dock inte medianvärdet). Vinstmarginalen förbättras med över 15 procentenheter tack vare sjöfartsstödet avseende medelvärde.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2011 inkl. stöd.

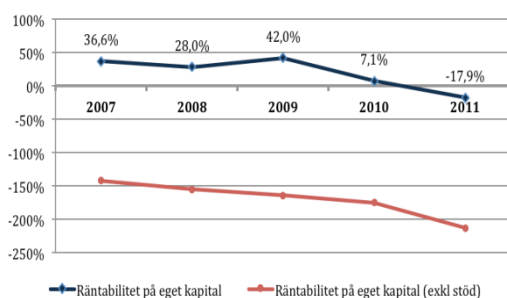


■ Stark ■ Svag □ Negativ

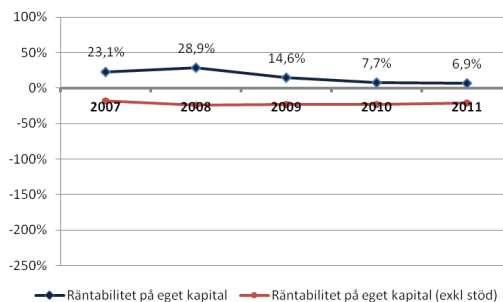
Vinstmarginal 2011 exkl. stöd.

Att sjöfartsstödet har betydelse för vinstmarginalen framgår också av cirkeldiagrammen ovan, där andelen företag med negativ vinstmarginal sjunker när sjöfartsstödet inkluderas, och över en tredjedel kan anses ha en stark vinstmarginal.

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.

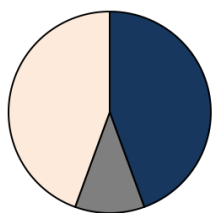


Räntabilitet på eget kapital – median.

Lönsamhet för tankerederierna mätt som räntabilitet på eget kapital ligger högre än för storrederierna, vilket delvis kan förklaras av en lägre soliditet. Räntabiliteten på eget kapital sjunker mätt som medianvärden under de tre sista åren i under sökningsen, 2009-2011. Samma trend ses för medelvärdet som blir negativt år 2011. Jämfört med storrederierna syns inte nedgången 2008-2009, utan en nedgång kommer senare. Det är förhållandevis stor skillnad mellan medel- och medianvärden vilket tyder på en stor spridning mellan de ingående företagen i segmentet. Medelvärdet för räntabilitet på eget kapital exklusive sjöfartsstöd är kraftigt negativt.

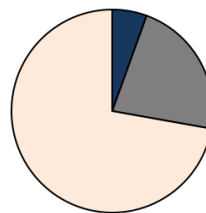
Den finansiella effekten av sjöfartsstödet är på samma sätt som för vinstmarginalen relativt stor. Räntabilitet på eget kapital förbättras med över 100 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2011 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

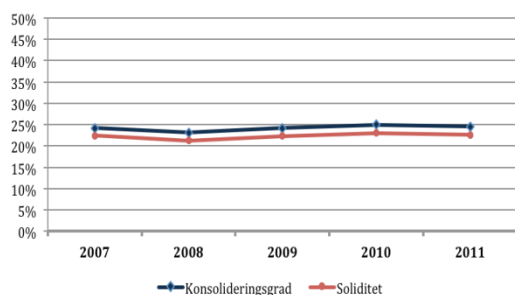
Räntabilitet på eget kapital 2011 exkl. stöd.

Vid en bedömning av nivån på räntabilitet på eget kapital framgår att sjöfartsstödet gör att andelen rederier med negativ räntabilitet sjunker och andelen med hög räntabilitet ökar till nära hälften.

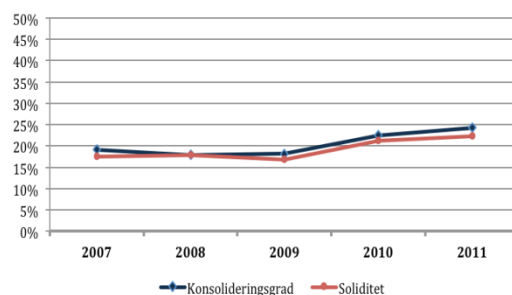
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.3.2 Tanker - Soliditet

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



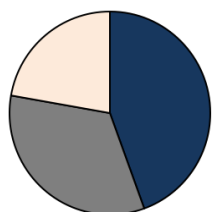
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

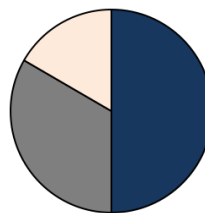
Nivån på soliditeten ligger i tankersegmentet mellan 20 och 25 procent i medelvärde och mellan ca 15 och 25 procent i medianvärde. Det kan konstateras att soliditeten stigit något under de senare åren av undersökningen trots sjunkande lönsamhet.

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



■ Hög ■ Låg □ Medel

Soliditet 2011.



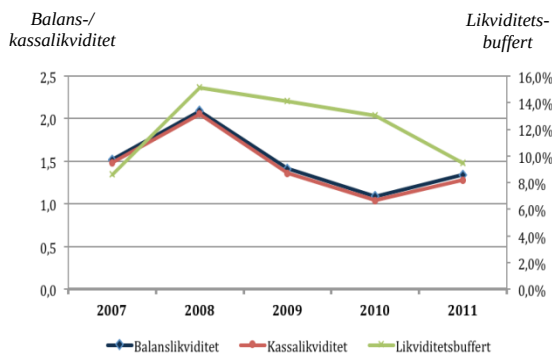
■ Hög ■ Låg □ Medel

Konsolideringsgrad 2011.

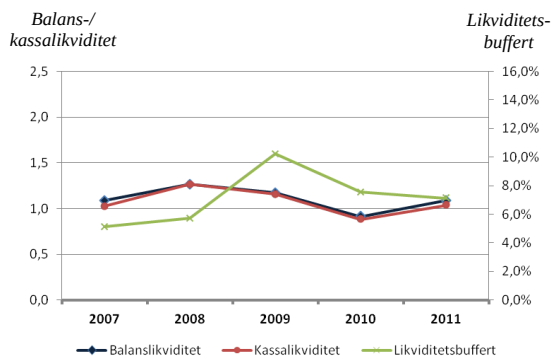
När nivån på nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad ska bedömas framgår att flertalet företag i segmentet tanker ligger på en hög eller medelnivå.

5.3.3 Tanker - Likviditet

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



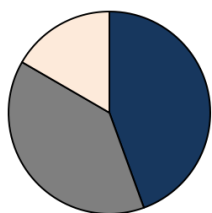
Likviditet – medel.



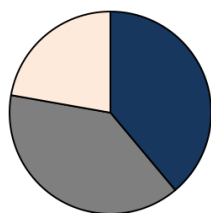
Likviditet – median.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet sjunker från år 2008 vartefter nivån åter stiger år 2011. Detta gäller för både medel- och medianvärden. Nivån för medianvärden ligger lägre än för medelvärden. Likviditetsbufferten i företagen i tankersegmentet sjunker från 2008 till under 10 procent år 2011 för medelvärde. Medianvärdet sjunker från 2009 och ligger år 2011 under 8 procent.

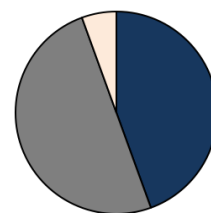
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2011.



Balanslikviditet 2011.



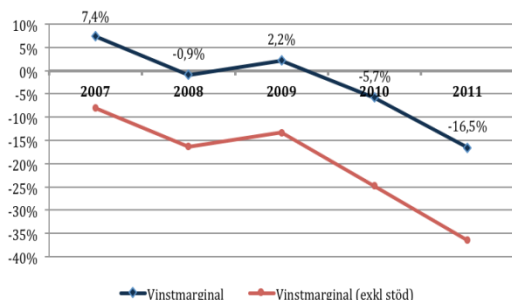
Likviditetsbuffert 2011.

Nivån på likviditetsnyckeltalen kassa- och balanslikviditet visar att flertalet ligger på en låg eller medelhög nivå, däremot har en stor andel av företagen i tankersegmentet en låg likviditetsbuffert.

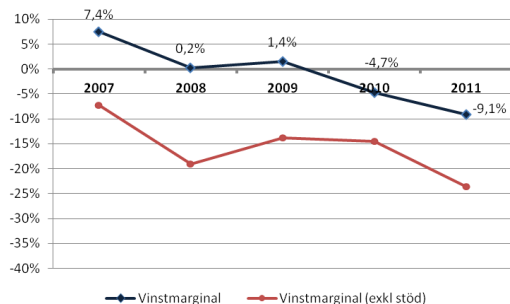
5.4 Torrlast

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).



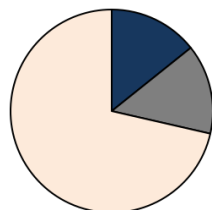
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

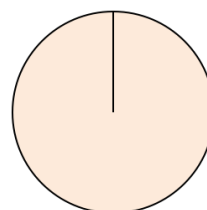
Vinstmarginalen sjönk år 2008 med viss återhämtning 2009 för att därefter fortsätta sjunka under år 2010 och 2011. De två sista åren i undersökningen är vinstmarginalen negativ i torrlastsegmentet (både mätt som medel- och medianvärde), även inklusive sjöfartsstödet. Sjöfartsstödet förbättrar vinstmarginalen i detta segment med ca 10-20 procentenheter.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2011 inkl. stöd.

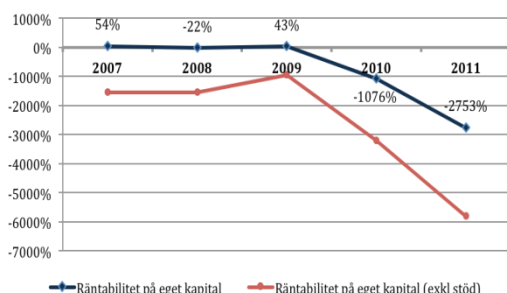


■ Stark ■ Svag □ Negativ

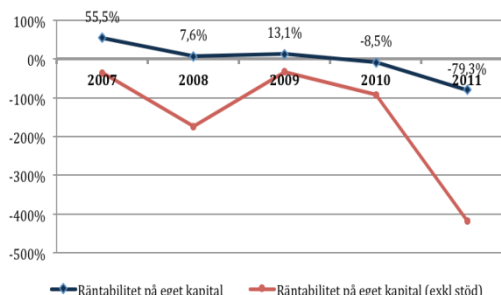
Vinstmarginal 2011 exkl. stöd.

Cirkeldiagrammen ovan visar att utan sjöfartsstödet skulle samtliga rederier i torrlastsegmentet uppvisa negativ vinstmarginal. Med sjöfartsstödet kan ca 25 procent av företagen uppvisa positiv (svag eller stark) vinstmarginal under år 2011.

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



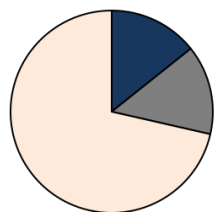
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

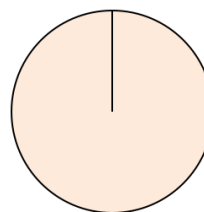
Diagrammen illustrerar den stora spridningen bland företagen i detta segment vad gäller lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital, vilket framgår särskilt i skillnaden mellan medel- och medianvärden. Några företag med kraftigt negativa resultat driver medelvärdet nedåt. På samma sätt som för vinstmarginalen sjunker lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital år 2008 med viss återhämtning 2009, för att därefter ytterligare sjunka under undersökningens två sista år. Under 2010 och 2011 var räntabiliteten på eget kapital starkt negativ, mätt både som medel- och medianvärde. En förklaring till de kraftigt negativa värdena på räntabiliteten kan vara den relativt låga soliditeten under slutet av perioden. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet var mycket stora förbättringar av räntabiliteten från 100 procentenheter och uppåt (i vissa fall flera 1000 procentenheter).

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 2011 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

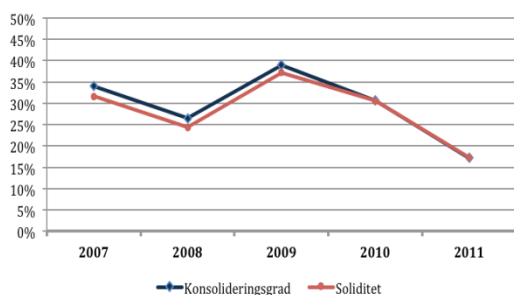
Räntabilitet på eget kapital 2011 exkl. stöd

Cirkeldiagrammen ovan visar att utan sjöfartsstöd skulle samtliga rederier i torrlastsegmentet uppvisa negativ räntabilitet på eget kapital. Med sjöfartsstödet kan ca 25 procent redovisa positiv (svag och stark) räntabilitet på eget kapital.

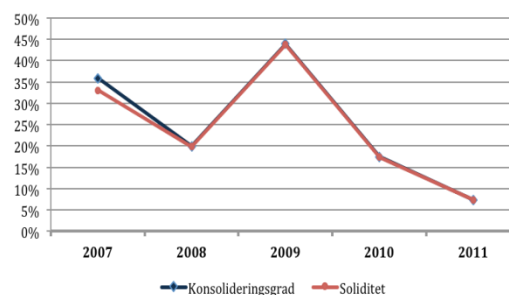
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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



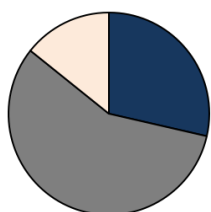
Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



Soliditet och konsolideringsgrad– median.

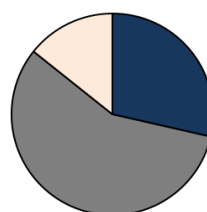
Soliditeten i segmentet för torrlast har sjunkit under de två sista åren i undersökningen. En förklaring kan vara ökande förluster under dessa år. Nivån ligger 2011 mellan ca 15-20 procent mätt som medelvärde, men mätt som medianvärde i segmentet är soliditeten påfallande låg, mellan ca 5-10 procent.

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



■ Hög ■ Låg □ Medel

Soliditet 2011.



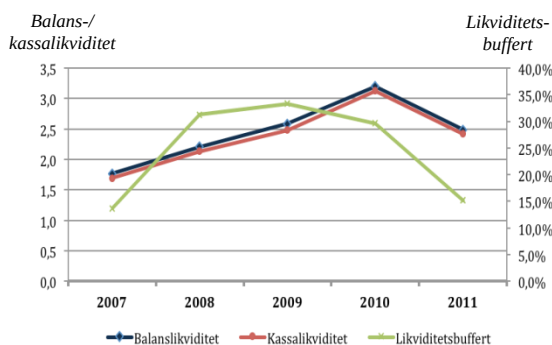
■ Hög ■ Låg □ Medel

Konsolideringsgrad 2011.

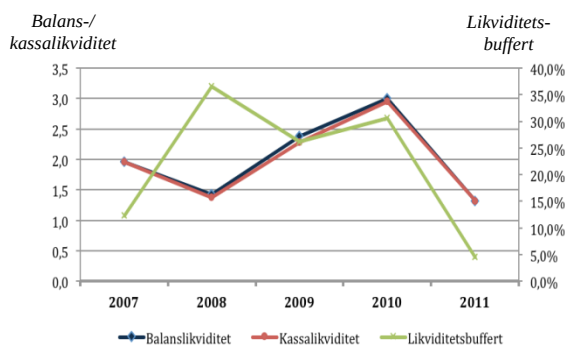
Om man studerar företagen i torrlastsegmentet närmare och klassificerar nivåerna på soliditet och konsolideringsgrad så har nära två tredjedelar av företagen en låg soliditet. Något mer än en fjärdedel kan uppvisa en hög soliditet och konsolideringsgrad år 2011.

5.4.3 Torrlast - Likviditet

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



Likviditet – medel.

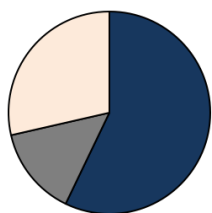


Likviditet – median.

Nivån på kassa- och balanslikviditet i torrlastsegmentet är relativt hög och har med undantag av år 2011 uppvisat en stigande trend. År 2011 föll likviditetsnivån mätt både som medel- och medianvärde från ca 3 till närmare 2,5 i medelvärde eller under 1,5 i medianvärde. Den lilla skillnaden mellan kassa- och balanslikviditet kan förklaras av karaktäristika i segmentet med små eller inga varulager.

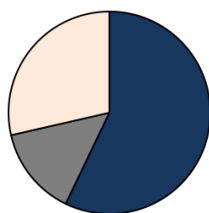
Likviditetsbufferten i segmentet föll från över 30 procent 2009 till ca 15 procent 2011 i medelvärde. Medianvärdet 2011 låg under 5 procent.

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



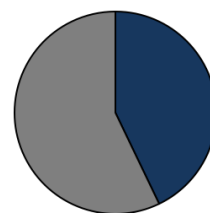
■ Hög ■ Låg □ Medel

Kassalikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Balanslikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

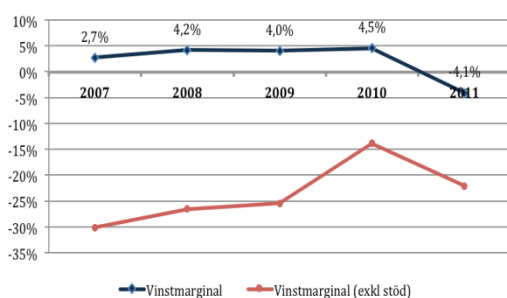
Likviditetsbuffert 2011.

Även om nivåerna sjunkit under 2011 för alla tre likviditetsmåten är det fler än hälften av företagen som har en hög kassa- och balanslikviditet, och ytterligare ca en fjärdedel som har medelhög likviditet. Vad gäller nivå på likviditetsbuffert i torrlastsegmentet syns en tydlig uppdelning mellan en grupp av företag som har en låg buffert – fler än hälften – och en grupp som har en hög likviditetsbuffert.

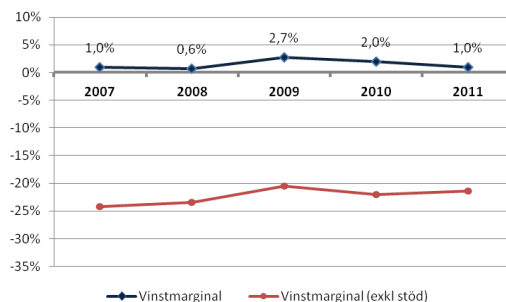
5.5 Färjesjöfart

5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet

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



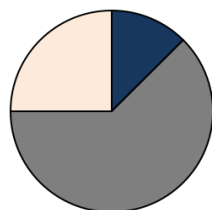
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

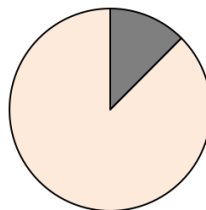
Av diagrammen framgår att lönsamheten i detta segment varit låg under hela den undersökta perioden – mellan ca 2-4 procent i medelvärde och ca 1-3 procent i medianvärde. Det sista året sjunker dock vinstmarginalen och blir negativ i medelvärde. Sjöfartsstödet gör att vinstmarginalen ligger ca 15-20 procentenheter högre i medelvärde och ca 20-25 procentenheter högre i 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 2011 inkl. stöd.

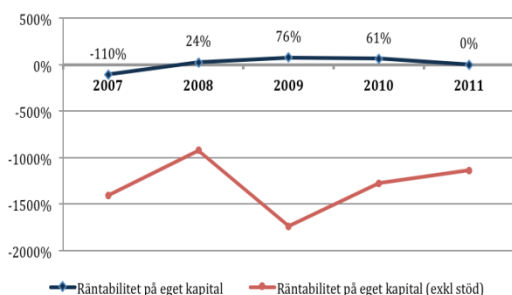


■ Stark ■ Svag □ Negativ

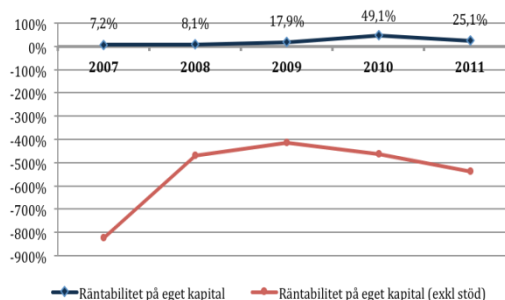
Vinstmarginal 2011 exkl. stöd.

När vinstmarginalen för år 2011 klassificeras framgår att det stora flertalet – nära 90 procent – har en negativ vinstmarginal utan sjöfartsstödet. När sjöfartsstödet inkluderas har över tre fjärdedelar en positiv vinstmarginal och totalt sett har ca 10 procent stark vinstmarginal.

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



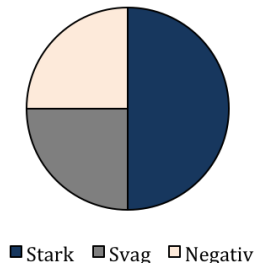
Räntabilitet på eget kapital – medel.



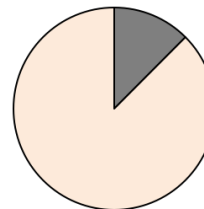
Räntabilitet på eget kapital – median.

Lönsamheten i färjesjöfarten mätt som räntabilitet på eget kapital har under hela den undersökta perioden varit positiv (med undantag av medelvärdet det första året 2007), även om den sjönk sista året 2011. Det är en stor spridning bland de ingående företagen vilket kan ses dels i skillnaden mellan medel- och medianvärden, men också i skillnaden mellan räntabilitet på eget kapital inklusive respektive exklusive sjöfartsstöd. Sjöfartsstödet har gjort att företagen har uppvisat en positiv räntabilitet på eget kapital som vissa år kan anses vara mycket hög (både mätt som medel- och medianvärde).

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



Räntabilitet på eget kapital 2011 inkl. stöd.



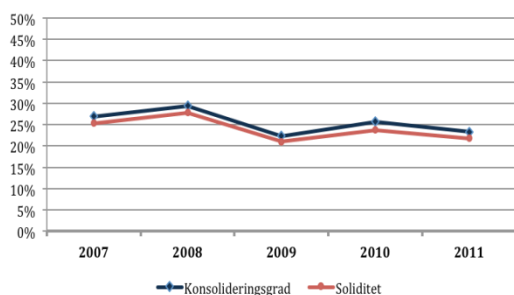
Räntabilitet på eget kapital 2011 exkl. stöd.

Som nämnts ovan gör sjöfartsstödet att flertalet av de ingående företagen kan uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital varav hälften en stark räntabilitet. Om sjöfartsstödet exkluderas har nära 90 procent en negativ räntabilitet på eget kapital.

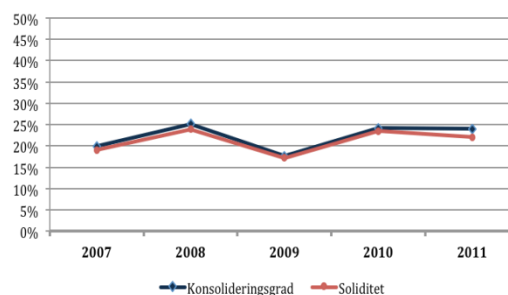
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet

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



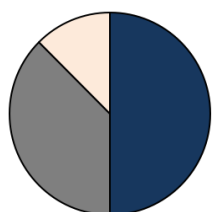
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

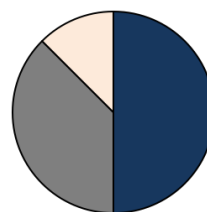
Medel- och medianvärdena för soliditet och konsolideringsgrad uppvisar ett likartat mönster med en nedgång år 2009. Värdena varierar under perioden mellan ca 20-30 procent i medelvärde. Medianvärdet ligger något lägre och varierar under perioden mellan ca 15-25 procent.

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



■ Hög ■ Låg □ Medel

Soliditet 2011.



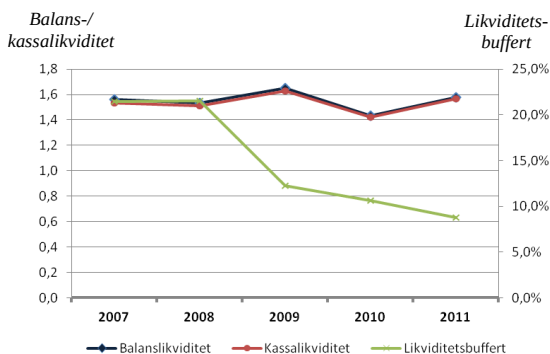
■ Hög ■ Låg □ Medel

Konsolideringsgrad 2011.

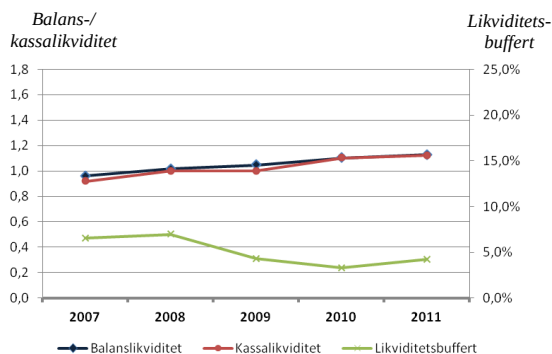
Flertalet av rederierna har under år 2011 en soliditet och konsolideringsgrad som ligger på en hög (ca 50 procent) eller medelhög (ca 13 procent) nivå.

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

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



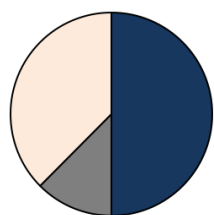
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

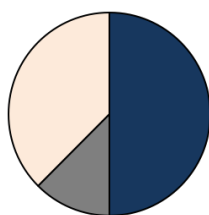
Nivån på likviditetsmåttan kassa- och balanslikviditet ligger som högst 2009 för att sjunka under 2010 och stiger därefter återigen 2011. Medianvärdet för dessa mått ligger betydligt mer stabilt och svagt stigande under hela den undersökta perioden, från strax under 1 år 2007 till strax över 1 sista året 2011. Att medelvärden varierar mer än medianvärdet kan bero på kraftig spridning bland de ingående företagen. Likviditetsbufferten sjunker under slutet av undersökningsperioden från ca 20 procent till strax under 10 procent mätt som medelvärden. Medianvärdet för likviditetsbuffert ligger framförallt i början av perioden lägre och är 2011 strax över 4 procent.

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



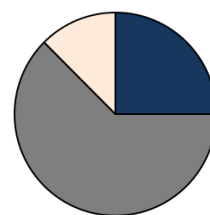
■ Hög ■ Låg □ Medel

Kassalikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Balanslikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

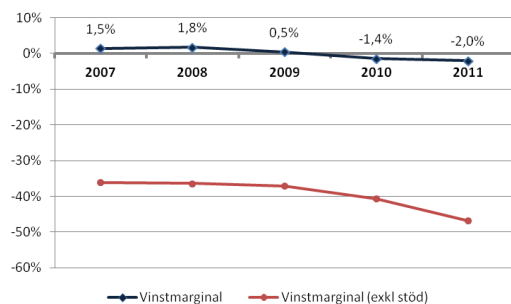
Likviditetsbuffert 2011.

Över hälften av företagen bedöms under 2011 ha en hög nivå på kassa- och balanslikviditet, och endast något över 10 procent av företagen bedöms ha en låg nivå på dessa likviditetsmått. Generellt har nivån på likviditetsbuffert inom färjesjöfarten sjunkit under undersökningsperioden och majoriteten av företagen bedöms år 2011 ha en låg likviditetsbuffert. Ca en fjärdedel av företagen har en likviditetsbuffert som klassificeras som hög.

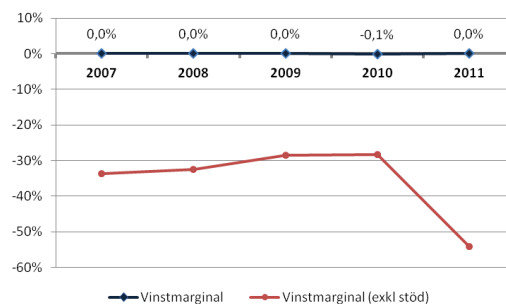
5.6 Management

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).



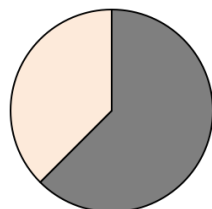
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

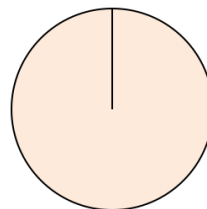
Vinstmarginalen bland företagen i management-segmentet har under hela den undersökta perioden varit låg. Medelvärdet sjönk från 2008 års nivå under de sista åren för att vara -2 procent 2011, medan medianvärdet för vinstmarginalen under hela den undersökta perioden varit runt 0 procent. Sjöfartsstödet förefaller göra att företagen har kunnat förbättra sin lönsamhet med nära 40 procentenheter (i medelvärde) och hålla den positiv eller runt 0. Det kan det dock konstateras att vinstmarginalen exklusive sjöfartsstöd sjunkit mer än vad rörelsen i vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd visar.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2011 inkl. stöd.

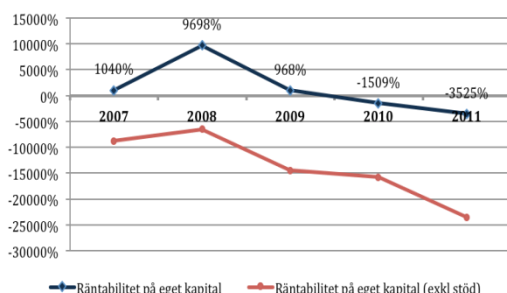


■ Stark ■ Svag □ Negativ

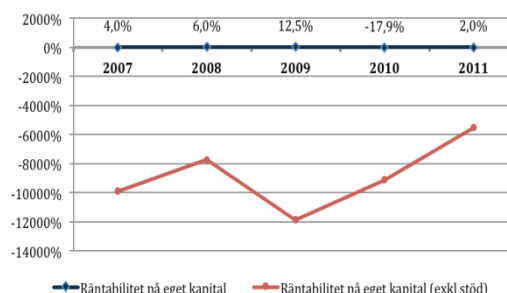
Vinstmarginal 2011 exkl. stöd.

Nivån på vinstmarginalerna i management-segmentet är beroende av sjöfartsstödet. Dessa bolag som i princip uteslutande ägnar sig åt bemanning av andra företags verksamhet visar samtliga negativ vinstmarginal utan sjöfartsstödet.

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



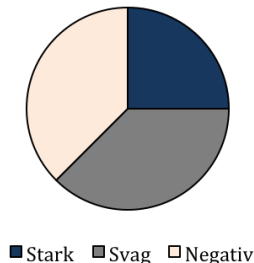
Räntabilitet på eget kapital – medel.



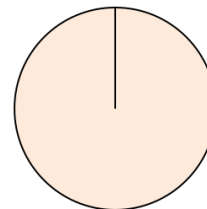
Räntabilitet på eget kapital – median.

Rörelsen i räntabilitet på eget kapital liknar vinstmarginalen ovan där medelvärdet sjunker från 2009 parallellt med att medianvärdet är mer stabilt. Medelvärdena uppvisar volatila extremvärden samtidigt som medianvärdet antar mer rimliga värden. En förklaring till de extrema värdena är den mycket låga soliditet som företagen i detta segment har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får mycket stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet gör att företagen under den undersökta perioden kan visa positiv räntabilitet på eget kapital under flertalet år i medianvärde.

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 2011 inkl. stöd.



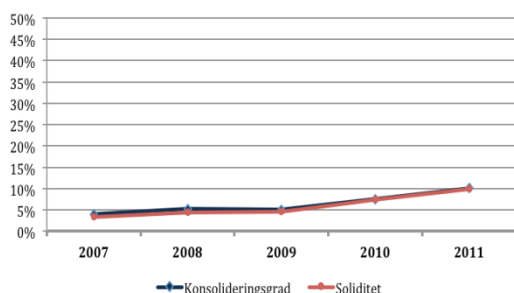
Räntabilitet på eget kapital 2011 exkl. stöd.

Vid en bedömning av nivån på räntabilitet på eget kapital år 2011 framgår att sjöfartsstödet innebär att över 60 procent av företagen kan visa en positiv räntabilitet och 25 procent en stark räntabilitet. Utan sjöfartsstödet skulle samtliga undersökta företag i segmentet ha en negativ räntabilitet på eget kapital. Det bör dock åter påpekas att flera företag i detta segment i allt väsentligt enbart hanterar personal verksam i andra företag varför sjöfartsstödet får en avgörande betydelse för lönsamheten.

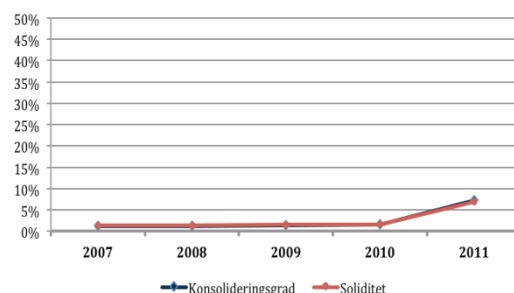
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



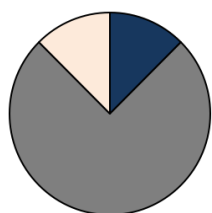
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad– median.

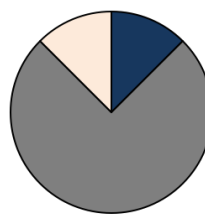
Som nämndes ovan är soliditeten mycket låg i detta segment där medelvärdet ligger mellan ca 5-10 procent och medianvärdet något lägre mellan ca 1-7 procent. En förklaring till den förhållandevis låga soliditeten i segment för management-bolag kan vara att verksamheten inte är lika kapitalkrävande som i övriga segment, och i flera fall ingår i en större bolagsgrupp.

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



■ Hög ■ Låg □ Medel

Soliditet 2011.



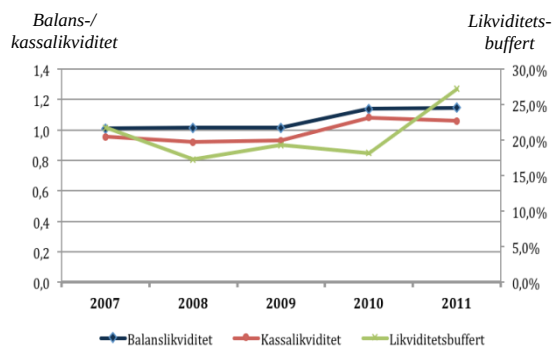
■ Hög ■ Låg □ Medel

Konsolideringsgrad 2011.

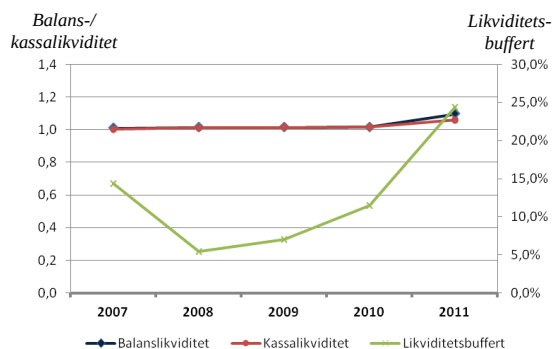
Flertalet av företagen – 75 procent – i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad samtidigt som strax över 10 procent har en soliditet som kan klassificeras som hög under 2011.

5.6.3 Management – Likviditet

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



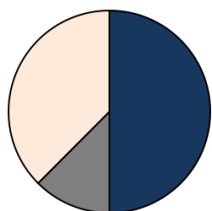
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

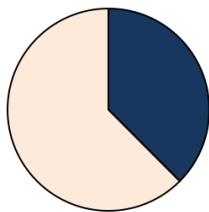
Likviditetsnivån i segmentet för management-bolag har varit stabil under den undersökta perioden och visar en viss ökning sista åren. Nivån ligger strax över 1 i både medelvärde och medianvärde. Likviditetsbufferten ökar också under sista året för att år 2011 ligga på ca 25 procent. Den till synes högre likviditetsbufferten i segmentet orsakas huvudsakligen av den lägre tillgångsmassan i dessa företag, vilket också kommenterats ovan i anslutning till soliditeten.

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



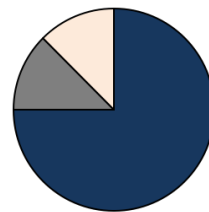
■ Hög ■ Låg □ Medel

Kassa-likviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Balanslikviditet 2011.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Likviditetsbuffert 2011.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditeten under år 2011 visar att en majoritet av företagen har en medelhög eller hög likviditet. Endast strax över 10 procent bedöms ha en låg kassa-likviditet. Beträffande likviditetsbufferten har ca 75 procent av företagen en likviditetsbuffert som klassificeras som hög och ytterligare ca 10 procent en medelhög nivå på likviditetsbufferten.

6 Kommentar

Denna uppföljning av stödet till svensk sjöfart har utgått från tillgänglig information. Rapporten har inte tagit särskild hänsyn till olika förutsättningar i olika segment som till exempel olika konjunkturcyklicitet eller andra makrofaktorer samt kapitalintensitet, även om detta i vissa fall har kommenterats.

Rapporten visar den finansiella situationen för företag som mottagit sjöfartsstöd under 2011 och deras finansiella utveckling under den senaste femårsperioden. Med detta som utgångspunkt har det varit möjligt att kommentera utvecklingen och det finansiella tillståndet i branschen, både på aggregerad nivå och per segment. Det har också varit möjligt att åskådliggöra den direkt finansiella effekten av sjöfartsstödet.

Det bör dock läggas märke till att de bolagskonstruktioner som finns försvårar 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. Detta gör i så fall också att betydelsen av det svenska sjöfartsstödet kan ha kommit att överdrivas i den ovan gjorda analysen.

Ett annat förhållande som kan ha effekt på vilka slutsatser som kan dras är att det är relativt få bolag i varje segment. Detta gör att enskilda bolag kan få stort genomslag på medel och medianvärden.

Icke desto mindre kan några observationer göras om de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet baserat på analysen i föregående avsnitt. Det kan konstateras att det svenska sjöfartsstödet har en stor betydelse för lönsamheten åtminstone på aggregerad nivå. Samtidigt är det stora skillnader mellan de olika segmenten, både vad gäller lönsamhetsnivå och betydelsen av sjöfartsstödet. För företagen i managementsegmentet har sjöfartsstödet störst betydelse, därefter för färjesjöfarten. Vad gäller företagen i managementsegmentet är dessa till sin funktion sådana att den huvudsakliga verksamheten består i att hantera personal som är verksam i andra företag, varför sjöfartsstödet har en avgörande betydelse. Storrederierna å sin sida skulle visa lönsamhet totalt sett även utan sjöfartsstödet men dessa är samtidigt strukturellt annorlunda, med en mer diversifierad verksamhet, jämfört med övriga svenska företag i rederinäringen.

Sammantaget kan man konstatera att sjöfartsstödet förvisso har stor betydelse för lönsamheten för de företag som mottagit stödet, men att den största betydelsen ligger i de förutsättningar som existensen av sjöfartsstödet skapar. Detta genom att företagen anpassar, planerar och organiserar sin verksamhet i viss mån utifrån förekomsten av sjöfartsstödet. En förändring av sjöfartsstödet skulle förmodligen få konsekvenser för förutsättningarna att bedriva denna typ av verksamhet.

APPENDIX – Övriga nyckeltal

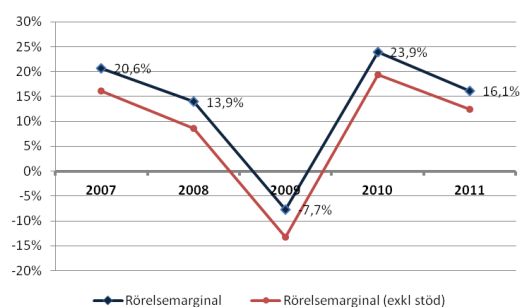
Utöver de redan redovisade nyckeltalen gällande lönsamhet återfinns i detta appendix kompletterande nyckeltal som mäter ytterligare aspekter av lönsamheten i de olika segmenten. Dessa nyckeltal redovisas med medel- och medianvärden.

Dessa nyckeltal är:

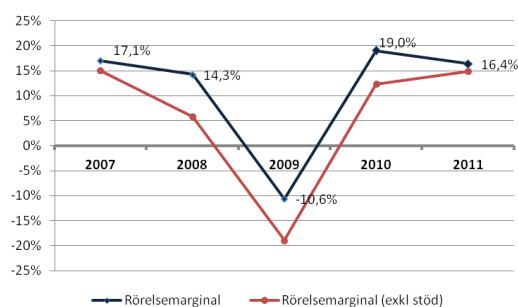
- Rörelsemarginal inkl. stöd
- Rörelsemarginal exkl. stöd
- Rörelseresultat per anställd inkl. stöd
- Rörelseresultat per anställd exkl. stöd
- K/I-tal inkl. stöd
- K/I-tal exkl. stöd
- Räntabilitet på totalt kapital inkl. stöd
- Räntabilitet på totalt kapital exkl. stöd

Dessutom redovisas i Appendix andelen företag per segment, år 2011 utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på totalt kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

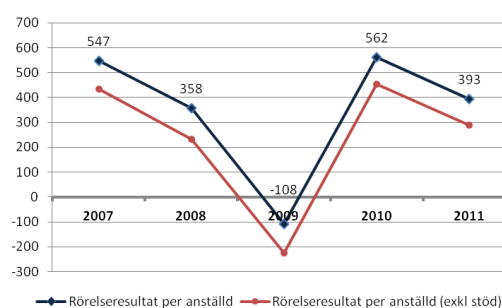
Storrederi



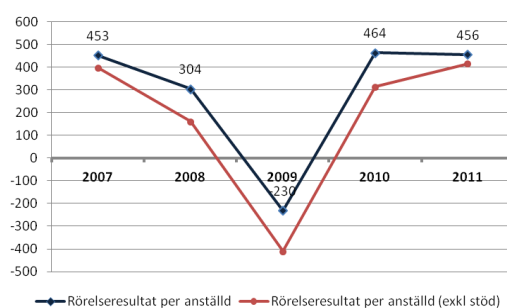
Rörelsemarginal – medel.



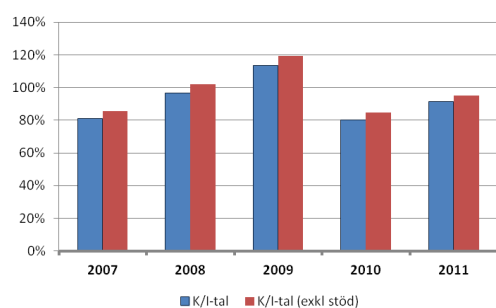
Rörelsemarginal – median.



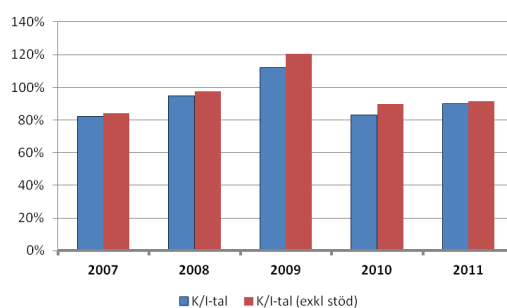
Rörelseresultat per anställd – medel.



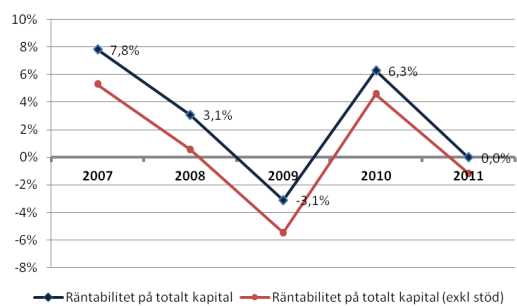
Rörelseresultat per anställd – median.



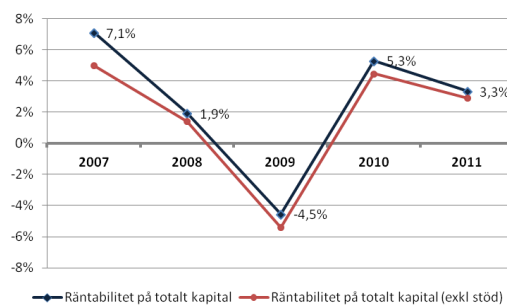
K/I-tal – medel.



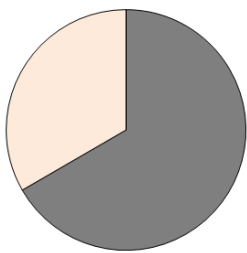
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

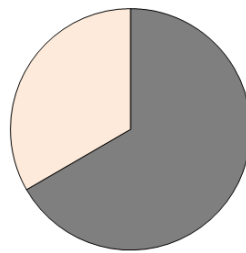


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

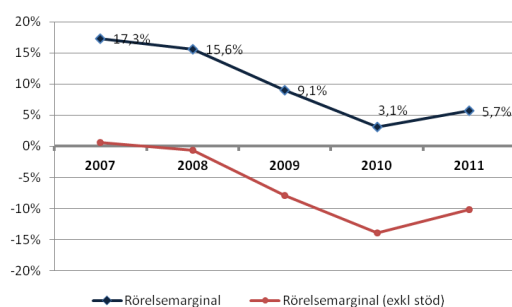
Räntabilitet på totalt kapital 2011 inkl. stöd.



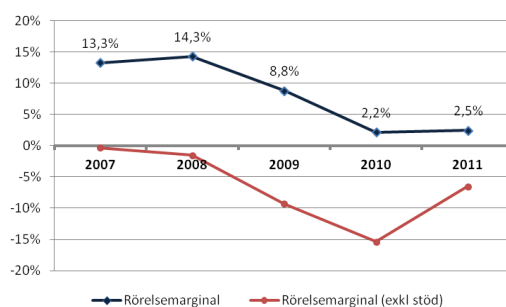
■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2011 exkl. stöd.

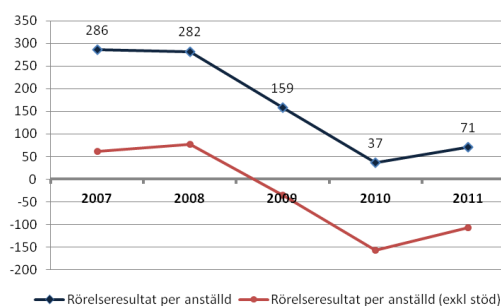
Tanker



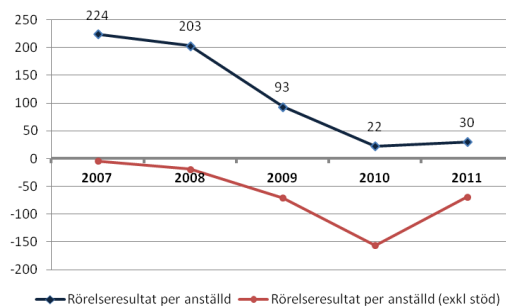
Rörelsemarginal – medel.



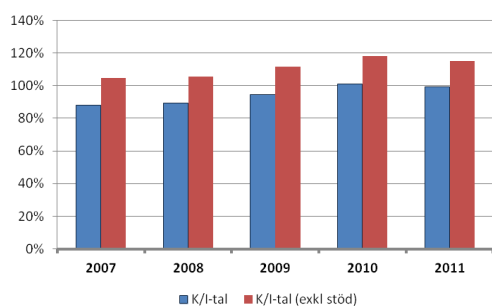
Rörelsemarginal – median.



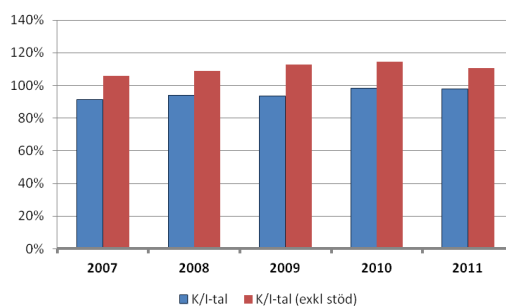
Rörelseresultat per anställd – medel.



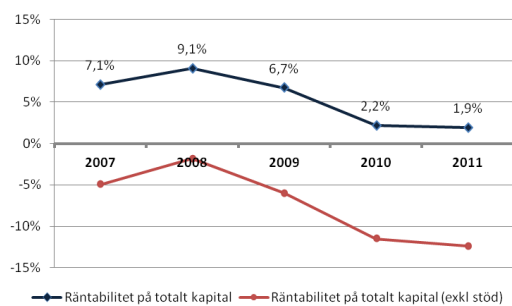
Rörelseresultat per anställd – median.



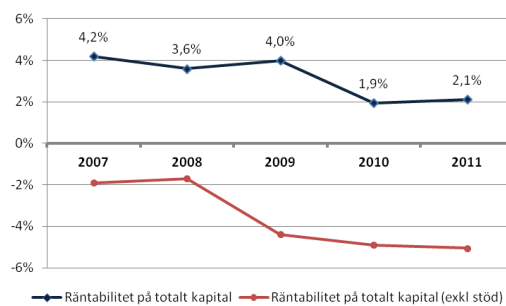
K/I-tal – medel.



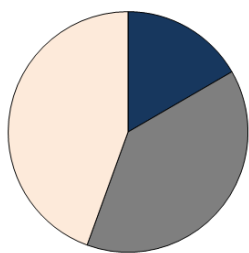
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

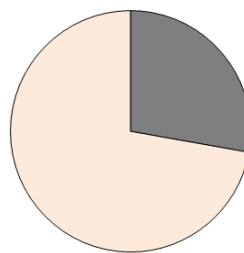


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

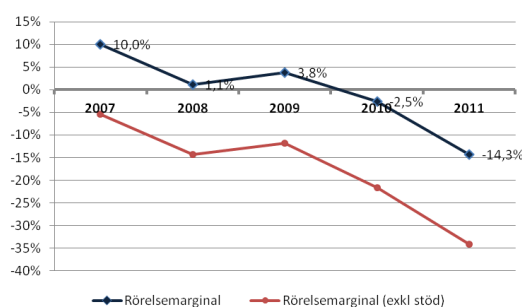
Räntabilitet på totalt kapital 2011 inkl. stöd.



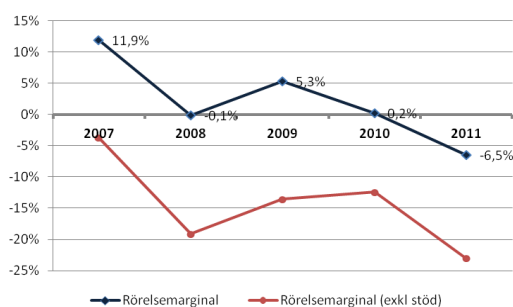
■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2011 exkl. stöd.

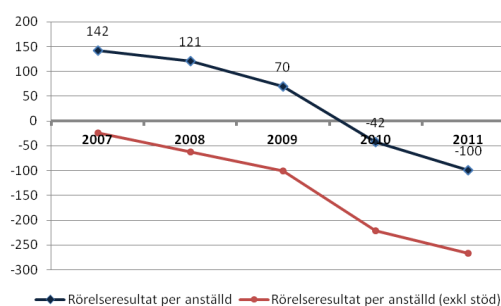
Torrlast



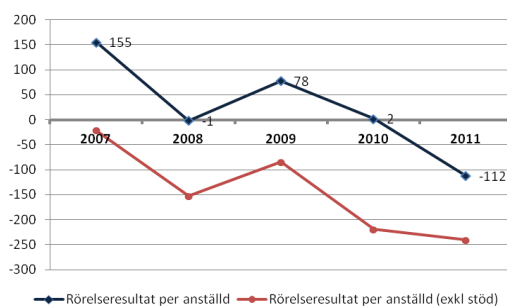
Rörelsemarginal – medel.



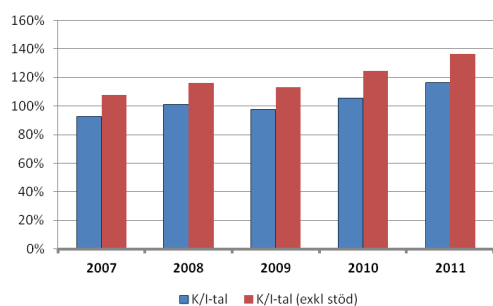
Rörelsemarginal – median.



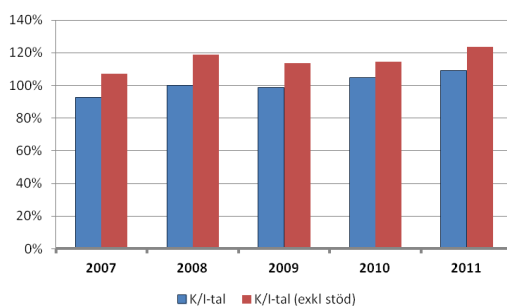
Rörelseresultat per anställd – medel.



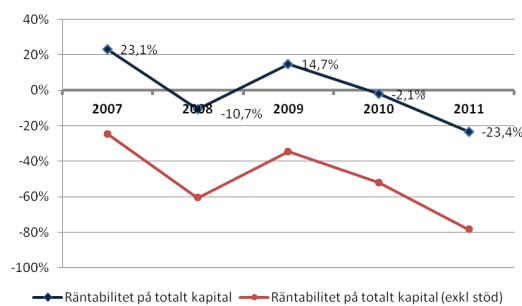
Rörelseresultat per anställd – median.



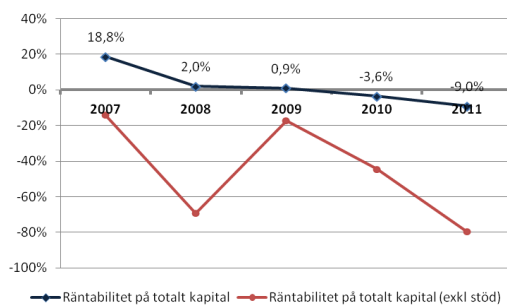
K/I-tal – medel.



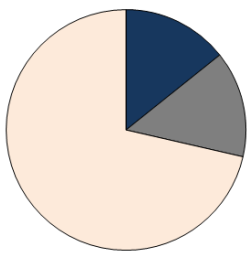
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

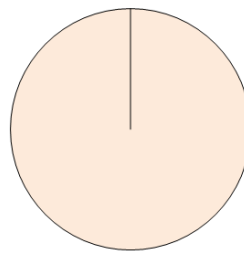


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

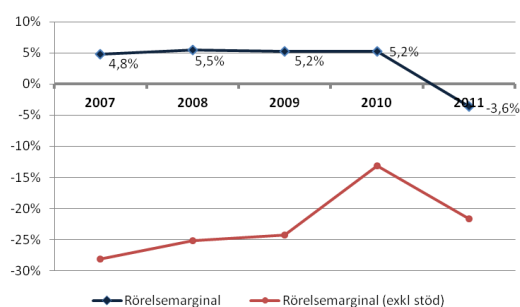
Räntabilitet på totalt kapital 2011 inkl. stöd.



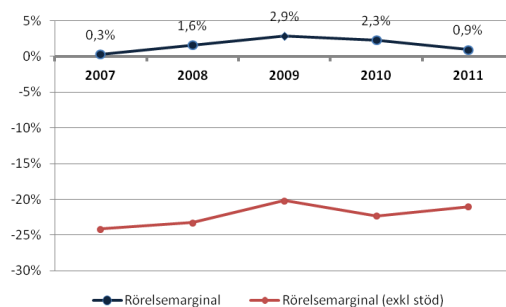
■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2011 exkl. stöd.

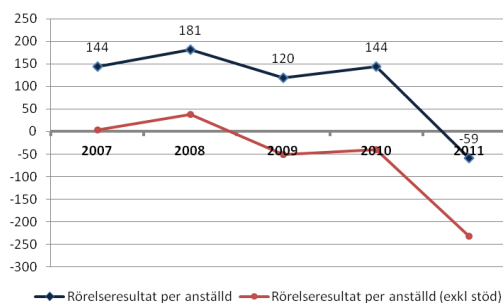
Färjesjöfart



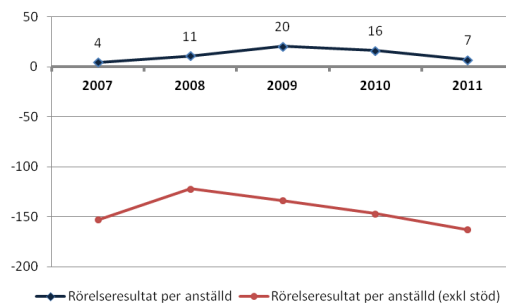
Rörelsemarginal – medel.



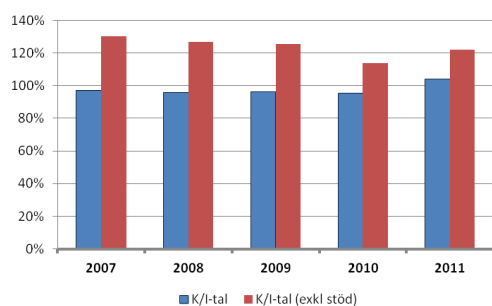
Rörelsemarginal – median.



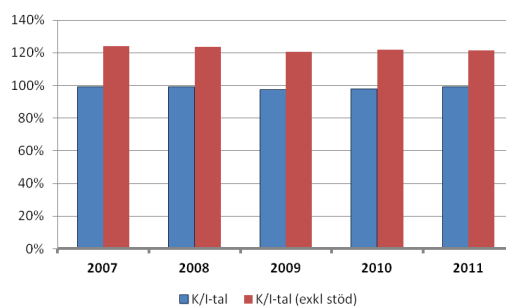
Rörelseresultat per anställd – medel.



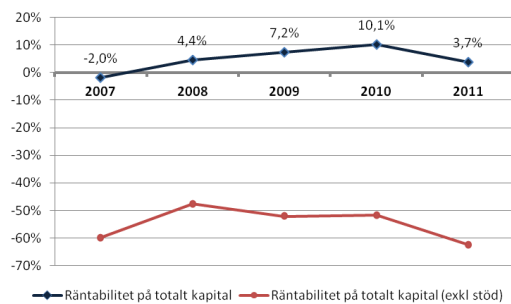
Rörelseresultat per anställd – median.



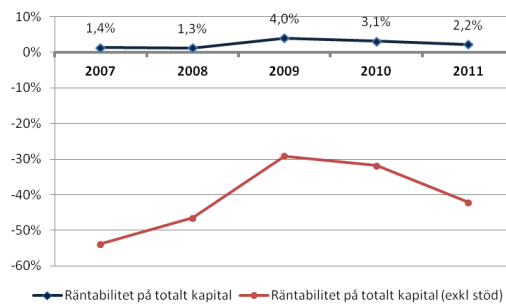
K/I-tal – medel.



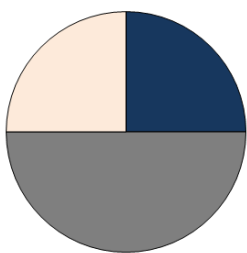
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

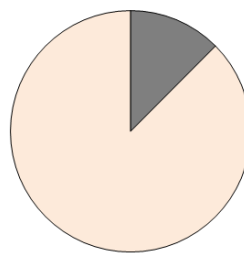


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

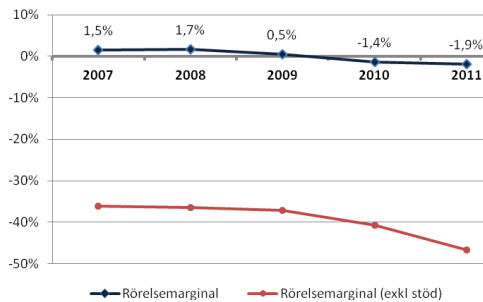
Räntabilitet på totalt kapital 2011 inkl. stöd.



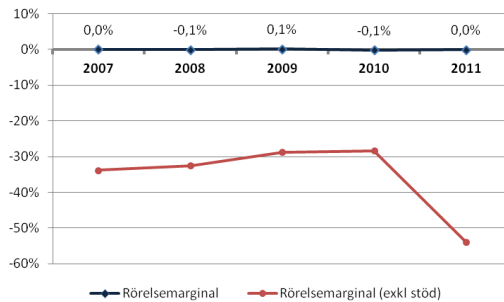
■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2011 exkl. stöd.

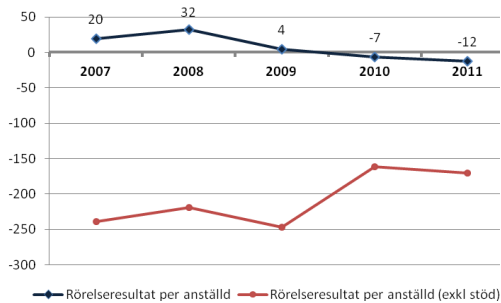
Management



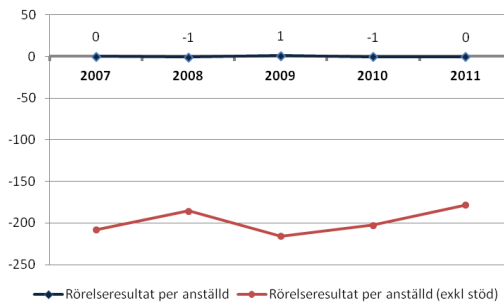
Rörelsemarginal – medel.



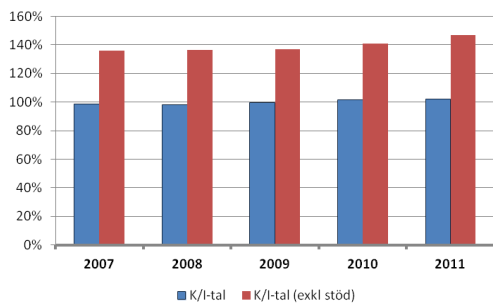
Rörelsemarginal – median.



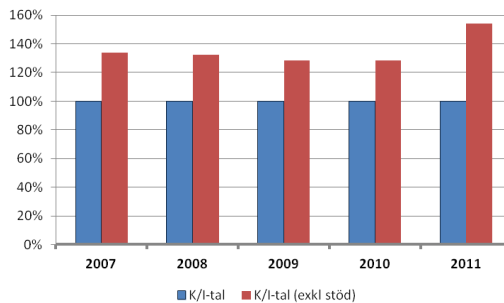
Rörelseresultat per anställd – medel.



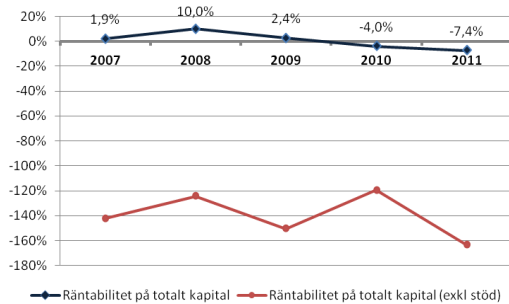
Rörelseresultat per anställd – median.



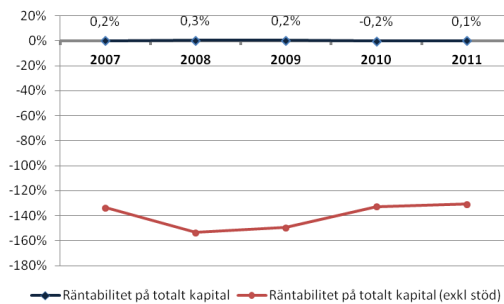
K/I-tal – medel.



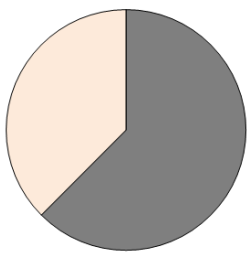
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

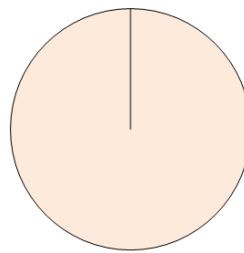


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2011 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2011 exkl. stöd.

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 – Branschjämförelse

Källa:

Trafikanalys - Statistik 2013:2

Transportbranschen – hur står det till?

Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2011

Nyckeltalen avser år 2011.

Huvudgrupp	Undergrupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning (mkr)	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse- marginal
Vägrtransport	Akerier	8 278	54 424	76 885	34%	6,9%	3,9%
Vägrtransport	Lastbilscentraler	73	1 877	21 749	33%	3,5%	0,4%
Vägrtransport	Logistikföretag	12	6 995	28 148	14%	5,6%	1,3%
Vägrtransport	Totalt Vägrtransport	8 363	63 296	126 782	32%	6,4%	2,7%
Sjötransport	Rederier	137	11 273	30 482	38%	5,6%	-4,8%
Sjötransport	Annan sjötransport	528	1 121	3 338	38%	2,2%	-7,0%
Sjötransport	Totalt Sjötransport	665	12 394	33 820	38%	5,1%	-5,0%
Lufttransport	Persontransport	131	2 465	9 300	36%	4,7%	0,9%
Lufttransport	Godstransport	22	269	1 536	24%	8,8%	2,4%
Lufttransport	Totalt Lufttransport	153	2 734	10 836	34%	5,4%	1,2%
Järnvägstransport	Persontransport	18	4 777	8 745	37%	1,4%	0,9%
Järnvägstransport	Godstransport	20	2 926	7 058	31%	-0,2%	-1,4%
Järnvägstransport	Totalt Järnvägstransport	38	7 703	15 804	34%	0,7%	-0,1%
Kollektivtrafik	Beställare	20	1 510	25 626	24%	-4,6%	-6,5%
Kollektivtrafik	Operatörer	42	21 815	21 619	20%	-0,1%	-0,5%
Kollektivtrafik	Övrig buss	649	6 473	8 210	26%	5,4%	4,5%
Kollektivtrafik	Totalt Kollektivtrafik	711	29 798	55 455	23%	-2,3%	-2,6%

Huvudgrupp ”Sjötransport” och undergrupp ”Rederier” avser fler företag än den grupp som mottagit sjöfartsstöd som ingår i den aktuella rapporten.

Bilaga 2. Trinovos rapport för år 2012



TRINOVO CONSULTING GROUP

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2012

Rapport till Trafikanalys
Göteborg den 23 september 2013

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
1 BAKGRUND	3
2 UPPDRAGET.....	3
3 ARBETSMETODIK	3
3.1 FINANSIELLA NYCKELTAL	3
3.2 DATAINSAMLING OCH BEARBETNING	4
3.3 ANALYSMODELL	6
4 NULÄGET I DE SVENSKA REDERIerna	8
5 ANALYS OCH KOMMENTAR.....	12
5.1 FINANSIELL UTVECKLING - INTRODUKTION	12
5.2 STORREDERI	13
5.2.1 Storrederi - Lönsamhet.....	13
5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad	15
5.2.3 Storrederi – Likviditet.....	16
5.3 TANKER.....	18
5.3.1 Tanker - Lönsamhet.....	18
5.3.2 Tanker - Soliditet	21
5.3.3 Tanker - Likviditet	22
5.4 TORRLAST	24
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet	24
5.4.2 Torrlast - Soliditet	26
5.4.3 Torrlast - Likviditet.....	27
5.5 FÄRJESJÖFART.....	29
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet	29
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	31
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	32
5.6 MANAGEMENT	34
5.6.1 Management - Lönsamhet	34
5.6.2 Management – Soliditet	36
5.6.3 Management – Likviditet	37
6 KOMMENTAR.....	39
APPENDIX.....	40

Sammanfattning

Denna rapport innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av stödet till svensk sjöfart år 2012. Rapportens utformning följer strukturen i rapporten för 2011. Den rapporten följer i sin tur i allt väsentligt strukturen i tidigare genomförda utvärderingar av det svenska sjöfartsstödet för att underlätta jämförelser över längre tidsperioder.

Utvärderingen omfattar 40 företag som erhållit sjöfartsstöd för år 2012. Dessa företag mottog sammanlagt 1,65 miljarder kronor i sjöfartsstöd.

Undersökningen har omfattat både de olika segmenten – storrederier, tankar, torrlast, färjesjöfart och management – och näringen som helhet.

Uppföljningen har gjorts med utgångspunkt i finansiell information från företagens årsbokslut för år 2012. Rapporten har inte tagit särskild hänsyn till de skilda förutsättningarna i olika segment som t ex cyklicitet eller makrofaktorer. Det bör uppmärksammas att de bolagskonstruktioner som finns försvårar transparensen i den finansiella rapporteringen.

Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Nivåerna på dessa nyckeltal har därefter bedömts utifrån uppställda kriterier för vad som kan anses vara hög-låg nivå samt påverkan av sjöfartsstödet på denna nivå.

Resultatet av uppföljningen av de rederier som mottagit sjöfartsstöd för 2012 visar fortfarande skillnader mellan de olika segmenten, men lönsamheten har förbättrats jämfört med 2011. Vinstmarginalerna har generellt förbättrats och räntabiliteten på både eget och totalt kapital har också stärkts jämfört med föregående år. Icke desto mindre präglas branschen av svag lönsamhet under 2012. Samtidigt har omsättningen totalt sett sjunkit med ca 1 miljard kronor. Det sammanlagda resultatet i undersökningen har sjunkit med ca 120 miljoner kronor och utbetalt sjöfartsstöd till de ingående företagen har minskat med ca 50 miljoner kronor.

Sjöfartsstödet kan konstateras ha fortsatt betydelse för lönsamheten bland de företag som mottagit det. Samtliga segment utom storrederierna visar sammantaget negativa vinstmarginaler om sjöfartsstödet exkluderas. Det kan dock finnas anledning att påminna om att en stor del av sjöfartsstödet funktion ligger i de förutsättningar som skapas av stödet för att organisera och bedriva verksamheten, där hänsyn tas till beskattning och möjligheten att uppbära sjöfartsstöd vid planering och organisering av verksamheter.

Göteborg 2013-09-23

Mikael Kruusval

Andreas Hagberg

1 Bakgrund

Trafikanalys har i uppdrag från regeringen att årligen följa upp effekterna av stödet till svensk sjöfart. Efter upphandling gavs Trinovo Sensa i februari 2013 i uppdrag av Trafikanalys att genomföra en uppföljning av de finansiella effekterna av sjöfartstöd för perioden 2011-2014. Uppföljning av sjöfartstöd för 2011 har avrapporterats under våren 2013.

2 Uppdraget

Uppdraget innefattar en årlig uppföljning av de finansiella effekterna av det svenska stödet till sjöfart och en sammanställning av resultatet i en rapport. Denna uppföljning avser 2012 och baseras på stödmottagande rederiers ekonomiska redovisning för det året. De rederiföretag som har mottagit svenskt sjöfartstöd under 2012 ingår i undersökningen. I denna rapport redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet. Mer om de finansiella nyckeltalen återfinns i avsnitt 3 nedan. Den finansiella ställningen analyseras och slutsatser dras om påverkan av sjöfartstödet.

3 Arbetsmetodik

3.1 Finansiella nyckeltal

I uppdraget ligger att beskriva företagens finansiella ställning med hjälp av nyckeltal. Dessa nyckeltal har tagits fram och fastställts tillsammans med uppdragsgivaren och är:

- **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, 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 företags 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 används detta för uthållighet och egen användning vid investeringar, och föredras framför lånefinansiering eller tillskott från aktieägarna.
- **Rörelsemarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som inte tar hänsyn till kostnader för finansiering som mäts genom att mäta rörelseresultatet i relation 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 – för den senaste femårsperioden. Undersökningen för 2012 bygger vidare på de data som insamlats tidigare.

3.2 Datainsamling och bearbetning

Arbetet med denna rapport har föregåtts av datainsamling i form av dokumentation och finansiell information från de företag som mottagit sjöfartsstöd. Uppgift om vilka företag som erhållit sjöfartsstöd har inhämtats från Delegationen för sjöfartsstöd på Trafikverket. Finansiell information om dessa har därefter inhämtats via en databas som tillhandahåller information om årsbokslut som företag skickat in till Bolagsverket. Kvalitetskontroll av ingående data har gjorts genom stickprov. Uppenbart felaktiga poster, t ex poster som inte kan vara noll har kontrollerats och hanterats manuellt genom kontroll med årsredovisningen.

Särskilda överväganden vad gäller den undersökta populationen:

- Företag som gått i konkurs under 2013 eller tidigare ingår ej i undersökningen avseende 2012
- Koncernredovisning används i de fall där rederinäringen står för mer än hälften av omsättningen
- Rena managementbolag och managementbolag där räkenskaperna ej konsolideras i ett svenskt företag särredovisas som egen kategori i undersökningen
- Företag som är inaktiva ingår ej i undersökningen
- Företag som ännu inte lämnat in sitt första bokslut ingår ej i undersökningen
- Bolag som inte lämnat in årsredovisning för 2012 per 2013-08-27 finns inte med i undersökningen¹

Vid en jämförelse med uppföljningen av rederistöd för 2011 har vissa förändringar skett i den ingående populationen. Fem nya företag har erhållit sjöfartsstöd under 2012 och har således

¹ Stockholm Chartering Aktiebolag (koncern), avser Crew Chart Ship Management AB (556638-6404) och Fjordtank Rederi AB (556633-1004), som har brutet räkenskapsår juli-juni och där räkenskapsåret 201107-201206 finns med i 2011 års undersökning.

tillkommit.² Dessutom har fyra företag utgått från tidigare års population då de inte har erhållit rederistöd för 2012³, och ett företag på grund av att det försatts i konkurs.⁴

Vad gäller klassificering av de ingående företagen i olika segment så har samma grund för indelningen använts som för uppföljningen av rederistöd 2011:

- Storrederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

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

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

De klassificeringar som använts i rapporten används till stor del för att underlätta jämförelser med tidigare genomförda analyser. Dock finns det andra, internationellt mer vedertagna klassificeringar, t.ex. Lloyd's Register Fairplay som delar in rederinäringen i klasserna *Tanker, Bulk & General Cargo, Container & RoRo, Passenger* och *Miscellaneous*.

En transkribering av de olika klassificeringarna i den här rapporten till Lloyd's motsvarande skulle innebära att företagen som ingår i Storrederier kan ingå i flera olika klasser, Tanker i *Tanker*, Torrlast i *Bulk & General Cargo* och Färjesjöfart i *Passenger* och/ eller *Container & RoRo*. För Management finns på grund av segmentets särart ingen entydig transkribering till Lloyd's motsvarande utan får hänföras till *Miscellaneous*.

Kategoriseringen av varje enskilt företag har gjorts genom en bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktning och den övervägande typen av fartyg. Ett antal av de företag som ingår i undersökningen har en mycket diversifierad verksamhet vilket försvårar bedömningen. Det bör också påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg.

I de företag som har brutet räkenskapsår har rederistödet matchats med det kalenderår där majoriteten av antalet månader i räkenskapsåret har ingått.

² Furetank Rederi AB, OSM RoRo Helena, OSM/Transforest AB, Viking Supply Ships AB (ingår i koncernen Transatlantic) och Viking Supply Ships Crewing AB (ingår i Transatlantic).

³ Broström Ship Management AB, Torsö Rederi AB,, Norbulk Crew Management Cargo AB och OSM Crew Management Tank AB (OSM EE Crew AB).

⁴ Krabbeskärs Rederi AB (konkurs inledd 2013-02-28).

3.3 Analysmodell

Analysmodellen bygger på en utvärdering av de företag som mottagit sjöfartsstöd utifrån de finansiella nyckeltal som beskrivits i 3.1 ovan. Nyckeltal har i förekommande fall (där sjöfartsstödet ingår i beräkningen) beräknats inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att undersöka den finansiella effekten av detta. Det kan naturligtvis ifrågasättas om inte förfarandet är en kraftig förenkling av i praktiken mer komplexa samband, men analysen bygger på antagandet att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen.

Givet de observerade nivåerna 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 tidigare års rapporter.

<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 tydligt se den finansiella påverkan av sjöfartsstödet. Givet situationen i varje enskilt företag kan det vara svårt 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. Nivåerna i tabellen avspeglar för nyckeltalen vinstmarginal, kassalikviditet och soliditet de bedömningar av som gjorts i tidigare års rapporter i syfte att underlätta jämförelser med tidigare år. För övriga tillkommande nyckeltal görs bedömningar utifrån nivåer som kan anses vara rimliga för en bransch som rederinäringen.

4 Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen ingår totalt 40 företag av de 49 som erhållit sjöfartsstöd för 2012. Att antalet är lägre än det totala antalet beror på att vissa företag har lyfts ur den totala populationen – av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan – och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. De ingående rederierna har klassificerats i segment enligt nedan:

Segment	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal	3	16	6	8	7	40

Med hjälp av de i undersökningen ingående företagens resultat- och balansräkningar har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2012 sammanställts per segment och totalt, se nedanstående tabell.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	33 560 882	2 620 285	194 986	4 016 229	802 686	41 195 068
Rörelseresultat f. avskr.	5 820 687	464 993	18 420	499 669	-92 026	6 711 743
Rörelseresultat (EBIT)	4 964 110	23 795	4 968	95 064	-92 105	4 995 832
Finansnetto	-2 138 432	-6 338	-9 499	11 967	-2 818	-2 145 120
Resultat e. finansnetto *	2 825 678	17 457	-4 531	107 031	-94 923	2 850 712
Krediterade stödbelopp **	620 368	131 316	30 905	648 019	222 484	1 653 093
Anläggningstillgångar	118 050 543	4 969 385	143 335	3 614 332	1 099	126 778 694
Omsättningstillgångar	13 435 303	889 477	80 925	1 990 604	212 597	16 608 906
Summa tillgångar	131 485 846	5 858 861	224 161	5 604 937	213 695	143 387 500
Eget kapital	41 852 027	1 915 345	12 114	3 148 699	746	46 928 931
Obeskattade reserver	0	158 514	0	367 964	26	526 504
Summa eget kapital och obeskattade reserver	41 852 027	2 073 859	12 114	3 516 663	772	47 455 435
Avsättningar och minoritetsintressen	1 508 494	411 951	32 523	312 895	0	2 265 863
Kortfristiga skulder	14 314 485	679 845	25 907	906 757	212 064	16 139 058
Långfristiga skulder	73 810 840	2 693 206	153 617	868 622	860	77 527 145
Summa skulder	88 125 325	3 373 051	179 524	1 775 379	212 924	93 666 203
Summa eget kapital och skulder	131 485 846	5 858 861	224 161	5 604 937	213 696	143 387 501

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2012.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 671 981 tkr för 2012 till 49 företag.

De 40 företag som ingår i undersökningen och som mottagit sjöfartsstöd 2012 har sammantaget omsatt 41,2 miljarder kronor och redovisat ett resultat efter finansiella poster på 2,85 miljarder kronor. De krediterade stödbeloppen till företagen uppgår till ca 1,65 miljarder kronor. Av tabellen framgår att tre av de fem segmenten uppvisade lönsamhet för 2012; storrederi, tanker och färjesjöfart. Även branschen som helhet uppvisar ett positivt resultat också när segmenten som visar sammanlagda förluster torrlast och management inkluderas. Den totala omsättningen för de ingående företagen har sjunkit jämfört med 2011 med ca 1

miljard kronor samtidigt som det totala resultatet sjunkit med ca 120 miljoner kronor. Den sammanlagda utbetalningen av stöd till de ingående företagen har sjunkit med ca 50 miljoner kronor. Jämfört med 2011 uppvisar segmentet för färjesjöfart år 2012 ett sammanlagt positivt resultat. Omsättningen i segmentet har sjunkit med ca en halv miljard kronor, men resultatet har förbättrats med ca 200 miljoner kronor. Samtidigt har stödbeloppet till segmentet ökat med ca 45 miljoner kronor.

I tabellen nedan 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 enstaka företag som uppvisar extremvärden kan medianvärdet ge en bättre bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärdet.

Nyckeltal		Stor-rederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	22,7%	7,1%	79,8%	-0,1%	-2,3%	21,4%
	Median	12,3%	3,4%	6,3%	1,6%	0,0%	1,0%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	19,8%	-7,1%	53,3%	-30,4%	-44,8%	-1,8%
	Median	10,8%	-4,9%	-10,7%	-29,0%	-51,6%	-13,2%
Vinstmarginal	Medel	15,1%	3,9%	78,2%	-0,9%	-2,4%	18,8%
	Median	6,3%	3,5%	2,9%	0,8%	0,0%	0,3%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	12,2%	-10,3%	51,6%	-31,3%	-44,9%	-4,5%
	Median	4,9%	-5,3%	-11,4%	-29,2%	-51,5%	-13,5%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	699	57	92	24	-22	170
	Median	323	37	81	5	0	5
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	602	-161	-82	-158	-222	-4
	Median	285	-81	-102	-170	-238	-155
K/I-tal	Medel	84,9%	96,1%	21,8%	100,9%	102,4%	81,2%
	Median	93,7%	96,5%	97,1%	99,2%	100,0%	99,7%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	87,8%	110,3%	48,4%	131,3%	144,9%	104,5%
	Median	95,1%	105,3%	111,4%	129,2%	151,5%	113,5%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	2,5%	13,7%	-443,1%	-76,1%	-7 027,3%	-1 506,0%
	Median	5,7%	12,0%	64,6%	6,6%	1,9%	6,9%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	0,2%	-195,4%	-4 111,0%	-1 246,4%	-32 824,8%	-7 675,5%
	Median	4,4%	-9,4%	-1 001,7%	-857,6%	-16 552,4%	-92,2%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	1,3%	3,7%	33,5%	-6,5%	-8,6%	4,7%
	Median	2,2%	2,9%	10,2%	1,7%	0,1%	1,2%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	0,4%	-15,4%	-21,3%	-80,0%	-185,5%	-60,4%
	Median	1,8%	-1,9%	-32,9%	-76,6%	-157,9%	-27,8%
Soliditet	Medel	36,4%	25,7%	27,9%	23,6%	3,1%	23,3%
	Median	36,4%	24,5%	7,9%	13,7%	1,8%	17,7%
Konsolideringsgrad	Medel	0,36	0,28	0,28	0,25	0,03	0,24
	Median	0,36	0,26	0,08	0,14	0,02	0,19
Kassalikviditet	Medel	0,76	1,31	15,85	1,41	0,89	4,04
	Median	0,91	1,07	1,63	1,03	1,01	1,02
Balanslikviditet	Medel	0,90	1,37	15,90	1,43	1,02	4,12
	Median	0,97	1,13	1,65	1,04	1,01	1,03
Likviditetsbuffert	Medel	3,2%	15,4%	25,4%	10,1%	28,2%	16,5%
	Median	1,8%	8,1%	12,2%	4,6%	31,7%	6,8%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2012.

(Ett av bolagen i segmentet Management (Mercurius Shipping AB) redovisar ingen omsättning för år 2012. Bolagets nyckeltal som relaterar till omsättning (t.ex. marginalmått) har därför exkluderats från ovanstående sammanställning. Nyckeltal som inte relaterar till omsättning återfinns dock i sammanställningen.)

Lönsamhet mätt som vinstmarginal har i medelvärde förbättrats jämfört med 2011 i alla segment. Detta gäller också för segmenten för färjesjöfart och management även om dessa fortfarande uppvisar en negativ vinstmarginal. Om sjöfartsstödet borträknas är det dock endast storrederierna som uppvisar en positiv vinstmarginal (på samma sätt som 2011). Vinstmarginalen för branschen som helhet har ökat mätt både som medel- och medianvärde jämfört med 2011. Medelvärdet för vinstmarginal är 18,8 procent (-2,7 procent 2011) och medianvärdet är 0,3 procent (0,1 procent 2011). Vinstmarginalen exkl. stöd är också förbättrad för branschen som helhet jämfört med 2011 och är -4,5 procent i medelvärde och -13,5 procent i medianvärde.

Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten i de olika segmenten. Mätt i relation till total omsättning i respektive segment utgör sjöfartsstödet 1,8 procent för storrederi, 5 procent för tanker, 16 procent för torrlast, 16 procent för färjesjöfart och 27 procent för management. Sammantaget motsvarar sjöfartsstödet 4 procent av omsättningen. Att sjöfartsstödet spelar stor roll i framförallt segmenten för färjesjöfart och management avspeglas i vinstmarginalerna som för dessa segment är kraftigt negativ när stödet exkluderas men positiv när detta inkluderas (medelvärdet endast svagt negativt).

Rörelseresultat per anställd har förbättrats bland de undersökta företagen som helhet jämfört med 2011 om sjöfartsstödet inkluderas. Samtliga segment utom management-segmentet kan uppvisa ett positivt rörelseresultat per anställd. År 2011 var det endast segmenten för storrederi och tanker som hade ett positivt rörelseresultat per anställd inklusive sjöfartsstöd. Om stödet exkluderas är det endast segmentet för storrederi som kan uppvisa ett positivt rörelseresultat per anställd 2012. Givet skilda förutsättningar i de olika segmenten vad gäller intjäningsförmåga och personalintensitet kan det emellertid vara svårt att dra några mer långtgående slutsatser än att jämfört med föregående år så uppvisar 2012 överlag en förbättring.

Räntabilitet på eget kapital har förbättrats jämfört med 2011 och är för 2012 positiv i medianvärde för alla segment när sjöfartsstödet är inkluderat. Detta gäller också för räntabilitet på totalt kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas är det endast segmentet för storrederi som kan uppvisa positiv räntabilitet på både eget och totalt kapital i medel- och medianvärde. Det kan såsom konstaterats ovan åter framhållas att för detta segment motsvarar sjöfartsstödet endast 1,8 procent av den totala omsättningen.

Kapitalstrukturen mätt som soliditet bland de undersökta företagen har för segmenten ~~storrederi~~, tanker och torrlast förbättrats eller är närmast oförändrad jämfört med 2011. I segmenten ~~storrederi~~, färjesjöfart (medianvärdet) och management (både medel- och medianvärdet) har soliditeten sjunkit jämfört med 2011. Medelvärdet för branschen som helhet är 23,3 procent (21,7 procent 2011) och medianvärdet 17,7 procent (20,7 procent 2011).

Likviditetsmåttan uppvisar ingen entydig bild. I segmenten för storrederi, färjesjöfart och management har kassa- och balanslikviditeten sjunkit något jämfört med 2011. Emellertid har storleken på likviditetsbufferten ökat i segmenten för färjesjöfart och management. Detta kan bero på att den totala balansomslutningen i dessa företag sjunkit. I segmenten för tanker och torrlast kan en förbättrad kassa- och balanslikviditet ses tillsammans med ökad likviditetsbuffert jämfört med 2011. Totalt sett har kassa – och balanslikviditeten ökat i medelvärde (medianvärde) från 1,44 (1,05) respektive 1,53 (1,12) för år 2011 till 4,04 (1,02)

respektive 4,12 (1,03) för år 2012. Det kan dock konstateras att medianvärden har sjunkit något varför någon tydlig slutsats inte är möjlig att dra, förutom att medelvärdet dras upp av företag som har förbättrat sin likviditetssituation väsentligt. Likviditetsbufferten för de ingående bolagen har dock ökat mätt både som medel- och medianvärde från 12,9 procent och 5,9 procent för år 2011 till 16,5 procent i medelvärde och 6,8 procent i medianvärde för år 2012.

Sammantaget kan konstateras att för de i undersökningen ingående företagen har år 2012 inneburit förbättrade vinstmarginaler även om en exkludering av sjöfartsstödet innebär negativ marginal för samtliga segment utom storrederierna. Räntabiliteten har också förbättrats på både eget och totalt kapital jämfört med 2011. Kapitalstruktur i form av soliditet uppvisar ingen entydig bild. I vissa segment är soliditeten förbättrad eller oförändrad medan den i några segment sjunkit. Detta mönster gäller också för likviditeten.

För de ingående företagen och branschen som helhet kan en sjunkande omsättning men förbättrade resultat observeras kombinerat med fortsatt stor betydelse för sjöfartsstödet för lönsamheten.

I det följande avsnittet redovisas och analyseras respektive segment utifrån lönsamhet, soliditet och likviditet och utvecklingen kommenteras mer i detalj. 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 över hela den undersökta perioden. Redovisningen sker per segment och analysen fokuserar på finansiella nyckeltal för lönsamhet (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), soliditet (soliditet och konsolideringsgrad) och likviditet (kassa- och balanslikviditet och likviditetsbuffert). Värden för dessa redovisas i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd, och med angivande av både medel- och medianvärden. Detta senare då materialet uppvisar en stor skevhet. Utvecklingen för övriga undersökta finansiella nyckeltal återfinns i appendix.

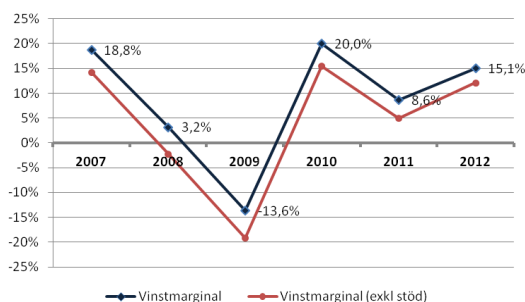
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Nytt i uppföljningen för år 2012 är en tabell med en översikt över förändring av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

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

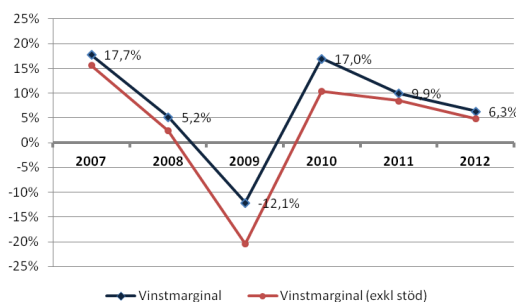
5.2 Storrederi

5.2.1 Storrederi - Lönsamhet

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



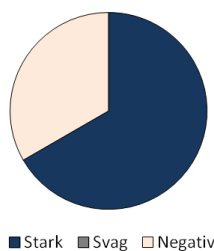
Vinstmarginal – medelvärden.



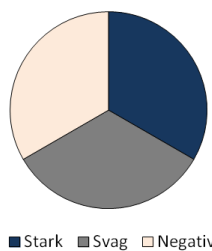
Vinstmarginal – medianvärden.

Det kan konstateras att de företag som ingår i segmentet storrederi uppvisar en relativt jämn fördelning i vinstmarginal, eftersom medel- och medianvärden ligger relativt nära varandra. Det kan vidare konstateras att företagen uppvisade en klart försämrad vinstmarginal under åren 2008-2009 vilken återhämtades under 2010. Därefter har vinstmarginalen förblivit positiv även om medel och medianvärdena framförallt vad gäller sista året i undersökningen pekar i olika riktningar vad gäller utvecklingen. Sjöfartsstödet bidrar till att höja vinstmarginalen i segmentet med ca 2-3 procentenheter under slutet av den undersökta perioden.

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



Vinstmarginal 2012 inkl. stöd.



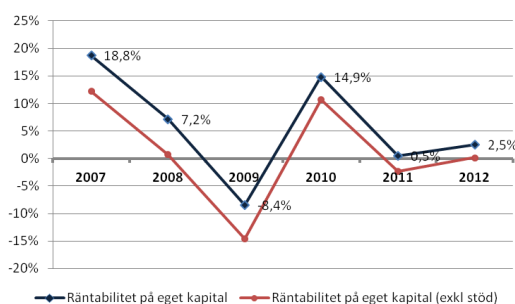
Vinstmarginal 2012 exkl. stöd.

Vad gäller nivåerna på vinstmarginalen för år 2012 kan det konstateras att sjöfartsstödet gör att 67 procent kan uppvisa en stark vinstmarginal jämfört med 33 procent när stödet exkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

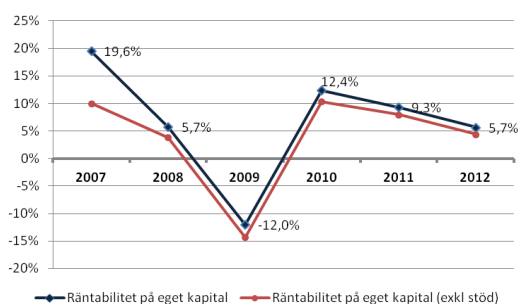
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 5%	100%	67%	33%	100%	67%	67%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	67%	0%	33%	100%	67%	33%
	Svag	0-5%	33%	67%	0%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%

Av tabellen framgår att förekomsten av sjöfartsstödet i segmentet för storrederi inte förändrat klassificeringen av nivån på vinstmarginalen under de tre åren 2009-2011, medan 2012 gör stödet att en större andel av företagen kan uppvisa en stark vinstmarginal.

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



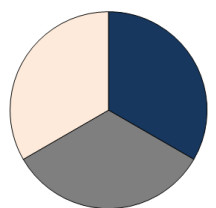
Räntabilitet på eget kapital – medel.



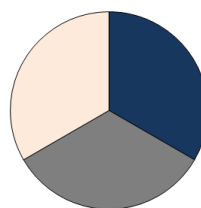
Räntabilitet på eget kapital – median.

På samma sätt som vinstmarginalen ovan syns en tydlig nedgång under åren 2008-2009 med en återhämtning 2010. Därefter faller nivåerna åter 2011 och 2012, framförallt vad gäller medianvärdet. Medelvärde för räntabilitet vänder åter uppåt för 2012. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet kan konstateras vara ca 1-3 procentenheter förbättrad räntabilitet på eget kapital under 2012. Det bör framhållas att både medel- och medianvärden för räntabilitet på eget kapital är positiva även när sjöfartsstödet är exkluderat.

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 2012 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2012 exkl. stöd

Den finansiella effekten av sjöfartsstödet innebär ingen förändring av klassificeringen av företagen i segmentet för storrederi. Däremot är andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital oförändrat trots sjöfartsstödet. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

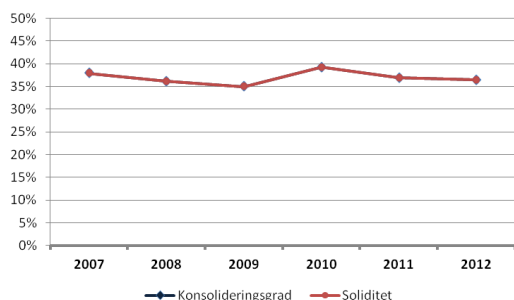
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 10%	100%	33%	0%	67%	33%	33%
	Svag	0-10%	0%	33%	33%	33%	33%	33%
	Negativ	< 0 %	0%	33%	67%	0%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	33%	0%	0%	67%	0%	33%
	Svag	0-10%	67%	67%	33%	33%	67%	33%
	Negativ	<0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%

Tabellen visar att för det senaste året i undersökningen – 2012 – innebär förekomsten av sjöfartsstödet ingen förändring av nivån på räntabilitet på eget kapital. Under de två närmast föregående åren 2010 och 2011 har en inkludering av sjöfartsstödet gjort att en större andel företag kunnat uppvisa en stark räntabilitet på eget kapital.

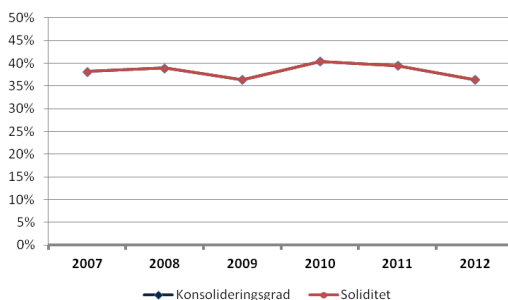
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad

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



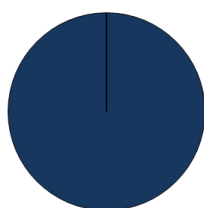
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

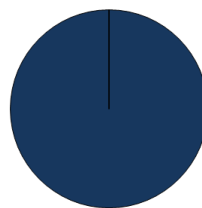
Eftersom storrederierna upprättar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad (därför att värden för konsolideringsgrad inte återfinns i diagrammen). Det kan konstateras att det inte är någon avsevärd skillnad i medel- och medianvärden. Soliditeten ligger under hela den undersökta perioden mellan ca 35-40 procent, även om en något sjunkande trend kan anas under de senare åren i undersökningen.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

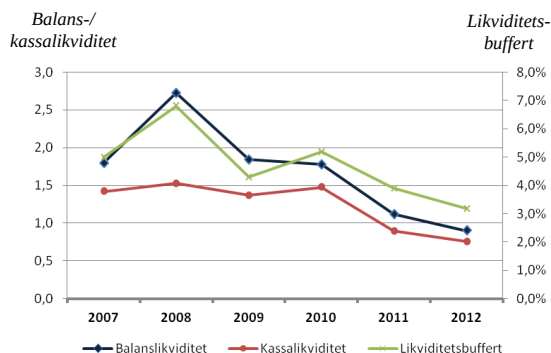
Konsolideringsgrad 2012.

Av storrederierna ligger samtliga på en hög nivå av soliditet under 2012, liksom under hela den undersökta perioden vilket framgår av tabellen nedan.

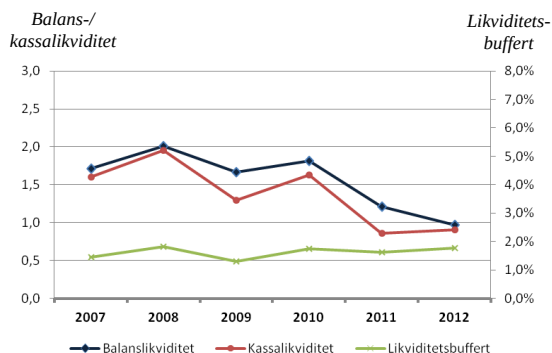
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

5.2.3 Storrederi – Likviditet

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



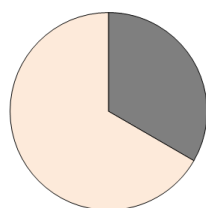
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

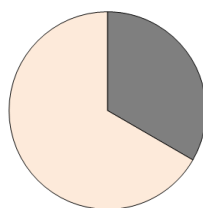
Storrederierna uppvisar en sjunkande trend sedan 2008 avseende kassa- och balanslikviditet, vilket gäller både medel- och medianvärden, dock med undantag av att medianvärdet för kassalikviditet 2012 är något högre än föregående år (0,91 jämfört med 0,86). Mätt som både medel- och medianvärden börjar likviditeten att närma sig 1 vilket inte i sig kan anses alarmerande. Att kassalikviditet och balanslikviditet ligger förhållandevis nära varandra beror på en relativt sett liten andel varulager i denna typ av företag. Likviditetsbufferten ligger i medelvärde mellan ca 3-7 procent med en sjunkande trend och mellan ca 1-2 procent i medianvärde med en relativt stabil trend under hela den undersökta perioden.

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



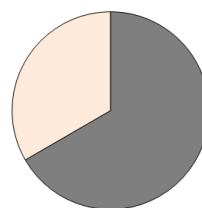
■ Hög ■ Låg ■ Medel

Kassalikviditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Balanslikviditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Likviditetsbuffert 2012.

Bedömningen är att likviditetsnivån i segmentet storrederi är av medelnivå eller låg nivå. Även likviditetsbufferten i flertalet företag ligger på en låg nivå under 2012. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

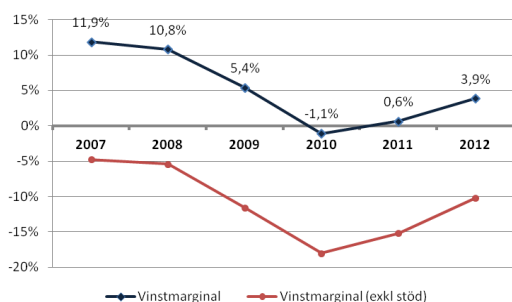
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	100%	67%	33%	0%
	Låg	< 0,8	0%	33%	0%	0%	33%	33%
	Medel	0,8-1,1	33%	0%	0%	33%	33%	67%
Balanslikviditet	Hög	> 1,2	100%	67%	100%	100%	67%	0%
	Låg	< 1,0	0%	0%	0%	0%	33%	33%
	Medel	1,0-1,2	0%	33%	0%	0%	0%	67%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	33%	33%	33%	0%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	67%
	Medel	5-10%	0%	0%	0%	0%	33%	33%

Tabellen bekräftar bilden av en negativ trend för kassa- och balanslikviditet under den undersökta perioden, där flertalet företag haft en hög eller medelhög likviditet med en tendens till lägre nivåer mot slutet. Samma utveckling kan ses vad gäller storleken på likviditetsbufferten i företagen i segmentet för storrederi.

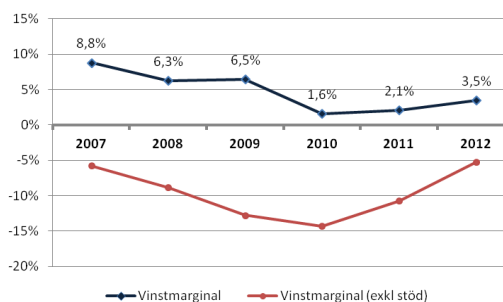
5.3 Tanker

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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



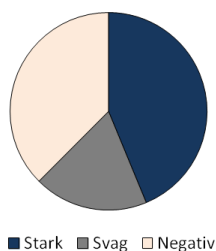
Vinstmarginal – medel.



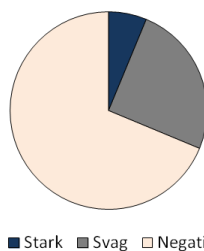
Vinstmarginal – median.

På samma sätt som i segmentet för storrederier ovan – fast 1 år senare – ses en nedgång under åren 2009-2010, framförallt avseende medelvärde. Att nedgången kommer senare för detta segment kan bero på att det ligger senare i konjunkturcykeln, men detta har inte undersökts särskilt. Det är tydligt att vinstmarginalen hålls positiv tack vare sjöfartsstödet, även om vinstmarginalen mätt som medelvärde för år 2010 var negativ även inklusive sjöfartsstöd (dock inte medianvärdet). Den positiva trend som har kunnat ses sedan 2010 håller i sig under åren 2011 och 2012. Vinstmarginalen förbättras med ca 13,5 procentenheter i medelvärde på grund av sjöfartsstödet och medianvärdet med ca 8 procentenheter.

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



Vinstmarginal 2012 inkl. stöd.



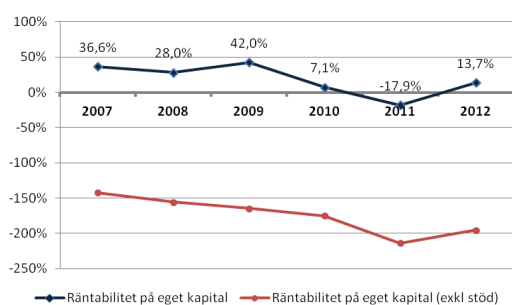
Vinstmarginal 2012 exkl. stöd

Sjöfartsstödet betydelse för vinstmarginalen framgår av cirkeldiagrammen ovan, där andelen företag med negativ vinstmarginal sjunker när sjöfartsstödet inkluderas, och ca 44 procent av företagen i segmentet för tankers kan anses ha en stark vinstmarginal för år 2012. Det bör framhållas att 30 procent av företagen i segmentet har en positiv, om än svag, vinstmarginal också när sjöfartsstödet exkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

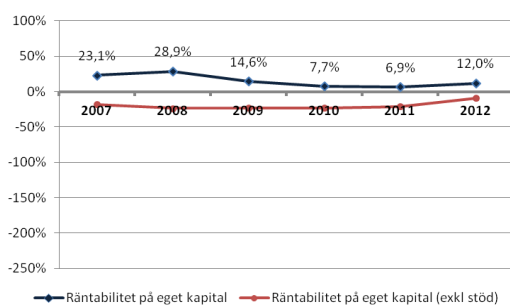
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	19%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	25%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	69%

Av tabellen ovan framgår att även om vinstmarginalerna mätt som medel- och medianvärden vänt uppåt under den senare delen av den undersökta perioden från 2010, så har andelen företag med negativ vinstmarginal ökat även när stödet är inkluderat. Sedan 2010 har dock andelen företag med negativ vinstmarginal när stödet exkluderas minskat, och det finns företag som har stark vinstmarginal även när stödet är exkluderat.

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.

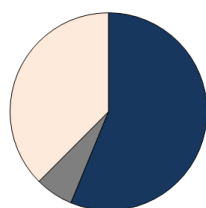


Räntabilitet på eget kapital – median.

Lönsamheten för tankerrederierna mätt som räntabilitet på eget kapital har ökat jämfört med 2011 vilket ses i både medel- och medianvärden. Tankerrederierna har en högre räntabilitet på eget kapital än storrederierna, vilket delvis kan förklaras av en lägre (om än ökande sedan 2011) soliditet. Räntabiliteten på eget kapital sjunker mätt som medel- och medianvärden under åren 2009-2011 i undersökningen. Det är förhållandevis stor skillnad mellan medel- och medianvärden vilket tyder på en stor spridning mellan de ingående företagen i segmentet. Detta framgår särskilt i den relativt stora ökningen från 2011 till 2012 i räntabilitet på eget kapital mätt som medelvärde, från -17,9 procent till 13,7 procent.

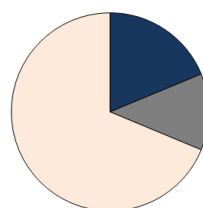
Den finansiella effekten av sjöfartsstödet är på samma sätt som för vinstmarginalen stor. Räntabiliteten på eget kapital är negativ om sjöfartsstödet exkluderas och detta gäller både för medel- och medianvärden. Medelvärdet förbättras med ca 200 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas, även om medianvärdet kan vara mer rimligt som riktmärke här med en ökning på ca 20 procentenheter.

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 2012 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2012 exkl. stöd.

Vid en bedömning av nivån på räntabilitet på eget kapital framgår att sjöfartsstödet gör att andelen rederier i tankersegmentet med negativ räntabilitet sjunker från nära 70 procent till under 40 procent och andelen med hög räntabilitet ökar till över 50 procent. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

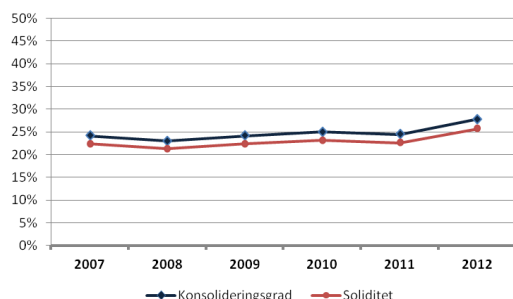
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 10%	81%	71%	67%	44%	44%	56%
	Svag	0-10%	6%	12%	11%	28%	11%	6%
	Negativ	< 0 %	13%	18%	22%	28%	44%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	24%	17%	6%	6%	19%
	Svag	0-10%	19%	6%	11%	11%	22%	13%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	69%

Av tabellen framgår att andelen företag i segmentet med stark räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas har ökat sedan 2010, även om nivån inte är lika hög som åren 2007-2009. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när stödet inkluderas har dock inte sjunkit till de nivåer som sågs under 2007-2008. När stödet exkluderas har andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital varit relativt oförändrad runt 70 procent, med undantag av 2010 då andelen översteg 80 procent.

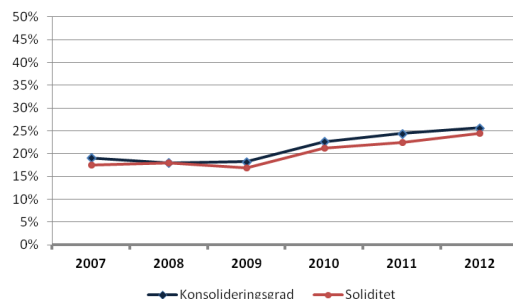
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.3.2 Tanker - Soliditet

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



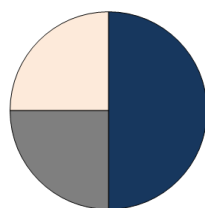
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

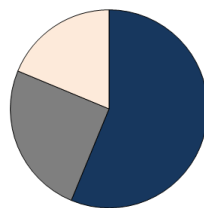
Nivån på soliditeten i tankersegmentet har under hela den undersökta perioden 2007-2012 legat mellan ca 20 och 25 procent i medelvärde och mellan ca 15 och 25 procent i medianvärde. Det kan vidare observeras en ökning av soliditeten under åren 2010-2012.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2012.

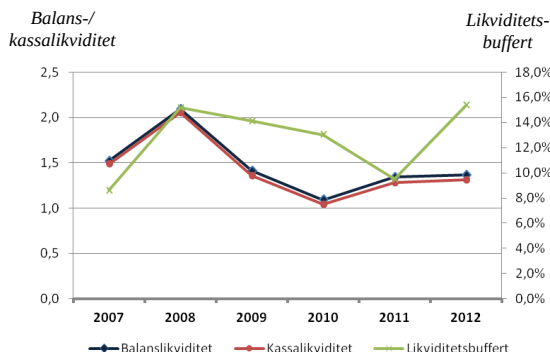
När nivån på nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad ska bedömas framgår att flertalet företag i segmentet tanker ligger på en hög (50 procent) eller medelnivå (25 procent) under 2012. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Soliditet	Hög	> 25%	31%	35%	33%	33%	44%	50%
	Låg	< 15%	44%	41%	39%	33%	33%	25%
	Medel	15-25%	25%	24%	28%	33%	22%	25%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	31%	35%	33%	39%	50%	56%
	Låg	< 15%	38%	41%	33%	33%	33%	25%
	Medel	15-25%	31%	24%	33%	28%	17%	19%

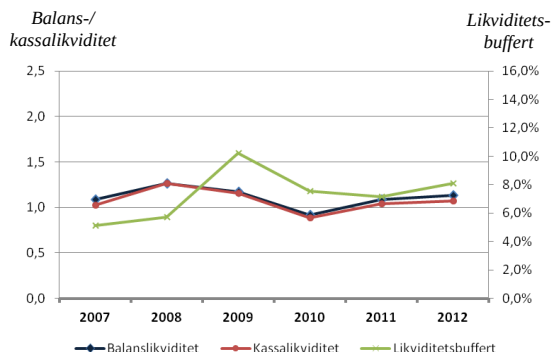
Andelen företag med hög soliditet (och konsolideringsgrad) har stigit under de två sista åren i undersökningen från en andel på ca 30-35 procent, samtidigt som andelen med låg soliditet har sjunkit och andelen med medelnivå legat i princip oförändrat.

5.3.3 Tanker - Likviditet

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



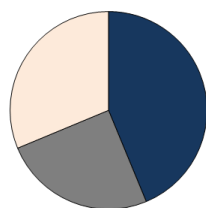
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

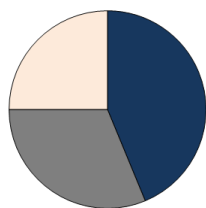
Nivån på likviditetsmått kassa- och balanslikviditet sjunker från år 2008 vartefter nivån åter stiger år 2011 och ligger kvar på denna nivå 2012. Detta gäller för både medel- och medianvärden. Likviditetsmått ligger något lägre mätt som medianvärden än som medelvärden. Medelvärde för likviditetsbufferten i företagen i tankersegmentet sjunker från ca 15 procent 2008 till under 10 procent år 2011 i medelvärde, för att därefter nå den högsta nivån under hela den undersökta perioden med 15,4 procent. Även medianvärdet ökar något under 2012 och ligger över 8 procent.

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



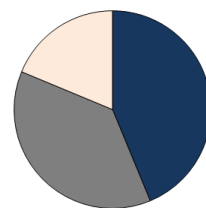
■ Hög ■ Låg ■ Medel

Kassalikviditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Balanslikviditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Likviditetsbuffert 2012.

Nivån på likviditetsnyckeltalen kassa- och balanslikviditet visar att något under hälften ligger på en hög nivå. Andelen företag som har en hög eller medelnivå på likviditetsbufferten utgör över 60 procent av företagen. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmått under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

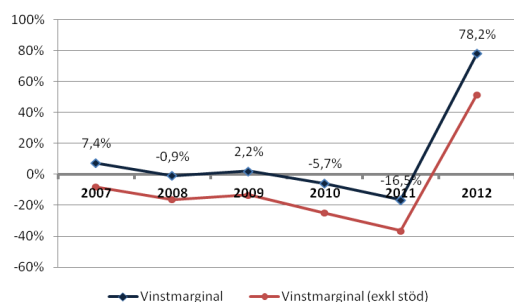
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	56%	39%	44%	44%
	Låg	< 0,8	31%	35%	22%	50%	39%	25%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	22%	11%	17%	31%
Balanslikviditet	Hög	> 1,2	44%	53%	44%	33%	39%	44%
	Låg	< 1,0	31%	35%	28%	50%	39%	31%
	Medel	1,0-1,2	25%	12%	28%	17%	22%	25%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	31%	41%	56%	39%	44%	44%
	Låg	< 5 %	50%	41%	44%	44%	50%	38%
	Medel	5-10%	19%	18%	0%	17%	6%	19%

Andelen företag med hög eller medelnivå på kassa- och balanslikviditet har under den undersökta perioden varit över hälften och utgjorde 2012 ca 75 respektive 70 procent av företagen. År 2010 var det hela 50 procent som hade låg kassa- och balanslikviditet. Andelen företag med hög likviditetsbuffert har legat förhållandevis stabilt under de senaste åren runt 40 procent eller högre.

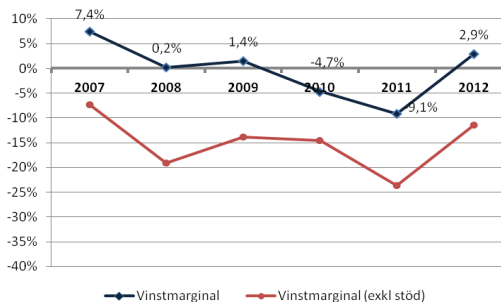
5.4 Torrlast

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).



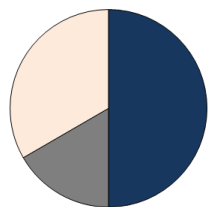
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

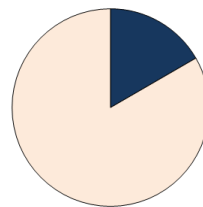
Vinstmarginalen sjönk år 2008 med viss återhämtning 2009 för att därefter fortsätta sjunka under år 2010 och 2011. Under 2012 sker en återhämtning och vinstmarginalen är åter positiv. Det höga medelvärdet för vinstmarginalen beror dock på ett enskilt företag med begränsad verksamhet som under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt. Sjöfartsstödet förbättrar vinstmarginalen i detta segment med ca 10-20 procentenheter.

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



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Vinstmarginal 2012 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

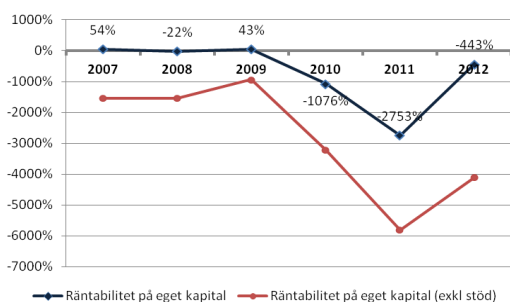
Vinstmarginal 2012 exkl. stöd.

Cirkeldiagrammen ovan visar att vinstmarginalen är positiv för 67 procent av företagen i segmentet för torrlast när sjöfartsstödet är inkluderat. Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal, med undantag av det enskilda företag som nämnts ovan. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

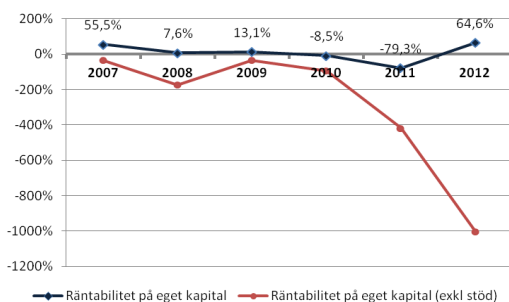
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%

Tabellen på föregående sida visar att en majoritet av företagen i torrlastsegmentet har en negativ vinstmarginal om stödet exkluderas. Under de tre åren 2009-2011 hade samtliga företag en negativ vinstmarginal om stödet exkluderas. Om sjöfartsstödet inkluderas har fler än hälften av företagen en positiv vinstmarginal (med undantag av åren 2010-2011), och år 2012 har hälften av företagen en stark vinstmarginal. Detta har inte hänt sedan 2007 då 67 procent av företagen kunde klassificeras på detta sätt.

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



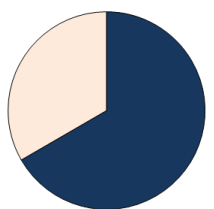
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

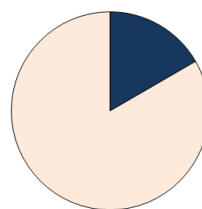
I diagrammen illustreras den stora spridningen bland företagen i detta segment vad gäller lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital, vilket framgår i skillnaden mellan medel- och medianvärdena. På samma sätt som föregående år finns det företag som driver medelvärdet och ger extrema värden. Räntabilitet på eget kapital har varit sjunkande från och med 2010, men 2012 vänder värdet åter uppåt. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker emellertid medianvärdet även 2012. En teknisk förklaring till de kraftigt negativa värdena på räntabiliteten kan vara den låga soliditeten i vissa av företagen som påverkar beräkningen av räntabilitet på eget kapital. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet är mycket stora förbättringar av räntabiliteten från 100 procentenheter och uppåt (i vissa fall flera 1000 procentenheter).

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 2012 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2012 exkl. stöd

Cirkeldiagrammen ovan visar att andelen företag med stark räntabilitet på eget kapital är 67 procent när sjöfartsstödet är inkluderat. Utan sjöfartsstöd skulle samtliga rederier i torrlastsegmentet uppvisa negativ räntabilitet på eget kapital, med undantag av det enskilda företag som tidigare nämnts. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

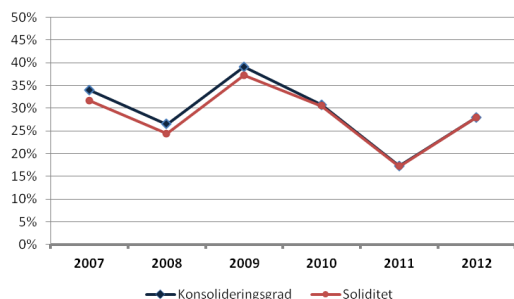
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 10%	83%	50%	50%	43%	14%	67%
	Svag	0-10%	17%	17%	17%	0%	14%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	17%	0%	0%	0%	17%
	Svag	0-10%	17%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%

Under hela den undersökta perioden 2007-2012 har andelen företag med negativ räntabilitet varit 67 procent eller högre när sjöfartsstödet exkluderas. Under åren 2009-2011 var andelen 100 procent. När sjöfartsstödet inkluderas har en majoritet av företagen kunnat visa positiv räntabilitet på eget kapital utom åren 2010-2011.

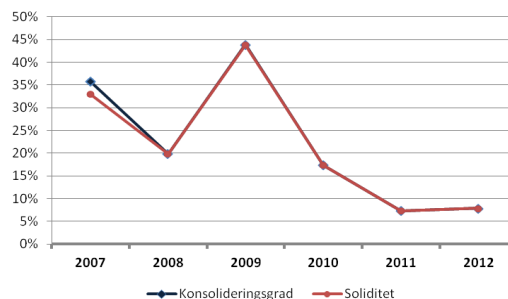
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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



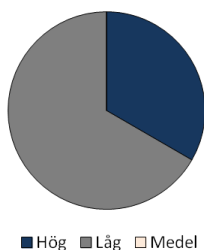
Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



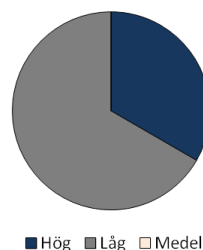
Soliditet och konsolideringsgrad– median.

Soliditeten i segmentet för torrlast sjönk under åren 2010 och 2011, sannolikt orsakat av ökande förluster under dessa året. Det sista året i undersökningen – 2012 – sker en viss återhämtning. Soliditeten ligger 2012 på ca 28 procent mätt som medelvärde, men mätt som medianvärde i segmentet är soliditeten påfallande låg, ca 8 procent.

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



Soliditet 2012.



Konsolideringsgrad 2012.

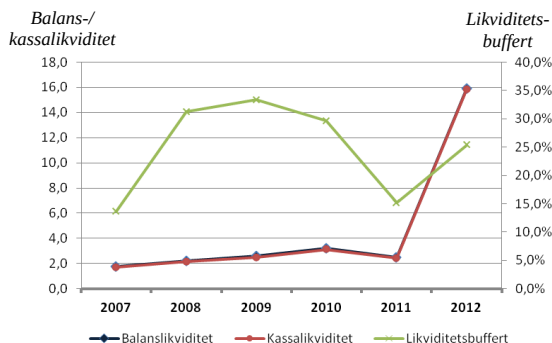
Om man studerar företagen i torrlastsegmentet närmare och klassificerar nivåerna på soliditet och konsolideringsgrad så har två tredjedelar av företagen en låg soliditet. En tredjedel kan uppvisa en hög soliditet och konsolideringsgrad år 2012. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivå på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Soliditet	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%

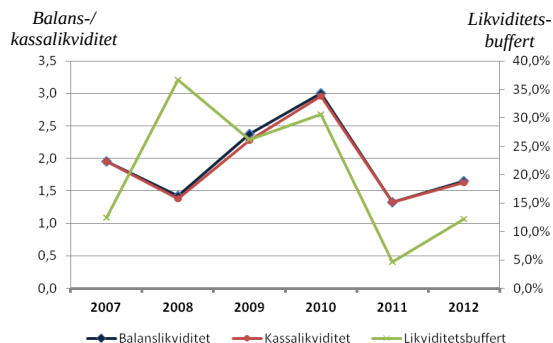
Av tabellen kan utläsas att fram till och med 2010 hade mer än hälften av företagen i segmentet en hög eller medelhög soliditet, men under de två sista åren har denna andel sjunkit. De två sista åren i undersökningen har över hälften av företagen haft en låg soliditet. Samma förhållande gäller för konsolideringsgraden.

5.4.3 Torrlast - Likviditet

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



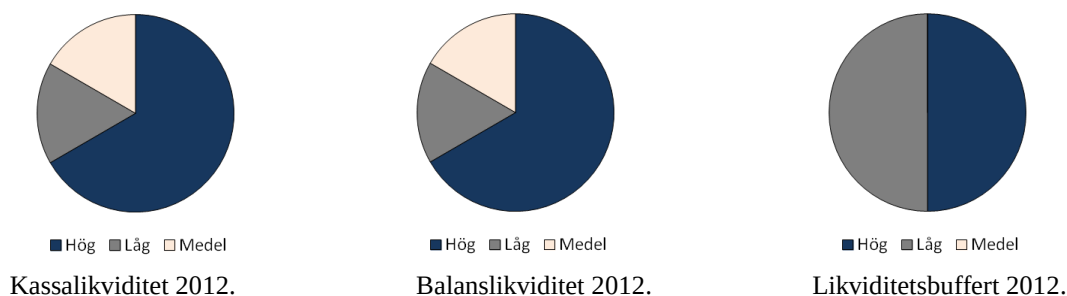
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

Nivån på kassa- och balanslikviditet i torrlastsegmentet är jämförelsevis hög och har med undantag av år 2011 uppvisat en stigande trend. År 2011 föll likviditetsnivån mätt både som medel- och medianvärde från ca 3 till närmare 2,5 i medelvärde eller under 1,5 i medianvärde. Det sista året i undersökningen sker en återhämtning även om medianvärdet inte når upp till tidigare års nivåer. Att medelvärdet är så högt (>15) kan förklaras av ett enskilt företag under avveckling som sålt sina anläggningstillgångar och erhållit likvida medel. Likviditetsbufferten i segmentet uppvisar också en återhämtning mätt både som medel- och medianvärden. Medelvärdet år 2012 är ca 25 procent och medianvärdet ca 12 procent.

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



Jämfört med 2011 är det en större andel företag som har en hög nivå på kassa- och balanslikviditet. Andelen företag som har en låg kassa- och balanslikviditet har ökat något sedan 2011. Vad gäller nivå på likviditetsbuffert i torrlastsegmentet syns en uppdelning av företagen mellan de som har en låg buffert och de som har en hög likviditetsbuffert. Fördelningen mellan dessa grupper är 2012 50-50. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

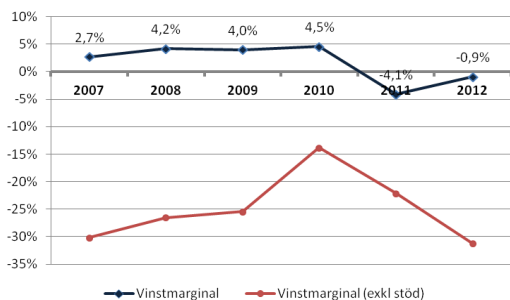
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	83%	71%	57%	67%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	29%	29%	17%
Balanslikviditet	Hög	> 1,2	67%	50%	83%	71%	57%	67%
	Låg	< 1,0	17%	0%	0%	0%	14%	17%
	Medel	1,0-1,2	17%	50%	17%	29%	29%	17%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	67%	83%	71%	43%	50%
	Låg	< 5 %	33%	0%	0%	14%	57%	50%
	Medel	5-10%	17%	33%	17%	14%	0%	0%

Andelen företag som har en hög kassalikviditet har legat relativt stabilt under hela den undersökta perioden runt ca 70 procent med undantag av 2011 då andelen sjönk något. Under perioden 2008-2010 var det inga företag som klassificerades i nivån låg kassa- eller balanslikviditet. Under de två sista åren har en ökning kunnat ses av denna andel. Andelen företag med låg likviditetsbuffert har ökat under de tre sista åren i undersökningen. År 2008 och 2009 var det inga företag som kunde klassificeras i gruppen låg likviditetsbuffert.

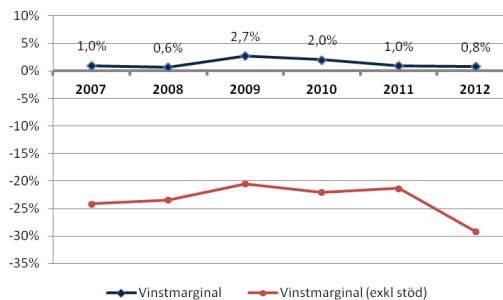
5.5 Färjesjöfart

5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet

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



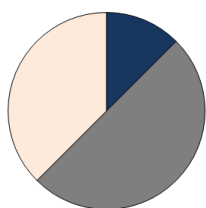
Vinstmarginal – medel.



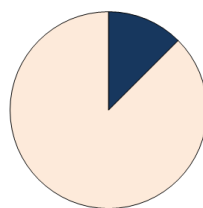
Vinstmarginal – median.

Av diagrammen framgår att lönsamheten i detta segment varit låg under hela den undersökta perioden – mellan ca 2-4 procent i medelvärde och ca 1-3 procent i medianvärde. År 2011 sjunker vinstmarginalen och blir negativ i medelvärde. Det sista året i undersökningen sker dock en viss återhämtning även om vinstmarginalen fortfarande är negativ för 2012 mätt som medelvärde. Medianvärdet har under hela den undersökta perioden varit positivt när sjöfartsstödet är inkluderat. Sjöfartsstödet gör att vinstmarginalen ligger ca 15-30 procentenheter högre i medelvärde och ca 20-30 procentenheter högre i medianvärde. Om stödet exkluderas försämrars vinstmarginalen ytterligare 2012 jämfört med 2011 mätt både som medel- och medianvärde.

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



Vinstmarginal 2012 inkl. stöd.



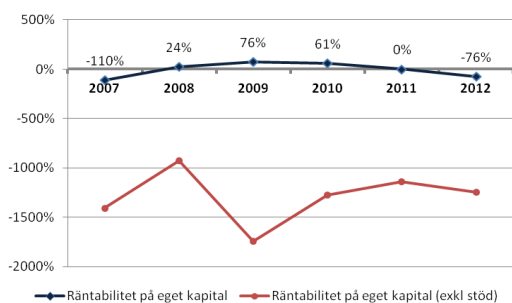
Vinstmarginal 2012 exkl. stöd.

När vinstmarginalen för år 2012 klassificeras framgår att det stora flertalet (88 procent) har en negativ vinstmarginal utan sjöfartsstödet. När sjöfartsstödet inkluderas har över 60 procent en positiv vinstmarginal och totalt sett har 13 procent stark vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

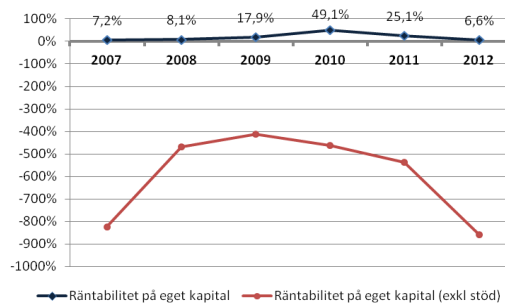
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	14%	25%	38%	13%	13%
	Svag	0-5%	43%	57%	75%	63%	63%	50%
	Negativ	< 0%	29%	29%	0%	0%	25%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	13%	13%	0%	13%
	Svag	0-5%	14%	0%	13%	25%	13%	0%
	Negativ	< 0%	71%	86%	75%	63%	88%	88%

Vinstmarginalen har varit svag under hela den undersökta perioden och fler än hälften av företagen har samtliga år klassificerats med svag eller negativ vinstmarginal. Om stödet exkluderas har under perioden en klar majoritet av företagen – de sista två åren nära 90 procent – haft en negativ vinstmarginal. Det bör dock framhållas att något av företagen med undantag av 2011 haft stark vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas.

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



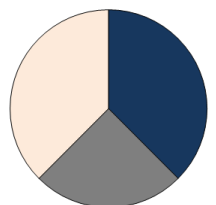
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

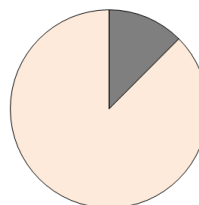
Räntabilitet på eget kapital i färjesjöfarten mätt som medianvärde har under hela den undersökta perioden varit positiv, men sjunkande under åren 2011 och 2012. Det är en stor spridning bland de ingående företagen vilket kan ses dels i skillnaden mellan medel- och medianvärden, men också i skillnaden mellan räntabilitet på eget kapital inklusive respektive exklusive sjöfartsstöd. Sjöfartsstödet gör att företagen kan uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital som vissa år kan anses vara mycket hög (både mätt som medel- och medianvärde).

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2012 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2012 exkl. stöd.

Som nämnts ovan gör sjöfartsstödet att över hälften av de ingående företagen kan uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital varav nära 40 procent en stark räntabilitet. Om

sjöfartsstödet exkluderas har nära 90 procent en negativ räntabilitet på eget kapital. Inga företag kan uppvisa en stark räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

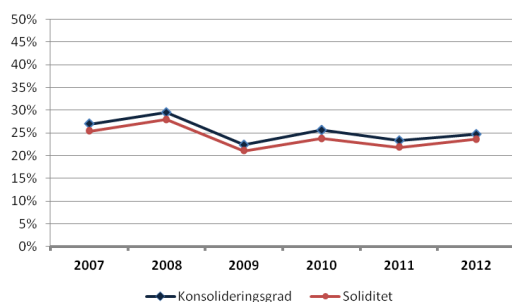
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 10%	38%	50%	63%	75%	50%	38%
	Svag	0-10%	25%	25%	38%	25%	25%	25%
	Negativ	< 0 %	38%	25%	0%	0%	25%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	13%	0%	13%	0%	0%
	Svag	0-10%	13%	13%	25%	25%	13%	13%
	Negativ	<0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%

Tabellen ovan visar att andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när stödet exkluderas har ökat under de två sista åren i undersökningen. På samma sätt har andelen företag med negativ räntabilitet även när sjöfartsstödet inkluderas ökat under de två sista åren. Åren 2009 och 2010 var det inga företag som hade negativ räntabilitet på eget kapital om stödet inkluderades.

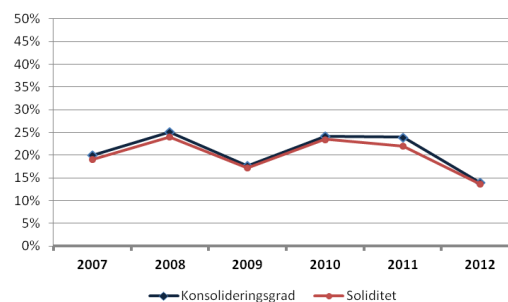
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet

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



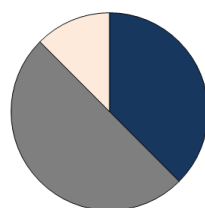
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

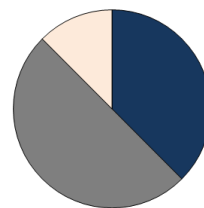
Medel- och medianvärdena för soliditet och konsolideringsgrad har varit förhållandevis stabila (medelvärden mellan ca 20-30 procent och medianvärden mellan ca 15-25 procent) under den undersökta perioden med en nedgång år 2009 och därefter viss återhämtning. Emellertid sjunker medianvärdet 2012 till den lägsta nivån under hela undersökningsperioden på ett sätt som inte har en motsvarighet i medelvärdet.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2012.

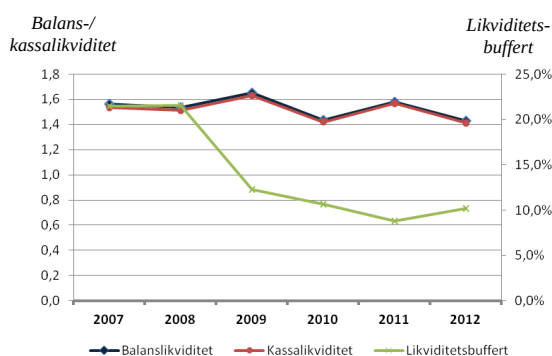
Hälften av rederierna har 2012 en soliditet och konsolideringsgrad som ligger på en låg nivå, vilket är en högre andel än 2011. Andelen företag med hög nivå har minskat jämfört med 2011. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivå på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Soliditet	Hög	> 25%	50%	50%	38%	50%	50%	38%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	50%	38%	50%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	0%	13%	13%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	50%	38%	50%	50%	38%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	50%	38%	50%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	0%	13%	13%

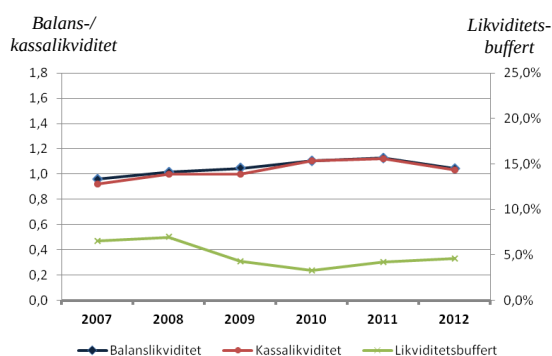
Andelen företag som har en hög nivå på soliditet och konsolideringsgrad har legat på 50 procent under hela undersökta perioden med undantag av en nedgång 2009 och nu också 2012. På motsvarande sätt har det skett en ökning av företag med en låg nivå under dessa år.

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.



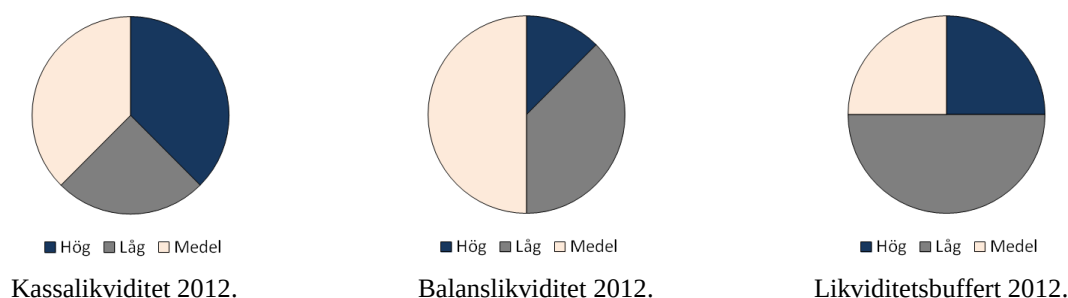
Likviditet – median.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet ligger relativt stabilt som medelvärde mellan ca 1,4 och 1,6. Medianvärdet för kassa- och balanslikviditet ligger mer stabilt och svagt stigande under hela den undersökta perioden med undantag av sista året 2012 då värdet

åter sjunker mot 1. Att medelvärde varierar mer än medianvärdet kan bero på kraftig spridning bland de ingående företagen.

Likviditetsbufferten sjunker under undersökningsperioden från en nivå på ca 20 procent 2007-2008 till strax under 10 procent mätt som medelvärden. Medianvärdet för likviditetsbuffert ligger i början av perioden (2007-2008) strax över 5 procent för att därefter sjunka något och är 2012 ca 4-5 procent.

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



Över hälften av företagen bedöms under 2012 ha en låg eller medelnivå på kassa- och balanslikviditet, andelen med en hög nivå på kassa- och balanslikviditet har sjunkit sedan 2011. Hälften av företagen inom färjesjöfarten har en låg likviditetsbuffert 2012 vilket är en minskning jämfört med 2011, och 25 procent har en hög likviditetsbuffert 2012. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

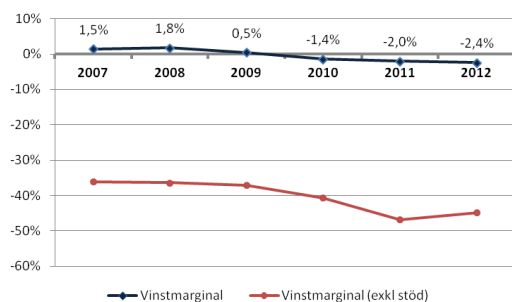
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	38%	50%	50%	38%
	Låg	< 0,8	38%	13%	0%	13%	13%	25%
	Medel	0,8-1,1	25%	50%	63%	38%	38%	38%
Balanslikviditet	Hög	> 1,2	38%	25%	38%	25%	50%	13%
	Låg	< 1,0	25%	13%	13%	13%	13%	38%
	Medel	1,0-1,2	38%	63%	50%	63%	38%	50%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	38%	50%	38%	13%	25%	25%
	Låg	< 5 %	38%	50%	50%	63%	63%	50%
	Medel	5-10%	25%	0%	13%	25%	13%	25%

Under den undersökta perioden har mindre förskjutningar mellan nivåerna kunnat observeras för alla tre likviditetsmåten mellan olika år. Dessa förändringar ger emellertid ingen entydig bild av pågående trender inom segmentet färjesjöfart, utan förefaller vara förhållandevis ordinära.

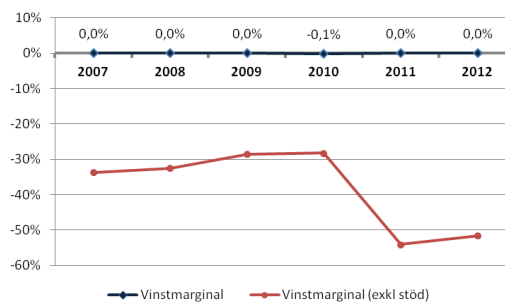
5.6 Management

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).



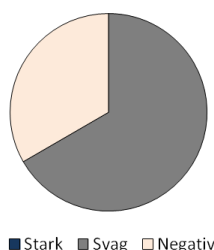
Vinstmarginal – medel.



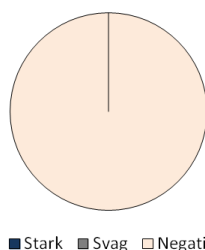
Vinstmarginal – median.

Vinstmarginalen bland företagen i management-segmentet har under hela den undersökta perioden varit stabilt låg. Medelvärdet har sjunkit sedan 2008 för att vara -2,4 procent år 2012. Medianvärdet för vinstmarginalen har under hela den undersökta perioden varit 0 procent. Sjöfartsstödet förefaller göra att företagen har kunnat förbättra sin lönsamhet med nära 40-50 procentenheter och därigenom visa en vinstmarginal runt 0. Det bör framhållas att vinstmarginalen exklusive sjöfartsstöd sjunkit mer än vad rörelsen i vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd visar, vilket framgår särskilt tydligt av medianvärdet för vinstmarginal exklusive stöd.

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



Vinstmarginal 2012 inkl. stöd.



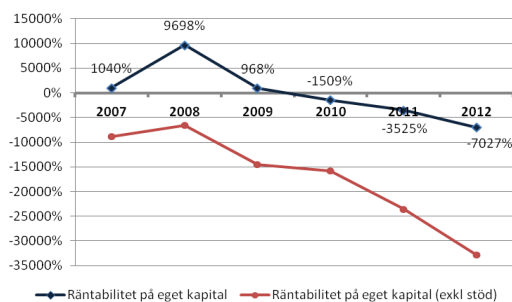
Vinstmarginal 2012 exkl. stöd.

Nivån på vinstmarginalerna i management-segmentet är helt beroende av sjöfartsstödet. Dessa bolag som i princip uteslutande ägnar sig åt bemanning av andra företags verksamhet visar samtliga negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

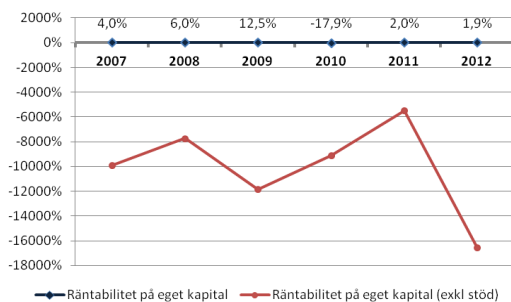
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%

På samma sätt som framhållits ovan så framgår av tabellen att sjöfartsstödet har avgörande betydelse för möjligheten för denna typ av företag att inte visa negativ vinstmarginal. Endast 2008 kunde något företag uppvisa en positiv marginal även om sjöfartsstödet exkluderades. Under de senaste fyra åren har inget företag uppvisat en stark vinstmarginal även om stödet inkluderas.

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



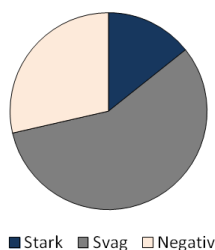
Räntabilitet på eget kapital – medel.



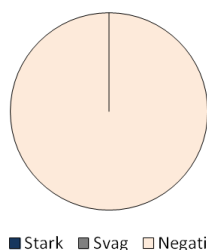
Räntabilitet på eget kapital – median.

Rörelsen i räntabilitet på eget kapital liknar vinstmarginalen ovan där medelvärde sjunker från 2008 års nivå samtidigt som medianvärdet är mer stabilt. Medelvärdena uppvisar volatila extremvärden samtidigt som medianvärdet antar mer rimliga värden. En förklaring till de extrema värdena är den mycket låga soliditet (se avsnitt 5.6.2 nedan) som företagen i detta segment har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får mycket stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital. 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.

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 2012 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2012 exkl. stöd.

Förekomsten av sjöfartsstödet innebär att över 70 procent av företagen kan uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital 2012. Utan sjöfartsstödet skulle samtliga undersökta företag i segmentet ha en negativ räntabilitet på eget kapital. Det bör dock åter framhållas att företag i detta segment i allt väsentligt enbart hanterar personal verksam i andra företag varför sjöfartsstödet får en avgörande betydelse för lönsamheten. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

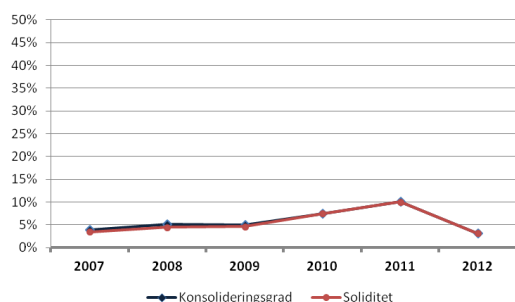
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 10%	43%	29%	57%	38%	25%	14%
	Svag	0-10%	29%	43%	29%	13%	38%	57%
	Negativ	< 0 %	29%	29%	14%	50%	38%	29%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	14%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	<0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%

Under hela den undersökta perioden – med undantag av något företag 2008 – har samtliga företag i management-segmentet en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. När stödet inkluderas har 60-70 procent av företagen (50 procent 2008) en positiv räntabilitet på eget kapital.

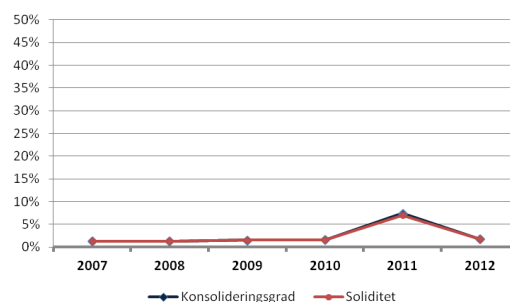
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



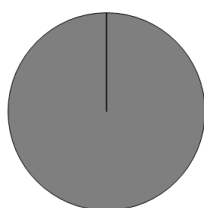
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

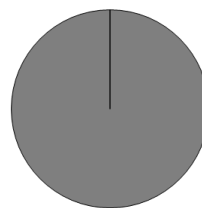
Som nämndes ovan är soliditeten mycket låg bland företagen i detta segment där medelvärdet under den undersökta perioden ligger mellan ca 3-10 procent och medianvärdet något lägre mellan ca 1-7 procent. Under det sista året ses en nedgång efter år 2011 som var det år med de högsta nivåerna på soliditet och konsolideringsgrad i detta segment. En förklaring till den låga soliditeten i segmentet för management-bolag kan vara att verksamheten inte är lika kapitalkrävande som i övriga segment, och i flera fall ingår i en större bolagsgrupp.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2012.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2012.

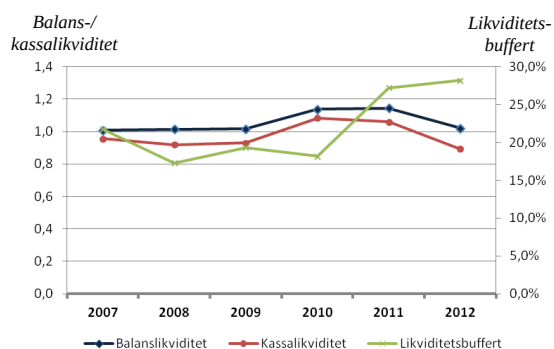
Samtliga företag i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad under 2012. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

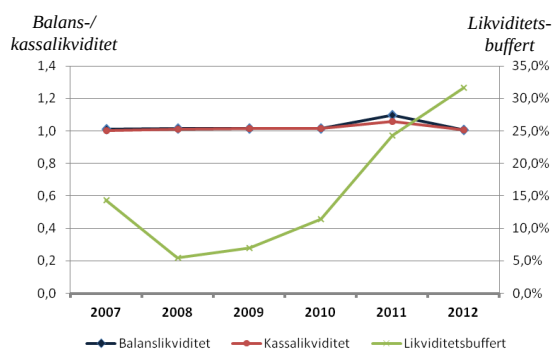
Sista året i undersökningen klassificeras nivån på soliditet och konsolideringsgrad i samtliga företag såsom låg. Under hela perioden har 75 procent eller fler haft låg soliditet och konsolideringsgrad. 2010 och 2011 hade emellertid något av företagen en soliditet och konsolideringsgrad som klassificerades såsom 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.

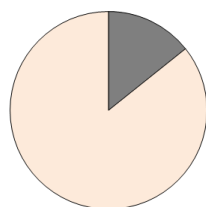


Likviditet – median.

Likviditetsnivån i segmentet för management-bolag har varit förhållandevis stabil under den undersökta perioden och både kassa- och balanslikviditet har med mindre årliga förändringar legat runt 1 mått både som medel- och medianvärde, med en viss nedgång år 2012. Likviditetsbufferten har ökat sedan 2010 och ligger år 2012 strax under 30 procent i

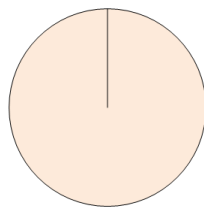
medelvärde och strax över 30 procent i medianvärde. Den relativt höga likviditetsbufferten i segmentet förklaras av den lägre balansomslutningen i dessa företag.

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



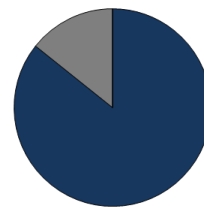
■ Hög ■ Låg □ Medel

Kassalikviditet 2012.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Balanslikviditet 2012.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Likviditetsbuffert 2012.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet år 2012 innebär att inga företag har hög likviditet. De flesta företag bedöms ha en medelhög kassa- och balanslikviditet med undantag av ca 14 procent som bedöms ha låg kassalikviditet. 86 procent av företagen har en likviditetsbuffert som klassificerats som hög. Resterande har en låg likviditetsbuffert. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2012.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	13%	50%	0%
	Låg	< 0,8	14%	29%	29%	0%	13%	14%
	Medel	0,8-1,1	86%	71%	71%	88%	38%	86%
Balanslikviditet	Hög	> 1,2	0%	0%	0%	25%	38%	0%
	Låg	< 1,0	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	1,0-1,2	100%	100%	100%	75%	63%	100%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	57%	43%	29%	50%	75%	86%
	Låg	< 5 %	29%	43%	43%	38%	13%	14%
	Medel	5-10%	14%	14%	29%	13%	13%	0%

Majoriteten av företagen har under samtliga år haft en likviditet som har legat på medelnivå. Under åren 2010 och 2011 fanns det företag som hade en likviditetsnivå som kunde klassificeras såsom hög (50 procent hade hög kassalikviditet 2011). Likviditetsbufferten i detta segment har legat på en hög nivå för en stor andel av företagen – från och med 2010 över 50 procent och ökande till 86 procent 2012.

6 Kommentar

Denna uppföljning av stödet till svensk sjöfart 2012 har utgått från publikt tillgänglig information. Rapporten baseras på en finansiell bedömning och har inte tagit särskild hänsyn till skilda förutsättningar att bedriva verksamhet i de olika segmenten som till exempel olika konjunkturcyklicitet, makrofaktorer eller kapital- och personalintensitet, även om detta i vissa fall har kommenterats.

Rapporten visar den finansiella situationen för företag som mottagit sjöfartsstöd under 2012 och deras finansiella utveckling under undersökningsperioden. Med detta som utgångspunkt har det varit möjligt att kommentera utvecklingen och det finansiella tillståndet i branschen, både på aggregerad nivå och per segment. Det har också varit möjligt att åskådliggöra den direkt 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. Detta gör i så fall också att betydelsen av det svenska sjöfartsstödet kan ha kommit att överdrivas i den ovan gjorda analysen.

Ett annat förhållande som kan ha effekt på vilka slutsatser som kan dras är att det är relativt få bolag i varje segment. Detta gör att enskilda bolag får ett stort genomslag på framförallt medelvärden vid beräkningen av finansiella nyckeltal och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen.

Undersökningen för 2012 visar att lönsamheten i branschen har ökat, även om denna ökning ser olika ut i olika segment och den finansiella situationen är på generell nivå i branschen fortfarande ansträngd. Emellertid har vinstmarginalerna generellt förbättrats och räntabiliteten har ökat.

Den sammanlagda omsättningen har minskat med ca 1 miljard kronor, och det sammanlagda resultatet har sjunkit med ca 120 miljoner kronor. Samtidigt har summan av utbetalt sjöfartsstöd minskat med ca 50 miljoner kronor jämfört med 2011.

I uppföljningen av sjöfartsstödet för 2012 har det konstaterats att det svenska sjöfartsstödet har en väsentlig betydelse för möjligheten att visa positiva nyckeltal vad gäller lönsamhet. Detta gäller åtminstone på aggregerad nivå. Samtidigt är det stora skillnader mellan de segment som ingår i undersökningen. Segmentet storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre betydelse. Störst betydelse har sjöfartsstödet för management-segmentet – där verksamheten i allt väsentligt består i att hantera personal som är verksam i andra företag – där stödet har avgörande betydelse.

APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

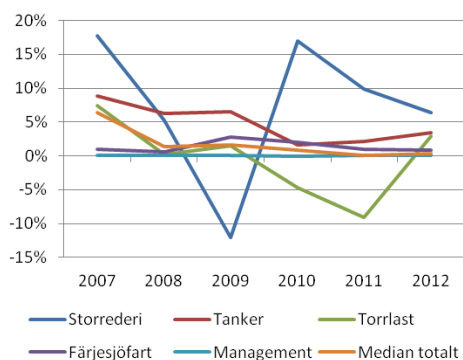
Utöver de redan redovisade nyckeltalen gällande lönsamhet återfinns i detta appendix kompletterande nyckeltal som mäter ytterligare aspekter av lönsamheten i de olika segmenten. Dessa nyckeltal redovisas med medel- och medianvärden.

Dessa nyckeltal är:

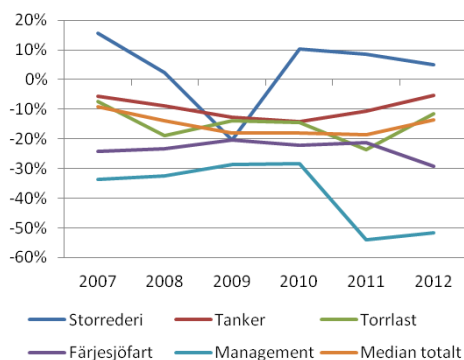
- Rörelsemarginal inkl. stöd
- Rörelsemarginal exkl. stöd
- Rörelseresultat per anställd inkl. stöd
- Rörelseresultat per anställd exkl. stöd
- K/I-tal inkl. stöd
- K/I-tal exkl. stöd
- Räntabilitet på totalt kapital inkl. stöd
- Räntabilitet på totalt kapital exkl. stöd

Dessutom redovisas i detta Appendix andelen företag per segment år 2012 utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på totalt kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Nytt i uppföljningen för år 2012 är en tabell med en översikt över förändring av klassificeringen över tid under den undersökta perioden 2007-2012 samt en sammanställning av medianvärdena i de ingående segmenten för de nyckeltal som redovisats och kommenterats särskilt i kapitel 5.

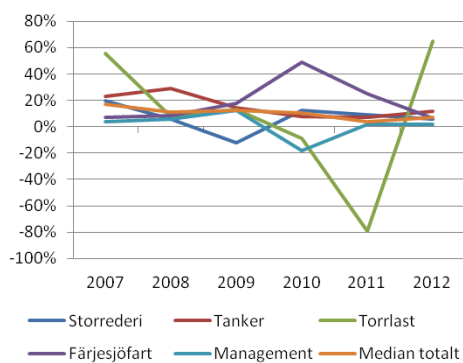
Övergripande jämförelse av medianvärden per nyckeltal



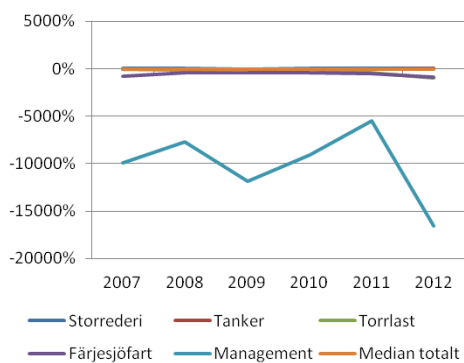
Vinstmarginal, inkl. stöd.



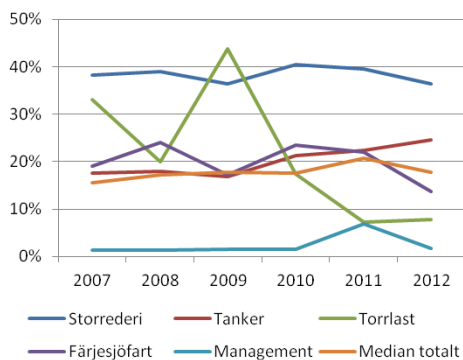
Vinstmarginal, exkl. stöd.



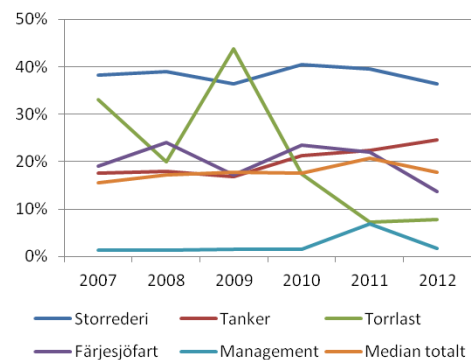
Räntabilitet på eget kapital, inkl. stöd.



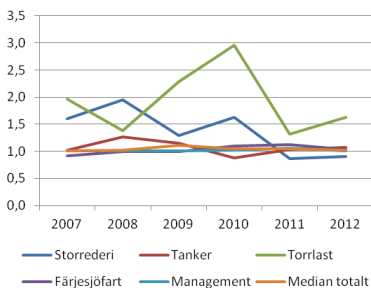
Räntabilitet på eget kapital, exkl. stöd.



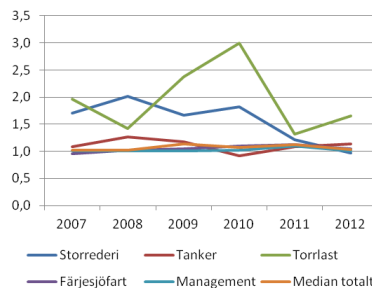
Soliditet



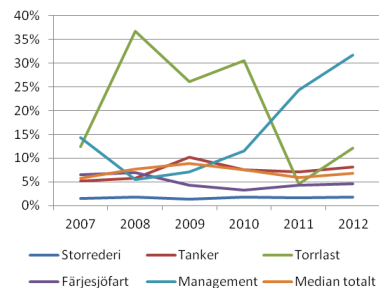
Konsolideringsgrad



Kassalikviditet

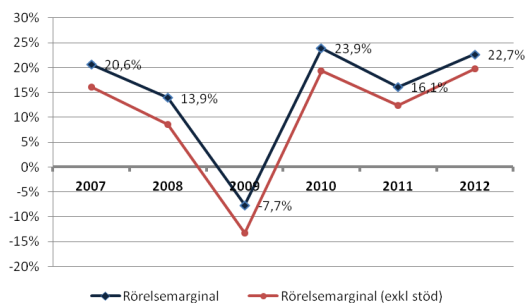


Balanslikviditet

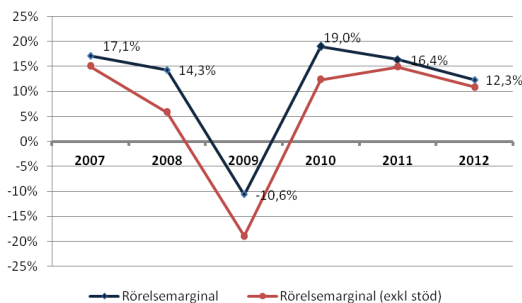


Likviditetsbuffert

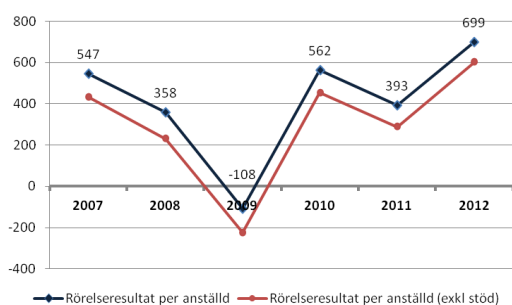
Storrederi



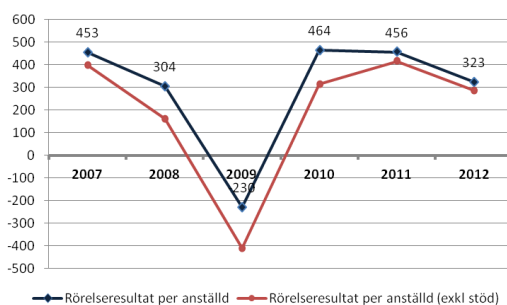
Rörelsemarginal – medel.



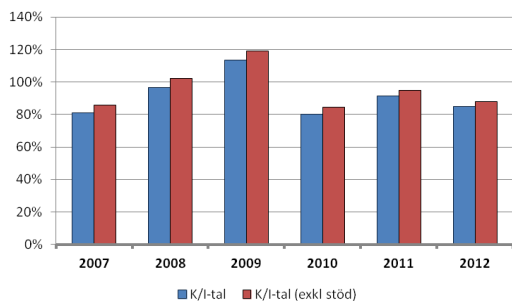
Rörelsemarginal – median.



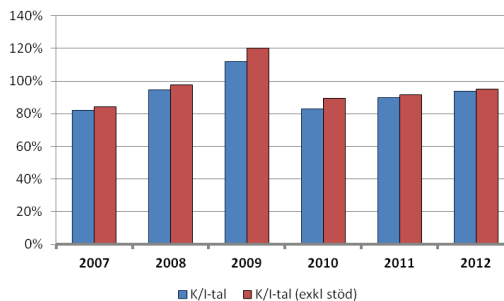
Rörelseresultat per anställd – medel.



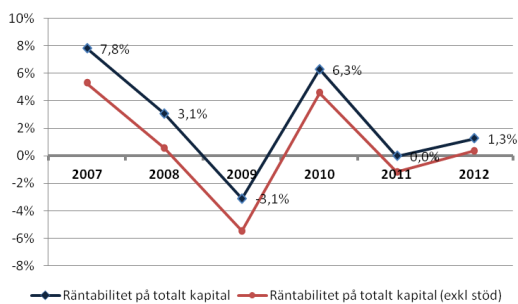
Rörelseresultat per anställd – median.



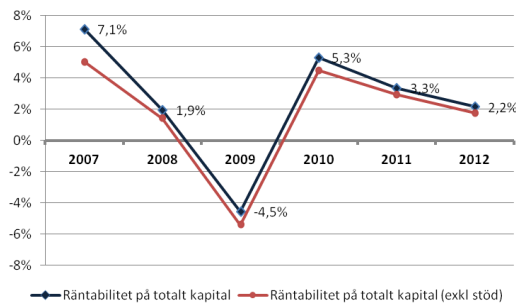
K/I-tal – medel.



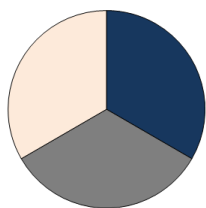
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

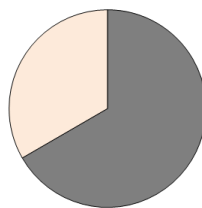


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2012 inkl. stöd.

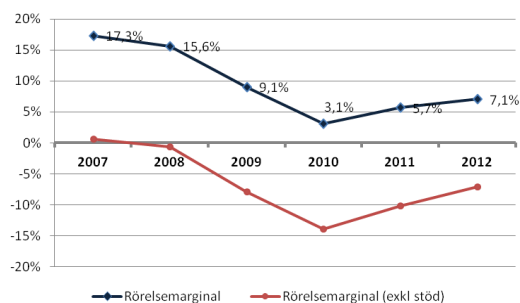


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

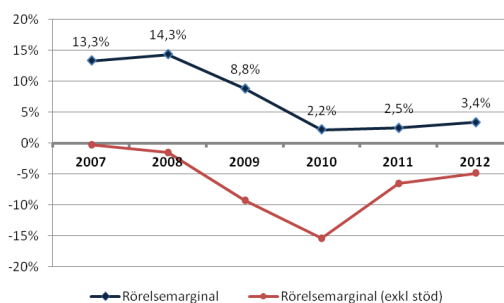
Räntabilitet på totalt kapital 2012 exkl. stöd.

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

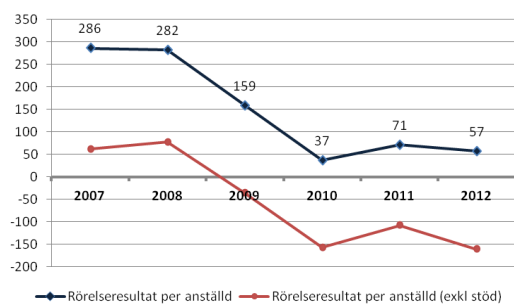
Tanker



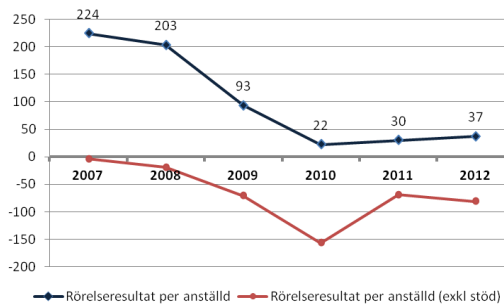
Rörelsemarginal – medel.



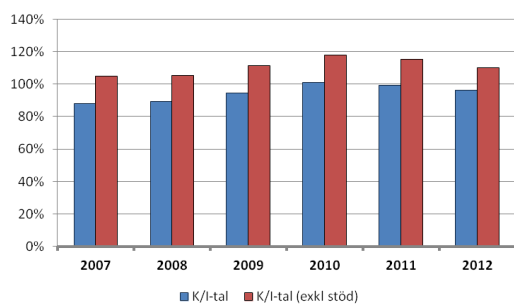
Rörelsemarginal – median.



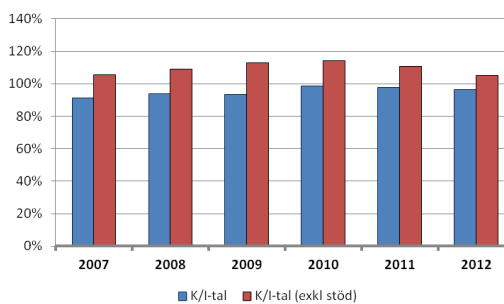
Rörelseresultat per anställd – medel.



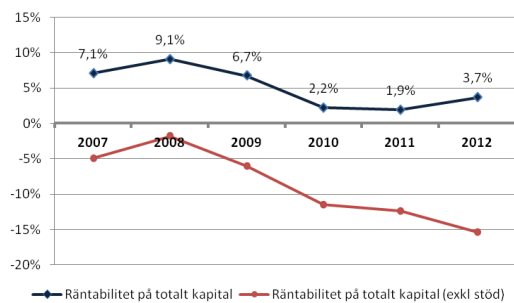
Rörelseresultat per anställd – median.



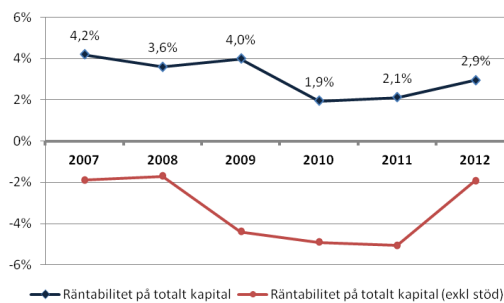
K/I-tal – medel.



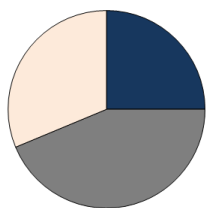
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

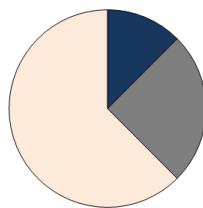


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2012 inkl. stöd.

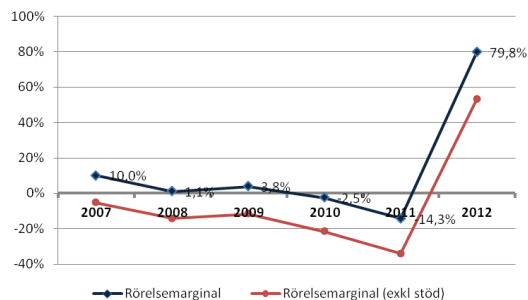


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

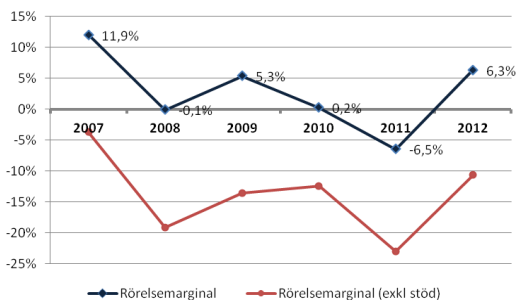
Räntabilitet på totalt kapital 2012 exkl. stöd.

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

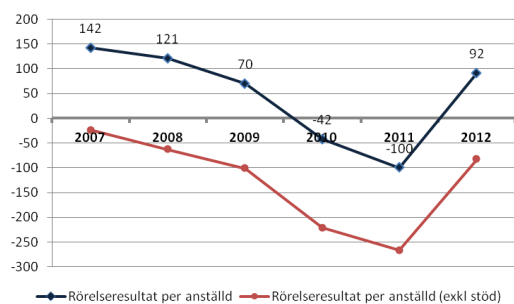
Torrlast



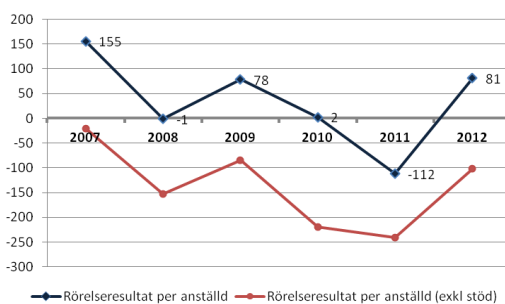
Rörelsemarginal – medel.



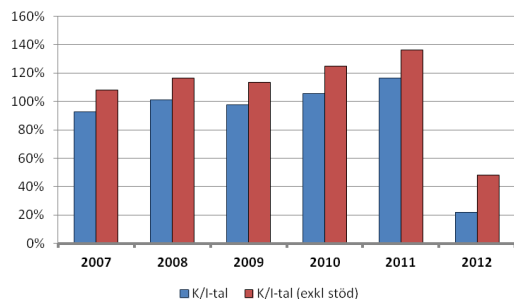
Rörelsemarginal – median.



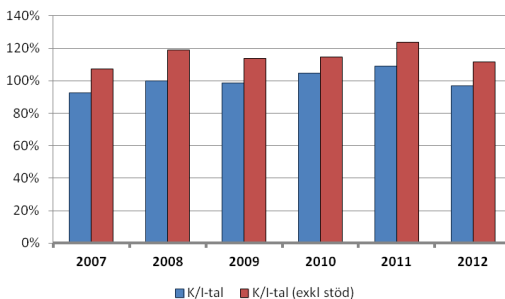
Rörelseresultat per anställd – medel.



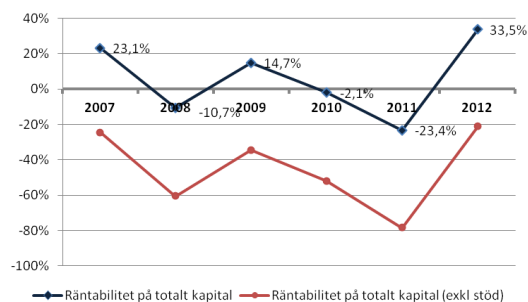
Rörelseresultat per anställd – median.



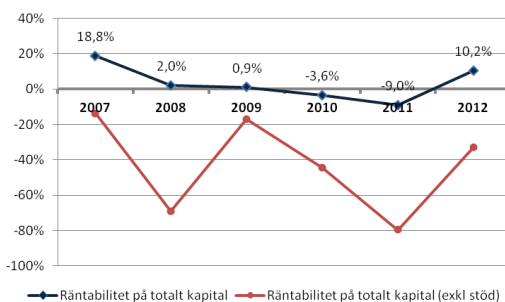
K/I-tal – medel.



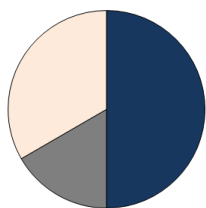
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

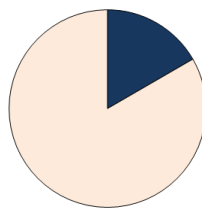


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2012 inkl. stöd.

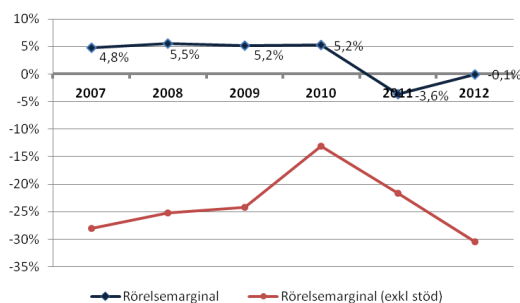


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

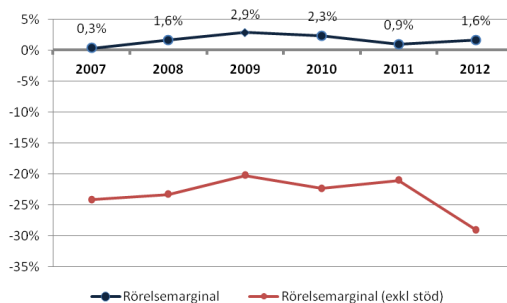
Räntabilitet på totalt kapital 2012 exkl. stöd.

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

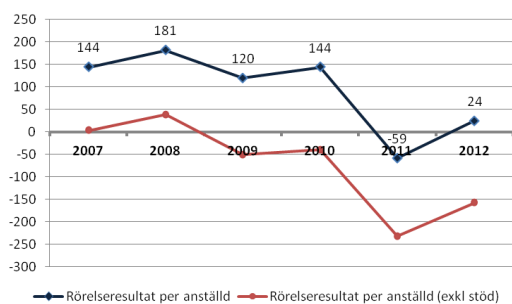
Färjesjöfart



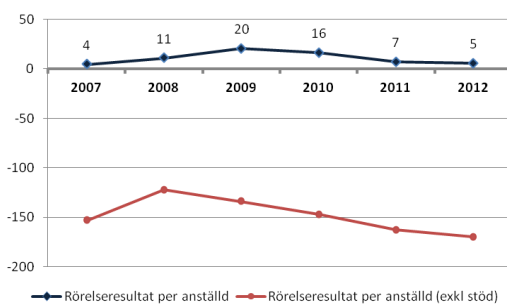
Rörelsemarginal – medel.



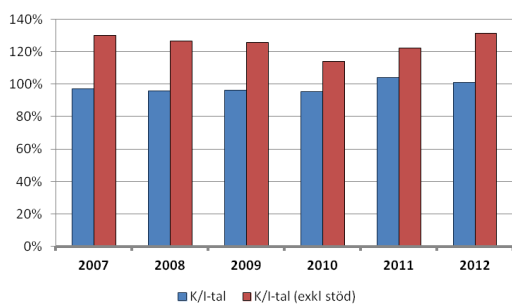
Rörelsemarginal – median.



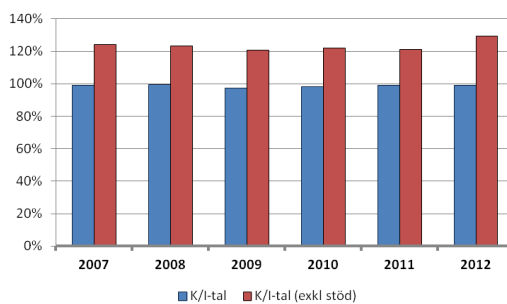
Rörelseresultat per anställd – medel.



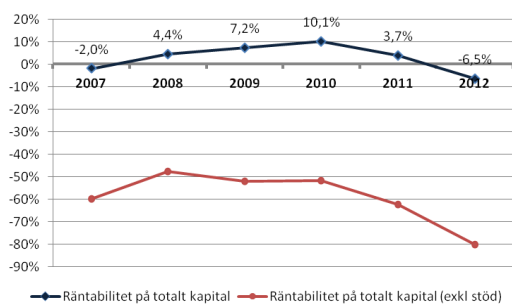
Rörelseresultat per anställd – median.



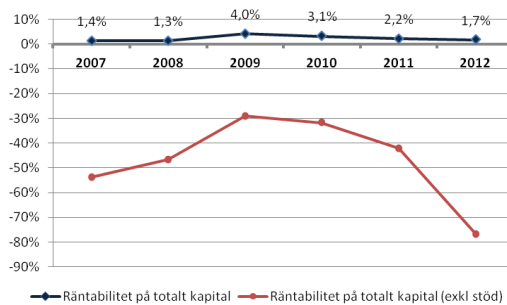
K/I-tal – medel.



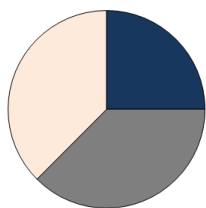
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

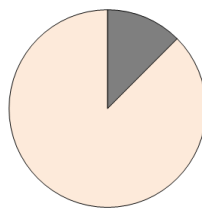


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2012 inkl. stöd.

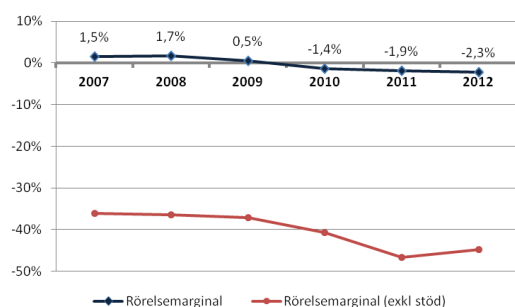


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

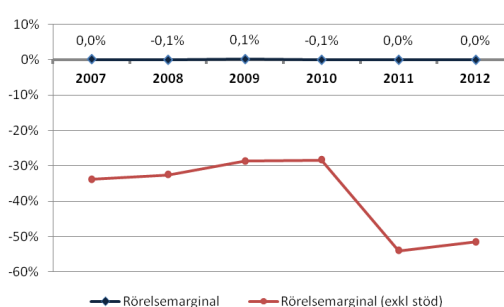
Räntabilitet på totalt kapital 2012 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inkl. stöd	Stark	> 7%	13%	25%	25%	13%	25%	25%
	Svag	0-7%	63%	63%	75%	88%	50%	38%
	Negativ	< 0%	25%	13%	0%	0%	25%	38%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	13%	13%	0%	13%	0%	0%
	Svag	0-7%	13%	13%	25%	25%	13%	13%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%

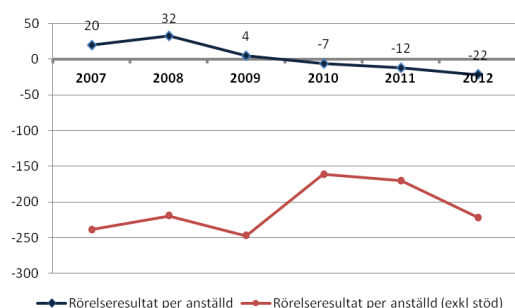
Management



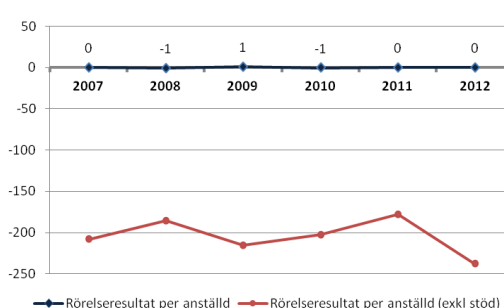
Rörelsemarginal – medel.



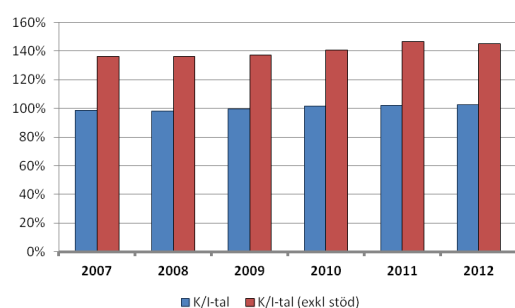
Rörelsemarginal – median.



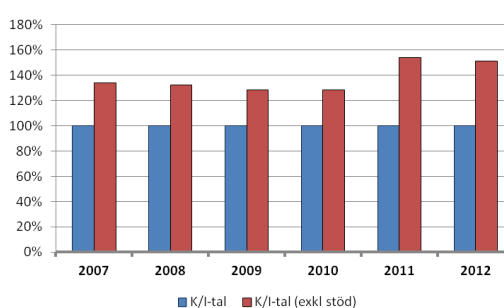
Rörelseresultat per anställd – medel.



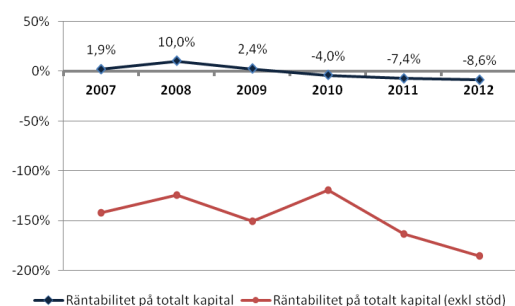
Rörelseresultat per anställd – median.



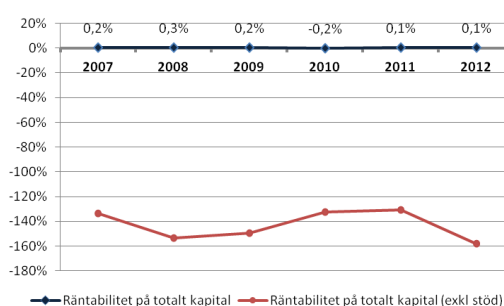
K/I-tal – medel.



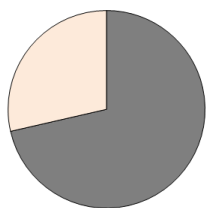
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

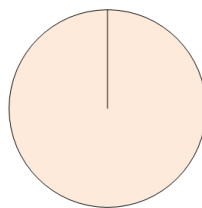


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2012 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2012 exkl. stöd.

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



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.