

Sjöfartsstödetts effekter Rapport 2013 2014:10

Sjöfartsstödetts effekter Rapport
2013 2014:10

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: 2014-10-29

Förord

Trafikanalys har sedan 2012 ett löpande uppdrag att följa upp och analysera effekterna av stödet till svensk sjöfart. Denna rapport redovisar effekterna av sjöfartsstödet år 2013. Huvudrapporten baseras till stor del på en underlagsrapport av Sensa Corporate Advisors med Mikael Kruusval och Andreas Hagberg som författare. Underlagsrapporten ligger som bilaga och baseras i sin tur på de stödmottagande rederiföretagens årsredovisningar.

Projektledare på Trafikanalys har varit Björn Olsson.

Stockholm i oktober 2014

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning.....	7
Inledning.....	9
1 Stödets utformning	11
Villkoren för sjöfartsstöd.....	11
Stödet något lägre per rederi	12
Torrlastrederier får ökat stöd	13
2 Handelsflottans utveckling	15
Svenskregistrerade fartyg blir allt färre	15
Svenska ombordanställda minskar.....	16
3 Effekter på rederierna.....	17
3.1 Rederibranschens lönsamhet idag	17
Ökad omsättning och ökad lönsamhet	17
Stora skillnader mellan sjöfartssegmenten	18
Lönsamheten har blivit lite bättre	19
3.2 Finansiell utveckling per segment.....	21
Skillnader i utvecklingen mellan segment.....	21
Större andelar rederier med positiv lönsamhet	22
4 Jämförelse med andra transportbranscher.....	25
Rederierna jämfört med övriga sjötransportföretag.....	25
Sjötransport jämfört med övriga transportbranscher	26
5 Slutsatser	27
Referenser	29
Bilaga. Sensas rapport för år 2013.....	31

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 år 2013. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet.

Rapporten inleds 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. Materialet visar att i takt med att den svenskregistrerade flottan har minskat i antal har också mängden ombordanställda svenskar minskat. Dock har det skett en viss ökning av antalet svenska befälhavare det senaste dryga decenniet.

Kärnan i rapporten är avsnitt tre som översiktligt beskriver de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningen. Avsnittet sammanfattar kortfattat bilagan och visar några utvalda nyckeltal som beskriver 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 olika segment och visar situationen idag samt den utvecklingen från 2007.

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. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg har minskat har även antalet rederier som fått stöd minskat. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade 2013 med 170 miljoner kronor från året innan till 1,48 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan år 2001.

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 emellertid 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 omfattat de 37 företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2013. Omsättningen bland dessa företag har generellt sett ökat med ca 4

procent jämfört med 2012, och stödet utgör i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen, vilket är en något lägre andel än tidigare. Lönsamheten mätt som vinstmarginal har också förbättrats något, och räntabiliteten på såväl det egna kapitalet som det totala kapitalet har stärkts.

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

Segmentet storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre betydelse, vilket också nyckeltalen visar. Stödets andel av storrederiernas omsättning är i snitt 1,6 procent. Störst betydelse har sjöfartsstödet för managementbolagen – som är att jämföra med bemanningsföretag – där stödet har avgörande betydelse. År 2013 utgjorde stödet 50 procent av omsättningen, som i sin tur minskat kraftigt sedan 2012. Management visade som enda segment ett negativt resultat under 2013.

Inom sjötransportbranschen har rederierna med sjöfartsstöd en relativt god rörelsemarginal, och avkastning på totalt kapital. Däremot har rederier med sjöfartsstöd en lägre soliditet än genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet. Sjötransportbranschen som helhet har ökat sin lönsamhet de senaste åren, men ligger relativt lågt jämfört med övriga delar av transportbranschen.

Inledning

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

Denna rapport följer upp sjöfartsstödet effekter år 2013. Rapporten bygger till stor del på underlag som Sensa Corporate Advisors (hädanefter Sensa) tagit fram på Trafikanalys uppdrag och som återfinns i bilaga. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet. Rapporten inleds i med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Ett av syftena med stödet är att underlätta för rederier att anställa svensk personal ombord. Ett villkor för stödet är dock att fartyget måste vara registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt två beskriver kortfattat utvecklingen för svensk-registrerade fartyg och för ombordanställda svenska kvinnor och män.

Kärnan i rapporten är avsnitt tre som översiktligt beskriver de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningen. Avsnitt tre beskriver några nyckeltal och som en bild av rederiernas ekonomiska situation. Sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen. Den ekonomiska analysen är också uppdelad på olika segment och visar situationen idag samt den historiska utvecklingen från 2007.

Sjöfarten är en del av transportbranschen och därmed utsatt för konkurrens från andra trafikslag. Samtidigt är sjöfartsbranschen mer internationell än de flesta andra transportbranscher, vilket gör den mer utsatt för den globala konjunkturen. Avsnitt fyra ger en översiktlig bild, dels av rederiernas situation i jämförelse med övriga sjötransportföretag, dels av den ekonomiska utvecklingen för sjötransportbranschen jämfört med övriga delar av transportbranschen. Avsnitt fem ger några slutsatser av analysen.

1 Stödets utformning

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

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, senast ändrad i april 2014.³ Sjöfartsstöd kan således lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att:

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

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

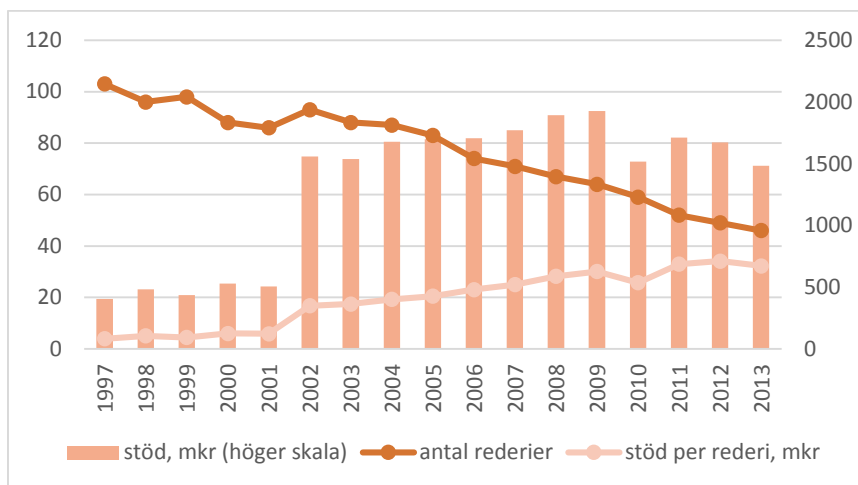
Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemontörer och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.

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

¹ Prop. (1996/97:1)

² Prop. (2000/01:127)

³ Se Förordning (2001:770)



Figur 1.1. Sjöfartsstödet och antal stödberättigade rederier. Källor: Bilaga, ESV (2013), Rederinämnden (2010), SOU (2010:73).

Stödet något lägre per rederi

Figur 1.1 visar att när sjöfartsstödet började utbetalas till rederierna gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt och fått sjöfartsstöd minskat till cirka hälften och under 2013 utgick stöd till 46 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 32 miljoner kronor per rederiföretag år 2013.

Klassificeringen av rederierna i segment

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

- Storredier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

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

⁴ SOU (2010:73), s 36

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

Torrlastrederier får ökat stöd

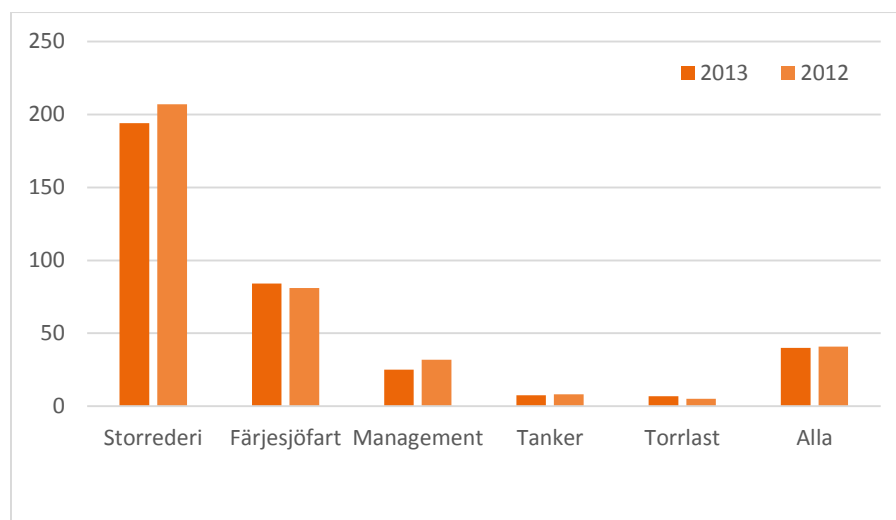
Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade under 2013 med hela 170 miljoner kronor jämfört med året innan till 1,48 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan år 2001 då stödet reformerades (se Figur 1.1). Tabell 1.1 nedan visar fördelningen av sjöfartsstöd mellan de olika segmenten, samt stödbelopp per rederi i respektive segment.

Tabell 1.1 Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, år 2012 och 2013

Segment	Stor rederi	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal rederier år 2013 (år 2012)	3 (3)	16 (16)	5 (6)	7 (8)	6 (7)	37 (40)
Stödbelopp, tkr år 2013 (år 2012)	582 000 (620 000)	121 000 (131 000)	34 000 (31 000)	587 000 (648 000)	149 000 (222 000)	1 473 000 (1 653 000)
Genomsnittligt Stöd per rederi, tkr år 2013 (år 2012)	194 000 (207 000)	7 600 (8 200)	6 800 (5 200)	83 900 (81 000)	24 800 (31 800)	39 800 (41 300)

Källa: Bilaga och Trafikanalys (2013b)

Stödbeloppen ligger för alla segment utom torrlastrederier lägre år 2013 jämfört med år 2012. Torrlastsegmentet har under 2013 fått ca 3 miljoner kronor mer i sjöfartsstöd än året innan. Ser vi till stödbelopp per rederi för de olika segmenten har storrederier, tankerrederier och managementbolag fått mindre år 2013 jämfört med år 2012, medan torrlast- och färjereaderier i genomsnitt fått en viss ökning. Stödbelopp per rederi illustreras också i Figur 1.2.



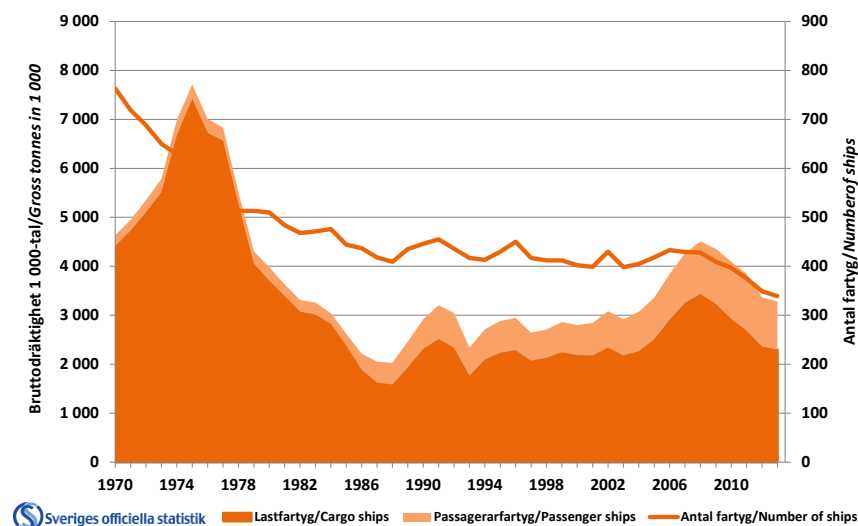
Figur 1.2. Stödbelopp per rederi för olika segment år 2013 och 2012, miljoner kr. Källa: Bilaga och Trafikanalys (2013b)

2 Handelsflottans utveckling

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

Svenskregistrerade fartyg blir allt färre

Mängden svenskregistrerade fartyg har minskat sedan flera decennier, se Figur 2.1. Minskningen av antalet fartyg planade ut i slutet av 1980-talet, och sjöfartsstödet införelse i mitten av 1990-talet tycks ha inneburit en temporär ökning av antalet fartyg. Den kraftiga ökningen av sjöfartsstödet år 2002 ökade under några år antalet svenskregistrerade handelsfartyg, men sedan 2006 har det skett en accelererande minskning. Under år 2013 minskade den svenskregistrerade handelsflottan med 10 fartyg (≥ 100 brutto), varav 4 var tankfartyg, 4 var torrlast- och 2 var passagerarfartyg.⁶



Figur 2.1. Antalet svenskregistrerade handelsfartyg den 31 december 1970–2013 fördelade efter typ av fartyg. Fartyg ≥ 100 brutto. Källa: Trafikanalys (2014a)

⁶ Trafikanalys (2014a)

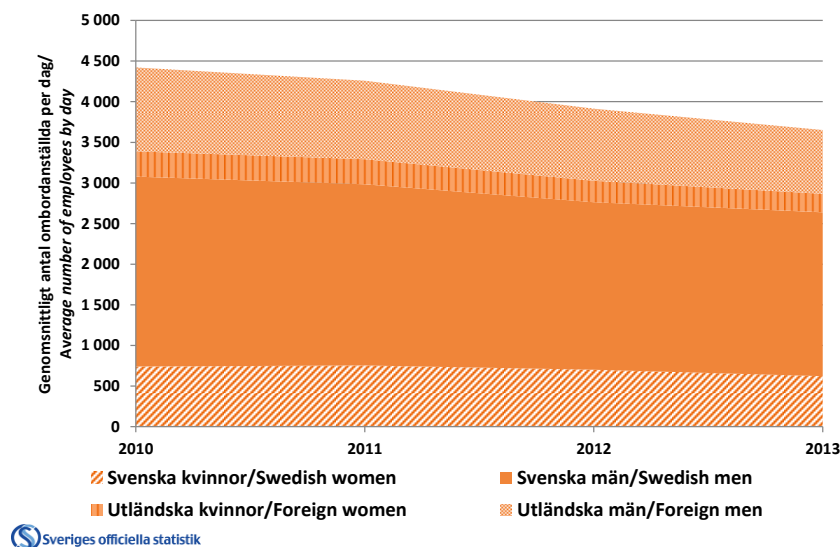
Svenska ombordanställda minskar

Trots ökningen av det totala stödbeloppet och en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi, har den negativa utvecklingen för svensk sjöfart fortsatt. År 2002 var 10 012 svenska medborgare ombordanställda i svenska rederier, men år 2012 hade antalet minskat med knappt 23 procent till 7 470 st.⁷

Från och med 2013 har Trafikanalys statistik ändrats till att ta hänsyn till antalet sjödagar och visa det genomsnittliga antalet ombordanställda per dag för olika kategorier.⁸ Statistiken visar att det genomsnittliga antalet ombordanställda svenska medborgare per sjödag har minskat de senaste åren med drygt 14 procent, från i genomsnitt 3 078 svenska ombordanställda per sjödag under 2010 till 2 638 per sjödag under 2013 (Figur 2.2).

Även det genomsnittliga antalet svenska befälhavare har minskat de senaste åren med drygt 21 procent från 246 per dag under år 2010 till 194 per dag under 2013.

Andelen kvinnor av den svenska ombordpersonalen är totalt sett omkring en fjärdedel. Bland befäl, styrmän och maskinpersonal är andelen kvinnor endast ett fåtal procent medan cirka hälften av ekonomipersonalen är kvinnor.



Figur 2.2. Ombordanställda i svenska rederier, fartyg ≥ 300 brutto. Källa: Trafikanalys (2014a)

⁷ Trafikanalys (2013a)

⁸ Trafikanalys (2014a)

3 Effekter på rederierna

Det här avsnittet sammanfattar analysen av rederiernas räkenskaper som redovisas mer utförligt i bilagan. Undersökningen gäller år 2013 och baseras på årsredovisningarna för de rederier som fått sjöfartsstöd under året.

Analysen avser de ekonomiska och finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet på de stödmottagande rederierna och omfattar följande nyckeltal⁹:

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

Bland annat beroende på att en del rederier som fått sjöfartsstöd har gått i konkurs under 2013, omfattar analysen inte alla de rederiföretag som har fått stöd under året.

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

I avsnitt 3.1 beskriver vi situationen år 2013 i den svenska rederibranschen som helhet, samt 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 år 2013. Lönsamheten är som helhet lite bättre än 2012, men fortfarande ligger lönsamheten på en relativt låg nivå.

Ökad omsättning och ökad lönsamhet

Generellt sett har den sammanlagda omsättningen ökat bland de rederier som mottagit sjöfartsstöd för 2013, jämfört med 2012. Lönsamheten för rederierna

⁹ Definitioner av nyckeltalen och en mer utförlig beskrivning finns i bilagan.

som helhet har också förbättrats något. Vinstmarginalerna har generellt förbättrats och räntabiliteten på såväl det egna som på det totala kapitalet har stärkts. Icke desto mindre präglas branschen fortfarande av svag lönsamhet.

Bland de 37 rederiföretag som mottagit sjöfartsstöd under 2013 har den sammanlagda nettoomsättningen ökat med ca fyra procent jämfört med i fjol till knappt 43 miljarder kronor. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster har ökat med knappt nio procent till 3,1 miljarder kronor.

Stora skillnader mellan sjöfartssegmenten

Kategoriseringen av varje enskilt rederi har gjorts genom en bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktning och den övervägande typen av fartyg. Rederibranschen är mycket heterogen och ett antal av de företag som ingår i undersökningen har en mycket diversifierad verksamhet vilket försvårar bedömningen. Det är också viktigt att komma ihåg att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg.

Rederierna i undersökningen lever på mycket olika ekonomiska villkor, och medan branschen som helhet har förbättrat sin lönsamhet visar analysen fortfarande stora skillnader mellan olika segment. Den något ökade lönsamheten avspeglar sig i den aggregerade resultat- och balansräkningen i Tabell 3.1.

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2013, miljoner kronor.

<i>Aggregerade resultat- och balansräkningar (mkr)</i>	<i>Storrederi</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje-sjöfart</i>	<i>Management</i>	<i>Totalt</i>
Nettoomsättning	35 683	3 001	207	3 705	299	42 895
Rörelseresultat (EBIT)	4 675	163	9	192	1	5 040
Resultat e. finansnetto*	2 735	124	0	193	- 1	3 051
Krediterade stödbelopp	582	121	34	587	149	1 473
<i>som andel av omsättningen</i>	<i>1,6 %</i>	<i>4,0 %</i>	<i>16 %</i>	<i>16 %</i>	<i>50 %</i>	<i>3,4 %</i>
Summa tillgångar	133 539	5 765	214	4 066	69	143 652
Summa eget kapital och obeskattade reserver	46 298	2 163	12	2 460	1	50 933
Summa skulder	80 441	3 198	201	1 285	68	85 192
Summa eget kapital och skulder	133 539	5 765	214	4 066	69	143 652

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

Vi ser att samtliga segment utom Management uppvisar ett positivt resultat för år 2013. Rederibranschen som helhet uppvisar ett positivt resultat även när segmentet Management inkluderas. För segmentet Management har nettoomsättningen under året minskat kraftigt från drygt 800 miljoner till knappt 300 miljoner kronor. Segmentet Torrlast hade ett negativt resultat efter finansnetto på - 5 mkr år 2012, men har under 2013 vänt till ett nollresultat.

Sjöfartsstödet av fortsatt stor betydelse

Sjöfartsstödet har under 2013 haft ungefär lika stor betydelse som tidigare. Mätt som andel av rederiernas sammanlagda nettoomsättning har sjöfartsstödet totalt sett minskat något, från 4 procent år 2012 till 3,4 procent år 2013. Sett till

sjöfartsstödet andel av omsättningen för de olika segmenten, har andelarna varit relativt stabila, utom för Managementbolag där stödets andel av omsättningen ökat från 27 procent till 50 procent. För Torrlast och Färjesjöfart utgör sjöfartsstödet 16 procent vardera, för Tanker 4 procent och för Storrederier 1,6 procent. Sjöfartsstödet viktiga roll i framförallt segmenten Färjesjöfart och Management avspeglas i vinstmarginalens medianvärde som för dessa segment är kraftigt negativ när stödet exkluderas men positiv när stödet inkluderas. Tabell 3.2 visar vinstmarginalen och några andra finansiella nyckeltal för de olika sjöfartssegmenten samt för de stödmottagande rederierna totalt sett.

Lönsamheten har blivit lite bättre

När det gäller lönsamheten per segment ger siffrorna ingen entydig bild och inga stora förändringar har skett jämfört med 2012. Lönsamheten mätt som vinstmarginal är som tidigare positiv i alla segment, och har totalt sett ökat något. Medianvärdet har stigit till 2,1 procent jämfört med 0,3 procent i fjol.¹⁰ Den förbättrade lönsamheten i segmentet Tanker är det som främst bör observeras, där samtliga lönsamhetsnyckeltal har förbättrats.

Om sjöfartsstödet exkluderas är det endast storrederierna som uppvisar en positiv vinstmarginal (samma mönster som år 2011 och 2012). Vinstmarginalen när sjöfartsstödet exkluderas har för branschen som helhet stigit något till ett medianvärde på -13 procent jämfört med -13,5 procent år 2012.

Tabell 3.2 Några finansiella nyckeltal (medianvärden) per segment och totalt. År 2013.

<i>Nyckeltal (medianvärden)</i>	<i>Stor- Rederi</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Vinstmarginal	7,1 %	6,0 %	0,1 %	1,3 %	0,0 %	2,1 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	5,8 %	-1,8 %	-19 %	-27 %	-52 %	-13 %
Räntabilitet eget kapital	6,5 %	13 %	11 %	42 %	4,0 %	11 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	5,3 %	-2,4 %	-310 %	-790 %	-25 000 %	-27 %
Rör.resultat per anst, tkr	355	143	1	7	0	15
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	318	15	-179	-157	-198	-130
Soliditet	36 %	31 %	7,5 %	17 %	1,3 %	23 %
Kassalikviditet	0,90	1,44	1,08	1,04	1,01	1,04
Balanslikviditet	0,96	1,46	1,08	1,05	1,01	1,05
Likviditetsbuffert	1,9 %	9,2 %	1,2 %	5,4 %	35 %	7,8 %

Fotnot: Procentsatserna är avrundade till två signifikanta siffror. Källa: Bilaga

Ökat rörelseresultat per anställd

Rörelseresultat per anställd¹¹ har förbättrats totalt sett bland de undersökta företagen, från 5 000 kronor år 2012 till 15 000 kronor per anställd 2013, stödet inräknat. Samtliga rederier uppvisar ett positivt rörelseresultat per anställd om sjöfartsstödet inkluderas. Rörelseresultatet per anställd har sjunkit i framförallt

¹⁰ För medelvärden, se bilaga

¹¹ Måttet tar inte hänsyn till om personalen är anställd ombord på fartyg eller inte.

segmentet Torrlast, medan för Tanker och Färjesjöfart har rörelseresultat per anställd ökat, både med och utan sjöfartsstöd, jämfört med i fjol. Givet skilda förutsättningar i de olika segmenten avseende intjäningsförmåga och personalintensitet är det svårt att dra ytterligare slutsatser.

Förbättrad avkastning på eget kapital

Räntabiliteten (avkastningen) på eget kapital är, med stödet inräknat, positiv i alla segment, och har ökat för branschen som helhet från ca 7 procent 2012 till 11 procent för 2013. Även när sjöfartsstödet exkluderas kan en förbättring observeras. Ser vi till de enskilda segmenten har räntabiliteten på eget kapital ökat för främst segmentet Färjesjöfart, men även för Tanker. När stödet exkluderas uppvisar Tanker dock en försämring av räntabilitet på eget kapital. I segmentet Storrederier har medianvärdet ökat, både med och utan sjöfartsstöd. Det kan framhållas att för detta segment motsvarar sjöfartsstödet endast 1,6 procent av totala omsättningen.

Sjöfartsstödet kan, baserat på ovanstående, konstateras ha fortsatt betydelse för lönsamheten i de olika segmenten. För samtliga segment utom för storrederier uppvisar lönsamhetsmåttan vinstmarginal, räntabilitet på eget kapital och räntabilitet på totalt kapital negativa tal när sjöfartsstödet exkluderas.

Ingen entydig bild av effekterna på soliditet och likviditet

Soliditet är ett mått på företagets kapitalstruktur och långsiktig betalningsförmåga. Soliditeten är bland de undersökta företagen som helhet närmast oförändrad. Medianvärdet har ökat till 23 procent jämfört med ca 18 procent för 2012. För de enskilda segmenten kan observeras en minskad soliditet i segmentet Torrlast. Segmentet Tanker uppvisar en ökning till drygt 31 procent i medianvärde jämfört med 24 procent i fjol. I övriga segment är förändringarna små.

Likviditet är ett mått på i vilken mån företaget kan betala fordringar och fakturor från leverantörer, det vill säga företagets betalningsförmåga på kort sikt. Vad gäller likviditetsmåttan kan konstateras att också här är förändringarna små jämfört med 2012. Det totala medianvärdet har ökat något och ligger strax över 1. Jämfört med tidigare år kan konstateras att likviditeten är tillbaka på en mer normal nivå med medianvärden för de olika segmenten på drygt 1. Torrlastsegmentets tidigare mycket höga kassa- och balanslikviditet är nu återställd. Tankersegmentet har med ca 1,4 de högsta medianvärdena för kassa- och balanslikviditet.

Likviditetsbufferten för de ingående bolagen har ökat som medianvärde från knappt 7 procent 2012 till knappt 8 procent. Mindre ökning av likviditetsbufferten mätt som median kan observeras i segmenten Storrederier, Färjesjöfart och Management, medan den har minskat i segmenten Tanker och Torrlast.

Sammanfattningsvis kan konstateras att de företag som mottagit sjöfartsstöd som helhet under 2013 kan uppvisa ökad omsättning och ökat resultat jämfört med 2012. Lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital har också ökat jämfört med närmast föregående år. Vinstmarginalerna är dock fortsatt negativa om sjöfartsstödet exkluderas för samtliga segment utom för storrederierna. När

det gäller utvecklingen av nyckeltal som mäter kapitalstruktur och likviditet ges ingen entydig bild för branschen som helhet även om förändringar kan observeras i enskilda segment. Det är dock tydligt att sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

För de i undersökningen ingående företagen har år 2013 inneburit följande:

- Förbättrad omsättning och vinstmarginal för rederierna som helhet
- Räntabiliteten på såväl eget som totalt kapital har stärkts
- Ökat rörelseresultat per anställd.
- Soliditeten är något bättre för rederierna som helhet
- Likviditeten är tillbaka på en normaliserad nivå
- Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

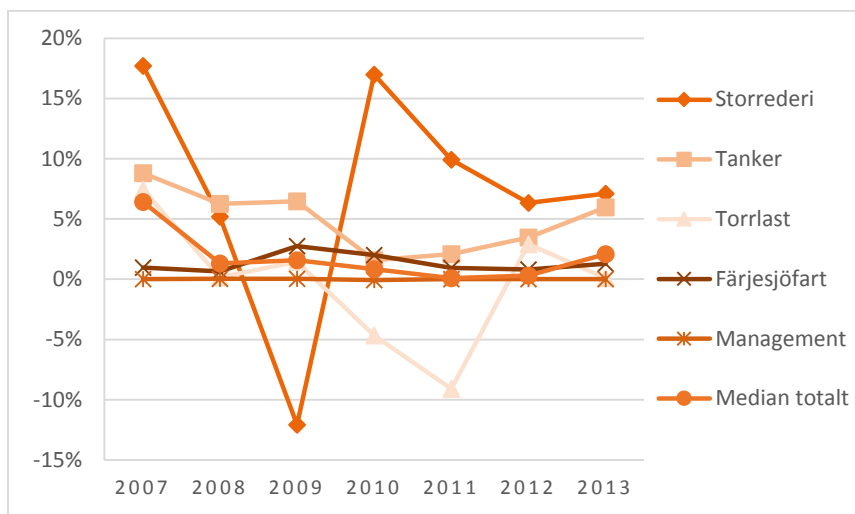
3.2 Finansiell utveckling per segment

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen under perioden år 2007 – 2013. Vi fokuserar redovisningen på vinstmarginalen för de olika segmenten under perioden. Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som tar hänsyn till finansiella intäkter genom att relatera resultatet efter finansnetto till företagets omsättning. Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal för de olika segmenten återfinns i bilaga.

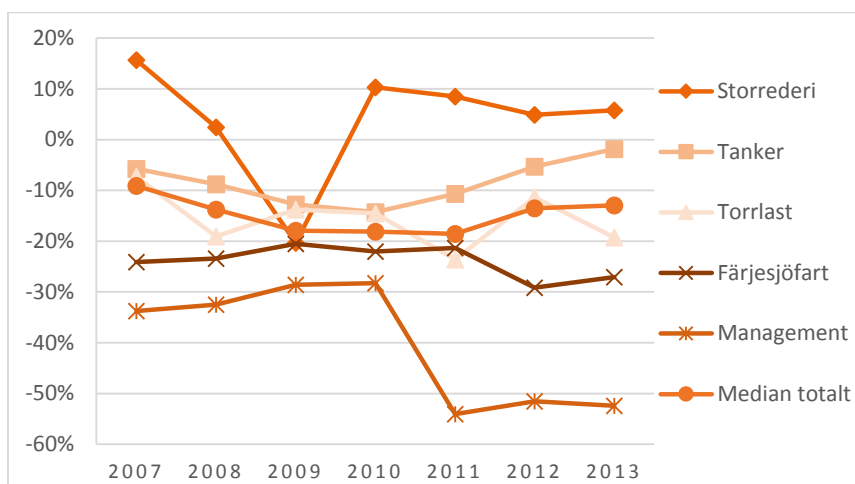
Skillnader i utvecklingen mellan segment

När vi studerar rederiernas vinstmarginal sedan år 2007 ser vi en negativ trend, fram till åtminstone 2011. Under 2012 skedde en viss ökning i vinstmarginalen för segmenten Tanker, Torrlast och Management. Under 2013 fortsatte ökningen för Tanker och Management, Storrederier och Färjesjöfart vände upp, medan segmentet Torrlast vände ner igen. Figur 3.1 och Figur 3.2 visar utvecklingen för medianvärdet av vinstmarginalen i de olika sjöfartssegmenten, med respektive utan stöd.¹² De olika segmenten ligger på olika nivåer när det gäller vinstmarginal, beroende på utbud, efterfrågan och konkurrensvillkor på marknaderna. De stora svackorna i vinstmarginalen ligger vid olika tidpunkt, det vill säga den ekonomiska lågkonjunkturen drabbade segmenten vid olika tillfällen, vilket påminner om segmentens olika konkurrens- och lönsamhetsvillkor.

¹² För medelvärden, se bilaga



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



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

Det är tydligt i Figur 3.1 hur kraftigt svängningarna har varit för segmentet Storrederier 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 marknadskonjunkturen tycks ha svängt kraftigare än den mer regionala eller lokala konjunkturen, på marknader där mindre rederier opererar.

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

Större andelar rederier med positiv lönsamhet

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 perioden 2007 – 2013. Motsvarande analyser för övriga finansiella nyckeltal finns i bilaga.

Stödet av liten betydelse bland storrederier

Figur 3.1 och Figur 3.2 ovan visar att sjöfartsstödet de senaste åren har bidragit till att höja vinstmarginalen bland storrederierna med ca 2 till 3 procentenheter. Tabell 3.3 nedan visar andelen företag i segmentet storrederier som kan klassificeras till att ha en stark, svag respektive negativ vinstmarginal i segmentet Storrederier. Av tabellen framgår att förekomsten av sjöfartsstödet bland Storrederier inte förändrat klassificeringen av nivån på vinstmarginalen under åren 2009-2013, med undantag av 2012.

Tabell 3.3. Andel företag bland Storrederier med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga

Ökad andel tankerrederier med positiv lönsamhet

Rederierna i segmentet Tanker har efter nedgången 2009-2010 (ett år senare än storrederierna ovan) sett en ökning av vinstmarginalen under de senaste tre åren. Under 2013 sker en ytterligare ökning av vinstmarginalen jämfört med 2012, och är nära nivåerna före finanskrisens utbrott. Medianvärdet för vinstmarginalen inom segmentet förbättras med i snitt ca 8 procentenheter på grund av sjöfartsstödet (se figur 3.1 och figur 3.2 ovan). Av Tabell 3.4 framgår att nivån på vinstmarginalerna har fortsatt att förbättras under 2013, vilket gäller även utan sjöfartsstöd. Andelen företag som har en stark vinstmarginal även utan sjöfartsstöd har ökat jämfört med föregående år. Andelen företag som har en negativ vinstmarginal även när sjöfartsstödet inkluderas har minskat sedan 2011.

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

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

Källa: Bilaga

Minskad andel torrlastrederier med positiv lönsamhet

Vinstmarginalen i segmentet Torrlast har åren 2007-2013 varierat mellan förhållandevis låga nivåer. Undantaget var 2012 då medelvärdet steg kraftigt. År 2013 faller åter vinstmarginalen i segmentet, dock till en nivå som ligger högre än både 2010 och 2011. Med sjöfartsstödet inkluderat är vinstmarginalen emellertid fortfarande positiv. Sjöfartsstödet förbättrar vinstmarginalen i detta segment med ca 20 procentenheter (se figur 3.1 och figur 3.2).

Tabell 3.5 nedan visar att samtliga företag i segmentet Torrlast har en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. Detta förhållande har i stort sett rått de senaste fem åren. Sjöfartsstödet gör att 60 procent av företagen har kunnat visa en positiv vinstmarginal 2013, varav 40 procent visar en stark vinstmarginal. Så hög andel med en stark nivå på vinstmarginalen som under år 2012-2013 har inte observerats sedan år 2007-2008.

Tabell 3.5. Andel företag bland Torrlastrederier med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga

Kraftigt ökad andel färjerederier med positiv lönsamhet

Lönsamheten i segmentet Färjesjöfart har mätt som vinstmarginal varit låg under hela perioden 2007-2013. Medianvärdet har varierat mellan ca 1-3 procent, med en viss ökning under 2013. Sjöfartsstödet gör att vinstmarginalens medianvärde för segmentet förbättras med ca 20-30 procentenheter (se Figur 3.1 och Figur 3.2). Tabell 3.6 visar att fler än hälften av företagen har klassificerats med svag eller negativ vinstmarginal alla år 2007-2013. Om stödet exkluderas har under perioden en stor majoritet av företagen – de sista tre åren över 85 procent – haft en negativ vinstmarginal. Det bör dock framhållas att en liten del av företagen med undantag av år 2011 haft en stark vinstmarginal även utan sjöfartsstöd.

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

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

Källa: Bilaga

Management

Managementföretagen är specialiserade på bemanning av fartyg och skiljer sig därför i sin företagsstruktur gentemot övriga segment. Sjöfartsstödet förefaller göra att företagen har kunnat förbättra sin lönsamhet med nära 40 till 50 procentenheter och därigenom visa en vinstmarginal för hela perioden 2007-2013 på runt noll procent (se Figur 3.1 och Figur 3.2). Tabell 3.7 visar att sjöfartsstödet har avgörande betydelse för möjligheten för denna typ av företag att inte visa negativ vinstmarginal. Under de senaste fyra åren har inget företag inom segmentet kunnat uppvisa en stark vinstmarginal, med stödet inkluderat.

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

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

Källa: Bilaga

4 Jämförelse med andra transportbranscher

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

Rederierna jämfört med övriga sjötransportföretag

För att ge en översiktlig bild av den ekonomiska situationen hos rederierna med sjöfartsstöd i förhållande till alla sjötransportföretag, beskriver vi några nyckeltal som finns tillgängliga i officiell statistik. Gruppen sjötransportbolag omfattar förutom rederiaktiebolag huvudsakligen svenska aktiebolag på områdena sjötransport och stödtjänster till sjötransport, men även handels- och kommanditbolag, ekonomiska föreningar, affärsverk, enskilda näringsidkare och stiftelser.¹³ Tabell 4.1 visar medelvärden för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med våra 37 rederier som fått sjöfartsstöd under 2013. För gruppen sjötransportbolag finns dock endast uppgifter som gäller år 2012.

Tabell 4.1. Nyckeltal för rederier (år 2013) och andra sjötransportföretag (år 2012).

	Antal bolag	Soliditet (%)	Avkastn tot. kap. (%)	Rörelse- Marginal (%)
Sjötransportföretag* inom:				
Havs- & kustsjöfart, pass. (SNI 50.1)	526	36	4,3	- 0,1
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)	274	43	1,8	- 2,4
Sjöfart inre vattenvägar, pass (SNI 50.3)	422	33	3,1	4,3
Sjöfart inre vattenvägar, gods (SNI 50.4)	71	33	6,0	5,7
Medelvärde Sjötransportföretag 2012	1293	39	3,3	- 1,2
Rederier med sjöfartsstöd **				
medelvärde	37	20	3,7	6,9
medianvärde		23	2,1	2,6

Källor: *Trafikanalys (2014b), tab. 1 & 2, **Bilaga

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

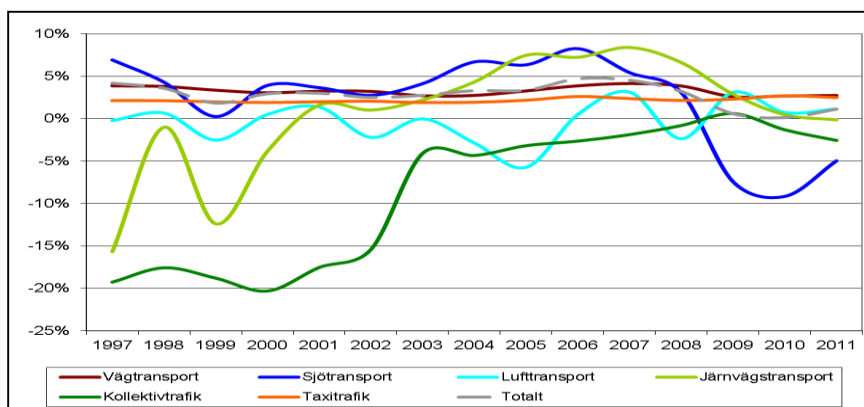
Företag inom området sjöfart på inre vattenvägar har en relativt hög rörelse-marginal jämfört med företag inom havs- och kustsjöfart. Gruppen rederier med

¹³ Se vidare Trafikanalys (2014c)

sjöfartsstöd har en rörelsemarginal år 2013 som ligger över genomsnittet för sjötransportföretagen år 2012. Avkastningen på totalt kapital för rederier med sjöfartsstöd 2013 ligger också högre, men däremot är soliditeten lägre, jämfört med gruppen sjöfartsföretag år 2012.

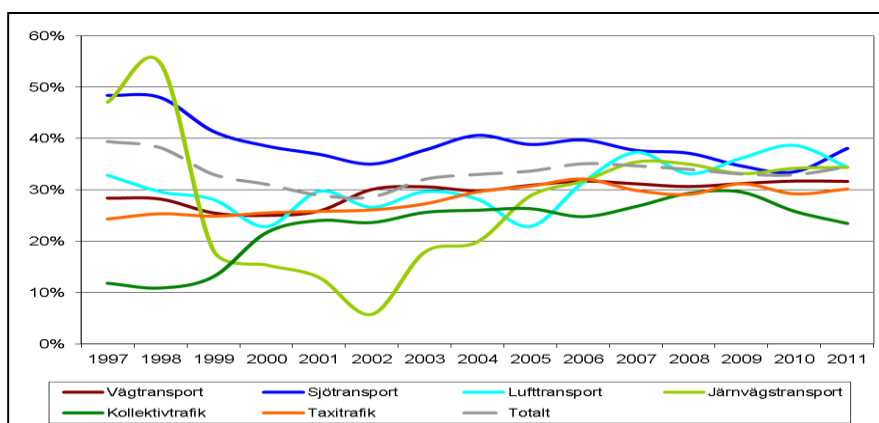
Sjötransport jämfört med övriga transportbranscher

Figur 4.1 visar rörelsemarginalen inom sjötransportbranschen i förhållande till fem andra transportnäringar under åren 1997-2011. Senare uppgifter är inte tillgängliga ännu. 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 mycket kraftigt och år 2011 ligger rörelsemarginalen inom sjötransportbranschen lägst bland transportbranscherna.



Figur 4.1. Rörelsemarginal i de sex delbranscherna inom transportbranschen.

Källa: Trafikanalys (2013c)



Figur 4.2 Soliditet i de sex delbranscherna inom transportbranschen.

Källa: Trafikanalys (2013c)

Figur 4.2 visar soliditeten inom de sex delbranscherna under samma period, år 1997-2011. Sjötransportbranschen har under hela perioden legat högt jämfört med övriga delbranscher och har under flertalet år haft den högsta soliditeten, men trenden har samtidigt varit vikande. År 2011 gick dock soliditeten upp.

5 Slutsatser

Uppföljningen har gjorts för 37 företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2013. Inga nya företag har tillkommit i undersökningen jämfört med i fjol, däremot har tre företag utgått, bland annat på grund av konkurs. Omsättningen för de 37 företagen har i snitt ökat med ca 4 procent jämfört med 2012, och stödet utgör i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen, vilket är en något lägre andel än tidigare. Lönsamheten mätt som genomsnittlig vinstmarginal har också förbättrats något bland de 37 bolagen, och räntabiliteten på såväl det egna kapitalet som det totala kapitalet har stärkts.

Det svenska sjöfartsstödet har de senaste åren legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg har minskat, har även antalet svenska ombordanställda män och kvinnor minskat, liksom antalet rederier som fått stöd. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade 2013 med 170 miljoner kronor till 1,48 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan år 2001.

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

Segmentet Storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre betydelse, vilket också nyckeltalen visar. Stödets andel av Storrederiernas omsättning är i snitt 1,6 procent. Störst betydelse har sjöfartsstödet för Managementbolagen – som är att jämföra med bemanningsföretag – där stödet har avgörande betydelse. År 2013 utgjorde stödet 50 procent av omsättningen, som i sin tur minskat kraftigt. Management visade som enda segment ett negativt resultat för 2013.

Inom sjötransportbranschen har rederierna med sjöfartsstöd en relativt god rörelsemarginal, och avkastning på totalt kapital. Däremot har rederier med sjöfartsstöd en lägre soliditet än genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet. Sjötransportbranschen som helhet har ökat sin lönsamhet de senaste åren, men ligger relativt lågt jämfört med övriga delar av transportbranschen.

Referenser

- ESV (2013), *Tidsserier, statens budget m.m. 2012*, Rapport 2013:38, Ekonomistyrningsverket, Stockholm
- Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, <http://www.notisum.se/mp/sls/lag/20010770.htm>
- Prop. (1996/97:1), *Förslag till statsbudget för budgetåret 1997 m.m.*, Regeringens proposition 1996/97:1
- Prop. (2000/01:127), *Sjöfartsstöd*, Regeringens proposition 2000/01:127
- Rederinämnden (2010), *De svenska rederiernas ekonomiska situation 2009*, Rederinämnden, Göteborg
- Sensa (2014), *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2013*, rapport till Trafikanalys, Sensa Corporate Advisors, Göteborg, sep 2014
- SOU (2010:73), *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*, Stockholm
- Trafikanalys (2013a), *Fartyg 2012 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2013:14, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Sjofart/Fartyg/>
- Trafikanalys (2013b), *Sjöfartsstödet effekter 2011 och 2012*, Rapport 2013:9, Trafikanalys
- Trafikanalys (2013c), *Transportbranschen – hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997 – 2011*, Statistik 2013:2, Trafikanalys
- Trafikanalys (2014a), *Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2014:13, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Sjofart/Fartyg/>
- Trafikanalys (2014b), *Sjöfartsföretag 2012*, Statistik 2014:11, Trafikanalys
- Trafikanalys (2014c), *Sjöfartsföretag 2012 – Beskrivning av statistiken*, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Sjofart/Sjofartsforetag/>

Bilaga. Sensas rapport för år 2013

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2013

Göteborg den 30 september 2014

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
1 BAKGRUND.....	3
2 UPPDRAGET	3
3 ARBETSMETODIK	3
3.1 FINANSIELLA NYCKELTAL	3
3.2 DATAINSAMLING OCH BEARBETNING	4
3.3 ANALYSMODELL	5
4 NULÄGET I DE SVENSKA REDERIerna	7
5 ANALYS OCH KOMMENTAR.....	11
5.1 FINANSIELL UTVECKLING - INTRODUKTION	11
5.2 STORREDERI	12
5.2.1 Storrederi - Lönsamhet.....	12
5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad	14
5.2.3 Storrederi – Likviditet	15
5.3 TANKER.....	17
5.3.1 Tanker - Lönsamhet.....	17
5.3.2 Tanker - Soliditet.....	20
5.3.3 Tanker - Likviditet	21
5.4 TORRLAST	23
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet.....	23
5.4.2 Torrlast - Soliditet	25
5.4.3 Torrlast - Likviditet	26
5.5 FÄRJESJÖFART	28
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet.....	28
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet.....	30
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	31
5.6 MANAGEMENT	33
5.6.1 Management - Lönsamhet	33
5.6.2 Management – Soliditet.....	35
5.6.3 Management – Likviditet.....	36
6 KOMMENTAR	38
APPENDIX	39

Sammanfattning

Denna rapport innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av stödet till svensk sjöfart år 2013. Rapportens utformning följer strukturen i tidigare rapporter för 2011 och 2012. Dessa rapporter följer i sin tur i allt väsentligt strukturen i tidigare genomförda utvärderingar av det svenska sjöfartsstödet för att underlätta jämförelser över längre tidsperioder. Utvärderingen av år 2013 omfattar 37 företag som erhållit sjöfartsstöd. Dessa företag mottog sammanlagt 1,47 miljarder kronor (1,65 miljarder år 2012) i sjöfartsstöd. Undersökningen omfattar både de olika segmenten – storrederier, tanker, torrlast, färjesjöfart och management – och näringen som helhet.

Uppföljningen har gjorts med utgångspunkt i finansiell information från företagens årsbokslut för år 2013. Rapporten har inte tagit särskild hänsyn till skilda förutsättningarna i olika segment som t ex cyklicitet eller makrofaktorer. Det bör uppmärksammas att de bolagskonstruktioner som finns i vissa fall minskar transparensen i den finansiella rapporteringen. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Nivåerna på dessa nyckeltal har därefter bedömts utifrån tidigare uppställda kriterier för vad som anses vara hög-låg nivå samt effekterna av sjöfartsstödet på denna nivå.

Resultatet av uppföljningen av de rederier som mottagit sjöfartsstöd för 2013 visar att den sammanlagda omsättningen har ökat bland de undersökta rederierna med 1,7 miljarder kronor till 42,9 miljarder kronor jämfört med 2012 och resultatet efter finansiella poster har ökat med ca 200 miljoner kronor till 3,1 miljarder kronor. Samtidigt har sjöfartsstödet till de undersökta företagen minskat till 1,47 miljarder kronor jämfört med 1,65 miljarder kronor 2012. Mellan de närmast föregående åren 2011 och 2012 gick utvecklingen åt det motsatta hållet – omsättningen sjönk och resultaten sjönk.

Det finns dock skillnader mellan de olika segmenten. Även om samtliga segment utom management uppvisar ett positivt resultat för 2013 så återfinns de högsta vinstmarginalerna bland storrederierna och de lägsta i managementsegmentet. Det är också i den senare som sjöfartsstödet har störst betydelse för lönsamheten. Vad gäller lönsamhet per segment så kan konstateras att inga stora förändringar har skett jämfört med 2012, och ingen entydig bild erhålls. Att tankersegmentet uppvisar en förbättrad lönsamhet jämfört med 2012 bör framhållas.

Sjöfartsstödet har stor betydelse för lönsamheten i de svenska rederier som mottagit det. Samtliga segment utom storrederierna visar sammantaget negativ vinstmarginal och räntabilitet på både eget och totalt kapital om sjöfartsstödet exkluderas. Det bör i likhet med i tidigare års studier påpekas att förekomsten av sjöfartsstödet i sig är en av de faktorer som företagen tar hänsyn till vid organisering och drift av sin verksamhet.

Göteborg 2014-09-26

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 (sedan hösten 2014 namnändrat till Sensa Corporate Advisors AB) i februari 2013 i uppdrag av Trafikanalys att genomföra en uppföljning av de finansiella effekterna av sjöfartsstöd för perioden 2011-2014. Uppföljning av sjöfartsstöd för 2011 och 2012 har avrapporterats under 2013. Detta dokument innehåller en uppföljning av sjöfartsstödet under 2013.

2 Uppdraget

Uppdraget innebär en årlig uppföljning av de finansiella effekterna av det svenska stödet till sjöfart och en sammanställning av resultatet i en rapport. Denna uppföljning avser 2013 och baseras på stödmottagande rederiers ekonomiska redovisning för det året. De rederiföretag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2013 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 effekterna av sjöfartsstödet på företagens ekonomiska ställning.

3 Arbetsmetodik

3.1 Finansiella nyckeltal

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

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

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

Nyckeltalen har beräknats – i mån av tillgänglig data – för den senaste femårsperioden. Undersökningen för 2013 bygger vidare på de data som insamlats tidigare, vilket innebär att de studerade tidsserierna har blivit längre.

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 för 2013:

- Koncernredovisning används i de fall där rederinäringen står för mer än hälften av omsättningen.
- Rena managementbolag och managementbolag där räkenskaperna inte konsolideras i ett svenskt företag särredovisas som egen kategori i undersökningen.
- Företag som är inaktiva ingår inte i undersökningen.
- Bolag som inte lämnat in årsredovisning för 2013 per 2014-08-08 finns inte med i undersökningen.¹

Vid en jämförelse med uppföljningen av rederistöd för 2012 har vissa förändringar skett i den undersökta populationen. Två företag har utgått från tidigare års population då de inte har erhållit rederistöd för 2013², och två företag har utgått på grund av att de försatts i konkurs eller likviderats.³ Inga nya företag har tillkommit som har erhållit sjöfartsstöd under 2013.

¹ DFDS Seaways AB (556037-8894) och Fjordtank Rederi AB (556633-1004), som har brutet räkenskapsår juli-juni och där räkenskapsåret 201207-201306 finns med i 2012 års undersökning.

² Mercurius Shipping AB och Sydfart AB.

³ Krabbeskärs Rederi AB, konkurs inledd 2013-02-28. Chemveg AB, likvidation beslutad 2013-09-18.

Noterbart är att två företag i årets analys har adderats till siffrorna för 2012, eftersom årsredovisning för dessa företag har offentliggjorts efter genomförandet av 2012 års studie.⁴

Vad gäller klassificeringen av de ingående företagen i olika segment så har samma grund för indelningen använts som för uppföljningen av rederistöd från och med 2011:⁵

- Storrederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- 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.

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

⁴ Crew Chart Ship Management AB och Fjordtank Rederi AB.

⁵ I undersökningar före uppföljningen av sjöfartsstöd för 2011 har kategorin RoRo funnits med, men vid en närmare granskning har dessa klassificerats som huvudsakligen Torrlast eller Färjesjöfart. Kategorin RoRo ingår därför inte. Eftersom flera företag har som huvudsaklig verksamhet att hantera personal till andra företag i sjöfartsnäringen, har därför en ny kategori använts från och med uppföljningen av sjöfartsstöd 2011 – Management.

sjöfartsstödet ingår i beräkningen) beräknats inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att undersöka den finansiella effekten av detta. Analysen bygger på antagandet att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen, även om förfarandet kan anses vara en förenkling av i praktiken mer komplexa samband.

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 rapporter före 2011. För samtliga nyckeltal nedan gäller att klassificeringen sker enligt samma nivåer som uppföljningarna för år 2011 och 2012.

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

Klassificering av nivåer på finansiella nyckeltal.

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

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

4 Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen ingår totalt 37 företag av de 46 som erhållit sjöfartsstöd för 2013. 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	5	7	6	37

Med hjälp av de i undersökningen ingående företagens resultat- och balansräkningar har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2013 sammanställts per segment och totalt, se nedanstående tabell.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	35 683 000	3 001 000	207 000	3 705 000	299 000	42 895 000
Rörelseresultat f. avskr.	9 857 000	543 000	20 000	458 000	1 000	10 879 000
Rörelseresultat (EBIT)	4 675 000	163 000	9 000	192 000	1 000	5 040 000
Finansnetto	-1 941 000	-39 000	-9 000	1 000	-2 000	-1 989 000
Resultat e. finansnetto*	2 735 000	124 000	0	193 000	-1 000	3 051 000
Krediterade stödbelopp**	582 000	121 000	34 000	587 000	149 000	1 473 000
Anläggningstillgångar	119 944 000	4 753 000	135 000	2 056 000	1 000	126 889 000
Omsättningstillgångar	13 596 000	1 012 000	79 000	2 010 000	67 000	16 764 000
Summa tillgångar	133 539 000	5 765 000	214 000	4 066 000	69 000	143 652 000
Eget kapital	46 298 000	2 004 000	12 000	2 456 000	1 000	50 771 000
Obeskattade reserver	0	159 000	0	3 000	0	162 000
Summa eget kapital och obeskattade reserver	46 298 000	2 163 000	12 000	2 460 000	1 000	50 933 000
Avsättningar och minoritetsintressen	6 800 000	404 000	1 000	321 000	0	7 527 000
Kortfristiga skulder	14 455 000	697 000	29 000	587 000	67 000	15 835 000
Långfristiga skulder	65 986 000	2 501 000	172 000	697 000	1 000	69 357 000
Summa skulder	80 441 000	3 198 000	201 000	1 285 000	68 000	85 192 000
Summa eget kapital och skulder	133 539 000	5 765 000	214 000	4 066 000	69 000	143 652 000

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2013.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 482 619 tkr för 2013 till 46 företag.

De 37 företag som ingår i undersökningen och som mottagit sjöfartsstöd 2013 har sammanlagt omsatt 42,9 miljarder kronor (41,2 miljarder kr 2012) och redovisat ett resultat efter finansiella poster på 3,1 miljarder kronor (2,85 miljarder kr 2012). De krediterade stödbeloppen till företagen uppgår till ca 1,47 miljarder kronor (1,65 miljarder kr 2012). Jämfört med närmast föregående år så har både omsättning och resultat förbättrats samtidigt som stödbeloppen minskat totalt sett. Det bör observeras att omsättningen i segmentet för management minskat från 803 miljoner kronor för 2012 till 299 miljoner kronor för 2013.

Av tabellen ovan framgår att samtliga segment utom management uppvisade ett positivt resultat för 2013. Branschen som helhet uppvisar också ett positivt resultat även när segmentet management inkluderas. Den totala omsättningen för de ingående företagen har ökat jämfört med 2012 med ca 1,7 miljarder kronor samtidigt som det totala resultatet ökat med ca 200 miljoner kronor. Den sammanlagda utbetalningen av sjöfartsstöd till de ingående företagen har minskat med ca 180 miljoner kronor. Utbetalning av sjöfartsstöd har minskat i samtliga segment förutom torrlast som uppvisar en ökning på ca 4 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	15,1%	11,7%	5,3%	2,0%	0,2%	6,9%
	Median	12,9%	8,8%	0,2%	1,7%	0,1%	2,6%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	12,4%	-5,0%	-16,7%	-29,8%	-41,0%	-16,0%
	Median	11,5%	1,3%	-19,3%	-25,4%	-51,8%	-9,5%
Vinstmarginal	Medel	10,7%	9,1%	3,5%	1,7%	-0,1%	5,0%
	Median	7,1%	6,0%	0,1%	1,3%	0,0%	2,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	8,0%	-7,7%	-18,5%	-30,1%	-41,2%	-17,9%
	Median	5,8%	-1,8%	-19,3%	-27,1%	-52,4%	-12,9%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	445	184	45	52	1	146
	Median	355	143	1	7	0	15
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	360	-38	-158	-105	-172	-22
	Median	318	15	-179	-157	-198	-130
K/I-tal	Medel	89,3%	90,9%	96,5%	98,3%	100,1%	95,0%
	Median	92,9%	94,0%	99,9%	98,7%	100,0%	97,9%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	92,0%	107,7%	118,5%	130,1%	141,2%	117,9%
	Median	94,2%	101,8%	119,3%	127,1%	152,4%	112,9%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-0,1%	36,2%	40,1%	38,5%	-76,0%	7,7%
	Median	6,5%	12,7%	11,4%	42,1%	4,0%	11,4%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	-2,1%	-69,6%	-1126,0%	-1162,0%	-22410,1%	-4954,0%
	Median	5,3%	-2,4%	-309,5%	-790,8%	-24899,0%	-26,8%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	0,3%	9,2%	9,5%	-0,6%	-0,1%	3,7%
	Median	2,5%	4,8%	0,5%	2,7%	0,1%	2,1%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	-0,4%	-11,1%	-55,8%	-92,3%	-163,8%	-64,7%
	Median	2,1%	-0,6%	-13,7%	-66,4%	-164,5%	-7,3%
Soliditet	Medel	38,2%	34,2%	13,6%	10,4%	2,8%	19,9%
	Median	35,7%	31,3%	7,5%	17,0%	1,3%	22,9%
Konsolideringsgrad	Medel	0,38	0,36	0,14	0,11	0,03	0,20
	Median	0,36	0,35	0,07	0,17	0,01	0,23
Kassalikviditet	Medel	0,80	1,58	2,56	1,76	0,96	1,53
	Median	0,90	1,44	1,08	1,04	1,01	1,04
Balanslikviditet	Medel	0,94	1,63	2,63	1,84	0,99	1,61
	Median	0,96	1,46	1,08	1,05	1,01	1,05
Likviditetsbuffert	Medel	3,9%	14,3%	7,3%	14,0%	31,5%	14,2%
	Median	1,9%	9,2%	1,2%	5,4%	35,0%	7,8%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2013.

Vad gäller lönsamhet på denna aggregerade nivå per segment kan konstateras att inga stora förändringar har skett, och ingen entydig bild erhålls. Generellt kan konstateras att lönsamhet mätt som vinstmarginal totalt sett sjunkit till 5 procent i medelvärde (18,8 procent 2012) samtidigt som medianvärdet stigit till 2,1 procent (0,3 procent 2012). Den förbättrade lönsamheten i tankersegmentet är det som främst bör observeras, där samtliga lönsamhetsnyckeltal förbättrats.

Om sjöfartsstödet exkluderas så är det endast storrederierna som uppvisar en positiv vinstmarginal (på samma sätt som för 2011 och 2012). Vinstmarginalen för branschen som helhet när sjöfartsstödet exkluderas har mätt som medelvärde också sjunkit jämfört med 2012 (-17,9 procent jämfört med -4,5 procent) och stigit som medianvärde jämfört med 2012 (-12,9 procent jämfört med -13,5 procent).

Samtliga rederier uppvisar ett positivt rörelseresultat per anställd om sjöfartsstödet inkluderas. Om sjöfartsstödet exkluderas är det endast storrederierna som kan uppvisa ett positivt rörelseresultat per anställd, på samma sätt som föregående år. Rörelseresultat per anställd har sjunkit i framförallt segmentet för torrlast, både med och utan sjöfartsstödet, jämfört med 2012. I segmenten för tankar och färjesjöfart har rörelseresultat per anställd ökat både med och utan sjöfartsstöd jämfört med 2012. I övriga segment finns ingen entydig riktning på förändringarna jämfört med 2012. I segmentet för storrederier har medelvärdet sjunkit samtidigt som medianvärdet ökat. I detta segment finns å andra sidan endast tre rederier. Givet skilda förutsättningar i de olika segmenten vad gäller intjäningsförmåga och personalintensitet är det svårt att dra ytterligare slutsatser.

Räntabilitet på eget kapital har ökat för branschen som helhet jämfört med 2012 och är positiv både mätt som medel- och medianvärde. Även när sjöfartsstödet exkluderas kan en förbättring jämfört med 2012 observeras, även om räntabiliteten på eget kapital fortfarande är negativ. Vad gäller de enskilda segmenten ses en ökning av räntabilitet på eget kapital i segmenten för tankar och färjesjöfart i både medel- och medianvärden. När stödet exkluderas uppvisar tankersegmentet istället en försämring av räntabilitet på eget kapital. I segmentet för storrederier har medianvärdet ökat samtidigt som medelvärdet sjunkit. Detta förhållande gäller både med och utan sjöfartsstöd. Vad gäller räntabilitet på totalt kapital för branschen som helhet har medelvärdet sjunkit till 3,7 procent (4,7 procent för 2012) samtidigt som medianvärdet ökat till 2,1 procent (1,2 procent för 2012). Om sjöfartsstödet exkluderas är räntabiliteten på totalt kapital fortsatt negativ för branschen som helhet.

Sjöfartsstödet kan baserat på ovanstående konstateras ha fortsatt betydelse för lönsamheten i de olika segmenten. För samtliga segment utom storrederier uppvisar lönsamhetsmått vinstmarginal, räntabilitet på eget kapital och räntabilitet på totalt kapital negativa tal när sjöfartsstödet exkluderas. Mätt i relation till total omsättning i respektive segment utgör sjöfartsstödet 1,6 procent för storrederi, 4 procent för tankar, 16 procent för torrlast, 16 procent för färjesjöfart och 50 procent för management. Sammantaget motsvarar sjöfartsstödet ca 3,4 procent av omsättningen för branschen som helhet.

Kapitalstrukturen mätt som soliditet bland de undersökta företagen är för branschen som helhet närmast oförändrad. Medelvärdet har sjunkit till 19,9 procent (23,3 procent för 2012) och medianvärdet har ökat till 22,9 procent (17,7 procent för 2012). För de enskilda segmenten kan observeras en minskad soliditet i segmentet för torrlast (både medel- och medianvärde) jämfört med 2012. Segmentet för tankar uppvisar en ökning till 34,2 procent i

medelvärde (25,7 procent för 2012) och 31,3 procent i medianvärde (24,5 procent för 2012). I övriga segment är förändringarna inte påtagligt stora eller uppvisar rörelser i medel- och medianvärden åt motsatta håll.

Vad gäller likviditetsmåten kan konstateras att också här är förändringarna små jämfört med 2012 eller åt motsatta håll beträffande medel- och medianvärden för respektive nyckeltal. Medelvärdet för kassa- och balanslikviditet för branschen som helhet har sjunkit till 1,5 från ca 4 för 2012. Medianvärdet har däremot ökat med några hundradelar och ligger fortfarande något över 1. Jämfört med tidigare år kan man konstatera att nivån är tillbaka på en mer normaliserad nivå med ett medelvärde runt ca 1,5 vilket också var 2011 års nivå. Medelvärdet kan för år 2012 ha dragits upp av ett fåtal bolag i segmentet för torrlast som uppvisade mycket hög kassa- och balanslikviditet och att denna nu är återställd. Detta segment – torrlast – skiljer dock fortfarande ut sig genom att uppvisa de högsta medelvärdena.

Likviditetsbufferten för de ingående bolagen har minskat som medelvärde från 16,5 procent 2012 till 14,2 procent samtidigt som medianvärdet ökat från 6,8 procent 2012 till 7,8 procent. Mindre ökningar av både medel- och medianvärde kan observeras i segmenten storrederier, färjesjöfart och management, medan likviditetsbufferten minskat i segmentet för torrlast (som nämnts ovan).

Sammanfattningsvis kan konstateras att de företag som mottagit sjöfartsstöd som helhet under 2013 kan uppvisa ökad omsättning och ökat resultat jämfört med 2012. Lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital har också ökat jämfört med närmast föregående år. Vinstmarginalerna är dock fortsatt negativa om sjöfartsstödet exkluderas för samtliga segment utom för storrederierna. Vad gäller utvecklingen av nyckeltal som mäter kapitalstruktur och likviditet kan ingen entydig bild erhållas för branschen som helhet även om förändringar kan observeras i enskilda segment. Tydligt är emellertid att sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

I följande avsnitt redovisas och analyseras respektive segment utifrån lönsamhet, soliditet och likviditet där 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 för hela den undersökta perioden 2007-2013 i linjediagram. 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.

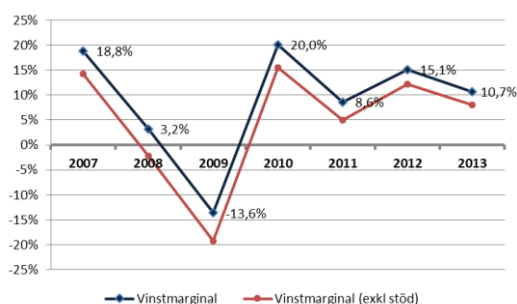
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Från och med uppföljningen för 2012 redovisas också en tabell med förändringar av klassificeringen över tid under den undersökta perioden (i denna rapport 2007-2013). 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.

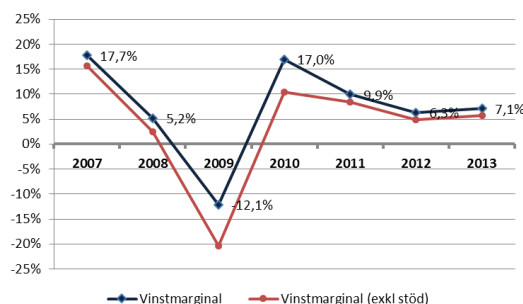
5.2 Storrederi

5.2.1 Storrederi - Lönsamhet

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



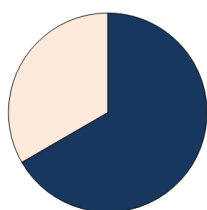
Vinstmarginal – medelvärden.



Vinstmarginal – medianvärden.

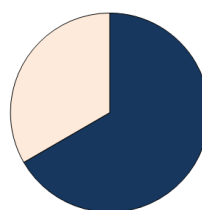
De företag som ingår i segmentet storrederi ligger förhållandevis nära varandra i vinstmarginal eftersom också medel- och medianvärdena ligger relativt nära varandra. Det kan konstateras att företagen uppvisade en klart försämrad vinstmarginal under åren 2008-2009 under finanskrisen vilket återhämtades 2010. Vinstmarginalen har därefter legat förhållandevis stabilt positivt om än på en lägre nivå än 2007 före finanskrisen och 2010 efter återhämtningen. Sjöfartsstödet bidrar till att höja vinstmarginalen i segmentet med ca 2-3 procentenheter under de senare åren av 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 2013 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

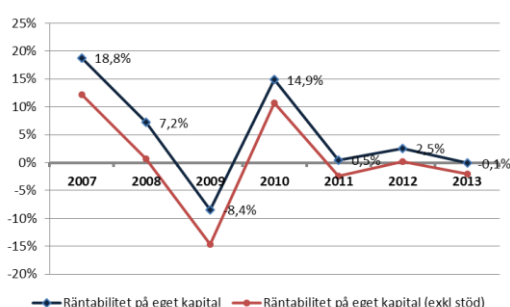
Vinstmarginal 2013 exkl. stöd.

Sjöfartsstödet innebär ingen förändring av nivån på vinstmarginalerna i segmentet för storrederi för år 2013. Att sjöfartsstödet inte inneburit någon förändring i nivån på vinstmarginalen är ett förhållande som gällt för flertalet år under perioden 2007-2013, se tabellen nedan.

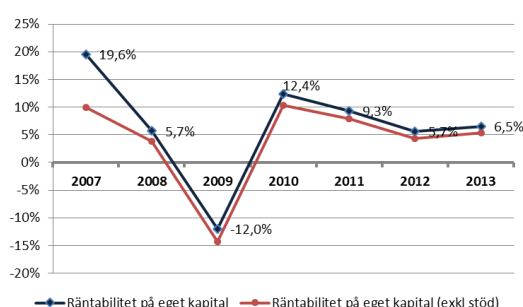
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 5%	100%	67%	33%	100%	67%	67%	67%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	67%	0%	33%	100%	67%	33%	67%
	Svag	0-5%	33%	67%	0%	0%	0%	33%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%

Av tabellen framgår att förekomsten av sjöfartsstödet i segmentet för storrederi inte förändrat klassificeringen av nivån på vinstmarginalen under åren 2009-2013, med undantag av 2012 då stödet gjorde att en större andel av företagen kunde uppvisa en stark vinstmarginal.

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



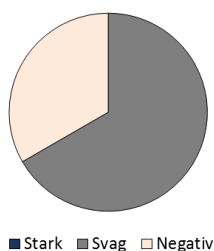
Räntabilitet på eget kapital – medel.



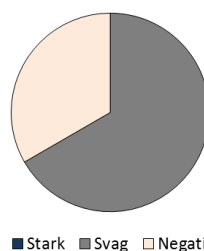
Räntabilitet på eget kapital – median.

På samma sätt som för vinstmarginalen syns en tydlig nedgång under åren 2008-2009 med en återhämtning 2010. Därefter faller nivåerna åter 2011 och 2012, framförallt vad gäller medianvärdet. Under 2013 faller medelvärden till negativa värden samtidigt som medianvärdet ökar. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet kan konstateras vara ca 1-2 procentenheter förbättrad räntabilitet på eget kapital under 2013.

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 2013 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2013 exkl. stöd

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

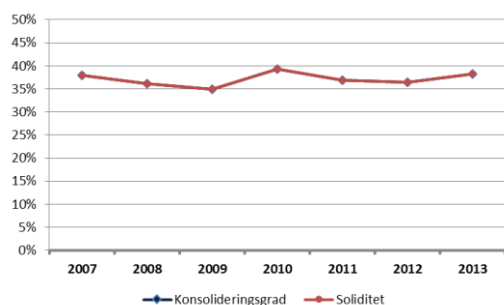
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	100%	33%	0%	67%	33%	33%	0%
	Svag	0-10%	0%	33%	33%	33%	33%	33%	67%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	33%	0%	0%	67%	0%	33%	0%
	Svag	0-10%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	67%
	Negativ	< 0%	0%	33%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

Tabellen visar att för år 2013 liksom närmast föregående år innebär förekomsten av sjöfartsstödet ingen förändring av nivån på räntabilitet på eget kapital. År 2011 gjorde förekomsten av sjöfartsstöd att en större andel företag kunnat uppvisa en stark räntabilitet på eget kapital. Det är emellertid inget år under den undersökta perioden 2007-2013 som sjöfartsstödet gjort att ett företag har uppvisat en positiv räntabilitet på eget kapital istället för en negativ dylik.

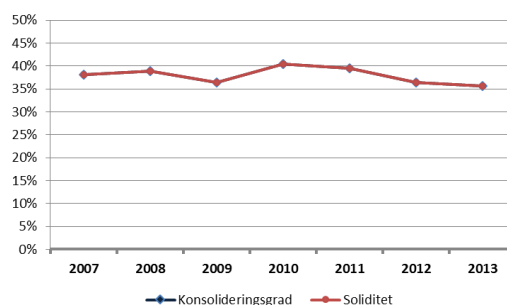
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad

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



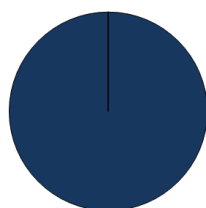
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

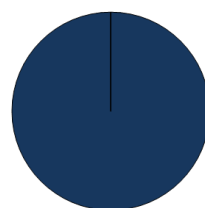
Eftersom storrederierna upprättar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad (vilket gör att värden för konsolideringsgrad inte återfinns i diagrammen). Det kan konstateras att det inte är någon avsevärd skillnad i medel- och medianvärden. Soliditeten ligger under hela den undersökta perioden mellan ca 35-40 procent mätt både som medel- och medianvärden, även om en något sjunkande trend för medianvärdet kan skönjas 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 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

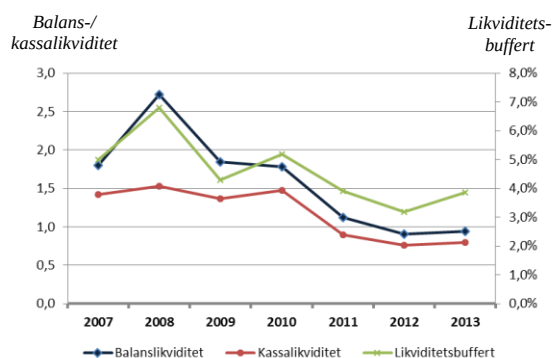
Konsolideringsgrad 2013.

Samtliga storrederier ligger samtliga på en hög nivå av soliditet under 2013, liksom under hela den undersökta perioden vilket framgår av tabellen nedan.

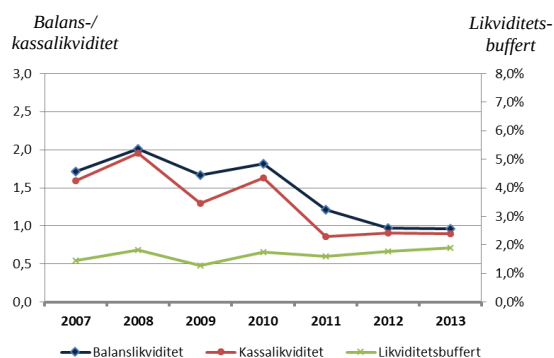
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Konsolideringsgrad	Hög	>25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Låg	<15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

5.2.3 Storrederi – Likviditet

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



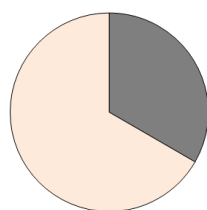
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

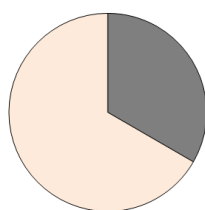
Storrederierna uppvisar en sjunkande trend sedan 2008 avseende kassa- och balanslikviditet, vilket kan sägas gälla både medel- och medianvärden, med en stabilisering under de två sista åren i undersökningen. Likviditeten mätt som både medel- och medianvärden ligger nära 1 vilket kan anses vara en normal nivå. 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 med undantag av sista året och mellan ca 1-2 procent i medianvärde med en relativt stabil stigande trend under hela den undersökta perioden. Det är emellertid förhållandevis små förändringar det rör sig om.

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



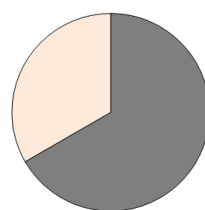
■ Hög ■ Låg ■ Medel

Kassalikviditet 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Balanslikviditet 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Likviditetsbuffert 2013.

Likviditetsnivån mätt som kassa- och balanslikviditet ligger på medelnivå eller låg nivå. Majoriteten av företagen har en likviditetsbuffert som ligger på en låg nivå under 2013. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

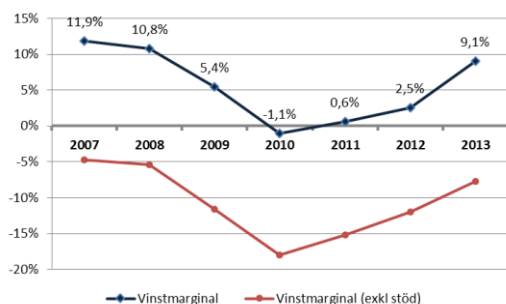
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	100%	67%	33%	0%	0%
	Låg	< 0,8	0%	33%	0%	0%	33%	33%	33%
	Medel	0,8-1,1	33%	0%	0%	33%	33%	67%	67%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	100%	67%	100%	100%	67%	0%	0%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%
	Medel	0,8-1,1	0%	33%	0%	0%	0%	67%	67%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	33%	33%	33%	33%	0%	0%	0%
	Låg	< 5%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%
	Medel	5-10%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%

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

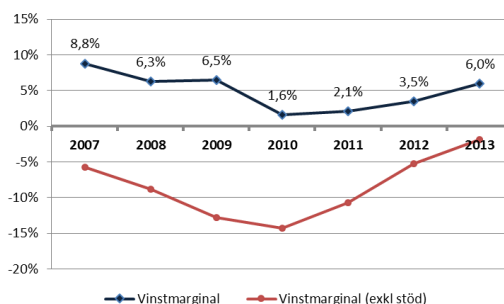
5.3 Tanker

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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



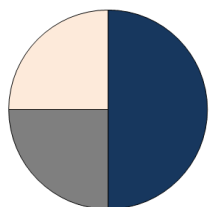
Vinstmarginal – medel.



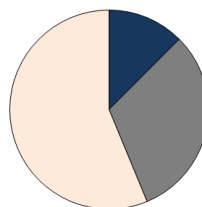
Vinstmarginal – median.

Rederierna i tankersegmentet har efter nedgången 2009-2010 (ett år senare än storrederierna ovan) sett en ökning av vinstmarginalen under de följande åren. Även sista året i den undersökta perioden uppvisar ytterligare en ökning jämfört med 2012, och är nära nivåerna före finanskrisens utbrott. Om sjöfartsstödet exkluderas är vinstmarginalen negativ, men följer samma trend. Vinstmarginalen förbättras med ca 15 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 2013 inkl. stöd.



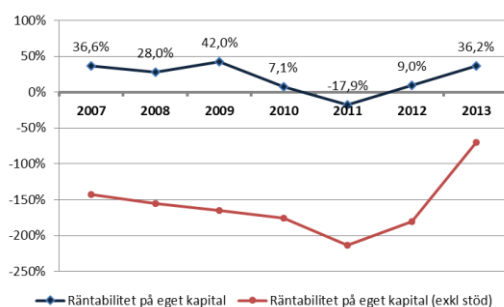
Vinstmarginal 2013 exkl. stöd

Sjöfartsstödet betydelse för vinstmarginalen framgår av cirkeldiagrammen ovan, där över hälften (ca 56 procent) av företagen har negativ vinstmarginal utan sjöfartsstöd vilket sjunker till 25 procent när sjöfartsstödet inkluderas. Andelen företag med stark vinstmarginal ökar också till ca 50 procent när sjöfartsstödet inkluderas. 44 procent av företagen har dock en positiv vinstmarginal även utan sjöfartsstöd. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

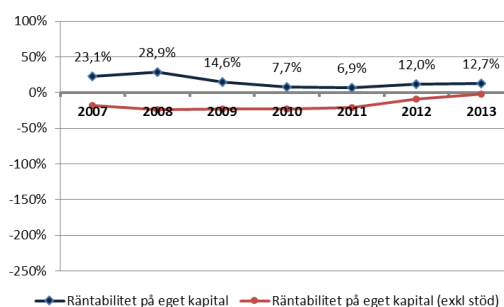
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%	50%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	17%	25%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%	13%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	22%	31%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%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

Av tabellen ovan framgår att nivån på vinstmarginalerna fortsatt att förbättras även under 2013, vilket gäller även när sjöfartsstödet exkluderas. Andelen företag som har en stark vinstmarginal också när sjöfartsstödet exkluderas har ökat jämfört med föregående år. Andelen företag som har en negativ vinstmarginal också när sjöfartsstödet inkluderas har också minskat sedan 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.

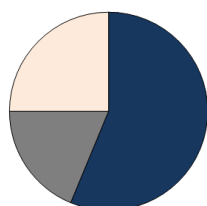


Räntabilitet på eget kapital – median.

Medelvärde för lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital har ökat jämfört med 2012 till 36,2 procent. Medianvärdet uppvisar också en ökning, men betydligt mindre, från 12,0 procent till 12,7 procent. Utvecklingen följer en liknande trend som vinstmarginalen med ökande nivåer under de senare åren i undersökningen. Rederierna i tankersegmentet har en högre räntabilitet på eget kapital, vilket tidigare år delvis skulle kunna ha förklarats av en lägre soliditet givet den lägre vinstmarginalen, men för 2013 ses en ökning också av soliditeten (se nedan).

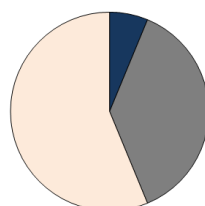
Sjöfartsstödet har stor betydelse för räntabilitet på eget kapital. Räntabiliteten på eget kapital är negativ om sjöfartsstödet exkluderas vilket gäller för både medel- och medianvärden. Medelvärde förbättras med ca 100 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas, även om medianvärdet kan vara mer rimligt som riktmärke här med en ökning på ca 15 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 2013 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2013 exkl. stöd.

Sjöfartsstödet gör att fler än hälften av rederierna i tankersegmentet kan anses ha en stark nivå på räntabilitet på eget kapital. Andelen med negativ räntabilitet på eget kapital sjunker från över hälften till 25 procent av företagen när sjöfartsstödet inkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

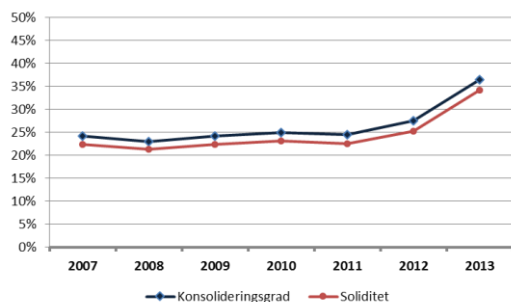
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	81%	71%	67%	44%	44%	56%	56%
	Svag	0-10%	6%	12%	11%	28%	11%	6%	19%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	24%	17%	6%	6%	17%	6%
	Svag	0-10%	19%	6%	11%	11%	22%	11%	38%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	72%	56%

Av tabellen framgår att andelen företag i segmentet med stark räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas inte har nått samma nivåer som före 2010. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas har dock fortsatt att sjunka, om än inte till de nivåer som gällde i början av den undersökta perioden. Om sjöfartsstödet exkluderas har fortfarande fler än hälften en negativ räntabilitet på eget kapital, men andelen (56 procent) är den lägsta under den hela undersökta perioden.

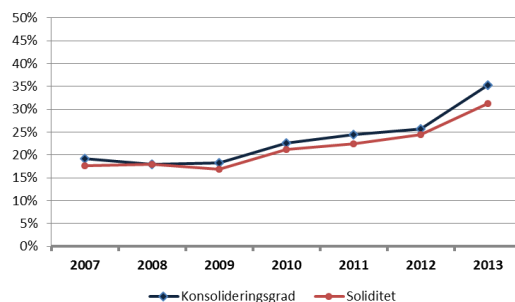
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.3.2 Tanker - Soliditet

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



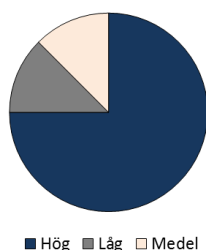
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



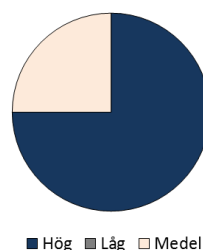
Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Nivån på soliditeten i tankersegmentet har under perioden 2007-2012 legat relativt stabilt mellan ca 20 och 25 procent i medelvärde och mellan ca 15 och 25 procent i medianvärde, med en antydning till ökning för 2012. Det sista året – 2013 – syns dock en tydlig ökning av soliditeten till över 30 procent mätt både som medel- och medianvärden.

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



Soliditet 2013.



Konsolideringsgrad 2013.

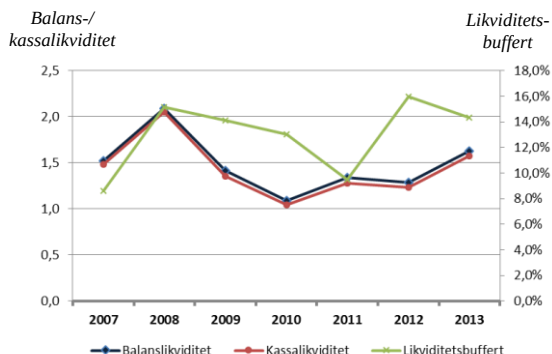
När nivån på nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad ska bedömas framgår att 75 procent av företagen i segmentet tanker ligger på en hög nivå under 2013. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Soliditet	Hög	> 25%	31%	35%	33%	33%	44%	50%	75%
	Låg	< 15%	44%	41%	39%	33%	33%	22%	13%
	Medel	15-25%	25%	24%	28%	33%	22%	28%	13%
Konsolideringsgrad	Hög	>25%	31%	35%	33%	39%	50%	56%	75%
	Låg	<15%	38%	41%	33%	33%	33%	22%	0%
	Medel	15-25%	31%	24%	33%	28%	17%	22%	25%

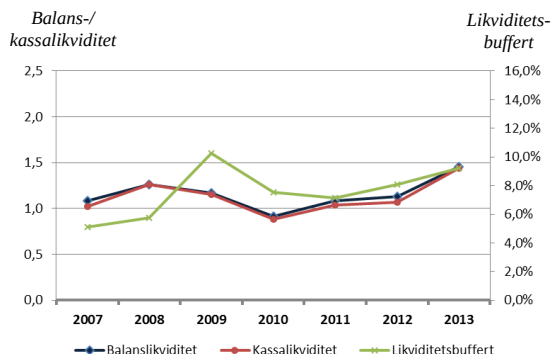
Andelen företag med hög soliditet (och konsolideringsgrad) har stigit under de tre sista åren i undersökningen från en andel på ca 30-35 procent till 75 procent för 2013 vilket är den högsta andelen under hela den undersökta perioden. Andelen företag med låg eller medelnivå har på samma sätt sjunkit under de senare åren i undersökningen.

5.3.3 Tanker - Likviditet

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



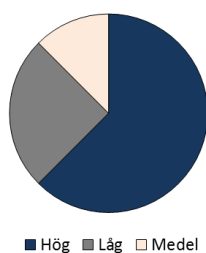
Likviditet – medel.



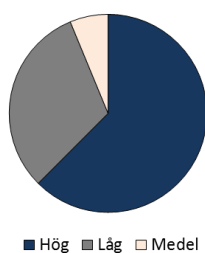
Likviditet – median.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet sjönk från 2008 års nivå under 2009 och 2010 med en återhämtning från och med 2011. Detta gäller för både medel- och medianvärden. För år 2013 kan observeras den högsta nivån sedan före finanskrisen och för medianvärdet det högsta värdet under hela den undersökta perioden. Förändringarna ska dock inte överdrivas utan har legat mellan ca 1 och 2 (medelvärde för både kassa- och balanslikviditet) och mellan ca 1 och 1,5 (medianvärdet för både kassa- och balanslikviditet). Likviditetsmåten ligger något lägre mätt som medianvärden än som medelvärden. Medianvärdet har ökat under de senare åren i undersökningen och ligger nu nära 10 procent (ca 14 procent mätt som medelvärde). Likviditetsbufferten i företagen i tankersegmentet är därmed på den högsta nivån under hela perioden 2007-2013.

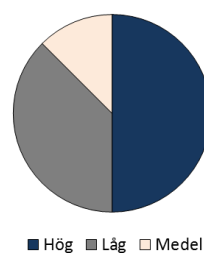
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2013.



Balanslikviditet 2013.



Likviditetsbuffert 2013.

Klassificeringen av företagen i segmentet för tanker visar att majoriteten av företagen ligger på en hög nivå avseende både kassa- och balanslikviditet. Andelen företag som har en låg nivå på dessa nyckeltal är den lägsta under hela den undersökta perioden med undantag av 2009. Andelen företag som har en hög nivå och medelnivå på likviditetsbufferten är ca 63 procent för 2013. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

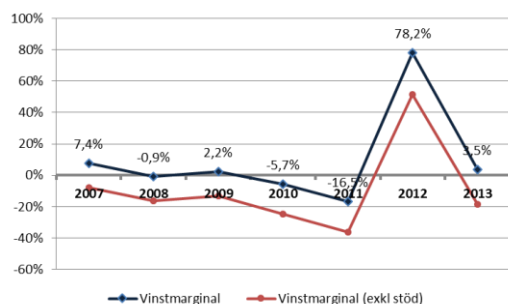
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	56%	39%	44%	44%	63%
	Låg	< 0,8	31%	35%	22%	50%	39%	28%	25%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	22%	11%	17%	28%	13%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	44%	33%	39%	44%	63%
	Låg	< 0,8	31%	35%	28%	50%	39%	33%	31%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	28%	17%	22%	22%	6%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	31%	41%	56%	39%	44%	50%	50%
	Låg	< 5%	50%	41%	44%	44%	50%	33%	38%
	Medel	5-10%	19%	18%	0%	17%	6%	17%	13%

Andelen företag med hög eller medelnivå på kassa- och balanslikviditet har under hela den undersökta perioden varit över hälften och utgjorde 2013 ca 76 respektive 69 procent av företagen. Andelen företag med hög nivå på dessa likviditetsmått är den högsta under hela den undersökta perioden. År 2010 var det hela 50 procent som hade låg kassa- och balanslikviditet. Andelen företag med hög likviditetsbuffert har legat förhållandevis stabilt under periodens sista år på ca 50 procent.

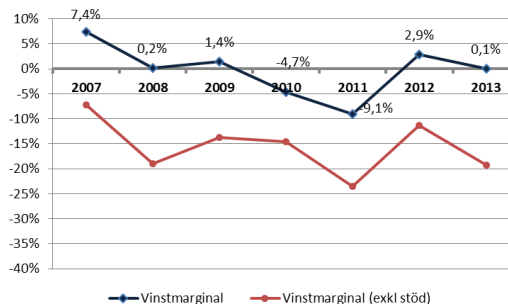
5.4 Torrlast

5.4.1 Torrlast - Lönsamhet

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



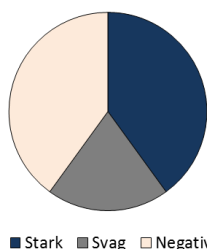
Vinstmarginal – medel.



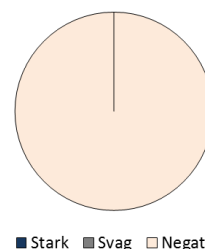
Vinstmarginal – median.

Vinstmarginalen i segmentet för torrlast har under hela den undersökta perioden varierat mellan förhållandevis låga nivåer. Undantaget var 2012 då medelvärdet steg kraftigt (även exklusive sjöfartsstöd var vinstmarginalen positiv i medelvärde 2012)⁶. År 2013 faller åter vinstmarginalen i segmentet mätt som medel- och medianvärde, dock till en nivå som ligger högre än både 2010 och 2011. När sjöfartsstödet är inkluderat är vinstmarginalen emellertid fortfarande positiv. Sjöfartsstödet förbättrar vinstmarginalen i detta segment med ca 20 procentenheter.

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



Vinstmarginal 2013 inkl. stöd.



Vinstmarginal 2013 exkl. stöd.

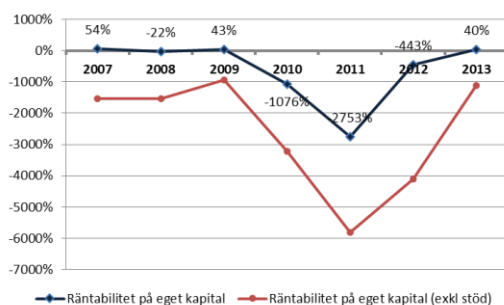
Cirkeldiagrammen ovan visar att vinstmarginalen är positiv för ca 67 procent av företagen i segmentet för torrlast när sjöfartsstödet är inkluderat. Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

⁶ Det höga medelvärdet för vinstmarginalen 2012 berodde på ett enskilt företag med begränsad verksamhet som under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt.

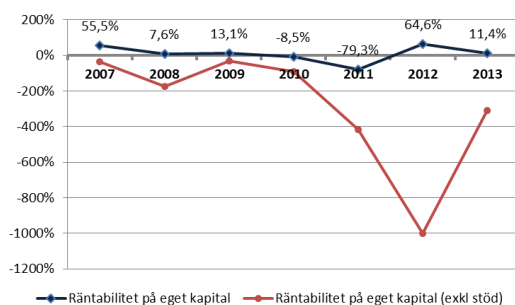
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%

Av tabellen ovan framgår att samtliga företag i segmentet för torrlast har en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. Detta förhållande har rått de senaste fem åren (ett enskilt företag utgjorde undantag 2012, se not ovan). Sjöfartsstödet gör att 60 procent av företagen har kunnat visa en positiv vinstmarginal 2013 (67 procent 2012), varav 40 procent en stark vinstmarginal (50 procent 2012). Så hög andel med en stark nivå på vinstmarginalen som under år 2012-2013 har inte observerats sedan år 2007-2008.

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.

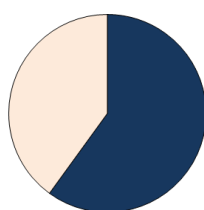


Räntabilitet på eget kapital – median.

Av diagrammen framgår den stora spridningen bland företagen i detta segment vad gäller lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital, vilket blir tydligt i skillnaden mellan medel- och medianvärden. På samma sätt som tidigare undersökta år finns det företag som driver medelvärde och ger extrema värden.⁷ Räntabiliteten på eget kapital sjönk under åren efter 2009, för att åter vara positivt både som medel- och medianvärde det sista året i den undersökta perioden, 40 procent i medelvärde och 11,4 procent i medianvärde för år 2013. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet är mycket stora förbättringar av räntabiliteten från 100 procentenheter och uppåt (i vissa fall flera 1000 procentenheter).

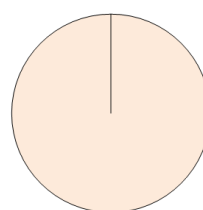
I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.

⁷ En matematisk förklaring till de kraftigt negativa värdena på räntabiliteten i vissa fall kan vara den låga soliditeten i vissa av företagen som påverkar beräkningen (låg nämnare och hög negativ täljare) av räntabilitet på eget kapital.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2013 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2013 exkl. stöd

Cirkeldiagrammen ovan visar att samtliga företag har en negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet är exkluderat. Om sjöfartsstödet inkluderas har 60 procent en stark räntabilitet på eget kapital, medan övriga 40 procent har en negativ räntabilitet på eget kapital också när sjöfartsstödet inkluderas. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

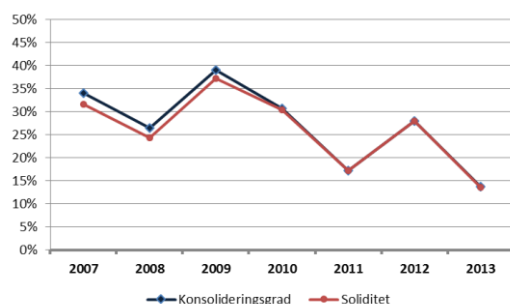
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	83%	50%	50%	43%	14%	67%	60%
	Svag	0-10%	17%	17%	17%	0%	14%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	17%	0%	0%	0%	17%	0%
	Svag	0-10%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%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

Under hela den undersökta perioden 2007-2013 har andelen företag med negativ räntabilitet varit 67 procent eller högre när sjöfartsstödet exkluderas. Under åren 2009-2013 har andelen varit 100 procent (ett företag gjorde att det inte var 100 procent 2012, vilket dock förklaras av att företaget i fråga under året sålt av sina anläggningstillgångar). När sjöfartsstödet inkluderas kan en majoritet av företagen uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital utom åren 2010-2011.

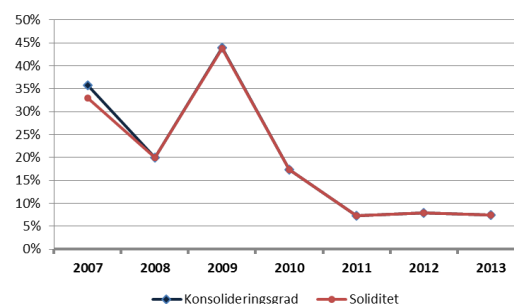
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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



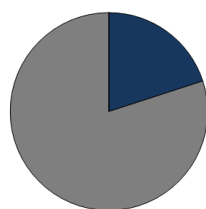
Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



Soliditet och konsolideringsgrad– median.

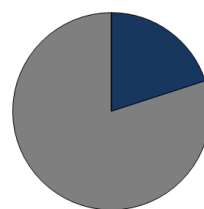
Soliditeten i segmentet för torrlast har sjunkit sedan de högsta nivåerna 2009. Med undantag av ökningen av medelvärde 2012 tycks nivån stabiliserats runt ca 15 procent i medelvärde och ca 7-8 procent i medianvärde. Skuldsättningen är således påtagligt hög i detta segment.

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



■ Hög ■ Låg □ Medel

Soliditet 2013.



■ Hög ■ Låg □ Medel

Konsolideringsgrad 2013.

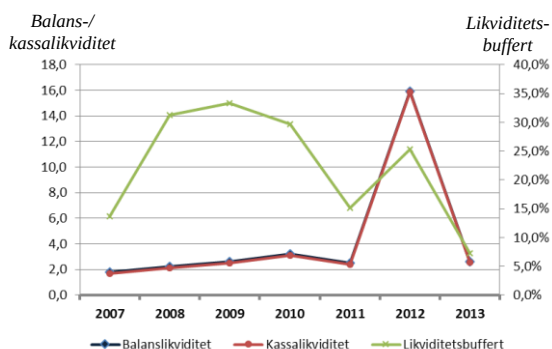
Vid en klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad i segmentet för torrlast kan konstateras att det stora flertalet (80 procent) ligger på en låg nivå. En femtedel kan uppvisa en hög soliditet och konsolideringsgrad år 2013. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

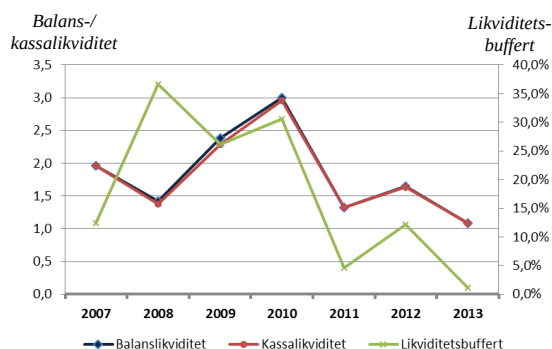
Av tabellen kan utläsas att fram till och med 2010 hade mer än hälften av företagen i segmentet en hög eller medelhög soliditet, men under de tre sista åren har denna andel sjunkit. Andelen företag med en låg nivå på soliditet har ökat sedan 2009, och utgör sedan 2011 en majoritet. Samma förhållande gäller för konsolideringsgraden.

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.

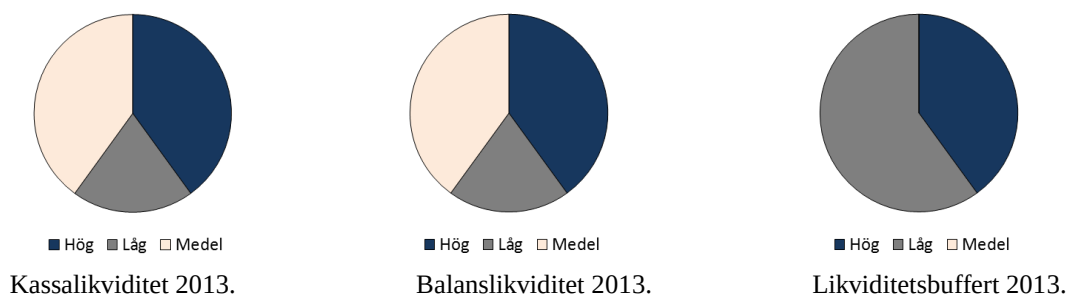


Likviditet – median.

Nivån på kassa- och balanslikviditet i torrlastsegmentet mätt som medelvärde är jämförelsevis hög och har med undantag av år 2012 legat förhållandevis stabilt.⁸ Kassa- och balanslikviditet har år 2013 ett medelvärde på 2,5 respektive 2,6 och ett medianvärde på 1,08.

Likviditetsbufferten i segmentet har emellertid sjunkit och är nu på den lägsta nivån under hela den undersökta perioden 2007-2013.

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



Andelen företag som har en hög kassa- och balanslikviditet är på den lägsta nivån av samtliga undersökta år 2007-2013. Andelen företag med medelhög nivå är dock den högsta (med undantag av balanslikviditet år 2008). Den genomsnittliga nivån har å andra sidan legat förhållandevis stabilt (se ovan) och 80 procent av företagen ligger på hög- eller medelnivå. Vad gäller nivån på likviditetsbuffert i torrlastsegmentet så har andelen företag med hög nivå sjunkit till 40 procent jämfört med föregående år (50 procent 2012). Andelen företag med låg nivå har ökat till 60 procent (jämfört med 50 procent 2012). I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

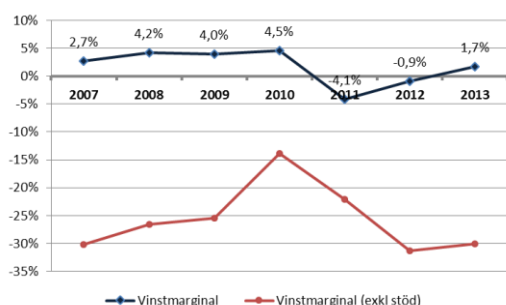
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	83%	71%	57%	67%	40%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	29%	29%	17%	40%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	67%	50%	83%	71%	57%	67%	40%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%
	Medel	0,8-1,1	17%	50%	17%	29%	29%	17%	40%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	50%	67%	83%	71%	43%	50%	40%
	Låg	< 5%	33%	0%	0%	14%	57%	50%	60%
	Medel	5-10%	17%	33%	17%	14%	0%	0%	0%

⁸ Att medelvärdet för år 2012 är högt (>15) kan förklaras av ett enskilt företag under avveckling som sålt sina anläggningstillgångar och erhållit likvida medel.

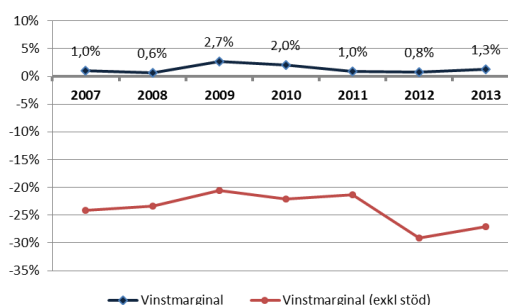
5.5 Färjesjöfart

5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet

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



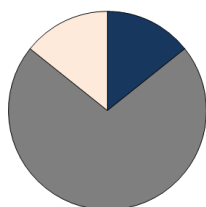
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

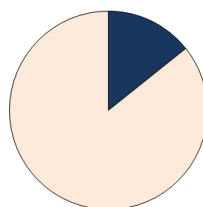
Lönsamheten i segmentet för färjesjöfart har mätt som vinstmarginal varit låg under hela den undersökta perioden 2007-2013. Medelvärde har varierat mellan ca 2-4 procent (med undantag av 2011 och 2012 som var negativa) och medianvärdet har varierat mellan ca 1-3 procent. Det sista året i undersökningen kan skönjas en mindre ökning av både medelvärde (som nu är positivt) och medianvärde. Medianvärdet har under hela den undersökta perioden varit positivt när sjöfartsstödet är inkluderat. Sjöfartsstödet gör att vinstmarginalen förbättras med ca 20-30 procentenheter i medelvärde och ca 20-30 procentenheter 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 2013 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

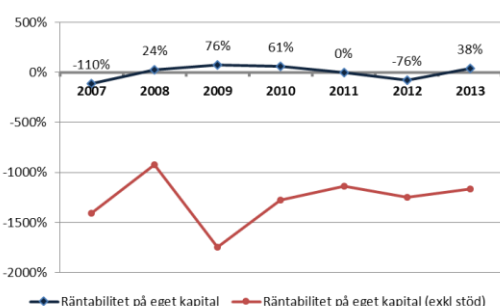
Vinstmarginal 2013 exkl. stöd.

Sjöfartsstödet gör att 86 procent av rederierna i segmentet kan uppvisa en positiv vinstmarginal 2013. När sjöfartsstödet exkluderas har en lika stor andel en negativ vinstmarginal. 14 procent av företagen har en stark vinstmarginal även exklusive sjöfartsstödet. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

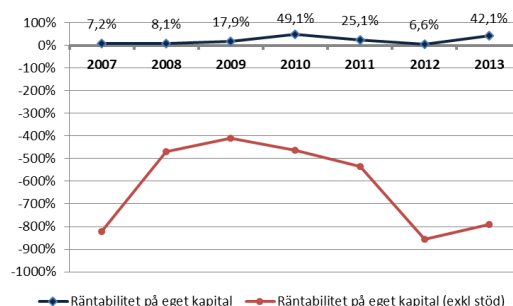
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	14%	25%	38%	13%	13%	14%
	Svag	0-5%	43%	57%	75%	63%	63%	50%	71%
	Negativ	< 0%	29%	29%	0%	0%	25%	38%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	13%	13%	0%	13%	14%
	Svag	0-5%	14%	0%	13%	25%	13%	0%	0%
	Negativ	< 0%	71%	86%	75%	63%	88%	88%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

Vinstmarginalen har legat på låga nivåer under hela den undersökta perioden 2007-2013 och fler än hälften av företagen har samtliga år klassificerats med svag eller negativ vinstmarginal. Om stödet exkluderas har under perioden en stor majoritet av företagen – de sista tre åren över 85 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.



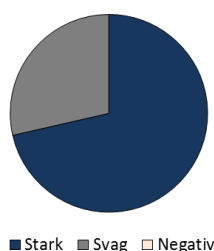
Räntabilitet på eget kapital – medel.



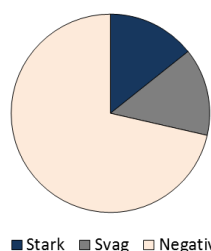
Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital i färjesjöfarten har mätt som medianvärde under hela den undersökta perioden varit positiv, sjunkande under åren 2011 och 2012, för att åter stiga 2013. Skillnaden mellan medel- och medianvärden kan förklaras av spridningen mellan de ingående företagen. Det är också stor skillnad mellan räntabilitet på eget kapital inklusive respektive exklusive sjöfartsstödet, vilket också delvis kan förklaras av spridningen mellan de ingående företagen i segmentet. Sjöfartsstödet gör att företagen kan uppvisa positiv räntabilitet på eget kapital som vissa år, till exempel det aktuella året 2013, 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 2013 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2013 exkl. stöd.

Som nämnts ovan har sjöfartsstödet stor betydelse för att företagen i segmentet ska kunna visa upp en positiv räntabilitet på eget kapital. Samtliga rederier kan 2013 uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas, varav över 70 procent en stark räntabilitet på eget kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas har ca 71 procent av företagen i segmentet för färjesjöfart en negativ räntabilitet på eget kapital. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

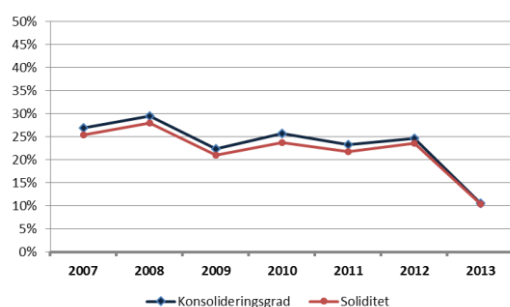
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	38%	50%	63%	75%	50%	38%	71%
	Svag	0-10%	25%	25%	38%	25%	25%	25%	29%
	Negativ	< 0%	38%	25%	0%	0%	25%	38%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	13%	0%	13%	0%	0%	14%
	Svag	0-10%	13%	13%	25%	25%	13%	13%	14%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%	71%

Tabellen ovan visar att andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när stödet exkluderas har varit relativt stabil under den undersökta perioden 2007-2013. Andelen företag med stark nivå är bland de högsta under hela perioden. Jämfört med de två närmast föregående åren har inget företag negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas.

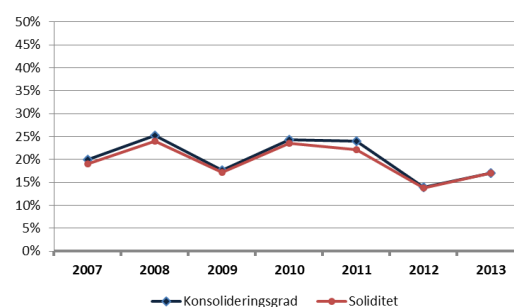
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



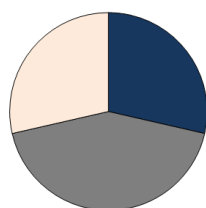
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

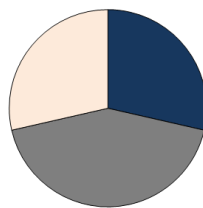
Medel- och medianvärdena för soliditet och konsolideringsgrad har varit förhållandevis stabila (medelvärden mellan ca 20-30 procent och medianvärden mellan ca 15-25 procent), men sista året 2013 sjunker medelvärdet till den lägsta nivån som observerats under perioden, ca 10 procent. Medianvärdet stiger däremot något jämfört med 2012 till ca 17 procent.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2013.

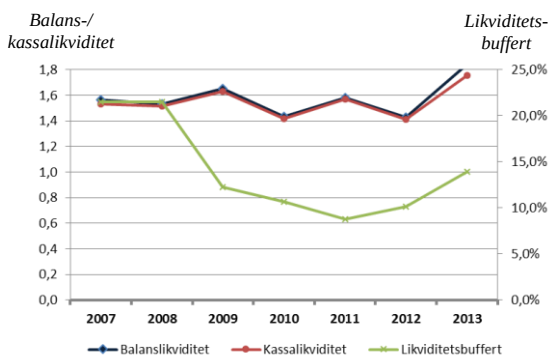
Knappt en tredjedel av rederierna har 2013 en soliditet och konsolideringsgrad som ligger på en hög nivå, vilket är en något lägre andel jämfört med 2012. Andelen företag med låg nivå har minskat något jämfört med 2012. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivå på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

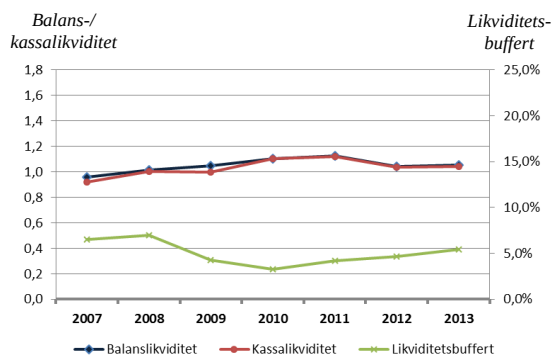
Andelen företag som har en hög nivå på soliditet och konsolideringsgrad har legat på ca 50 procent under hela undersökta perioden med undantag av en nedgång 2009, men har sjunkit under de sista två åren i undersökningen. och nu också 2012. Andelen företag med låg nivå har också minskat sista året i undersökningen samtidigt som företag med en medelnivå ökat.

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.



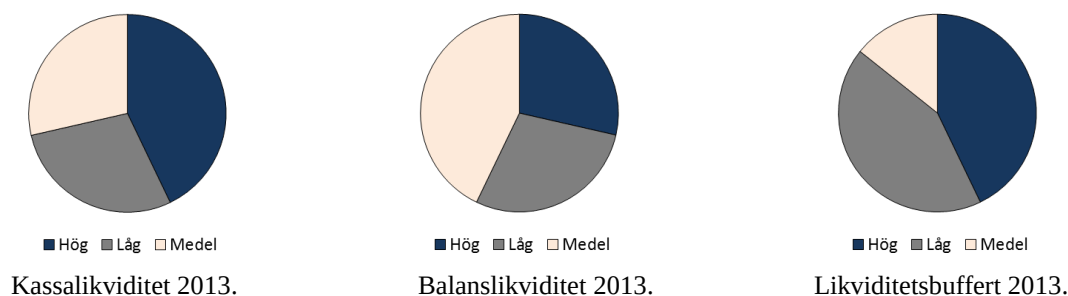
Likviditet – median.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet har under den undersökta perioden 2007-2013 legat relativt stabilt med ett medelvärde på ca 1,4 - 1,6 och medianvärdet ca 1,1. Medelvärdet har ökat något under sista året och närmar sig 1,8. Det har dock inte skett några

stora förändringar under perioden. Att medelvärde varierar något mer än medianvärdet beror på spridningen bland de ingående företagen.

Likviditetsbufferten sjunker under undersökningsperioden från en nivå på ca 20 procent 2007-2008 till strax under 10 procent 2011 mätt som medelvärde för att därefter åter öka under de två sista åren i undersökningen. Medianvärdet för likviditetsbuffert ligger i början av perioden (2007-2008) något över 5 procent för att därefter sjunka något med en återhämtning fram till 2013 och är återigen ca 5 procent.

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



Andelen av rederierna i segmentet färjesjöfart som har en hög kassa- och balanslikviditet har stigit något sedan nedgången 2012. Över 70 procent av företagen har 2013 en kassa- och balanslikviditet på hög eller medelnivå. Beträffande likviditetsbuffert har andelen med låg nivå minskat något jämfört med närmast föregående år. Över 40 procent av företagen har en likviditetsbuffert som klassificeras som hög. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

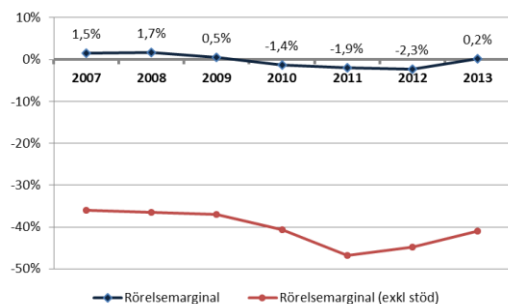
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	38%	50%	50%	38%	43%
	Låg	< 0,8	38%	13%	0%	13%	13%	25%	29%
	Medel	0,8-1,1	25%	50%	63%	38%	38%	38%	29%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	38%	25%	38%	25%	50%	13%	29%
	Låg	< 0,8	25%	13%	13%	13%	13%	38%	29%
	Medel	0,8-1,1	38%	63%	50%	63%	38%	50%	43%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	38%	50%	38%	13%	25%	25%	43%
	Låg	< 5%	38%	50%	50%	63%	63%	50%	43%
	Medel	5-10%	25%	0%	13%	25%	13%	25%	14%

Andelen företag med låg nivå på kassalikviditet har ökat något jämfört 2012, men generellt har förändringarna avseende de olika klassificeringarna varit små under den undersökta perioden 2007-2013, vilket också diskuterats ovan.

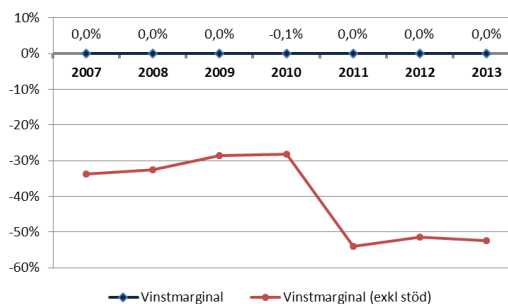
5.6 Management

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).



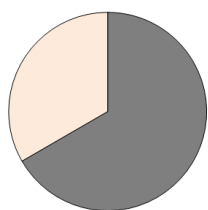
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

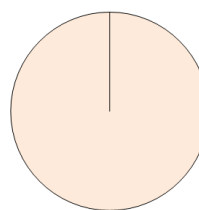
Vinstmarginalen bland företagen i managementsegmentet har under hela den undersökta perioden 2007-2013 varit stabil runt 0 procent. Medelvärdet har sjunkit sedan 2008 för att vara 0,2 procent år 2013. Medianvärdet för vinstmarginalen har under hela den undersökta perioden varit 0 procent. Sjöfartsstödet förefaller göra att företagen har kunnat förbättra sin lönsamhet med nära 40-50 procentenheter och därigenom visa en vinstmarginal runt 0 procent. 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. Icke desto mindre fortsätter dessa företag att ha en vinstmarginal runt 0 procent.

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



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Vinstmarginal 2013 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

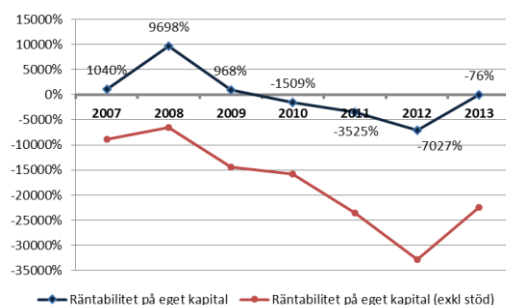
Vinstmarginal 2013 exkl. stöd.

Nivån på vinstmarginalerna i managementsegmentet år 2013, liksom i tidigare års undersökningar, helt beroende av sjöfartsstödet. Dessa företag har som huvudsaklig verksamhet att bemanna andra rederiers verksamhet, och uppvisar samtliga en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivå på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

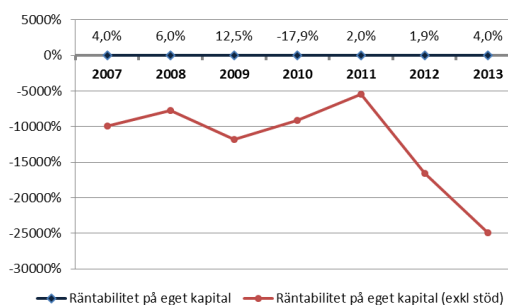
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%	67%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%	100%	100%	100%	100%

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.

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



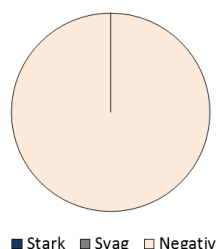
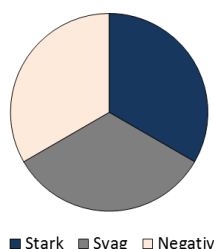
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

Rörelsen i räntabilitet på eget kapital liknar vinstmarginalen ovan där medelvärdet sjunker från 2008 års nivå samtidigt som medianvärdet är betydligt mer stabilt under perioden 2007-2013. Det sista året i undersökningen sker en återhämtning av medelvärdet även om det fortfarande är negativt även när sjöfartsstödet inkluderas. Medelvärdena uppvisar volatila extremvärden samtidigt som medianvärdet antar mer rimliga värden.⁹ 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. Det bör observeras att medianvärdet fortsätter att sjunka efter 2011 när sjöfartsstödet exkluderas.

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



⁹ En förklaring till de extrema värdena är den låga soliditet (se avsnitt 5.6.2 nedan) som företagen i segmentet har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital.

Räntabilitet på eget kapital 2013 inkl. stöd.

Räntabilitet på eget kapital 2013 exkl. stöd.

Förekomsten av sjöfartsstödet innebär att två tredjedelar av företagen i managementsegmentet kan uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital 2013. 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 rederier 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.

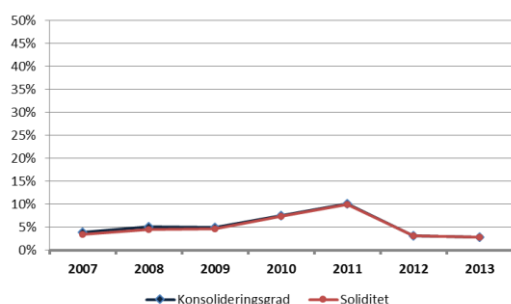
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	43%	29%	57%	38%	25%	14%	33%
	Svag	0-10%	29%	43%	29%	13%	38%	57%	33%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	29%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%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

Under hela den undersökta perioden – med undantag av 2008 – har samtliga företag i managementsegmentet en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. När stödet inkluderas har andelen rederier med negativ räntabilitet på eget kapital sjunkit, för år 2013 till en tredjedel.

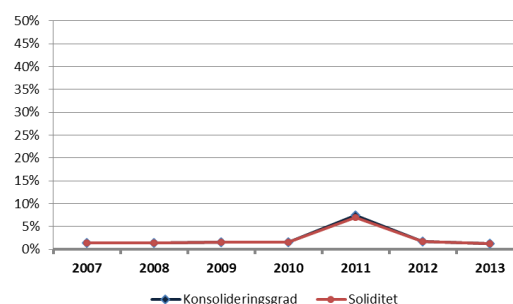
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.6.2 Management – Soliditet

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



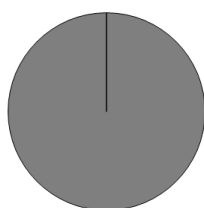
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

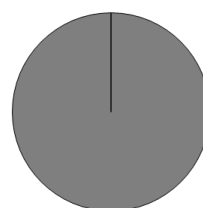
Soliditeten är låg bland företagen i managementsegment där medelvärdet för perioden 2007-2013 med undantag av 2010 och 2011 legat under 5 procent. Medianvärdet har med undantag av 2011 också legat under 5 procent. Detta är en nivå som generellt kan betraktas som mycket låg. Å andra sidan är verksamheten (bemanning) inte kapitalkrävande. Dessutom ingår dessa företag inte sällan i en företagsgrupp (om än inte alltid i en koncern i juridisk mening).

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2013.

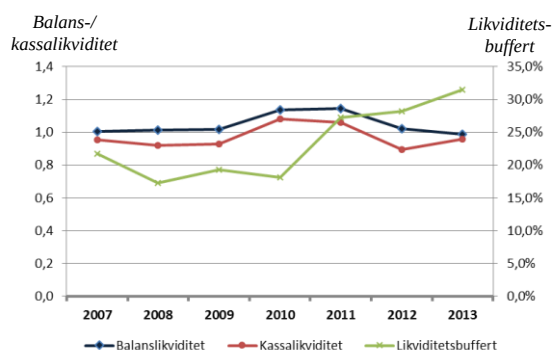
Samtliga företag i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad under 2013. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

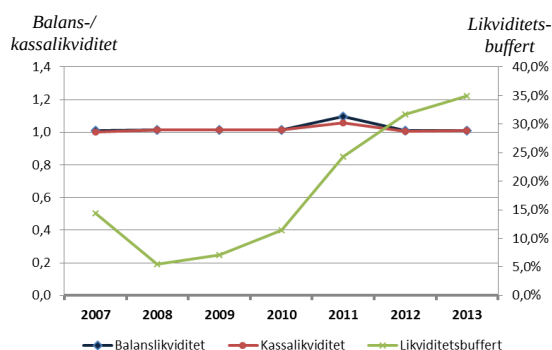
De två sista åren i undersökningen klassificeras nivån på soliditet och konsolideringsgrad i samtliga företag såsom låg. Under hela perioden har minst 85 procent (med undantag av 2011 med 75 procent) av företagen haft låg soliditet och konsolideringsgrad. 2010 och 2011 hade emellertid något av företagen 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.

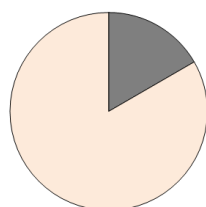


Likviditet – median.

Likviditetsnivån i segmentet för managementbolag har varit förhållandevis stabil under hela den undersökta perioden 2007-2013 och både likviditetsmåten har med mindre årliga förändringar (tiondels procentenhet) legat runt 1 mått både som medel- och medianvärde.

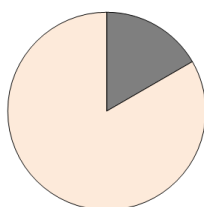
Likviditetsbufferten har ökat sedan 2010 och ligger år 2013 strax över 30 procent i medelvärde och strax över 35 procent i medianvärde.¹⁰

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



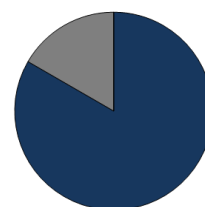
■ Hög ■ Låg ■ Medel

Kassalikviditet 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Balanslikviditet 2013.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Likviditetsbuffert 2013.

Kassa- och balanslikviditet ligger 2013 på medelnivå. Inga företag bedöms ha en hög nivå. 17 procent bedöms emellertid ligga på en låg nivå. Beträffande likviditetsbuffert bedöms det stora flertalet (83 procent) ligga på en hög nivå (se not 9 nedan). Resterande har en låg likviditetsbuffert. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2013.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	13%	50%	0%	0%
	Låg	< 0,8	14%	29%	29%	0%	13%	14%	17%
	Medel	0,8-1,1	86%	71%	71%	88%	38%	86%	83%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	25%	38%	0%	0%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%
	Medel	0,8-1,1	100%	100%	100%	75%	63%	100%	83%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	57%	43%	29%	50%	75%	86%	83%
	Låg	< 5%	29%	43%	43%	38%	13%	14%	17%
	Medel	5-10%	14%	14%	29%	13%	13%	0%	0%

Majoriteten av företagen i managementsegmentet har under samtliga år haft en kassa- och balanslikviditet som har legat på medelnivå (eller högre). Likviditetsbufferten i detta segment har legat på en hög nivå för en stor andel av företagen – från och med 2010 över 50 procent och därefter ökande till ca 83 procent 2013.

¹⁰ Den jämfört med övriga segment relativt höga likviditetsbufferten i segmentet förklaras av den lägre balansomslutningen i dessa företag, dvs. likvida medel utgör en större andel av relativt sett mindre andra tillgångar.

6 Kommentar

Denna uppföljning av stödet till svensk sjöfart 2013 baseras på publikt tillgänglig räkenskapsinformation. 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 skillnader i konjunkturcyklicitet, makrofaktorer eller kapital- och personalintensitet, även om detta i vissa fall kan ha kommenterats. Rapporten visar den finansiella situationen för de företag som mottagit sjöfartsstöd under 2013 och deras finansiella utveckling under den undersökta perioden 2007-2013. Med detta som utgångspunkt har det varit möjligt att kommentera utvecklingen och det finansiella tillståndet utifrån aspekterna lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet i branschen. Detta har gjorts både på aggregerad nivå och per segment. Det har också varit möjligt att åskådliggöra den 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 att betydelsen av det svenska sjöfartsstödet i vissa fall kan ha kommit att överdrivas i den ovan gjorda analysen. Ett annat förhållande som kan ha effekt på vilka slutsatser som är möjliga att dra är antalet bolag i respektive segment. Det är relativt få bolag i varje segment. Detta gör att enskilda bolag kan få ett stort genomslag på beräkningen av finansiella nyckeltal¹¹ och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen.

Undersökningen för 2013 visar att omsättningen bland företag i den svenska rederinäringen som varit mottagare av sjöfartsstöd har ökat till 42,9 miljarder kronor (41,2 miljarder kronor 2012). Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster har ökat till 3,1 miljarder kronor (2,85 miljarder kronor 2012). Samtidigt har det krediterade stödet till de undersökta företagen minskat till 1,47 miljarder kronor (1,65 miljarder kronor 2012).

Vad gäller lönsamheten i branschen så har inga stora förändringar skett jämfört med föregående år, och ingen entydig bild ges. Vinstmarginalen har mätt som medelvärde sjunkit till 5,0 procent (18,8 procent 2012) samtidigt som medianvärdet har stigit till 2,1 procent (0,3 procent 2012). I de enskilda segmenten kan vissa mindre förändringar observeras, vilket har beskrivits i denna rapport.

I tidigare års uppföljningar av sjöfartsstödet (2011 och 2012) har det konstaterats att det svenska sjöfartsstödet har en väsentlig betydelse för möjligheten att visa positiva nyckeltal vad gäller lönsamhet. Detta förhållande består också för 2013. Det är endast segmentet storrederier som kan uppvisa positiva vinstmarginaler också utan sjöfartsstöd. 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 managementsegmentet – med verksamhet som i allt väsentligt består i att hantera personal som är verksam i andra rederier – där stödet har en avgörande betydelse.

¹¹ I denna rapport har använts aritmetiska medelvärden samt medianvärden.

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.

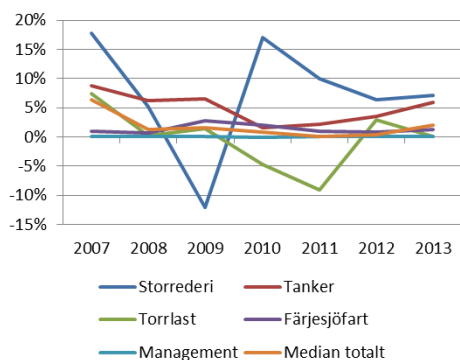
Dessa nyckeltal är:

- 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

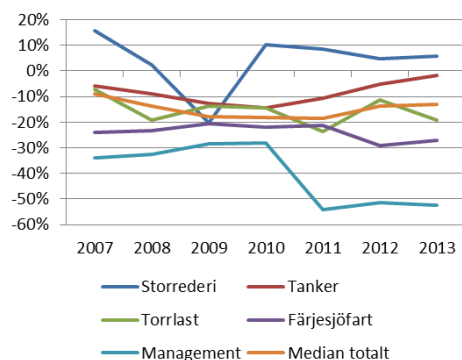
Dessutom redovisas i Appendix:

- Andelen företag per segment år 2013 utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på totalt kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd.
- Tabell per segment med en översikt över förändring av klassificeringen över tid under den undersökta perioden 2007-2013
- Sammanställning av medianvärdena i de ingående segmenten för de nyckeltal som redovisats och kommenterats särskilt i kapitel 5.

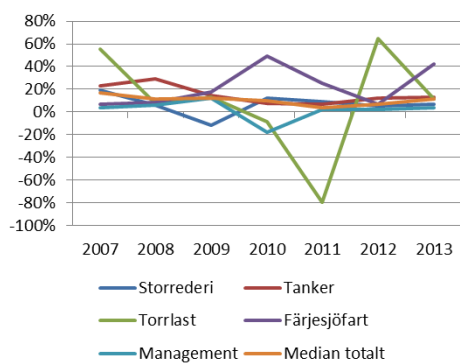
Övergripande jämförelse av medianvärden per nyckeltal



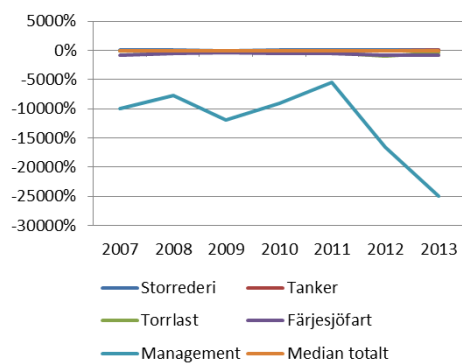
Vinstmarginal, inkl. stöd.



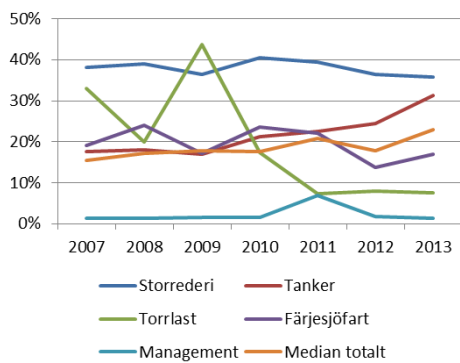
Vinstmarginal, exkl. stöd.



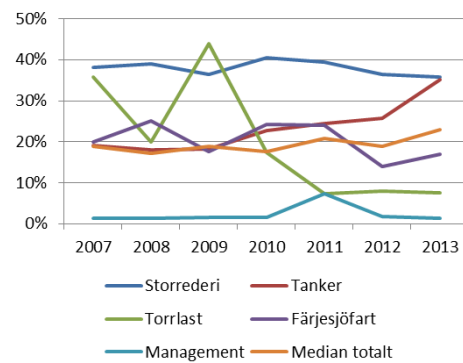
Räntabilitet på eget kapital, inkl. stöd.



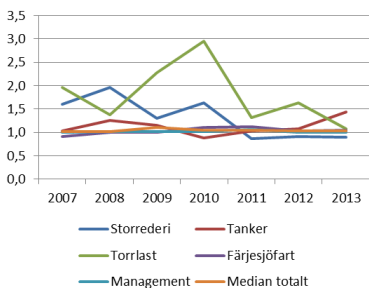
Räntabilitet på eget kapital, exkl. stöd.



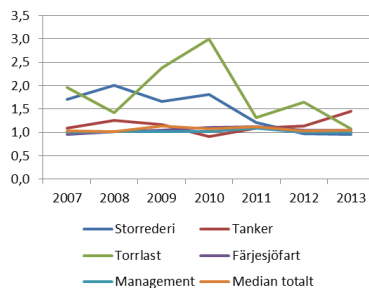
Soliditet



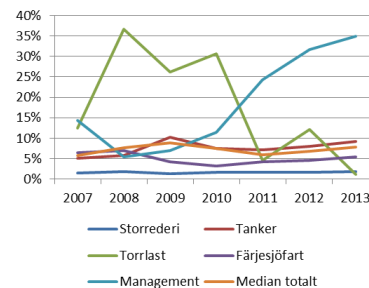
Konsolideringsgrad



Kassalikviditet

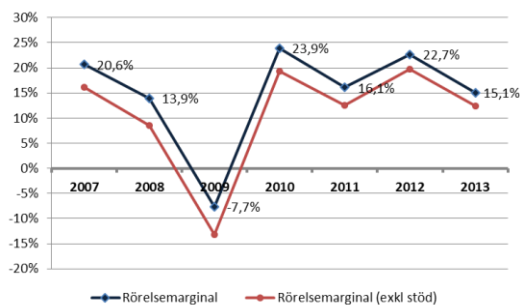


Balanslikviditet

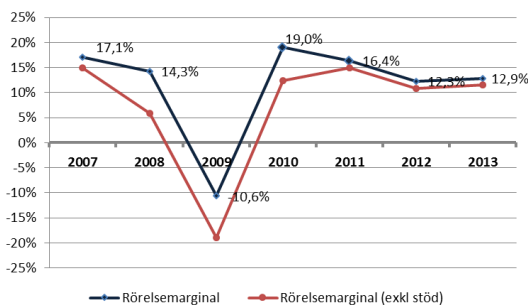


Likviditetsbuffert

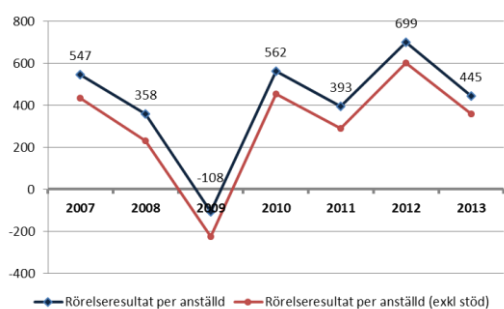
Storrederi



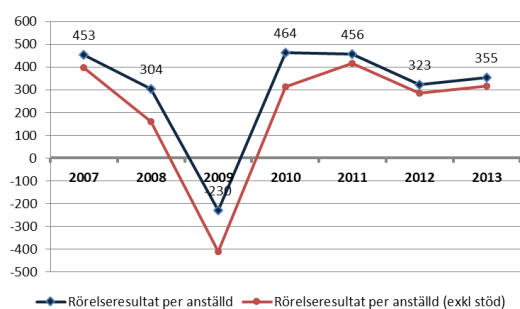
Rörelsemarginal – medel.



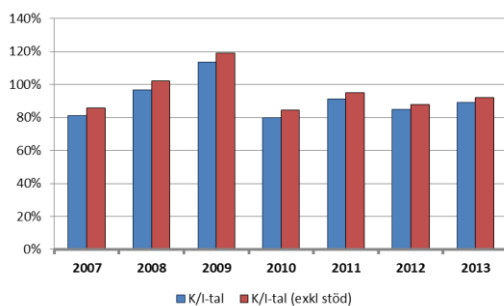
Rörelsemarginal – median.



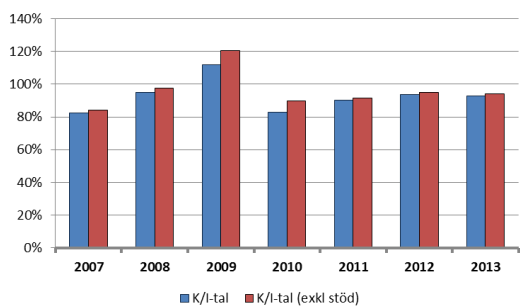
Rörelseresultat per anställd – medel.



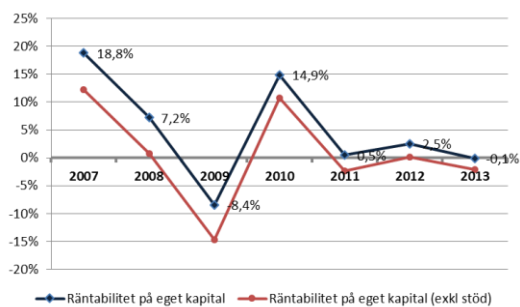
Rörelseresultat per anställd – median.



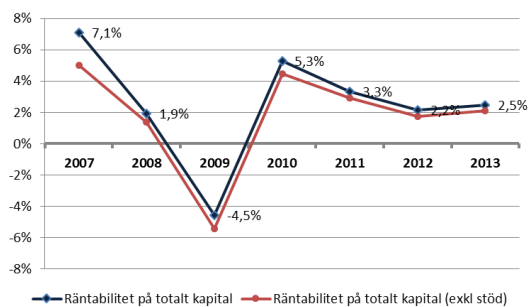
K/I-tal – medel.



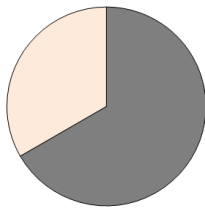
K/I-tal – median.



Räntabilitet på eget kapital – medel.

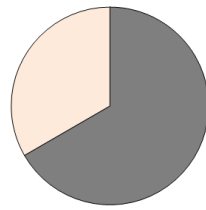


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2013 inkl. stöd.

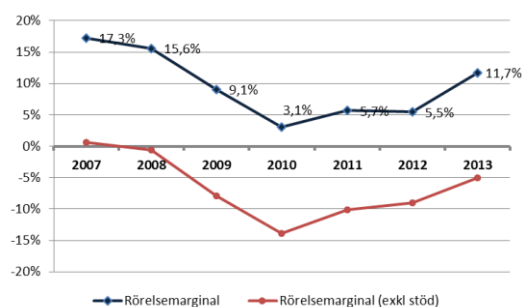


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

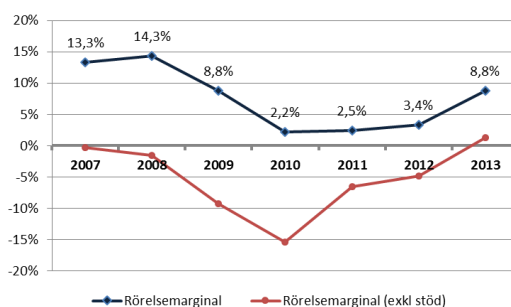
Räntabilitet på totalt kapital 2013 exkl. stöd.

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

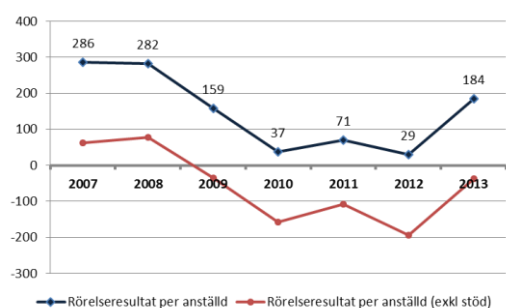
Tanker



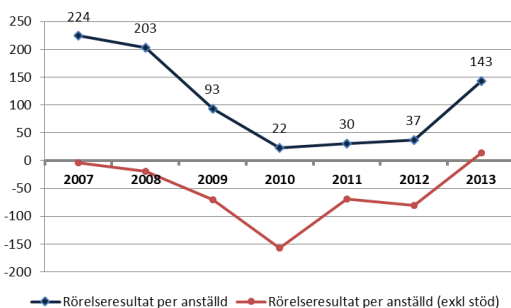
Rörelsemarginal – medel.



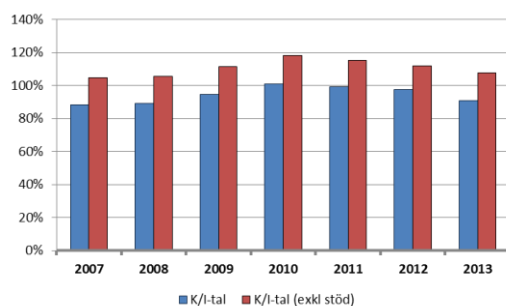
Rörelsemarginal – median.



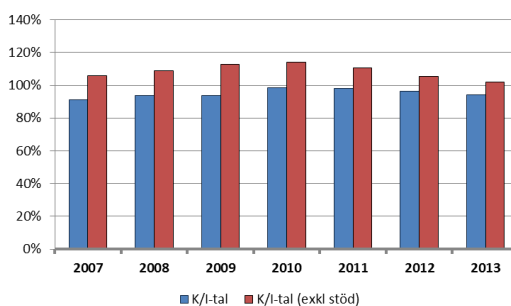
Rörelseresultat per anställd – medel.



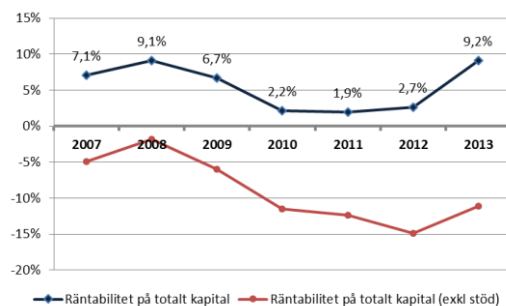
Rörelseresultat per anställd – median.



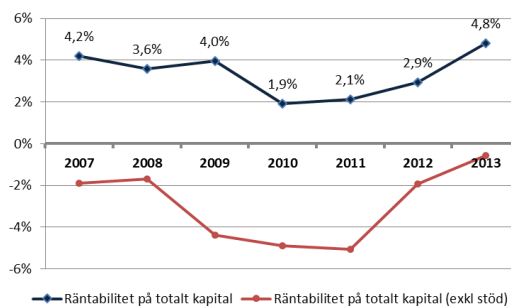
KI/tal – medel.



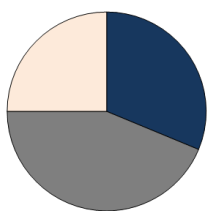
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

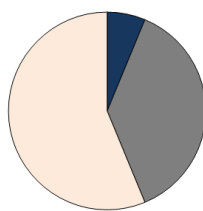


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2013 inkl. stöd.

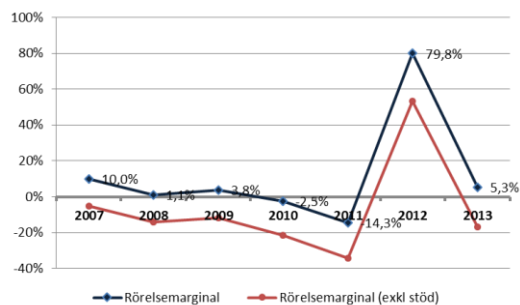


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

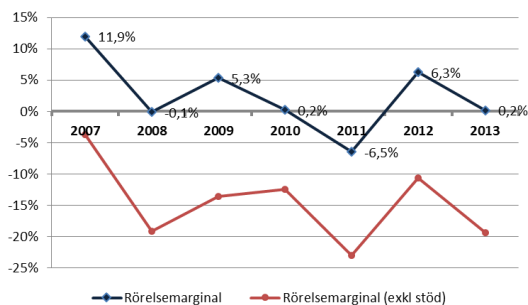
Räntabilitet på totalt kapital 2013 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inkl. stöd	Stark	> 7%	25%	41%	17%	11%	17%	22%	31%
	Svag	0-7%	63%	47%	72%	61%	39%	44%	44%
	Negativ	< 0%	13%	12%	11%	28%	44%	33%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	13%	24%	6%	6%	0%	11%	6%
	Svag	0-7%	19%	6%	22%	11%	28%	22%	38%
	Negativ	< 0%	69%	71%	72%	83%	72%	67%	56%

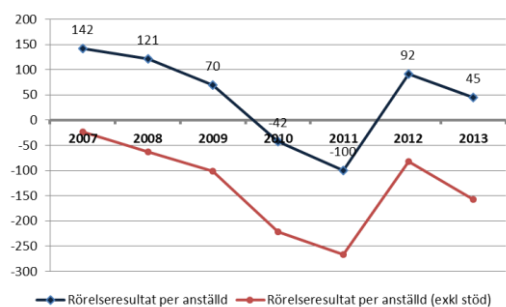
Torrlast



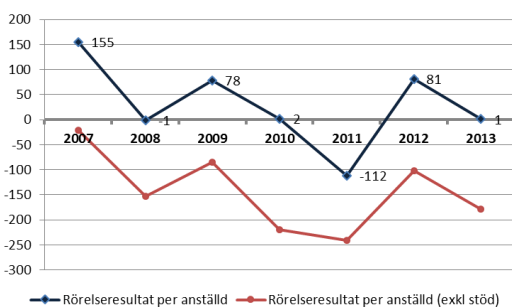
Rörelsemarginal – medel.



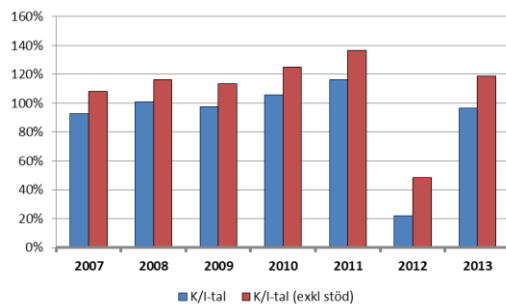
Rörelsemarginal – median.



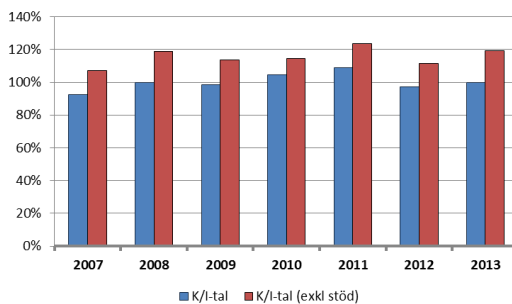
Rörelseresultat per anställd – medel.



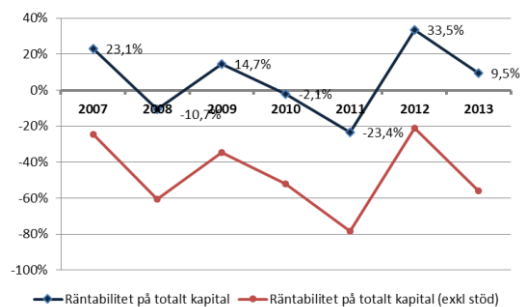
Rörelseresultat per anställd – median.



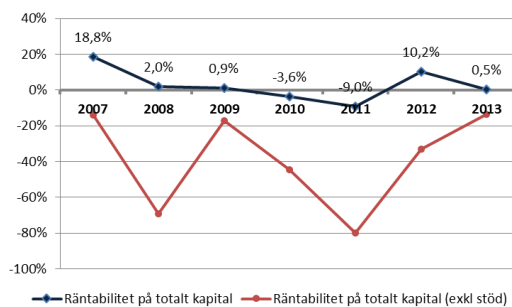
KI/tal – medel.



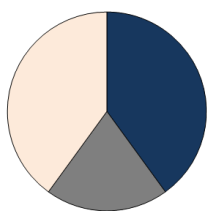
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

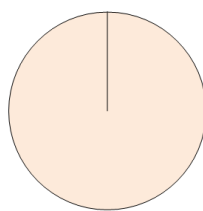


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2013 inkl. stöd.

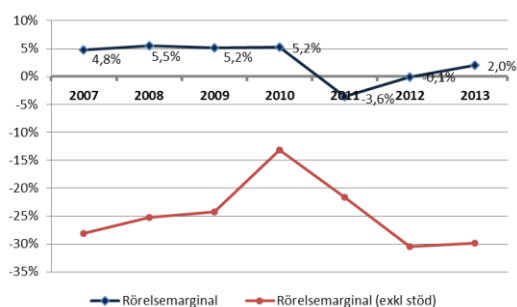


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

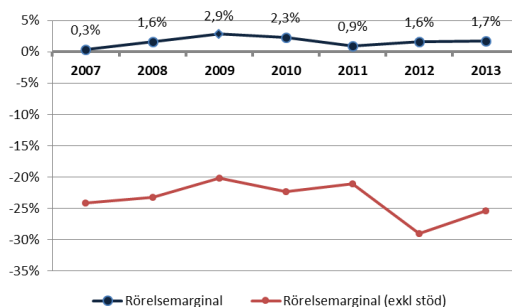
Räntabilitet på totalt kapital 2013 exkl. stöd.

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

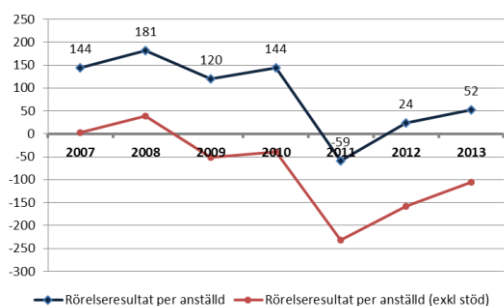
Färjesjöfart



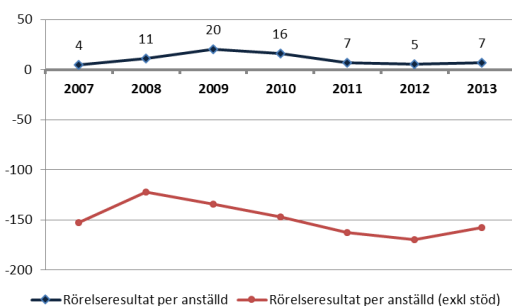
Rörelsemarginal – medel.



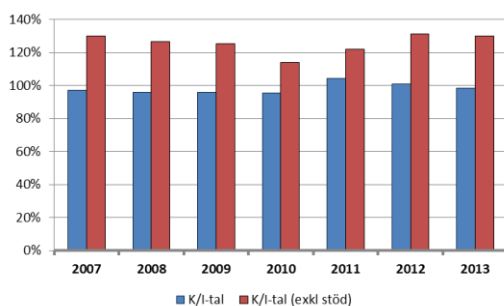
Rörelsemarginal – median.



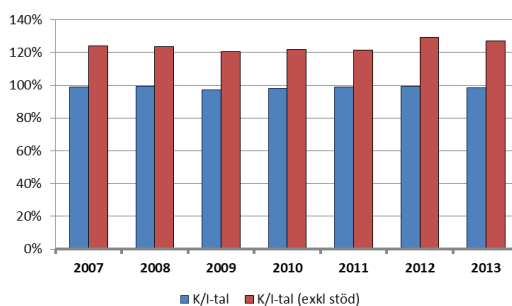
Rörelseresultat per anställd – medel.



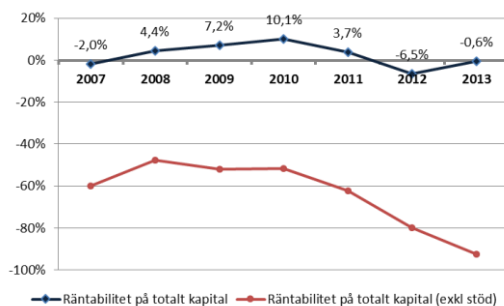
Rörelseresultat per anställd – median.



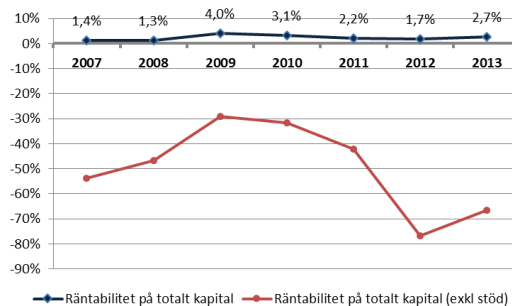
K/I-tal – medel.



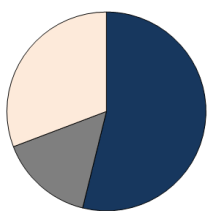
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

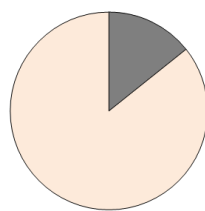


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2013 inkl. stöd.

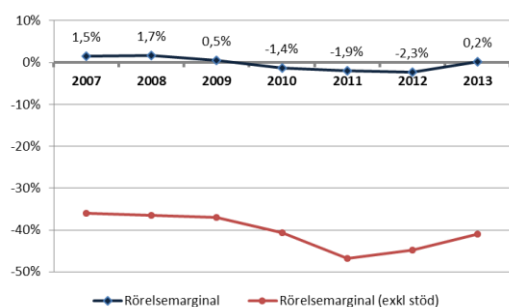


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

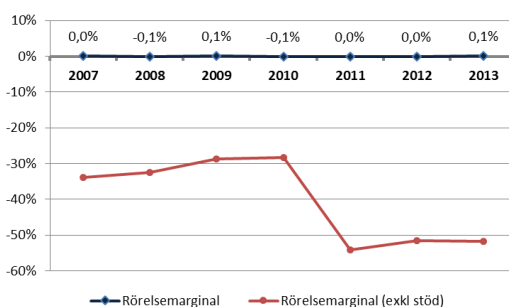
Räntabilitet på totalt kapital 2013 exkl. stöd.

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

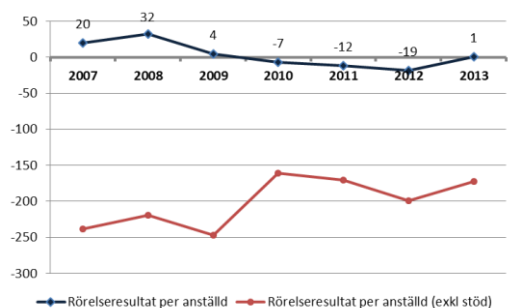
Management



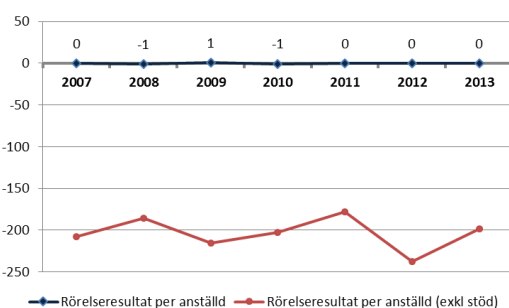
Rörelsemarginal – medel.



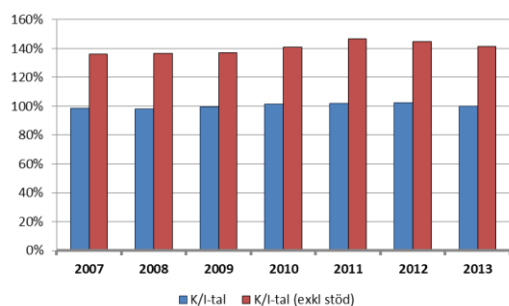
Rörelsemarginal – median.



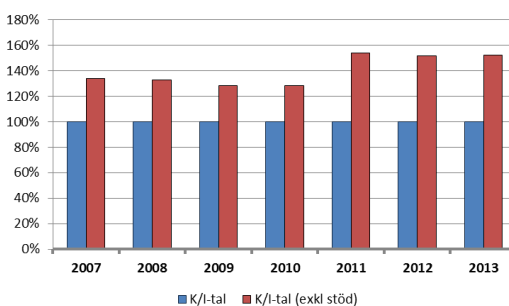
Rörelseresultat per anställd – medel.



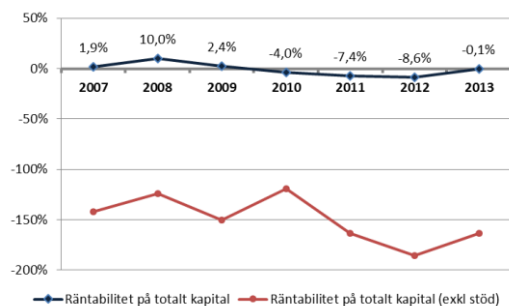
Rörelseresultat per anställd – median.



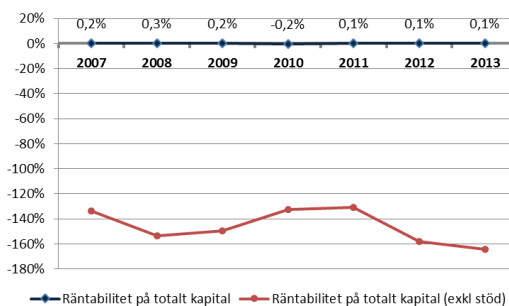
KI/I-tal – medel.



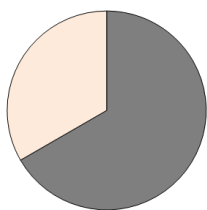
KI/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

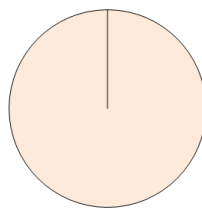


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2013 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2013 exkl. stöd.

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

APPENDIX – Nyckeltalsdefinitioner

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



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.