

Sjöfartsstödetts effekter Rapport 2014 2015:16

Sjöfartsstödetts effekter Rapport
2014 2015:16

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: 2015-11-09

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 2014. 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.

Fram till september 2015 har Björn Olsson varit projektledare på Trafikanalys. Därefter har Jonna Tilegrim tagit över rollen som projektledare och har även skrivit rapporten. Henrik Petterson har varit medverkande.

Stockholm i november 2015

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
2 Stödets utformning.....	11
2.1 Stödet något högre per rederi	11
2.2 Tankerrederier och torrlastrederier får lägre stöd	13
3 Handelsflottans utveckling	15
3.1 Svenskflaggade fartyg blir allt färre.....	15
3.2 Antalet svenska ombordanställda minskar.....	16
4 Effekter på rederierna.....	17
4.1 Rederibranschens lönsamhet idag	17
4.2 Finansiell utveckling per segment	21
4.3 Större andelar rederier med positiv lönsamhet	23
5 Rederierna jämfört med övriga sjötransportföretag.....	27
6 Slutsatser	29
Referenser	31
Bilaga – Sensa rapport 2014	33

Sammanfattning

Denna rapport är en uppföljning av sjöfartsstödet effekter år 2014. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet.

Ett av syftena med sjöfartsstödet är att underlätta för svenska rederier att anställa svensk personal ombord på sina fartyg. Materialet visar att i takt med att den svenskregistrerade flottan har minskat i antal har också mängden ombordanställda svenskar minskat. Antalet svenskregistrerade fartyg år 2014 lägst sedan 1970-talet.

Kärnan i rapporten är avsnitt tre som 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 utvecklingen från 2007.

Det svenska sjöfartsstödet har de senaste fem åren legat på i genomsnitt 1,6 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 2014 med 68 miljoner kronor från året innan till 1,41 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan år 2001. Stödbelopp per fartyg har däremot ökat i genomsnitt med 1,5 miljoner kronor till 12,6 miljoner kronor per fartyg.

Sjötransportbranschen som helhet har under decenniet fram till finanskrisen 2008 trendmässigt ökat sin rörelsemarginal, och legat relativt högt i förhållande till övriga transportbranscher. I samband med finanskrisen sjönk rörelsemarginalen mycket kraftigt i sjötransportbranschen till att ha den lägsta rörelsemarginalen av de sex delbranscherna. 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 34 företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2014. Omsättningen bland dessa företag har sammantaget minskat med 1,8 miljarder kronor jämfört med 2013. Stödet utgör i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen och är därmed procentuellt på samma nivå som året innan. Lönsamheten har på en aggregerad nivå i medeltal ökat mätt i räntabilitet på eget kapital.

Det svenska sjöfartsstödet har haft 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 såg ut. Storrederi, 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 fortfarande i snitt 1,6 procent. Störst betydelse har sjöfartsstödet för managementbolagen som är att jämföra med bemanningsföretag. År 2014 utgjorde stödet 52 procent av omsättningen i detta segment.

1 Inledning

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

Denna rapport följer upp sjöfartsstödet effekter år 2014. 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 är registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt två beskriver kortfattat utvecklingen för svenskregistrerade 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 om rederiernas situation i jämförelse med övriga sjötransportföretag. Avsnitt fem ger några slutsatser av analysen.

2 Stödets utformning

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

Villkoren för sjöfartsstöd

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

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

Sjöfartsstödet motsvarar 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.

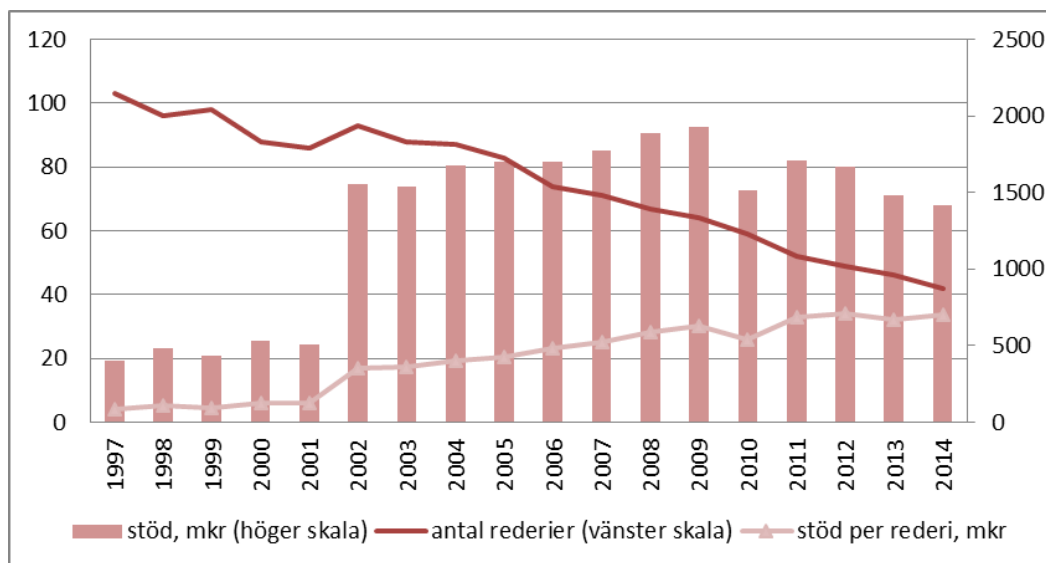
Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemonter och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.

2.1 Stödet något högre per rederi

Figur 2.1 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 2014 utgick stöd till 42 rederiföretag.

1 Prop (1996/97:1)

2 Prop (2000/01:127)



Figur 2.1 Sjöfartsstödet (staplar och rosa linje) och antal stödmottagande rederier (röd linje). Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämnden (2010), SOU (2010:73), Trafikanalys (2014a) och Delegationen för sjöfartsstöd (Trafikverket)

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

I takt med att antalet stödberättigade rederier har minskat har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från omkring 5 miljoner kronor till 34 miljoner kronor per rederiföretag år 2014. Stödet per fartyg har nästan fördubblats sedan 2002: från 6,7 miljoner kronor till 12,6 miljoner kronor per fartyg i 2014.⁴

Klassificeringen av rederierna i segment

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

- Storredier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

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

³ SOU (2010:73), s 36

⁴ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket

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

2.2 Tankerrederier och torrlastrederier får lägre stöd

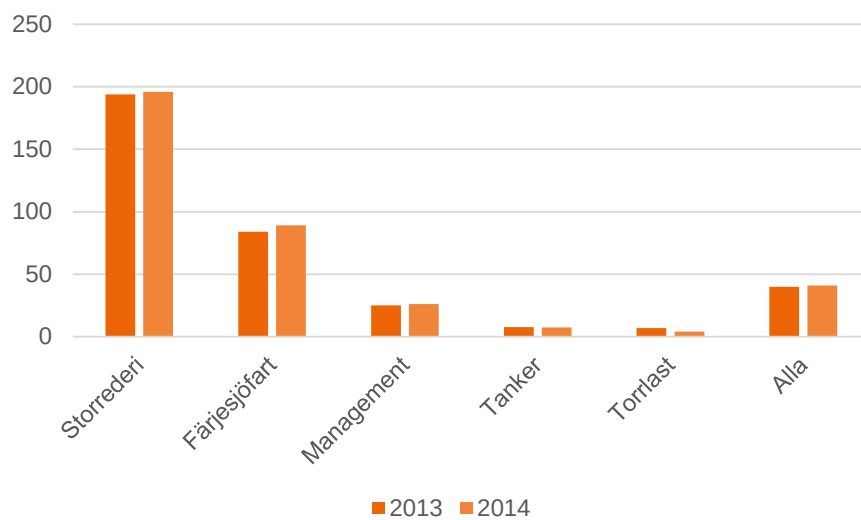
Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade under 2014 med 68 miljoner kronor jämfört med året innan till 1,41 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan år 2001 då stödet reformerades (se Figur 2.1). Tabell 2.1 nedan visar fördelningen av sjöfartsstöd mellan de olika segmenten, samt genomsnittligt stödbelopp per rederi i respektive segment. Tabellen inkluderar totalt 34 av de 42 rederier som erhållit sjöfartsstöd.

Tabell 2.1 Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, år 2013 och 2014

<i>Segment</i>	<i>Stor rederi</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Antal rederier						
år 2014 (år 2013)	3(3)	16(16)	4(5)	6(7)	5(6)	34(37)
Stödbelopp, tkr	589 000	119 000	16 000	532 000	130 000	1 386 000
år 2014 (år 2013)	(582 000)	(121 000)	(34 000)	(587 000)	(149 000)	(1 473 000)
Genomsnittligt stöd per rederi, tkr	196 300	7 400	4 000	88 700	26 000	40 800
år 2014 (år 2013)	(194 000)	(7 600)	(6 800)	(83 900)	(24 800)	(39 800)

Källa: Bilaga, Delegationen för sjöfartsstöd och Trafikanalys (2014a)

Alla segment utom Storrederi får totalt lägre stöd 2014 jämfört med 2013. Det genomsnittliga stödbeloppet per rederi ligger dock högre år 2014 jämfört med år 2013 för alla segment utom för tanker- och torrlastrederier. Färjerederier får i genomsnitt 4,8 miljoner kronor mer stöd per rederi 2014 jämfört med 2013, samtidigt som torrlastsegmentet får i genomsnitt 2,8 miljoner kronor mindre per rederi än året innan. Även tankerrederier får något lägre genomsnittligt stöd per rederi 2014 jämför med 2013. Genomsnittligt stödbelopp per rederi illustreras också i Figur 2.2



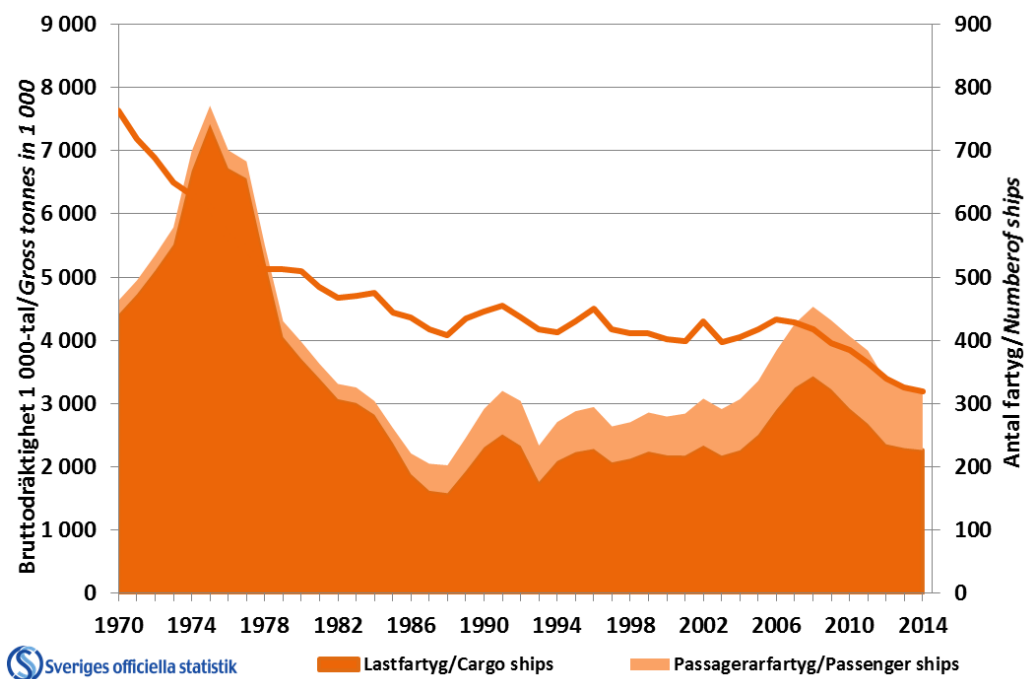
Figur 2.2 Stödbelopp per rederi för olika segment år 2014 och 2013, miljoner kronor. Källa: Bilaga och Trafikanalys (2014a)

3 Handelsflottans utveckling

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

3.1 Svenskflaggade fartyg blir allt färre

Mängden svenskregistrerade fartyg har minskat sedan flera decennier, se figur 3.1. Minskningen av antalet fartyg planade ut i slutet av 1980-talet, och sjöfartsstödet införande i mitten av 1990-talet tycks ha inneburit en temporär ökning av antalet fartyg. Den kraftiga ökningen av sjöfartsstödet år 2002 sammanföll med att antalet svenskregistrerade handelsfartyg ökade under några år, men sedan 2006 har det skett en accelererande minskning. Under år 2014 minskade den svenskregistrerade handelsflottan med 6 fartyg (≥ 100 brutto), varav 4 var tankfartyg, och 2 var passagerarfartyg. Den svenskregistrerade handelsflottan, mätt i antal fartyg, var 2014 den minsta sedan mätperioden började 1970.⁶



Figur 3.1 Antalet svenskflaggade handelsfartyg den 31 december 1970–2014 fördelade efter typ av fartyg. Fartyg ≥ 100 brutto. Källa: Trafikanalys (2015a)

⁶ S. 11 Trafikanalys (2015a)

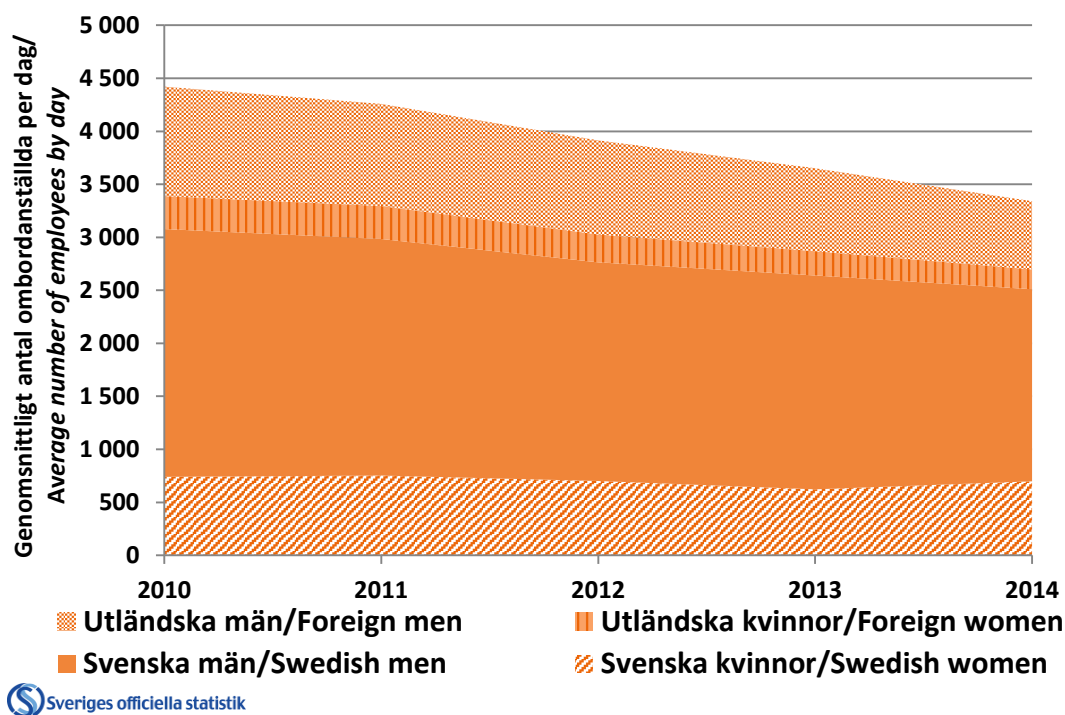
3.2 Antalet svenska ombordanställda minskar

Från och med 2013 har Trafikanalys statistik ändrats till att ta hänsyn till antalet sjödagars och visa det genomsnittliga antalet ombordanställda per dag för olika kategorier. Från och med 2014 har dessutom fartygsstorleken ändrats till 100 brutto istället för den tidigare storleken 300 brutto. Den nya statistiken är därför inte jämförbart med den som redogörs i de tidigare rapporterna. Trafikanalys har dock tagit fram statistik med de nya indikatorerna från och med 2010.

Trafikanalys statistik visar att, trots en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi, har den negativa utvecklingen för antalet svenska ombordanställda fortsatt. Det sammanlagda antalet svenska ombordanställda i den inhemska handelsflottan har minskat med 569 personer sedan 2010 till 2509 ombordanställda per dag i 2014. Omvandlat till sjödagars betyder detta att 2010 utförde svensk besättning ca 1 123 500 sjödagars på svenska fartyg medan siffran var ca 916 000 för 2014. Även det genomsnittliga antalet svenska befälhavare har minskat från 246 per dag å 2010 till 184 per dag under 2013.

Andelen kvinnor av den svenska ombordpersonalen är totalt sett 28 % av den totala svenska besättningen. År 2010 var andelen kvinnor 24 %. Även om andelen kvinnor har ökat, arbetade det 44 färre kvinnor ombord på svenska fartyg 2014 jämfört med 2010.

Det totala antalet ombordanställda har minskat med 1079 mellan 2010 och 2014. Av dessa var 569 svenska medborgare.



Figur 3.2 Antal ombordanställda på svenska handelsfartyg med ≥ 100 brutto, 2010–2014. Källa: Trafikanalys (2015a)

4 Effekter på rederierna

Det här avsnittet sammanfattar analysen av rederiernas räkenskaper som redovisas mer utförligt i bilagan. Undersökningen gäller år 2014 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 nyckeltal⁷:

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

Analysen för 2014 omfattar totalt 34 företag av de 42 som erhållit sjöfartsstöd. Detta beror bl.a. på att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern.⁸

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

I avsnitt 4.1 beskriver vi situationen år 2014 i den svenska rederibranschen som helhet, samt uppdelat på olika segment. Därefter sammanfattar vi i avsnitt 4.2 den finansiella utvecklingen sedan år 2007 för de olika sjöfartssegmenten.

4.1 Rederibranschens lönsamhet idag

Detta avsnitt beskriver rederibranschens lönsamhet år 2014. Lönsamheten är som helhet lite högre än 2013, men är fortfarande relativt svag.

⁷ Definitioner av nyckeltalen och en mer utförlig beskrivning finns i bilagan, s. 3 f.

⁸ Att antalet är lägre än det totala antalet beror på att vissa företag har lyfts ur den totala populationen. Skälen till detta redovisas i bilagans metodavsnitt, s. 3 ff.

Minskad omsättning men något förbättrade resultat

Generellt sett har den sammanlagda omsättningen minskat bland de rederier som mottagit sjöfartsstöd för 2014, jämfört med 2013. Bland de 34 rederier som mottagit sjöfartsstöd under 2014 har den sammanlagda nettoomsättningen minskat 1,8 miljarder kronor jämfört med i fjol till 41,1 miljarder kronor.

Trots den minskade omsättningen har det sammanlagda resultatet för rederierna som helhet förbättrats jämfört med ifjol. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster har ökat med fem procent till 3,2 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 4.1.

Tabell 4.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2014, 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	35 950	1 361	152	3 388	251	41 102
Rörelseresultat (EBIT)	5 399	9	8	289	3	5 708
Resultat e. finansnetto*	2 889	-26	1	348	3	3 215
Krediterade stödbelopp	589	119	16	532	130	1 386
<i>som andel av omsättningen</i>	<i>1,6 %</i>	<i>8,7 %</i>	<i>10,5 %</i>	<i>16 %</i>	<i>52 %</i>	<i>3,4 %</i>
Summa tillgångar	136 776	2 483	139	5 364	66	144 827
Summa eget kapital och obeskattade reserver	48 414	650	6	2 907	2	51 979
Summa skulder	86 736	1 756	132	2 080	64	90 767
Summa eget kapital och skulder	136 776	2 483	139	5 364	66	144 827

*Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp. Källa: Bilaga

Vi ser att samtliga segment utom Tanker uppvisar ett positivt resultat för år 2014. Rederi-branschen som helhet uppvisar dock ett positivt resultat, även när segmentet Tanker inkluderas. För segmentet Tanker har nettoomsättningen under året minskat kraftigt från drygt 3 miljarder till knappt 1,4 miljarder kronor. Segmentet Management hade ett negativt resultat efter finansnetto på -1 mkr år 2013, men har under 2014 vänt till ett positivt resultat.

Sjöfartsstödet av fortsatt stor betydelse

Sjöfartsstödet har under 2014 fortsatt att ha stor betydelse för rederierna. Mätt som andel av rederiernas sammanlagda nettoomsättning är sjöfartsstödet totalt sett på samma nivå som förra året, d.v.s. 3,4 %. Sett till sjöfartsstödet andel av omsättningen för de olika segmenten, har andelarna ändrats något. Stödets andel av omsättningen har varit stabila för Storrederier och Färjerederier. För tanker har sjöfartsstödet andel ökat från 4,0 procent till 8,7 procent och för Management har andelen ökat ytterliga från förra året från 50 procent till 52 procent. För Torrlast utgör sjöfartsstödet 10,5 procent vardera, vilket betyder en sänkning med 5,5 procentenheter från förra årets 16 procent.

Sjöfartsstödet har en viktig roll i framförallt segmenten Färjesjöfart, Torrlast och Management avspeglas i vinstmarginalens medianvärde som för dessa segment är kraftigt negativ när stödet exkluderas men positiv när stödet inkluderas. Tabell 4.2 visar vinstmarginalen och några andra finansiella nyckeltal för de olika sjöfartssegmenten samt för de stödmottagande rederierna totalt sett.

Vinstmarginalerna i stort sett oförändrade

Lönsamheten mätt som vinstmarginal är som tidigare positiv i alla segment och är totalt sett oförändrad jämfört med förra året. Medianvärdet är fortfarande 2,1 procent som ifjol.⁹ Vinstmarginalen har dock ökat för segment Tanker från 6 procent till 7,4 procent, för segment färjesjöfart från 1,3 procent till 2,1 procent och för segment Management från 0 procent till 0,1 procent.

Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten. Om sjöfartsstödet exkluderas är det endast Storrederierna som uppvisar en positiv vinstmarginal (precis som år 2011, 2012 och 2013). Storrederiernas vinstmarginal ligger på samma nivå som förra året: 5,8 procent. Vinstmarginalen, när sjöfartsstödet exkluderas, är relativt oförändrad för branschen jämfört med förra året. Den har stigit med marginella 0,1 procentenhet från förra årets medianvärde på -13 procent till -12,9 procent. Lägst ligger segment Management som fallit ytterligare 5,2 procentenheter jämfört med 2013 och ligger 2014 på - 57,2 procent.

⁹ För medelvärden, se bilaga

Tabell 4.2 Några finansiella nyckeltal (medianvärden) per segment och totalt. År 2014

Nyckeltal (medianvärden)	Stor- Rederi	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	7,1%	7,4%	0,1%	2,1%	0,1%	2,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	5,8%	-4,8%	-19,8%	-30,7%	-57,2%	-12,9%
Räntabilitet eget kapital	6,1%	15,8%	11,4%	19,2%	19,5%	11,4%
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	4,9%	-10,9%	-740,3%	-308,6%	-14987,3%	-26,8%
Rör.resultat per anst, tkr	582	59	1	20	1	15
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	503	-59	-196	-151	-227	-130
Soliditet	38,8%	32,3%	5,4%	26,5%	2,0%	22,9%
Kassalikviditet	0,90	1,16	0,95	1,04	1,01	1,04
Balanslikviditet	1,21	1,16	1,02	1,05	1,02	1,05
Likviditetsbuffert	2,4%	11,9%	22,0%	8,4%	16,6%	7,8%

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

Oförändrat rörelseresultat per anställd

Det sammanlagda rörelseresultatet per anställd¹⁰ har inte förändrats jämfört med året innan och är fortfarande 15 000 kronor per anställd 2014, stödet inräknat. Samtliga rederier uppvisar ett positivt rörelseresultat per anställd om sjöfartsstödet inkluderas. Rörelseresultatet per anställd har ökat i segmentet Storrederi, både med och utan sjöfartsstöd. Rörelseresultatet per anställd för Storrederi är 582 000 när sjöfartsstöd inkluderas och 503 000 om stödet exkluderas. 2014 uppvisar inte segmentet Tanker positivt resultat per anställd, som förra året, när sjöfartsstödet exkluderas. Rörelseresultatet utan sjöfartsstöd för segmentet är -59 000 per anställd och har därmed minskat med 74 000 per anställd jämför med förra året. Även rörelseresultatet per anställd inklusive sjöfartsstöd har minskat från 143 000 kronor till 59 000 kronor.

Något förbättrad avkastning på eget kapital

Räntabiliteten (avkastningen) på eget kapital är, med stödet inräknat, positiv i alla segment, och har ökat något för branschen som helhet. Medianvärdet ligger fortfarande på 11,4 procent som året innan men medelvärdet har ökat från 7,7 procent år 2013 till 25,8 procent 2014. När sjöfartsstödet exkluderas kan en marginell förbättring observeras även i medianvärdet. Ser vi till de enskilda segmenten har räntabiliteten på eget kapital ökat för främst segmentet

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

Management, från 4 procent 2013 till 19,5 procent 2014. Inom segmenten Färjesjöfart och Storrederi har medianvärdet för räntabiliteten på eget kapital sjunkit jämfört med året innan.

Sjöfartsstöd har fortsatt stor betydelse för lönsamheten i de olika segmenten. Samtliga segment utom Storrederier har negativ vinstmarginal, räntabilitet på eget kapital och rörelseresultat per anställd när sjöfartsstödet exkluderas.

Effekterna på soliditet och likviditet inte helt entydiga

Soliditet är ett mått på företagets kapitalstruktur och långsiktig betalningsförmåga. Soliditeten har bland de undersökta företagen som helhet ökat något mätt i medelvärde (från 19,9 procent 2013 till 21,9 procent 2014). Medianvärdet är oförändrat 22,9 procent 2014. För de enskilda segmenten kan observeras en minskad soliditet i segmentet Torrlast medan de övriga segmenten uppvisar förbättrad soliditet jämfört med 2013. Segmentet Storrederier uppvisar en ökning till 38,8 procent från 35,7 procent i fjol.

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 likviditetsmåten kan konstateras att även här är förändringarna små i genomsnitt jämfört med 2013. Likviditetsmåten varierar för samtliga segment runt 1. En viss förbättring i balanslikviditet har skett för storrederier. Församringar i både kassa- och balanslikviditet kan däremot observeras i segmenten för Tanker och Torrlast. Likviditetsbufferten har ökat för segmentet Tanker till 11,9 procent 2014 jämfört med 9,2 procent i fjol. För Torrlastsegmentet kan en ännu större ökning observeras. I detta segment har likviditetsbufferten ökat från 1,2 procent i 2013 till 22 procent 2014. I segmentet Management har likviditetsbufferten däremot sjunkit påtagligt från 35 procent till 16,6 procent.

Sammanfattningsvis kan konstateras att omsättningen har sjunkit bland de företag som mottagit sjöfartsstöd under 2014. Det är också färre företag som mottagit stöd 2014 jämfört med året innan och det totala stödbeloppet är lägre. Lönsamheten har förbättrats något på aggregerad nivå vad gäller räntabilitet på eget kapital, jämfört med 2013. Lönsamhetsmåten är dock negativa för samtliga segment utom för storrederierna om sjöfartsstödet borträknas. Det kan därmed konstateras att sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

För de i undersökningen ingående företagen har år 2014 inneburit följande:

- Det totala krediterade stödbeloppet har blivit lägre
- Minskad omsättning för rederierna som helhet
- Räntabiliteten på eget kapital har blivit något bättre
- Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för lönsamheten.

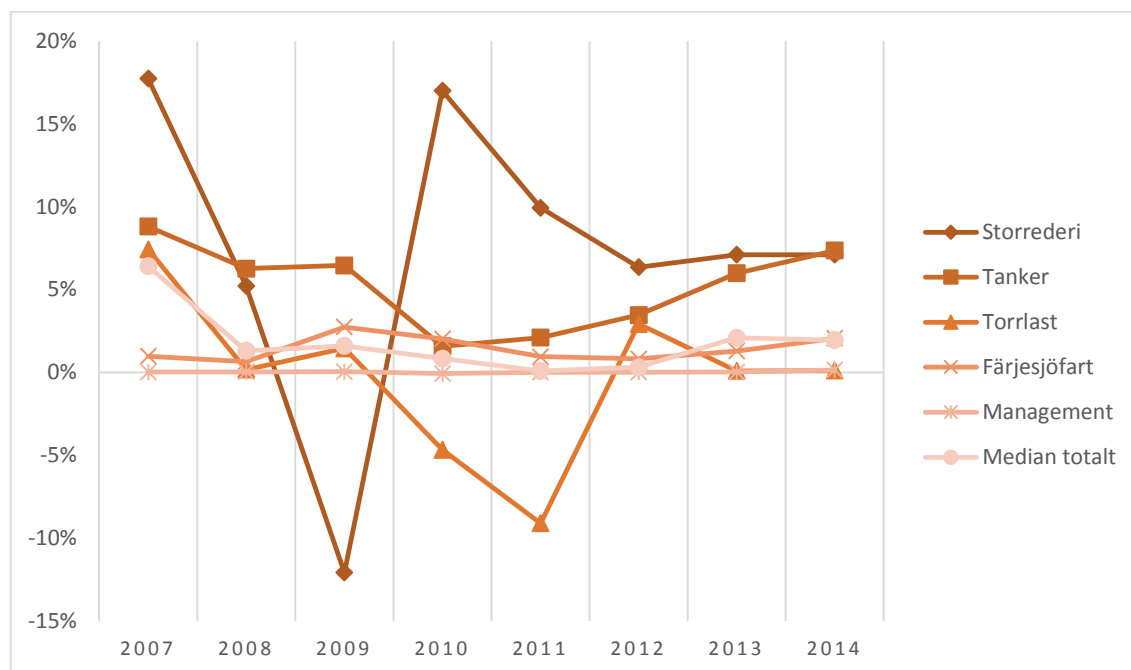
4.2 Finansiell utveckling per segment

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen under perioden år 2007 till 2014. 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.

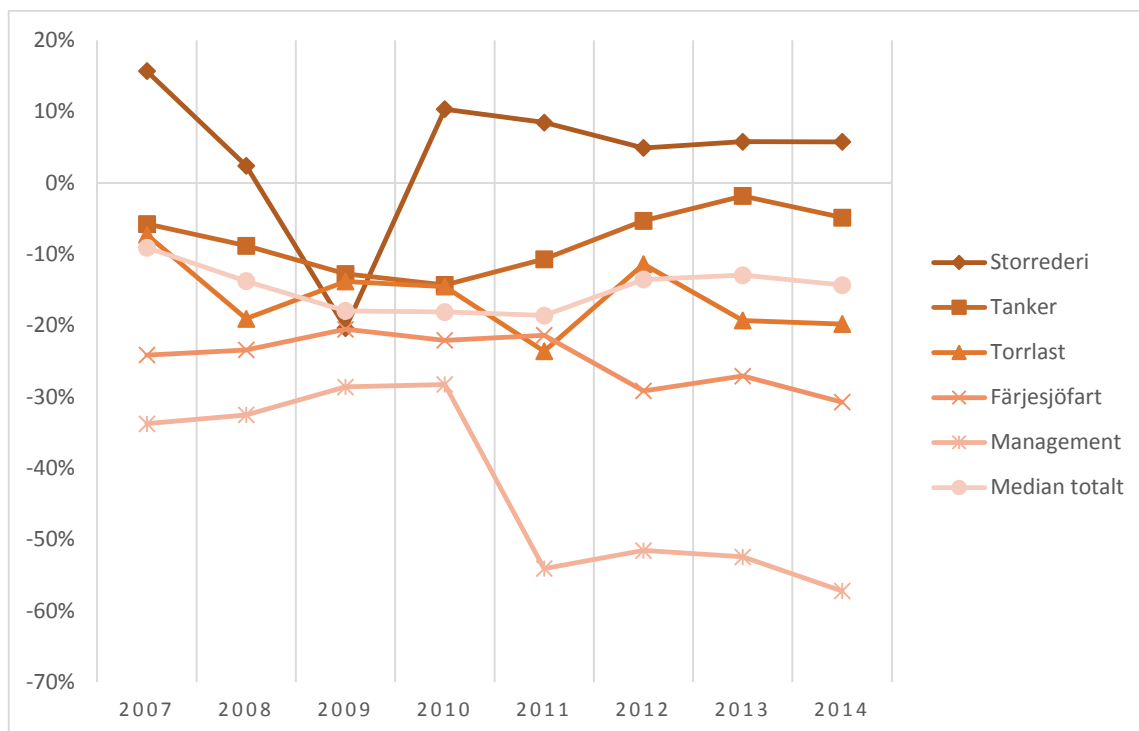
Skillnader i utvecklingen mellan segment

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. Även under 2014 fortsatt ökningen för Tanker, Management och Färjesjöfart medan Storrederier och Torrlast visar samma siffror som ifjol. Figur 4.1 och Figur 4.2 visar utvecklingen för medianvärdet av vinstmarginalen i de olika sjöfartssegmenten, med respektive utan stöd.¹¹ 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.



Figur 4.1. Vinstmarginal per segment, inklusive sjöfartsstöd. Källa: Bilaga

¹¹ För medelvärden, se bilaga



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

Det är tydligt i Figur 4.1 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 4.1 som att den globala marknadskonjunkturen tycks ha svängt kraftigare än den mer regionala eller lokala konjunkturen, på marknader där mindre rederier opererar.

Figur 4.2 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.

4.3 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 – 2014. Motsvarande analyser för övriga finansiella nyckeltal finns i bilaga.

Stödet av liten betydelse bland storrederier

Figur 4.1 och Figur 4.2 ovan visar att sjöfartsstödet de senaste åren har bidragit till att höja vinstmarginalen bland storrederierna med ca 2 till 3 procentenheter. Tabell 4.3 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. År 2014 kan man liksom 2012 observera en sänkning bland andelen av företag som har en stark vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas.

Tabell 4.3. Andel företag bland Storrederier med olika hög vinstmarginal

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

Källa: Bilaga

Minskad 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 fram till 2013 till nivåer nära de som rådde före finanskrisens utbrott. Under 2014 sker en minskning i andelen rederier som visar positiv vinstmarginal. Medianvärdet för vinstmarginalen inom segmentet förbättras med 12,2 procentenheter tack vare sjöfartsstödet (se Figur 4.1 och Figur 4.2 ovan). Av Tabell 4.4 framgår att andelen företag med stark och svag vinstmarginal har minskat jämfört med året innan samtidigt som andelen företag med negativ vinstmarginal har ökat. Exkluderas sjöfartsstödet kan man observera att antalet företag med stark vinstmarginal har ökat med en procentenhet men även att andelen företag med negativ vinstmarginal har ökat.

Tabell 4.4. Andel företag bland Tankerrederier med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga

Ökad andel torrlastrederier med positiv lönsamhet

Vinstmarginalen i segmentet Torrlast har åren 2007 till 2014 varierat mellan förhållandevis låga nivåer (se figur 3.1 och figur 3.2). Undantaget var 2012 då medelvärdet steg kraftigt. År

2013 faller åter vinstmarginalen i segmentet, men förblev fortfarande positiv med sjöfartsstödet inkluderat. 2014 ligger vinstmarginalen kvar på samma nivå som ifjol. Sjöfartsstödet förbättrar vinstmarginalen i detta segment med ca 20 procentenheter.

Tabell 4.5 nedan visar att samtliga företag i segmentet Torrlast även 2014 har en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. Sjöfartsstödet gör att 75 procent av företagen har kunnat visa en positiv vinstmarginal 2014. Andel torrlastrederier med positiv lönsamhet har ökat sedan 2013, samtidigt visar inga rederier i segmentet stark vinstmarginal. Under de senaste 6 åren har nästan alla Torrlastrederier visat negativ vinstmarginal utan sjöfartsstöd. En trendförändring är att årets andel av rederier med stark vinstmarginal för första gången sedan 2007 är 0%.

Tabell 4.5. Andel företag bland Torrlastrederier med olika hög vinstmarginal

Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	75%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%

Källa: Bilaga

Majoriteten av färjerederier visar positiv lönsamhet

Lönsamheten i segmentet Färjesjöfart har mätt som vinstmarginal varit låg under hela perioden 2007 till 2014. Medianvärdet har varierat mellan ca 1 till 3 procent. 2014 är vinstmarginalen för första gången över 2 procent sedan 2009. Sjöfartsstödet gör att vinstmarginalens medianvärde för segmentet förbättras med ca 33 procentenheter (se Figur 4.1 och Figur 4.2).

Tabell 4.6 visar att inga trendbrott har skett när det kommer till Färjesjöfarts vinstmarginal. Sedan 2007 har övervägande delen av företag klassificerats med svag eller negativ vinstmarginal. Om stödet exkluderas har under perioden en stor majoritet av företagen haft en negativ vinstmarginal. Andelen företag med negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas har dock minskat med tre procentenheter. Det bör också framhållas att en liten del av företagen med undantag av år 2011 har haft en stark vinstmarginal även utan sjöfartsstöd.

Tabell 4.6. Andel företag bland Färjesjöfart med olika hög vinstmarginal

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

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 2007-2014 på runt noll procent. 2014 har sjöfartsstödet gjort att vinstmarginalens medianvärde för segmentet har förbättrats med hela 57,3 procentenheter (se Figur 4.1 och Figur 4.2).

Tabell 4.7 visar att sjöfartsstödet har avgörande betydelse för möjligheten för denna typ av företag att inte visa negativ vinstmarginal. Under de senaste fem åren har inget företag inom segmentet kunnat uppvisa en stark vinstmarginal, med stödet inkluderat. Inget rederi har 2014 heller visat någon negativ vinstmarginal. Samtidigt visar alla företag negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas, precis som de gjort varje år sedan 2009.

Tabell 4.7. Andel företag bland Managementföretagen med olika hög vinstmarginal.

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

Källa: Bilaga

5 Rederierna jämfört med övriga sjötransportföretag

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

För att ge en översiktlig bild av den ekonomiska situationen hos rederierna med sjöfartsstöd i förhållande till alla 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.¹²

Tabell 5.1 Tabell 5.1 visar medelvärden för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med våra 34 rederier som fått sjöfartsstöd under 2014. För gruppen sjötransportbolag finns dock endast uppgifter som gäller år 2013.

Tabell 5.1. Nyckeltal för rederier (år 2014) och andra sjötransportföretag (år 2013).

	<i>Antal bolag</i>	<i>Soliditet (%)</i>	<i>Avkastn tot. kap. (%)</i>	<i>Rörelse- Marginal (%)</i>
Sjötransportföretag* inom:				
Havs- & kustsjöfart, pass. (SNI 50.1)	507	31,1	2,8	- 2,6
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)	260	46,2	-0,5	- 3,9
Sjöfart inre vattenvägar, pass (SNI 50.3)	406	33,4	5,1	6,3
Sjöfart inre vattenvägar, gods (SNI 50.4)	72	32,0	7,8	10,3
<i>Medelvärde Sjötransportföretag 2013</i>	<i>1245</i>	<i>37</i>	<i>1,6</i>	<i>- 2,9</i>
Rederier med sjöfartsstöd **				
medelvärde	34	21,9	1,9	7,1
medianvärde		22,9	2,1	2,6

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

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

Företag inom området sjöfart på inre vattenvägar har en relativt hög rörelsemarginal jämfört med företag inom havs- och kustsjöfart. Precis som året innan, har gruppen rederier med sjöfartsstöd en rörelsemarginal år 2014 som ligger över genomsnittet för sjötransportföretagen

¹² Se vidare Trafikanalys (2014c)

år 2013. Avkastningen på totalt kapital för rederier med sjöfartsstöd 2014 ligger också högre, men däremot är soliditeten lägre, jämfört med gruppen sjöfartsföretag år 2013. Inga större ändringar har sålunda skett hos rederierna med sjöfartsstöd i förhållande till alla sjötransportföretag sedan 2013.

6 Slutsatser

Uppföljningen har gjorts för 34 företag som mottagit sjöfartsstöd under år 2014. Två nya företag har tillkommit och några har utgått, bl.a. på grund av att de försatts i konkurs eller likviderats. Omsättningen för de 34 företagen har i snitt ökat med 1,8 miljarder kronor jämfört med 2014, och stödet utgör i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen, vilket är oförändrat andel jämfört med året innan. Lönsamheten har på en aggregerad nivå i medeltal ökat något mätt i räntabilitet på eget kapital.

Det svenska sjöfartsstödet har de senaste åren legat på i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg har minskat, har även antalet svenska ombordanställda män och kvinnor minskat, liksom antalet rederier som fått stöd. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade 2014 med 68 miljoner kronor till 1,41 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 Storredier, 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 2014 utgjorde stödet 52 procent av omsättningen. Enbart Storredier uppvisar en positiv vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas.

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

Utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet de gör idag. Rederierna skulle förstås kunna anpassa verksamheten på annat sätt men den sannolika anpassningen skulle vara att de svenskregistrerade fartygen skulle flaggas ut.

Referenser

Bilaga

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

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

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 (2015), *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2014*, rapport till Trafikanalys, Sensa Corporate Advisors, sep 2015

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

Trafikanalys (2014a) *Sjöfartsstödet effekter 2013*, Rapport 2014:10, Trafikanalys

Trafikanalys (2015a), *Fartyg 2014 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2015:9, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Sjofart/Fartyg/>

Trafikanalys (2015b), *Sjöfartsföretag 2013*, Statistik 2015:11, Trafikanalys

Trafikanalys (2015c), *Sjöfartsföretag 2013 – Beskrivning av statistiken*, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Sjofart/Sjofartsforetag/>

Mejl

Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2014

Stockholm den 24 september 2015

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
1 BAKGRUND	3
2 UPPDRAGET	3
3 ARBETSMETODIK	3
3.1 FINANSIELLA NYCKELTAL	3
3.2 DATAINSAMLING OCH BEARBETNING	4
3.3 ANALYSMODELL	6
4 NULÄGET I DE SVENSKA REDERIerna	7
5 ANALYS OCH KOMMENTAR	12
5.1 FINANSIELL UTVECKLING – INTRODUKTION	12
5.2 STORREDERI	13
5.2.1 Storrederi - Lönsamhet	13
5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad	15
5.2.3 Storrederi – Likviditet	16
5.3 TANKER	18
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	18
5.3.2 Tanker - Soliditet	21
5.3.3 Tanker - Likviditet	22
5.4 TORRLAST	24
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet	24
5.4.2 Torrlast - Soliditet	27
5.4.3 Torrlast - Likviditet	28
5.5 FÄRJESJÖFART	30
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet	30
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	32
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	33
5.6 MANAGEMENT	35
5.6.1 Management - Lönsamhet	35
5.6.2 Management – Soliditet	37
5.6.3 Management – Likviditet	38
6 KOMMENTAR	40
6.1 OM UNDERSÖKNINGEN	40
6.2 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER	40
6.3 FÖRSLAG PÅ UTVECKLING AV STUDIEN	41
APPENDIX – ÖVERGRIPANDE JÄMFÖRELSE AV MEDIANVÄRDEN PER NYCKELTAL	43
APPENDIX – ÖVRIGA NYCKELTAL OCH DIAGRAM	44
APPENDIX – NYCKELTALSDEFINITIONER	54

Sammanfattning

Denna rapport innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av stödet till svensk sjöfart år 2014. Rapportens utformning följer strukturen i tidigare rapporter för 2011, 2012 och 2013. 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. Uppföljningen för 2014 omfattar 34 företag som erhållit sjöfartsstöd. Dessa företag mottog sammanlagt 1,39 miljarder kronor i sjöfartsstöd. Undersökningen omfattar de olika segmenten – storrederier, tankar, torrlast, färjesjöfart och management – och näringen som helhet.

Uppföljningen har gjorts med utgångspunkt i finansiell information från företagens årsbokslut för år 2014. Rapporten har inte tagit särskild hänsyn till skilda förutsättningar i olika segment som t ex cyklicitet eller makrofaktorer. Det bör, i likhet med i tidigare studier, uppmärksammas att de bolagskonstruktioner som finns i vissa fall kan minska 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.

Sammanfattningsvis kan konstateras att omsättningen minskat bland de företag som har mottagit sjöfartsstöd under 2014 och att det dessutom är färre företag jämfört med föregående år. Det totala krediterade stödbeloppet är också lägre bland de undersökta företagen. Lönsamheten har på en aggregerad nivå i medeltal ökat mätt både som rörelsemarginal och räntabilitet på eget kapital. Det finns dock skillnader mellan de undersökta segmenten. Omsättningen har mer än halverats i tankersegmentet under 2014 med oförändrat antal ingående företag. Segmentet för storrederier har fortsatt att öka omsättningen och lönsamheten.

Beträffande sjöfartsstödet har detta även 2014 stor betydelse för lönsamheten i de rederier som varit mottagare. Samtliga segment utom storrederierna uppvisar negativa marginaler och räntabilitetsmått när sjöfartsstödet exkluderas.

Betydelsen av sjöfartsstödet i framtiden bör följas med särskilt intresse, då införandet av en tonnageskatt i Sverige enligt regeringen delvis kommer att finansieras genom förändringar av sjöfartsstödet.

Stockholm 2015-09-24

Mikael Kruusval

Andreas Hagberg

1 Bakgrund

Trafikanalys har i uppdrag från regeringen att årligen följa upp effekterna av stödet till svensk sjöfart. Sensa Corporate Advisors AB (tidigare Trinovo Sensa AB) har sedan februari 2013 i uppdrag av Trafikanalys att en göra uppföljning av de finansiella effekterna av sjöfartsstödet för respektive enskilt år under perioden 2011-2014. Uppföljning har gjorts för åren 2011 och 2012 med avrapportering 2013 och för år 2013 med avrapportering 2014. Detta dokument innehåller uppföljning av sjöfartsstödet för år 2014.

2 Uppdraget

Sensas uppdrag innebär att göra en årlig uppföljning av de finansiella effekterna för de stödmottagande rederierna av det svenska sjöfartsstödet. Denna rapport avser 2014 och baseras på rederiernas finansiella rapporter för det året. De rederiföretag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2014 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 avseende 2014 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 2014:

- 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 2014 per 2014-08-24 finns inte med i undersökningen.¹

Vid en jämförelse med uppföljningen av rederistöd för 2013 har vissa förändringar skett i den undersökta populationen. Åtta företag har utgått från tidigare års population då de av olika anledningar inte har erhållit rederistöd för 2014², och tre företag har utgått på grund av att de försatts i konkurs eller likviderats.³ Fyra nya företag har tillkommit som har erhållit

¹ Eurovik Shipping (556785-5621) har inte inlämnat fullständig årsredovisning till Bolagsverket.

² Österströms Nordic AB, Thun Ship Management AB, OSM Crew Management RoRo AB, Furetank Rederi AB, DFDS Seaways AB.

³ Rederi Allandia AB (konkurs inledd 2014-04-25), Chemveg (Likvidation avslutad 2015-06-03), Krabbeskärs Rederi AB (Konkurs avslutad 2014-10-29).

sjöfartsstöd under 2014, dock är det endast två av dessa som ingår i studien.⁴ Noterbart är att ett företag i årets analys har adderats till siffrorna för 2013, eftersom årsredovisning för detta företag har offentliggjorts efter genomförandet av 2013 års studie.⁵

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 2011:⁶

- 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.

⁴ F-Shipping har ännu inte lämnat in sitt första bokslut. MMT Sweden AB har inte rederiverksamhet som primär verksamhet utan är en leverantör av högupplösta marina mätningar, där man insamlar, bearbetar och visualiserar förhållandena havsbotten. TransAtlantic Ship Management AB ingår i Transatlantic-koncernen och redovisas i koncernens siffror. Oleum AB redovisas i Tanker-segmentet.

⁵ Fjordtank Rederi AB.

⁶ 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.

3.3 Analysmodell

Analysmodellen bygger på en utvärdering av de företag som mottagit sjöfartsstöd utifrån de finansiella nyckeltal som beskrivits i 3.1 ovan. Nyckeltal har i förekommande fall (där sjöfartsstödet ingår i beräkningen) beräknats inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att undersöka den finansiella effekten av detta. 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 tidigare år (2011, 2012 och 2013).

<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 för 2014 ingår totalt 34 företag av de 42 som erhållit sjöfartsstöd. 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	4	6	5	34

Med hjälp av de i undersökningen ingående företagens resultat- och balansräkningar har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2014 sammanställts per segment och totalt, se nedanstående tabell.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	35 950 000	1 361 000	152 000	3 388 000	251 000	41 102 000
Rörelseresultat f. avskr.	11 247 000	242 000	20 000	535 000	3 000	12 048 000
Rörelseresultat (EBIT)	5 399 000	9 000	8 000	289 000	3 000	5 708 000
Finansnetto	-2 510 000	-35 000	-7 000	59 000	-1 000	-2 493 000
Resultat e. finansnetto*	2 889 000	-26 000	1 000	348 000	3 000	3 215 000
Krediterade stödbelopp**	589 000	119 000	16 000	532 000	130 000	1 386 000
Anläggningstillgångar	122 511 000	1 881 000	122 000	3 522 000	1 000	128 038 000
Omsättningstillgångar	14 265 000	601 000	17 000	1 841 000	65 000	16 789 000
Summa tillgångar	136 776 000	2 483 000	139 000	5 364 000	66 000	144 827 000
Eget kapital	48 414 000	474 000	6 000	2 900 000	2 000	51 797 000
Obeskattade reserver	0	176 000	0	6 000	0	182 000
Summa eget kapital och obeskattade reserver	48 414 000	650 000	6 000	2 907 000	2 000	51 979 000
Avsättningar och minoritetsintressen	1 625 000	77 000	1 000	377 000	0	2 081 000
Kortfristiga skulder	14 140 000	458 000	17 000	918 000	63 000	15 595 000
Långfristiga skulder	72 596 000	1 298 000	115 000	1 162 000	1 000	75 172 000
Summa skulder	86 736 000	1 756 000	132 000	2 080 000	64 000	90 767 000
Summa eget kapital och skulder	136 776 000	2 483 000	139 000	5 364 000	66 000	144 827 000

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2014.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 414 746 tkr till 42 företag år 2014.

De 34 företag (37 år 2013) som ingår i undersökningen och som mottagit sjöfartsstöd 2014 har sammanlagt omsatt 41,1 miljarder kronor (42,9 miljarder kr 2013 och 41,2 miljarder kr 2012). Det redovisade resultatet efter finansiella poster uppgår till 3,2 miljarder kronor trots minskad omsättning jämfört med föregående år (3,1 miljarder kr 2013 och 2,85 miljarder kr 2012). De krediterade stödbeloppen till företagen uppgår till ca 1,39 miljarder kronor (1,47 miljarder kr 2013 och 1,65 miljarder kr 2012).

Jämfört med närmast föregående år så har den aggregerade omsättningen i de företag som mottagit sjöfartsstöd fallit tillbaka något till 2012 års nivå. Samtidigt har resultaten efter finansiella poster ökat stadigt de tre senaste åren tillsammans med en minskning av de krediterade stödbeloppen till de undersökta företagen. Omsättningsminskningen syns framför allt i tankersegmentet som uppvisar mer än en halvering jämfört med föregående år samtidigt som antalet företag är oförändrat i segmentet.

Av tabellen ovan framgår också att samtliga segment utom tanker uppvisade ett positivt resultat för 2014 där också omsättningen mer än halverats (1,36 miljarder kr 2014 jämfört med 3 miljarder år 2013). Det sammanlagda sjöfartsstödet till de undersökta företagen har minskat jämfört med föregående år och har minskat i samtliga segment utom för storrederierna som uppvisar en ökning på ca 7 miljoner kr.

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 enskilda företag som uppvisar extremvärden kan medianvärdet ge en bättre bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärdet.

Nyckeltal		Stor- rederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	22,9%	6,3%	0,6%	5,1%	0,6%	7,1%
	Median	15,2%	7,4%	0,1%	3,3%	0,1%	2,6%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	20,3%	-9,4%	-17,8%	-32,1%	-47,9%	-17,4%
	Median	13,1%	-4,0%	-18,5%	-29,8%	-57,2%	-9,5%
Vinstmarginal	Medel	11,6%	2,8%	-1,6%	4,1%	0,5%	3,5%
	Median	7,1%	7,4%	0,1%	2,1%	0,1%	2,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	8,9%	-12,9%	-20,0%	-33,1%	-48,0%	-21,0%
	Median	5,8%	-4,8%	-19,8%	-30,7%	-57,2%	-12,9%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	743	86	57	98	3	197
	Median	582	59	1	20	1	15
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	656	-140	-142	-71	-221	16
	Median	503	-59	-196	-151	-227	-130
K/I-tal	Medel	88,4%	97,2%	101,6%	95,9%	99,5%	96,5%
	Median	92,9%	92,6%	99,9%	97,9%	99,9%	97,9%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	91,1%	112,9%	120,0%	133,1%	148,0%	121,0%
	Median	94,2%	104,8%	119,8%	130,7%	157,2%	112,9%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	7,5%	28,6%	-1,5%	24,3%	70,0%	25,8%
	Median	6,1%	15,8%	11,4%	19,2%	19,5%	11,4%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	5,6%	-28,6%	-1535,2%	-1184,4%	-16316,2%	-3811,7%
	Median	4,9%	-10,9%	-740,3%	-308,6%	-14987,3%	-26,8%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	3,1%	6,2%	-5,5%	4,4%	1,4%	1,9%
	Median	2,4%	4,2%	0,7%	2,5%	0,9%	2,1%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	2,3%	-8,1%	-78,7%	-72,4%	-189,8%	-69,3%
	Median	2,1%	-3,3%	-81,2%	-46,1%	-186,1%	-7,3%
Soliditet	Medel	40,0%	32,3%	7,9%	25,8%	3,4%	21,9%
	Median	38,8%	32,3%	5,4%	26,5%	2,0%	22,9%
Konsolideringsgrad	Medel	0,40	0,36	0,08	0,26	0,03	0,23
	Median	0,39	0,37	0,05	0,27	0,02	0,23
Kassalikviditet	Medel	0,95	1,37	0,88	1,11	0,92	1,05
	Median	0,90	1,16	0,95	1,04	1,01	1,04
Balanslikviditet	Medel	1,15	1,41	0,94	1,12	1,03	1,13
	Median	1,21	1,16	1,02	1,05	1,02	1,05
Likviditetsbuffert	Medel	4,3%	18,1%	24,2%	9,4%	15,3%	14,2%
	Median	2,4%	11,9%	22,0%	8,4%	16,6%	7,8%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2014.

Rörelsemarginalen bland de undersökta företagen är på aggregerad nivå något högre eller på samma nivå som föregående år (7,1 procent i medelvärde och 2,6 procent i medianvärde för 2014 jämfört med 6,9 procent respektive 2,6 procent för 2013). Vinstmarginalen är sammantaget på samma nivå eller lägre jämfört med 2013 (3,5 procent i medelvärde och 2,1 procent i medianvärde 2014 jämfört med 5,0 procent i medelvärde och 2,1 procent i medianvärde 2013). En ökning i både rörelse- och vinstmarginal kan konstateras bland storrederierna och i segmentet för färjesjöfart.

När sjöfartsstödet exkluderas från rörelse- och vinstmarginalmåten är det liksom tidigare år (2011, 2012 och 2013) endast storrederierna som uppvisar positiva marginaler.

Rörelsemarginalen för de undersökta företagen som helhet exklusive stöd har i medelvärde sjunkit något jämfört med föregående år (-17,4 procent jämfört med -16,0 procent) liksom vinstmarginalen exklusive stöd (-21,0 procent jämfört med -17,9 procent).

Samtliga segment 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 tidigare undersökta år. Rörelseresultat per anställd har sjunkit i tankersegment både med och utan sjöfartsstödet jämfört med 2013. I övriga segment har rörelseresultat per anställd ökat jämfört med 2013. På aggregerad nivå ses också en ökning jämfört med 2013.

Lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital har förbättrats för branschen som helhet jämfört med föregående år (25,8 procent i medelvärde och 11,4 procent i medianvärde jämfört med 7,7 procent respektive 11,4 procent för 2013), även när sjöfartsstödet exkluderas. När man studerar de enskilda segmenten ses öknings i segmenten för storrederier och management. I segmenten för tanker, torrlast och färjesjöfart har räntabilitet på eget kapital sjunkit jämfört med 2013. Detta förhållande gäller både med och utan sjöfartsstöd.

Beträffande räntabilitet på totalt kapital så har denna sjunkit på aggregerad nivå jämfört med 2013 (1,9 procent i medelvärde och 2,1 procent i medianvärde jämfört med 3,6 procent respektive 2,1 procent för 2013). Förbättringar i räntabilitet på totalt kapital ses i segmenten för storrederier, färjesjöfart och management och försämringar i segmenten för tanker och torrlast. Om sjöfartsstödet exkluderas uppvisar som enda segment storrederierna en positiv räntabilitet på totalt kapital.

Sjöfartsstödet har betydelse för att segmenten ska kunna uppvisa en positiv lönsamhet. Samtliga segment utom storrederier har negativ rörelsemarginal, vinstmarginal, räntabilitet på eget kapital och räntabilitet på totalt kapital när sjöfartsstödet exkluderas. Mätt i relation till total omsättning i respektive segment utgör sjöfartsstödet 1,6 procent (1,6 procent 2013) för storrederi, 8,7 procent (4 procent 2013) för tanker, 10,5 procent (16 procent 2013) för torrlast, 15,7 procent (16 procent 2013) för färjesjöfart och 51,8 procent (50 procent 2013) för management. Sammantaget motsvarar sjöfartsstödet ca 3,4 procent av omsättningen för branschen som helhet.

Kapitalstrukturen mätt som soliditet bland de undersökta företagen har för branschen som helhet ökat något. Medelvärdet har ökat till 21,9 procent (19,9 procent 2013) och medianvärdet är oförändrat 22,9 procent. För de enskilda segmenten kan observeras en minskad soliditet i segmentet för torrlast mätt både i medel- och medianvärde (från 13,6 procent respektive 7,5 procent för 2013 till 7,9 procent respektive 5,4 procent för 2014).

Segmentet för storrederier uppvisar en ökning till 40,0 procent i medelvärde (38,2 procent 2013) och 38,8 procent i medianvärde (35,7 procent 2013). Segmentet för färjesjöfart uppvisar också en ökning till 25,8 procent i medelvärde och 26,5 procent i medianvärde (10,4 procent respektive 17,0 procent för 2013). I övriga segment är förändringarna inte lika påtagliga.

Beträffande likviditeten bland de undersökta företagen är förändringarna små. Försämringar i kassa- och balanslikviditet observeras i segmenten för tankar och torrlast, och en viss ökning i segmentet för storrederier. Likviditetsmått ligger i samtliga segment runt 1 eller strax över. Större förändringar kan observeras i nivån på likviditetsbufferten i de olika segmenten, där ökning kan ses i framförallt segmenten för tankar och torrlast. I tankersegmentet har nivån ökat från 14,3 procent i medelvärde för 2013 och 9,2 procent i medianvärde till 18,1 procent respektive 11,9 procent för 2014. I segmentet för torrlast har nivån ökat från 7,3 procent i medelvärde och 1,2 procent i medianvärde för 2013 till 24,2 procent respektive 22,0 procent för 2014. I segmentet för management har nivån för likviditetsbuffert sjunkit påtagligt från 31,5 procent i medelvärde och 35,0 procent i medianvärde för 2013 till 15,3 procent respektive 16,6 procent för 2014.

Sammantaget kan det konstateras att omsättningen har sjunkit bland de företag som har mottagit sjöfartsstöd under 2014 och att det dessutom är färre företag jämfört med föregående år. Det totala krediterade stödbeloppet är också lägre. Lönsamheten bland de i undersökningen ingående företagen på en aggregerad nivå har förbättrats vad gäller rörelsemarginal och räntabilitet på eget kapital jämfört med 2013. Lönsamhetsmått är likväl negativa för samtliga segment utom för storrederierna om sjöfartsstödet borträknas.

Det föreligger dock skillnader mellan de olika segmenten vilket redovisas och analyseras i följande avsnitt 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 i linjediagram för 8 år - hela den undersökta perioden är 2007-2014. Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Storrederi
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

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. Medianvärden redovisas då materialet i vissa fall uppvisar en stor skevhet, något förenklat när det är stora skillnader mellan medel- och medianvärden. Utvecklingen för övriga undersökta finansiella nyckeltal återfinns i appendix.

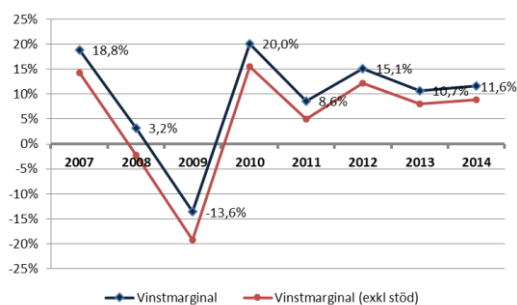
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Från och med uppföljningen för 2012 redovisas också en tabell med förändringar av klassificeringen över tid under den undersökta perioden (i denna rapport perioden 2007-2014). Detta återfinns för måtten avseende vinstmarginal (inkl. och exkl. sjöfartsstöd), soliditet och konsolideringsgrad samt likviditetsmåten (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.

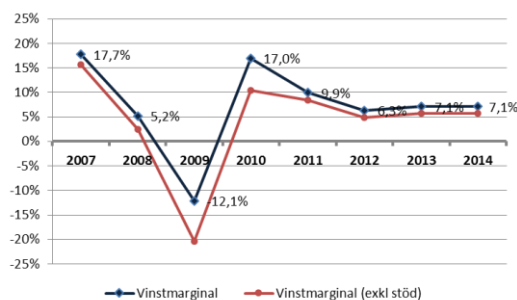
5.2 Storrederi

5.2.1 Storrederi - Lönsamhet

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



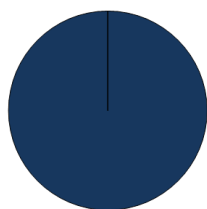
Vinstmarginal – medelvärden.



Vinstmarginal – medianvärden.

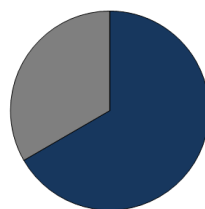
Storrederierna uppvisar en relativt stabil vinstmarginal efter finanskrisen då vinstmarginalen kraftigt försämrades under åren 2008-2009 med en återhämtning 2010. Nivån efter finanskrisen är dock lägre än år 2007. Sjöfartsstödet bidrar till att höja vinstmarginalen i segmentet med ca 2-3 procentenheter 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 2014 inkl. stöd.



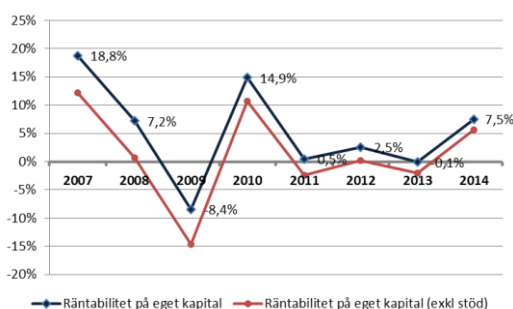
■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2014 exkl. stöd.

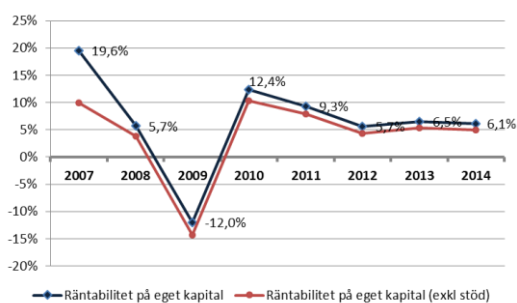
Sjöfartsstödet innebär att samtliga företag i segmentet uppvisar en stark vinstmarginal 2014. Detta innebär en förändring från 2013 och tolkas som att den underliggande lönsamheten ökat något. Att sjöfartsstödet inte inneburit någon förändring i nivån på vinstmarginalen är ett förhållande som gällt för flertalet år under perioden 2007-2013, se tabellen nedan.

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

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



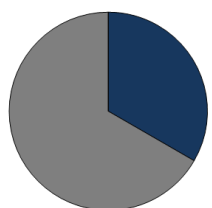
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

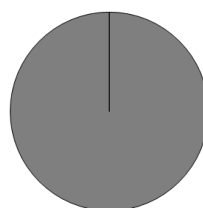
Lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital uppvisar en ökning i medelvärde till den högsta nivån sedan 2010. Samtidigt är medianvärdet relativt oförändrat. Båda värdena är emellertid positiva även när sjöfartsstödet exkluderas. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet kan konstateras vara även fortsättningsvis ca 1-2 procentenheter förbättrad räntabilitet på eget kapital under 2014.

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 2014 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2014 exkl. stöd

Den finansiella effekten av sjöfartsstödet innebär att en tredjedel av företagen i segmentet för storrederi kan uppvisa över 10 procent räntabilitet på eget kapital (stark). Även när stödet exkluderas uppvisar inget företag negativ räntabilitet vilket är en förändring jämfört med perioden 2011-2013. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

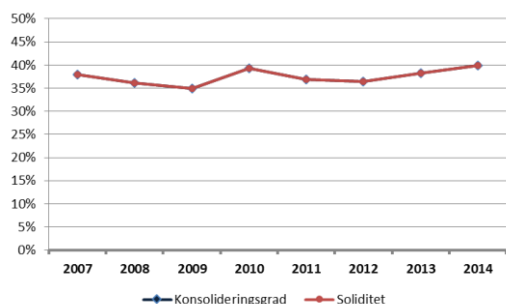
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	100%	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%
	Svag	0-10%	0%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%
	Negativ	< 0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	33%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%
	Svag	0-10%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	67%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

Tabellen visar att för år 2014 innebär förekomsten av sjöfartsstödet att en större andel företag kan uppvisa en högre nivå av räntabilitet på eget kapital. Närmast föregående år gjorde sjöfartsstödet ingen skillnad för klassificeringen. Det är emellertid inget år under den undersökta perioden 2007-2014 som sjöfartsstödet gjort att ett företag har uppvisat en positiv räntabilitet på eget kapital istället för en negativ dylik.

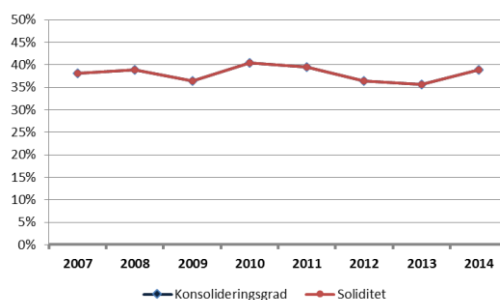
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Storrederi – Soliditet och konsolideringsgrad

I diagrammen nedan visas nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).⁷



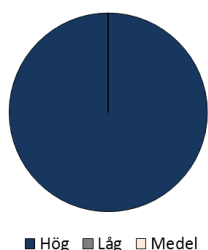
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

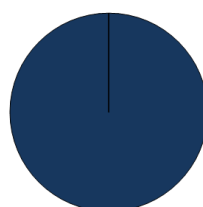
Soliditeten har förbättrats under de senaste åren mätt både som medel- och medianvärde och är nu 40 procent i genomsnitt (38,8 procent i medianvärde). Det kan konstateras att det inte är någon avsevärd skillnad i medel- och medianvärden. Soliditeten ligger under hela den undersökta perioden mellan ca 35-40 procent mätt både som medel- och medianvärden, med en svagt stigande trend under den senare delen av den undersökta perioden.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2014.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2014.

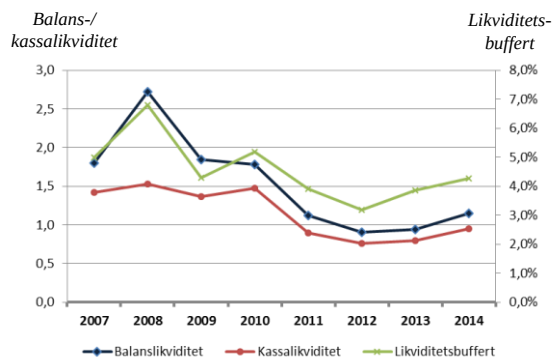
Samtliga storrederier ligger samtliga på en hög nivå av soliditet under 2014, liksom under hela den undersökta perioden vilket framgår av tabellen nedan.

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

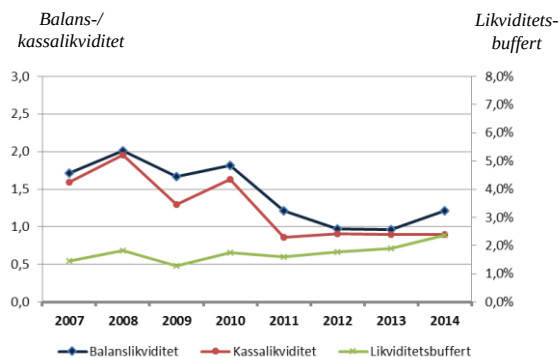
⁷ Då storrederierna upprättar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad.

5.2.3 Storrederi – Likviditet

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



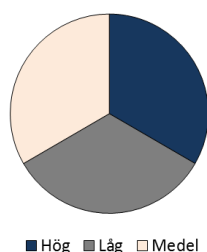
Likviditet – medel.



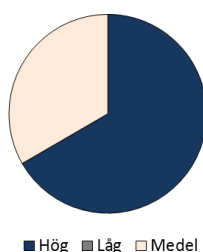
Likviditet – median.

Den återhämtning som skett de senaste åren efter nedgången med början 2008 har fortsatt och medelvärdena har ökat avseende alla tre likviditetsmåten. Likviditet mätt som både medel- och medianvärden ligger runt ca 1 vilket kan anses vara en normal nivå.⁸ Likviditetsbufferten har de senaste åren ökat mätt som både medel- och medianvärde även om det är små förändringar.

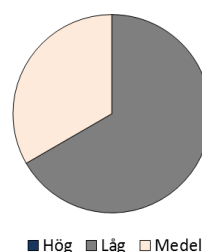
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2014.



Balanslikviditet 2014.



Likviditetsbuffert 2014.

Under 2014 visas en större spridning upp mellan rederierna i segmentet för storrederi. Till skillnad från föregående år har fler rederier en likviditetsnivå som klassificeras som hög. Vad gäller klassificeringen av likviditetsbufferten så är denna oförändrad jämfört med 2013, där majoriteten av företagen har en likviditetsbuffert som ligger på en låg nivå under 2014. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

⁸ Att kassalikviditet och balanslikviditet ligger förhållandevis nära varandra beror på en relativt sett liten andel varulager i denna typ av företag.

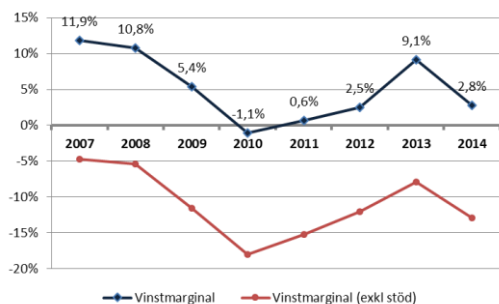
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%
	Låg	< 0,8	0%	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%
	Medel	0,8-1,1	33%	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	100%	67%	100%	100%	67%	0%	0%	67%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	0%
	Medel	0,8-1,1	0%	33%	0%	0%	0%	67%	67%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	33%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 5%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%
	Medel	5-10%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%

Tabellen bekräftar bilden av en tecken på återhämtning i likviditetsnivåer bland de svenska rederierna i segmentet för storrederier. Den negativa trenden för kassa- och balanslikviditet som kunnat observeras under en stor del av den undersökta perioden, har vänt avseende klassificeringen under 2014 för kassa- och balanslikviditet.

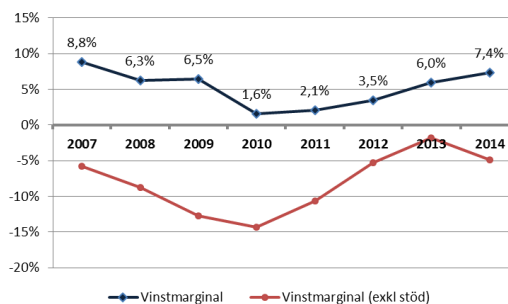
5.3 Tanker

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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



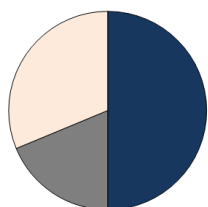
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

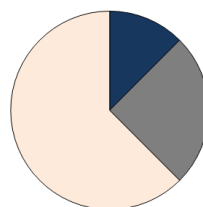
Den ökning av vinstmarginalerna som setts bland tankerederierna efter nedgången 2009-2010 tycks nu bruten mätt som medelvärde men inte medianvärde – som tvärtom fortsätter öka. Det kan tolkas som att det finns rederier med kraftigt försämrade vinstmarginaler som drar ner genomsnittet. Vinstmarginalerna inklusive sjöfartsstöd är emellertid även fortsatt positiva. Om sjöfartsstödet exkluderas är vinstmarginalen negativ, och uppvisar en sjunkande trend mätt både som medel- och medianvärde. Vinstmarginalen förbättras med ca 15 procentenheter i medelvärde och medianvärde på grund av sjöfartsstödet.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2014 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

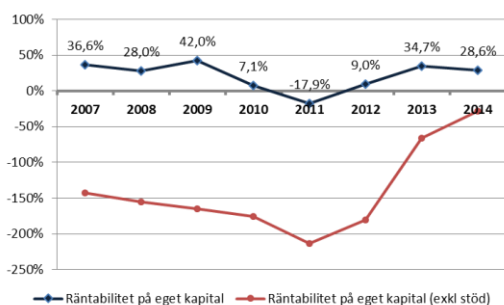
Vinstmarginal 2014 exkl. stöd

Sjöfartsstödet betydelse för vinstmarginalen är oförändrad jämfört med 2013. Över 60 procent av företagen har negativ vinstmarginal utan sjöfartsstöd, och andelen sjunker till något mindre än en tredjedel när sjöfartsstödet inkluderas. Andelen företag med stark vinstmarginal ökar också till ca 50 procent när sjöfartsstödet inkluderas. 38 procent av företagen har 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.

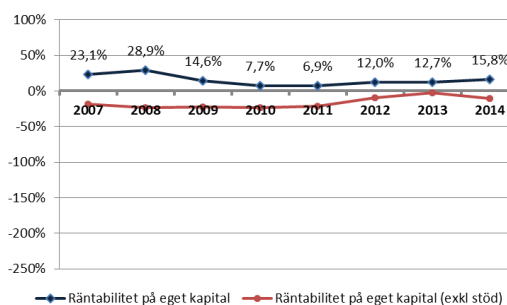
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 5%	75%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%
	Svag	0-5%	13%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%
	Svag	0-5%	19%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%
	Negativ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

Av tabellen ovan framgår att andelen företag med negativ vinstmarginal ökat något under 2014, både med och utan sjöfartsstöd. Andelen företag med negativ vinstmarginal dubbleras ungefärligen när sjöfartsstödet exkluderas. Andelen företag som har en stark vinstmarginal också när sjöfartsstödet inkluderas är relativt stabilt de två sista åren i undersökningen.

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



Räntabilitet på eget kapital – medel.



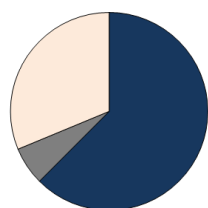
Räntabilitet på eget kapital – median.

Lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital ligger på en fortsatt hög nivå mätt både som medel- och medianvärde. Detta även om medelvärdet fallit tillbaka något till 28,6 procent för 2014 jämfört med 34,7 procent för 2013. Medianvärdet uppvisar en fortsatt stigande trend och har fortsatt att öka till 15,8 procent för 2014 jämfört med 12,7 procent för 2013. Undantaget segmentet för management så har tankerrederierna den högsta räntabiliteten på eget kapital av de undersökta segmenten.

Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse för räntabilitet på eget kapital.⁹ Räntabiliteten på eget kapital är negativ om sjöfartsstödet exkluderas vilket gäller för både medel- och medianvärden. Medelvärdet förbättras med nära 60 procentenheter när sjöfartsstödet inkluderas och medianvärdet ökar med ca 25 procentenheter.

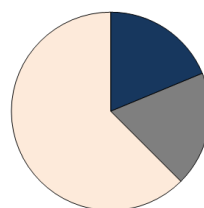
⁹ Även om ökningarna inte är lika stora som tidigare år beträffande medelvärdet.

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 2014 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2014 exkl. stöd.

För år 2014 innebär sjöfartsstödet att andelen rederier med en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark (> 10 procent) ökar ytterligare något jämfört med tidigare år. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital fördubblas när sjöfartsstödet exkluderas, från ca 31 procent till ca 63 procent. Det bör emellertid observeras att antalet företag med negativ räntabilitet på eget kapital också när sjöfartsstödet inkluderas ökat något jämfört med föregående år. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2007-2014 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

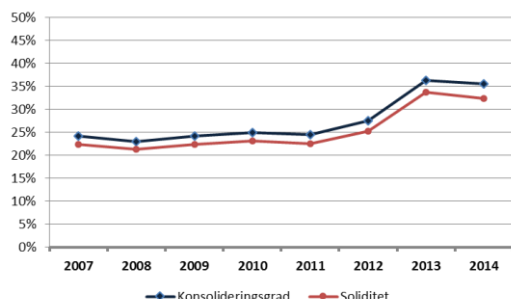
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	81%	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%
	Svag	0-10%	6%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%
	Negativ	< 0%	13%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%
	Svag	0-10%	19%	6%	11%	11%	22%	11%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

Av tabellen framgår att andelen företag i segmentet med stark räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas har fortsatt att öka sedan 2010-2011, även om andelen inte är lika stor som före finanskrisen. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet inkluderas har som nämnts ovan ökat något jämfört med föregående år, men andelen är fortsatt låg jämfört med perioden som helhet. Det bör påpekas att även åren före finanskrisen hade sjöfartsstödet stor betydelse, där ca 70 procent av företagen hade en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderades.

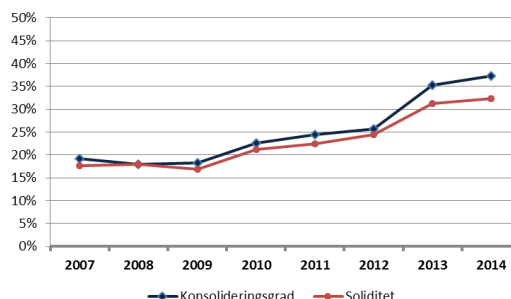
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.3.2 Tanker - Soliditet

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



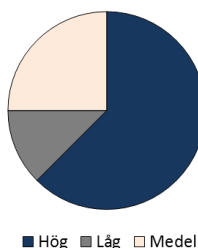
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



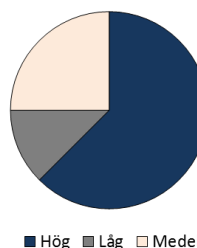
Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Sett över de senare åren har nivån på soliditeten i tankersegmentet ökat. Medianvärdet visar en fortsatt ökning även 2014 medan medelvärdet faller tillbaka något. För åren 2013 och 2014 ligger soliditeten mätt både som medel- och medianvärde över 30 procent (och konsolideringsgraden över 35 procent).

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



Soliditet 2014.



Konsolideringsgrad 2014.

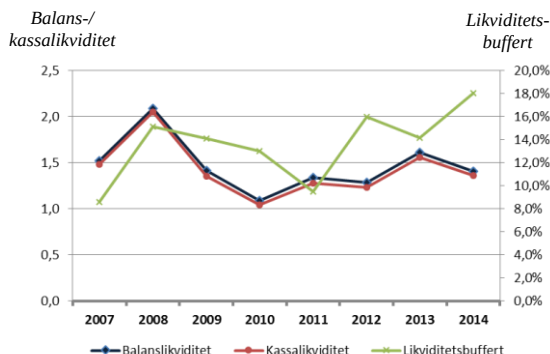
Vad gäller nivån på soliditet och konsolideringsgrad framgår att en något lägre andel har en hög nivå 2014 jämfört med 2013. Andelen som har en låg nivå är däremot oförändrad 2014 jämfört med 2013. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

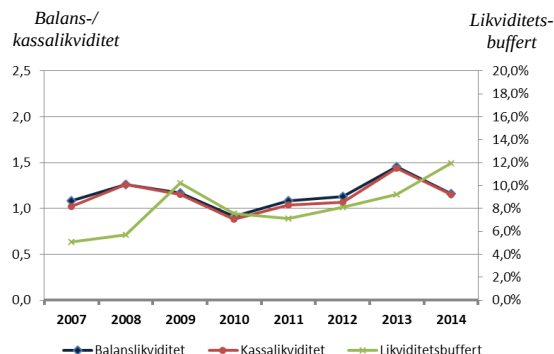
Andelen företag med hög soliditet (och konsolideringsgrad) har ökat från ca en tredjedel för åren 2007-2010 till över 75 procent 2013. Under 2014 har andelen emellertid fallit tillbaka något med en motsvarande ökning av företag med soliditet på medelnivå. Andelen företag med soliditet på en låg nivå är däremot näst intill oförändrad jämfört med 2013. Beträffande konsolideringsgrad så har andelen företag med låg nivå ökat jämfört med 2013 då det inte var några företag på denna nivå.

5.3.3 Tanker - Likviditet

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



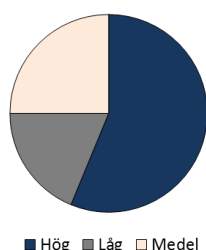
Likviditet – medel.



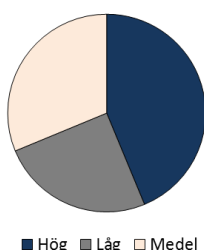
Likviditet – median.

En gradvis förbättring har skett sedan 2010 fram till och med 2013. För 2014 backar nivån något på kassa- och balanslikviditet mätt både som medel- och medianvärde. Det är emellertid inga större förändringar över åren utan värdet ligger strax under 1,5 mätt både som medel- och medianvärde för år 2014. Likviditetsbufferten har dock ökat ytterligare och är på den högsta nivån under hela den undersökta perioden både mätt som medel- och medianvärde.

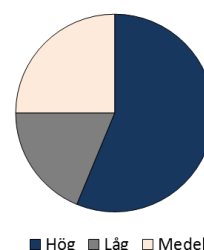
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2014.



Balanslikviditet 2014.



Likviditetsbuffert 2014.

Klassificeringen av nivån på likviditet på företagen i tankersegmentet visar att majoriteten av dessa ligger på hög eller medelnivå avseende både kassa- och balanslikviditet. Andelen företag som har en låg nivå på kassa- och balanslikviditet är den lägsta under hela den undersökta perioden 2007-2014. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

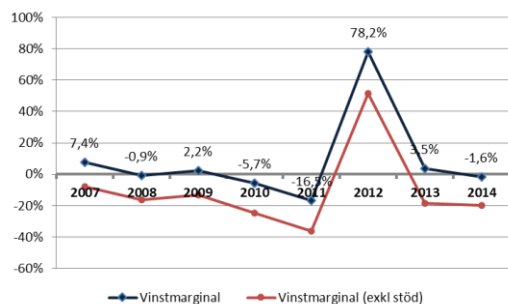
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%
	Låg	< 0,8	31%	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	44%	53%	44%	33%	39%	44%	65%	44%
	Låg	< 0,8	31%	35%	28%	50%	39%	33%	29%	25%
	Medel	0,8-1,1	25%	12%	28%	17%	22%	22%	6%	31%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	31%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%
	Låg	< 5%	50%	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%
	Medel	5-10%	19%	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%

Andelen företag med hög eller medelnivå på kassa- och balanslikviditet har under hela den undersökta perioden varit över hälften. Andelen företag med låg nivå på kassa- och balanslikviditet ligger på den lägsta under hela 8-årsperioden. Beträffande nivån på likviditetsbuffert är också andelen företag med en låg nivå den lägsta under hela den undersökta perioden.

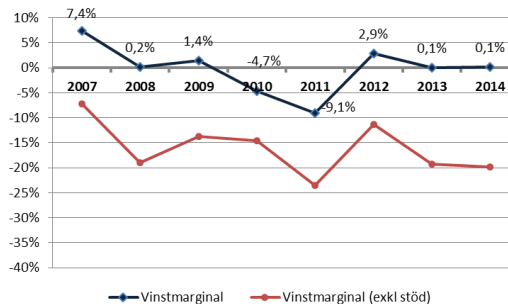
5.4 Torrlast

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).



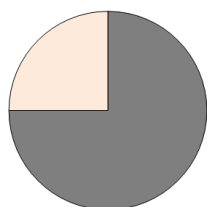
Vinstmarginal – medel.



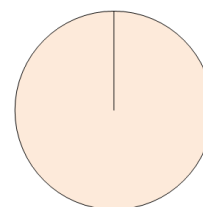
Vinstmarginal – median.

I segmentet för torrlast har vinstmarginalen med undantag för 2012¹⁰ varit förhållandevis låg under hela den undersökta perioden. Jämfört med föregående år har vinstmarginalen mätt som medelvärde sjunkit till -1,6 procent samtidigt som medianvärdet är oförändrat. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalerna i torrlastsegmentet till ca -20 procent mätt både som medel- och medianvärde.

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



Vinstmarginal 2014 inkl. stöd.



Vinstmarginal 2014 exkl. stöd.

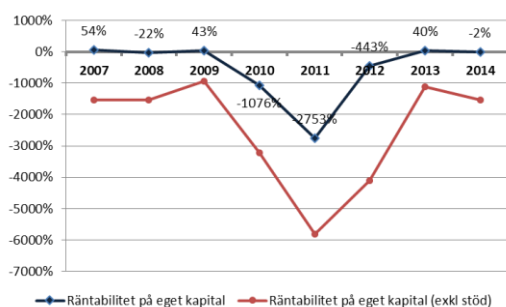
Cirkeldiagrammen ovan visar att vinstmarginalen är positiv för 75 procent av företagen i segmentet för torrlast när sjöfartsstödet är inkluderat. Inga företag har en vinstmarginal som kan klassificeras som stark (> 5 procent), vilket är första gången under hela den undersökta perioden. Om sjöfartsstödet 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 2007-2014.

¹⁰ 2012 drogs medelvärdet upp kraftigt av ett enskilt företag med begränsad verksamhet som under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt.

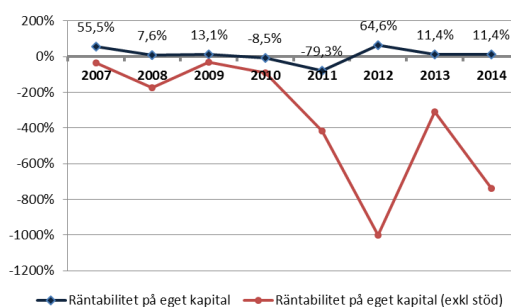
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%
	Svag	0-5%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	75%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%

Av tabellen ovan framgår att samtliga företag i segmentet för torrlast har en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas och att detta gällt sedan 2009 med undantag av 2012 (se not ovan). Effekten av sjöfartsstödet innebär att 75 procent av företagen kan visa en positiv – om än svag vinstmarginal – 2014. Trenden tycks dock vara en sjunkande nivå på klassificeringen sedan 2012 då inte några företag längre kan anses ha en stark vinstmarginal.

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



Räntabilitet på eget kapital – medel.

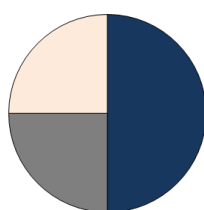


Räntabilitet på eget kapital – median.

Av diagrammen ovan blir volatiliteten och spridningen bland företagen i torrlastsegmentet tydlig beträffande lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital.¹¹ Den återhämtning som skett åren efter 2011 tycks ha dämpats något. Räntabilitet på eget kapital sjunker till -2 procent i medelvärde samtidigt som medianvärdet är oförändrat jämfört med 2013. Den finansiella effekten av sjöfartsstödet innebär att om stödet exkluderas försämras räntabilitet på eget kapital kraftigt (flera hundra procentenheter).

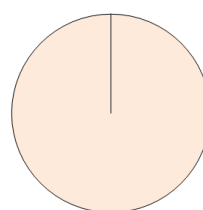
I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.

¹¹ Detta blir tydligt i skillnaden mellan medel- och medianvärden. På samma sätt som tidigare undersökta år finns det företag som driver medelvärdet och ger extrema värden. En matematisk förklaring till de kraftigt negativa värdena på räntabiliteten i vissa fall kan vara den låga soliditeten i vissa av företagen som påverkar beräkningen (liten nämnare och stor negativ täljare) av räntabilitet på eget kapital.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2014 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2014 exkl. stöd

Cirkeldiagrammen ovan visar att samtliga företag har en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. Om sjöfartsstödet inkluderas har hälften en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark räntabilitet medan en fjärdedel fortfarande har 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	2014
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	83%	50%	50%	43%	14%	67%	60%	50%
	Svag	0-10%	17%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	25%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Svag	0-10%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%

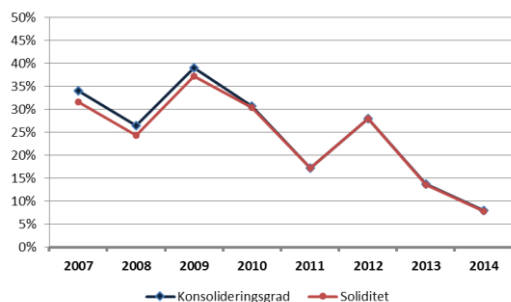
Under hela den undersökta perioden efter finanskrisen har andelen företag med negativ räntabilitet varit 100 procent när sjöfartsstödet exkluderas.¹² De senaste tre åren (2012-2014) har en majoritet av företagen haft en räntabilitet på eget kapital som klassificerats som stark när sjöfartsstödet inkluderas.

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

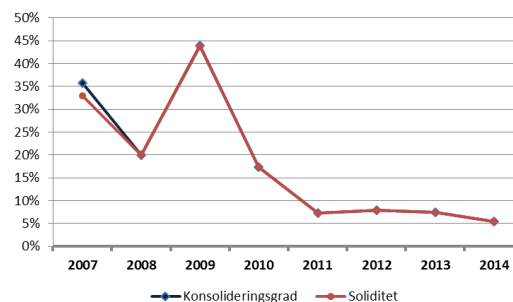
¹² Ett företag gjorde att det inte var 100 procent 2012, vilket dock förklaras av att företaget i fråga under året sålt av sina anläggningstillgångar, se not ovan.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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



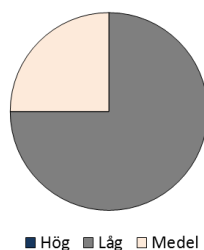
Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



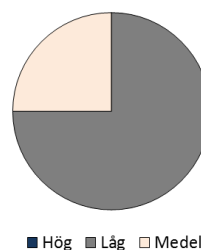
Soliditet och konsolideringsgrad– median.

Soliditeten i segmentet för torrlast har successivt sjunkit sedan de högsta nivåerna 2009. De senare åren i undersökningen har medianvärdet varit mellan 5 och 10 procent. Samtidigt är medelvärdet sjunkande och uppgår 2014 till ca 8 procent. Soliditeten är fortsatt påtagligt låg i detta segment som – undantaget segmentet för management – har de lägsta nivåerna av samtliga segment.

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



Soliditet 2014.



Konsolideringsgrad 2014.

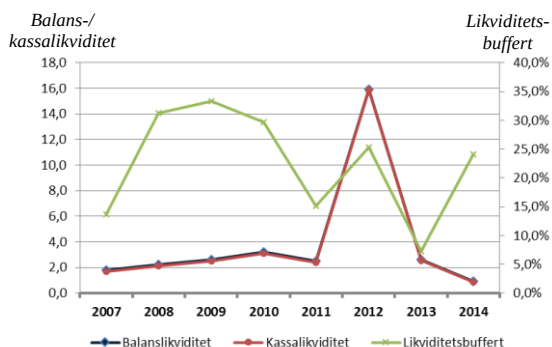
Vid en klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad i segmentet för torrlast kan konstateras att 75 procent ligger på en låg nivå och 25 procent på medelnivå. Till skillnad från närmast föregående år finns inga företag med hög nivå på soliditet och konsolideringsgrad. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Soliditet	Hög	> 25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%
	Låg	< 15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	75%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	25%
Konsolideringsgrad	Hög	>25%	50%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%
	Låg	<15%	33%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	75%
	Medel	15-25%	17%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	25%

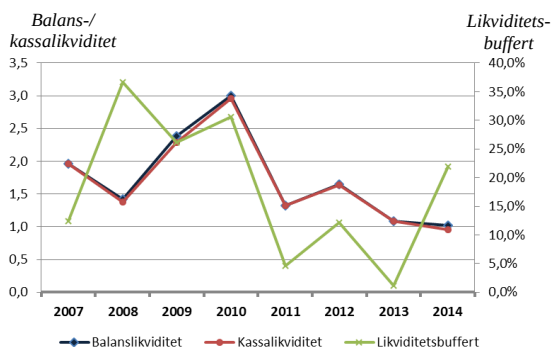
Av tabellen framgår att 2014 är första året i hela den undersökta perioden 2007-2014 som det inte finns några företag som kan anses ha en hög nivå på soliditet eller konsolideringsgrad. Andelen företag med en låg nivå på soliditet har ökat sedan 2009, och utgör sedan 2011 en majoritet. Samma förhållande 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).



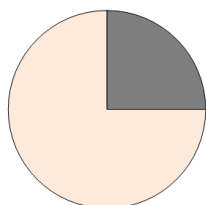
Likviditet – medel.



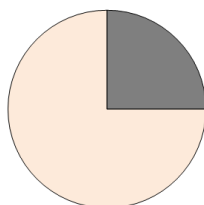
Likviditet – median.

Nivån på kassa- och balanslikviditet i torrlastsegmentet mätt som medelvärde är jämfört med övriga segment relativt hög och har med undantag av år 2012 legat förhållandevis stabilt.¹³ Sista året i undersökningen faller emellertid både medel- och medianvärde något. Likviditetsbufferten i segmentet har emellertid stigit 2014 och är nu över 20 procent mätt både som medel- och medianvärde.

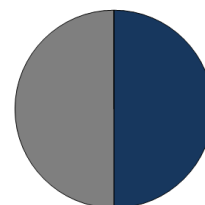
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2014.



Balanslikviditet 2014.



Likviditetsbuffert 2014.

Andelen företag som har en låg kassa- och balanslikviditet har fortsatt att öka och är den högsta andelen av samtliga undersökta år 2007-2014. Till skillnad från tidigare år finns det 2014 inte några företag med en kassa- eller balanslikviditet som kan klassificeras som hög, vilket även det är första året i hela den undersökta perioden. Vad gäller nivån på likviditetsbuffert i torrlastsegmentet så har andelen företag med hög nivå åter ökat till hälften av företagen (40 procent år 2013). Andelen företag med låg nivå har på motsvarande sätt minskat till 50 procent (60 procent 2013). Det finns således inga företag med en medelnivå på

¹³ Att medelvärdet för år 2012 är högt (>15) kan förklaras av ett enskilt företag under avveckling som sålt sina anläggningstillgångar och erhållit likvida medel.

sin likviditetsbuffert. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

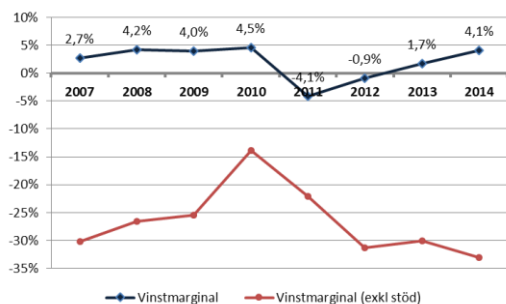
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	67%	83%	71%	57%	67%	40%	0%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%	25%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	17%	29%	29%	17%	40%	75%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	67%	50%	83%	71%	57%	67%	40%	0%
	Låg	< 0,8	17%	0%	0%	0%	14%	17%	20%	25%
	Medel	0,8-1,1	17%	50%	17%	29%	29%	17%	40%	75%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	50%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	50%
	Låg	< 5%	33%	0%	0%	14%	57%	50%	60%	50%
	Medel	5-10%	17%	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%

Det kan konstateras att andelen företag med en medelnivå på både kassa- och balanslikviditet är den högsta under hela perioden, och återigen påpekas att inga företag 2014 har en kassa- eller balanslikviditet på en nivå som klassificeras som hög. En sjunkande andel i denna kategori har kunnat observeras de senaste åren i undersökningen. Samtidigt kan det poängteras att segmentet endast inrymmer fyra företag år 2014 och att andelarna avseende klassificeringar starkt kan påverkas av förändringar hos ett fåtal företag.

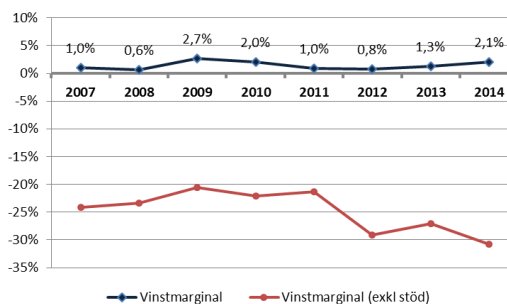
5.5 Färjesjöfart

5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet

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



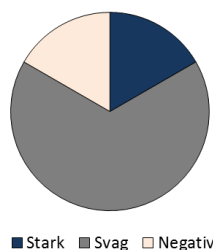
Vinstmarginal – medel.



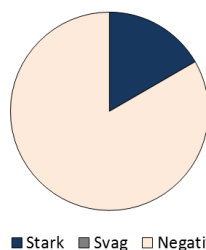
Vinstmarginal – median.

Lönsamhet mätt som vinstmarginal har ökat stadigt sedan 2011, även om det är förhållandevis små förändringar och på låga nivåer under hela perioden 2007-2014. Medelvärdet för 2014 är 4,1 procent (1,7 procent 2013) och medianvärdet 2,1 procent (1,3 procent 2013). Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalerna med över 30 procentenheter mätt både som medel- och medianvärde och är därmed kraftigt negativt. Vinstmarginalerna har under hela perioden varit negativa när sjöfartsstödet borträknas.

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



Vinstmarginal 2014 inkl. stöd.



Vinstmarginal 2014 exkl. stöd.

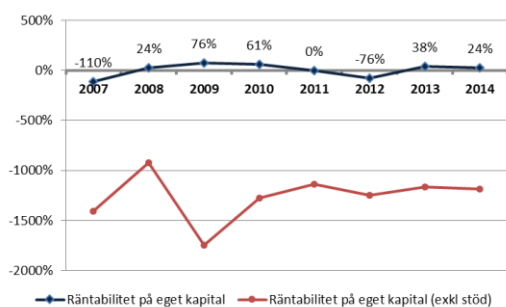
Majoriteten av företagen i segmentet för färjesjöfart har en positiv vinstmarginal 2014 (svag eller stark vinstmarginal). Om sjöfartsstödet exkluderas har endast ca 17 procent en positiv vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

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

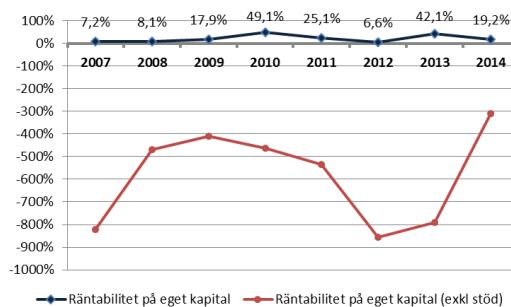
Det stora flertalet företag återfinns i gruppen med svag vinstmarginal på ett sätt som känns igen från samtliga år i undersökningen utom 2007. Andelen företag med stark vinstmarginal

(>5 procent) har legat på en relativt stabil nivå under de senaste fyra åren. När sjöfartsstödet borträknas har under perioden en stor majoritet av företagen – de sista fyra åren över 80 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.



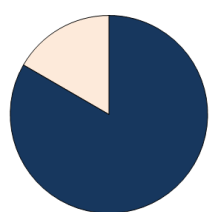
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

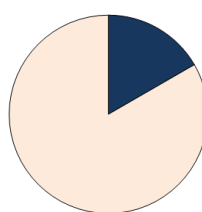
Lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital sjunker jämfört med föregående år till 24 procent i medelvärde (38 procent 2013) och 19,2 procent i medianvärde (42,1 procent 2013). Skillnaden mellan medel- och medianvärde har minskat i populationen (ca 5 procentenheter 2014) vilket tyder på att spridningen mellan de ingående företagen minskat. Lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital ligger fortfarande relativt högt i segmentet även om den minskat något under 2014. Den stora förändringen jämfört med föregående år är att medianvärdet för räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas ökat med nära 500 procentenheter. Om sjöfartsstödet exkluderas är räntabiliteten på eget kapital kraftigt negativ mätt både som medel- och medianvärde.

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



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2014 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2014 exkl. stöd.

Över 80 procent av företagen i segmentet har räntabilitet på eget kapital som klassificeras som stark (>10 procent). Resterande har negativ räntabilitet på eget kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas blir förhållandet det motsatta – över 80 procent har negativ räntabilitet på eget kapital. Däremot finns det en andel som har fortsatt stark räntabilitet på eget kapital även om sjöfartsstödet borträknas. Det kan således konstateras att sjöfartsstödet har stor betydelse för företagen i segmentet för färjesjöfart. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

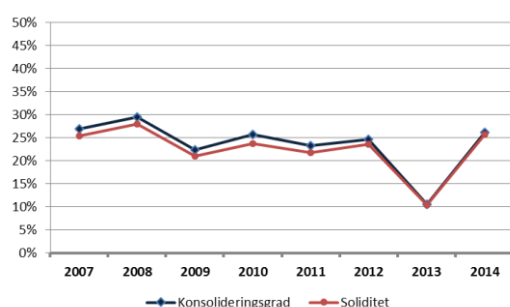
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	38%	50%	63%	75%	50%	38%	71%	83%
	Svag	0-10%	25%	25%	38%	25%	25%	25%	29%	0%
	Negativ	< 0%	38%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	13%	0%	13%	0%	0%	14%	17%
	Svag	0-10%	13%	13%	25%	25%	13%	13%	14%	0%
	Negativ	< 0%	75%	75%	75%	63%	88%	88%	71%	83%

Tabellen ovan visar att andelen företag med stark nivå på räntabilitet på eget kapital är på den högsta nivån under hela perioden. Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital när stödet exkluderas har varit relativt stabil under den undersökta perioden 2007-2014.

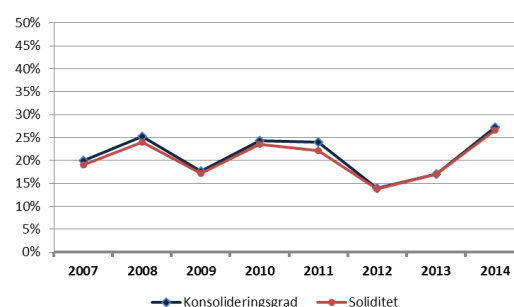
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



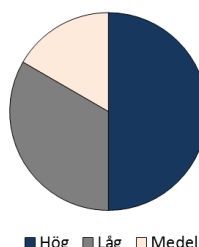
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



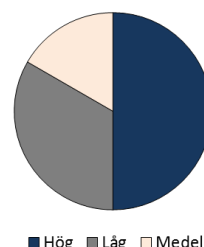
Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Både medel- och medianvärden för soliditet och konsolideringsgrad har stigit 2014 jämfört med föregående år till strax över 25 procent. Nivån har varit förhållandevis stabil under hela den undersökta perioden 2007-2014 med vissa nedgångar (2013 var medelvärdet ca 10 procent) men spridningen tycks minska.

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



Soliditet 2014.



Konsolideringsgrad 2014.

Hälften av rederierna i segmentet har en soliditet och konsolideringsgrad som ligger på en hög nivå 2014 och ca en tredjedel ligger på en låg nivå. Jämfört med föregående år har det skett en förskjutning både uppåt och nedåt, där andelen på medelnivå minskat. I tabellen nedan kan

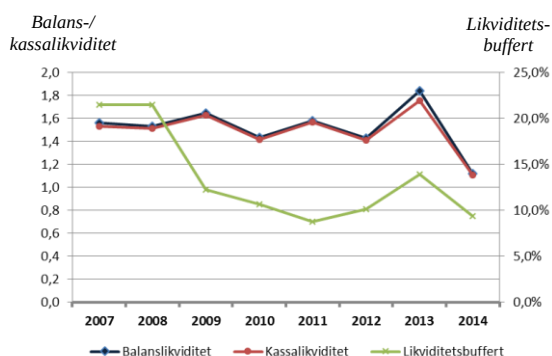
förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

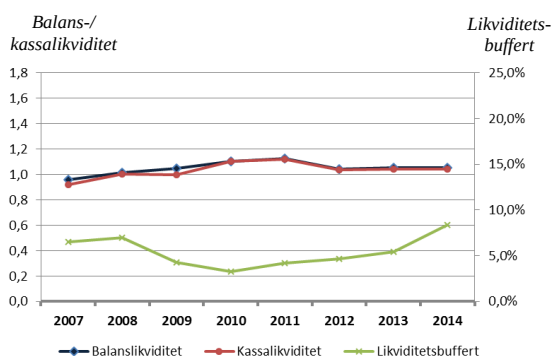
Andelen företag som har en hög nivå på soliditet och konsolideringsgrad har legat på ca 50 procent under åren 2007-2011 med undantag av en nedgång 2009. Under 2012-2013 sjönk andelen bolag med stark soliditet och konsolideringsgrad, medan motsvarande andel för 2014 åter har ökat till tidigare nivåer. Andelen företag med låg nivå har minskat sista året i undersökningen jämfört med tidigare år.

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

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



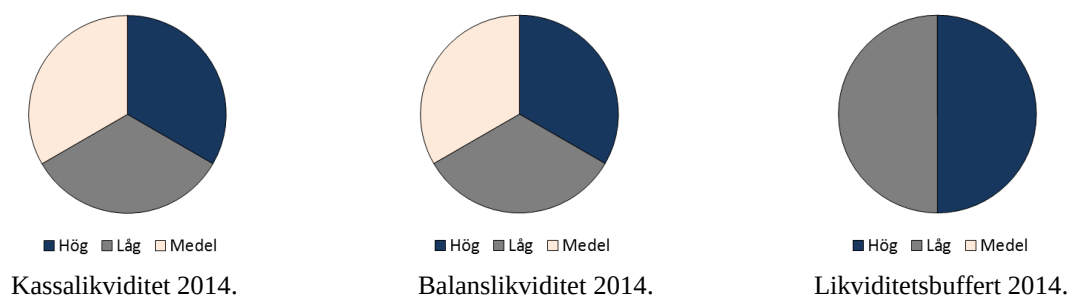
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

Nivån på likviditetsmåten kassa- och balanslikviditet har under perioden 2007-2013 legat relativt stabilt på en nivå med ett medelvärde på ca 1,4 - 1,6 och ett på medianvärdet ca 1,1. Det sista året i undersökningen sjunker dock medelvärdet till ca 1 från ca 1,8. Medianvärdet är däremot tämligen oförändrat på 1. Att medelvärdet sjunker medan medianvärdet inte uppvisar motsvarande förändring kan bero på enskilda företag som påverkar kraftigt. Den återhämtning av nivån på likviditetsbufferten som skett sedan 2010-2011 fortsätter mätt som medianvärde (8,4 procent 2014 jämfört med 5,4 procent 2013) men faller tillbaka mätt som medelvärde (9,4 procent 2014 jämfört 14,0 procent 2013). Sannolikt är det samma effekt som ses avseende likviditetsbuffertens medelvärde som också påverkar kassa- och balanslikviditetens medelvärde, dvs enskilda företag som påverkar utfallet för 2014.

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



Fördelningen av andelen företag utifrån klassificeringen av likviditetsnivåerna är tämligen oförändrad jämfört med 2013 och uppvisar år 2014 en jämn fördelning. Andelen av rederierna i segmentet färjesjöfart som har en hög kassa- och balanslikviditet har sjunkit något sedan 2013. Beträffande likviditetsbuffert har andelen med låg nivå och andelen med hög nivå ökat något jämfört med 2013. Hälften 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 2007-2014.

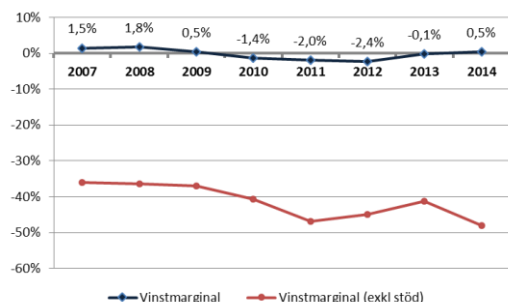
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%
	Låg	< 0,8	38%	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%
	Medel	0,8-1,1	25%	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	38%	25%	38%	25%	50%	13%	29%	33%
	Låg	< 0,8	25%	13%	13%	13%	13%	38%	29%	33%
	Medel	0,8-1,1	38%	63%	50%	63%	38%	50%	43%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	38%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%
	Låg	< 5%	38%	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%
	Medel	5-10%	25%	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%

Andelen företag med en hög nivå på likviditetsbufferten är på den högsta sedan 2008, men i övrigt är förändringarna i klassificeringen små under de senare åren av den undersökta perioden.

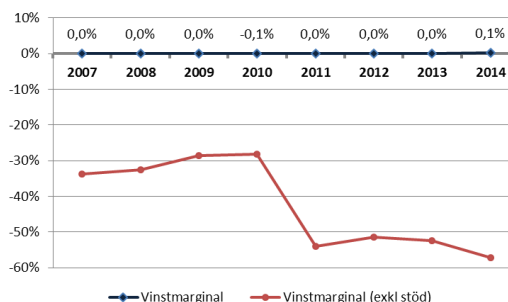
5.6 Management

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).



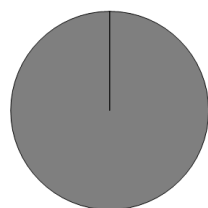
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

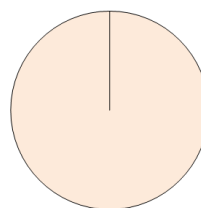
Vinstmarginalen bland företagen i managementsegmentet har under hela den undersökta perioden 2007-2014 varit stabil runt 0 procent. Vinstmarginalen har som lägst varit -2,4 procent i medelvärde 2012 och är 0,5 procent för 2014. Medianvärdet har under hela den undersökta perioden i princip varit 0 procent. Det är därför intressant att observera vinstmarginalerna när sjöfartsstödet exkluderas. Vinstmarginalerna varierar då betydligt mer och är kraftigt negativa. Medelvärde för 2014 är -48 procent (jämfört med -41 procent 2013) och medianvärdet är -57 procent 2014 (jämfört med -52 procent 2013). Sjöfartsstödet innebär att företagen kan förbättra sin lönsamhet med nära 40-50 procentenheter och därigenom visa en vinstmarginal runt 0 procent. Det bör särskilt framhållas att vinstmarginalen exklusive sjöfartsstöd varierar mer än vad (frånvaron av) variation i vinstmarginalen inklusive sjöfartsstöd visar, vilket framgår särskilt tydligt av medianvärdet för vinstmarginal exklusive stöd. Dessa företag har som huvudsaklig verksamhet att bemanna andra rederiers verksamhet, och uppvisar samtliga en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. Vilken faktor som har enskilt störst effekt på den underliggande vinstmarginalen kan inte avgöras, men sjöfartsstödet tycks ha stor betydelse.

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



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Vinstmarginal 2014 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

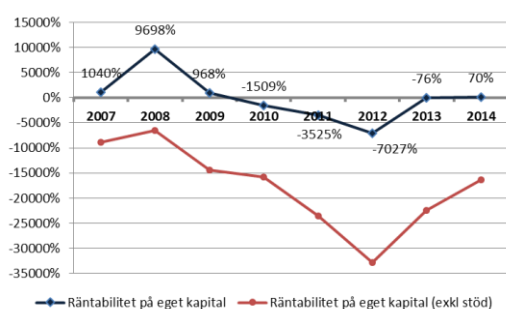
Vinstmarginal 2014 exkl. stöd.

Nivån på vinstmarginalerna i managementsegmentet är 2014, liksom i tidigare års undersökningar, helt beroende av sjöfartsstödet. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

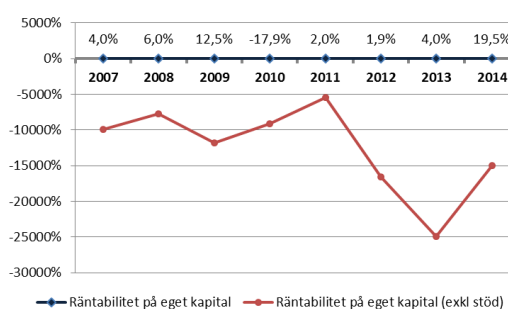
Vinstmarginal			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	57%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	86%	100%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

Tabellen visar det som framhållits ovan, att inget år förutom 2007-2008 kunde några företag uppvisa en vinstmarginal som klassificerats som stark, och att om sjöfartsstödet exkluderas har 100 procent av företagen uppvisat negativa vinstmarginaler (utom 2008).

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



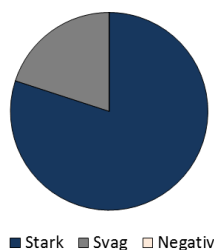
Räntabilitet på eget kapital – medel.



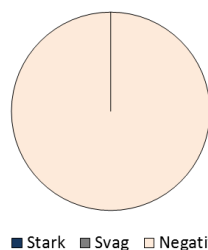
Räntabilitet på eget kapital – median.

Lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital har uppvisat stor volatilitet i medelvärden under hela den undersökta perioden 2007-2014. Rörelserna i räntabilitet på eget kapital mätt som medianvärden har inte varit lika stora.¹⁴ Den finansiella effekten av sjöfartsstödet gör att företagen under den undersökta perioden kan visa positiv räntabilitet på eget kapital under samtliga år (med undantag av 2010) i medianvärde. Förändringarna i räntabilitet på eget kapital är avsevärt större när sjöfartsstödet exkluderas, både mätt som medel- och medianvärde, även om dessa följer ett likartat mönster.

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 2014 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2014 exkl. stöd.

¹⁴ En förklaring till volatiliteten och de extrema värdena är den låga soliditet (se avsnitt 5.6.2 nedan) som företagen i segmentet har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital.

Förekomsten av sjöfartsstödet innebär att samtliga av företagen i managementsegmentet kan uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital 2014. 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 endast 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.

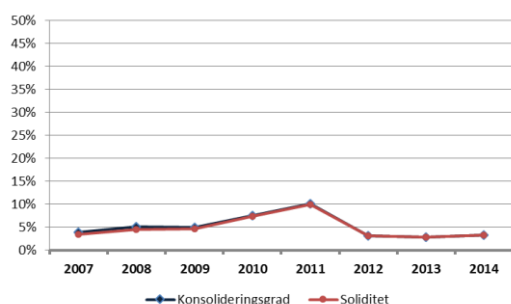
Räntabilitet på eget kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	43%	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%
	Svag	0-10%	29%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%
	Negativ	< 0%	29%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
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

Under hela den undersökta perioden – med undantag av 2008 – har samtliga företag i managementsegmentet haft en negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas. När stödet inkluderas är andelen rederier med räntabilitet på eget kapital på en nivå som klassificeras som stark (>10 procent) hela 80 procent för det sista året i undersökningen.

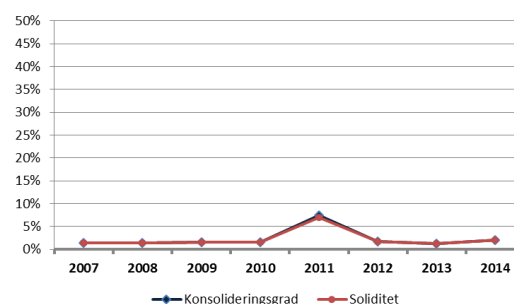
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.6.2 Management – Soliditet

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



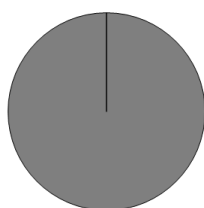
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

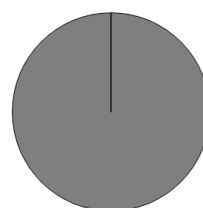
Segmentet för management har de lägsta nivåerna av soliditet och konsolideringsgrad av samtliga undersökta. Nivån har – med undantag av 2010-2011 – legat under 5 procent, vilket är att betrakta som mycket lågt oavsett bransch. Å andra sidan är verksamheten (bemanning) inte kapitalkrävande. Dessutom ingår dessa företag inte sällan i en företagsgrupp (om än inte alltid i en koncern i juridisk mening) där kapital kan erhållas vid behov.

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



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Soliditet 2014.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Konsolideringsgrad 2014.

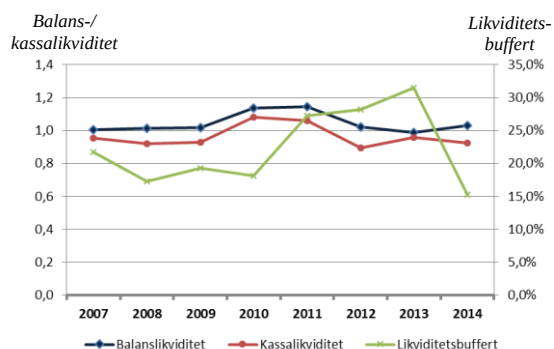
Samtliga företag i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad under 2014. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

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

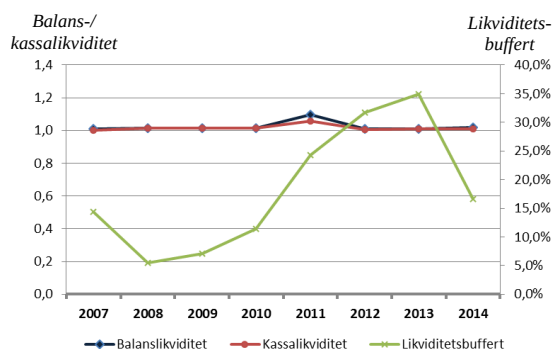
Under hela den undersökta perioden 2007-2014 har minst 85 procent (med undantag av 2011 med 75 procent) av företagen haft låg soliditet och konsolideringsgrad. Åren 2010-2011 hade emellertid något av företagen en soliditet som klassificerades såsom hög. Mönstret bland företagen i managementsegment har alltså sett likartat ut under hela perioden.

5.6.3 Management – Likviditet

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



Likviditet – medel.

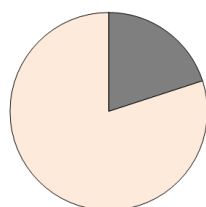


Likviditet – median.

Likviditetsnivån i segmentet för managementbolag har varit förhållandevis stabil under hela den undersökta perioden 2007-2014 och både kassa- och balanslikviditet har med endast mindre årliga förändringar (tiondels procentenhet) legat runt 1 mätt både som medel- och medianvärde. Nivån på likviditetsbuffert faller tillbaka från 2013 års nivå till 15,3 procent i medelvärde (31,5 procent för 2013) och 16,6 procent i medianvärde (25,0 procent 2013).

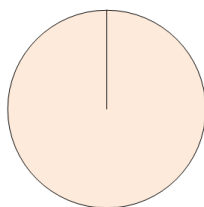
Givet den relativt låga tillgångsmassan i denna typ av företag kan små förändringar i likviditet ge stor effekt på detta finansiella nyckeltal.

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



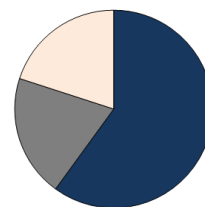
■ Hög ■ Låg ■ Medel

Kassalikviditet 2014.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Balanslikviditet 2014.



■ Hög ■ Låg ■ Medel

Likviditetsbuffert 2014.

Majoriteten av företagen i segmentet för management har en kassa- och balanslikviditet på medelnivå. Inga företag har en kassa- eller balanslikviditet som kan klassificeras som hög (> 1,1). Vad gäller nivån på likviditetsbuffert har över hälften av företagen en nivå som klassificeras som hög (> 10 procent). I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2007-2014.

			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%
	Låg	< 0,8	14%	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%
	Medel	0,8-1,1	86%	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	0%	25%	38%	0%	0%	0%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%
	Medel	0,8-1,1	100%	100%	100%	75%	63%	100%	83%	100%
Likviditetsbuffert	Hög	>10%	57%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%
	Låg	< 5%	29%	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%
	Medel	5-10%	14%	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%

Majoriteten av företagen i managementsegmentet har under samtliga undersökta år haft en kassa- och balanslikviditet som har legat på medelnivå (eller högre). Likviditetsbufferten i detta segment har sedan 2010 legat på en hög nivå för majoritet av företagen, även om denna sjunkit tillbaka något sedan den högsta noteringen 2012 (86 procent) till 60 procent 2014.

6 Kommentar

6.1 Om undersökningen

Denna uppföljning av stödet till svensk sjöfart 2014 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 2014 och deras finansiella utveckling under den undersökta perioden 2007-2014. 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 nyckeltal¹⁵ och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen.

6.2 Sammanfattande kommentarer

Uppföljningen av sjöfartsstödet till svenska rederier avseende år 2014 visar att den sammanlagda omsättningen minskat för de företag som mottagit sjöfartsstöd för 2014 (41,1 miljard kronor 2014 jämfört med 42,9 miljarder kronor 2013). Å andra sidan ingår 34 företag i undersökningen i år jämfört med 37 företag 2013. Omsättningsminskningen syns emellertid mest i segmentet för tankar (från 3,1 miljarder kronor 2013 till 1,4 miljarder kronor för 2014) där antalet företag är oförändrat jämfört med tidigare. Segmentet för storrederier har till skillnad från övriga segment ökat omsättningen till 35,9 miljarder kronor (35,7 miljarder kronor 2013).

Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster har emellertid ökat – trots den minskade omsättningen och färre ingående företag i undersökningen – till 3,2 miljarder kronor (3,1 miljarder kronor 2013). De krediterade stödbeloppen till de företag som ingår i undersökningen uppgår till sammanlagt 1,39 miljarder kronor (1,47 miljarder kronor 2013).

¹⁵ I denna rapport har använts aritmetiska medelvärden och medianvärden.

Samtliga segment utom tankersegmentet uppvisade ett sammanlagt positivt resultat efter finansiella poster, vilket är en försämring jämfört med 2013 då samtliga segment visade positivt resultat sammantaget. Den genomsnittliga vinstmarginalen har emellertid sjunkit något i medelvärde till 3,5 procent (5,0 procent) samtidigt som medianvärdet är oförändrat jämfört med 2013 (2,1 procent). I de enskilda segmenten kan konstateras att vinstmarginalerna ökat segmenten för storrederi, färjesjöfart och management och sjunkit i segmenten för tankar och torrlast.

När sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen är det endast segmentet för storrederier som kan uppvisa positiva rörelse- och vinstmarginaler, på samma sätt som i tidigare års undersökningar (2011, 2012 och 2013). Samtliga segment utom storrederier har negativ rörelsemarginal, vinstmarginal, räntabilitet på eget kapital och räntabilitet på totalt kapital när sjöfartsstödet exkluderas. Segmentet storrederi innehåller ett litet antal stora och diversifierade företag, och för dessa kan det förmodas att sjöfartsstödet är av mindre betydelse.

Sjöfartsstödet hade således fortsatt stor betydelse för de svenska rederierna också under 2014. Regeringen har i september 2015 meddelat att den avser att föreslå införandet av tonnageskatt i Sverige, vilken sägs komma att finansieras delvis genom justeringar av sjöfartsstödet. Vilka finansiella konsekvenser detta får för den svenska sjöfartsnäringen återstår att se. I managementsegmentet kan ett förändrat sjöfartsstöd förväntas få större effekter då stödet idag har en avgörande betydelse. Det bör i likhet med tidigare rapporter påpekas att förekomsten av sjöfartsstödet i sig är en av de faktorer som företagen tar hänsyn till vid organisering och drift av sin verksamhet.

6.3 Förslag på utveckling av studien

Till kommande års uppföljningar av svenskt sjöfartsstöd rekommenderas att Trafikanalys överväger att bredda undersökningen till att även inkludera mer beskrivande statistik och omdömen kring utvecklingen av marknad, förutsättningar och utmaningar i rederibranschen. På så sätt erhålls möjligheter att ytterligare kommentera den finansiella utvecklingen med mer än vad som går att extrahera ur respektive bolags resultat- och balansräkningar.

Sensa har också noterat att det kan vara lämpligt att i kommande studier justera den segmentsuppdelning som en gång gjordes i syfte för att bevara jämförbarheten med tidigare års genomförda studier. Detta mot bakgrund av att antalet företag som erhåller rederistöd blir allt färre, vilket ger stort utslag i beskrivningarna av respektive segment. År 2007 fick 66 företag rederistöd att jämföra med 42 företag år 2014, vilket motsvarar en minskning med drygt en tredjedel. Om man går ännu längre tillbaka i tiden har antalet företag minskat ytterligare. Därför anser vi det vara befogat att lönsamhet och kapitalstruktur framöver även belyses utifrån andra dimensioner, som t.ex. utifrån företagsstorlek.

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.

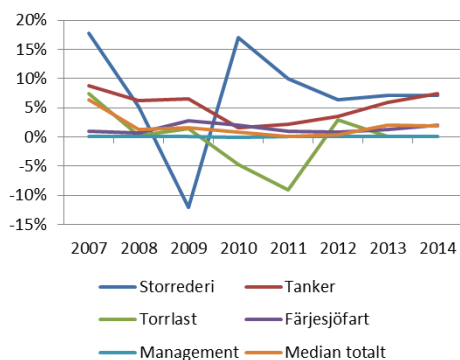
Dessa nyckeltal är:

- 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

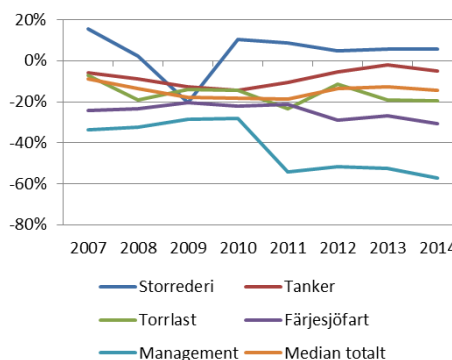
Dessutom redovisas i Appendix:

- Andelen företag per segment år 2014 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 2007-2014
- Sammanställning av medianvärdena i de ingående segmenten för de nyckeltal som redovisats och kommenterats särskilt i kapitel 5.

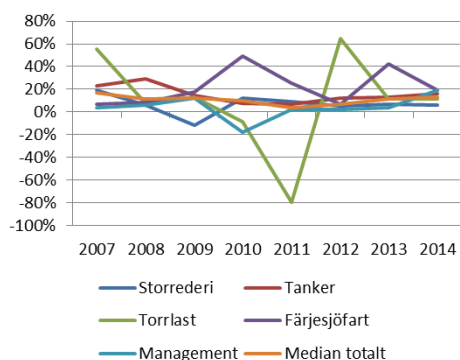
APPENDIX – Övergripande jämförelse av medianvärden per nyckeltal



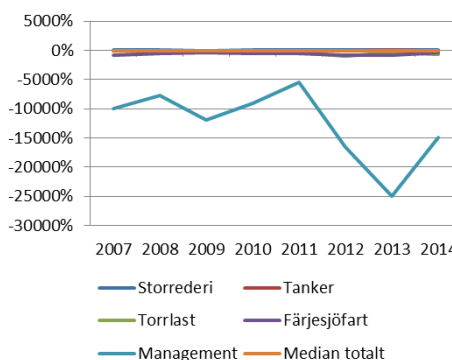
Vinstmarginal, inkl. stöd.



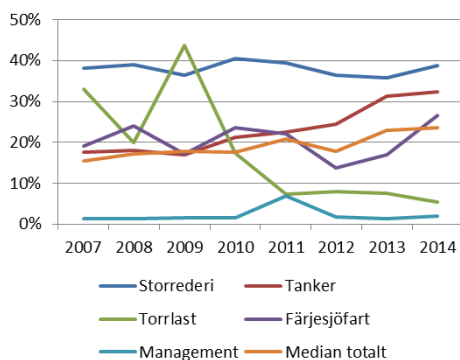
Vinstmarginal, exkl. stöd.



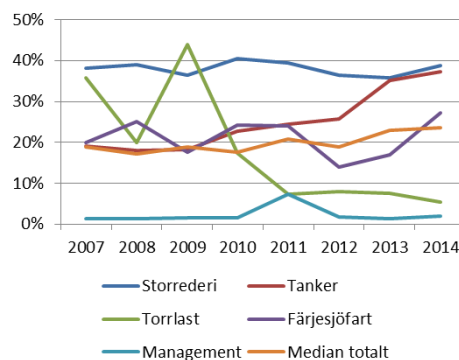
Räntabilitet på eget kapital, inkl. stöd.



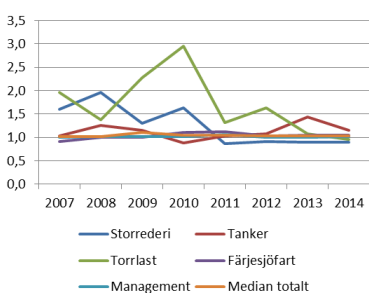
Räntabilitet på eget kapital, exkl. stöd.



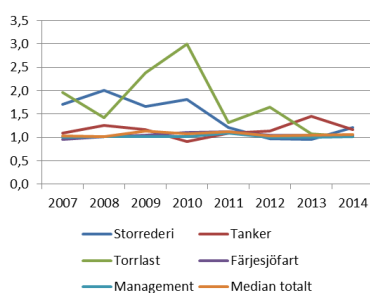
Soliditet



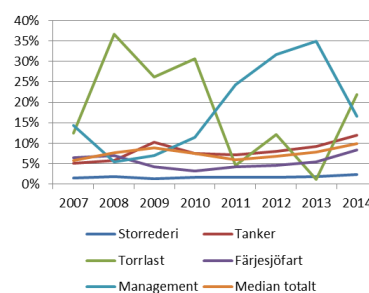
Konsolideringsgrad



Kassalikviditet



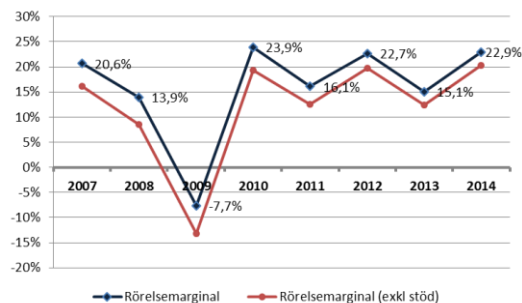
Balanslikviditet



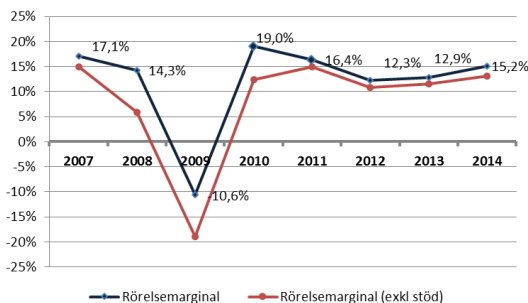
Likviditetsbuffert

APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

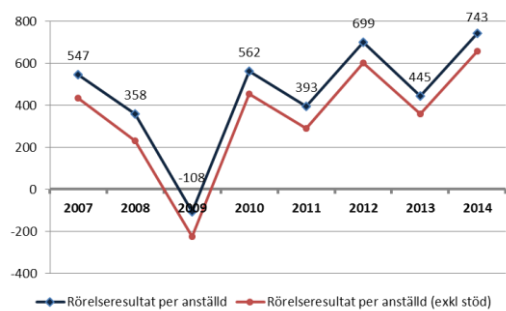
Storrederi



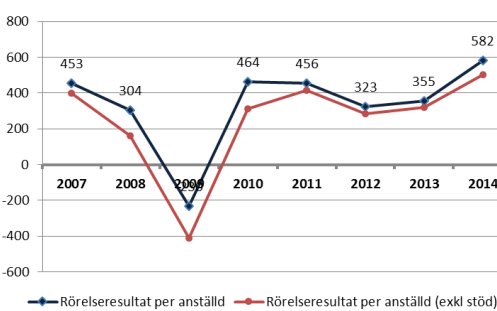
Rörelsemarginal – medel.



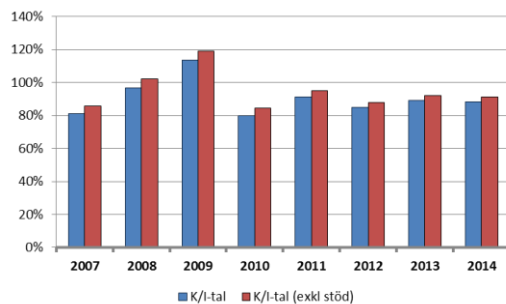
Rörelsemarginal – median.



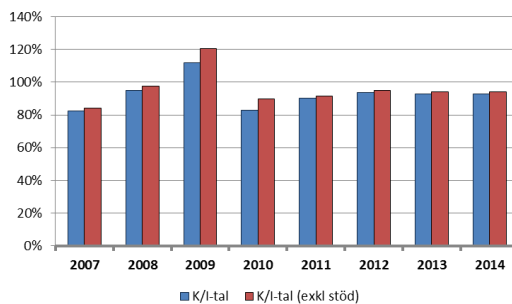
Rörelseresultat per anställd – medel.



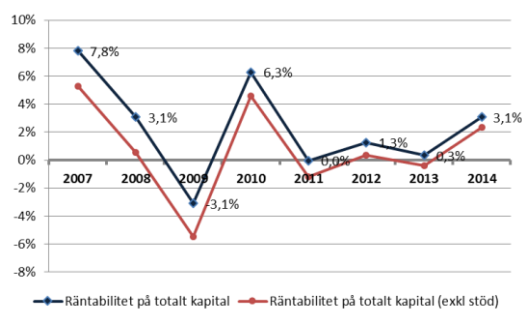
Rörelseresultat per anställd – median.



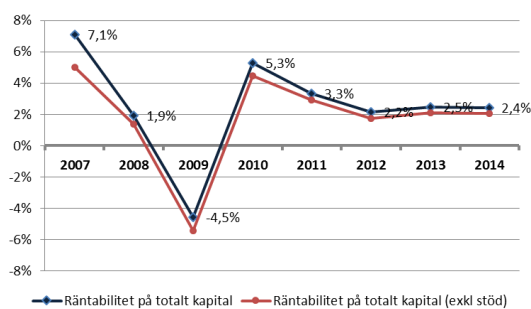
K/I-tal – medel.



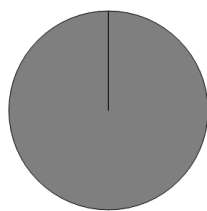
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

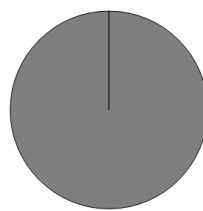


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2014 inkl. stöd.

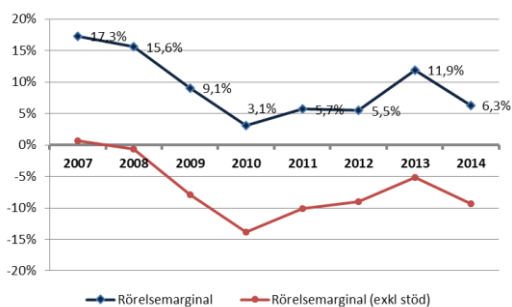


■ Stark ■ Svag □ Negativ

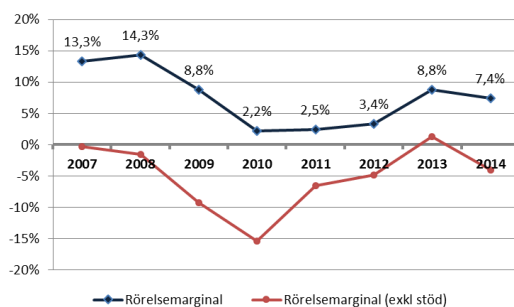
Räntabilitet på totalt kapital 2014 exkl. stöd.

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

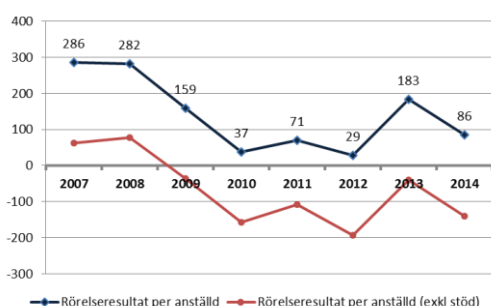
Tanker



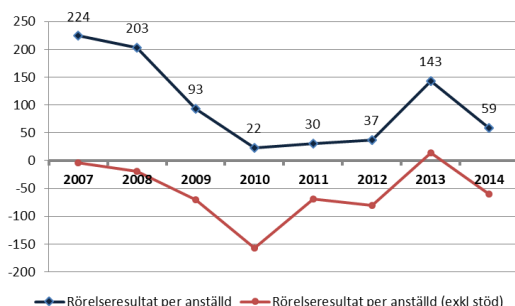
Rörelsemarginal – medel.



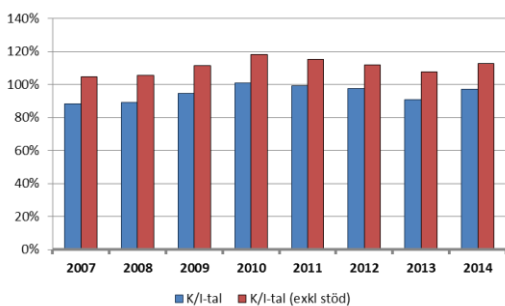
Rörelsemarginal – median.



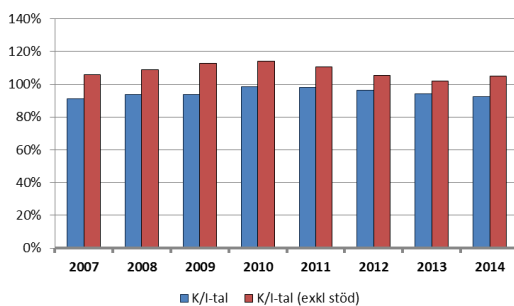
Rörelseresultat per anställd – medel.



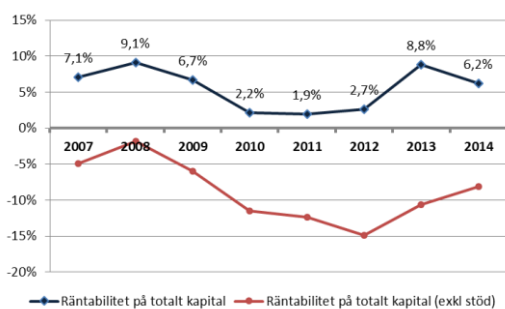
Rörelseresultat per anställd – median.



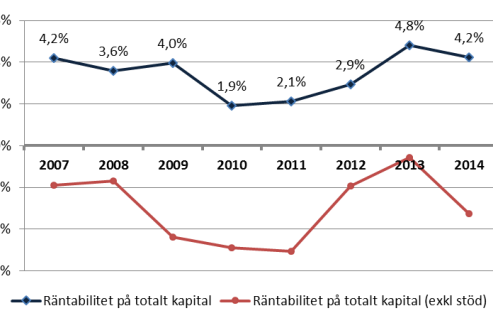
K/I-tal – medel.



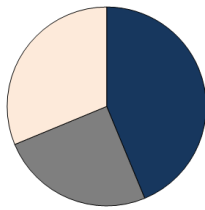
K/I-tal – median.



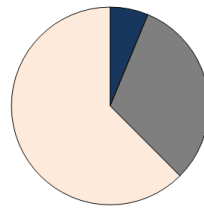
Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ



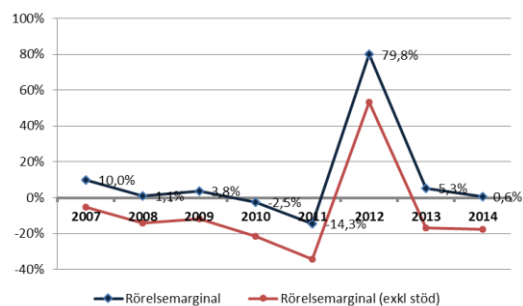
■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2014 inkl. stöd.

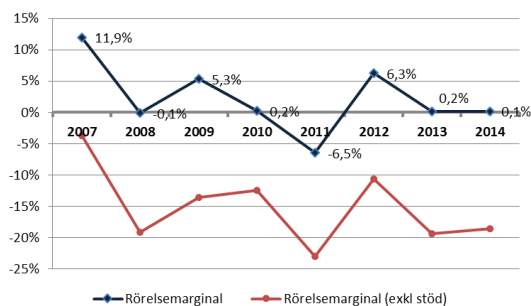
Räntabilitet på totalt kapital 2014 exkl. stöd.

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

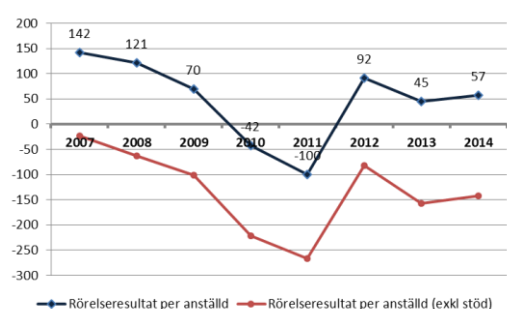
Torrlast



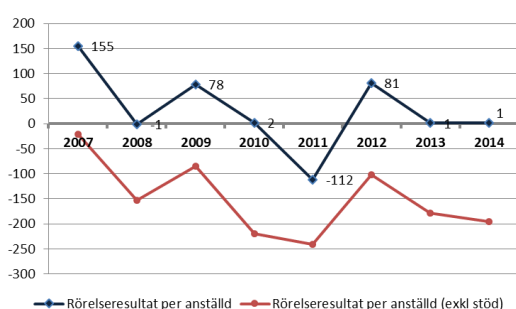
Rörelsemarginal – medel.



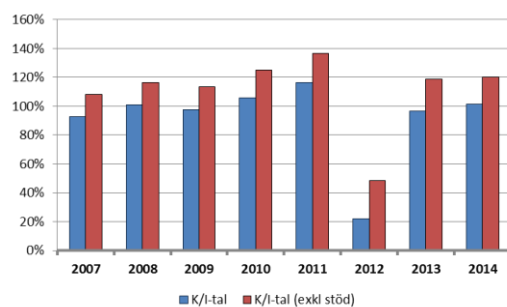
Rörelsemarginal – median.



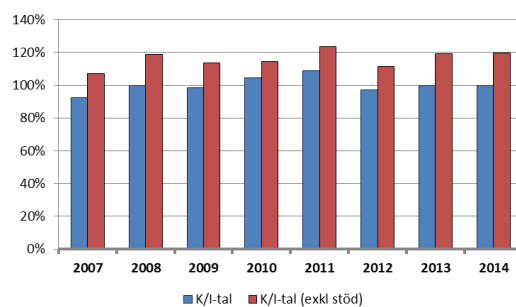
Rörelseresultat per anställd – medel.



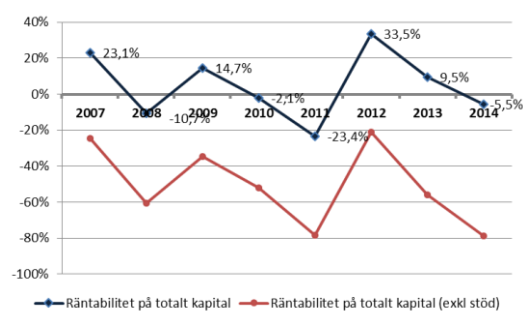
Rörelseresultat per anställd – median.



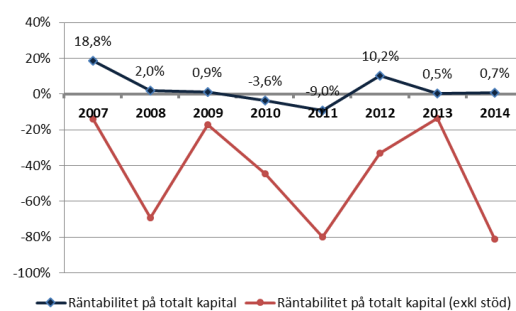
K/I-tal – medel.



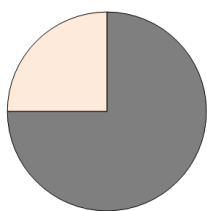
K/I-tal – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

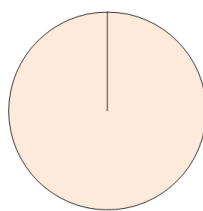


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2014 inkl. stöd.

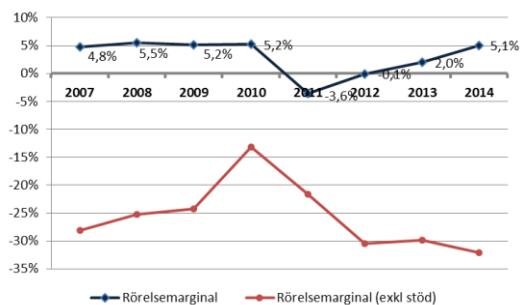


■ Stark ■ Svag ■ Negativ

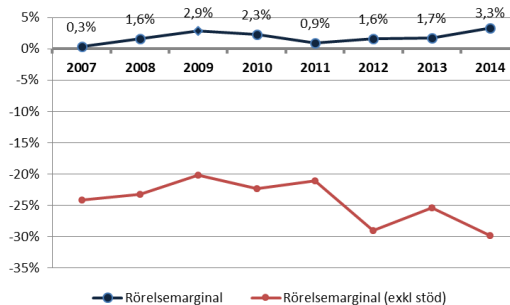
Räntabilitet på totalt kapital 2014 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inkl. stöd	Stark	> 7%	67%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%
	Svag	0-7%	33%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	75%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Svag	0-7%	33%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%

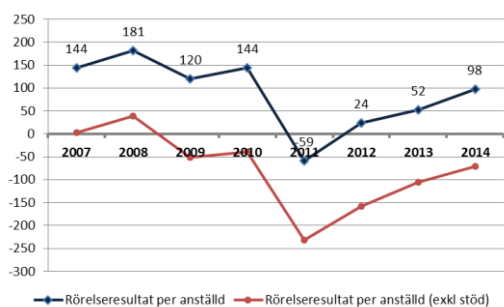
Färjesjöfart



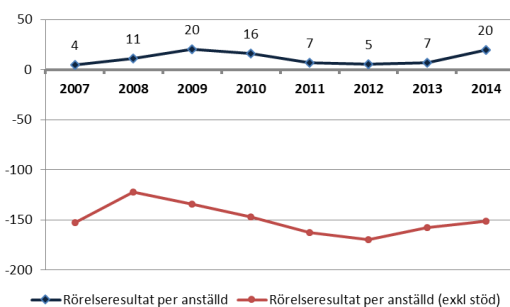
Rörelsemarginal – medel.



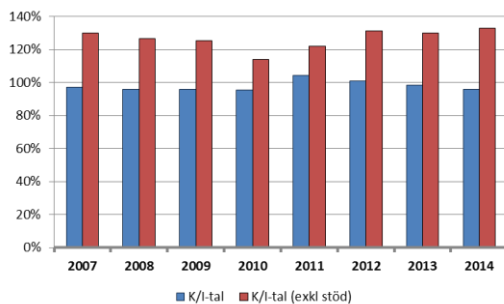
Rörelsemarginal – median.



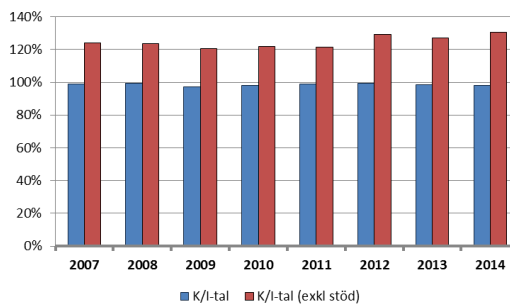
Rörelseresultat per anställd – medel.



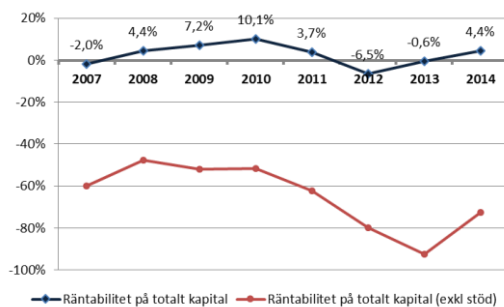
Rörelseresultat per anställd – median.



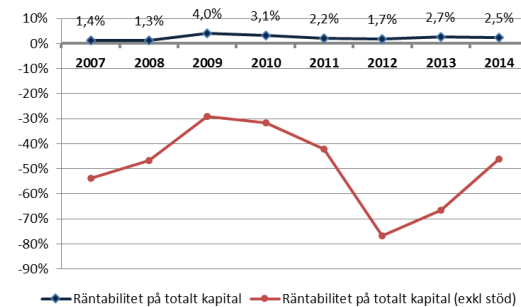
K/I-tal – medel.



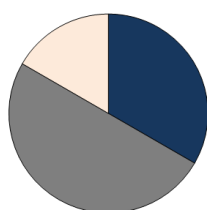
K/I-tal – median.



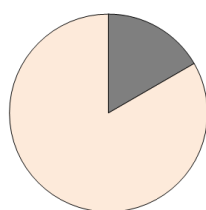
Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ



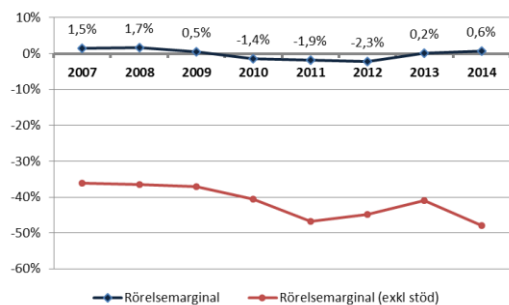
■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2014 inkl. stöd.

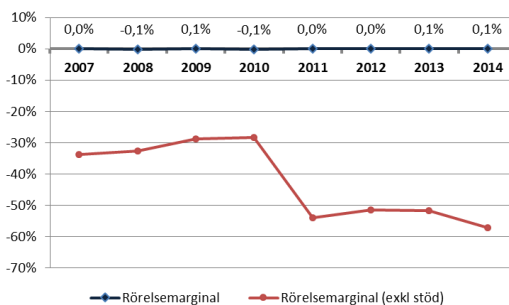
Räntabilitet på totalt kapital 2014 exkl. stöd.

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

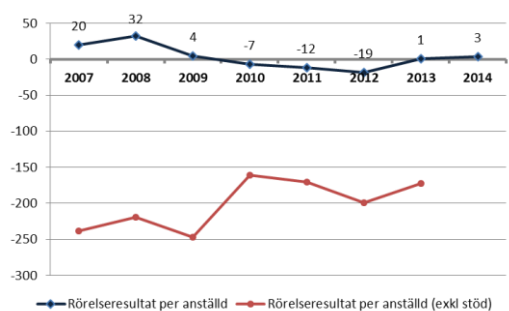
Management



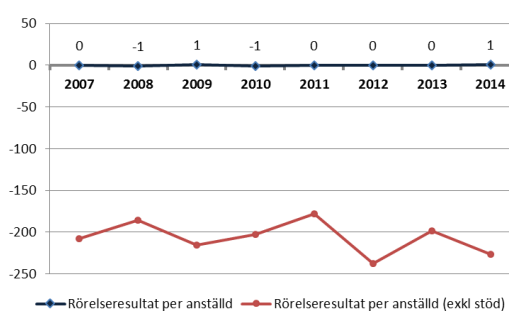
Rörelsemarginal – medel.



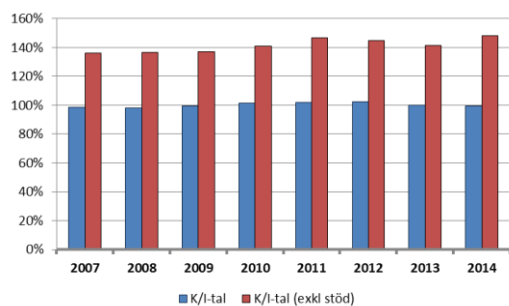
Rörelsemarginal – median.



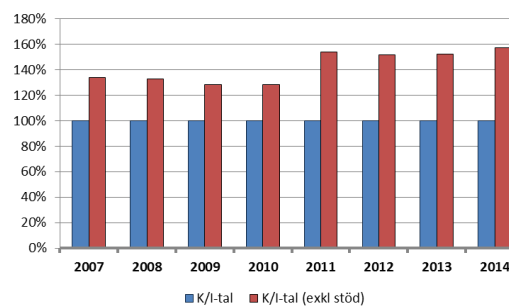
Rörelseresultat per anställd – medel.



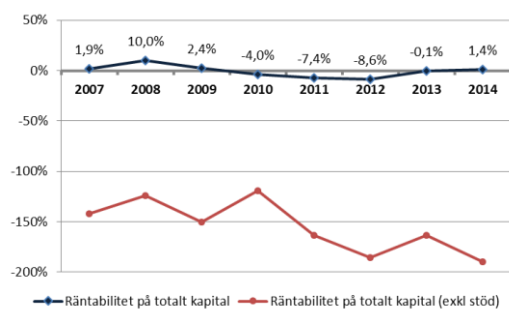
Rörelseresultat per anställd – median.



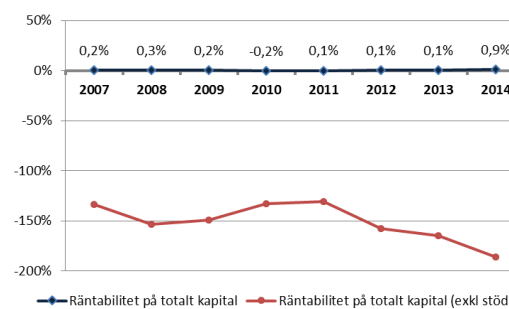
K/I-tal – medel.



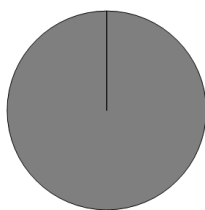
K/I-tal – median.



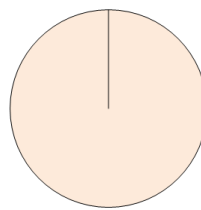
Räntabilitet på totalt kapital – medel.



Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag ■ Negativ



■ Stark ■ Svag ■ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2014 inkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital 2014 exkl. stöd.

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

APPENDIX – Nyckeltalsdefinitioner

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



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.