

**Sjöfartsstödetts effekter 2017 Rapport
2018:19**

Sjöfartsstödetts effekter 2017 **Rapport**
2018:19

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: 2018-12-21

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 2017. Huvudrapporten baseras till stor del på en underlagsrapport av Sensa Corporate Advisors med Mikael Kruusval och Andreas Hagberg som författare. Underlagsrapporten ligger som bilaga och baseras i sin tur på de stödmottagande rederiföretagens årsredovisningar. Projektledare har varit Björn Olsson.

Stockholm i december 2018

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
Inledning	9
1 Sjöfartsstödet.....	11
1.1 Stödets utformning.....	11
1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar	12
1.3 Relativt oförändrat stöd till rederierna	13
2 Handelsflottans utveckling	15
2.1 Antalet svenskregistrerade fartyg fortsätter att minska	15
2.2 Fler sjödagar men färre anställda	16
3 Stödets effekter på rederierna	19
3.1 Lönsamheten bland stödberättigade rederier	19
3.2 Finansiell utveckling för stödberättigade rederier	22
3.3 Sjöfartsstödet påverkan på lönsamheten	24
4 Rederierna jämfört med andra sjötransportföretag	29
Slutsatser	31
Referenser	33
Bilaga – Sensas underlagsrapport	35

Sammanfattning

Denna rapport är en uppföljning av sjöfartsstödet effekter på rederierna år 2017. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet.

Det sammanlagda sjöfartsstödet för år 2017 uppgick till cirka 1,5 miljarder kronor och det var i stort sett oförändrat jämfört med 2016.

Ett av syftena med sjöfartsstödet är att underlätta för svenska rederier att anställa svensk personal ombord på sina fartyg. Under år 2017 har antalet svenskregistrerade fartyg fortsatt att minska och i takt med det har också antalet ombordanställda män och kvinnor minskat. Antalet svenska ombordanställda minskade totalt sett med sex procent. Svenska befälhavare minskade med 7 procent, och svenska styrmän och maskinbefäl minskade med hela 12 procent, det vill säga dubbelt så mycket som genomsnittet.

I undersökningen har det under 2017 ingått 34 stödmottagande rederier, jämfört med 35 stycken år 2016. Antalet torrlastrederier och managementbolag har minskat något, medan antalet tankerredierier har ökat något. I undersökningen analyseras de ekonomiska och finansiella effekterna av stödet på de stödmottagande rederiföretagen, baserat på rederiernas uppgifter i årsredovisningen. Sjöfartsbranschen är heterogen med olika ekonomiska villkor för olika delar av branschen och den ekonomiska analysen är därför uppdelad på olika segment.

Den sammanlagda omsättningen hos de 34 stödmottagande rederierna som ingår i analysen minskade under 2017 med cirka åtta procent till drygt 41 miljarder. Det är främst segmenten diversifierade rederier och färjesjöfart som har minskat sin omsättning. Det sammanlagda rörelseresultatet minskade med nära en miljard till 3,2 miljarder. De finansiella kostnaderna minskade också med nära en miljard. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster minskade därför bara med cirka fem procent.

Både den genomsnittliga vinstmarginalen och den genomsnittliga avkastningen på eget kapital har ökat, vilket pekar på ökad genomsnittlig lönsamhet under 2017. Ökningen har främst skett i segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart. I synnerhet har torrlastsegmentet vänt negativa vinstmarginaler under 2016 till positiva vinstmarginaler 2017.

För gruppen av stora, diversifierade rederier har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 1–2 procent av omsättningen och påverkar generellt sett lönsamheten i mindre utsträckning. För tankersegmentet har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 5–10 procent av omsättningen och har i detta segment relativt stor betydelse för lönsamheten. För torrlastsegmentet och färjeredierierna har sjöfartsstödet utgjort 10–20 procent av omsättningen och i detta segment påverkar stödet i hög grad lönsamheten. I torrlastsegmentet har sjöfartsstödet andel av omsättningen ökat de senaste åren och 2017 utgör stödet hela 27 procent, det vill säga stödet har stor betydelse.

En skillnad jämfört med föregående år är att segmenten för tanker och torrlast har en positiv vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas. För managementbolagen utgör sjöfartsstödet omkring halva omsättningen och är avgörande för lönsamheten, men det är inte överraskande då dessa företag är inriktade på att hyra ut besättning.

Vid en jämförelse av de stödmottagande rederierna med sjötransportbranschen som helhet visar sig rederierna med sjöfartsstöd ha en relativt god rörelsemarginal. Däremot har

rederierna en lägre avkastning på totalt kapital och lägre soliditet än genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet.

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

Summary

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

The report follows up on the 34 companies that received maritime support in 2017. The turnover of the 35 companies rose slightly compared with 2015, but average profitability measured as return on equity fell somewhat at an aggregate level. One condition for receiving this support is that the vessel be registered solely in Sweden. The number of Swedish onboard employees has decreased in parallel with the decline in the number of Swedish-registered vessels. The total financial support provided to Swedish shipping lines in 2016 increased slightly to SEK 1.5 billion SEK.

The importance of Swedish maritime financial support for the shipping companies' profitability remains roughly the same as before. At the same time, the segments covered in the study differ markedly. The various segments were affected by the financial crisis at slightly different times, depending on the markets in which they operated and the competitive conditions they faced. The various shipping line segments differ in profitability and capital structure, and there are major differences between the individual companies within the segments as well.

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

The conclusion this year is once again that, without maritime financial support, the shipping lines could not conduct their business operations as they do at present. The Diversified Shipping Line segment comprises a small number of large and diversified companies for which the maritime support scheme can be assumed to be of relatively minor importance, which the key figures indicate. The maritime support is most important to Management Companies (comparable to staffing companies), for which the support is decisive, accounting for 62 percent of turnover in 2016.

Inledning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktig inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, varvid ett statligt rederistöd infördes. I början av 2000-talet utvidgades rederistödet och kom att benämnas sjöfartsstöd.¹ 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 2017. Rapporten bygger till stor del på underlag som Sensa Corporate Advisors (hädanefter Sensa) tagit fram på Trafikanalys uppdrag och som återfinns i bilaga. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stödet. Denna redovisning inleds med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Ett av syftena med stödet är att underlätta för rederier att anställa svensk personal ombord. Ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Avsnitt två beskriver kortfattat utvecklingen för svenskregistrerade fartyg och för ombordanställda svenska kvinnor och män.

Avsnitt tre beskriver ekonomiska och finansiella effekter av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningar för år 2017. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och visar situationen idag och den historiska utvecklingen från 2007.

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

¹ Prop. 2000/01:127, *Sjöfartsstöd*.

1 Sjöfartsstödet

1.1 Stödets utformning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, varvid ett statligt rederistöd infördes för en femårsperiod.² Rederistödet, som var begränsat till lastfartyg, ändrades efter riksdagens godkännande år 2001 till att istället omfatta fysiska och juridiska personer samt partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på såväl svenskregistrerade last- som passagerarfartyg. Det nya utvidgade stödet kom också att benämnas sjöfartsstöd.³

Villkoren för sjöfartsstöd⁴

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

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

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

Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resementörer och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.⁵

² Prop (1996/97:1)

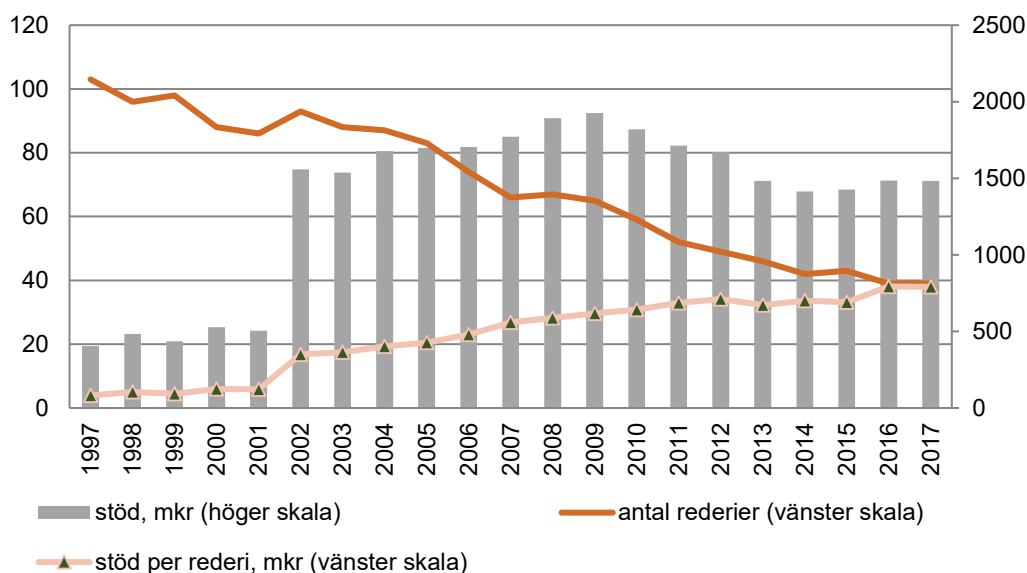
³ Prop (2000/01:127)

⁴ Det inledande stycket är reviderat 19-01-14.

⁵ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se www.notisum.se/rmp/sls/lag/20010770.htm

1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar

År 2017 betalades sjöfartsstöd till 39 rederier vilket var lika många som 2016. År 2015 betalades sjöfartsstöd till 43 rederier. Utvecklingen visar en trend mot allt färre stödmottagande rederier, se Figur 1.1. När stödet började utbetalas till rederierna gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd mer än halverats. En förändring av stödet år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst.⁶ I och med förändringen ökade det sammanlagda stödbeloppet kraftigt och fortsatte öka fram till år 2009. Därefter minskade sjöfartsstödet successivt, för att år 2015 vända uppåt igen. År 2016 ökade stödet till 1,49 miljarder kronor och år 2017 utbetalades 1,48 miljarder kronor.



Figur 1.1 Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier. Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämden (2010), SOU (2010:73) och Delegationen för sjöfartsstöd på Trafikverket.

I takt med att antalet stödberättigade rederier har minskat har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från omkring 17 miljoner kronor år 2002 till 38 miljoner kronor per rederiföretag år 2017, vilket är lika mycket som året innan.

Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2017 vara 99 fartyg.⁷ Det genomsnittliga stödet per fartyg har under samma period därmed nästan fördubblats, och var år 2017 cirka 15 miljoner kronor per fartyg.

⁶ SOU (2010:73), s 36 samt förordning (2001:770).

⁷ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket.

Klassificeringen av rederierna i segment

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som Trafikanalys gjort sedan 2011, vilket i sin tur bygger på de uppföljningar som gjordes innan Trafikanalys fick uppdraget. Avsikten har varit att underlätta jämförelser mellan åren. I samma syfte har det tidigare kallade segmentet Storredier från och med 2017 års rapport fått namnet Diversifierade rederier, eftersom ett av de i segmentet ingående bolagen inte längre kunnat uppfylla kriteriet att omsätta mer än 2,0 miljarder kronor. Segmentet har därmed inte längre något omsättningskriterium utan det är endast bolagets verksamhetsart som utgör kriterium.⁸

1.3 Relativt oförändrat stöd till rederierna

Det sammanlagda sjöfartsstödet till svenska rederier har varit relativt stabilt 2013–2017. Sjöfartsstödet till de rederier som återfinns i Tabell 1.1 nedan uppgår till ca 1,5 miljarder kronor år 2017, vilket är 4 miljoner kronor lägre än 2016, d.v.s. i stort sett oförändrat. Bland de rederier som ingår i denna analys, uppgår det genomsnittliga stödet till 43 miljoner kronor, vilket jämfört med 2016 innebär en ökning med 1,1 miljoner kronor. Fördelningen av sjöfartsstödet skiljer sig mellan de olika segmenten inom rederinäringen, vilket visas i Tabell 1.1 och Figur 1.2 nedan. Tabellen inkluderar totalt 34 av de 39 rederier som erhållit sjöfartsstöd.⁹

Tabell 1.1. Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, år 2016 och 2017.

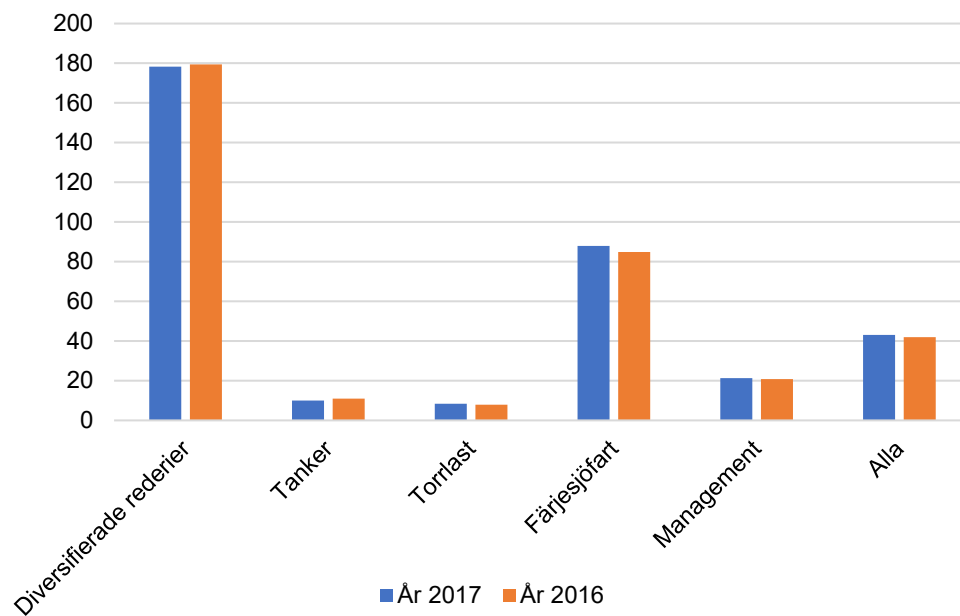
Segment	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal rederier år 2017 (år 2016)	3 (3)	12 (11)	5 (6)	7 (7)	7 (8)	34 (35)
Stödbelopp, tkr år 2017 (år 2016)	535 000 (538 000)	121 000 (121 000)	42 000 (48 000)	616 000 (594 000)	149 000 (166 000)	1 463 000 (1 467 000)
Genomsnittligt stöd per rederi, tkr år 2017 (2016)	178 300 (179 400)	10 100 (11 000)	8 400 (8 000)	88 000 (84 900)	21 300 (20 800)	43 000 (41 900)

Källa: Bilaga

⁸ För mer om klassificeringen och vilka bolag som ingår, se bilaga.

⁹ Alla rederier som fått stöd ingår inte i undersökningen. Det finns rederikoncerner där flera dotterbolag ingår som erhållit sjöfartsstöd, vissa företag har inte lämnat in årsredovisning till Bolagsverket och för vissa företag utgör rederiverksamheten en så liten del av den totala verksamheten att dessa inte inkluderats, se bilaga.

Segmenten torrlast och management står i absoluta belopp för den största delen av minskningen av sjöfartsstödet 2017. Förklaringen är att båda dessa segment omfattar ett företag färre än 2016, vilket illustreras av att det genomsnittliga stödet per rederi i de respektive segmenten har ökat. Sjöfartsstödet ökar i segmentet färjesjöfart, där även genomsnittligt stöd per rederi ökar. I segmentet tanker är stödbeloppet kvar på samma nivå som 2016 och i segmentet diversifierade rederier kan en viss minskning i stödbelopp noteras. Segmentet diversifierade rederier och i viss mån också färjesjöfart har under de senaste åren erhållit betydligt högre genomsnittligt sjöfartsstöd än övriga segment.



Figur 1.2. Stödbeloppet per rederi för olika segment år 2017 och 2016, miljoner kronor.
Källa: Bilaga

2 Handelsflottans utveckling

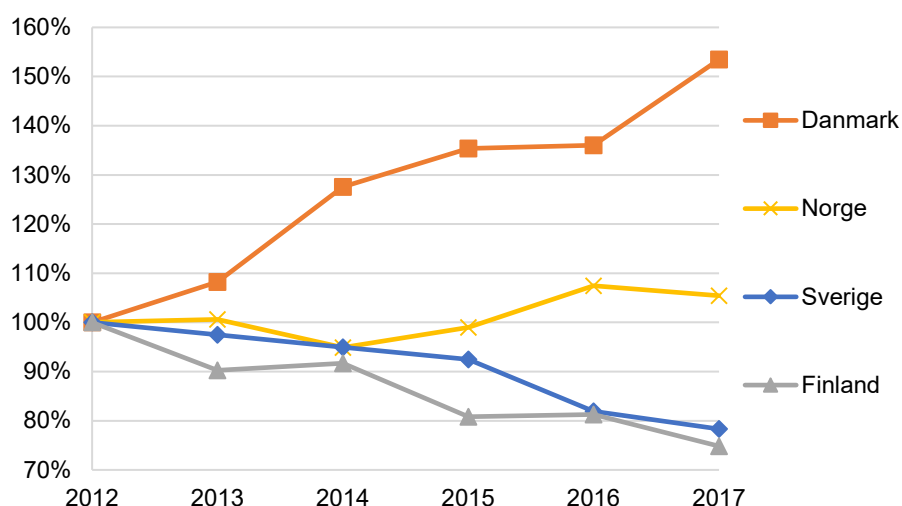
Ett av syftena med det svenska sjöfartsstödet har varit att minska utflaggningen av svenska fartyg och försöka bibehålla mängden svenska anställda ombord på svenska fartyg. Vi följer därför också upp utvecklingen för den svenskflaggade handelsflottan och antalet svenska män och kvinnor anställda ombord på svenska fartyg.

2.1 Antalet svenskregistrerade fartyg fortsätter att minska

Trenden med ett minskande antal svenskregistrerade fartyg fortsätter. Mängden svenskregistrerade fartyg har minskat sedan flera decennier. Minskningen av antalet fartyg planade ut i slutet av 1980-talet, och sjöfartsstödet införelse i mitten av 1990-talet tycks ha inneburit en temporär ökning av antalet fartyg. När det gäller det svenskregistrerade tonnaget skedde en ökning från början av 2000-talet fram till 2008 men därefter har det skett en minskning av det svenskregistrerade tonnaget.¹⁰

När det gäller tonnagets utveckling för Sverige och våra grannländer har Trafikanalys uppgifter från år 2012 och framåt. Jämför vi Sverige med våra grannländer ser vi att Danmark har ökat sitt tonnage med drygt 50 procent sedan 2012, medan Sverige och Finland under samma tid har sett en minskning av tonnaget med runt 20 procent (figur 2.1).

Figur 2.1. Det registrerade bruttotonnagets indexerade utveckling inom Sverige och övriga skandinaviska länder. Fartyg >100 brutto.



Källa: Trafikanalys, *Fartyg 2017 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 23.

¹⁰ Se Trafikanalys rapport *Fartyg 2017 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg>

Den 31 december 2017 var antalet svenskregistrerade fartyg över 100 ton brutto 304 stycken, varav 118 fartyg var större än 500 ton brutto.¹¹ Det var en nettominskning av den svensk-registrerade handelsflottan med sex fartyg: ett bulkfartyg, tre torrlastfartyg och två passagerarfartyg, motsvarande 122 000 ton brutto.¹²

Som framgick i avsnitt 1.2 ovan var det 99 fartyg som under år 2017 har erhållit sjöfartsstöd. Trafikanalys har inga uppgifter om dessa fartygs storlek och tonnage, men om vi utgår från att det är de största fartygen som får stöd kan vi dock konstatera att 99 av 118 svensk-registrerade fartyg över 500 brutto får sjöfartsstöd.

Tankfartygens medelålder minskade något

Statistiken visar också att medelåldern hos den svenskregistrerade handelsflottan har ökat de senaste tio åren. Enligt Trafikanalys statistik över fartyg >100 brutto, har sedan 2008 torrlastfartygens medelålder ökat, och år 2017 var torrlastfartygens medelålder 39 år. Passagerarfärjornas medelålder år 2017 var 30 år. Tankfartygens medelålder under 2017 var i jämförelse bara 19 år. Det var en minskning med två år jämfört med året innan, som berodde på försäljning av tre äldre tankfartyg till utlandet och inregistrering av tre nyare fartyg.

Denna statistik inkluderar de minsta fartygen, bland vilka vi också hittar de äldsta fartygen som sällan används i kommersiell trafik. Om vi exkluderar den minsta storleksklassen 100–499 brutto, och de fartyg som är äldre än 40 år, kan vi uppskatta medelåldern för de större fartyg som används i kommersiell trafik till i genomsnitt 17 år. Passagerarfartygens medelålder uppskattas till 19 år, torrlastfartygens till 16 år och tankfartygens medelålder till 12 år.¹³

Segmentet tankrederier har en bättre lönsamhet än torrlast- respektive färjerederier, vilket ökar möjligheterna till förnyring av flottan. Det kan vara en orsak till att tankfartygen är i genomsnitt yngre än torrlastfartygen och passagerarfärjorna.

2.2 Fler sjödagar men färre anställda

Ett syfte med sjöfartsstödet är att försöka bibehålla mängden svenska anställda ombord på svenska fartyg. Över en längre period har antalet anställda av förklarliga skäl följt samma negativa utveckling som svenska rederier och fartyg. Antalet anställda kvinnor och män ombord på svenskregistrerade fartyg minskade under 2017 totalt sett med sex procent till 3 065 anställda per dag. Befälhavare minskade med 7 procent till 179 anställda per dag, och styrmän och maskinbefäl minskade båda med 12 procent jämfört med 2016, till 231 respektive 256 anställda per dag.¹⁴

¹¹ Ibland används 300 brutto som en gräns för vilka fartyg som ingår i handelsflottan. Trafikanalys statistik har dock inte den storleksindelningen.

¹² Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*. Se även Trafikanalys (2018), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*.

¹³ Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 6. Åldersberäkning baserad på mittpunkten i åldersintervallen.

¹⁴ Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*

Andelen svenska medborgare bland de ombordanställda har totalt sett ökat från 70 procent år 2011 till 78 procent år 2017. Bland styrmän har andelen svenska medborgare under samma period ökat från 70 procent till 76 procent, och andelen svenska maskinbefäl har ökat från 68 procent till 76 procent. Högst andel svenska medborgare har kategorin befälhavare, där andelen år 2017 var 97 procent, jämfört med 96 procent år 2011.¹⁵

Trots den minskning av antalet anställda som varit, ökade antalet sjödagars¹⁶ under 2017. Totalt utfördes 1,1 miljoner sjödagars ombord på svenskregistrerade fartyg över 100 brutto år 2017, vilket var en ökning med 16 procent jämfört med år 2016.¹⁷

¹⁵ Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 21b

¹⁶ Sjödagars är antal dagar fartyget är i drift multiplicerat med antal sjömän i tjänst ombord.

¹⁷ Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*

3 Stödets effekter på rederierna

3.1 Lönsamheten bland stödberättigade rederier

Omsättningen minskar och resultatet förhållandevis oförändrat

Den sammanlagda omsättningen för de bolag som mottagit sjöfartsstöd år 2017 minskade jämfört med 2016. Bland de 34 rederier som mottagit sjöfartsstöd under 2017 och som ingår i denna genomgång har den sammanlagda nettoomsättningen minskat med 3,7 miljarder kronor till 41,3 miljarder kronor, en minskning med cirka åtta procent jämfört med 2016.

Även det sammanlagda resultatet för rederierna som helhet minskade något jämfört med 2016. Det sammanlagda resultatet efter finansiella poster minskade år 2017 med ca 70 miljoner kronor till 1,5 miljarder kronor, en minskning med cirka fem procent.

Stora skillnader råder mellan de olika sjöfartssegmenten

Det råder betydande skillnader i lönsamhet mellan de olika segmenten, likaså har även lönsamhetsutvecklingen under 2017 skiljt sig åt mellan branschsegmenten. Den aggregerade resultat- och balansräkningen visas i Tabell 3.1.

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2017, miljoner kronor.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje-sjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	35 670	1 282	157	3 941	255	41 304
Rörelseresultat (EBIT)	2 392	162	11	581	6	3 153
Resultat e. finansnetto*	842	110	4	520	6	1 482
Krediterade stödbelopp	535	121	42	616	149	1 463
I relation till omsättningen	1,5%	9,4%	26,8%	15,6%	58,4%	3,5%
Summa tillgångar	137 653	1 740	116	7 506	127	147 142
Summa eget kapital och obeskattade reserver	58 467	698	3	3 945	7	63 120
Summa skulder	78 168	919	113	3 163	119	82 483
Summa eget kapital och skulder	137 653	1 740	116	7 506	127	147 142

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterat stödbelopp.

Källa: Bilaga

Under 2017 minskade således den sammanlagda nettoomsättningen. Minskningen kom framförallt från segmentet diversifierade rederier där omsättningen minskade med 2,6 miljarder kronor och segmentet färjesjöfart som har minskat omsättningen med en miljard kronor. I de övriga segmenten är förändringarna små, men samtliga hade en lägre omsättning jämfört med 2016.

Aggregerat rörelseresultat för de rederierna minskade med nära en miljard kronor till 3,2 miljarder kronor, en minskning med cirka 25 procent jämfört med år 2016. Minskningen kommer till största delen från segmentet för diversifierade rederier. Resultatet efter finansiella poster uppgick sammanlagt till 1,5 miljarder kronor 2017, vilket var i nivå med år 2016. Denna resultatpost har således inte minskat nämnvärt trots betydligt lägre omsättning och rörelseresultat. En förklaring är att de finansiella kostnaderna i framförallt segmentet för diversifierade rederier har sjunkit med nära en miljard kronor jämfört med år 2016.

Sjöfartsstödet har stor betydelse framförallt för segmenten management och torrlast

Sjöfartsstödet betydelse kan bedömas ur olika perspektiv. Ett perspektiv är att jämföra rederiernas stöd med deras omsättning. Det totalt utbetalade sjöfartsstödet uppgick 2017 till knappt 1,5 miljarder kronor. Sjöfartsstödet i relation till rederiernas nettoomsättning uppgick totalt sett till drygt 3,5 procent, vilket innebär en ökning med knappt 0,2 procentenheter jämfört med år 2016 (se tabell 3.1).

I segmentet torrlast ökade sjöfartsstödet betydelse och utgjorde år 2017 27 procent av nettoomsättningen, en ökning med 6 procentenheter jämfört med 2016. Sjöfartsstödet i relation till nettoomsättningen har ökat även i segmentet färjesjöfart, med 4 procentenheter till 16 procent år 2017, samt i segmentet diversifierade rederier, med 1 procentenhet till 2 procent 2017. Vad gäller segmentet tanker så motsvarar sjöfartsstödet 9 procent av omsättningen år 2017, i likhet med närmast föregående år. Segmentet management fick under 2017 ett sjöfartsstöd som i en jämförelse med den totala nettoomsättningen utgör 58 procent, en minskning med 4 procentenheter jämfört 2016.

En viss ökning av rederiernas vinstmarginal

Ett annat sätt att bedöma sjöfartsstödet betydelse är att se på effekten av stödet på olika ekonomisk-finansiella nyckeltal. Tabell 3.2 beskriver sjöfartsstödet betydelse inom olika segment i termer av olika nyckeltal.

Medianvärdet avseende vinstmarginal för samtliga de rederier som erhöll sjöfartsstöd 2017 uppgår till 1,9 procent, en ökning med 1,1 procentenheter. Segmentet diversifierade rederier står för den mest markanta ökningen av vinstmarginalerna till -10,5 procent 2017 jämfört med -23,5 procent 2016. Noterbart är alltså att medianvärdet för vinstmarginal i segmentet diversifierade rederier fortfarande är negativt. Segmentet tanker minskar vinstmarginalen i medianvärde med 3,8 procentenheter till 8,7 procent 2017. Övriga segment hade år 2017 vinstmarginaler på nivåer som är snarlika de som uppvisades för 2016.

Om sjöfartsstödet exkluderas från resultaträkningen sjunker vinstmarginalen kraftigt, både på aggregerad nivå och för de respektive segmenten. Inget segment uppvisar positiva vinstmarginaler om sjöfartsstödet exkluderas (mätt som medianvärden inom segmenten), i likhet med närmast föregående år 2016. Det framgår tydligt att sjöfartsstödet har en stor betydelse för rederibranschens lönsamhet.

Tabell 3.2. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2017.

<i>Nyckeltal (medianvärden)</i>	<i>Diversifierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Vinstmarginal	-10,5%	8,7%	0,0%	1,4%	0,0%	1,9%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	-16,6%	-2,9%	-3,8%	-31,2%	-58,4%	-14,5%
Räntabilitet eget kapital	-1,4%	11,5%	78,0%	14,4%	-0,7%	7,5%
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	-2,2%	-3,3%	27,8%	-165,3%	-13 267%	-23,1%
Rörelseresultat per anst, tkr	-57	368	80	12	0	45
Rörelseresultat per anst, tkr (exkl. stöd)	-206	53	51	-182	-233	-179
Soliditet	38,6%	50,4%	1,3%	22,8%	1,8%	30,4%
Kassalikviditet	0,58	1,71	1,00	1,07	1,02	1,05
Balanslikviditet	0,99	1,72	1,00	1,07	1,02	1,05
Likviditetsbuffert	1,9%	12,0%	13,8%	10,7%	9,7%	10,5%

Källa: Bilaga

Avkastningen minskar något på aggregerad nivå

Räntabiliteten på eget kapital uppgår i medianvärde till 7,5 procent, en minskning med 1,2 procentenheter. För de enskilda segmenten kan det konstateras sjunkande medianvärden i segmenten tanker och management, medan räntabiliteten ökar för segmenten torrlast, färjesjöfart och diversifierade rederier.

Räntabiliteten på eget kapital sjunker betydligt då sjöfartsstödet exkluderas. Medianvärdet för samtliga företag minskar då från 7,5 procent till -23,1 procent. Detta utgör dock en förbättring från närmast föregående år då räntabiliteten exklusive sjöfartsstöd uppgick till -65,7 procent. Om sjöfartsstödet exkluderas är det endast segmentet torrlast som uppvisar positiv räntabilitet på eget kapital. Detta utgör en skillnad från närmast föregående år då inget segment hade positiv avkastning.

Sjöfartsstödet är avgörande för rörelseresultatet per anställd

Medianvärdet avseende rörelseresultat per anställd har dubblats jämfört med närmast föregående år till 45 000 kronor per anställd. Segmentet diversifierade rederier uppvisar i likhet med 2016 ett negativt rörelseresultat per anställd, men står likväl för den mest markanta ökningen, en ökning med 354 000 kronor per anställd till -57 000 kronor per anställd år 2017. Även segmenten tanker och torrlast ökar rörelseresultatet per anställd jämfört med närmast föregående år. Segmentet management uppvisade år 2017, i likhet med 2016, ett nollresultat per anställd. Segmentet färjesjöfart minskar resultatmåttet med 9 000 kronor per anställd mellan år 2016 och 2017.

Sjöfartsstödet har stor inverkan för rörelseresultatet per anställd. Om sjöfartsstödet exkluderas minskar medianvärdet för rörelseresultat per anställd sammantaget från 45 000 kronor till -179 000 kronor. Sjöfartsstödet betydelse vad gäller rörelseresultat per anställd är störst för segmenten tanker och management.

Ökad soliditet och relativt oförändrad likviditet

Soliditeten mätt i medianvärde ökade 2017 med drygt 10 procentenheter jämfört med föregående år till 30 procent. Segmenten diversifierade rederier och tanker uppvisar, likt närmast föregående år, de högsta soliditetsnivåerna bland de företag som erhåller sjöfartsstöd, 39 procent respektive 50 procent. Soliditeten i dessa segment har dessutom stärkts under 2017. Segmenten torrlast och management uppvisar 2017, likt närmast föregående år, låga soliditetsnivåer om 1 procent respektive 2 procent. Värt att notera är att det i segmentet torrlast finns företag som uppvisar negativ soliditet. Segmentet färjesjöfart svarar för den största förändringen i soliditetsnivå jämfört med 2016 där medianvärdet för företagets soliditet ökar med 10 procentenheter.

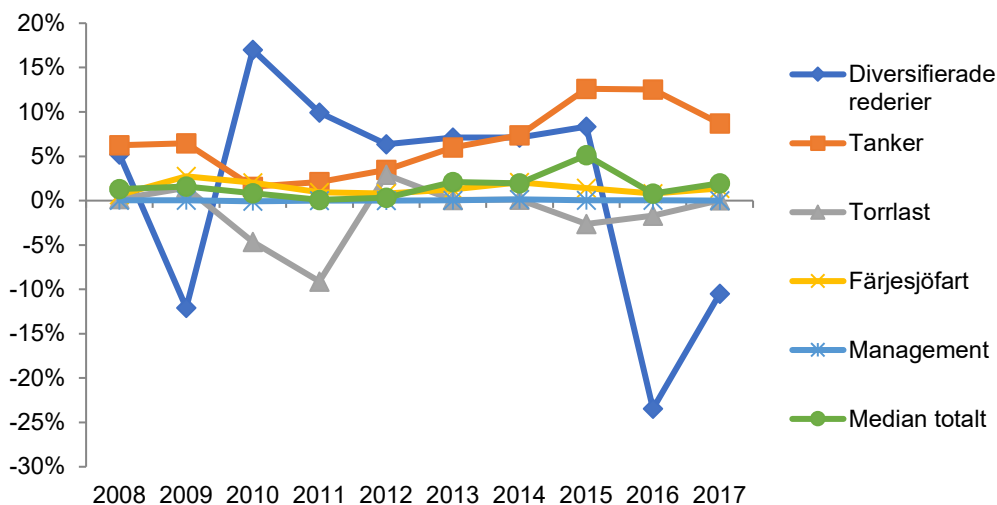
Likviditetsnivåerna totalt sett är förhållandevis oförändrade mellan år 2016 och 2017, där medianvärdet avseende kassa- och balanslikviditet för de företag som erhåller sjöfartsstöd ligger strax över 1. Förändringarna har varit små även i de enskilda segmenten, även om det kan konstateras att kassa- och balanslikviditeten minskat i segmentet diversifierade rederier och ökat i övriga segment.

Företagens likviditetsbuffert ökar marginellt år 2017 till 10,5 procent jämfört med 9,7 procent 2016. För de enskilda segmenten ökar likviditetsbufferten i segmenten torrlast och färjesjöfart medan den minskar i segmenten diversifierade rederier, tanker och management.

3.2 Finansiell utveckling för stödberättigade rederier

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen under perioden 2008 till 2017. Redovisningen fokuseras på vinstmarginalen för de olika segmenten under perioden.¹⁸ Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal för de olika segmenten återfinns i bilaga. Figur 3.1 illustrerar hur vinstmarginalen under de senaste tio åren har utvecklats för de företag som erhåller sjöfartsstöd uppdelat per segment, mätt som medianvärde.

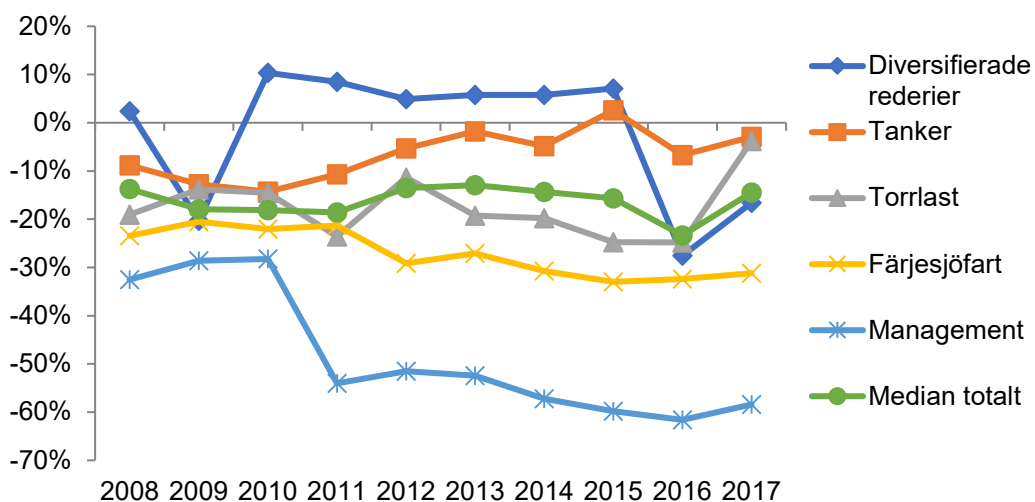
¹⁸ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.



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

För åren 2011–2015 konstaterades en uppåtgående trend avseende vinstmarginal för de företag som erhåller sjöfartsstöd. För 2016 konstaterades att trenden har brutits och att medianvärdet för företagens vinstmarginaler sjönk till 0,8 procent. För år 2017 har vinstmarginalen ökat igen och uppgår till 1,9 procent.

Segmentet diversifierade rederier som under den senaste tioårsperioden, vid sidan av 2009, uppvisat jämförelsevis höga vinstmarginaler minskade kraftigt vinstmarginalen år 2016. Segmentets vinstmarginal har för 2017 förbättrats, men är fortfarande negativ. I övriga segment är förändringarna väsentligt mindre mellan åren 2016 och 2017. Vinstmarginalen för segmentet management har sedan 2008 varit nära 0 procent och år 2017 utgjorde i detta sammanhang inget undantag. En förklaring till segmentens olika vinstmarginaler kan hittas i skillnader både i externa och interna förutsättningar för företagen i de respektive segmenten. Figur 3.2 illustrerar utvecklingen av vinstmarginalen 2008–2017 om sjöfartsstödet exkluderas ur resultaträkningen, mätt som medianvärde.



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

Om sjöfartsstödet exkluderas har företagen haft negativ vinstmarginal under den senaste tioårsperioden mätt som medianvärde för de företag som erhåller sjöfartsstöd. Av de undersökta segmenten är det endast diversifierade rederier som har haft en positiv vinstmarginal under den senaste tioårsperioden, med undantag av åren 2009, 2016 och 2017. Även segmentet tankar hade år 2015, som enda år under den senaste tioårsperioden, en positiv vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. De övriga segmenten har haft negativ vinstmarginal under samtliga de senaste tio åren.

3.3 Sjöfartsstödet påverkan på lönsamheten

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

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

Tabell 3.3 till 3.7 nedan visar ovanstående klassificering av vinstmarginalerna för företagen inom respektive segment och hur lönsamhetsfördelningen utvecklats sedan 2008, både inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

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

En majoritet av företagen i segmentet diversifierade rederier hade år 2017 en negativ vinstmarginal, vilket under den senaste tioårsperioden endast observerats för år 2009 och 2016.

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

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5 %	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%
	Svag	0–5 %	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0 %	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 5 %	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%
	Svag	0–5 %	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0 %	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%

Källa: Bilaga

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

Sjöfartsstödet betydelse för lönsamheten bland företagen i segmentet tanker har minskat något

Andelen Tankerrederier med stark vinstmarginal har de senaste tre åren varit hög jämfört med de tidigare åren under den senaste tioårsperioden, även om den minskat år 2017. På motsvarande sätt har andelen Tankerrederier med negativ vinstmarginal varit jämförelsevis låg under både 2015 och 2016. År 2017 har inget företag negativ vinstmarginal.

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

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%
	Svag	0–5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%
	Svag	0–5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%

Källa: Bilaga

Genomgående under den senaste tioårsperioden har sjöfartsstödet haft stor betydelse för företagens förmåga att uppnå en positiv – svag eller stark – vinstmarginal. Om sjöfartsstödet exkluderas ökar andelen företag i segmentet med negativ vinstmarginal kraftigt och andelen med stark vinstmarginal sjunker lika kraftigt. Samtidigt är det för 2017 värt att notera att en tredjedel av företagen uppvisar stark vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas.

Sjöfartsstödet har över åren varit avgörande för att företagen i segmentet torrlast ska kunna visa positiv vinstmarginal

Totalt 60 procent av företagen i segmentet torrlast hade 2017 en positiv vinstmarginal. Detta är en något högre andel än de två föregående åren.

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

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%
	Svag	0–5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%
	Svag	0–5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%

Källa: Bilaga

Om sjöfartsstödet exkluderas har inget torrlastrederi kunnat visa en positiv vinstmarginal under den senaste tioårsperioden, med undantag från åren 2008, 2012 och 2017. Det senaste året 2017 utgör i detta avseende ett väsentligt undantag från de observationer som gjorts tidigare år, där 40 procent av företagen uppvisar en stark vinstmarginal exklusive sjöfartsstöd.

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

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

Tabell 3.6 Andel företag bland Färjesjöfart med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%
	Svag	0–5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%
	Svag	0–5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%

Källa: Bilaga

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

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

Segmentet management präglas av en generellt svag lönsamhet. Inget företag har vid sidan av åren 2008 och 2017 kunnat visa en stark vinstmarginal. År 2017 hade nära 60 procent av företagen en negativ vinstmarginal.

Tabell 3.7 Andel företag bland Managementföretagen med olika hög vinstmarginal.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Svag	0–5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0–5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%

Källa: Bilaga

Om sjöfartsstödet exkluderas har företagen inom management nästan undantagslöst under de senaste tio åren haft en negativ vinstmarginal. Åren 2008 och 2017 är de enda åren som ett företag haft en positiv vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderats. Med tanke på att företagen i segmentet har som huvudsaklig verksamhetsinriktning att hyra ut besättning är det inte heller överraskande att sjöfartsstödet slår igenom tydligt på klassificeringen av företagens vinstmarginaler.

4 Rederierna jämfört med andra sjötransportföretag

Detta avsnitt beskriver sjöfartsföretagens ekonomi för att ge en översiktlig bild av rederiernas förhållande till andra företag inom sjöfartsnäringen. För att ge en översiktlig bild av den ekonomiska situationen hos rederierna med sjöfartsstöd i förhållande till alla svenska sjötransportföretag, använder 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.¹⁹

Tabell 4.1 visar medelvärden för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med de rederier som fått sjöfartsstöd. För sjötransportföretagen är den senaste statistiken från 2016. För att öka jämförbarheten mellan rederierna med sjöfartsstöd och gruppen sjötransportföretag visar tabellen därför rederiernas nyckeltal för både år 2016 och år 2017.

Tabell 4.1. Nyckeltal för rederier med sjöfartsstöd (år 2016 och 2017) och andra sjötransportföretag (år 2016).

	<i>Antal bolag</i>	<i>Soliditet (%)</i>	<i>Avkastning totalt kapital (%)</i>	<i>Rörelse- Marginal (%)</i>
<i>Alla sjötransportföretag 2016*</i> (SNI 50)	1 249	50,9	14,1	0,9
Havs- & kustsjöfart, pass. (SNI 50.1)	504	50,7	11,1	2,6
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)	273	52,2	17,0	-1,7
Sjöfart inre vattenvägar, pass. (SNI 50.3)	396	30,7	5,8	5,5
Sjöfart inre vattenvägar, gods (SNI 50.4)	76	31,2	8,9	9,8
<i>Rederier med sjöfartsstöd 2016**</i>				
medelvärde	35	22,6	1,9	2,5
medianvärde		19,9	1,9	2,9
<i>Rederier med sjöfartsstöd 2017**</i>	34			
medelvärde		30,5	10,5	6,4
medianvärde		30,4	2,0	4,3

Källa: *Trafikanalys (2018), *Sjöfartsföretag 2016*, tab S1 och S2. **Bilagan, sid.9–11.

¹⁹ Om statistiken, se Trafikanalys webbplats <https://www.trafa.se/transportforetag/sjofartsforetag/>

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

Företag inom havs- och kustsjöfart (SNI 50.1–2) hade år 2016 en genomsnittligt högre soliditet och avkastning på totalt kapital jämfört med sjöfartsföretag på inre vattenvägar (SNI 50.3–4). Däremot var den genomsnittliga rörelsemarginalen år 2016 lägre för företag inom havs- och kustsjöfart, jämfört med inre vattenvägar. Gruppen av rederier med sjöfartsstöd hade år 2016 en soliditet och en kapitalavkastning som var lägre än genomsnittet för alla sjötransportföretag, men däremot var rörelsemarginalen högre. Rederierna med sjöfartsstöd hade år 2017 en något högre soliditet och kapitalavkastning än år 2016. Rörelsemarginalen för samma rederier var däremot i genomsnitt högre år 2017 jämfört med år 2016.

Slutsatser

I undersökningen har det avseende räkenskapsåret 2017 ingått 34 av totalt 39 stödmottagande rederier, vilket är ett företag färre än år 2016.

För de företag som ingår i undersökningen uppgår det sammanlagda stödet till knappt 1,5 miljarder kronor, vilket är i stort sett oförändrat.

Ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Under 2017 minskade antalet svenskregistrerade fartyg över 100 brutto totalt sett med sex fartyg, motsvarande 122 000 brutto. Antalet svenska ombordanställda minskade totalt sett med sex procent. Svenska befälhavare minskade med 7 procent, och svenska styrmän och maskinbefäl minskade med hela 12 procent, det vill säga dubbelt så mycket som genomsnittet.

Den sammanlagda omsättningen för de 34 företagen i undersökningen avseende år 2017 minskade med cirka åtta procent till drygt 41 miljarder kronor jämfört med året innan. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment, men det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten. De stödmottagande rederiernas sammanlagda resultat har minskat med cirka fem procent, vilket således är mindre än omsättningsminskningen. Det är främst de stora, diversifierade rederierna och färjerederierna som minskat sin omsättning, och det är främst de stora, diversifierade rederierna som har haft sjunkande resultat. En förklaring till att resultatet inte minskade lika mycket som omsättningen är att de finansiella kostnaderna samtidigt har minskat. Detta har också lett till att den genomsnittliga vinstmarginalen har ökat, främst bland de diversifierade rederierna. Tankersegmentet har haft en god vinstmarginal de senaste åren, men minskar sin vinstmarginal under 2017. Övriga segment hade år 2017 vinstmarginaler som var på i stort sett samma nivå som året innan.

Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Sjöfartsstödet betydelse som andel av rederiernas omsättning uppgick år 2017 till cirka 3,5 procent, vilket är en ökning med 0,2 procentenheter jämfört med året innan. För gruppen av stora, diversifierade rederier har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 1–2 procent av omsättningen och påverkar generellt sett lönsamheten i mindre utsträckning. För tankersegmentet har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 5–10 procent av omsättningen och har i detta segment relativt stor betydelse för lönsamheten. För torrlastsegmentet och färjerederierna har sjöfartsstödet utgjort 10–20 procent av omsättningen och i detta segment påverkar stödet i hög grad lönsamheten. För managementbolagen utgör sjöfartsstödet omkring halva omsättningen och är avgörande för lönsamheten, men det är inte överraskande eftersom dessa företag är inriktade på att hyra ut besättning.

Sjöfartsstödet effekt på olika finansiella nyckeltal bland rederierna visar att stödet har stor betydelse för lönsamheten. Vinstmarginalen sjunker kraftigt om sjöfartsstödet exkluderas, såväl för respektive segment som för rederierna totalt sett. Samtliga rederisegment uppvisar negativa siffror för vinstmarginal år 2017 om sjöfartsstödet exkluderas, i likhet med år 2016. Även avkastningen på eget kapital minskar om sjöfartsstödet exkluderas, men den genomsnittliga avkastningen år 2017 är något mindre negativ jämfört med året innan.

Jämfört med de övriga omkring 1 200 företagen inom sjötransportbranschen har de 34 rederierna med sjöfartsstöd en relativt god rörelsemarginal. Däremot har rederier med sjöfartsstöd en lägre soliditet och avkastning på totalt kapital jämfört med genomsnittet för sjötransportbranschen som helhet.

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

Referenser

- Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket, www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/
- ESV (2013), *Tidsserier, statens budget m.m. 2012*, Rapport 2013:38, Ekonomistyrningsverket, Stockholm
- Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm
- Förordning (2018:994) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd
- Proposition (1996/97:1), *Förslag till statsbudget för budgetåret 1997 m.m.*, Regeringens proposition 1996/97:1
- Proposition (2000/01:127), *Sjöfartsstöd*, Regeringens proposition 2000/01:127
- Rederinämnden (2010), *De svenska rederiernas ekonomiska situation 2009*, Rederinämnden, Göteborg
- Sensa (2017), *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2016*, rapport till Trafikanalys, Sensa Corporate Advisors, sep 2017
- SOU (2010:73), *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*, Stockholm
- Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2018:14, Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/fartyg/
- Trafikanalys (2018), *Sjöfartsföretag 2016*, Statistik 2018:15, Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/sjofartsforetag/
- Trafikanalys (2018), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*, Rapport 2018.12, Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575/

Bilaga – Sensas underlagsrapport

SENSA C O R P O R A T E A D V I S O R S

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2017

Stockholm den 27 september 2018

Innehåll

SAMMANFATTNING	2
1 BAKGRUND	3
2 UPPDRAGET	3
3 ARBETSMETODIK.....	3
3.1 FINANSIELLA NYCKELTAL.....	3
3.2 DATAINSAMLING OCH BEARBETNING	4
3.3 ANALYSMODELL	5
4 NULÄGET I DE SVENSKA REDERIerna.....	7
4.1 LÖNSAMHET	10
4.2 KAPITALSTRUKTUR	11
4.3 LIKVIDITET.....	11
4.4 SAMMANFATTNING.....	11
5 ANALYS OCH KOMMENTAR	13
5.1 FINANSIELL UTVECKLING – INTRODUKTION	13
5.2 DIVERSIFIERADE REDERIER	14
5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet	14
5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet och konsolideringsgrad	16
5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet.....	17
5.3 TANKER	19
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	19
5.3.2 Tanker - Soliditet.....	21
5.3.3 Tanker - Likviditet	22
5.4 TORRLAST	24
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet.....	24
5.4.2 Torrlast - Soliditet	27
5.4.3 Torrlast - Likviditet.....	28
5.5 FÄRRESJÖFART.....	30
5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet.....	30
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	32
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet.....	33
5.6 MANAGEMENT	35
5.6.1 Management - Lönsamhet	35
5.6.2 Management – Soliditet	38
5.6.3 Management – Likviditet.....	39
6 KOMMENTAR	41
6.1 OM UNDERSÖKNINGEN.....	41
6.2 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER	41
APPENDIX – ÖVERGRIPANDE JÄMFÖRELSE AV MEDIANVÄRDEN PER NYCKELTAL.....	44
APPENDIX – ÖVRIGA NYCKELTAL OCH DIAGRAM	45
APPENDIX – NYCKELTALSDEFINITIONER	50
APPENDIX – BOLAG SOM INGÅR I STUDIEN.....	51
APPENDIX – BOLAG PER SEGMENT.....	52

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2017. Rapportens utformning följer i allt väsentligt strukturen i tidigare uppföljningar för åren 2011-2016 för att kunna underlätta jämförelser

Utvärderingen avseende 2017 omfattar 34 företag som erhållit ca 1,46 miljarder kronor i sjöfartsstöd under 2017 och baseras på tillgänglig finansiell information i företagens årsredovisningar. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Nivåerna på dessa nyckeltal har därefter bedömts utifrån sedan tidigare uppställda kriterier för vad som anses vara hög-låg nivå samt effekterna av sjöfartsstödet på denna nivå. Företagen är verksamma i segmenten diversifierade rederier, tankar, torrlast, färjesjöfart och management.

Av undersökningen framgår att omsättningen för de företag i den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd (och därmed ingår i undersökningen) minskat från 45 miljarder under 2016 till 41,3 miljarder under 2017, alltså en minskad omsättning med ca 3,7 miljarder kronor. Den största delen av minskningen kommer från segmentet för diversifierade rederier som minskat omsättningen med ca 2,6 miljarder kronor och från färjesjöfarten som minskat omsättningen med ca 1,0 miljard kronor under 2017.

Resultatnivån har minskat med ca 1,0 miljard kronor på aggregerad nivå mätt som rörelseresultat – från 4,1 miljarder kronor under 2016 till 3,1 miljarder kronor under 2017. Resultatet efter finansiella poster har minskat betydligt mindre och uppgår till 1,48 miljarder kronor under 2017 jämfört med 1,55 miljarder kronor under 2016. Även här står de diversifierade rederierna för den största delen av minskningen.

Vad gäller sjöfartsstödet så har det under samtliga år som denna undersökning har genomförts haft en stor och i många fall avgörande betydelse för att majoriteten av segment och företag ska ha en positiv lönsamhet. Under 2017 har flera segment på aggregerad nivå en negativ lönsamhet om sjöfartsstödet exkluderas. Samtidigt finns flera företag i de olika segmenten som är lönsamma även när sjöfartsstödet exkluderas. Det bör samtidigt påpekas att sjöfartsstödet har olika stor betydelse i de olika segmenten. Som illustration av detta motsvarar sjöfartsstödet 2 procent av den totala omsättningen för de diversifierade rederierna och 58 procent av den totala omsättningen för segmentet management (det bör påpekas att sjöfartsstödet inte utgör en del av omsättningen).

Stockholm 2018-09-14

Mikael Kruusval

Andreas Hagberg

1 Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2017. Sensa Corporate Advisors (Sensa) har tidigare gjort dessa utvärderingar för åren 2011-2016 på uppdrag av Trafikanalys. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet.

2 Uppdraget

Sensas uppdrag innebär att göra en årlig uppföljning av de finansiella effekterna för de rederier som mottager svenskt sjöfartsstöd. Denna rapport avser 2017 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2017.

De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2017 utgör underlaget för undersökningen. I denna rapport redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar företagens lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet. Den finansiella ställningen beskrivs 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 Trafikanalys:

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

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

Nyckeltalen har beräknats i mån av tillgänglig data. Undersökningen avseende 2017 bygger vidare på den finansiella information som tidigare insamlats, vilket innebär att det i denna rapport är möjligt att följa utvecklingen under perioden 2008-2017, dvs. 10 år.

I rapporten läggs särskilt fokus på ett urval av ovanstående finansiella nyckeltal för områdena *lönsamhet* (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), *kapitalstruktur* (soliditet och konsolideringsgrad) och *likviditet* (kassa- och balanslikviditet samt likviditetsbuffet).

Kompletterande nyckeltal som mäter ytterligare aspekter av lönsamheten (rörelsemarginal, rörelseresultat per anställd samt räntabilitet på totalt kapital) återfinns i Appendix.

3.2 Datainsamling och bearbetning

Arbetet med denna rapport har föregåtts av datainsamling i form av dokumentation och finansiell information från de företag som mottagit sjöfartsstöd. Uppgift om vilka företag som erhållit sjöfartsstöd har inhämtats från Delegationen för sjöfartsstöd inom Trafikverket. Finansiell information om dessa har därefter inhämtats via en databas som tillhandahåller information om årsbokslut som företag skickat in till Bolagsverket. Kvalitetskontroll av ingående data har gjorts genom stickprov. Uppenbart felaktiga poster, t ex poster som inte kan vara noll har kontrollerats och hanterats manuellt genom kontroll med årsredovisningen. För de åtta företag i undersökningen med brutet räkenskapsår har årsbokslutet matchats med det kalenderår där majoriteten av antalet månader i räkenskapsåret har ingått. Effekten av denna matchning är att en viss del av dessa företags årsbokslut går att hänföra till 2016.

Särskilda överväganden vad gäller den undersökta populationen för 2017:

- Koncernredovisning används i de fall där rederinäringen står för mer än hälften av omsättningen.
- Rena managementbolag och managementbolag där räkenskaperna inte konsolideras i ett svenskt företag särredovisas som egen kategori i undersökningen.
- Bolag som ännu inte lämnat in årsredovisning för 2017 till Bolagsverket per 2018-08-15 ingår inte i undersökningen.

Vid en jämförelse med föregående års rapport avseende 2016 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Tre nya företag har erhållit sjöfartsstöd under 2017 och tre företag har utgått från tidigare års population då de inte längre erhåller rederistöd. För en fullständig lista över de bolag som fått rederistöd 2017 samt vilka bolag som av olika skäl utgår ur den här studien hänvisas till tabell i Appendix – ”Bolag som ingår i studien”.

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstöds effekter som gjorts sedan 2011, och även flera år dessförinnan (av annan leverantör). Klassificeringen har behållits för att underlätta möjligheten att göra jämförelser mellan åren.

I undersökningar gjorda före år 2016 har segmentet ”Storredierier” utgjort ett segment och omfattat bolag med en rederiverksamhet som kan anses vara diversifierad inom flera olika segment samt med en omsättning större än 2,0 miljarder kronor. I syfte att även fortsatt kunna göra jämförelser med tidigare år har detta segment namnändrats till ”Diversifierade rederier”, då ett av de i segmentet ingående bolagen till 2016 års undersökning inte längre uppfyllde ”kravet” att omsätta mer än 2,0 miljarder kronor. Segmentet har därmed inte längre något omsättningskriterium utan det är endast bolagets verksamhetsart som utgör kriterium.

Ett alternativ till denna klassificering skulle kunna vara t.ex. Lloyd’s Register som delar in rederinäringen i klasserna *Tanker*, *Bulk & General Cargo*, *Container & RoRo*, *Passenger* och *Miscellaneous*. En transkribering av de olika klassificeringarna i den här rapporten till Lloyd’s motsvarande skulle innebära att företagen som ingår i Diversifierade rederier kan ingå i flera olika klasser, Tanker i *Tanker*, Torrlast i *Bulk & General Cargo* och Färjesjöfart i *Passenger* och/ eller *Container & RoRo*. Segmentet Management kan hänföras till *Miscellaneous*.

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

3.3 Analysmodell

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

Givet observerade nivåer på de finansiella nyckeltalen har schematiska utvärderingsnivåer kunnat ställas upp för respektive nyckeltal. Dessa följer avseende nyckeltalen soliditet, vinstmarginal och likviditet i allt väsentligt nivåerna i tidiga rapporter från före år 2011. För samtliga nyckeltal nedan gäller att klassificeringen sker enligt samma nivåer som uppföljningarna för tidigare år (2011-2016).

<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 inte finns i koncernredovisningen.

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

4 Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen av 2017 ingår 34 av de 39 företag som erhållit sjöfartsstöd. (2016 ingick 35 av 39 företag och 2015 ingick 34 företag av 43 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. Dessa motiveringar återfinns också i Appendix – ”Bilagor som ingår i studien”. De i undersökningen ingående rederierna har klassificerats i segment enligt nedan:

Segment	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal	3	12 (+1)	5 (-1)	7	7 (-1)	34 (-1)

Siffror i parentes avser förändringen jämfört med närmast föregående år (2016).

Med företagens resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2017 sammanställts per segment och totalt, se nedanstående tabell.

Aggregerade resultat- och balansräkningar (tkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning	35 670 000	1 282 000	157 000	3 941 000	255 000	41 304 000
Rörelseresultat f. avskr.	8 702 000	263 000	26 000	854 000	6 000	9 851 000
Rörelseresultat (EBIT)	2 392 000	162 000	11 000	581 000	6 000	3 153 000
Finansnetto	-1 550 000	-52 000	-7 000	-62 000	0	-1 671 000
Resultat e. finansnetto*	842 000	110 000	4 000	520 000	6 000	1 482 000
Krediterade stödbelopp**	535 000	121 000	42 000	616 000	149 000	1 463 000
Anläggningstillgångar	118 520 000	1 275 000	88 000	4 472 000	1 000	124 356 000
Omsättningstillgångar	19 133 000	465 000	28 000	3 034 000	125 000	22 785 000
Summa tillgångar	137 653 000	1 740 000	116 000	7 506 000	127 000	147 142 000
Eget kapital	58 467 000	615 000	0	3 915 000	6 000	63 002 000
Obeskattade reserver	0	83 000	2 000	31 000	2 000	118 000
Summa eget kapital och obeskattade reserver	58 467 000	698 000	3 000	3 945 000	7 000	63 120 000
Avsättningar och minoritetsintressen	1 018 000	123 000	0	397 000	0	1 539 000
Kortfristiga skulder	19 071 000	343 000	53 000	1 127 000	118 000	20 713 000
Långfristiga skulder	59 096 000	576 000	60 000	2 036 000	1 000	61 770 000
Summa skulder	78 168 000	919 000	113 000	3 163 000	119 000	82 483 000
Summa eget kapital och skulder	137 653 000	1 740 000	116 000	7 506 000	127 000	147 142 000

Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2017.

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterade stödbelopp.

** Totalt utbetalt stödbelopp är 1 482 418 tkr till 39 företag år 2017.

Omsättningen hos de 34 företag som ingår i undersökningen uppgår sammanlagt till 41,3 miljarder kronor under år 2017 (att jämföra med 45,0 miljarder kr år 2016, 44,3 miljarder kronor 2015 och 41,1 miljarder kronor 2014). Detta innebär en minskning av den totala omsättningen med ca 3,7 miljarder kronor. Minskningen kommer framförallt från segmentet med de stora diversifierade rederierna där omsättningen minskat med 2,6 miljarder kronor och segmentet färjesjöfart vilket minskat omsättningen med 1,0 miljard kronor.

I de övriga segmenten är förändringarna små – men samtliga har en lägre omsättning jämfört med 2016. Segmentet diversifierade rederier utgör också år 2017 den största delen av omsättningen – 86 procent av den totala omsättningen av de ingående företagen (85 procent år 2016 och 87 procent för 2015).

Rörelseresultatet för de 34 företagen sammanlagt uppgår till 3,2 miljarder kronor vilket är en minskning med ca 1,0 miljard jämfört med år 2016. Minskningen kommer till största delen från segmentet för diversifierade rederier. Resultatet efter finansiella poster uppgår sammanlagt till 1,48 miljarder 2017 jämfört med 1,55 miljarder år 2016. Denna post har således inte minskat nämnvärt trots betydligt lägre omsättning och rörelseresultat. En förklaring står att finna i att de finansiella kostnaderna i framförallt segmentet för diversifierade rederier sjunkit med nära 1 miljard kronor jämfört med år 2016.

Totalt utbetalades 1,48 miljarder kronor i sjöfartsstöd till 39 företag, varav de 34 företag som ingår i denna undersökning erhållit 1,46 miljarder kronor. Nivån på det totala stödet har således legat relativt stabilt runt ca 1,4-1,5 miljarder kronor under de senaste åren (totalt 1,49 miljarder kronor 2016, totalt 1,43 miljarder kronor 2015 och totalt 1,41 miljarder kronor 2014).

För flertalet av de enskilda segmenten har stödbeloppen minskat något jämfört med 2016; diversifierade rederier med 3 miljoner kronor, segmentet för torrlast med 16 miljoner kronor, segmentet för färjesjöfart med 22 miljoner kronor och för segmentet för management med 17 miljoner kronor. För torrlastsegmentet är nivån oförändrad jämfört med 2016.

I tabellen nedan visas sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen i respektive segment för åren 2013-2017. Sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen är som högst i segmentet management – nivåer som dessutom har blivit högre sedan 2013. Inom diversifierade rederier utgör sjöfartsstödet i relation till omsättningen ett mer begränsat ekonomiskt tillskott. Det kan konstateras att i segmentet för torrlast har sjöfartsstödet blivit allt större i relation till omsättningen och är nu 27 procent.

<i>I relation till omsättningen</i>	<i>Diversifierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färjesjöfart</i>	<i>Management</i>	<i>Totalt</i>
Sjöfartsstöd 2017	2%	9%	27%	16%	58%	4%
Sjöfartsstöd 2016	1%	9%	21%	12%	62%	3%
Sjöfartsstöd 2015	2%	7%	19%	15%	58%	3%
Sjöfartsstöd 2014	2%	9%	11%	16%	52%	3%
Sjöfartsstöd 2013	2%	4%	16%	16%	50%	3%

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

Nyckeltal		Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	-36,1%	27,0%	34,5%	4,0%	2,8%	6,4%
	Median	-2,3%	12,7%	3,1%	2,1%	0,0%	4,3%
Rörelsemarginal (exkl. stöd)	Medel	-40,9%	10,6%	9,0%	-32,1%	-102,3%	-31,2%
	Median	-8,4%	0,9%	2,0%	-29,7%	-58,2%	-10,9%
Vinstmarginal	Medel	-35,5%	23,9%	32,7%	3,0%	2,8%	5,4%
	Median	-10,5%	8,7%	0,0%	1,4%	0,0%	1,9%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	Medel	-40,3%	7,5%	7,2%	-33,1%	-102,3%	-32,2%
	Median	-16,6%	-2,9%	-3,8%	-31,2%	-58,4%	-14,5%
Rörelseresultat per anställd, tkr	Medel	-242	410	136	-17	36	65
	Median	-57	368	80	12	0	45
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	Medel	-323	169	-19	-250	-191	-123
	Median	-206	53	51	-182	-233	-179
K/I-tal	Medel	135,5%	76,1%	67,3%	97,0%	97,2%	94,6%
	Median	110,5%	91,3%	100,0%	98,6%	100,0%	98,1%
K/I-tal (exkl. stöd)	Medel	140,3%	92,5%	92,8%	133,1%	202,3%	132,2%
	Median	116,6%	102,9%	103,8%	131,2%	158,4%	114,5%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-8,7%	26,3%	110,2%	15,5%	-60,0%	16,7%
	Median	-1,4%	11,5%	78,0%	14,4%	-0,7%	7,5%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	Medel	-9,9%	-11,6%	-1395,5%	-1113,9%	-17142,8%	-3934,7%
	Median	-2,2%	-3,3%	27,8%	-165,3%	-13267,4%	-23,1%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-3,2%	12,4%	32,6%	2,5%	8,0%	10,5%
	Median	-0,9%	5,1%	0,2%	2,2%	0,0%	2,0%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl. stöd)	Medel	-3,7%	0,6%	-7,3%	-66,1%	-156,4%	-46,6%
	Median	-1,4%	-1,1%	-4,2%	-51,0%	-167,0%	-8,7%
Soliditet	Medel	48,9%	47,6%	23,2%	26,0%	6,9%	30,5%
	Median	38,6%	50,4%	1,3%	22,8%	1,8%	30,4%
Konsolideringsgrad	Medel	0,49	0,52	0,26	0,26	0,07	0,32
	Median	0,39	0,52	0,01	0,23	0,02	0,32
Kassalikviditet	Medel	0,57	2,23	3,32	1,34	1,12	1,71
	Median	0,58	1,71	1,00	1,07	1,02	1,05
Balanslikviditet	Medel	0,73	2,28	3,33	1,38	1,13	1,77
	Median	0,99	1,72	1,00	1,07	1,02	1,05
Likviditetsbuffert	Medel	3,2%	26,5%	29,1%	13,7%	24,5%	19,4%
	Median	1,9%	12,0%	13,8%	10,7%	9,7%	10,5%

Medel- och medianvärden för samtliga finansiella nyckeltal per segment och totalt 2017.

I följande avsnitt kommenteras utvecklingen för rederiernas lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet på en aggregerad nivå. De enskilda segmenten diskuteras därefter i kapitel 5. Då varje segment innehåller förhållandevis få företag i kombination med att det kan finnas enskilda företag som uppvisar extremvärden kan medianvärdet ge en bättre bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärdet.

4.1 Lönsamhet

Förmågan att generera överskott och vinster mäts under rubriken lönsamhet och fångas genom nyckeltal som avser både marginal och räntabilitet; rörelse- och vinstmarginal samt räntabilitet på eget respektive totalt kapital.

Rörelsemarginalen har totalt sett ökat något jämfört med 2016, från 2,5 procent i medelvärde (2,9 procent i medianvärde) till 6,4 procent i medelvärde (4,3 procent i medianvärde). För de enskilda segmenten har rörelsemarginalen ökat något för samtliga segment vid sidan om diversifierade rederierna och färjesjöfart. Segmentet för torrlast uppvisar den största ökningen från 1,2 procent i medelvärde (-0,3 procent i medianvärde) 2016 till 34,5 procent i medelvärde (3,1 procent i medianvärde) för år 2017.

Vinstmarginalen totalt sett har år 2017 ökat jämfört med 2016, från -1,9 procent i medelvärde (0,8 procent i medianvärde) till 5,4 procent (1,9 procent). På motsvarande sätt har ökningen skett i framförallt segmenten tankar, torrlast och färjesjöfart. I synnerhet har segmentet för torrlast vänt negativa vinstmarginaler 2016 till positiva vinstmarginaler år 2017 (från -0,4 procent i medelvärde och -1,7 procent i medianvärde till 32,7 procent respektive 0 procent). Vinstmarginalen i segmentet för diversifierade rederier fortsätter att sjunka mätt som medelvärde (från -22 procent år 2016 till -35,5 procent år 2017) samtidigt som medianvärdet ökat från -23,5 procent år 2016 till -10,5 procent år 2017. Vinstmarginalen i detta segment har nu minskat sedan 2015 då den var positiv (mätt både som medel- och medianvärde).

Vid en hypotetisk exkludering av sjöfartsstödet från rörelse- och vinstmarginalen sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå negativ avseende både medel- och medianvärden. Rörelsemarginalen sjunker från 6,4 procent i medelvärde (4,3 procent i medianvärde) till -31,2 procent i medelvärde (-10,9 procent i medianvärde). Vinstmarginalen sjunker från 5,4 procent i medelvärde (1,9 procent i medianvärde) till -32,2 procent i medelvärde (-14,5 procent i medianvärde). En skillnad jämfört med föregående år är att segmenten för tankar och torrlast har en positiv rörelsemarginal även om sjöfartsstödet exkluderas. På samma sätt uppvisar dessa två segment en positiv vinstmarginal (mätt som medelvärde) även om sjöfartsstödet exkluderas.

Avkastningsmättet *räntabilitet på eget kapital* uppvisar totalt sett en markant förbättring under 2017 jämfört med 2016 med en ökning från -227 procent i medelvärde (8,8 procent i medianvärde) till 16,7 procent i medelvärde (7,5 procent). Vad gäller *räntabilitet på totalt kapital* så har denna också förbättrats under 2017 jämfört med 2016 – från 1,9 procent i medelvärde (1,9 procent i medianvärde) till 10,5 procent (2,0 procent).

Om man studerar de enskilda segmenten är det emellertid inga större förändringar i *räntabilitet på eget kapital* – förutom i segmentet för torrlast som uppvisar en ökning från -1 130,5 procent i medelvärde (-16,6 procent i medianvärde) till 110,2 procent (78,0 procent), vilket sannolikt står för en större del av förklaringen. Segmenten för diversifierade rederier och management har liksom föregående år en negativ räntabilitet på eget kapital, och segmenten för tankar och färjesjöfart har fortfarande räntabilitet på eget kapital som är positiv och på liknande nivåer som 2016.

Räntabilitet på totalt kapital i de enskilda segmenten uppvisar inga större rörelser jämfört med 2016. Segmentet för diversifierade rederier har en negativ räntabilitet på totalt kapital

och övriga har positiv räntabilitet på totalt kapital. En större ökning kan emellertid noteras i segmentet för torrlast där medelvärdet ökat från 3,8 procent år 2016 (-2,4 i medianvärde) till 32,6 procent (0,2 procent) år 2017.

Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitetsmått är dessa i huvudsak fortfarande negativa i de enskilda segmenten om än väsentligt högre på en aggregerad nivå. Undantag finns i segmentet för torrlast där medianvärdet för räntabilitet på eget kapital är positivt (27,8 procent) och i tankersegmentet där medelvärdet för räntabilitet på totalt kapital är positivt (0,6 procent). Vid en jämförelse med närmast föregående år 2016 så kan detta sägas vara en viss förbättring – år 2016 var samtliga räntabilitetsmått för samtliga segment negativa när sjöfartsstödet exkluderades.

4.2 Kapitalstruktur

Kapitalstruktur är ett sätt att mäta hur företagen finansierar sig – med eget kapital eller genom skulder (kort- och långfristiga). Det finansiella nyckeltal som undersöks här är *soliditeten*. Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett ökat från 22,6 procent i medelvärde (19,9 procent i medianvärde) till 30,5 procent (30,4 procent). I de enskilda segmenten kan en ökning ses i samtliga segment (med undantag av sjunkande medianvärden i segmenten för diversifierade rederier, tankar och management). Den högsta soliditeten hittas i segmenten för diversifierade rederier och i segmentet för tankar. Den största ökningen jämfört med tidigare år observeras i segmentet för torrlast – som också sett en kraftig ökning av lönsamheten – där soliditeten ökat från 4,6 procent i medelvärde (1,2 procent i medianvärde) till 23,2 procent (1,3 procent).

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och de finansiella nyckeltalen *kassa- och balanslikviditet* har på en aggregerad nivå totalt sett ökat något mått som medelvärde (från 1,21 respektive 1,26 år 2016 till 1,71 respektive 1,77 år 2017). I de enskilda segmenten har kassa- och balanslikviditeten sjunkit något i segmentet för diversifierade rederier och ökat i princip i samtliga övriga segment (med undantag av medelvärdet för färjesjöfart som har sjunkit från 1,50 för kassalikviditet och 1,54 för balanslikviditet till 1,34 respektive 1,38).

Likviditetsbuffert som mäter andelen likviditet bland tillgångarna har på aggregerad nivå ökat från 14,7 procent i medelvärde (9,7 procent i medianvärde) år 2016 till 19,4 procent (10,5 procent) år 2017. Om man vänder sig till de enskilda segmenten så har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier och segmentet för management, medan övriga ökat något – framförallt har likviditetsbufferten ökat i segmentet för torrlast (från 8,7 procent i medelvärde till 29,1 procent samt från 4,0 procent i medianvärde till 13,8 procent).

4.4 Sammanfattning

Om hela den svenska sjöfartsnärings som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i underlaget för denna undersökning studeras kan konstateras att den totala omsättningen för år 2017 har sjunkit med 3,7 miljarder kronor jämfört med 2016. Större delen av denna minskning förklaras av minskad omsättning i segmenten för diversifierade rederier och i segmentet för

färjesjöfart. Resultatnivåerna har också sjunkit men inte i samma utsträckning. Flera segment uppvisar en förbättrad lönsamhet mätt som både marginalmätt och räntabilitetsmätt. Försämrade lönsamhet märks framförallt i de segment där omsättningen minskat mest – de stora diversifierade rederierna och inom färjesjöfarten.

Sjöfartsstödet är av betydelse för att rederiernas lönsamhet och för att de ska kunna visa positiv marginal och räntabilitet. En förbättring har dock skett jämfört med 2016 i segmenten för tanker respektive torrlast som har positiv rörelsemarginal även om sjöfartsstödet exkluderas (gäller även vinstmarginalens medelvärde).

I följande avsnitt redovisas, analyseras och kommenteras utvecklingen per segment under en tioårsperiod, dvs 2008-2017. 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 och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under en tioårsperiod 2008-2017 baserat på det aktuella undersökningsåret och tidigare insamlad data. Nyckeltalens utveckling illustreras med linjediagram.

Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Diversifierade rederier (benämnt Storredier i rapporter före 2016 års undersökning)
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

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

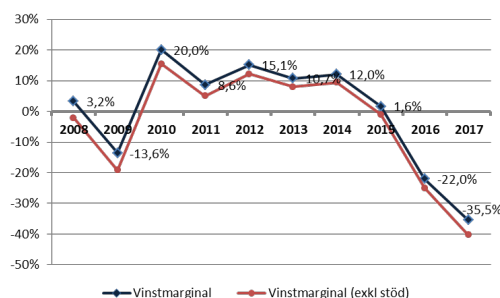
Efter redogörelsen för dessa nämnda nyckeltal görs en värdering utifrån den kategorisering och analysmodell som redogjordes för i avsnitt 3.3 ovan, också den i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Från och med uppföljningen av sjöfartsstöd till svenska rederier för år 2012 redovisas också en tabell med förändringar av klassificeringen över tid under den undersökta perioden (i denna rapport perioden 2008-2017). Detta återfinns för måtten avseende vinstmarginal (inkl. och exkl. sjöfartsstöd), soliditet och konsolideringsgrad samt likviditetsmåtten (kassa- och balanslikviditet och likviditetsbuffert).

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

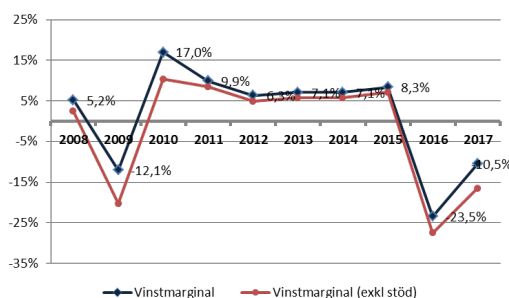
5.2 Diversifierade rederier

5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet

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



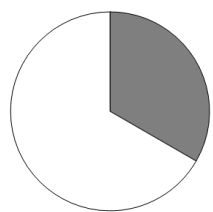
Vinstmarginal – medelvärden.



Vinstmarginal – medianvärden.

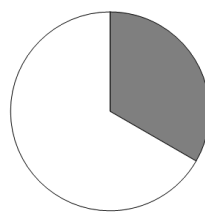
Vinstmarginalen har mätt som medelvärde för företagen i segmentet diversifierade rederier sjunkit sedan 2014 och varit negativt under de två senaste åren. Medianvärdet har dock vänt uppåt (från -23,5 procent till -10,5 procent) men är fortfarande negativt för år 2017. Tidigare år har segmentet diversifierade rederier uppvisat negativ vinstmarginal endast under 2009. Om sjöfartsstödet exkluderas är vinstmarginalen mätt som medelvärde hela -40,3 procent (medianvärdet när sjöfartsstödet exkluderas är -16,6 procent).

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 exkl. stöd.

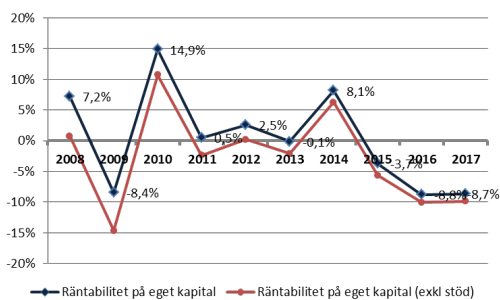
Av diagrammen framgår att trots de negativa medel- och medianvärdena så är det ett av de tre företagen som har positiv vinstmarginal. Ett av företagen har dessutom en positiv vinstmarginal även när sjöfartsstödet exkluderas. I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under perioden 2008-2017 inklusive och exklusive sjöfartsstödet.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%
	Svag	0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%

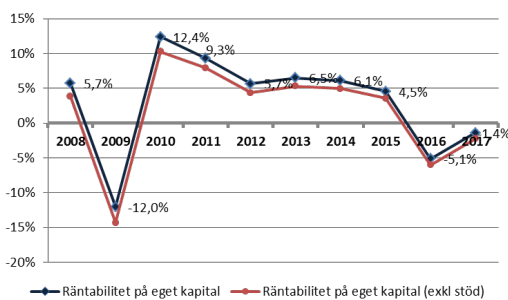
Liksom närmast föregående år har 2 av 3 företag i segmentet en negativ vinstmarginal både inklusive och exklusive sjöfartsstödet. Försämringen i lönsamhet som observerats de senaste

åren mätt som vinstmarginal för dessa företag har fortsatt under 2017 och för detta år uppvisar inget företag en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent).

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



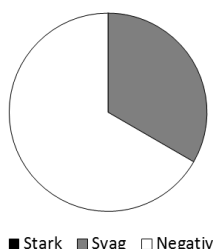
Räntabilitet på eget kapital – medel.



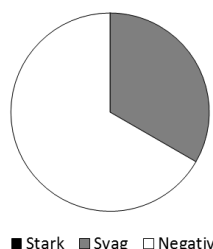
Räntabilitet på eget kapital – median.

Lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital sjönk under 2016 till negativa nivåer (-8,8 procent mätt som medelvärde) och för 2017 ligger medelvärdet kvar på ungefärligen samma nivå (-8,7 procent). Medianvärdet uppvisar en viss återhämtning från -5,1 procent för 2016 till -1,4 procent för år 2017. Sjöfartsstödet påverkan på räntabilitet på eget kapital innebär liksom tidigare under perioden ca 1-2 procentenheters förbättring. Oaktat sjöfartsstödet är dessa värden negativa.

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 2017 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2017 exkl. stöd

På samma sätt som under närmast föregående år är det under 2017 inget företag i segmentet som kan uppvisa en räntabilitet på eget kapital över 10 procent (stark). I stället uppvisar två av tre företag negativ räntabilitet på eget kapital både när sjöfartsstödet inkluderas och exkluderas. Ett företag har däremot en positiv men svag räntabilitet på eget kapital. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

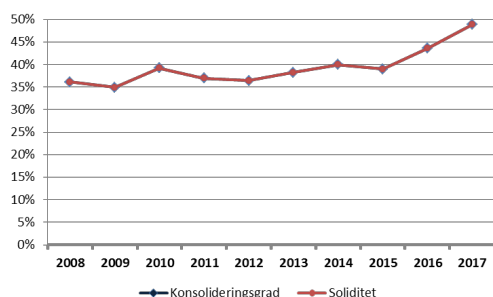
Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%	33%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	67%	33%	33%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte innebär någon förändring av klassificeringen av nivåerna på räntabilitet på eget kapital under 2017. Detta förhållande har rått under den senaste tre åren (2015-2017). Det finns inget år under perioden 2008-2017 där sjöfartsstödet inneburit att ett företag har kunnat uppvisa positiva värden på räntabilitet på eget kapital istället för negativa.

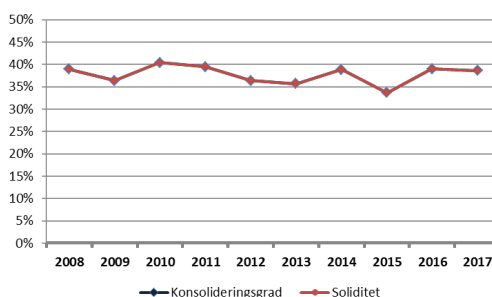
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet och konsolideringsgrad

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



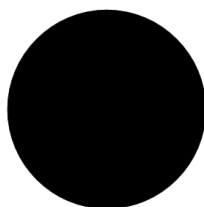
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

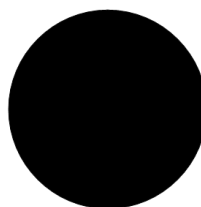
År 2017 är medelvärdet det högsta under hela perioden 2008-2017. Ökningen av medelvärdet började närmast föregående år och har ökat till 48,9 procent i medelvärde (jämfört med 43,6 procent 2016). Medianvärdet ligger emellertid fortsatt mer stabilt och uppgår 2017 till 38,6 procent (jämfört med 39,0 procent 2016). Vidare kan kommenteras att den fortsatt sjunkande lönsamheten i segmentet inte inneburit någon negativ påverkan på soliditetsmått (samma förhållande rådde under 2016).

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2017.

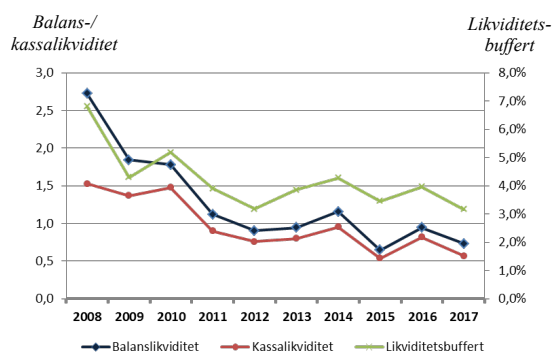
¹ Då företagen i segmentet diversifierade rederier upprättar koncernredovisning redovisas inte obeskattade reserver, vilket innebär att det inte är någon skillnad mellan nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad.

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå avseende soliditet under 2017, liksom under hela den undersökta perioden 2008-2017, vilket framgår av tabellen nedan.

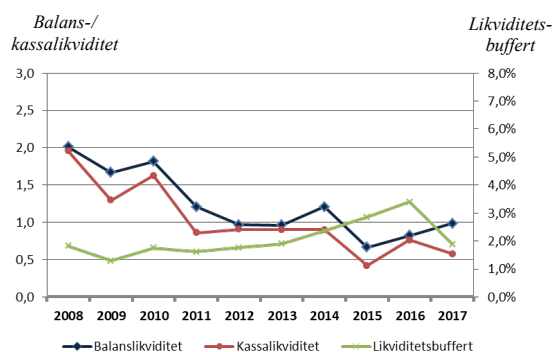
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet

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



Likviditet – medel.

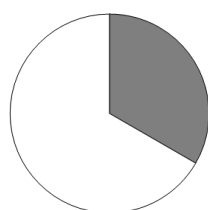


Likviditet – median.

Likviditeten mätt som kassa- och balanslikviditet i segmentet för diversifierade rederier har under hela den undersökta perioden uppvisat en tendens till sjunkande nivåer, med viss återhämtning under 2016. År 2017 har medelvärdena åter vänt neråt, men det är små variationer mellan åren. Nivån har de senaste åren legat mellan 0,5 och 1,0.

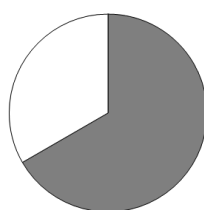
Likviditetsbufferten har visat motsvarande rörelser under perioden, samtidigt som ökningen av medianvärdet som skett under perioden nu vänt neråt.

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



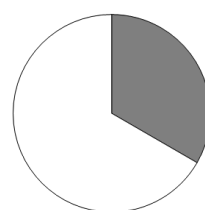
■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2017.

Två av tre företag i segmentet uppvisar en låg kassa- och balanslikviditet, och två av tre företag har en medelhög balanslikviditet (där även varulager ingår). Jämfört med 2016 så har inget företag en kassa- och balanslikviditet som kan klassificeras som hög. Två av tre företag har en låg nivå på likviditetsbufferten. I övrigt är det inga förändringar under 2017 jämfört med 2016. Inga företag har likviditetsnivåer som kan klassificeras som höga.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2008-2017.

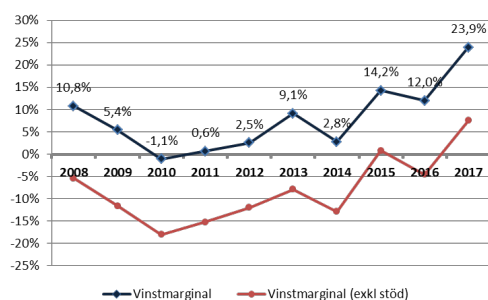
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%	0%
	Medel	0,8-1,1	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	33%
	Låg	< 0,8	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	67%	100%	100%	67%	0%	0%	67%	0%	33%	0%
	Medel	0,8-1,1	33%	0%	0%	0%	67%	67%	33%	33%	0%	67%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	33%	33%	33%	0%	67%	67%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	5-10 %	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%	33%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%	67%

Det kan konstateras att under den inledande delen av den undersökta perioden hade flertalet företag höga nivåer på kassa- och balanslikviditet, och att nivån generellt legat lägre under den senare delen. Beträffande likviditetsbuffert så fanns på samma sätt företag under åren 2008-2010 företag som uppvisade höga nivåer, men nivån har sjunkit och sedan 2011 har inget företag uppvisat hög nivå. Å andra sidan har dessa bolag avsevärt större balansräkningar än övriga segment så det är ”svårare” för dem att ha en hög nivå.

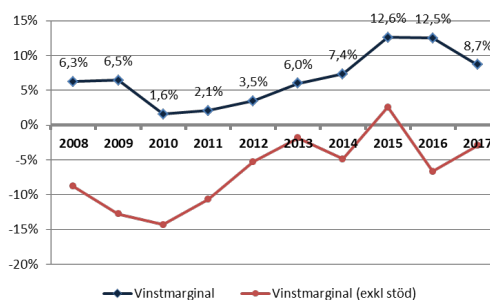
5.3 Tanker

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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



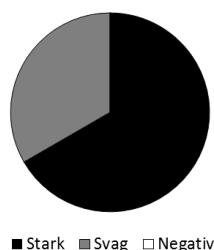
Vinstmarginal – medel.



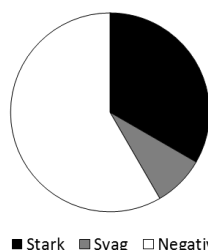
Vinstmarginal – median.

I segmentet för tanker har lönsamheten mätt som vinstmarginal fortsatt att vara volatil. Medelvärde ökar från 12,0 procent för 2016 till 23,9 procent mätt som medelvärde år 2017. Medianvärdet å andra sidan sjunker från 12,5 procent för 2016 till 8,7 procent för 2017. Den största skillnaden mot den tidigare perioden är att vinstmarginalen mätt som medelvärde är positiv också när sjöfartsstödet exkluderas. Medianvärdet när sjöfartsstödet exkluderas är negativt men sjöfartsstödet innebär en förbättring med 11,6 procentenheter.

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



Vinstmarginal 2017 inkl. stöd.



Vinstmarginal 2017 exkl. stöd

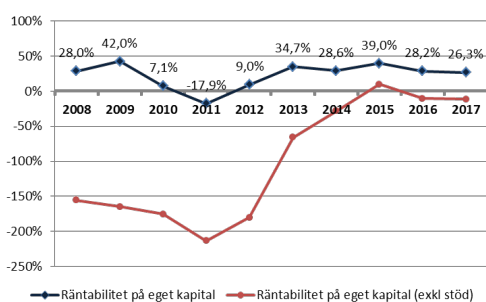
Andelen företag i tankersegmentet som har en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent) sjunker från över 80 procent till 67 procent av företagen. Det är dock inget företag som har en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas. Om sjöfartsstödet exkluderas har en majoritet av företagen en negativ vinstmarginal. Av bolagen har 33 procent dock fortfarande en vinstmarginal som klassificeras som stark även när sjöfartsstödet exkluderas, vilket är den näst högsta andelen under hela perioden förutom 2015 (då andelen låg på 43 procent).

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

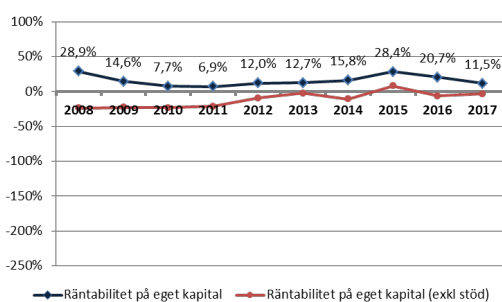
Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%
	Svag	0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%
	Svag	0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%

Det kan konstateras att lönsamheten förbättrats i segmentet för tankers och 2017 är det första året under hela perioden 2008-2017 som inget företag har negativ vinstmarginal. Andelen företag med negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas har utgjort en majoritet med undantag av 2015. År 2017 är andelen fortsatt hög – men sjunker – samtidigt som andelen företag med stark vinstmarginal även när sjöfartsstödet exkluderas ökar något.

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



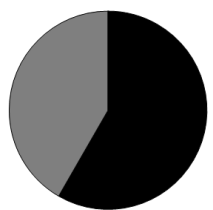
Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

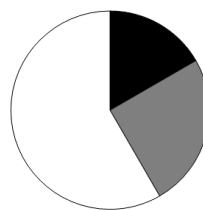
Lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital i tankersektorn sjunker ytterligare något under 2017 men ligger fortfarande på en relativt hög nivå. Medelvärdet sjunker något från 28,2 procent (20,7 procent i medianvärde) till 26,3 procent (11,5 procent i medianvärde). När sjöfartsstödet exkluderas sjunker lönsamheten med nära 40 procentenheter i medelvärde till -11,6 procent och medianvärdet sjunker med ca 15 procentenheter till -3,3 procent.

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 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2017 exkl. stöd.

Klassificeringen av nivån på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital visar att en majoritet av rederierna i tankersektorn ligger på en nivå som klassificeras som stark (> 10 procent) och samtliga har positiva värden. Detta är första gången i hela den undersökta perioden 2008-2017 som alla företag i segmentet har positiv räntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet exkluderas har över hälften en negativ räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2008-2017 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

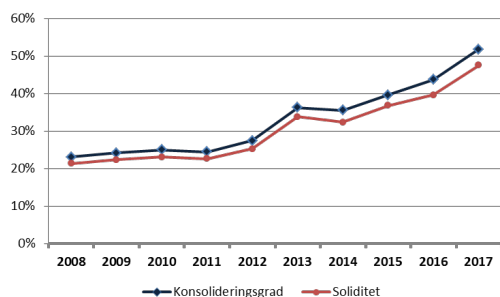
Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%	79%	73%	58%
	Svag	0-10%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%	14%	18%	42%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%	50%	27%	17%
	Svag	0-10%	6%	11%	11%	22%	11%	35%	19%	21%	9%	25%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%

Som påpekats ovan är 2017 det första undersökta året där samtliga ingående företag har en positiv räntabilitet på eget kapital. I övrigt har inga större förändringar skett. Andelen företag som har negativ räntabilitet på eget kapital när sjöfartsstödet exkluderas ligger på över hälften, vilket ungefärligen är samma nivå som under hela tioårsperioden, med undantag av 2015 som avvikit mest med en låg nivå. Andelen företag som har en stark nivå (> 10 procent) ligger på 17 procent, vilket är ungefärligen den nivå som kunnat observeras tidigare år, med undantag av 2015 då hela 50 procent av företagen hade en räntabilitet på eget kapital över 10 procent.

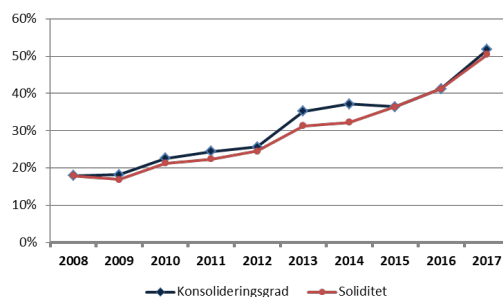
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

5.3.2 Tanker - Soliditet

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



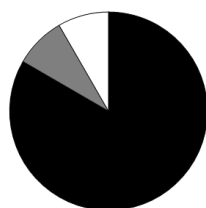
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

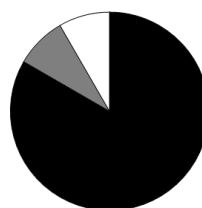
Nyckeltalet soliditet som mäter graden av egenfinansiering har ökat under i princip hela den undersökta perioden och ligger år 2017 på den högsta uppmätta nivån mätt både som medel- och medianvärde på 47,6 procent respektive 50,4 procent. Den ökade soliditeten kan förklaras av den ökade lönsamheten i tankersegmentet.

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2017.

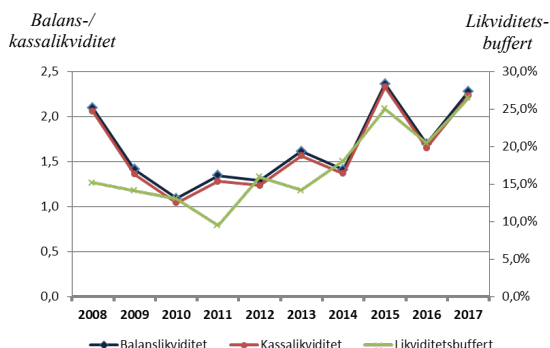
Även om nivån på soliditeten har ökat både som medel- och medianvärde ligger andelen företag med hög nivå (>25 procent) kvar på ungefär samma nivå som föregående år och utgör 83 procent av de ingående företagen i segmentet år 2017. Denna höga andel som uppnåtts under 2016-2017 är den högsta under hela den undersökta perioden. Andelen företag med låg soliditet har också legat relativt stabilt under de senaste tre undersökta åren. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Soliditet	Hög	> 25%	35%	33%	33%	44%	50%	76%	63%	57%	82%	83%
	Medel	15-25%	24%	28%	33%	22%	28%	12%	25%	36%	9%	8%
	Låg	< 15%	41%	39%	33%	33%	22%	12%	13%	7%	9%	8%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	35%	33%	39%	50%	56%	76%	63%	64%	82%	83%
	Medel	15-25%	24%	33%	28%	17%	22%	24%	25%	29%	18%	8%
	Låg	< 15%	41%	33%	33%	33%	22%	0%	13%	7%	0%	8%

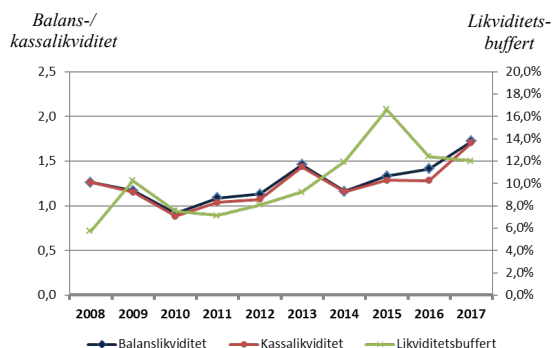
Utöver vad som konstaterats ovan kan utläsas ur tabellen att jämfört med 2016 är det nu åter företag som har en konsolideringsnivå som kan klassificeras som låg (<15 procent) även om denna andelen år 2017 är fortsatt låg på 8 procent.

5.3.3 Tanker - Likviditet

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



Likviditet – medel.

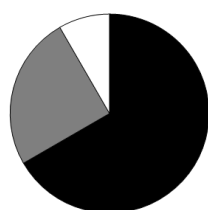


Likviditet – median.

Nivån på kassa- och balanslikviditet sjönk under 2016 mätt som medelvärde – något som inte avspeglades i medianvärdet – men under 2017 har kassa- och balanslikviditeten åter ökat till

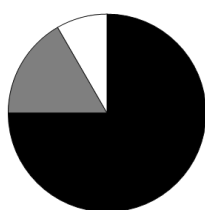
nivåer likt år 2015. Medianvärdet har fortsatt att stiga och uppgår under 2017 till 1,7 vilket är det högsta uppmätta värdet under perioden 2008-2017. Nivån på likviditetsbuffert har stigit på motsvarande sätt som kassa- och balanslikviditet mätt som medelvärde, men mätt som medianvärde har nivån sjunkit något ytterligare jämfört med 2016.

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



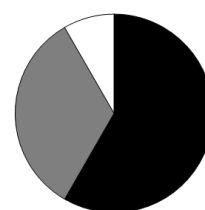
■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2017.

En majoritet av företagen ligger på en nivå som klassificeras som hög avseende alla tre likviditetsmått under 2017. Andelen företag som har en nivå på de tre likviditetsmått som klassificeras som låg är den lägsta under hela den undersökta perioden. I tabellen nedan visas utvecklingen i klassificeringen för de tre mått under perioden 2008-2017.

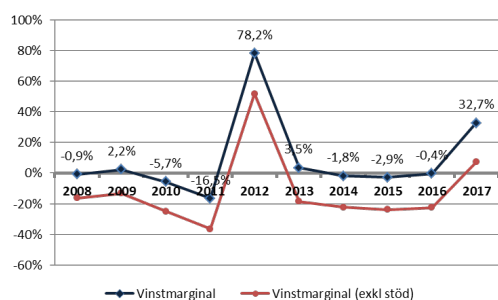
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%	64%	73%	67%
	Medel	0,8-1,1	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%	14%	18%	25%
	Låg	< 0,8	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%	21%	9%	8%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	53%	44%	33%	39%	44%	65%	44%	64%	73%	75%
	Medel	0,8-1,1	12%	28%	17%	22%	22%	6%	31%	7%	9%	17%
	Låg	< 0,8	35%	28%	50%	39%	33%	29%	25%	29%	18%	8%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%	64%	73%	58%
	Medel	5-10 %	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%	21%	27%	33%
	Låg	< 5 %	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%	14%	0%	8%

Andelen företag som har en kassa- eller balanslikviditet på en nivå som kan klassificeras som låg (<0,8) är den lägsta under hela den undersökta perioden 2008-2017. Fortsatt har också en majoritet av företagen en kassa- eller balanslikviditet som kan klassificeras som hög (>1,1). Vad gäller likviditetsbuffert ligger även här en majoritet av företagen på hög nivå.

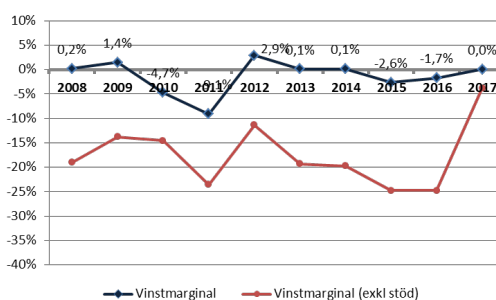
5.4 Torrlast

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).



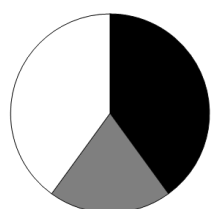
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

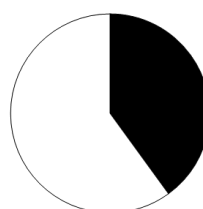
Lönsamhet mätt som vinstmarginal har 2017 ökat kraftigt som medelvärde till 32,7 procent medan medianvärdet ökat något mindre till 0,0 procent. Den kraftiga ökningen av medelvärdet beror till stor del på att ett av de ingående företagen (AB Westco) sålt en stor del av sina anläggningstillgångar och därigenom gjort en realisationsvinst². Detta gör att medelvärdet är positivt för vinstmarginalen även om sjöfartsstödet exkluderas. Sjöfartsstödet gör att vinstmarginalerna stiger med ca 25 procent i medelvärde och ca 4 procent i medianvärde.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 exkl. stöd.

Mer än hälften av företagen har en positiv vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas varav 40 procent har en nivå som klassificeras som stark (> 5 procent) och 20 procent en nivå som klassificeras som svag (> 0-5 procent). När sjöfartsstödet exkluderas har 60 procent av företagen en negativ vinstmarginal.

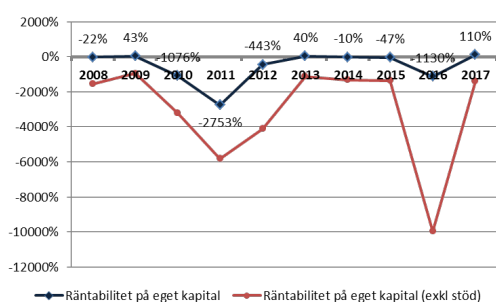
² Även under 2012 drogs medelvärdet upp kraftigt. Den gången av att ett enskilt företag med begränsad verksamhet under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och redovisat detta som rörelseintäkt.

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

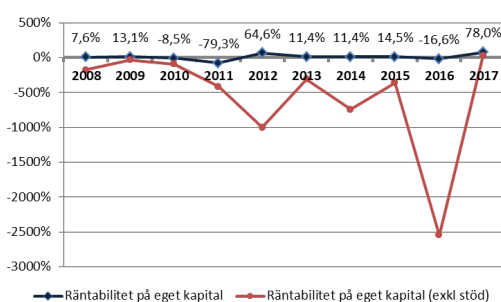
Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%
	Svag	0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%

Vinstmarginalerna i segmentet för torrlast har under perioden varierat i nivåer, men klassificeringen har varit förhållandevis stabil. År 2017 utmärker sig genom att 40 procent av företagen har en stark vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas. Som påpekats ovan kan en del av förklaringen sökas i att ett företag gjort kraftig lönsamhetsförbättring av engångskaraktär genom försäljning av anläggningstillgångar.

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



Räntabilitet på eget kapital – medel.



Räntabilitet på eget kapital – median.

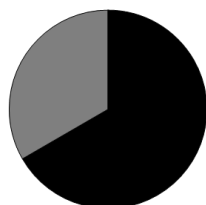
I segmentet är spridningen stor på företagens räntabilitet på eget kapital. Medelvärdet ökar kraftigt jämfört med 2016, vilket beror på att ett av de ingående företagen sålt en stor del av sina anläggningstillgångar och därigenom gjort en realisationsvinst. Även medianvärdet ökar för 2017 och är nu positivt även när sjöfartsstödet exkluderas.³ Den underliggande ökningen av medianvärdet fortsätter och stiger kraftigt under 2017. Om sjöfartsstödet exkluderas försämrar företagens räntabilitet på eget kapital kraftigt (vad gäller medelvärdet med över 1 000 procentenheter) men för första gången är medianvärdet positivt även om sjöfartsstödet exkluderas.⁴

³ På samma sätt som tidigare under den undersökta perioden finns det 2017 enstaka företag som driver medelvärdet och ger extrema värden.

⁴ En matematisk förklaring till de kraftigt negativa värdena på räntabiliteten i vissa fall kan vara den låga soliditeten i vissa av företagen som påverkar beräkningen (liten nämnare och stor negativ täljare) av räntabilitet på eget kapital.

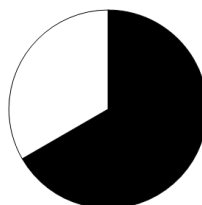
Det bör vidare påpekas att diagrammen ovan avseende företagens räntabilitet på eget kapital endast omfattar tre av de fem företag som ingår i segmentet, eftersom två av företagen i segmentet uppvisar negativt eget kapital.⁵

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2017 exkl. stöd

När sjöfartsstödet inkluderas har samtliga företag i segmentet för torrlast en positiv räntabilitet på eget kapital, varav majoriteten har en nivå som kan klassificeras som stark (> 10 procent). När sjöfartsstödet exkluderas har 67 procent av företagen fortfarande en stark nivå på räntabilitet på eget kapital medan övriga har negativa värden. På samma sätt som påpekats ovan kan en del av förklaringen sökas i att ett enskilt företag uppvisat ett kraftigt positivt resultat till följd av försäljning av anläggningstillgångar. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	50%	50%	43%	14%	67%	60%	40%	60%	50%	67%
	Svag	0-10%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	20%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	40%	50%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	67%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	33%

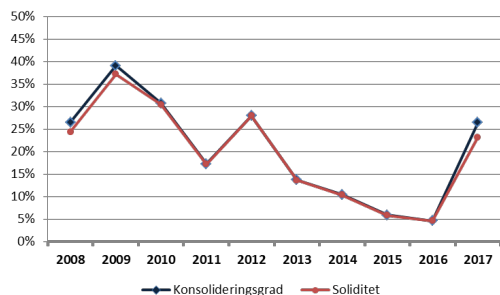
År 2017 är första året som en majoritet av företagen har en stark räntabilitet på eget kapital också när sjöfartsstödet exkluderas. I övrigt är förändringarna i klassificeringen små. Under åren 2012-2017 har minst hälften av företagen haft en positiv räntabilitet på eget kapital också när sjöfartsstödet inkluderas.

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

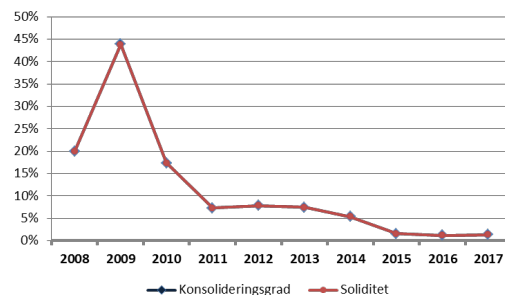
⁵ F-Shipping AB och Rederi AB Uman har negativt eget kapital år 2016 och 2017.

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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



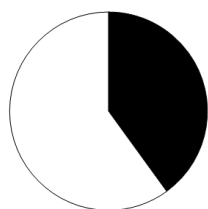
Soliditet och konsolideringsgrad– medel.



Soliditet och konsolideringsgrad– median.

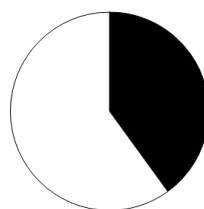
Soliditeten i segmentet för torrlast har varit påtagligt låg och sjunkande under hela den undersökta perioden 2008-2017. Medelvärdet har sedan år 2013 legat under 15 procent och medianvärdet under 10 procent sedan år 2011. På grund av att ett enskilt företag under 2017 genomfört en försäljning av anläggningstillgångar och därmed gjort en realisationsvinst (vilket behandlats ovan angående lönsamheten) har också soliditeten i detta bolag påtagligt förbättrats. Detta har i sin tur haft stor påverkan på medelvärdet vilket framgår av ovanstående diagram. Medianvärdet ligger emellertid fortsatt på en förhållandevis mycket låg nivå. Här kan också observeras att två företag har negativt eget kapital och därmed också negativ soliditet (F-Shipping AB och Rederi AB Uman).

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2017.

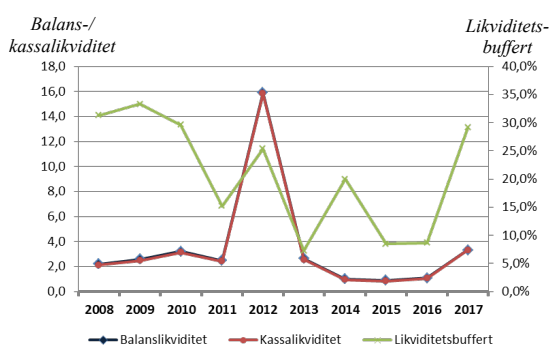
Majoriteten av företagen har en soliditet och konsolideringsgrad under 2017 som kan klassificeras som låg. Dessa nivåer är dessutom påtagligt låga, se ovan. Övriga har en nivå som klassificeras som hög (> 25 procent). I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Soliditet	Hög	> 25%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%	40%
	Medel	15-25%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%	0%
	Låg	< 15%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%	60%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%	40%
	Medel	15-25%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%	0%
	Låg	< 15%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%	60%

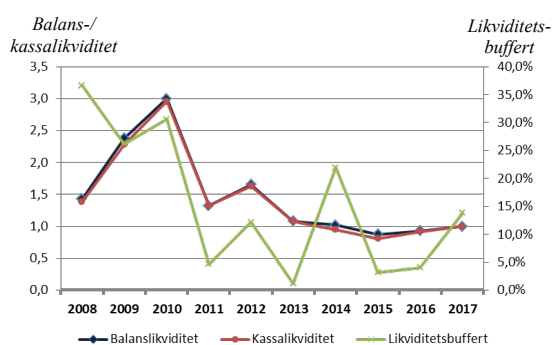
Under 2017 har andelen företag som har en soliditet och konsolideringsgrad som kan klassificeras som hög (> 25 procent) utgjort 40 procent. En så hög andel har inte observerats sedan 2010. Majoriteten av företag har dock en nivå på soliditet och konsolideringsgrad som klassificeras som låg på samma sätt som kunnat observeras sedan 2011.

5.4.3 Torrlast - Likviditet

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



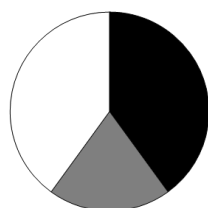
Likviditet – medel.



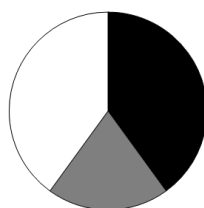
Likviditet – median.

Likviditetsmått kassa- och balanslikviditet har under senare delen av den undersökta perioden 2008-2017 legat på förhållandevis stabila nivåer.⁶ Under 2017 sker en ökning av medelvärdet, något som delvis kan förklaras av att ett företag har sålt anläggningstillgångar och därmed förbättrat sin likviditet. Även medianvärdet ökar något från 2016 års nivå till 1,0 för både kassa- och balanslikviditeten. Likviditetsbufferten uppvisar en kraftigare ökning mätt som medelvärde, vilket också delvis kan förklaras av det företag som sålt anläggningstillgångar.

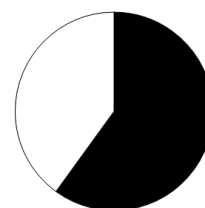
I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet (vänster), balanslikviditet (mitten) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Kassalikviditet 2017.



Balanslikviditet 2017.



Likviditetsbuffert 2017.

Vad gäller klassificeringen har 60 procent av företagen en kassa- och balanslikviditet som är på hög (> 1,1) eller medelnivå (0,8-1,1). Likviditetsbufferten ligger på en hög nivå i 60

⁶ Att medelvärdet för år 2012 är mycket högt (>15) förklaras av ett enskilt företag under avveckling sålt sina anläggningstillgångar och erhållit likvida medel.

procent av företagen i torrlastsegmentet. I tabellen nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2008-2017.

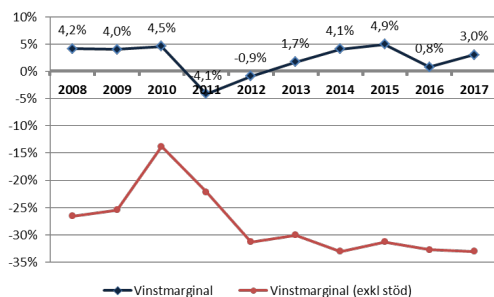
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%	40%
	Medel	0,8-1,1	33%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	33%	20%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	33%	40%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	50%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%	40%
	Medel	0,8-1,1	50%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	17%	20%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	50%	40%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	40%	17%	33%	60%
	Medel	5-10 %	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%	33%	17%	0%
	Låg	< 5 %	0%	0%	14%	57%	50%	60%	60%	50%	50%	40%

Under perioden 2013-2015 sågs en sjunkande andel företag med höga likviditetsnivåer. Under de senaste två åren 2016-2017 har denna andel återigen ökat och är nu 40 procent av företagen i segmentet. Andelen företag med nivåer på kassa- och balanslikviditet som klassificeras som låg är emellertid stor. Endast år 2015 har andelen med låg kassa- och balanslikviditet varit större.

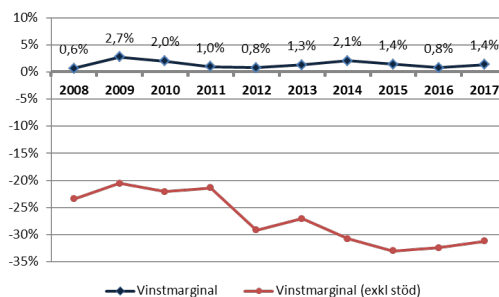
5.5 Färjesjöfart

5.5.1 Färjesjöfart - Lönsamhet

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



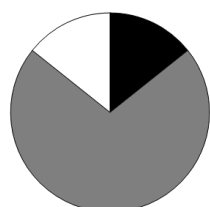
Vinstmarginal – medel.



Vinstmarginal – median.

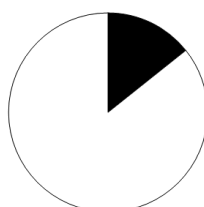
Vinstmarginalen för företagen inom färjesjöfart ökade stadigt under perioden 2011-2015, men medelvärdet vände neråt under 2016. Under 2017 vände vinstmarginalen åter uppåt mätt både som medel- och medianvärde (från 0,8 procent i både medel- och medianvärde till 3,0 procent i medelvärde och 1,4 procent i medianvärde). Under hela den undersökta perioden har vinstmarginalerna varit förhållandevis stabila och relativt låga. Medianvärdet för vinstmarginalen har under åren 2008-2017 legat mellan 0,6 och 2,1 procent. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalerna med över 30 procentenheter och är därmed kraftigt negativt, mätt både som medel- och medianvärde.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

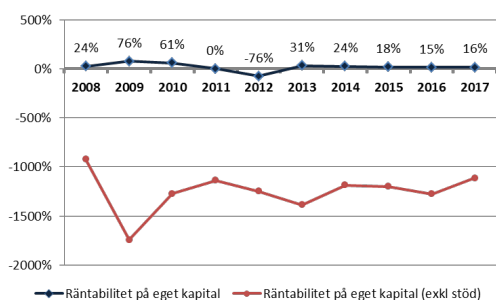
Vinstmarginal 2017 exkl. stöd.

Av företagen i segmentet för färjesjöfart har 85 procent en positiv vinstmarginal under år 2017, varav 14 procent en vinstmarginal över 5 procent (stark). När sjöfartsstödet exkluderas har 86 procent av företagen en negativ vinstmarginal och ett företag (motsvarande 14 procent) har en positiv och stark vinstmarginal. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2008-2017.

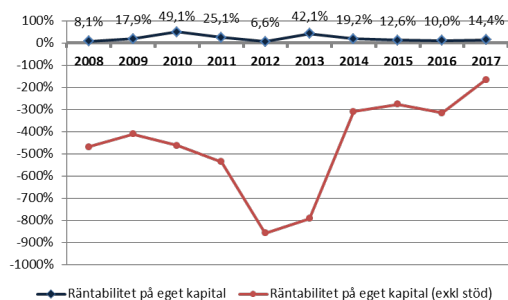
Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%
	Svag	0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%
	Svag	0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%

Under hela den undersökta perioden sedan 2008 har en majoritet av företagen i segmentet haft positiv vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas, även om flertalet har legat på en nivå som klassificerats som svag (0-5 procent). När sjöfartsstödet exkluderas har över 80 procent av företagen haft en negativ vinstmarginal de senaste sju åren (sedan 2011). Det har å andra sidan alltid funnits en andel företag som haft positiv, och till med stark, vinstmarginal (> 5 procent) under hela den undersökta perioden.

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



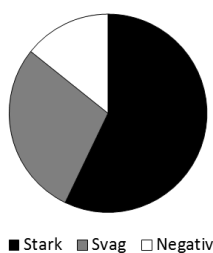
Räntabilitet på eget kapital – medel.



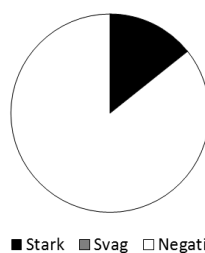
Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital ökar något under 2017 jämfört med 2016 från 15 procent i medelvärde (10 procent i medianvärde) till 15 procent (14,4 procent). Färjesjöfarten har under hela den undersökta perioden haft stabila men låga vinstmarginaler, men har samtidigt haft en god lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker räntabiliteten på eget kapital mycket kraftigt (över 1 000 procentenheter i medelvärde och ca 200 procent i medianvärde).

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



Räntabilitet på eget kapital 2017 inkl. stöd.



Räntabilitet på eget kapital 2017 exkl. stöd.

Över hälften av företagen i segmentet för färjesjöfart har en räntabilitet på eget kapital över 10 procent, vilket klassificeras som stark, när sjöfartsstödet inkluderas. Denna andel sjunker till 14 procent om sjöfartsstödet exkluderas samtidigt som övriga har negativ räntabilitet på eget kapital. Sjöfartsstödet gör att 86 procent av företagen i segmentet har en positiv räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2008-2017 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

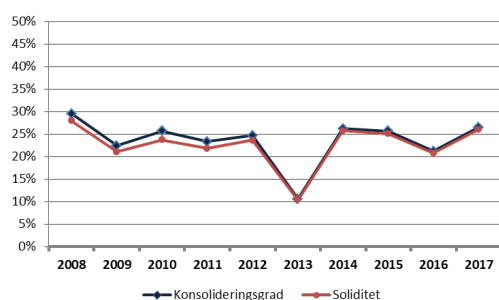
Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	50%	63%	75%	50%	38%	67%	83%	50%	50%	57%
	Svag	0-10%	25%	38%	25%	25%	25%	33%	0%	33%	33%	29%
	Negativ	< 0%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%	17%	17%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	17%	17%	17%	14%
	Svag	0-10%	13%	25%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	75%	75%	63%	88%	88%	83%	83%	83%	83%	86%

Andelen företag med en nivå där räntabilitet på eget kapital klassificeras som stark (> 10 procent) när sjöfartsstödet inkluderas har legat på hälften eller där över under hela perioden (med undantag av 2012). Andelen företag med negativ räntabilitet på eget kapital om sjöfartsstödet exkluderas har legat på väsentligen samma nivå under hela perioden 2008-2017.

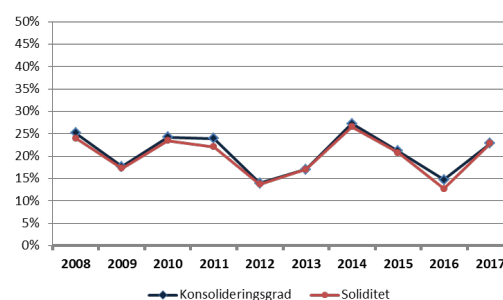
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



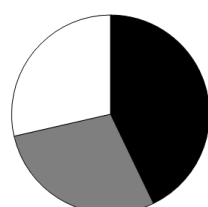
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



Soliditet och konsolideringsgrad – median.

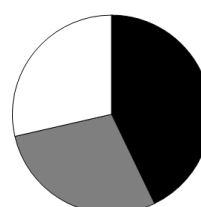
Soliditeten (och konsolideringsgraden) har under i princip hela perioden varierat mellan ca 20 och 30 procent i medelvärde (med undantag av en nedgång 2013). Den nedgång i både medel- och medianvärde som observerades närmast föregående år återhämtas under 2017 och stiger från 20,8 i procent i medelvärdet (12,7 procent i medianvärde) till 26,0 procent (22,8 procent).

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



■ Hög ■ Medel □ Låg

Soliditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Konsolideringsgrad 2017.

Av företagen i segmentet ligger flertalet på medel (15-25 procent) eller hög (> 25 procent) nivå vad gäller klassificering av nivån på soliditetet och konsolideringsgrad. Jämfört med

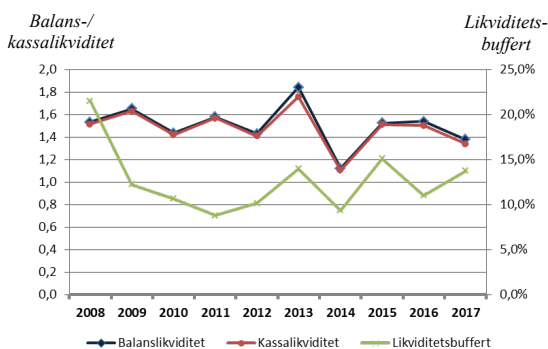
närmast föregående år är det en förbättring då det är färre som ligger på en låg nivå av båda nyckeltalen. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Soliditet	Hög	> 25%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%	43%
	Medel	15-25%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%	29%
	Låg	< 15%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%	29%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%	43%
	Medel	15-25%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%	29%
	Låg	< 15%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%	29%

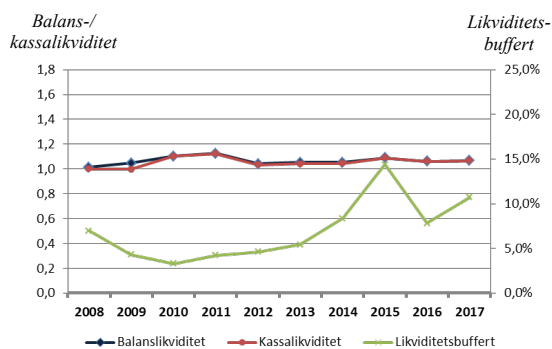
Under hela den undersökta perioden 2008-2017 har det skett små förändringar av andelen företag utifrån klassificeringen av nivåerna på nyckeltalen soliditet och konsolideringsgrad. Det kan dock konstateras att 2017 är det den lägsta andelen företag i segmentet som har en nivå som klassificeras såsom låg (< 15 procent)

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

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



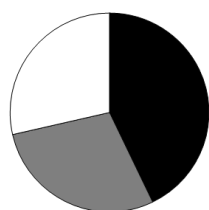
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

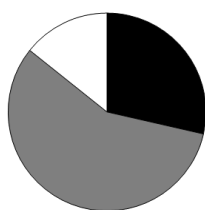
Under 2017 har kassa- och balanslikviditet minskat något mätt som medelvärde jämfört med 2016, och medianvärdet har legat mer stabilt. Förändringarna har med undantag av några enskilda år (2013-2014) varit förhållandevis små (tiondelar). Utvecklingen för likviditetsbufferten har varit något mer volatil än kassa- och balanslikviditet men har under de senaste åren också varit relativt stabil med små förändringar mellan åren. Under 2017 ökar medelvärdet (medianvärdet) från 11,0 procent (7,8 procent) till 13,7 procent (10,7 procent).

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



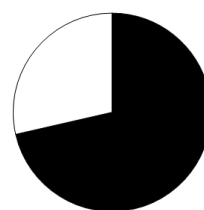
■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2017.

Majoriteten av företagen har kassa- och balanslikviditet under 2017 på medel (0,8-1,1) eller hög (> 1,1) nivå. Vad gäller likviditetsbuffert så har ca 70 procent en nivå som klassificeras som hög vilket är den högsta andelen under hela den undersökta perioden. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmått under tidsperioden 2008-2017.

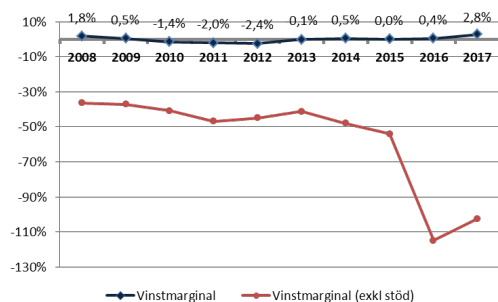
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%	50%	29%	43%
	Medel	0,8-1,1	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%	17%	43%	29%
	Låg	< 0,8	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%	33%	29%	29%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	25%	38%	25%	50%	13%	29%	33%	17%	14%	29%
	Medel	0,8-1,1	63%	50%	63%	38%	50%	43%	33%	50%	57%	57%
	Låg	< 0,8	13%	13%	13%	13%	38%	29%	33%	33%	29%	14%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%	67%	29%	71%
	Medel	5-10 %	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%	0%	29%	0%
	Låg	< 5 %	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%	33%	43%	29%

Under den undersökta perioden har det skett små förändringar i klassificeringen av nivån på kassa- och balanslikviditet och det har varit förhållandevis stabilt. Jämfört med närmast föregående år är det dock en högre andel som har en hög nivå på dessa båda nyckeltal. Beträffande måttet likviditetsbuffert är 2017 det år med högst andel med hög nivå och lägst andel med låg nivå.

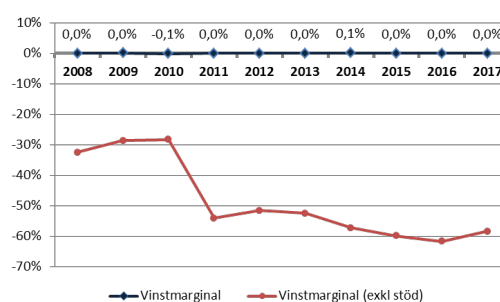
5.6 Management

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.

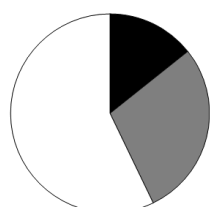


Vinstmarginal – median.

Vinstmarginalen i segmentet för management har under hela den undersökta perioden 2008-2017 legat runt 0, men för 2017 ökar den till den högsta nivån mätt som medelvärde. Medianvärdet är dock fortsatt på 0,0 procent. Om sjöfartsstödet exkluderas är vinstmarginalerna kraftigt negativa mätt som både medel- och medianvärde och visar också en betydligt större volatilitet under den undersökta perioden 2008-2017 än när sjöfartsstödet inkluderas. Sjöfartsstödet har stor betydelse för att dessa företag inte ska uppvisa kraftigt negativa vinstmarginaler, och gör att företagen mätt som medel- och medianvärde ligger runt 0 procent. Det bör framhållas att företagen i segmentet för management i allt väsentligt endast hanterar personal verksam i andra företag varför sjöfartsstödet får en avgörande betydelse för lönsamheten (och sannolikt företagens existens).

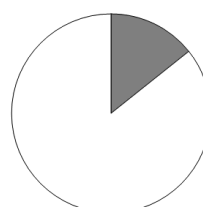
En observation som är värd att notera när det gäller lönsamhetsmått är att det för 2017 finns ett företag som erhåller sjöfartsstöd som överstiger bolagens omsättning, vilket således medför stora effekter på företagets resultat i relation till omsättningen när sjöfartsstöd exkluderas.⁷

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal 2017 exkl. stöd.

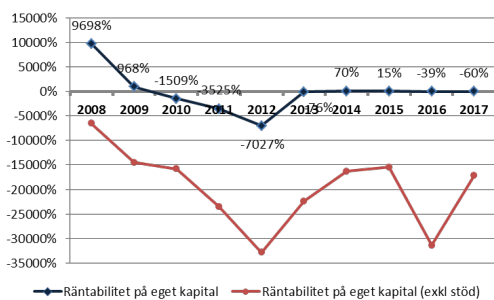
⁷ GoTa NETSS AB

Något mindre än hälften av företagen har en positiv vinstmarginal 2017. När sjöfartsstödet exkluderas har 86 procent av företagen en negativ vinstmarginal. Det bör dock observeras att det finns företag med en positiv vinstmarginal även när sjöfartsstödet exkluderas. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2008-2017.

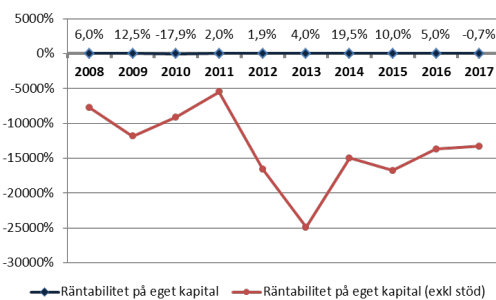
Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Svag	0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%

För första gången sedan 2008 finns det företag som har en positiv vinstmarginal också när sjöfartsstödet exkluderas. Vinstmarginalen när sjöfartsstödet inkluderas är dock för en majoritet av företagen negativ år 2017. Tidigare år under den tidigare undersökta perioden så har en majoritet av företagen haft en positiv – om än svag (0-5 procent) – vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas.

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



Räntabilitet på eget kapital – medel.

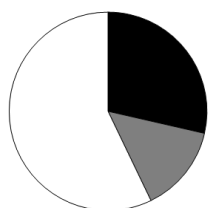


Räntabilitet på eget kapital – median.

Räntabilitet på eget kapital har varierat betydligt mer än vinstmarginalen som legat påfallande stabilt. Medelvärdena har i den tidigare delen av den undersökta perioden uppvisat stor volatilitet (då medelvärdet varierat mellan 9 698 procent och -7 027 procent).⁸ Under den senare delen har medelvärdet sjunkit från 70 procent år 2014 till -60 procent år 2017. Medianvärdet har under samma period sjunkit från 19,5 procent år 2014 till -0,7 procent år 2017. Om sjöfartsstödet exkluderas är volatiliteten väsentligt mycket större och kan mätas i 1000-tals procentenheter för både medel- och medianvärde. Sjöfartsstödet gör räntabilitet på eget kapital över 17 000 procentenheter bättre i medelvärde och över 13 000 procentenheter bättre i medianvärde för det senaste året i undersökningen.

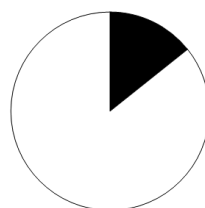
⁸ En förklaring till volatiliteten och de extrema värdena är den låga soliditet (se avsnitt 5.6.2 nedan) som företagen i segmentet har, vilket gör att även små förändringar i resultatet får stor effekt på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital.

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



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital 2017 exkl. stöd.

När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har en majoritet en negativ räntabilitet oavsett om sjöfartsstödet inkluderas eller exkluderas. När sjöfartsstödet inkluderas har ca 43 procent av företagen stark (> 10 procent) eller svag (0-10 procent) nivå. När sjöfartsstödet exkluderas har 86 procent en negativ räntabilitet på eget kapital, men för första gången sedan 2008 har en andel av företagen en positiv – och till och med stark – räntabilitet på eget kapital. I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

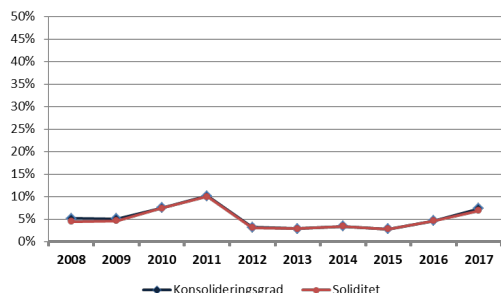
Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%	40%	25%	29%
	Svag	0-10%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%	20%	38%	14%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%	57%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%

När sjöfartsstödet inkluderas har minst hälften av företagen kunnat uppvisa en positiv räntabilitet på eget kapital under hela den tidigare undersökta perioden 2008-2016. Det senaste året i undersökningen har emellertid en majoritet av företagen en negativ räntabilitet på eget kapital även när sjöfartsstödet inkluderas. Samtidigt, och som påpekats ovan, är 2017 det första året sedan 2008 som det finns företag med positiv räntabilitet på eget kapital även när sjöfartsstödet exkluderas.

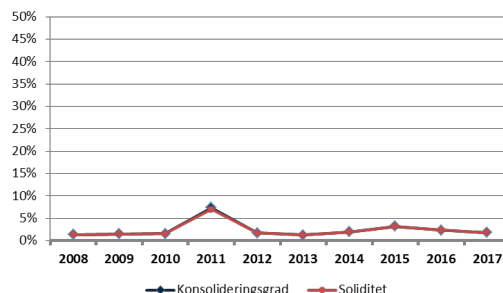
För kompletterande nyckeltal som mäter lönsamhet i segmentet ur andra aspekter se Appendix.

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.



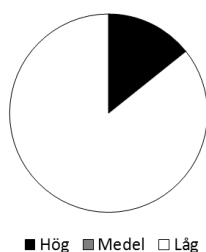
Soliditet och konsolideringsgrad – medel.



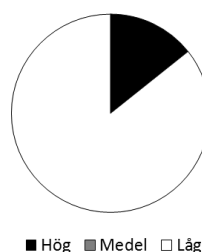
Soliditet och konsolideringsgrad – median.

Företagen i segmentet för management har haft en soliditet som varit relativt stabil om på en låg nivå. Med undantag av 2011 har både medel- och medianvärde legat under 10 procent. De senaste två åren 2016-2017 har medelvärdet ökat något till 6,9 procent i medelvärde samtidigt som medianvärdet legat något lägre och sjunker något 2017 till 1,8 procent. Nivåerna i detta segment är påtagligt låga, men å andra sidan är det verksamheter som dels inte är kapitalkrävande utan snarast är att betrakta som tjänsteföretag, och dels 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.



Soliditet 2017.



Konsolideringsgrad 2017.

Som konstaterats ovan är soliditeten i detta segment generellt låg vilket diagrammen också visar. Samtliga företag förutom ett i segmentet bedöms ha en låg soliditet och konsolideringsgrad under 2017. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet och konsolideringsgrad under hela den undersökta perioden utläsas.

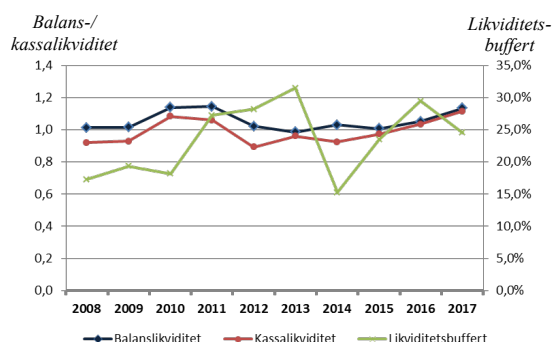
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Soliditet	Hög	> 25%	0%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Medel	15-25%	14%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%	86%
Konsolideringsgrad	Hög	> 25%	14%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Medel	15-25%	0%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%	86%

Under hela den undersökta perioden 2008-2017 har majoriteten av företagen haft en soliditet och konsolideringsgrad på en låg nivå, och under perioden 2012-2015 hade samtliga företag

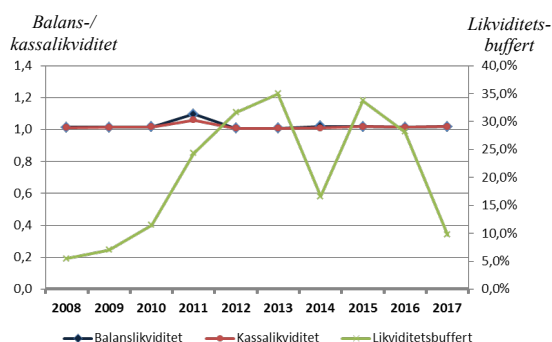
en låg soliditet (< 15 procent). År 2017 fanns det ett företag som hade en soliditet och konsolideringsgrad på hög nivå (> 25 procent). Detta har inte observerats sedan åren 2010-2011.

5.6.3 Management – Likviditet

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



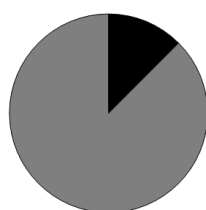
Likviditet – medel.



Likviditet – median.

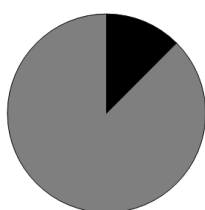
Likviditetsnivåerna mätt som kassa- och balanslikviditet har varit förhållandevis stabila runt 1 under hela den undersökta perioden. Förändringar mellan enskilda år har observerats mätt i tiondelar endast. Stabiliteten syns tydligt i medianvärdet. Nivån på likviditetsbufferten har varierat mer vilket kan förklaras av att den generellt låga balansomslutningen i dessa företag gör att små förändringar i likvida tillgångar får en stor effekt på de likviditetsbuffertens relativa storlek. Under 2017 faller både medel- och medianvärde från 29,4 procent till 24,5 procent i medelvärde samt från 28,2 procent till 9,7 procent i medianvärde.

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



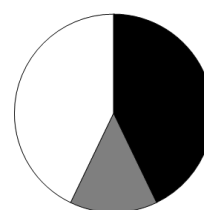
■ Hög ■ Medel □ Låg

Kassalikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Balanslikviditet 2017.



■ Hög ■ Medel □ Låg

Likviditetsbuffert 2017.

Kassa- och balanslikviditet för en stor majoritet (86 procent) av företagen i managementsegmentet ligger på en nivå som klassificeras som medelnivå (0,8-1,1). Resterande ligger på en nivå som klassificeras som hög (> 1,1). Inga företag har således en kassa- eller balanslikviditet som klassificeras som låg. Beträffande likviditetsbufferten har över hälften av företagen en nivå som klassificeras som hög eller på medelnivå. 43 procent av företagen ligger på en låg nivå. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2008-2017.

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%	0%	13%	14%
	Medel	0,8-1,1	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%	80%	88%	86%
	Låg	< 0,8	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%	0%
Balanslikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	25%	38%	0%	0%	0%	0%	13%	14%
	Medel	0,8-1,1	100%	100%	75%	63%	100%	83%	100%	100%	88%	86%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	63%	43%
	Medel	5-10 %	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%	14%
	Låg	< 5 %	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%	40%	38%	43%

Under hela den undersökta perioden 2008-2017 har ca 70-85 procent av företagen i detta segment haft en kassalikviditet på medelnivå (med undantag av 2011). De sista två åren i perioden har inte något av företagen legat på en nivå som klassificeras som låg. Balanslikviditeten har visat ett liknande mönster. Nivåerna på likviditetsbufferten har också legat högt där en majoritet av företagen har legat på en hög nivå under större delen av perioden, även om denna andel sjunkit under 2017.

6 Kommentar

6.1 Om undersökningen

Denna rapport innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2017. Rapporten är baserad på finansiell information om företagen som är publikt tillgänglig. Rapporten visar den finansiella situationen för de företag som mottagit sjöfartsstöd under 2017 och den finansiella utvecklingen under den undersökta perioden 2008-2017. Utvärderingen avseende 2017 omfattar 34 företag som erhållit ca 1,46 miljarder kronor i sjöfartsstöd under 2017. Den finansiella utvecklingen och det finansiella tillståndet kommenterats utifrån aspekterna lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet i branschen med hänsyn tagen till sjöfartsstödet påverkan på finansiella nyckeltal. Det har därigenom varit möjligt att åskådliggöra den direkta finansiella effekten av sjöfartsstödet vilket har gjorts på både aggregerad nivå och per segment.

Det bör framhållas att vissa bolagskonstruktioner kan försvåra genomsynen av den finansiella rapporteringen som sker per juridisk person. Det kan finnas anledning att tro att vissa verksamheter bedrivs och organiseras delvis med hänsyn till beskattning och möjligheterna att uppbära sjöfartsstöd. Ett exempel på detta kan vara det företag i segmentet management som erhåller sjöfartsstöd för 2017 som överstiger bolagets omsättning för samma år. Ett annat förhållande som kan ha effekt på vilka slutsatser som är möjliga att dra är antalet bolag i respektive segment. Det är relativt få bolag i varje segment vilket gör att enstaka bolag kan få ett stort genomslag på beräkningen av finansiella nyckeltal⁹ och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen.

6.2 Sammanfattande kommentarer

De 34 företag¹⁰ som mottagit sjöfartsstöd och som ingått i denna undersökning av 2017 minskade sin totala omsättning från 45,0 miljarder kronor under 2016 till 41,3 miljarder kronor 2017. Den största delen av minskningen kommer från segmentet för diversifierade rederier som minskat omsättningen med ca 2,6 miljarder kronor (från 38,3 miljarder 2016 till 35,7 miljarder kronor) och från färjesjöfarten som minskat omsättningen med ca 1,0 miljard kronor under 2017 (från 4,9 miljarder under 2016 till 3,9 miljarder kronor).

Sjöfartsstöd har under 2017 utbetalats med total 1,48 miljarder kronor och de företag som ingår i undersökningen har mottagit totalt 1,46 miljarder kronor, dvs den absoluta merparten av sjöfartsstödet. Jämfört med 2016 är detta en viss minskning från 1,49 miljarder totalt och 1,47 miljarder till de i undersökningen ingående företagen.

Resultatnivåerna på aggregerad nivå har liksom omsättningen minskat i absoluta tal, men inte lika mycket vilket gör att rörelse- och vinstmarginalerna faktiskt ökat jämfört med 2016 – men det bör påpekas att detta är på en aggregerad nivå.

⁹ I denna rapport har använts aritmetiska medelvärden och medianvärden.

¹⁰ 34 företag av de totalt 39 företag som erhållit sjöfartsstöd ingår i undersökningen för 2017. År 2016 ingick 35 av 39 företag som mottagit sjöfartsstöd.

För de enskilda segmenten ser utvecklingen olika ut. Lönsamheten sjunker framförallt för de diversifierade rederierna och för färjesjöfarten. Tanker och torrlast har å sin sida kraftigt förbättrat lönsamheten, även om detta dessa segment är betydligt mindre sett till deras aggregerade omsättning.

Sjöfartstödet har under hela den undersökta perioden 2008-2017 haft stor betydelse för de svenska rederier som mottagit det i bemärkelsen att deras lönsamhet mätt som vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital sjunker kraftigt om sjöfartstödet exkluderas. För enskilda bolag i respektive segment har sjöfartstödet en helt avgörande betydelse för att lönsamheten ska vara positiv, även om det i samtliga segment också finns företag som har positiv lönsamhet även om sjöfartstödet exkluderas (åtminstone 2017 även om detta år är ett undantag). Segmentet för management bör betraktas som ett särskilt fenomen där verksamheten utan sjöfartstöd är kraftigt olönsam, även om det under 2017 finns ett företag som har en positiv lönsamhet även när sjöfartstödet – något som inte observerats sedan 2008.

Det kan således konstateras att sjöfartstödet har en stor finansiell betydelse för de rederier som mottar det utifrån denna undersökning. Förekomsten av det statliga sjöfartstödet är sannolikt också något som påverkar hur företagen väljer att finansiera och organisera sin verksamhet. Sjöfartstödet är fortsatt av särskilt stor betydelse i segmentet för management där – åtminstone utifrån betraktat – tycks användas för en resultatutjämnande effekt.

APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

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

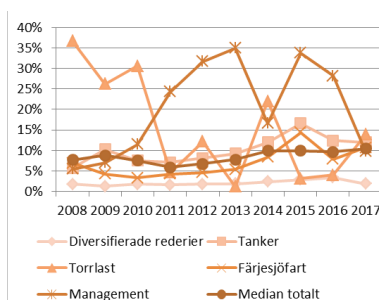
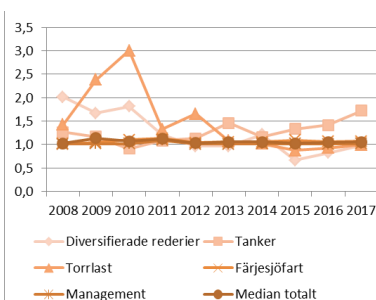
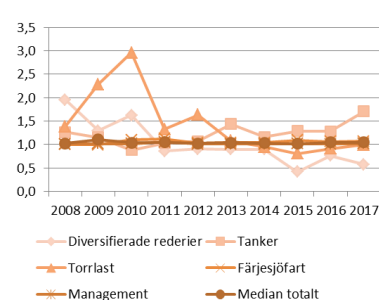
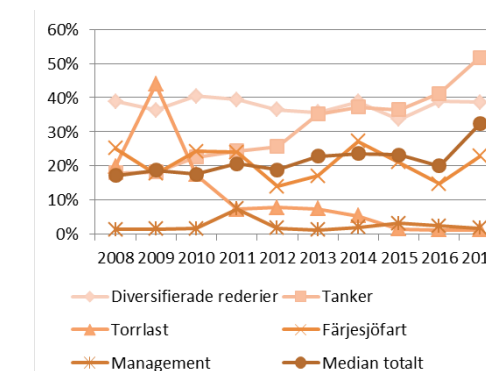
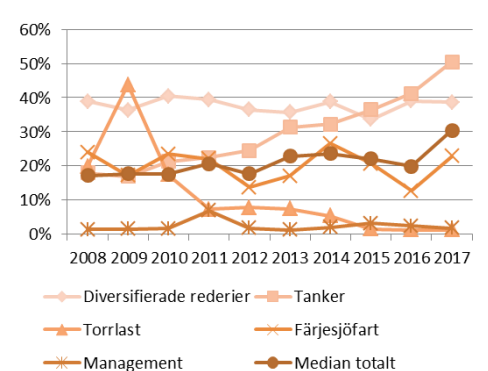
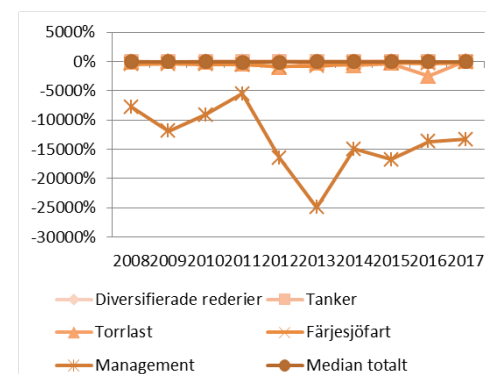
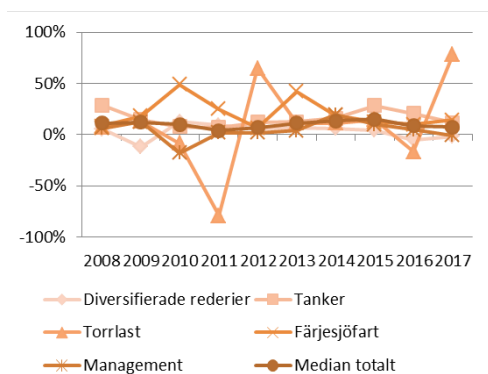
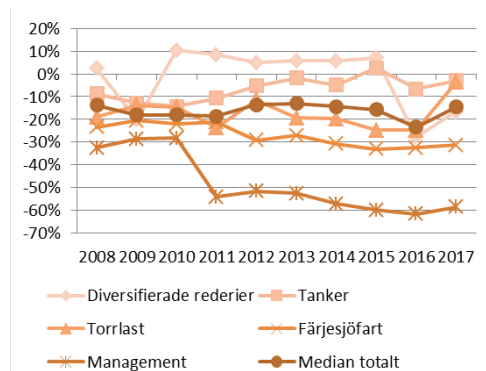
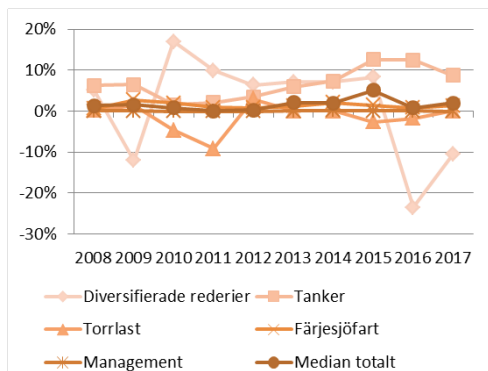
Dessa nyckeltal är:

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

Dessutom redovisas i Appendix:

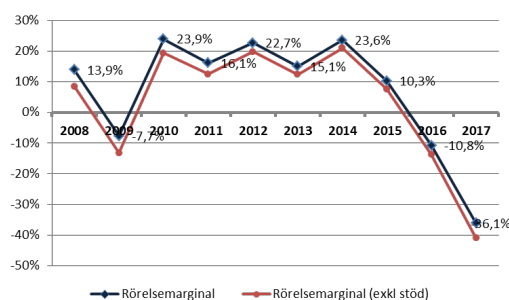
- Andelen företag per segment år 2017 utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på totalt kapital inklusive och exklusive sjöfartsstöd.
- Tabell per segment med en översikt över förändring av klassificeringen över tid under den undersökta perioden 2008-2017.
- Sammanställning av medianvärdena i de ingående segmenten för de nyckeltal som redovisats och kommenterats särskilt i kapitel 5.
- Nyckeltalsdefinitioner.
- Förteckning över de bolag som ingår i studien.
- Förteckning med bolag per segment.

APPENDIX – Övergripande jämförelse av medianvärden per nyckeltal

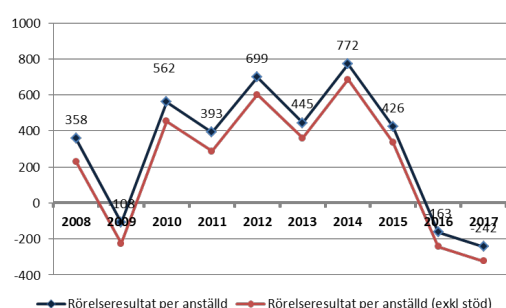


APPENDIX – Övriga nyckeltal och diagram

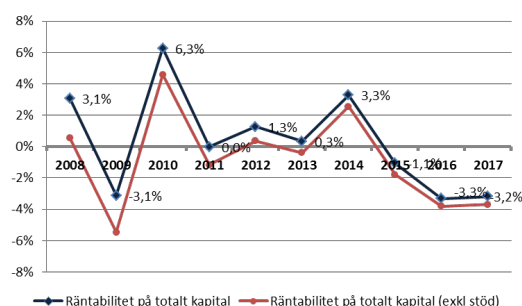
Diversifierade rederier



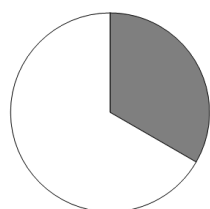
Rörelsemarginal – medel.



Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.

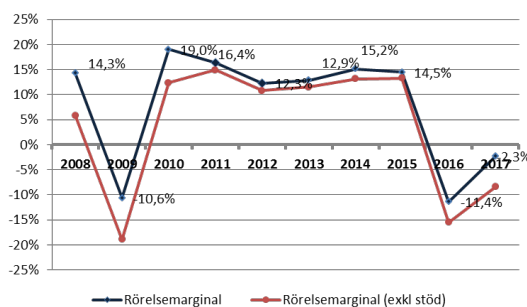


Räntabilitet på totalt kapital – medel.

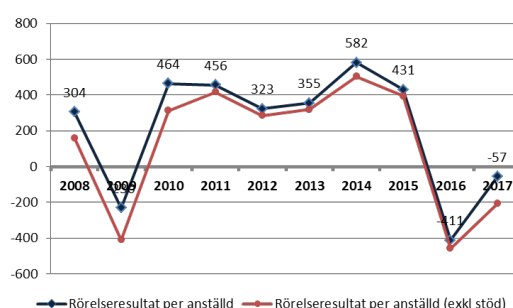


■ Stark ■ Svag □ Negativ

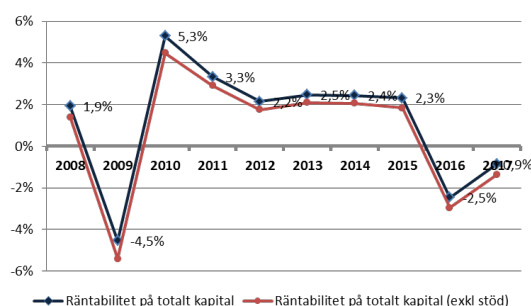
Räntabilitet på totalt kapital 2017 inkl. stöd.



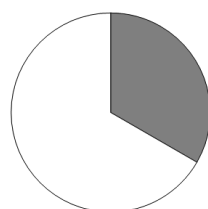
Rörelsemarginal – median.



Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – median.

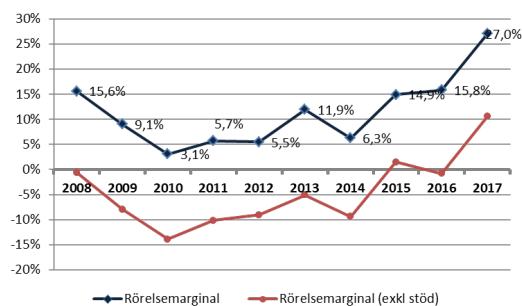


■ Stark ■ Svag □ Negativ

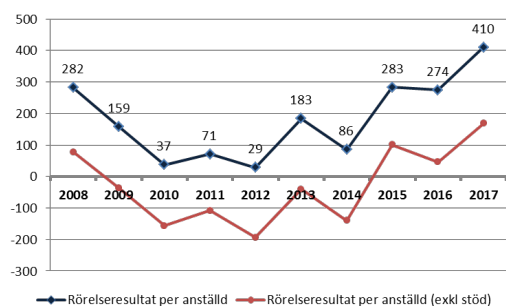
Räntabilitet på totalt kapital 2017 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 7%	33%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	33%	33%	67%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	33%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%

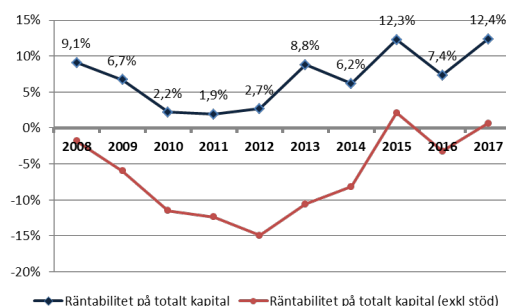
Tanker



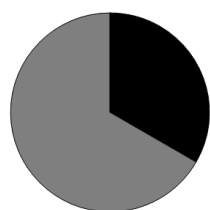
Rörelsemarginal – medel.



Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.

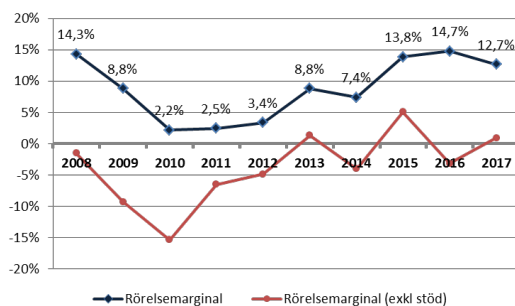


Räntabilitet på totalt kapital – medel.

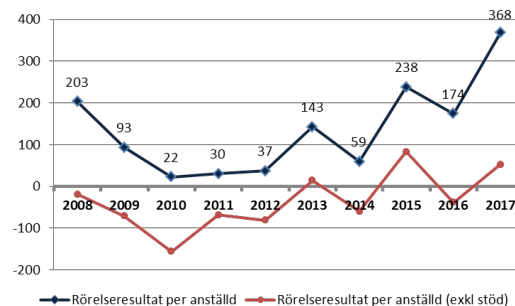


■ Stark ■ Svag □ Negativ

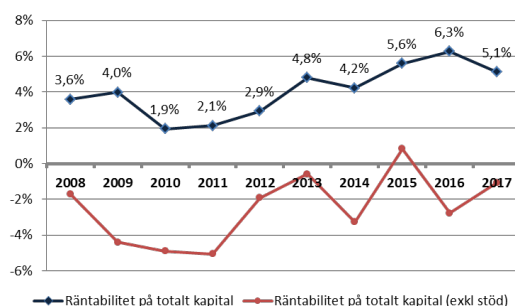
Räntabilitet på totalt kapital 2017 inkl. stöd.



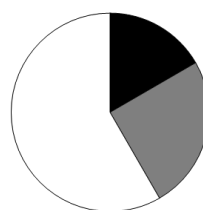
Rörelsemarginal – median.



Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – median.

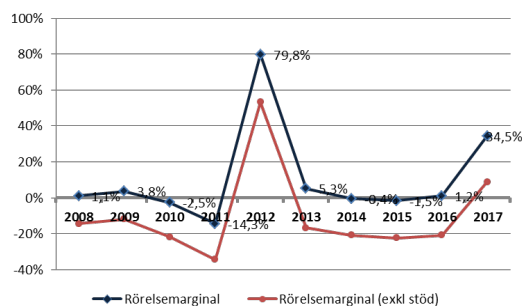


■ Stark ■ Svag □ Negativ

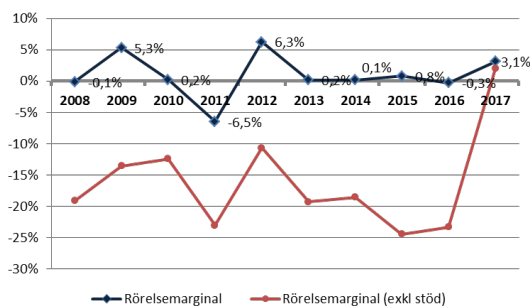
Räntabilitet på totalt kapital 2017 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 7%	41%	17%	11%	17%	22%	29%	44%	43%	36%	33%
	Svag	0-7%	47%	72%	61%	39%	44%	47%	25%	50%	55%	67%
	Negativ	< 0%	12%	11%	28%	44%	33%	24%	31%	7%	9%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	24%	6%	6%	0%	11%	6%	6%	29%	0%	17%
	Svag	0-7%	6%	22%	11%	28%	22%	35%	31%	43%	36%	25%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	67%	59%	63%	29%	64%	58%

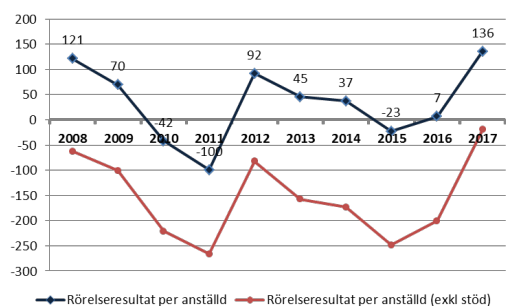
Torrlast



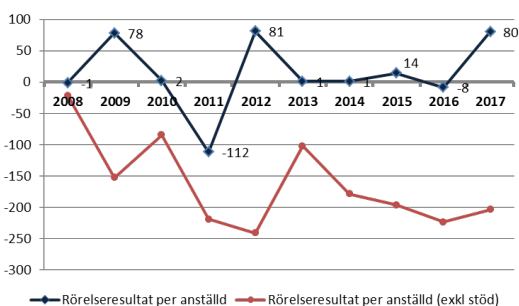
Rörelsemarginal – medel.



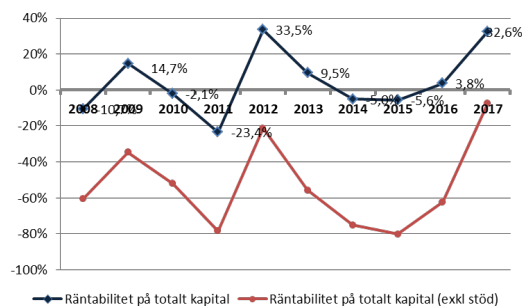
Rörelsemarginal – median.



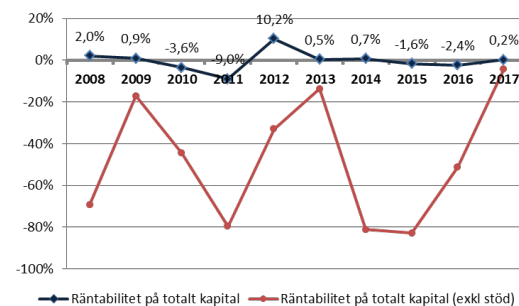
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



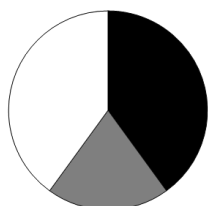
Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

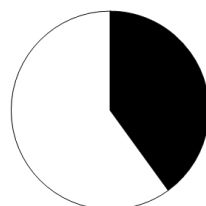


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2017 inkl. stöd.

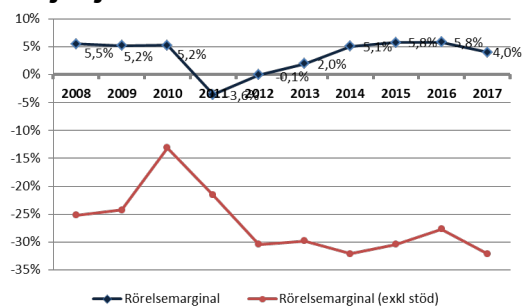


■ Stark ■ Svag □ Negativ

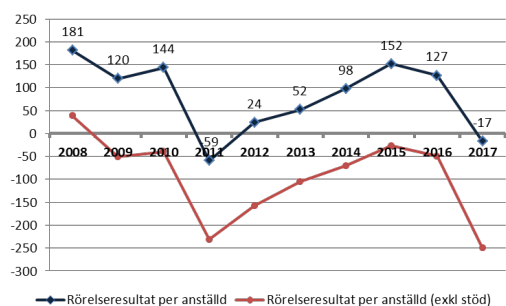
Räntabilitet på totalt kapital 2017 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark	> 7%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%
	Svag	0-7%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%
	Svag	0-7%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%

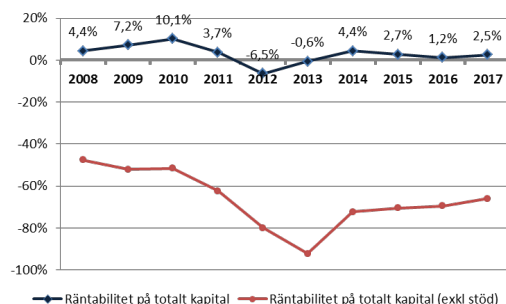
Färjesjöfart



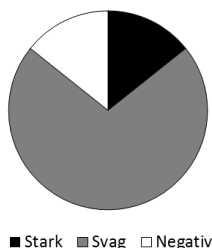
Rörelsemarginal – medel.



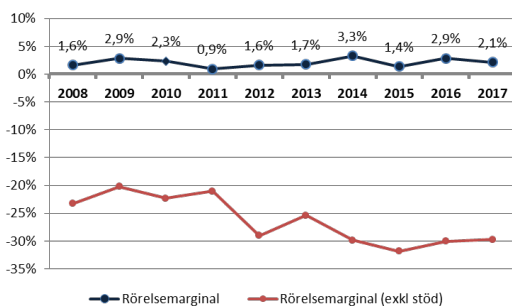
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



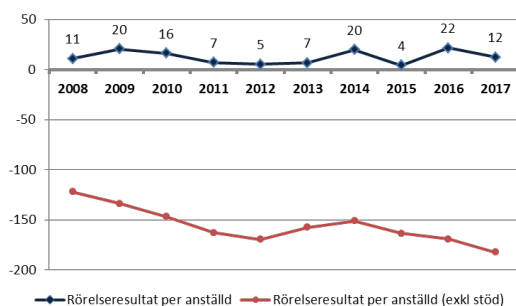
Räntabilitet på totalt kapital – medel.



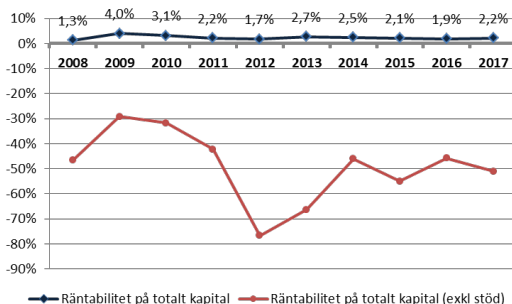
Räntabilitet på totalt kapital 2017 inkl. stöd.



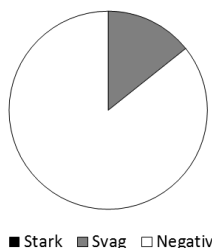
Rörelsemarginal – median.



Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



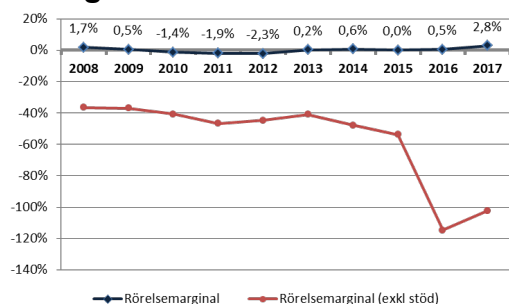
Räntabilitet på totalt kapital – median.



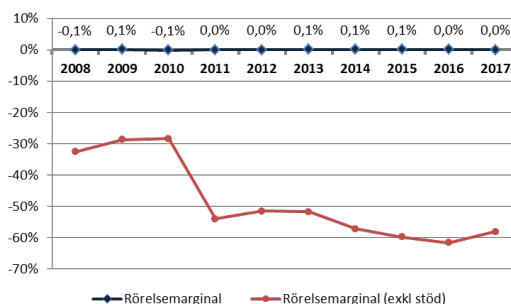
Räntabilitet på totalt kapital 2017 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark > 7%		25%	25%	13%	25%	25%	29%	33%	17%	14%	14%
	Svag 0-7%		63%	75%	88%	50%	38%	57%	50%	67%	57%	71%
	Negativ < 0%		13%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%
Exkl. stöd	Stark > 7%		13%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Svag 0-7%		13%	25%	25%	13%	13%	14%	17%	0%	14%	14%
	Negativ < 0%		75%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%

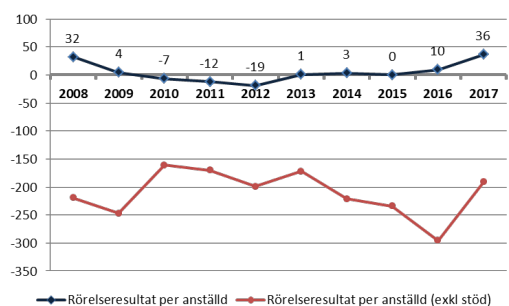
Management



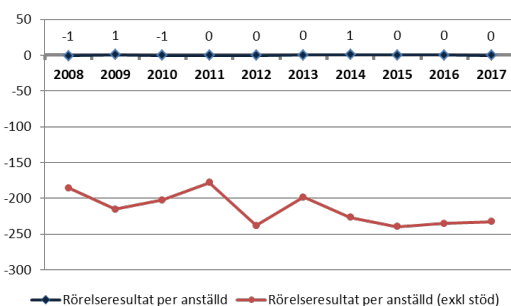
Rörelsemarginal – medel.



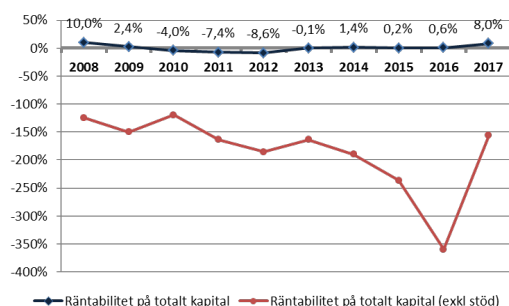
Rörelsemarginal – median.



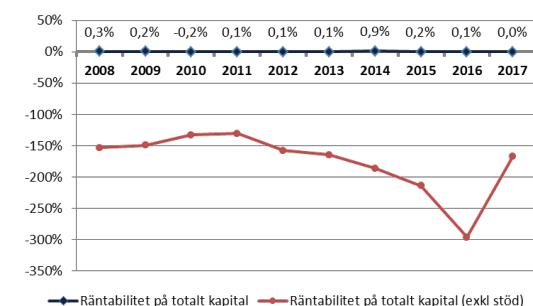
Rörelseresultat per anställd i tkr – medel.



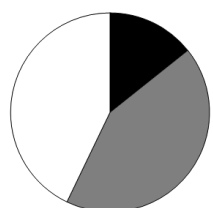
Rörelseresultat per anställd i tkr – median.



Räntabilitet på totalt kapital – medel.

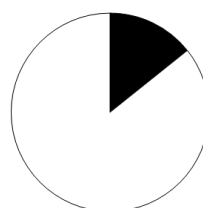


Räntabilitet på totalt kapital – median.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2017 inkl. stöd.



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på totalt kapital 2017 exkl. stöd.

Räntabilitet på totalt kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Inkl. stöd	Stark > 7%		14%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	14%
	Svag 0-7%		57%	71%	50%	63%	71%	67%	100%	60%	50%	43%
	Negativ < 0%		29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%	43%
Exkl. stöd	Stark > 7%		14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Svag 0-7%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%		86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%

APPENDIX – Nyckeltalsdefinitioner

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

APPENDIX – Bolag som ingår i studien

INFORMATION OM BOLAGEN		
Bolag som fått rederistöd 2017	Org. nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (koncernredovisning)
Rederi AB Uman	5560540014	Rederiaktiebolaget Mattsson (koncernredovisning)
Rederi AB Donsötank	5560582925	Rederiaktiebolaget Donsötank (Koncernredovisning)
TT-Line AB	5560637828	
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (koncernredovisning)
Viking Rederi AB	5561157289	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
HH Ferries Helsingborg AB	5562064575	HH Ferries Holding AB (koncernredovisning)
Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB	5562232172	Utgår, se nedan
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (koncernredovisning)
AB Westco	5563133502	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
Tallink Silja AB	5563426138	
Tarbit Shipping AB	5563791325	
Fiducia Rederi AB	5564326345	
Northern Offshore Services AB	5564421161	
Rederi AB Älvtank	5564663143	Rederiaktiebolaget Älvtank (koncernredovisning)
Öckerö Bunkerfrakt AB	5564868585	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	5565243150	
Rederi AB Ishavet	5565360830	
BRP Rederi AB	5565362323	BRP Holding AB (koncernredovisning)
Göteborg Bunker AB	5566119433	
Stena Marine Management AB	5566278148	Stena AB (koncernredovisning)
Fjordtank Rederi AB	5566331004	
Master Mariner AB	5566425392	
OljOla AB	5566675293	
MMT Sweden AB	5566794706	Utgår, se nedan
Sirius Shipping AB	5567725360	Sirius Rederi AB (koncernredovisning)
Eurovik Shipping AB	5567855621	
VGG Sweden AB	5568102619	
Viking Supply Ships Management AB	5568582463	Viking Supply Ships (koncernredovisning)
OSM Transforest AB	5568630494	
Oleum AB	5569596173	
F Shipping AB	5569636771	
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping Aktiebolag (koncernredovisning)
GoTa NETSS AB	5590245451	
Nordic HSC Crewing AB	5590248430	
GoTa Fleet AB	5590329644	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2017:

Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB	5562232172
Northern Offshore Services AB	5564421161
Göteborg Bunker AB	5566119433

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2017:

Baltic Offshore Kalmar AB	5561788505
OSM RoRo Helena	5568626831
GoTa TA AB	5590195110

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

MMT Sweden AB	Bolaget har inte rederiverksamhet som primär verksamhet utan är en leverantör av högupplösta marina mätningar, där man insamlar, bearbetar och visualiserar förhållandena havsbotten.
Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB	Bolaget har inte rederiverksamhet som primär verksamhet utan bedriver fartygs- och anläggningsdykeri, sjö- och undervattensarbeten mm.
Eurovik Shipping AB	Bolaget har inte lämnat in årsredovisning till Bolagsverket per 2018-08-15
HH Ferries Helsingborg AB	Bolaget har inte lämnat in årsredovisning till Bolagsverket per 2018-08-15

APPENDIX – Bolag per segment

Diversifierade rederier

Stena AB
Wallenius Marine AB
Viking Supply Ships AB

Färjesjöfart

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

Management

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

Tanker

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

Torrlast

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

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.