

**Sjöfartsstödetts effekter 2018 Rapport
2019:14**

Sjöfartsstödetts effekter 2018 Rapport
2019:14

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2019-12-19

Förord

Trafikanalys har sedan 2012 ett löpande uppdrag att följa upp och analysera effekterna av stödet till svensk sjöfart. År 1996 beslutade riksdagen om ett statligt rederistöd. Rederistödet har senare vidgats och benämns numera sjöfartsstöd. Rederinämnden hade i uppdrag att följa upp effekterna av stödet fram till 2010 då nämnden lades ned och uppdraget togs över av Delegationen för sjöfartsstöd som är en del av Trafikverket. År 2012 gick uppdraget över till Trafikanalys.

Denna rapport analyserar effekterna av sjöfartsstödet år 2018. Rapporten bygger på publikt tillgängligt underlag och fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit sjöfartsstöd. Huvudrapporten baseras till stor del på en underlagsrapport av Bjerking AB med Anna Löfmarck och Mats Svensson som författare. Underlagsrapporten ligger som bilaga i rapporten och baseras i sin tur på de stödmottagande rederiföretagens årsredovisningar.

Projektledare på Trafikanalys har varit Björn Olsson.

Stockholm i december 2019

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
Inledning	8
1 Sjöfartsstödet.....	9
1.1 Stödets utformning.....	9
1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar	10
1.3 Relativt oförändrat stöd till rederierna	11
1.4 Ny metod i undersökningen	12
2 Handelsflottans utveckling	13
2.1 Minskningen av antalet svenskregistrerade fartyg har stabiliserats.....	13
2.2 Färre anställda ombord.....	14
3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna	15
3.1 Lönsamheten 2018 lite högre	15
3.2 Lönsamheten de senaste tio åren.....	18
3.3 Stödets effekter på rederiernas lönsamhetsnivåer.....	22
3.4 Sjöfartsstödet betydelse för rederiernas ekonomiska effektivitet	26
4 Rederierna jämfört med andra företag.....	29
4.1 Rederiernas lönsamhet jämfört med alla sjötransportföretag	29
4.2 Rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med andra företag.....	31
Slutsatser	33
Referenser	34
Bilaga – Underlagsrapport	35

Sammanfattning

År 2018 var något bättre än 2017 för de svenska rederier som får ta del av det svenska sjöfartsstödet. År 2018 utbetalades 1,43 miljarder i sjöfartsstöd till 41 rederier. Av dessa 41 rederier var 31 rederier med i undersökningen för 2018, och för dessa 31 företag uppgick det sammanlagda stödet till knappt 1,3 miljarder kronor, vilket är i stort sett lika mycket som året innan. Trafikanalys har analyserat sjöfartsstödet effekter för 31 av de rederier som får svenskt sjöfartsstöd.

Trafikanalys kan konstatera att sjöfartsstödet 2018 fortsatt hade stor betydelse för den svenska rederinäringen. I genomsnitt utgjorde stödet 10 procent av företagets omsättning 2018. Förutom det speciella segmentet Management, hade stödet störst betydelse för segmenten Torrlast och Färjesjöfart där stödet utgjorde 15–20 procent av omsättningen. Lönsamheten mätt som vinstmarginal var bland rederierna år 2018 cirka 2 procent i genomsnitt, vilket var något högre jämfört med 2017.

Ett av syftena med stödet är att underlätta för rederier att anställa svensk personal ombord och ett villkor för stödet är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg har minskat har dock även antalet ombordanställda minskat.

Nytt för årets rapport är en analys av rederiernas ekonomiska effektivitet baserat på förädlingsvärde, samt en jämförelse av effektiviteten med övrig sjöfart och med andra delar av näringslivet. Nyckeltalet ekonomisk effektivitet är ett värdefullt komplement till traditionella lönsamhetsmått, vilka kan vara känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Den ekonomiska effektiviteten bland rederierna har i genomsnitt ökat mellan 2017 och 2018. I årets rapport har vi också använt en ny metod som fokuserar på den del av företagets omsättning som kan hänföras till sjöfartsverksamhet inom Sverige. På det sättet visar resultaten en mer relevant bild av den ekonomisk/finansiella situationen för sjöfarten och sjöfartsstödet effekter.

Den nya metoden i beräkningen av den sjöfartsrelaterade omsättningen påverkar främst diversifierade rederier, men innebär en lägre nivå på den sammanlagda omsättningen för företagen i undersökningen jämfört med tidigare års undersökningar. Metoden resulterar i att stödets andel av omsättningen ökar för flera av företagen, vilket betyder ett större beroende av stödet än vad våra tidigare undersökningar har visat.

Uppföljningen visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Med den nya metoden uppgick sjöfartsstödet andel av rederiernas omsättning år 2018 till drygt tio procent. Den nya metoden har främst påverkat diversifierade rederier, där sjöfartsstödet andel har ökat med den nya metoden från 1–2 procent i tidigare undersökningar till 6–7 procent i årets undersökning. För tankersegmentet har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 5–10 procent av omsättningen och har i detta segment relativt stor betydelse för lönsamheten, vilket även gäller årets undersökning. För torrlastsegmentet och färjerederierna har sjöfartsstödet de senaste åren utgjort 10–20 procent av omsättningen, vilket gäller fortfarande, 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. I likhet med år 2017 uppvisar samtliga rederisegment negativa siffror för medianvärdet på vinstmarginalen om sjöfartsstödet exkluderas.

Trafikanalys samlade slutsatser är dock att rederiernas ekonomi sammantaget är något bättre 2018 än 2017. Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse och utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva verksamheten på samma sätt som idag. Utan stödet skulle rederierna behöva anpassa sin verksamhet och sannolikt behöva flagga ut fartyg till andra länder.

Summary

In 1996 the Swedish parliament (Riksdagen) 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 total financial support provided to Swedish shipping lines in 2018 decreased slightly to SEK 1.5 billion kronor. The report follows up on the 31 companies that received maritime support in 2018. The total turnover of the 31 companies fell slightly compared with 2017, but average profitability measured as return on equity rose somewhat at an aggregate level.

One condition for receiving this support is that the vessel be registered solely in Sweden. The number of Swedish-registered vessels has decreased over the years. The number of Swedish onboard employees has decreased in parallel with the decline in Swedish-registered vessels.

Because of a new and more relevant method in calculating shipping-related turnover, the maritime support accounts for a larger part of turnover compared to our earlier reports. Beside the Management Companies (comparable to staffing companies), for which the support is decisive, the maritime support is most important to the dry cargo and the ferry segments, accounting for 15-23 percent of turnover in 2018.

Importantly, the segments covered in the study differ markedly. The various segments are affected differently, depending on the markets in which they operate and the competitive conditions they face. The various shipping line segments also differ in profitability and capital structure, and there are major differences between the individual companies within the segments as well.

Our conclusion is that the financial situation for the Swedish shipping lines is slightly better than 2017. Still, without maritime financial support, the shipping lines could not conduct their business operations the way they do at present.

Inledning

De svenska rederierna är fortsatt beroende av sjöfartsstödet. Det kan Trafikanalys konstatera efter årets undersökning av det svenska sjöfartsstödet effekter. Vi har följt upp sjöfartsstödet effekter år 2018 och jämfört med utfallet för 2017. Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stöd. Nytt för årets rapport är en analys av rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med dels övrig sjöfart som inte fått stöd, dels andra delar av näringslivet.

Redovisningen 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 2018. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och på grund av en ändring i beräkningsmetoden visas den historiska utvecklingen från 2007–2017 samt åren 2017–2018. Det betyder att för år 2017 finns två värden som representerar två olika beräkningssätt.

Avsnitt fyra ger en bild av rederiernas lönsamhet och ekonomiska effektivitet i jämförelse med andra sjötransportföretag och övriga delar av näringslivet. Slutligen redovisar vi några slutsatser av analysen.

1 Sjöfartsstödet

1.1 Stödets utformning

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

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Sjöfartsstöd kan idag 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.

Nyligen har regeringen föreslagit att kravet på att fartyg ska vara registrerade i det svenska registret ändras till registrering i ett nationellt register i ett EES-land. Regeringen föreslår samtidigt en precisering i bestämmelsen om att sjöfartsstöd inte får beviljas under vissa förutsättningar. Dessa ändringsförslag har sin grund i Europeiska kommissionens granskningar av sjöfartsstödet. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.³

Sjöfartsstödet utbetalas med belopp som 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

¹ Prop (1996/97:1)

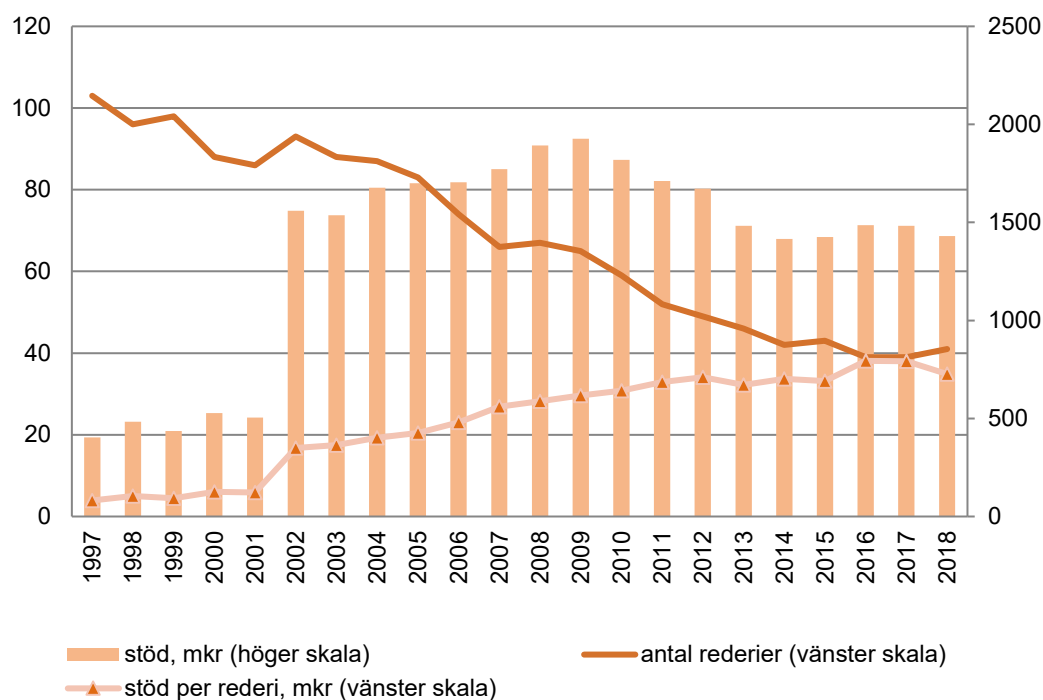
² Prop (2000/01:127)

³ Regeringen (2019), *Ändringar i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd*, Promemoria, dnr. I2019/02400/TM.

används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemonter och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.⁴

1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar

År 2018 utbetalades sjöfartsstöd till 41 rederier jämfört med 39 rederier år 2017. Utvecklingen visar en trend mot färre stödmottagande rederier, Figur 1.1. När den första formen av stödet började utbetalas till rederierna 1997 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.⁵ 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 2017 uppgick stödet till 1,48 miljarder kronor och år 2018 utbetalades 1,43 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.

⁴ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm.

⁵ SOU (2010:73), s. 36 samt förordning (2001:770).

I takt med att antalet stödberättigade rederier har minskat har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från omkring 17 miljoner kronor år 2002 till 35 miljoner kronor per rederiföretag år 2018 vilket är något mindre än åren innan.

Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2018 vara 110 fartyg.⁶ Det genomsnittliga stödet per fartyg har under samma period ungefär fördubblats, och var år 2018 cirka 13 miljoner kronor per fartyg.

Alla 41 rederier som har fått sjöfartsstöd under 2018 ingår dock inte i undersökningen.⁷ Av de rederier som fått stöd 2018 ingår 31 rederier i undersökningen och deras sammanlagda stöd uppgick till knappt 1,3 miljarder kronor.

Klassificeringen av rederierna i segment

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment,

- diversifierade rederier,
- tanker,
- torrlast,
- färjesjöfart och
- management.

Klassificeringen 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 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 genomsnittliga stödet till rederierna år 2018 uppgick till 43 miljoner kronor, vilket var en ökning med cirka två miljoner kronor jämfört med året innan. Diversifierade rederier fick mest stöd, och torrlastsegmentet minst.

Ser vi till stödet per anställd blir dock bilden den motsatta. Då ser vi att diversifierade rederier hade lägst stöd per anställd, medan torrlast- och tankersegmentet hade mest stöd, bortsett från Management (Tabell 1.1). Det genomsnittliga stödet per anställd var totalt sett 200 000 kronor.

⁶ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket.

⁷ Alla rederier som fått stöd ingår inte i undersökningen. Vissa företag har inte lämnat in årsredovisning till Bolagsverket och vissa företag har av andra skäl inte inkluderats, se bilaga.

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

Tabell 1.1. Fördelning av stöd per segment för rederierna i undersökningen. År 2017 och år 2018.

	<i>Diversifierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Antal rederier						
2018	3	11	3	8	6	31
(2017)	(3)	(12)	(6)	(8)	(7)	(36)
Stödbelopp						
2018, tkr	501 100	111 800	8 700	622 400	45 100	1 289 100
(2017)	(535 400)	(120 500)	(41 700)	(616 100)	(155 300)	(1 469 000)
Stöd per rederi						
2018, tkr	167 000	10 200	2 900	77 800	7 500	43 000
(2017)	(178 500)	(10 000)	(7 000)	(77 000)	(22 200)	(40 800)
Stöd per anställd						
2018, tkr	179	240	242	209	246	200
(2017)	(183)	(268)	(189)	(190)	(260)	(198)

Källa: Bilaga Tabell 4.1 och 4.2.

1.4 Ny metod i undersökningen

Två nyheter i årets undersökning av sjöfartsstödet effekter påverkar beräkningen av nyckeltalen.

När bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd har Trafikanalys i tidigare undersökningar inkluderat hela verksamheten för rederierna i segmentet diversifierade rederier. I årets rapport fokuserar beräkningarna på den del av dessa koncerners diversifierade verksamhet som utgör sjöfartsrelaterad verksamhet. Därför används enbart en andel av nettoomsättningen som motsvarar sjöfartsdelen. För 2017 redovisas uppgifter med båda metoderna, för tydlighets skull.

Dessutom har Trafikanalys valt en annan kategorisering av bokslut som inkommer vid olika tidpunkt jämfört med tidigare undersökningar, vilket har påverkat vilka rederier som har kommit med i undersökningen. Det gäller även för 2017, vilket har fått till följd att de rederier som inkluderats för 2017 är en något annorlunda grupp jämfört med i föregående års undersökning.

Dessa skillnader jämfört med tidigare års undersökningar försvårar jämförbarheten i nyckeltalen med tiden före 2017. Trafikanalys har dock bedömt att dessa förändringar bidrar till att analysen blir mer relevant och rättvisande än tidigare eftersom analysen fokuserar mer på sjöfart. Metodiken förklaras mer utförligt i bilagan.

En ytterligare nyhet är att undersökningen innehåller en analys av effektiviteten inom rederiföretagen. Denna analys beskrivs i avsnitt 3.4 och i bilagan.

2 Handelsflottans utveckling

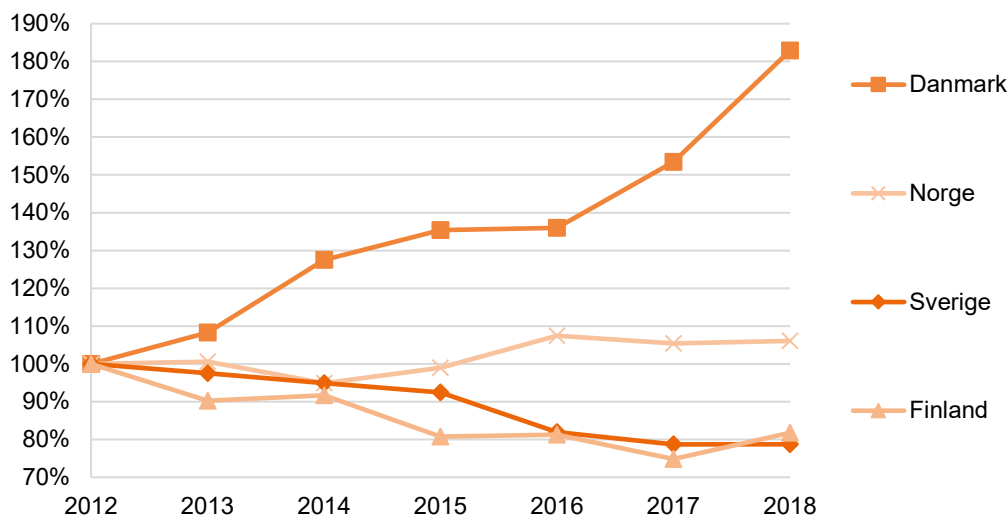
Ett av syftena med det svenska sjöfartsstödet har varit att minska utflaggningen av svenska fartyg och försöka bibehålla mängden svenska anställda ombord på svenska fartyg. Vi följer därför också upp utvecklingen för den svenskregistrerade handelsflottan och antalet svenska män och kvinnor anställda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

2.1 Minskningen av antalet svenskregistrerade fartyg har stabiliserats

När det gäller den svenskregistrerade flottan mätt i bruttodräktighet skedde en sammanlagd ökning från början av 2000-talet fram till 2008. Därefter har det varit minskningar av det svenskregistrerade tonnaget varje år utom 2018 då en mycket liten ökning syns i statistiken.⁹

När det gäller tonnagets utveckling för Sveriges närmaste grannländer har Trafikanalys uppgifter från år 2012 och framåt. Sedan 2012 har Danmark ökat sitt tonnage med drygt 80 procent, medan Sverige, liksom Finland, under samma tid har sett en minskning av tonnaget med runt 20 procent. De senaste åren har den minskande trenden dock stabiliserats i Sverige och i Finland syns en tydlig uppgång 2018 (Figur 2.1). Norges tonnage har under perioden ökat något.

Figur 2.1. Det registrerade bruttotonnagets indexerade utveckling inom Sverige och övriga skandinaviska länder 2012–2018. Fartyg >100 brutto.



Källa: Trafikanalys, *Fartyg 2018 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 23.

⁹ Se Trafikanalys rapport *Fartyg 2018 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 23, www.trafa.se/sjofart/fartyg

Antalet svenskregistrerade fartyg har minskat sedan flera decennier men minskningen planade ut i slutet av 1980-talet. Sjöfartsstöds införande i mitten av 1990-talet tycks ha följts av en temporär ökning av antalet fartyg, men sedan 2007 är trenden i antal fartyg tydligt nedåtgående.¹⁰

Den 31 december 2018 var antalet svenskregistrerade fartyg om minst 100 brutto 318 fartyg, varav 129 var på minst 500 brutto.¹¹ Det var en nettoökning av den svenskregistrerade handelsflottan med 13 fartyg jämfört med 2017, vilket var första året sedan 2006 med en ökning. Den sammanlagda bruttodräktigheten och dödvikten var dock relativt oförändrad.¹²

Som framgick i avsnitt 1.2 ovan var det 110 fartyg som under år 2018 har erhållit sjöfartsstöd. Trafikanalys har inga uppgifter om fartygens storlek och tonnage, men om vi utgår från att det är de största fartygen som får stöd kan vi uppskatta att 110 av 129 svenskregistrerade fartyg över 500 brutto fick sjöfartsstöd.

2.2 Färre anställda ombord

Över en längre period har antalet anställda av förklarliga skäl följt samma negativa utveckling som svenska rederier och fartyg. Det genomsnittliga antalet anställda per dag ombord på svenskregistrerade fartyg minskade under 2018 totalt sett med 5 procent från 3 207 till 3 049 personer.

Antalet svenska befälhavare var stabilt 2018, medan svenska styrmän och maskinbefäl minskade med 4–5 procent jämfört med 2017. När det gäller könsfördelningen ökade andelen kvinnor bland de ombordanställda totalt sett från 27 procent 2017 till 28 procent 2018. Av de ombordanställda svenska medborgarna var andelen kvinnor oförändrad på 29 procent.

Andelen anställda med utländskt medborgarskap minskade totalt sett från 24 procent år 2017 till 22 procent 2018. Den totala mängden svenska ombordanställda minskade alltså under 2018, men *andelen* svenska ombordanställda ökade således något.¹³

¹⁰ Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 15.

¹¹ Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 8.

¹² Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 5.

¹³ Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 21b.

3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna

3.1 Lönsamheten 2018 lite högre

Omsättningen något lägre men högre resultat

På grund av den nya metod som används för diversifierade rederier, blir den sammanlagda omsättningen för de rederier som ingår i undersökningen 2018 mycket lägre jämfört med tidigare rapporteringar. Om vi använder den nya metoden i jämförelsen med året innan, ser vi dock ändå en något lägre omsättning år 2018 jämfört med 2017. Bland de 31 rederier som mottagit sjöfartsstöd under 2018 och som ingår i denna undersökning har den sammanlagda nettoomsättningen minskat med cirka 2 miljarder kronor till 12,6 miljarder kronor (Tabell 3.1).

Trots att den sammanlagda omsättningen minskade så ökade rederiernas sammanlagda resultat för 2018 jämfört med 2017. De sammanlagda finansiella kostnaderna var relativt oförändrade, och resultatet efter finansiella poster var år 2018 cirka 1,4 miljarder kronor jämfört med ca 650 miljoner året innan, vilket är mer än en fördubbling. En stor del av resultatökningen berodde dock på en fartygsförsäljning i ett av företagen.

Stora skillnader mellan de olika sjöfartssegmenten

Ser vi till de olika branschsegmenten, råder det betydande skillnader i lönsamhet och även lönsamhetsutvecklingen under 2018 har skiljt sig åt. Den aggregerade resultat- och balansräkningen för 2018 visas i Tabell 3.1. Motsvarande siffror för år 2017 finns i bilagan, Tabell 4.2.

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2018, miljoner kronor.

Aggregerad resultat- och balansräkning (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal bolag	3	11	3	8	6	31
Nettoomsättning	7 066	1 302	38	4 103	110	12 618
Rörelseresultat (EBIT)	1 504	67	0,43	507	4,3	2 083
Resultat e. finansnetto*	1 025	-16	0,20	406	4,2	1 419
Krediterade stödbelopp	501	112	8,7	622	45	1 289
<i>I relation till omsättning</i>	<i>7,1%</i>	<i>8,6%</i>	<i>22,8%</i>	<i>15,2%</i>	<i>41,1%</i>	<i>10,2%</i>
Summa tillgångar	35 776	2 328	17,3	12 569	85	50 775
Summa eget kapital och obeskattade reserver	18 424	739	0,4	4 409	9,1	23 582
Summa skulder	17 016	1 582	16,9	7 817	76	26 508
Summa eget kapital och skulder	35 776	2 328	17,3	12 569	85	50 775

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterat stödbelopp.

Källa: Bilaga, Tabell 4.1.

Under 2018 minskade den sammanlagda nettoomsättningen.¹⁴ Minskningen kom framförallt från segmentet diversifierade rederier där omsättningen minskade med 1,7 miljarder kronor. Även segmenten torrlast och management minskade sin omsättning relativt mycket medan färjesjöfart endast minskade omsättningen något. Tankersegmentet ökade däremot sin omsättning jämfört med 2017.

Det aggregerade rörelseresultatet efter finansposter mer än fördubblades jämfört med 2017. Ökningen kom framförallt från diversifierade rederier, men även färjesjöfarten ökade sitt resultat. Diversifierade rederier ökade sitt resultat med mer än 800 miljoner kronor, mycket tack vare en fartygsförsäljning, medan färjesjöfarten ökade med knappt 70 miljoner kronor. Övriga segment minskade sina resultat.

Sjöfartsstödet har stor betydelse för segmenten torrlast och färjesjöfart

Sjöfartsstödet betydelse kan bedömas ur olika perspektiv. Ett perspektiv är att jämföra rederiernas stöd med deras omsättning. Det utbetalade sjöfartsstödet till de undersökta rederierna för år 2018 uppgick till knappt 1,3 miljarder kronor. I förhållande till rederiernas nettoomsättning 2018 uppgick stödet totalt sett till 10,2 procent (Tabell 3.1) vilket är en ökning med 0,2 procentenheter jämfört med 2017. På grund av att vi använt en ny metod för att uppskatta den sjöfartsrelaterade omsättningen för diversifierade rederiföretag är andelen större än i tidigare undersökningar.

Förutom managementsegmentet, är torrlast och färjesjöfart de segment där sjöfartsstödet har störst betydelse. I segmentet torrlast ökade sjöfartsstödet betydelse år 2018 och utgjorde

¹⁴ Jämförelserna görs med den aggregerade resultat- och balansräkningen för 2017 som finns i bilagan, Tabell 4.2.

knappt 23 procent av nettoomsättningen, en ökning med nära 7 procentenheter jämfört med 2017. Sjöfartsstödet i relation till nettoomsättningen ökade även i segmentet färjesjöfart med nära 1 procentenhet till 15 procent år 2017, samt i segmentet diversifierade rederier, med 1 procentenhet till 7 procent 2018. I tankersegmentet minskade sjöfartsstödet till knappt 9 procent av omsättningen år 2018, jämfört med knappt 11 procent närmast föregående år. Segmentet management fick under 2018 ett sjöfartsstöd som i en jämförelse med den totala nettoomsättningen utgjorde 41 procent, vilket var en minskning med nästan 25 procentenheter jämfört med 2017.

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. Tabellen visar teoretiskt hur nyckeltalen förändras, allt annat lika, om företagets intäkter i form av sjöfartsstöd exkluderas. Eftersom det i segmenten är så få företag, är medianvärdet ett bättre mått än medelvärdet.¹⁵ Medianvärdet avseende vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd för samtliga rederier i undersökningen för 2018 uppgick till 2,1 procent, en ökning med 0,3 procentenheter jämfört med 2017. Samtliga segment hade en positiv vinstmarginal när stödet räknas med, och alla segment ökade sin vinstmarginal 2018 jämfört med 2017. Segmentet tanker hade den högsta vinstmarginalen med sina 10,3 procent för 2018, vilket var en ökning med 0,5 procentenheter jämfört med året innan.

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 2017.

Tabell 3.2. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2018.

<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	4,3%	10,3%	1,5%	2,4%	0,6%	2,1%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	-6,3%	-12%	-21%	-25%	-50%	-24%
Räntabilitet eget kapital	0,4%	20%	6,6%	13%	48%	18%
Räntabilitet eget kapital(exkl. stöd)	-0,8%	-13%	-4 545%	-126%	-9 472%	-70%
Rörelseresultat per anst, tkr	196	98	0	38	4	41
Rörelseresultat per anst, tkr (exkl. stöd)	13	-137	-277	-194	-228	-195
Soliditet	70%	38%	1,3%	19%	2,1%	26%
Kassalikviditet	0,90	1,32	1,00	0,99	1,02	1,02
Likviditetsbuffert	4,4%	7,6%	35%	3,9%	18%	5,0%

Källa: Bilaga, Tabell 4.4.

¹⁵ För en förklaring av medianvärde och medelvärde, se <https://sv.wikipedia.org/wiki/Median>

Avkastningen har ökat på aggregerad nivå

Räntabiliteten på eget kapital för samtliga företag i undersökningen uppgår i medianvärde till 18 procent, jämfört med 6 procent för 2017. För de enskilda segmenten kan det konstateras högre medianvärden i segmenten tanker och färjesjöfart, och lägre räntabilitet för övriga segment, i jämförelse med 2017.

Räntabiliteten på eget kapital minskar betydligt då sjöfartsstödet exkluderas. Medianvärdet för samtliga företag minskar då från 18 procent till -70 procent. Om sjöfartsstödet exkluderas har samtliga segment en negativ räntabilitet på eget kapital år 2018. År 2017 hade dock segmentet torrlast en positiv räntabilitet på eget kapital även när sjöfartsstödet exkluderats (bilaga Tabell 4.5).

Sjöfartsstödet är avgörande för rörelseresultatet per anställd

Medianvärdet avseende rörelseresultat per anställd har ökat jämfört med närmast föregående år till 41 000 kronor. Segmentet diversifierade rederier uppvisar det högsta rörelseresultatet per anställd med sina 196 000 kronor. Torrlast har lägst rörelseresultat per anställd med ett medianvärde på 0 kronor per anställd.

Sjöfartsstödet har stor inverkan för rörelseresultatet per anställd. Om sjöfartsstödet exkluderas minskar medianvärdet för rörelseresultat per anställd sammantaget från 41 000 kronor till -195 000 kronor. Sjöfartsstödet betydelse vad gäller rörelseresultat per anställd är störst för segmentet torrlast.

Något lägre soliditet och likviditet

Kapitalstruktur är ett sätt att mäta hur företagen finansierar sig – med eget kapital eller genom lån. Ett nyckeltal som visar detta är företagets soliditet. Soliditeten mätt i medianvärde minskade 2018 något jämfört med 2017. Segmenten diversifierade rederier och tankerrederier uppvisar, likt närmast föregående år, de högsta soliditetsnivåerna bland de företag som erhåller sjöfartsstöd, med 70 procent respektive 38 procent. Segmenten torrlast och management uppvisar 2018, likt 2017, låga soliditetsnivåer om 1 respektive 2 procent.

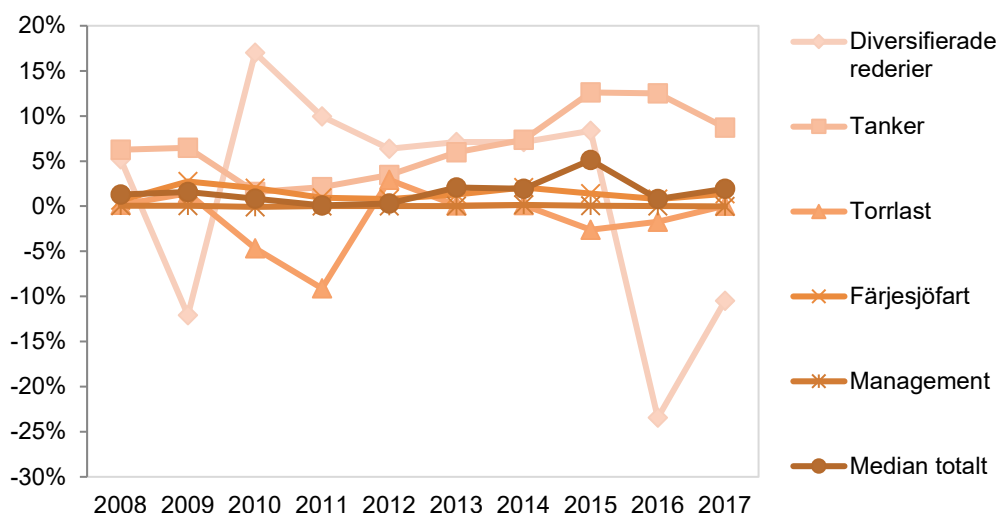
Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och totalt sett har kassalikviditeten minskat något mellan 2017 och 2018. I de enskilda segmenten är kassalikviditeten högre 2018 för diversifierade rederier, medan likviditeten är lägre för tanker och torrlast.

Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har på aggregerad nivå minskat något, från ett medianvärde på 8 procent 2017 till 5 procent 2018. För de enskilda segmenten ökar likviditetsbufferten i segmenten diversifierade rederier och torrlastrederier, medan övriga segment har fått en något försämrad likviditetsbuffert 2018 (Tabell 3.2 och bilaga Tabell 4.4).

3.2 Lönsamheten de senaste tio åren

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen de senaste tio åren. Vi fokuserar här på vinstmarginalen för

de olika segmenten under perioden.¹⁶ Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal för de olika segmenten återfinns i bilagan. På grund av att vi har använt en ny metod i årets undersökning delar vi upp redovisningen i två delar. Inledningsvis redovisar vi perioden 2008–2017 enligt den gamla metoden. Därefter redovisar vi de senaste fem åren mer i detalj där effekten av den nya metoden på vinstmarginalen blir synlig (avsnitt 1.4). Figur 3.1 illustrerar hur vinstmarginalen har utvecklats under perioden 2008–2017 för de företag som erhåller sjöfartsstöd uppdelat per segment, mätt som medianvärde.



Figur 3.1. Medianvärdet för vinstmarginal per segment 2008–2017, inklusive sjöfartsstöd.
Källa: Bilaga.

För åren 2011–2015 har vi kunnat konstatera en uppåtgående trend för vinstmarginalen. År 2016 bröts trenden och medianvärdet för företagens vinstmarginaler sjönk för de flesta segmenten. År 2017 ökade vinstmarginalen igen för flera segment.

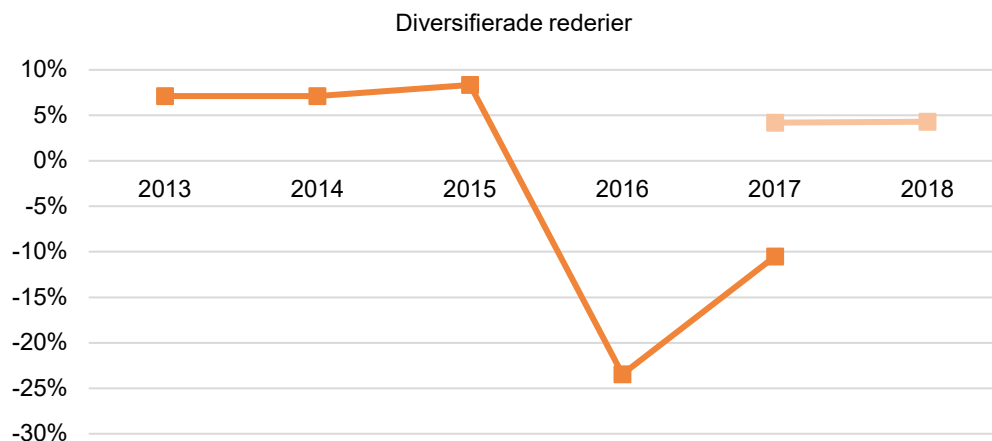
Vinstmarginalen per segment de senaste sex åren

Med anledning av att vi från och med 2018 års undersökning använt en ny metod blir det ett brott i tidsserien för respektive nyckeltal och segment. För att illustrera effekten av den nya metoden redovisar vi här två värden för vinstmarginalen år 2017, ett med den gamla och ett med den nya metoden.

Diversifierade rederier

Segmentet diversifierade rederier uppvisade år 2016 en negativ vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd, vilket också framgick av Figur 3.1. Därefter har vinstmarginalen återhämtat sig. Med den nya metoden ökar vinstmarginalen med 15 procentenheter. Den nya metoden fokuserar på de delar av de diversifierade rederierna som har sjöfartsverksamhet. Eftersom vinstmarginalen ökade med den nya metoden år 2017 betyder det att sjöfartsdelarna då hade en genomsnittligt högre vinstmarginal än övriga delar. Medianvärdet för vinstmarginalen år 2018 var oförändrad jämfört med 2017. I bilagan beskrivs vinstmarginalens och övriga nyckeltals utveckling i segmentet mer utförligt (bilaga avsnitt 5.2).

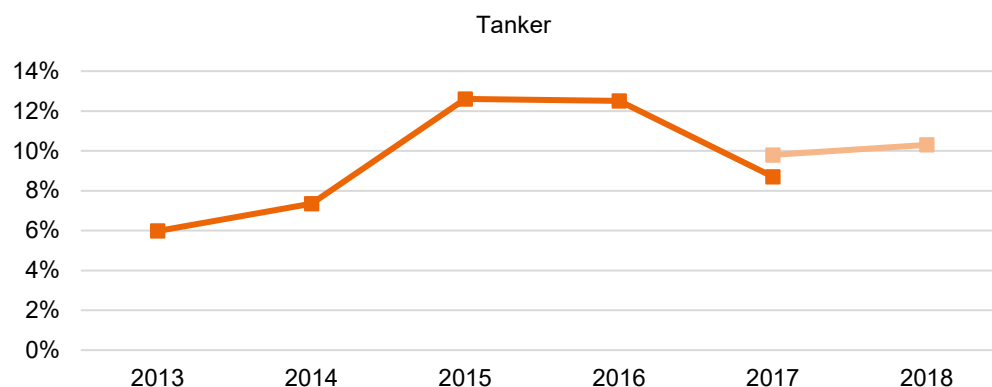
¹⁶ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.



Figur 3.2. Median av vinstmarginal inom diversifierade rederier 2013–2018. År 2017–2018 ny metod.
Källa: Bilaga.

Segmentet tanker

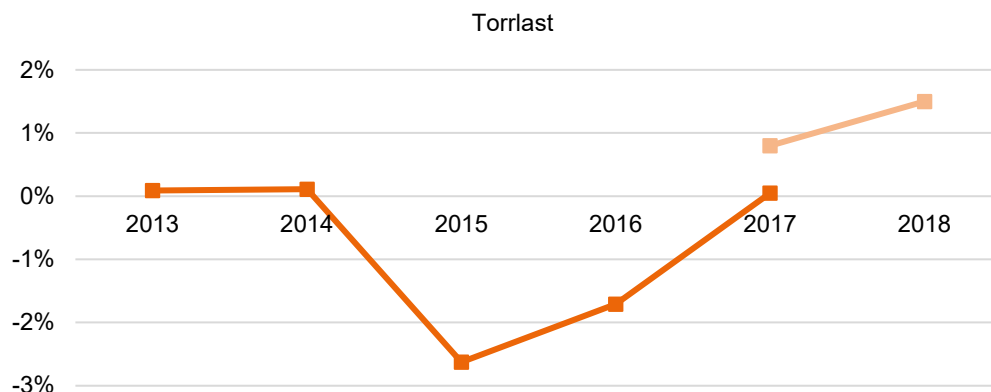
Segmentet tanker uppvisade år 2017 en minskad vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd, vilket också framgick av Figur 3.1. Med den nya metoden ökar vinstmarginalen med cirka en procentenhet (Figur 3.3) Medianvärdet för vinstmarginalen år 2018 ökade något jämfört med 2017. I bilagan beskrivs vinstmarginalens och övriga nyckeltals utveckling i segmentet mer utförligt (bilaga avsnitt 5.3).



Figur 3.3. Median av vinstmarginal i segmentet tankerrederier 2013–2018. År 2017–2018 ny metod.
Källa: Bilaga.

Segmentet torrlast

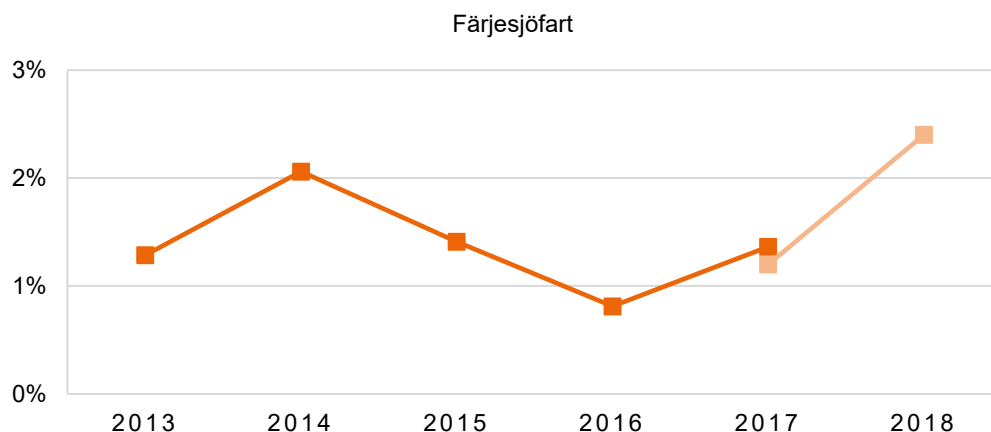
Segmentet torrlast uppvisade år 2015 och 2016 en negativ vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd, vilket också framgick av Figur 3.1. Sedan 2015 har vinstmarginalen ökat. Med den nya metoden blir vinstmarginalen 2017 knappt en procentenhet högre (Figur 3.4). Medianvärdet för vinstmarginalen år 2018 ökade ytterligare jämfört med 2017. I bilagan beskrivs vinstmarginalens och övriga nyckeltals utveckling i segmentet mer utförligt (bilaga avsnitt 5.3).



Figur 3.4. Median av vinstmarginal i segmentet torrlastrederier 2013–2018. År 2017–2018 ny metod.
Källa: Bilaga.

Färjesjöfart

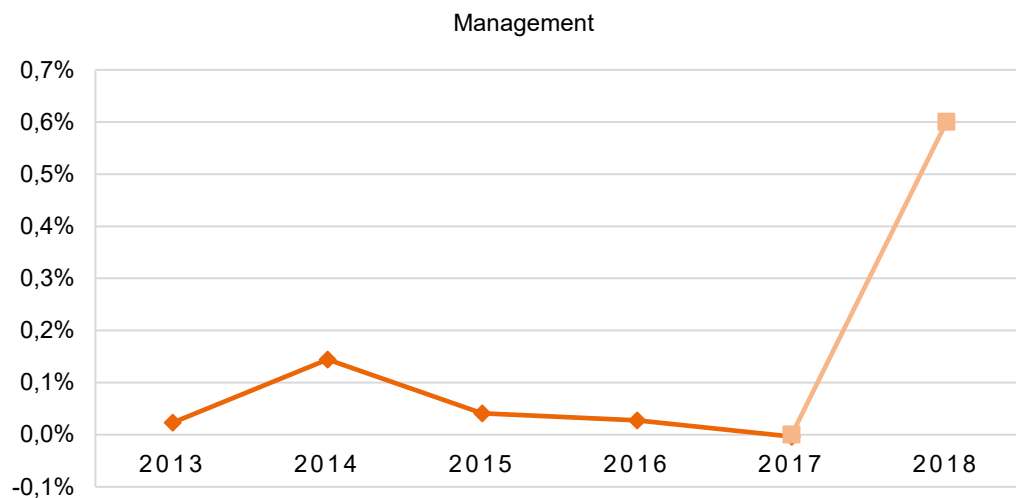
Segmentet färjesjöfart uppvisade år 2015 och 2016 en minskande vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd. Sedan 2016 har vinstmarginalen ökat. Med den nya metoden blir vinstmarginalen 2017 cirka 0,2 procentenheter lägre (Figur 3.5). År 2018 fördubblades medianvärdet för vinstmarginalen jämfört med 2017. I bilagan beskrivs vinstmarginalens och övriga nyckeltals utveckling i segmentet mer utförligt (bilaga avsnitt 5.3).



Figur 3.5. Median av vinstmarginal i segmentet färjesjöfart 2013–2018. År 2017–2018 ny metod.
Källa: Bilaga.

Managementbolag

Managementbolagens vinstmarginal har i Trafikanalys undersökningar legat mycket nära noll procent. Verksamheten är uppbyggd så att vinsten blir nära noll. Den nya metoden har ingen synbar effekt på nyckeltalet år 2017, trots den höga upplösningen i Figur 3.6. År 2018 ökade dock vinstmarginalen jämfört med 2017.



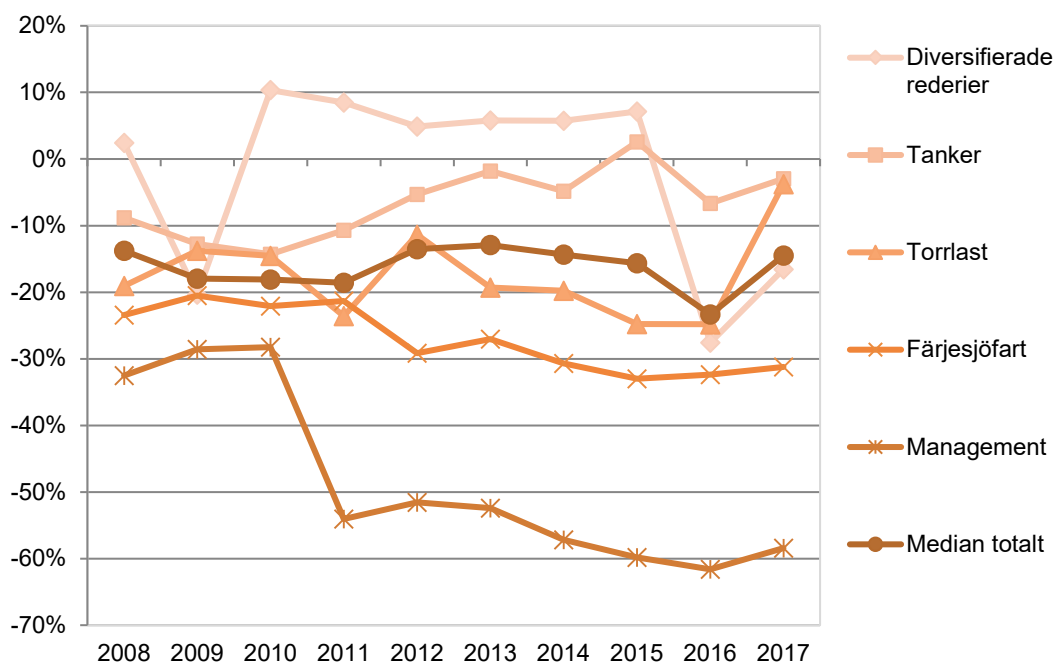
Figur 3.6. Median för vinstmarginal i segmentet management 2013–2018. År 2017–2018 ny metod.
Källa: Bilaga.

3.3 Stödets effekter på rederiernas lönsamhetsnivåer

I detta avsnitt beskriver vi sjöfartsstödet effekter på rederiernas lönsamhetsnivå den senaste tioårsperioden. Inledningsvis beskrivs effekterna på segmenten samlat. Därefter beskriver vi inom respektive segment hur stor andel av rederierna som har en stark, svag respektive negativ lönsamhet.

Sjöfartsstödet har stor betydelse för färjesjöfarten

För att beskriva stödets betydelse beräknar vi lönsamheten när stödet exkluderas ur resultaträkningen, allt annat lika. Inledningsvis visar Figur 3.7 en samlad bild av utvecklingen för medianvärdet av vinstmarginalen 2008–2017 inom respektive segment, när sjöfartsstödet exkluderats. Utvecklingen åren 2017–2018 inom respektive segment beskrivs i mer detalj nedan. För utvecklingen avseende andra nyckeltal, se bilaga.



Figur 3.7. Median av vinstmarginal per segment 2008–2017, exklusive sjöfartsstöd.
Källa: Bilaga.

Om sjöfartsstödet exkluderas har de flesta segment haft en negativ vinstmarginal under de senaste tio åren, mätt som medianvärdet bland de företag som ingår i undersökningen. Det är nästan bara diversifierade rederier som har haft en positiv vinstmarginal under den senaste tioårsperioden, förutom åren 2009, 2016 och 2017 då även deras vinstmarginal var negativ. Även segmentet tankers hade år 2015 en svagt positiv vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas.

Spridningen i medianen av vinstmarginal exklusive sjöfartsstöd är en indikation på skillnaden i stödets betydelse för respektive segment. Färjesjöfart och torrlast är de segment (förutom management) under den senaste tioårsperioden som har haft den lägsta vinstmarginalen när sjöfartsstödet exkluderas. Det är en indikation på att sjöfartsstödet har särskilt stor betydelse för dessa segment.

Sjöfartsstödet påverkan på lönsamheten

Inom respektive segment kan vi klassificera företagen efter deras nivå på lönsamheten. Klassificeringen av företagens vinstmarginaler görs enligt följande,

- stark: vinstmarginal högre än 5 procent,
- svag: vinstmarginal mellan 0 och 5 procent samt,
- negativ: vinstmarginal lägre än 0 procent.

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

Andelen diversifierade rederier som har negativ vinstmarginal har minskat

Enligt den gamla metoden hade två tredjedelar företagen i segmentet diversifierade rederier år 2017 en negativ vinstmarginal. Med den nya metoden hade år 2017 en tredjedel av företagen negativ vinstmarginal. År 2018 hade andelen företag med negativ vinstmarginal minskat till noll procent. Två tredjedelar av företagen i segmentet hade 2018 en svag vinstmarginal som låg mellan 0 och 5 procent, inklusive stödet.

Ser vi till vinstmarginalen mätt exklusive stödet 2018 minskade andelen med svag, och ökade andelen företag med stark vinstmarginal, jämfört med 2017.

Tabell 3.3. Andel företag bland diversifierade rederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2018 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%	33%	33%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	67%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	33%
	Svag	0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	33%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%

Källa: Bilaga.

Andelen tankerrederier med negativ vinstmarginal har ökat

Andelen tankerrederier med stark vinstmarginal inklusive stöd har sedan 2013 legat över hälften, men sedan 2015 har andelen minskat. Mellan 2017 och 2018 ökade andelen tankerrederier med negativ vinstmarginal inklusive stöd, vilket också är en negativ utveckling. År 2018 hade 36 procent av tankerrederierna negativ vinstmarginal inklusive stöd.

Räknat exklusive sjöfartsstöd, har dock andelen rederier med negativ vinstmarginal minskat något sedan 2016.

Tabell 3.4. Andel företag bland tankerrederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2018 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%	75%	55%
	Svag	0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%	25%	9%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	0%	36%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%	33%	27%
	Svag	0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%	8%	18%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	58%	55%

Källa: Bilaga.

Genomgående under de senaste tio åren har sjöfartsstödet haft stor betydelse för tankerföretagens 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. Det är dock för de senaste åren värt att notera att upp till en tredjedel av rederierna uppvisar en stark vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas.

Sjöfartsstödet fortsatt viktig för torrlastrederiernas vinstmarginal

För torrlastrederierna har andelen företag med negativ vinstmarginal minskat sedan 2015–2016 och 2018 var andelen noll, det vill säga alla rederier hade en positiv vinstmarginal. Om sjöfartsstödet exkluderas har under många tidigare år inget torrlastrederi kunnat visa en positiv vinstmarginal. Såväl 2017 som 2018 har dock en tredjedel av rederierna kunnat uppvisa en stark vinstmarginal även exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 3.5. Andel företag bland torrlastrederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2018 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%	33%	33%
	Svag	0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%	33%	67%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%	33%	33%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%	67%	67%

Källa: Bilaga.

Sjöfartsstödet avgörande för färjesjöfartens vinstmarginal

Under samtliga år den senaste tioårsperioden har majoriteten av företagen i segmentet färjesjöfart haft positiva vinstmarginaler. Vinstmarginalen har dock under dessa år klassificerats som svag för flertalet företag. År 2017 och 2018 hade tre fjärdedelar av företagen en positiv vinstmarginal och en fjärdedel uppvisade en negativ vinstmarginal.

Tabell 3.6. Andel företag inom färjesjöfart med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2018 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%	13%	13%
	Svag	0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%	63%	63%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%	25%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%	13%	13%
	Svag	0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%	88%	88%

Källa: Bilaga.

Om sjöfartsstödet exkluderas har 80–90 procent av företagen i färjesegmentet sedan 2011 haft en negativ vinstmarginal. År 2017 och 2018 hade 88 procent en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas.

Managementsegmentet är beroende av sjöfartsstödet för att kunna uppvisa positiva vinstmarginaler

Segmentet management präglas av en generellt svag lönsamhet. År 2017 hade nära 60 procent av företagen en negativ vinstmarginal. År 2018 kunde alla företag inom segmentet uppvisa en positiv vinstmarginal, inklusive sjöfartsstöd.

Tabell 3.7. Andel företag bland managementföretagen med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2018 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	33%
	Svag	0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%	29%	67%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%

Källa: Bilaga.

Om sjöfartsstödet exkluderas har företagen inom management nästan undantagslöst under de senaste tio åren haft en negativ vinstmarginal. År 2017 hade dock 14 procent en positiv vinstmarginal även 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, givet sin utformning, slår igenom tydligt på klassificeringen av företagens vinstmarginaler.

Sjöfartsstödet av fortsatt stor betydelse för lönsamheten

Även med den nya metoden som Trafikanalys har använt, visar analysen att sjöfartsstödet fortfarande är av stor eller mycket stor betydelse för att företagen inom de olika segmenten ska kunna visa en positiv lönsamhet.

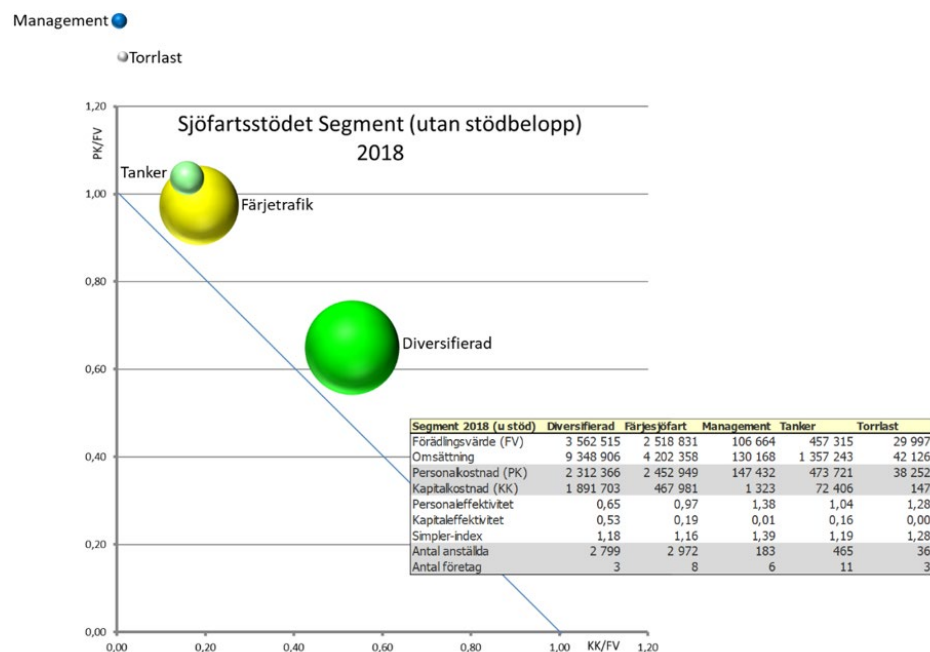
Tankerrederierna är det segment där den största andelen företag kan uppvisa en stark lönsamhet när sjöfartsstödet räknas med. Torrlastredier och färjesjöfart är de segment som har de största andelarna av företag som har en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inte räknas med, utöver management som är en speciell kategori.

3.4 Sjöfartsstödet betydelse för rederiernas ekonomiska effektivitet

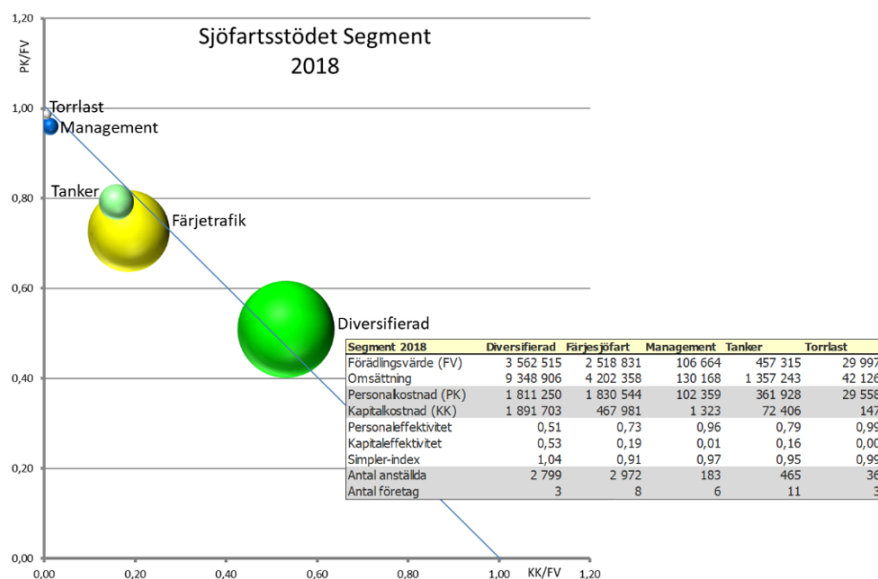
I detta avsnitt analyserar vi de olika rederisegmentens ekonomiska effektivitet med utgångspunkt i företagets förmåga att skapa förädlingsvärde. Ekonomisk effektivitet baserat på förädlingsvärde är ett värdefullt komplement till traditionella lönsamhetsmått, vilka kan vara känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Med en analys av ekonomisk effektivitet kan vi jämföra den ekonomiska situationen mellan företag och segment oavsett typ av verksamhet eller företagets konstruktion. Avsnittet blir samtidigt en översiktlig sammanfattning av de olika segmentens ekonomisk-finansiella ställning.

Ekonomisk effektivitet beräknar vi med den så kallade Simplermetoden, som ställer rederiernas personal- och kapitalkostnader (det vill säga kostnaderna för förädlingen) i proportion till förädlingsvärdet. Förädlingsvärdet är lika med nettoomsättningen minus inköp och avskrivningar. En proportion eller andel som är mindre än eller lika med 1,0 innebär effektivitet, eftersom förädlingsvärdet då täcker förädlingskostnaderna. Detta illustreras med en effektivitetslinje i figurerna nedan som representerar medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige. En högre effektivitet innebär en lägre andel och att företaget befinner sig innanför linjen.

Figur 3.8 och Figur 3.9 nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2018, med respektive utan sjöfartsstöd. Figur 3.8 visar att utan sjöfartsstöd är alla segment mindre effektiva än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (linjen 1–1), det vill säga alla segmenten ligger utanför linjen. Segmenten torrlast och management uppvisar en kraftig ineffektivitet och ligger långt utanför linjen. Torrlastsegmentet består dock av mycket få företag 2018 och därmed en liten sammanlagd omsättning, vilket illustreras av att storleken på "bollen" är mycket liten.



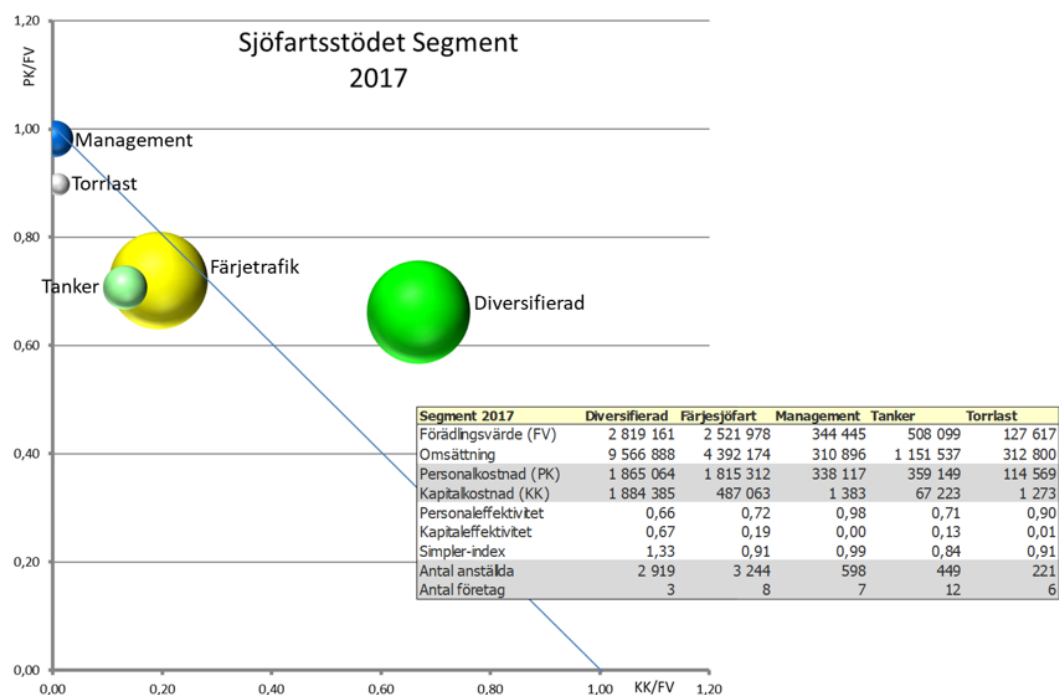
Figur 3.8. Ekonomisk effektivitet år 2018 hos de olika segmenten inklusive sjöfartsstöd.



Figur 3.9. Ekonomisk effektivitet år 2018 hos de olika segmenten exklusive sjöfartsstöd.

Figur 3.9 visar att med sjöfartsstöd hade alla segment år 2018 ungefär samma effektivitet som medeleffektiviteten för näringslivet. Mest effektiv är färjesjöfarten, med ett Simpler-värde på 0,91 (tabell i Figur 3.9). Minst effektivt är de diversifierade rederierna med ett värde på 1,04 vilket betyder att de ligger utanför linjen.

Figur 3.10 visar den ekonomiska effektiviteten hos segmenten år 2017, inklusive sjöfartsstöd. Jämför vi med Figur 3.9 ser vi att främst diversifierade rederier har rört sig inåt i figuren. det vill säga ökat sin ekonomiska effektivitet, mellan 2017 och 2018. Tanker var det mest effektiva segmentet 2017, men har minskat sin effektivitet 2018. Även segmentet torrlast har minskat sin effektivitet, medan färjesjöfarten har legat stilla.



Figur 3.10. Ekonomisk effektivitet år 2017 hos de olika segmenten inklusive sjöfartsstöd.

4 Rederierna jämfört med andra företag

Detta kapitel ger en översiktlig bild av lönsamheten hos rederierna i vår undersökning jämfört med andra företag. Först jämför vi rederierna i vår undersökning med andra sjötransportföretag. Därefter analyserar vi rederiernas ekonomiska effektivitet med effektiviteten inom andra branscher.

Syftet är att ge en bild av hur de ekonomiska faktorerna ser ut i den miljö som rederierna i vår undersökning verkar inom.

4.1 Rederiernas lönsamhet jämfört med alla sjötransportföretag

Vi använder några nyckeltal som finns tillgängliga i officiell statistik. Gruppen sjötransportföretag omfattar samtliga aktiebolag och ekonomiska föreningar med en omsättning på minst 10 000 kronor som bedrivit verksamhet under året.¹⁷

Tabell 4.1 visar genomsnittsvärden (medianvärden) för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med de rederier som fått sjöfartsstöd.¹⁸

¹⁷ Finansiella företag såsom banker, investment- och försäkringsbolag är undantagna liksom handels- och kommanditbolag, holdingbolag och enskilda näringsidkare undantas också på grund av att strukturen i deras bokslut skiljer sig från övriga företag. Även företag utan anställda är exkluderade. Se SCB *Branschnyckeltal -Beskrivning av statistiken*.

¹⁸ Rederierna med sjöfartsstöd ingår främst i kategorierna SNI 50.1 och SNI 50.2.

Tabell 4.1. Nyckeltal för rederier med sjöfartsstöd och andra sjötransportföretag år 2017 och 2018.

		Antal bolag		Rörelse- marginal (%)		Avkastning totalt kapital (%)		Soliditet (%)	
		2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Havs- och kustsjöfart,	1–19 anst	84	79	4,9	3,5	4,5	5,2	38	38
pass. (SNI 50.1)*	≥20 anst	13	15	4,9	2,4	13,2	9,0	23	19
Havs- och kustsjöfart,	1–19 anst	71	67	3,4	4,8	5,5	8,4	48	49
gods (SNI 50.2)*	≥20 anst	25	23	0,3	0,6	1,9	1,7	12	15
Sjöfart IVV,	1–19 anst	92	83	6,4	8,4	8,3	10,6	44	45
pass. (SNI 50.3)*	≥20 anst	9	9	12,8	13,5	10,8	16,8	29	33
Sjöfart IVV,	1–19 anst	22	23	6,6	6,0	9,1	8,3	54	42
gods (SNI 50.4)*	≥20 anst	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
Viktat medel- värde (SNI 50.1– 50.4)		316	299	5,0	5,4	6,5	7,9	40	40
<i>Rederier med sjöfartsstöd**</i>		36	31						
medelvärde				13,0	25,8	12,3	7,6	29	31
medianvärde				2,8	2,6	3,2	2,8	28	26

Not: IVV=Inre vattenvägar.

Källa: *SCB Branschnyckeltal efter näringsgren 2007, **Bilaga, tabell 4.4 och 4.5 s. 12–13.

I Tabell 4.1 är gruppen av sjötransportföretag uppdelad i företag med 1–19 anställda, respektive företag med 20 eller fler anställda. Statistiken visar att de små företagen med 1–19 anställda är många fler än de större med 20 eller fler anställda. När det gäller sjöfart på inre vattenvägar (SNI 50.3) kan vi se att de mindre företagen har högre lönsamhet än de större företagen.

Sjöfart är ofta en verksamhet med stora skalfördelar, men när det gäller godssjöfart på havet (SNI 50.2) är lönsamheten relativt låg. Det kan bero på att den internationella konkurrensen är särskilt hård inom denna kategori av sjöfart.

Rederierna med sjöfartsstöd hade år 2018 nyckeltal för lönsamhet och soliditet som var i samma storleksordning som all sjöfart på kust och hav (SNI 50.1–50.2). Jämför vi med hela gruppen av sjöfartsföretag (SNI 50.1–50.4) har rederierna i vår undersökning lägre medianvärden för lönsamhet och soliditet.

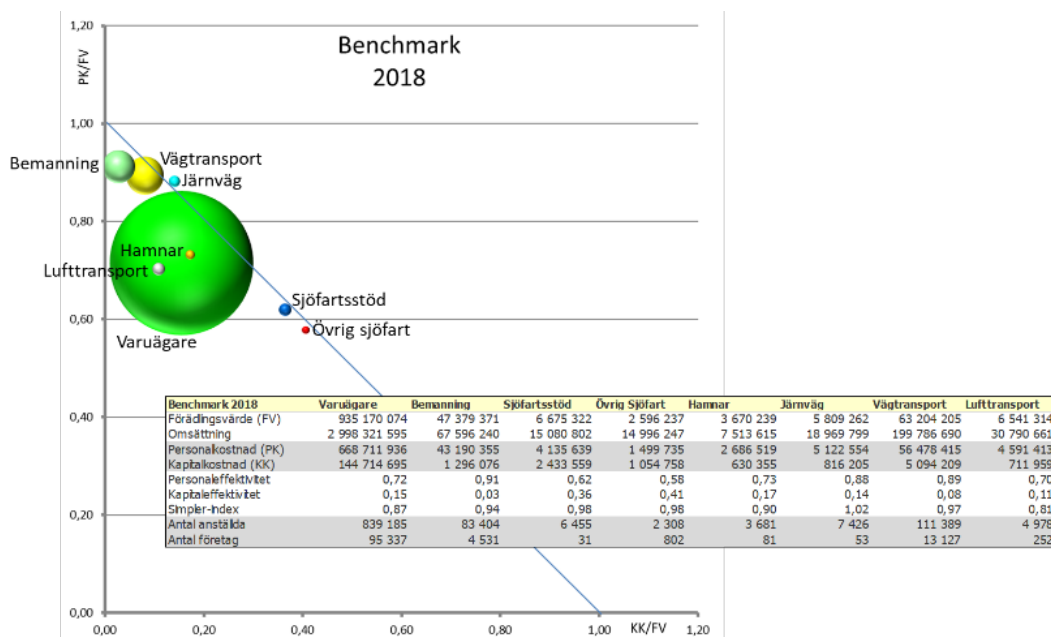
Det är medianvärdet för rederierna som är jämförbart med det viktade medelvärdet. Medelvärde skiljer sig från medianen, vilket betyder att spridningen är relativt stor inom gruppen av rederier i vår undersökning.

4.2 Rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med andra företag

Detta avsnitt beskriver rederiernas ekonomi jämfört med övrig sjöfart, med varuägare och med andra kategorier av transportföretag. Vi fokuserar jämförelsen på ekonomisk effektivitet, det vill säga hur effektivt företagen använder sina resurser i form av personal och kapital, vilket vi även analyserade i avsnitt 3.4.

Den ekonomiska effektiviteten för olika branscher är således beräknad med den så kallade Simplermetoden. Förutom olika transportbranscher ingår även gruppen Varuägare, som i stort sett är det svenska näringslivets företag som inte är transportföretag.¹⁹

Gruppen Sjöfartsstöd utgörs av de 31 rederier som denna undersökning omfattar, och är samma företag som i Tabell 4.1 ovan. Övrig sjöfart är sjöfartsföretag som inte erhållit sjöfartsstöd.



Figur 4.1. Ekonomisk effektivitet 2018 inom olika branscher. "Sjöfartsstöd" utgör gruppen av stödberättigade rederier.

Källa: Bilaga, s. 58.

Figur 4.1 ovan visar att den mest effektiva jämförelsegruppen av företag år 2018 var inom lufttransport, med ett index på 0,81. En annan ekonomiskt effektiv grupp var varuägare. Att denna grupp utgör en stor del av det svenska näringslivet illustreras av cirkelns yta, som visar företagens sammanlagda omsättning.

Gruppen av stödberättigade rederier ("Sjöfartsstöd" i figuren) hade en effektivitet på 0,98, samma nivå som inom övrig sjöfart. Gruppen av hamnar har jämförelsevis god effektivitet med

¹⁹ Gruppen Varuägare innefattar alla företag inom areell sektor, byggsektor, tillverknings och utvinning.

en nivå på 0,90. Ser vi till övriga trafikslag var det ungefär samma effektivitet inom vägtransport som inom sjöfart, medan företagen inom järnväg låg något sämre.

Bemanningsföretagen var också effektiva, med ett index på 0,94. Managementföretagen inom sjöfart hade dock en effektivitet med ett värde på 0,97, vilket var högre än övriga bemanningsföretag.²⁰

²⁰ Bilaga, s. 57–58.

Slutsatser

Trafikanalys kan konstatera att sjöfartsstödet 2018 fortsatt hade stor betydelse för den svenska rederinäringen. I genomsnitt utgjorde stödet 10 procent av företagets omsättning. Förutom det speciella segmentet Management, hade stödet störst betydelse för segmenten Torrlast och Färjesjöfart där stödet utgjorde 15–20 procent av omsättningen.

Rederiernas samlade resultat för 2018 ökade jämfört med året innan.

Lönsamheten mätt som vinstmarginal var bland rederierna år 2018 cirka 2 procent i genomsnitt. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment, men det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten. Alla segment hade en positiv vinstmarginal 2018 och alla segment ökade sin vinstmarginal jämfört med 2017. Tankersegmentet hade den högsta vinstmarginalen med sina drygt tio procent för 2018. Förutom management var torrlast och färjesjöfart de segment som hade den lägsta vinstmarginalen.

Vinstmarginalen sjunker kraftigt om sjöfartsstödet exkluderas, såväl för respektive segment som för rederierna totalt sett. Samtliga rederisegment uppvisar negativa siffror för medianvärdet på vinstmarginalen år 2018 om sjöfartsstödet exkluderas, i likhet med år 2017.

Jämfört med övriga sjötransportföretag (SNI-kod 50) hade de 31 rederierna med sjöfartsstöd en lägre lönsamhet och soliditet mätt som medianvärde. Däremot var medelvärdet för lönsamheten högre eller mycket högre. Skillnaden mellan rederiernas medianvärde och medelvärde visar samtidigt att det är en stor spridning på den ekonomiskfinansiella situationen mellan de olika rederiföretagen och det är svårt att ge en entydig bild av deras ekonomi.

Trafikanalys samlade slutsatser är dock att rederiernas ekonomi sammantaget är något bättre 2018 än 2017. Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse och utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva verksamheten på samma sätt som idag. Utan stödet skulle rederierna behöva anpassa sin verksamhet och sannolikt behöva flagga ut fartyg till andra länder.

Referenser

Bjerking AB, *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2018*, underlagsrapport till Trafikanalys, 2019-10-15

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/mp/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

Regeringen (2019), *Ändringar i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd*, Promemoria, dnr I2019/02400/TM

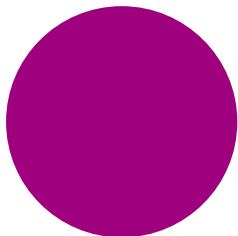
SCB, *Branschnyckeltal efter näringsgren 2007*, www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_NV_NV0109_NV0109O/BNTT01/

SCB, *Branschnyckeltal -Beskrivning av statistiken*, www.scb.se/contentassets/be571d7719744bec99a4c8e8a6ced2d3/beskrivning-av-statistiken.pdf

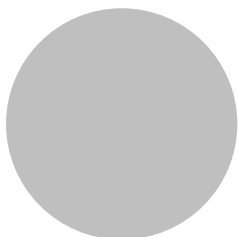
SOU (2010:73), *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*, Stockholm

Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2019:14, Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/fartyg/

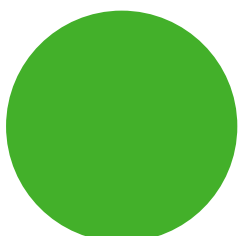
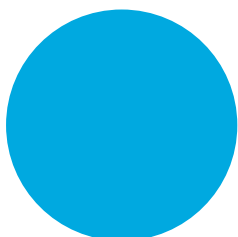
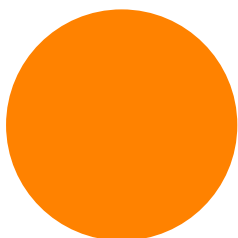
Bilaga – Underlagsrapport



Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2018



Underlagsrapport till Trafikanalys



Innehåll

Sammanfattning	3
1. Bakgrund	5
2. Uppdraget	5
3. Metod	5
3.1 Finansiella nyckeltal	5
3.2 Nyheter i årets rapport	6
3.3 Datainsamling och bearbetning	7
3.4 Analysmodell	8
4. Nuläget i de svenska rederierna	10
4.1 Lönsamhet	13
4.2 Kapitalstruktur	14
4.3 Likviditet	15
4.4 Ekonomisk effektivitet	15
4.5 Sammanfattning	17
5. Analys	18
5.1 Finansiell utveckling – introduktion	18
5.2 Diversifierade rederier	19
5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet	19
5.2.2 Diversifierade rederier - Soliditet	23
5.2.3 Diversifierade rederier - Likviditet	25
5.2.4 Diversifierade rederier - Ekonomisk effektivitet	27
5.3 Tanker	28
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	28
5.3.2 Tanker - Soliditet	32
5.3.3 Tanker - Likviditet	33
5.3.4 Tanker - Ekonomisk effektivitet	35
5.4 Torrlast	36
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet	36
5.4.2 Torrlast - Soliditet	39
5.4.3 Torrlast - Likviditet	40
5.4.4 Torrlast - Ekonomisk effektivitet	42
5.5 Färjesjöfart	43
5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet	43
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	46
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	48
5.5.4 Färjesjöfart - Ekonomisk effektivitet	49
5.6 Management	50
5.6.1 Management - Lönsamhet	50

5.6.2	Management – Soliditet.....	53
5.6.3	Management – Likviditet.....	55
5.6.4	Management - Ekonomisk effektivitet	56
6.	Jämförelser av ekonomisk effektivitet	57
7.	Kommentar	59
	Bilaga 1 Nyckeltalsdefinitioner	61
	Bilaga 2 Bolag som ingår i studien.....	62

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2018.

Rapportens utformning följer till stor del strukturen i tidigare uppföljningar för åren 2011–2017 för att underlätta jämförelser. Dock har sättet att inkludera sjöfartsverksamheten när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd ändrats till detta år. I tidigare rapporter har hela koncerner använts i de fall där det bolag som fått stöd inte innehåller, eller speglar, hela den aktuella sjöfartsverksamheten. Det är utgångspunkten även i denna rapport, men ambitionen är nu att också exkludera den verksamhet i koncernen som inte är i Sverige och inte är sjöfartsrelaterad. Detta innebär att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändras, framför allt i gruppen diversifierade rederier, för att bättre spegla sjöfartens omfattning.

I årets rapport har måttet ekonomisk effektivitet enligt Simplermetoden tillkommit för de olika segmenten och i jämförelser med övrig sjöfart som inte fått stöd, med övriga transportslag, med hamnar, med övrig bemanningsverksamhet samt med gruppen varuägare som nyttjar sjöfarten. Samtidigt har två mått, konsolideringsgrad och balanslikviditet, uteslutits då de med detta års hantering av koncerners sjöfart blir en mycket liten skillnad mot måtten soliditet respektive kassalikviditet.

Totalt har 41 rederier erhållit ca 1,43 mdr i sjöfartsstöd under 2018 (2017 erhöll 39 rederier ca 1,48 mdr). Utvärderingen avseende 2018 omfattar 31 företag som erhållit ca 1,29 mdr i sjöfartsstöd under 2018 och analysen baseras på tillgänglig finansiell information i företagens årsredovisningar. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, soliditet, likviditet och ekonomisk effektivitet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att bedöma effekterna av sjöfartsstödet på de olika nyckeltalen. Företagen är verksamma i segmenten diversifierade rederier, tankar, torrlast, färjesjöfart och management.

Av undersökningen framgår att nettoomsättningen för de företag i den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd (och därmed ingår i undersökningen) har minskat från 14,7 mdr 2017 till 12,6 mdr 2018. Om vi begränsar jämförelsen till endast de 29 bolag som varit med i analysen både 2017 och 2018 har nettoomsättningen minskat från 14,2 mdr år 2017 till 12,4 mdr år 2018. Det är då främst diversifierade rederier som har minskat sin omsättning (med ca 1,7 mdr) medan övriga segment rör sig mindre i absoluta tal. Relativt sett minskar dock segmentet management mest, med ca 27 %.

Rörelseresultatet (EBIT) har, om vi endast jämför samma företag mellan åren, ökat från 1,2 mdr till 2,1 mdr. Dock hänför sig 1,2 mdr av ökningen till diversifierade rederier där ett företag (Viking Supply Ships) uppvisar en mycket stor realisationsvinst vid försäljning av fartyg. Övriga segment har alla ett lägre rörelseresultat i absoluta tal 2018 jämfört med 2017.

Sjöfartsstödet har under 2018 haft en stor eller avgörande betydelse för att medelvärde och median för segmentens företag ska ha en positiv vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital. Ett företag har gjort en extraordinär försäljning av fartyg och därför är

medelvärde av vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital positiva i diversifierade rederier. Det ska inte tolkas som om lönsamheten där är god exklusive sjöfartsstödet. För alla övriga segment ser vi negativa värden på lönsamheten utan sjöfartsstödet. Samtidigt ser vi att sjöfartsstödet har olika stor betydelse i de olika segmenten, som andel av den totala nettoomsättningen (från 7 % i diversifierade rederier till 41 % för segmentet management).

Soliditeten varierar kraftigt mellan segmenten. I diversifierade rederier är den hög, i tankar är den vanligen hög, i torrlast påtagligt låg, mycket varierande inom färjesjöfart och mycket låg inom segmentet management.

Även likviditeten varierar stort. Inom diversifierade rederier uppvisar några företag en svag likviditet. Tanker har i flera fall en god likviditet, inom torrlast varierar likviditeten. Färjesjöfart har mestadels god likviditet. Företagen inom management har hög eller medelhög kassalikviditet men hälften av företagen har en likviditetsbuffert som klassas som låg.

Nytt för i år är att mäta den ekonomiska effektiviteten för de stödberättigade företagen totalt och per segment. Utan stöd är alla segmenten sämre i termer av ekonomisk effektivitet än var som är medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige. Företagen i segmenten torrlast och management uppvisar en kraftig olönsamhet (torrlast består dock av mycket få företag 2018). Med sjöfartsstöd är samtliga segment ungefär genomsnittligt ekonomiska effektiva.

Det har även gjorts en jämförelse med andra grupper av företag i relaterade branscher och sektorer. Den visar bland annat att de sjöfartsstödsberättigade företagen 2018 är ungefär lika ekonomiskt effektiva som resten av sjöfarten. Däremot når inte den effektiviteten upp till dagens nivå för hela näringslivet i Sverige eller till varuägarnas effektivitet.

Stockholm 2019-10-15

Anna Löfmarck och Mats Svensson, Bjerking AB

1. Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2018. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet och har gett Bjerking AB i uppdrag att genomföra uppföljningen och författa underlagsrapporten.

2. Uppdraget

Bjerkings uppdrag innebär att göra en årlig uppföljning av de finansiella effekterna för de rederier som mottager svenskt sjöfartsstöd. Denna rapport avser 2018 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2018.

De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2018 utgör underlaget för undersökningen. I denna rapport redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar företagens lönsamhet, kapitalstruktur, likviditet och ekonomiska effektivitet. Den finansiella ställningen beskrivs och slutsatser dras om effekterna av sjöfartsstödet på företagens ekonomiska ställning.

I en nyutvecklad del av uppföljningen jämförs den ekonomiska effektiviteten hos företagen som mottagit sjöfartsstöd med övrig sjöfart på gods- och passagerasidan, med hamnar, med övrig bemanningsverksamhet samt med gruppen varuägare som nyttjar sjöfarten. Samtidigt har två mått, konsolideringsgrad och balanslikviditet, uteslutits då de med detta års hantering av koncerners sjöfart blir en mycket liten skillnad mot måtten soliditet respektive kassalikviditet.

3. Metod

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 och återfinns inom grupperna Lönsamhet, Soliditet, Likviditet och Ekonomisk effektivitet. Några av nyckeltalen redovisas endast i separat bilaga.

Lönsamhet:

- **Vinstmarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som tar hänsyn till finansiella intäkter och kostnader som mäts genom att relatera resultatet efter finansnetto till nettoomsättningen.
- **Räntabilitet på eget kapital** – mäter företagets lönsamhet som resultat efter finansnetto i procent av genomsnittligt eget kapital (inkl. andel eget kapital av obeskattade reserver)
- **Räntabilitet på totalt kapital** – mäter företagets lönsamhet i form av avkastning på det totala kapitalet utan hänsyn till kostnaderna för finansiering. (separat bilaga)

- Rörelsemarginal – ett mått på företagets lönsamhet som inte tar hänsyn till kostnaderna för finansiering, som mäts genom att relatera rörelseresultatet till omsättningen. (separat bilaga)
- Rörelseresultat per anställd – mäter företagets prestation mått som rörelseresultat dividerat med genomsnittligt antal anställda, för att fånga företagets användning av sina personella resurser. (separat bilaga)
- K/I-tal – nyckeltalet mäter totala kostnadernas andel av intäkterna. (separat bilaga)

Soliditet:

- **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 kan också användas för att utifrån företagets kapitalstruktur analysera uthållighet och ytterligare lånekapacitet.

Likviditet:

- **Kassalikviditet** – med likviditet avses hur omsättningstillgångarna täcker kortsiktiga skulder, som ett mått på kortsiktig betalningsförmåga. Som likviditetsmått används *kassalikviditet*, d v s omsättningstillgångar utom varulager i förhållande till kortfristiga skulder
- **Likviditetsbuffert**, ett nyckeltal som mäter hur stor andel av de totala tillgångarna som kassa och banktillgångar utgör.

Ekonomisk effektivitet:

- **Ekonomisk effektivitet** – nyckeltalet beräknas med Simplermetoden, som ställer förädlingskostnaderna (personal- och kapitalkostnader) i relation till det förädlingsvärde som företagen skapar. Förädlingsvärdet beräknas som omsättning reducerad med inköp och avskrivningar. En andel som ligger under eller lika med 1,00 är effektivt d v s då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna.

3.2 Nyheter i årets rapport

Rapportens utformning följer till stor del strukturen i tidigare uppföljningar för åren 2011–2017 för att underlätta jämförelser. Dock har sättet att inkludera sjöfartsverksamheten när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd ändrats till detta år. I tidigare rapporter har hela koncerner använts i dessa fall. Det är utgångspunkten också i denna rapport, men ambitionen är nu att exkludera den verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Detta innebär att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändras, framför allt i gruppen diversifierade rederier. Det är därför inte möjligt att helt jämföra nyckeltalen med tidigare år fram till 2017.

En viss jämförbarhet uppnår vi genom att för 2017, föregående år, redovisa nyckeltalen på båda sätten. Vi visar en utveckling mellan åren 2008 och 2017 och en mellan åren 2017 (med ny metod) och 2018.

I några fall har det dessutom varit viktigt att konstatera att sammansättningen i varje segment 2017 och 2018 är så pass annorlunda att själva jämförelsen är vanskelig att göra. I dessa fall har vi även tittat på utvecklingen om vi enbart jämför företag som varit med i analysen bägge åren.

I rapporten ingår hela bokslutsår, d v s vi har inte delat upp bolag som har brutet räkenskapsår i delar som avser hela kalenderår. Bolag med bokslut senast den 30 april ett år räknas till föregående års räkenskaper.

I rapporten läggs som tidigare särskilt fokus på ett urval av ovanstående finansiella nyckeltal för områdena *lönsamhet* (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), *kapitalstruktur* (soliditet) och *likviditet* (kassalikviditet samt likviditetsbuffert). Måttet *ekonomisk effektivitet* tillkommer. Samtidigt har två mått, konsolideringsgrad och balanslikviditet, uteslutits då det med detta års hantering av koncerners sjöfart blir en mycket liten skillnad mot att använda måtten soliditet respektive kassalikviditet.

Vad gäller måttet ekonomisk effektivitet, beräknat enligt Simplermetoden, görs analyser för de olika segmenten, för övrig sjöfart som inte fått stöd, för övriga transportslag, för hamnar, för övrig bemanningsverksamhet i Sverige samt för gruppen varuägare som nyttjar sjöfarten. Nyckeltalet fungerar bra vid jämförelse mellan kapitalintensiva och personalintensiva verksamheter. Även här redovisas medelvärden och medianvärden av de individuella företagens effektivitetsmått. Vi visar också aggregerade mått för gruppen som helhet d v s effektiviteten i ett "sammanlagt bokslut" för ett helt segment.

3.3 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 Bjerking's databas med detaljerad information om årsbokslut som företag skickat in till Bolagsverket.

Bjerking's databas är kvalitetskontrollerad vad gäller orimliga eller felaktiga uppgifter och varje stödberättigat företag och dess koncernstruktur har noga gått igenom för att säkerställa att den sjöfartsrelaterade verksamheten speglas i bedömningen, så långt det är möjligt.

Företag i som har brutet räkenskapsår har hanterats så att årsbokslutet i sin helhet hänförs till det år som majoriteten av året har ingått i d v s ett bokslut per 2019-04-30 räknas som 2018 års bokslut.

När det är möjligt har sjöfartsdelen i en koncern speglats genom att först ta ut de bolag som har sjöfartsverksamhet enligt sin primära SNI-kod och därefter lägga till den huvudkontorsverksamhet och holding-verksamhet där ägda fartyg hanteras. I några fall har hela koncernbokslutet används men skalats ned proportionellt i förhållande till antalet personer som arbetar inom sjöfart i Sverige.

Bolag som ännu inte lämnat in årsredovisning för 2018 till Bolagsverket per 2019-09-10 ingår inte i undersökningen.

Vid en jämförelse med föregående rapport avseende 2017 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Fyra nya företag har erhållit sjöfartsstöd under 2018 och två företag har utgått från tidigare års population då de inte längre erhåller sjöfartsstöd. För en fullständig lista över de bolag som fått sjöfartsstöd 2018, vilka företag som eventuellt har analyserats in deras ställe för att bättre spegla verksamheten 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 sjöfartsstödet 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 "Storredier" utgjort ett segment och omfattat bolag med en rederiverksamhet som kan anses vara diversifierad inom flera olika segment samt med en omsättning större än 2,0 miljarder kronor. I syfte att även fortsatt kunna göra jämförelser med tidigare år har detta segment namnändrats till "Diversifierade rederier", då ett av de i segmentet ingående bolagen till 2016 års undersökning inte längre 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.

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.

3.4 Analysmodell

Analysmodellen bygger på en utvärdering av de företag som mottagit sjöfartsstöd utifrån de finansiella nyckeltal som beskrivits 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. Ett belopp motsvarande sjöfartsstödet har adderats till bokslutets personalkostnader för stödbolagen, för att få fram kostnadsläget utan den kostnadsreduktion som sjöfartsstödet innebär.

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 i uppföljningarna för tidigare år (2011–2017).

Genom att beräkna nyckeltalen och analysera dem enligt ovan går det att separera den finansiella effekten av sjöfartsstödet på nyckeltalen. En bedömning av vilka nivåer som kan anses acceptabla eller godtagbara för det individuella företaget är svår att göra, men på aggregerad nivå kan vi skapa en övergripande bild enligt nedan. Det bör observeras att kapitalintensiva respektive personalintensiva verksamheter skiljer sig åt när det gäller avkastning på kapital och därför får mycket olika utfall och skapar utmaningar i jämförelser mellan olika branscher och segment.

Tabell 3.1: Klassificering av nivåer för nyckeltalen i analysen

Nyckeltal	Stark/Hög	Svag/Mellan	Negativ/Låg
Vinstmarginal	> 5%	0-5%	< 0%
Räntabilitet på eget kapital	> 10%	0-10%	< 0%
Soliditet	> 25%	15-25%	< 15%
Kassalikviditet	> 1,1	0,8-1,1	< 0,8
Likviditetsbuffert	> 10%	5-10%	< 5%

4. Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen av 2018 ingår 32 av 41 företag som erhållit sjöfartsstöd 2018. 2017 ingick 34 av de 39 företag som erhållit sjöfartsstöd, 2016 var motsvarande siffror 35 av 39 företag. 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 i Appendix – ”Bilagor som ingår i studien”. De i undersökningen ingående rederierna har klassificerats i segment. Med företagets resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2018 och 2017 sammanställts per segment och totalt, se tabell nedan.

Tabell 4.1 Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2018

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2018		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		3	11	3	8	6	31
Nettoomsättning	tkr	7 065 969	1 301 734	38 169	4 102 774	109 542	12 618 188
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 974 168	172 367	709	828 775	4 285	2 980 304
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 504 262	67 128	434	506 682	4 285	2 082 790
Finansnetto	tkr	-479 275	-83 009	-231	-101 138	-42	-663 695
Resultat e. finansnetto	tkr	1 024 986	-15 881	203	405 544	4 243	1 419 096
Krediterade stödbelopp	tkr	501 117	111 793	8 694	622 406	45 073	1 289 083
Andel av omsättningen	%	7,1%	8,6%	22,8%	15,2%	41,1%	10,2%
Andel av totalt stödbelopp	%	38,9%	8,7%	0,7%	48,3%	3,5%	100,0%
Antal Anställda	st	2 799	465	36	2 972	183	6 455
Anläggningstillgångar	tkr	31 021 969	1 736 719	6 023	7 662 118	900	40 427 729
Omsättningstillgångar	tkr	4 753 547	591 351	11 322	4 907 171	84 040	10 347 431
Summa tillgångar	tkr	35 775 516	2 328 070	17 345	12 569 289	84 940	50 775 159
Eget kapital	tkr	18 424 002	268 020	294	3 859 349	6 587	22 558 252
Obeskattade reserver	tkr	0	471 312	105	549 676	2 500	1 023 593
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	18 424 002	739 332	399	4 409 025	9 087	23 581 845
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	335 117	6 687	-2	343 681	1	685 484
Kortfristiga skulder	tkr	3 515 187	577 840	12 500	2 073 697	75 852	6 255 076
Långfristiga skulder	tkr	13 501 210	1 004 209	4 447	5 742 884	0	20 252 750
Summa skulder	tkr	17 016 397	1 582 049	16 947	7 816 581	75 852	26 507 826
Summa eget kapital och skulder	tkr	35 775 516	2 328 068	17 344	12 569 288	84 940	50 775 155
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 562 515	457 315	29 997	2 518 831	106 664	6 675 322
Summa Personalkostnad	tkr	1 811 250	361 928	29 558	1 830 544	102 359	4 135 639
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 891 703	72 406	147	467 981	1 323	2 433 559
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,04	0,95	0,99	0,91	0,97	0,98

Tabell 4.2 Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2017

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2017		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		3	12	6	8	7	36
Nettoomsättning	tkr	8 788 121	1 110 473	273 719	4 283 525	236 503	14 692 341
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	2 095 149	214 553	26 729	1 131 674	6 351	3 474 456
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	310 670	141 379	11 908	765 036	6 236	1 235 229
Finansnetto	tkr	-123 525	-27 169	-5 899	-428 442	-289	-585 324
Resultat e. finansnetto	tkr	187 145	114 210	6 009	336 594	5 947	649 905
Krediterade stödbelopp	tkr	535 380	120 543	41 709	616 064	155 276	1 468 972
Andel av omsättningen	%	6,1%	10,9%	15,2%	14,4%	65,7%	10,0%
Andel av totalt stödbelopp	%	36,4%	8,2%	2,8%	41,9%	10,6%	100,0%
Antal Anställda	st	2 919	449	221	3 244	598	7 431
Anläggningstillgångar	tkr	34 101 114	1 053 575	92 450	8 105 138	1 297	43 353 575
Omsättningstillgångar	tkr	4 945 042	530 893	49 268	5 136 571	118 290	10 780 064
Summa tillgångar	tkr	39 046 156	1 584 468	141 718	13 241 709	119 587	54 133 639
Eget kapital	tkr	17 797 371	250 017	1 937	3 927 478	5 375	21 982 178
Obeskattade reserver	tkr	387 758	489 416	2 439	669 169	1 671	1 550 453
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	18 185 129	739 433	4 376	4 596 647	7 046	23 532 631
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	279 090	5 321	-1	333 985	-16	618 379
Kortfristiga skulder	tkr	6 515 738	461 815	70 051	1 979 656	111 243	9 138 503
Långfristiga skulder	tkr	14 066 200	377 897	67 292	6 331 421	1 314	20 844 124
Summa skulder	tkr	20 581 939	839 712	137 343	8 311 077	112 557	29 982 627
Summa eget kapital och skulder	tkr	39 046 158	1 584 466	141 718	13 241 708	119 587	54 133 637
Summa Förädlingsvärde	tkr	2 819 161	508 099	127 617	2 521 978	344 445	6 321 301
Summa Personalkostnad	tkr	1 865 064	359 149	114 569	1 815 312	338 117	4 492 210
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 884 385	67 223	1 273	487 063	1 383	2 441 326
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,33	0,84	0,91	0,91	0,99	1,10

Observera att de två mottagande Stena-företagen motsvaras av ett bokslut (Stena) så det totala antalet bolagsbokslut i analysen är 31 st. För 2017 är 36 företag nu med, på grund av att två bokslut för företag som erhållit sjöfartsstöd det året har inkommit efter föregående rapporters publicering.

I tidigare rapporter användes hela koncernbokslut för några av rederierna, vilket gjorde att omsättning och anställda utöver sjöfart i Sverige kom med. Därför skiljer sig 2018 års siffror när vi byter metod till att redovisa andelar av koncernbokslut som speglar sjöfarten. Nettoomsättningen på de analyserade företagen blir med den nya metoden 12,6 mdr 2018 mot 14,7 mdr 2017 (i rapporten för 2017 redovisades 41,3 mdr 2017). Om vi låser jämförelsen till endast de 29 bolag som varit med i analysen både 2017 och 2018 har omsättningen gått ned från 14,2 mdr år 2017 till 12,3 mdr år 2018.

Rörelseresultatet (EBIT) för de 31 företagen sammanlagt uppgår med den nya metoden till 2,08 mdr jämfört med 1,23 mdr 2017. Segmentet diversifierade rederier uppvisar en stark ökning av rörelseresultatet men stora delar hänförs till en större realisationsvinst i Viking Supply Ships. Samtliga övriga segment har lägre rörelseresultat. Om vi begränsar jämförelsen till bolag som var med bägge åren är mönstret detsamma.

Nivån på det totala sjöfartsstödet har legat relativt stabilt runt ca 1,4–1,5 miljarder kronor under de senaste åren (totalt 1,43 mdr 2018, 1,48 mdr 2017, 1,49 mdr 2016, 1,43 mdr 2015 och 1,41 mdr år 2014).

För några av de enskilda segmenten har stödbeloppen minskat jämfört med 2017; diversifierade rederier med ca 34 mkr, segmentet för torrlast med ca 3 mkr, segmentet för färjesjöfart med ca 14 mkr och segmentet för management med ca 1 mkr. Övrigt-segmentet, som inte primärt bedriver sjöfart, har fått 11 mkr mindre i stöd. För både tankersegmentet och färjesjöfart är nivån dock 6 mkr högre jämfört med 2017.

I tabellen nedan visas sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen i respektive segment för 2018 och 2017 (för de företag som har kunnat analyseras). Sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen är som högst i segmentet management – nivåer som dock är lägre än 2017. 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 större 2018 i relation till omsättningen.

Tabell 4.3: Sjöfartsstödet andel av nettoomsättningen per segment, 2017 och 2018

	Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag 2018	3	11	3	8	6	31
Nettoomsättning tkr	7 065 969	1 301 734	38 169	4 102 774	109 542	12 618 188
Krediterade stödbelopp	501 117	111 793	8 694	622 406	45 073	1 289 083
Andel av omsättningen	7%	9%	23%	15%	41%	10%
Antal bolag 2017	3	12	6	8	7	36
Nettoomsättning tkr	8 788 121	1 110 473	273 719	4 283 525	236 503	14 692 341
Krediterade stödbelopp	535 380	120 543	41 709	616 064	155 276	1 468 972
Andel av omsättningen	6%	11%	15%	14%	66%	10%

I tabellen nedan visas samtliga finansiella nyckeltal 2018 per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde.

Tabell 4.4: Aggregerade nyckeltal för 31 rederier som ingår i analysen 2018

NYCKELTAL 2018		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	192,2%	11,9%	2,3%	5,3%	3,5%	25,8%
	Median	7,1%	6,6%	2,3%	3,8%	0,5%	2,6%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	185,4%	-4,4%	-19,9%	-27,3%	-43,2%	-0,3%
	Median	0,5%	-10,0%	-19,9%	-24,6%	-49,6%	-19,5%
Vinstmarginal	Medel	178,7%	8,2%	1,5%	1,9%	3,5%	22,2%
	Median	4,3%	10,3%	1,5%	2,4%	0,6%	2,1%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	171,8%	-8,0%	-20,6%	-30,7%	-43,2%	-4,0%
	Median	-6,3%	-11,9%	-20,6%	-25,1%	-49,6%	-23,7%
Rörelseresultat per anställd	Medel	2022	236	-71	111	30	309
	Median	196	98	0	38	4	41
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	1879	-10	-260	-254	-227	46
	Median	13	-137	-277	-194	-228	-195
K/I-tal	Medel	78,1%	92,7%	1532,5%	98,3%	96,9%	232,9%
	Median	96,8%	89,8%	100,0%	97,7%	99,5%	98,1%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	83,5%	107,8%	2021,9%	129,1%	140,4%	302,5%
	Median	105,7%	111,9%	123,9%	122,1%	141,8%	122,1%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	19,9%	13,8%	262,0%	3,9%	87,4%	50,1%
	Median	0,4%	19,8%	6,6%	13,2%	47,6%	17,9%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	18,0%	-19,9%	-3306,3%	-984,9%	-10995,6%	-2707,6%
	Median	-0,8%	-12,7%	-4544,7%	-125,6%	-9472,0%	-69,9%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	16,2%	12,2%	-7,2%	4,9%	6,0%	7,6%
	Median	2,4%	9,3%	0,1%	4,5%	0,5%	2,8%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	15,3%	-1,2%	-44,7%	-43,8%	-129,3%	-39,6%
	Median	0,7%	-2,5%	-41,1%	-29,7%	-59,3%	-8,8%
Soliditet	Medel	61,8%	45,7%	8,9%	22,2%	12,6%	31,2%
	Median	70,1%	38,2%	1,3%	18,7%	2,1%	25,6%
Kassalikviditet	Medel	2,64	2,04	0,93	1,18	1,26	1,62
	Median	0,90	1,32	1,00	0,99	1,02	1,02
Likviditetsbuffert	Medel	18,4%	19,5%	33,6%	11,2%	21,8%	19,0%
	Median	4,4%	7,6%	34,6%	3,9%	18,4%	5,0%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	1,32	1,13	1,15	1,00	0,97	1,09
	Median	1,22	0,92	1,00	0,98	1,00	0,99
Personaleffektivitet	Medel	0,51	0,88	1,13	0,88	0,96	0,88
	Median	0,69	0,85	1,00	0,94	0,99	0,93
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,65	1,20	1,37	1,20	1,41	1,20
	Median	0,90	1,09	1,34	1,29	1,45	1,27
Kapitaleffektivitet	Medel	0,81	0,25	0,02	0,11	0,01	0,20
	Median	0,51	0,25	0,00	0,05	0,01	0,07

Rederiernas finansiella nyckeltal

I följande avsnitt kommenteras utvecklingen för rederiernas lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet på en total nivå. Därefter analyseras de olika segmenten. Då varje segment innehåller förhållandevis få företag i kombination med att det kan finnas enskilda företag som uppvisar extremvärden kan medianvärdet ofta ge en bättre bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärde.

För att förtydliga att jämförelsen nu görs med 2017 års nyckeltal beräknade på samma sätt som för 2018 (och därmed inte helt i linje med förra årets underlagsrapport) redovisas även 2017 års nyckeltal enligt ny beräkning i tabellen nedan.

Tabell 4.5: Aggregerade nyckeltal för 36 rederier som ingår i den nya analysen för 2017

NYCKELTAL 2017		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	-30,5%	26,7%	28,9%	5,8%	2,8%	13,0%
	Median	-0,4%	12,2%	2,7%	2,5%	0,0%	2,8%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	-37,3%	10,3%	3,5%	-26,7%	-122,6%	-28,9%
	Median	-4,8%	0,9%	-8,6%	-27,3%	-66,5%	-24,9%
Vinstmarginal	Medel	-25,8%	24,4%	27,5%	0,8%	2,8%	11,3%
	Median	4,2%	9,8%	0,8%	1,2%	0,0%	1,8%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	-32,7%	8,0%	2,1%	-31,7%	-122,7%	-30,6%
	Median	-2,3%	-3,4%	-12,7%	-28,4%	-66,7%	-25,5%
Rörelseresultat per anställd	Medel	-275	556	145	60	34	196
	Median	-21	295	37	18	0	24
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	-453	331	-48	-166	-233	-27
	Median	-275	42	-77	-182	-243	-185
K/I-tal	Medel	126,1%	85,2%	93,0%	99,2%	97,9%	95,5%
	Median	96,0%	90,3%	99,3%	99,0%	100,0%	98,3%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	132,6%	100,4%	107,3%	130,1%	219,2%	133,9%
	Median	102,2%	102,9%	110,5%	124,4%	164,1%	123,3%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-9,9%	27,6%	73,6%	2,1%	-58,5%	9,8%
	Median	1,6%	13,7%	93,7%	8,0%	-0,8%	5,7%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	-13,1%	-15,4%	-903,9%	-993,5%	-18244,9%	-3925,3%
	Median	-1,6%	-3,5%	52,2%	-146,3%	-14552,7%	-52,1%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-1,1%	15,9%	29,8%	3,9%	6,3%	12,3%
	Median	2,6%	6,8%	5,6%	4,1%	0,0%	3,2%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	-2,3%	3,6%	-19,5%	-57,1%	-213,4%	-56,4%
	Median	1,5%	1,0%	-17,6%	-32,9%	-222,6%	-10,3%
Soliditet	Medel	44,7%	48,1%	20,5%	21,1%	6,9%	29,2%
	Median	38,7%	50,4%	4,1%	19,4%	1,8%	28,0%
Kassalikviditet	Medel	0,51	2,22	2,96	1,18	1,11	1,76
	Median	0,40	1,70	1,09	1,05	1,02	1,03
Likviditetsbuffert	Medel	2,8%	26,4%	26,7%	12,7%	24,5%	21,1%
	Median	1,9%	12,0%	14,3%	10,5%	9,7%	8,0%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	-18,94	1,09	0,87	1,09	0,96	-0,64
	Median	1,10	0,95	0,94	0,99	1,00	1,00
Personaleffektivitet	Medel	-13,63	0,62	0,86	0,93	0,96	-0,39
	Median	0,50	0,70	0,93	0,96	1,00	0,92
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	-15,55	1,54	1,14	1,29	1,42	-0,03
	Median	0,64	0,96	1,09	1,31	1,47	1,26
Kapitaleffektivitet	Medel	-5,30	0,46	0,01	0,16	0,01	-0,25
	Median	0,46	0,14	0,01	0,05	0,00	0,03

4.1 Lönsamhet

Förmågan att generera överskott och vinster mäts under rubriken lönsamhet och fångas genom olika nyckeltal. Vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital diskuteras även per segment i rapporten medan några nyckeltal endast finns i Appendix. I de fall då utvecklingen är generell för gruppen eller då något enstaka företag har bidragit stort till utvecklingen har detta kommenterats. I några fall kommenteras även utvecklingen vi ser när vi begränsar jämförelsen till enbart företag som varit med i analysen bägge åren.

Vinstmarginalen totalt sett har år 2018 ökat väsentligt, från 11,3 % i medelvärde 2017 (1,8 % i medianvärde) till 22,2 % i medelvärde 2018 (2,1 %). Ökningen har till dominerande del skett i segmentet diversifierade rederier, där ett av företagen (Viking Supply Ships) har fört upp stora försäljningar av fartyg i sitt rörelseresultat. Utan denna händelse skulle hela segmentet diversifierade rederier se ut mer enligt 2017 års nivå och följa de tidigare åren med negativa vinstmarginaler. Segmenten tanker och torrlast har väsentligt lägre vinstmarginaler 2018 jämfört med 2017 (8,2 % mot 24,4 % i medelvärde) och torrlast (1,5 % mot 27,5 % i medelvärde). För färjesjöfart och management är vinstmarginalen något bättre 2018 än 2017.

Om sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen 2018 sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå negativ avseende både medel- och medianvärden. Vinstmarginalen med respektive utan stöd sjunker från 22,2 % i medelvärde (2,1 % i medianvärde) till -4,0% i medelvärde (-23,7 % i medianvärde). Diversifierade rederier har en mycket positiv vinstmarginal även utan sjöfartsstöd men det beror enbart på den stora fartygsförsäljningen i Viking Supply Ships år 2018, annars skulle vinstmarginalen vara negativ.

Om jämförelsen begränsas till de 29 företag som analyserats både 2017 och 2018 ökar vinstmarginalen från 7,3 % till 25,1 % i medelvärde, d v s vi ser en ännu brantare positiv utveckling. Vinstmarginalen utan sjöfartsstöd stiger från -20,8% i medelvärde till -1,3 % år 2018 d v s är ändå något negativ trots det stora resultatet i Viking Supply Ships. Medianvärdena exklusive stöd rör sig nästan inte mellan åren (ca -20 %)

Räntabilitet på eget kapital uppvisar totalt sett en markant förbättring under 2018 jämfört med 2017 med en ökning från 9,8 % i medelvärde (5,7 % i medianvärde) till 50,1% (17,9 %). Om man studerar de enskilda segmenten har alla en positiv räntabilitet på eget kapital år 2018. Diversifierade rederier går från -9,9 % till 19,9 % i medelvärde. Tanker har lägre räntabilitet (från 27,6% 2017 till 13,8 % år 2018). Torrlast har mycket högre räntabilitet 2018 mot 2017 men består av få företag 2018. Färjesjöfarten ökar räntabiliteten något (3,9 % mot 2,1 % 2017) och för management ser utvecklingen för räntabiliteten på eget kapital mycket positiv ut (87,4 % mot -58,5 % 2017), dock är detta nyckeltal mycket volatilt i ett personalintensivt segment.

Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i de enskilda segmenten, i fallen torrlast, färjesjöfart och management mycket negativt. För diversifierade rederier är måttet positivt även utan stöd (se kommentar ovan om Viking Supply Ships).

Om jämförelsen begränsas till de 29 företag som analyserats både 2017 och 2018 ökar räntabiliteten på eget kapital från 7,2 % till 53,8 % i medelvärde, d v s en liknande positiv utveckling som för vinstmarginalen (även här slår resultatet för Viking Supply Ships igenom).

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 29,2 % i medelvärde till 31,2 % (medianen har samtidigt minskat något). I de enskilda segmenten kan en ökning främst ses i segmenten diversifierade rederier och tankers. I segmentet torrlast är soliditeten mycket låg för det fåtal företag som ingår 2018, medan 2017 års mätning visade en väsentligt högre soliditet. För segmentet tankers är soliditeten marginellt lägre 2018. Den högsta soliditeten hittas i segmenten för diversifierade rederier och i segmentet för tankers.

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och nyckeltalet **kassalikviditet** har på en aggregerad nivå totalt sett minskat något mätt som medelvärde (från 1,76 år 2017 till 1,62 2018). I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en mycket högre nivå i segmentet för diversifierade rederier 2018 medan nivån är lägre i segmenten tanker och torrlast. I segmentet för färjesjöfart har kassalikviditeten stabila nivåer.

Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har på aggregerad nivå minskat något från 21,1 % i medelvärde (8,0 % procent i medianvärde) år 2017 till 19,0 % (5,0 %) år 2018. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för tanker och i liten grad även inom segmentet för färjesjöfart och management. Inom diversifierade rederier ses en ökning liksom inom torrlast.

4.4 Ekonomisk effektivitet

Nyckeltalet **ekonomisk effektivitet** beräknas med Simplermetoden, som ställer förädlingskostnaderna (personal- och kapitalkostnader) i relation till det förädlingsvärde som företagen skapar. Förädlingsvärdet beräknas som nettoomsättning reducerad med inköp och avskrivningar. En andel som ligger under eller lika med 1,00 är effektivt d vs då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna.

Förmågan att skapa förädlingsvärde på ett effektivt sätt är en nödvändig förutsättning för att kunna fortsätta bedriva och utveckla verksamhet samt erbjuda sysselsättning, vilket vi uppfattar som en av de grundläggande tankarna bakom sjöfartsstödet. Vi ser detta perspektiv som ett värdefullt komplement till traditionella lönsamhets- och räntabilitetsmått, vilka kan vara överdrivet känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Med ekonomisk effektivitet kan vi därmed följa och jämföra ekonomisk utveckling mellan företag och segment oavsett typ av verksamhet eller företagets konstruktion.

Diagrammen nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2018, med och utan sjöfartsstöd. Diagrammen visar att utan stöd är alla segmenten sämre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (linjen 1–1) och företagen i segmenten torrlast och management uppvisar en kraftig olönsamhet (torrlast består dock av mycket få företag 2018). Med sjöfartsstöd är samtliga segment ungefär genomsnittligt ekonomiska effektiva.

Den benchmarkstudie som görs i ett separat avsnitt, Jämförelser av ekonomisk effektivitet, visar också att företagen som uppburit sjöfartsstöd har hamnat på ungefär samma ekonomiska effektivitet som den övriga sjöfarten. Däremot når inte den effektiviteten upp till dagens nivå för hela näringslivet i Sverige eller till varuägarnas effektivitet.

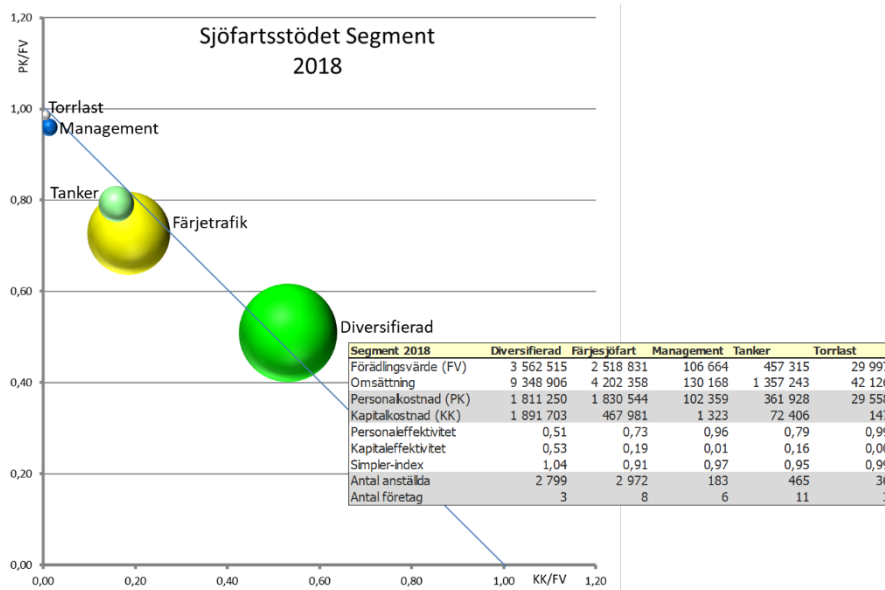


Diagram 4.1 Ekonomisk effektivitet 2018 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd

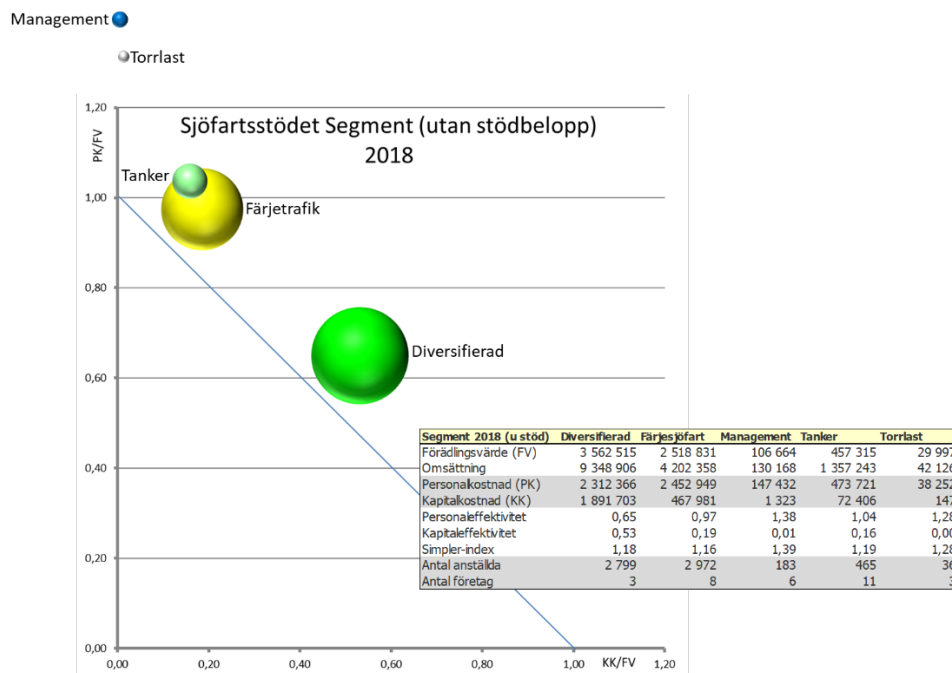


Diagram 4.2 Ekonomisk effektivitet 2018 hos de olika segmenten utan sjöfartsstöd

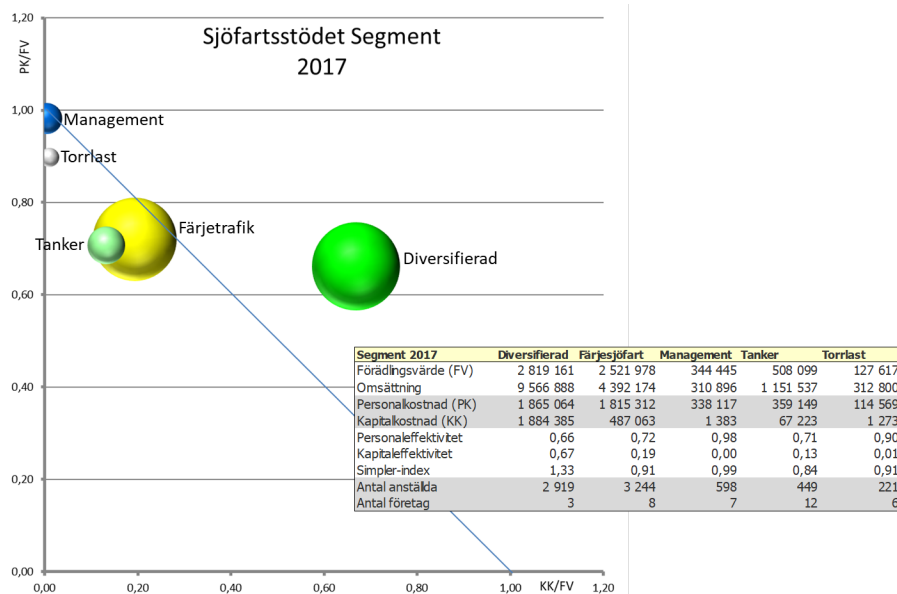


Diagram 4.3 Ekonomisk effektivitet 2017 hos de olika segmenten med sjöfartsstöd

4.5 Sammanfattning

Omsättningen för den svenska sjöfartsnäringsen som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i denna undersökning minskar för år 2018 jämfört med 2017, både när vi ser på de analyserade företagen vardera året och när vi låser jämförelsen till företag som varit med bägge år. Rörelseresultatet (EBIT) för gruppen som helhet ökar, men det förklaras av att ett rederi (Viking Supply Ships) redovisat en mycket stor vinst vid fartygsförsäljning. Övriga segment uppvisar sämre rörelseresultat än för 2017.

Sjöfartsstödet har under 2018 haft en stor eller avgörande betydelse för att medelvärde och median för segmentens företag ska ha en positiv vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital. Ett företag har gjort en extraordinär försäljning av fartyg och därför är medelvärdet av vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital positiva i diversifierade rederier. Det ska inte tolkas som om lönsamheten där är god exklusive sjöfartsstödet. För alla övriga segment ser vi negativa värden på lönsamheten utan sjöfartsstödet.

Soliditeten varierar kraftigt mellan segmenten. I diversifierade rederier är den hög, i tanker mestadels hög, i torrlast påtagligt låg, varierande inom färjesjöfart och mycket låg inom segmentet management.

Likviditeten är bättre 2018 i diversifierade rederier. Tanker har sämre likviditet 2018. Torrlast har en sämre kassalikviditet men bättre likviditetsbuffert. Färjesjöfart har mestadels god likviditet. Företagen inom management har hög eller medelhög kassalikviditet men hälften av företagen har en likviditetsbuffert som klassas som låg.

Utan stöd är alla segmenten sämre i termer av ekonomisk effektivitet än vad som är medeleffektivitet för ett näringsliv i Sverige (Simpler-index 1,00). Segmenten torrlast och management uppvisar kraftig olönsamhet (torrlast består dock av mycket få företag 2018). Med sjöfartsstöd är samtliga stödsegment genomsnittligt ekonomiskt effektiva och dessutom ungefär lika effektiva som övrig sjöfart. Däremot når de inte nuvarande effektivitet för näringslivet i Sverige som helhet eller till varuägarnas effektivitet.

5. Analys

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under 2008–2018 baserat på det aktuella undersökningsåret och tidigare insamlade data. Nyckeltalens utveckling illustreras med linjediagram. För att få kontinuitet i rapporten redovisas, som tidigare nämnts, två olika diagram: 2008–2017 med tidigare metod och 2017–2018 med ny metod.

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), *likviditet* (kassalikviditet och likviditetsbuffert) samt *ekonomisk effektivitet* (ny 2018).

Värden för nyckeltalen redovisas i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd, och med angivande av medel- och medianvärden. Utvecklingen för övriga undersökta finansiella nyckeltal återfinns i Appendix.

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 avses perioden 2008–2018). Detta återfinns för måtten avseende vinstmarginal (inkl. och exkl. sjöfartsstöd), soliditet samt likviditetsmåtten (kassalikviditet och likviditetsbuffert).

För 2017 gäller att följande beräkningsskillnader påverkar analysen av företagen som mottagit stöd 2017 i tidigare rapporter mot ny analys av företagen 2017:

- Två företag har inkommit med bokslut sedan tidigare rapport och ingår i ny analys av 2017 som används för jämförelse mot 2018
- Vi har i några fall räknat ut nyckeltalen på något annorlunda sätt än i tidigare rapporter (se definitioner av nyckeltalen i Appendix)
- Vi har inte delat upp bokslut med brutet räkenskapsår vilket tidigare gjorts
- Vi har skalat ned hela diversifierade koncerner till den sjöfartsrelaterade delen i Sverige
- Vi har i några fall skapat "koncerner" av företaget som mottagit stöd och andra sjöfartsrelaterade företag inom samma grupp.

Konsekvensen blir att i diagram och tabeller per segment finns två analyser av 2017, dels den analys som hör till tidigare rapporter (grafer och tabeller 2008–2017), dels den som räknas ut på nytt för att matcha ny analys i denna rapport och som jämförs med 2018 (grafer och tabeller 2017–2018).

I slutet av genomgången kommenteras utfallet av analysen med hänsyn till osäkerheter.

5.2 Diversifierade rederier

I segmentet diversifierade rederier ingår samma tre rederier åren 2017 och 2018.

5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet

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

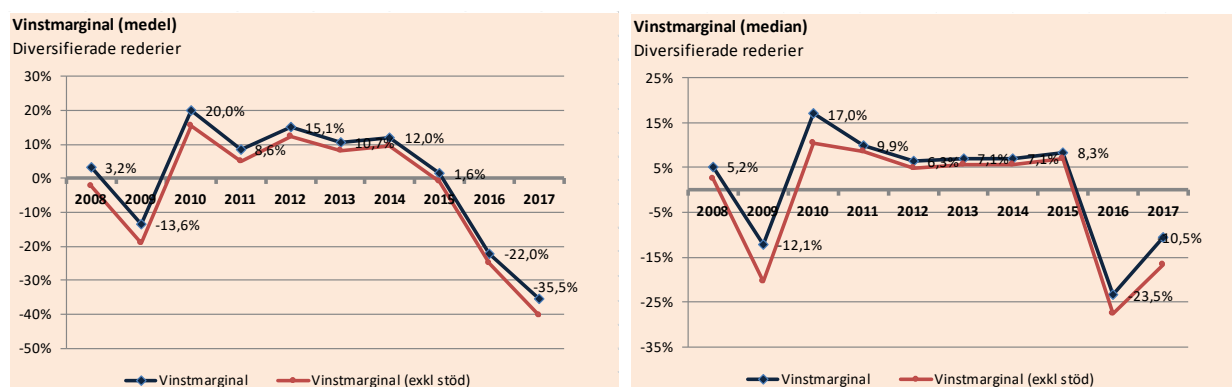


Diagram 5.1 Vinstmarginal 2008–2017

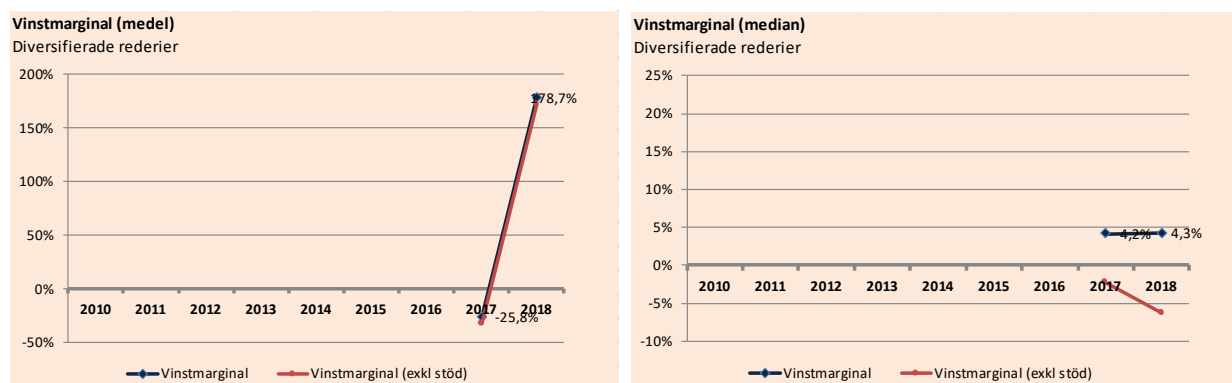


Diagram 5.2 Vinstmarginal 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Ökningen till 2018 i diversifierade rederier beror på att ett av företagen (Viking Supply Ships) har fört upp stora försäljningar av fartyg i sitt rörelseresultat. Utan denna händelse skulle resultatet för detta bolag vara ungefär som tidigare och hela segmentet diversifierade rederier följa de tidigare åren med negativa vinstmarginaler.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde inte märkbart annorlunda pga. de dominerande positiva siffrorna från Viking Supply Ships. Medianvärdet blir däremot väsentligt sämre 2018 och negativt.

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

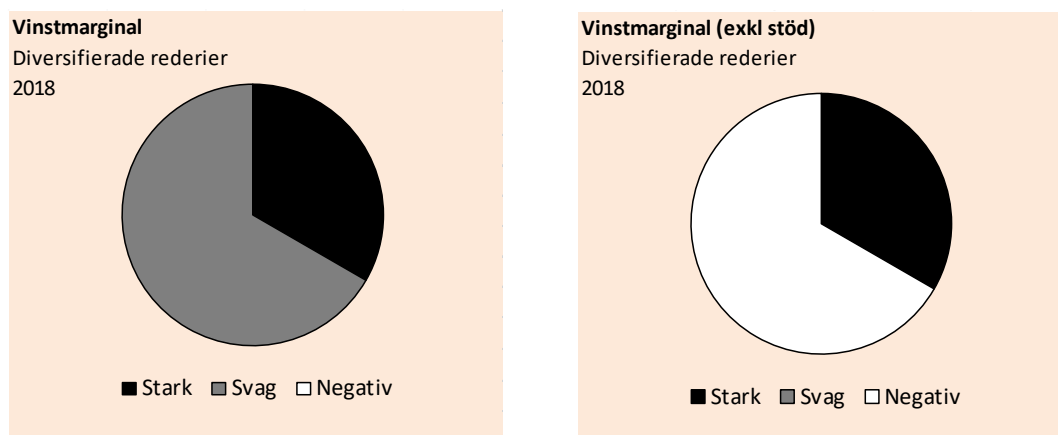


Diagram 5.3 Vinstmarginal 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av diagrammen framgår att alla tre företagen har en positiv vinstmarginal 2018. Ett av företagen har detta år en positiv vinstmarginal även när sjöfartsstödet exkluderas (Viking Supply Ships, se ovan) medan övriga två har en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under perioden 2008–2018 inklusive och exklusive sjöfartsstödet. Inklusive stödet har inget företag negativ vinstmarginal.

Tabell 5.1 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%	33%	33%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	67%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	33%
	Svag	0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	33%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet har inneburit att inget företag längre har negativ vinstmarginal, vilket har varit fallet under flera tidigare år.

Lönsamhet mätt som **räntabilitet på eget kapital** illustreras i diagrammen nedan i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive respektive exklusive sjöfartsstöd.

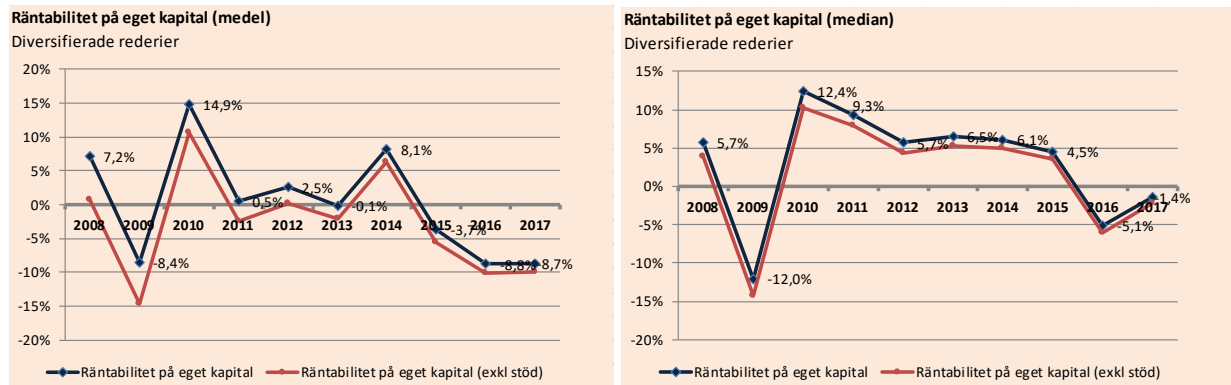


Diagram 5.4 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

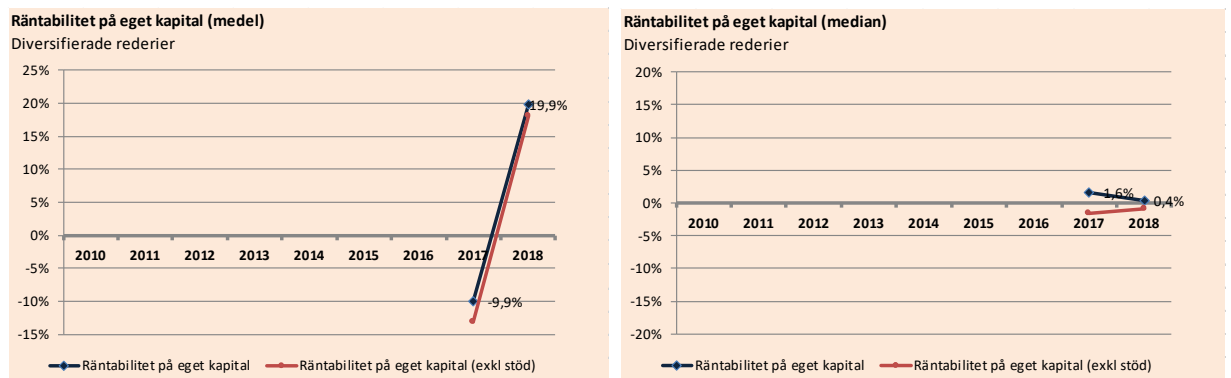


Diagram 5.5 Räntabilitet på eget kapital 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Ökningen till 2018 är mycket stor och beror på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships där resultatet 2018 inkluderar försäljning av fartyg.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärdet av räntabiliteten på eget kapital inte märkbart annorlunda pga. de dominerande positiva siffrorna från Viking Supply Ships. Medianvärdet, där det mittersta företaget redovisas, har ett negativt värde på räntabiliteten på eget kapital utan stöd.

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

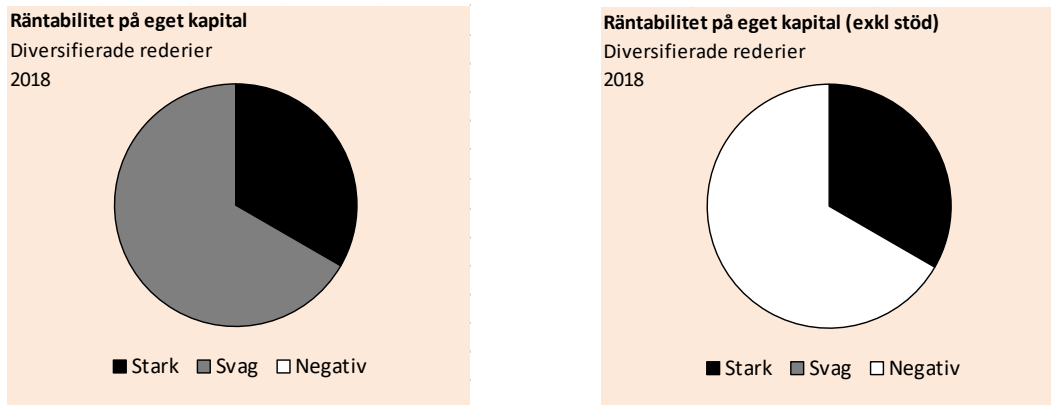


Diagram 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Under 2017 kan ett företag i segmentet uppvisa en räntabilitet på eget kapital över 10 procent (stark) både med och utan stöd vilket motsvaras av det extraordinära resultatet i Viking Supply Ships. Utan stöd har två av tre företag negativ räntabilitet på eget kapital som övergår till svagt positiv när sjöfartsstödet inkluderas.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008 – 2018, inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.2 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	33%
	Svag	0-10%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%	33%	67%	67%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%
	Svag	0-10%	67%	33%	33%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%	33%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet har inneburit att en negativ räntabilitet på eget kapital har ändrats till en svagt positiv räntabilitet i två fall, vilket inte har gällt under tidigare år.

5.2.2 Diversifierade rederier - Soliditet

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

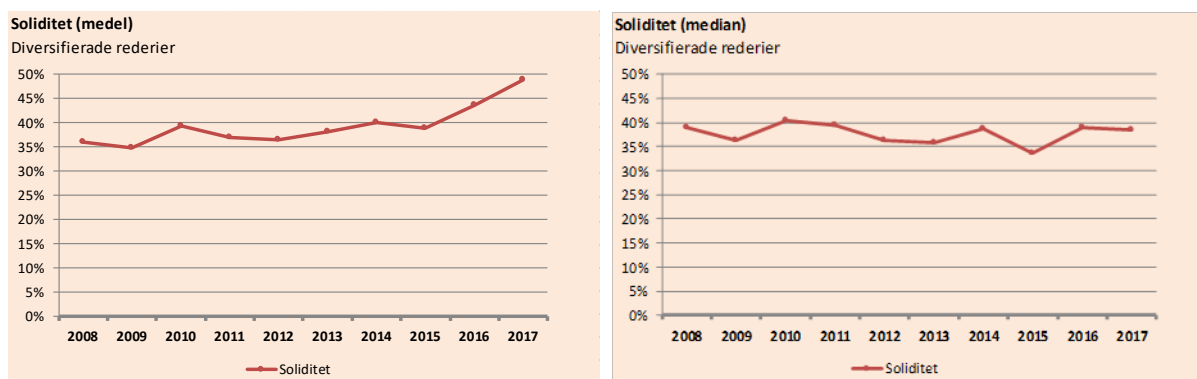


Diagram 5.7 Soliditet 2008–2017

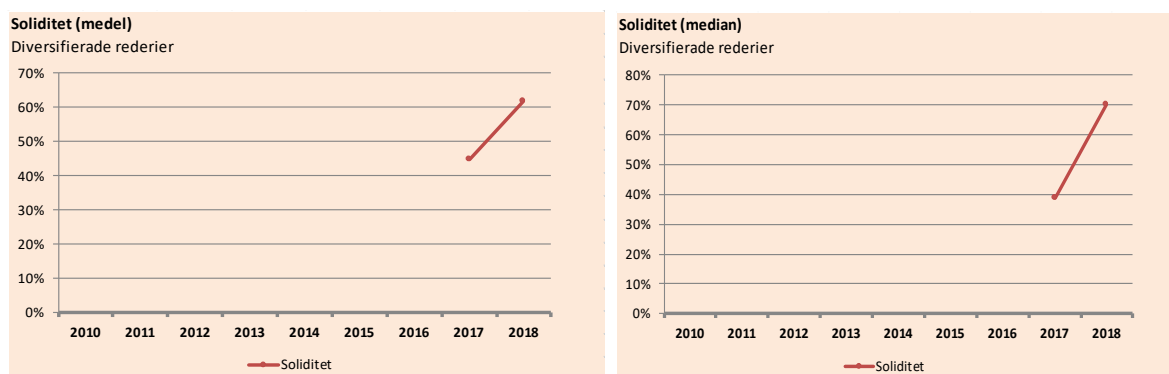


Diagram 5.8 Soliditet 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Ökningen till 2018 beror på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships där vinsten för sålda fartyg läggs till det egna kapitalet och tillgångarna minskat.

I cirkeldiagrammet nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivå.

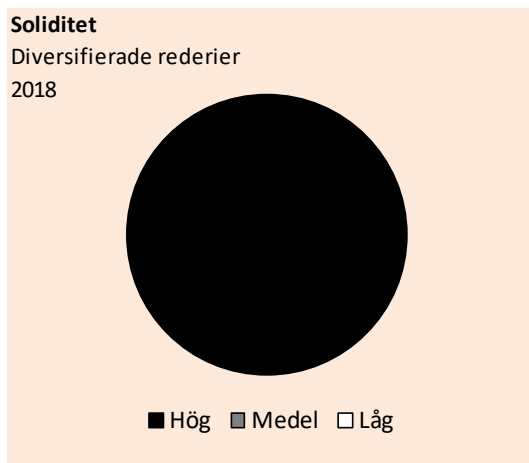


Diagram 5.9 Soliditet 2018

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå avseende soliditet under 2018, liksom under hela den undersökta perioden 2008–2018, vilket framgår av tabellen nedan.

Tabell 5.3 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte innebär någon förändring av klassificeringen av nivåerna på soliditet.

5.2.3 Diversifierade rederier - Likviditet

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

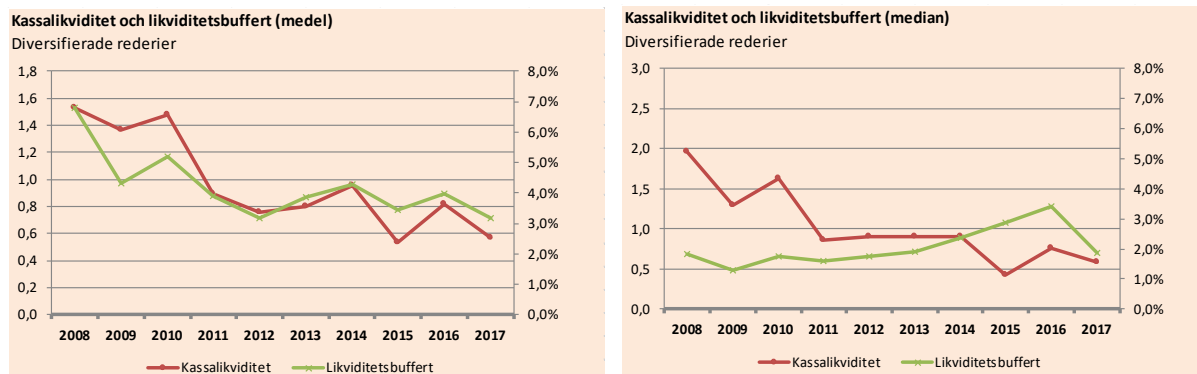


Diagram 5.10 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

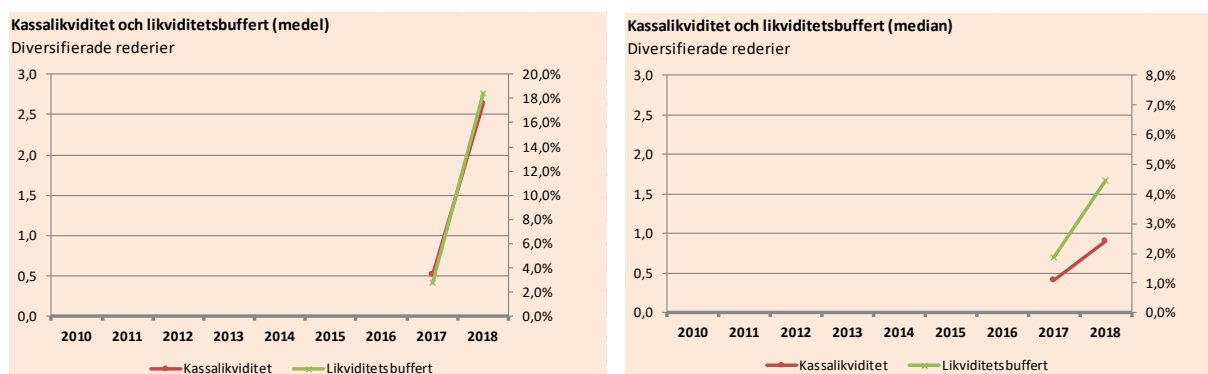


Diagram 5.11 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Ökningen till 2018 är mycket stor och beror på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships.

I cirkeldiagrammen nedan visas kassalikviditet och likviditetsbuffert i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.

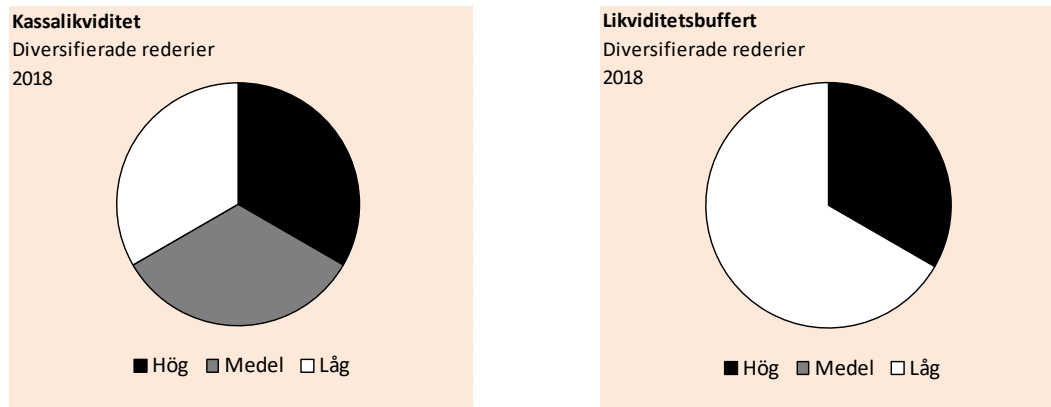


Diagram 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2018

Ett av tre företag i segmentet uppvisar en låg kassalikviditet. Två av tre företag har en låg nivå på likviditetsbufferten. Jämfört med 2017 är det ett företag som har hög kassalikviditet nu. Men likviditetsbufferten är låg hos två av tre företag.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under perioden 2008–2018.

Tabell 5.4 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%
	Medel	0,8-1,1	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	33%	33%	33%
	Låg	< 0,8	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	67%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%
	Medel	5-10 %	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%	33%	33%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%	67%	67%	67%

Det kan konstateras att en viss förbättring av kassalikviditeten kan skönjas till 2018 men att nivån på likviditetsbuffert är fortsatt låg.

5.2.4 Diversifierade rederier - Ekonomisk effektivitet

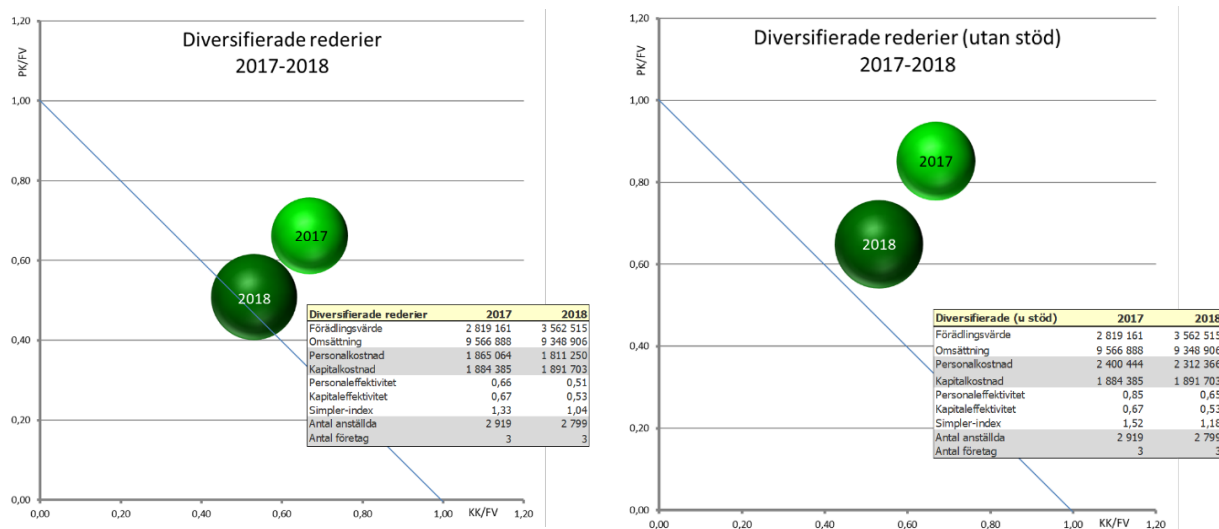


Diagram 5.13 Ekonomisk effektivitet 2018, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

Diversifierade rederier minskar den totala omsättningen något men ökar sitt förädlingsvärde på grund av realisationsvinsten i Viking Supply Ships. De blir betydligt mer ekonomiskt effektiva, både personal- och kapitaleffektivitet. Utan stöd ser utvecklingen fortsatt svag ut.

Sammantaget för diversifierade rederier påverkas bilden starkt av ett av tre företag, Viking Supply Ships, som gjort en större realisationsvinst 2018. Därmed ser utvecklingen av medelvärde av vinstmarginalen och räntabiliteten på eget kapital till 2018 mycket stark ut, men det beror alltså på ett företag. Övriga två företag har en svag men positiv vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital 2018. Utan sjöfartsstödet har två företag negativ vinstmarginal och räntabilitet. Samtliga företag har hög soliditet 2018. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten är bättre 2018. Sammantaget blir gruppen av företag mer ekonomisk effektiva under 2018, dock slår utvecklingen i Viking Supply Ships igenom också här.

5.3 Tanker

I segmentet tanker ingår 11 rederier 2018 mot 12 rederier 2017 och en majoritet, 10 rederier, är desamma mellan åren och de totala siffrorna antas därför spegla utvecklingen utan att en speciell jämförelse av de 10 företagen behöver göras.

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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

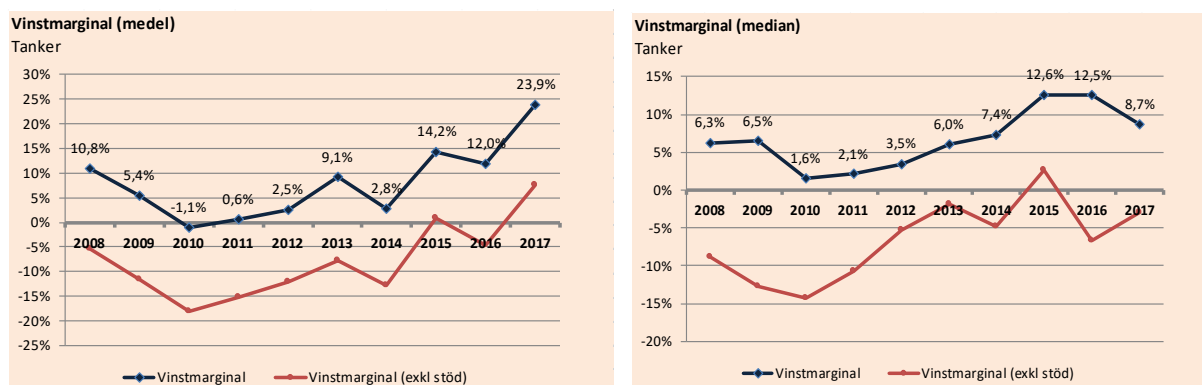


Diagram 5.14 Vinstmarginal 2008–2017

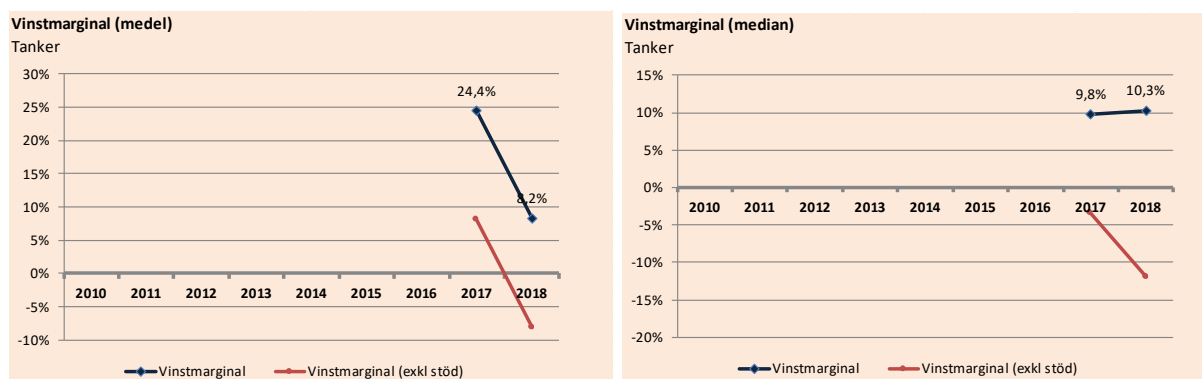


Diagram 5.15 Vinstmarginal 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 sjunker medelvärdet markant och medianvärdet stiger marginellt, båda är fortsatt positiva. Medelvärdet 2017 var högt på grund av Fjordtank Rederi som då hade en extraordinärt hög vinstmarginal, detta bolag finns inte med 2018.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median märkbart sämre och år 2018 är båda negativa.

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

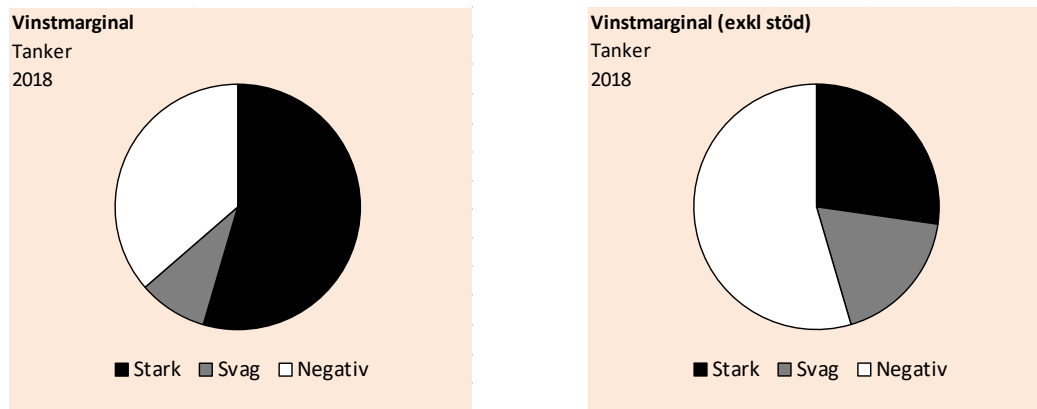


Diagram 5.16 Vinstmarginal 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Andelen företag i tankersegmentet som har en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent) sjunker från 75% till 55 % av företagen. 2017 hade inget företag en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas men 2018 är den andelen 36%. Om sjöfartsstödet exkluderas har en majoritet av företagen en negativ vinstmarginal. Av bolagen har 27 % dock fortfarande en vinstmarginal som klassificeras som stark även när sjöfartsstödet exkluderas (en något lägre andel än 2017).

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2008–2018 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.5 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%	75%	55%
	Svag	0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%	25%	9%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	0%	36%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%	33%	27%
	Svag	0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%	8%	18%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	58%	55%

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

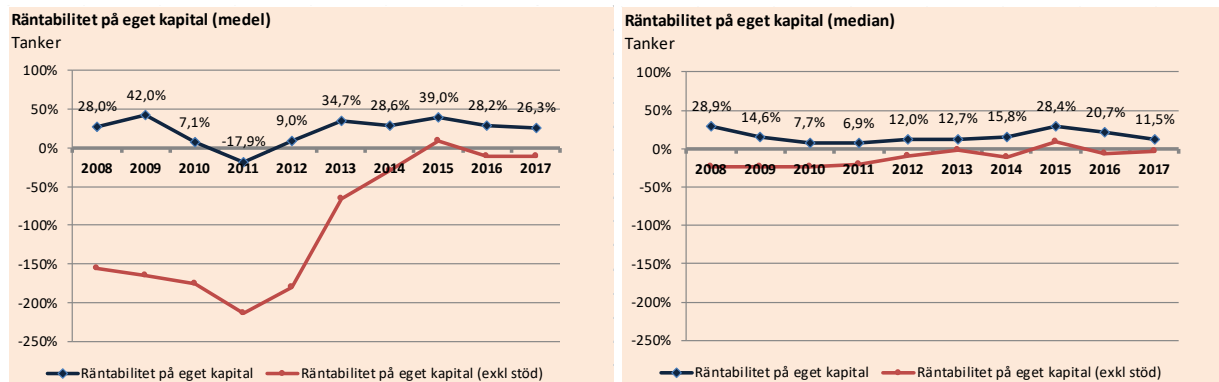


Diagram 5.17 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

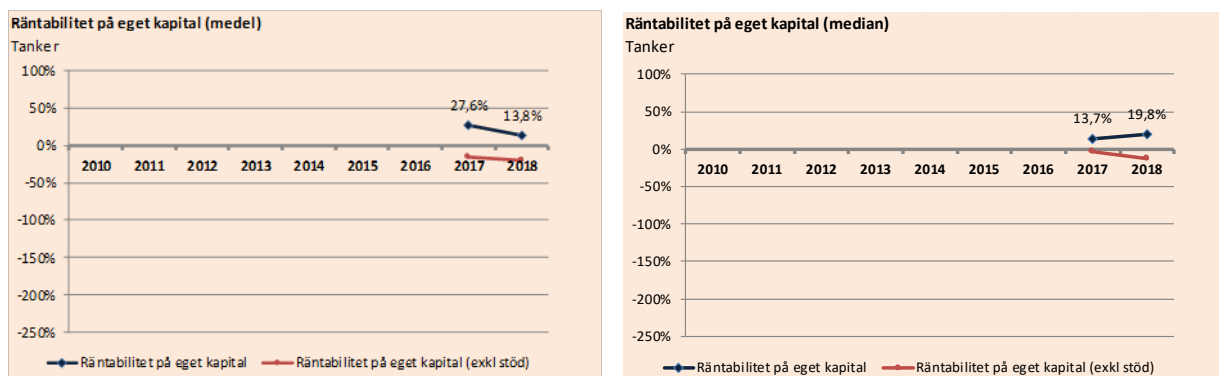


Diagram 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 sjunker både medelvärde och median men är fortsatt positiva.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde och median däremot sämre 2018 och är negativa.

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

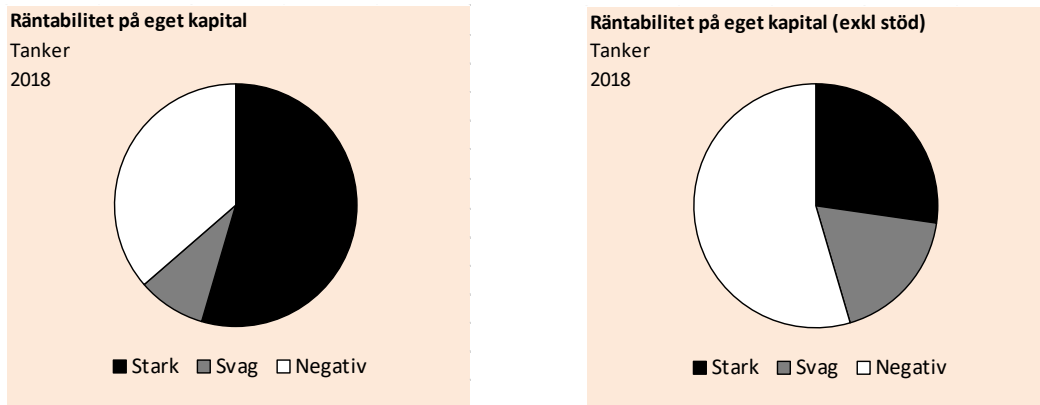


Diagram 5.19 Räntabilitet på eget kapital 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Klassificeringen av nivån på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital visar att en majoritet av rederierna i tankersegmentet ligger på en nivå som klassificeras som stark (> 10 procent). En relativt stor del av företagen har dock negativ räntabilitet på eget kapital (ingen företag hade det år 2017). När sjöfartsstödet exkluderas har över hälften av företagen en negativ räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela den undersökta perioden 2008–2018 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark > 10 %	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%	79%	73%	58%	50%	55%
	Svag 0-10%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%	14%	18%	42%	50%	9%
	Negativ < 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	0%	36%
Exkl. stöd	Stark > 10%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%	50%	27%	17%	17%	27%
	Svag 0-10%	6%	11%	11%	22%	11%	35%	19%	21%	9%	25%	25%	18%
	Negativ < 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	58%	55%

5.3.2 Tanker - Soliditet

I diagrammen nedan visas nyckeltalet soliditet i form av medel- (vänster) och medianvärdet (höger) för tankersegmentet.

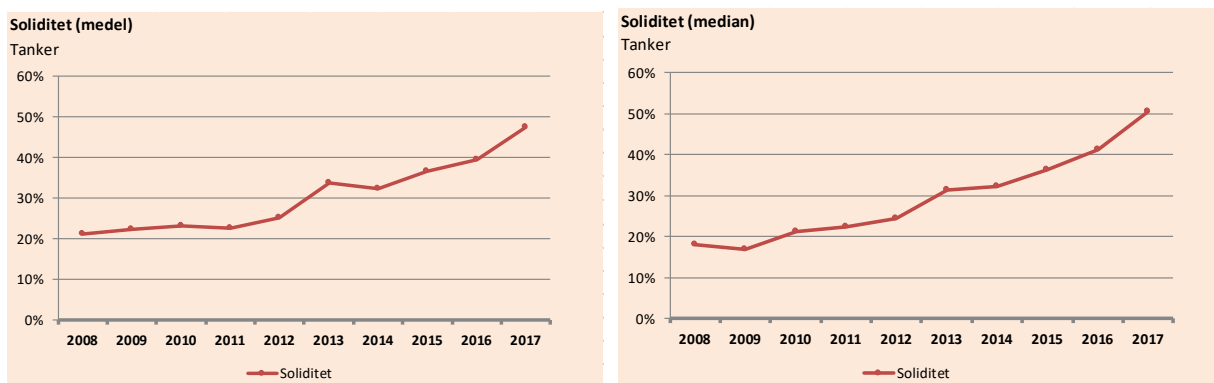


Diagram 5.20 Soliditet 2008–2017

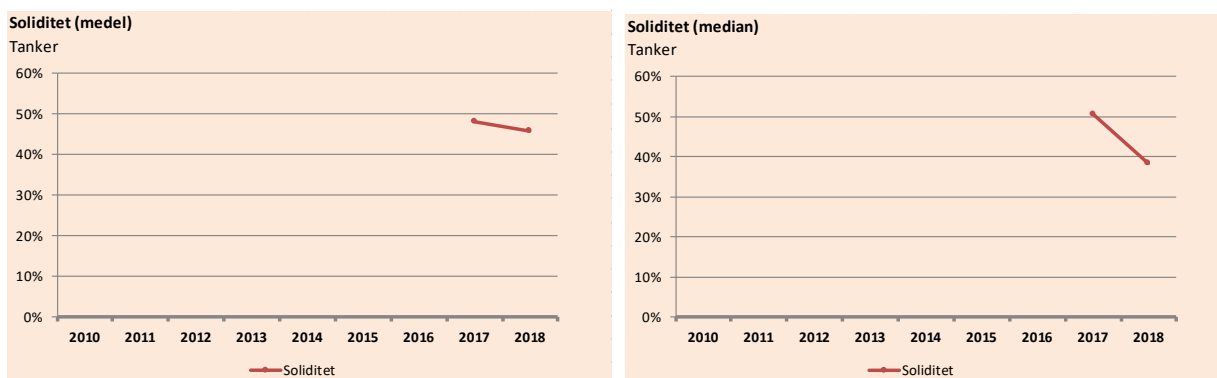


Diagram 5.21 Soliditet 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Det är en knapp minskning av medelvärde och en betydande minskning av medianvärdet till 2018.

I cirkeldiagrammet nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivån.

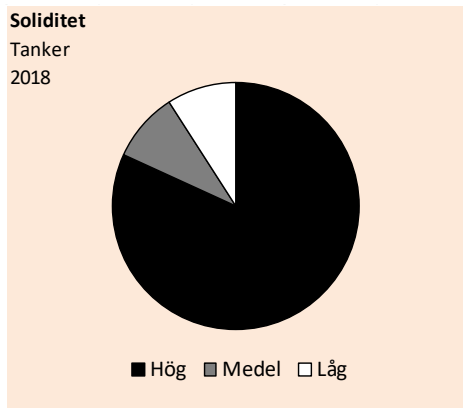


Diagram 5.22 Soliditet 2018

Soliditeten har ökat både som medel- och medianvärde men andelen företag med hög nivå (>25 procent) ligger kvar på nästan samma nivå som föregående år och utgör 83 procent av de ingående företagen i segmentet år 2017. Andelen företag med låg soliditet är endast marginellt högre 2018.

Tabell 5.7 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Soliditet	Hög	> 25%	35%	33%	33%	44%	50%	76%	63%	57%	82%	83%	83%	82%
	Medel	15-25%	24%	28%	33%	22%	28%	12%	25%	36%	9%	8%	8%	9%
	Låg	< 15%	41%	39%	33%	33%	22%	12%	13%	7%	9%	8%	8%	9%

5.3.3 Tanker - Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmättet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

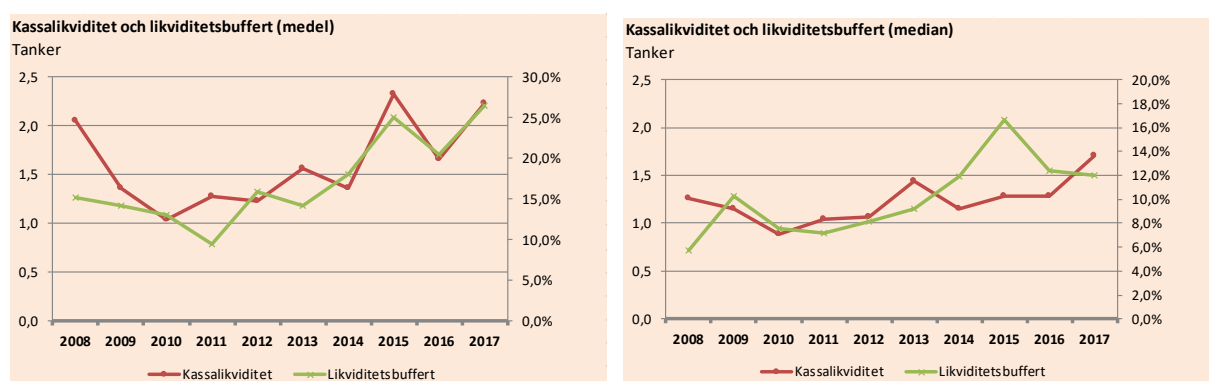


Diagram 5.23 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

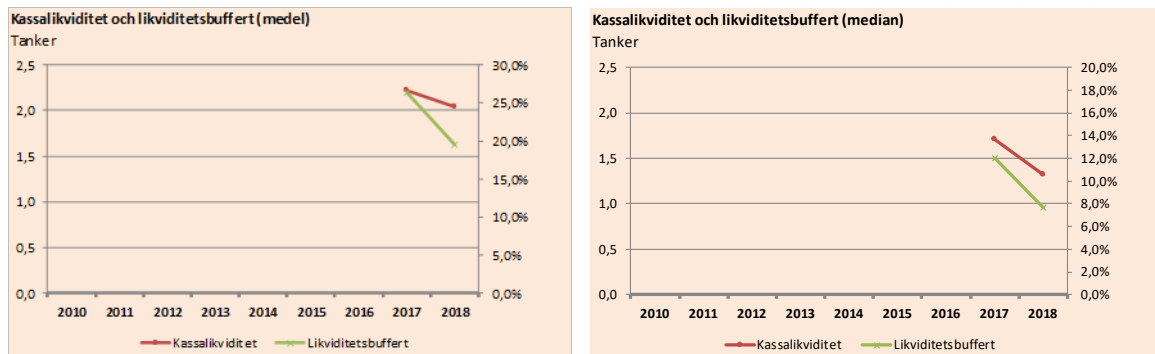


Diagram 5.24 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Både kassalikviditet och likviditetsbuffert minskar till 2018.

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

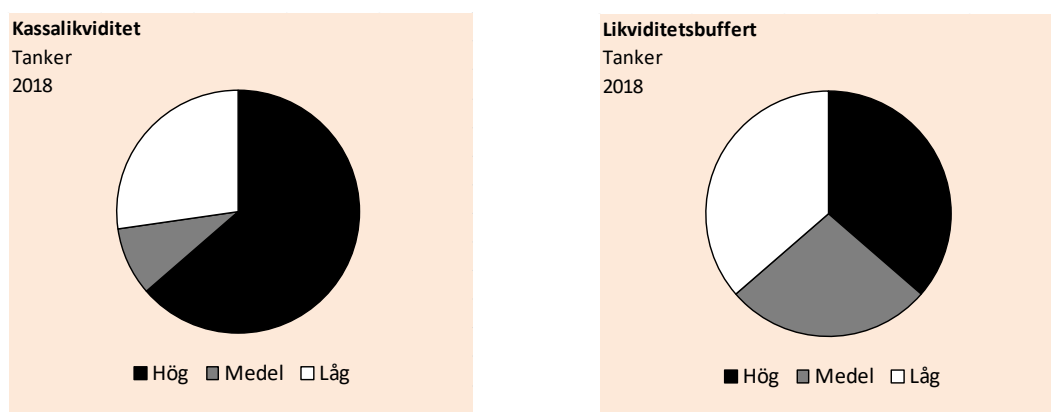


Diagram 5.25 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2018

En majoritet av företagen ligger på en nivå som klassificeras som hög avseende kassalikviditet 2018, liksom 2017. Andelen med låg kassalikviditet har dock ökat till 2018.

Andelen företag med hög likviditetsbuffert har dock minskat markant och andelen med låg buffert har ökat från 2017 till 2018.

I tabellen nedan visas utvecklingen i klassificeringen för de tre måtten under perioden 2008–2018.

Tabell 5.8 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%	64%	73%	67%	67%	64%
	Medel	0,8-1,1	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%	14%	18%	25%	25%	9%
	Låg	< 0,8	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%	21%	9%	8%	8%	27%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%	64%	73%	58%	58%	36%
	Medel	5-10 %	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%	21%	27%	33%	33%	27%
	Låg	< 5 %	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%	14%	0%	8%	8%	36%

5.3.4 Tanker - Ekonomisk effektivitet

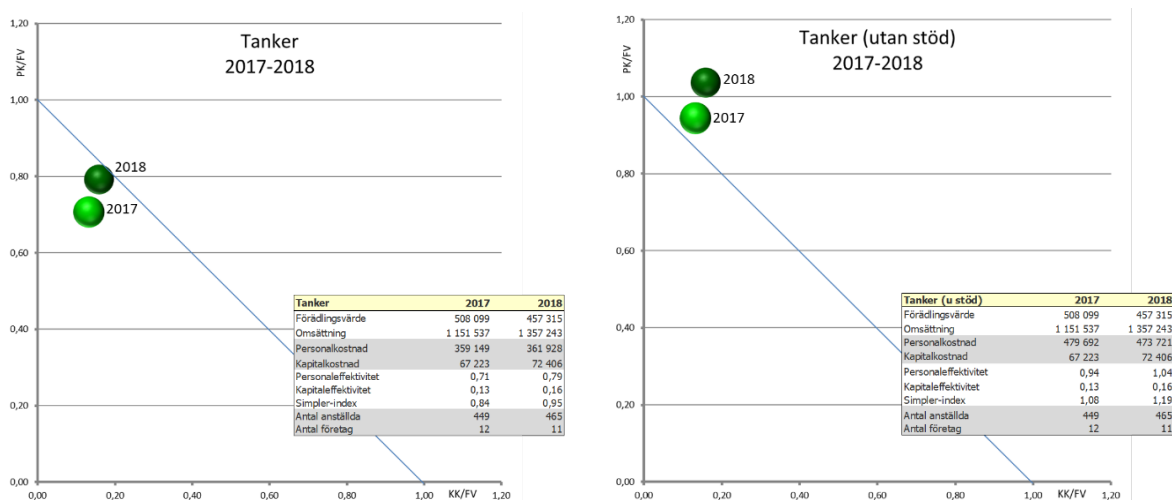


Diagram 5.26 Ekonomisk effektivitet 2018, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet tanker försämras den ekonomiska effektiviteten för de varadera året ingående företagen under 2018, men med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00).

Sammantaget för tanker ser vi att vinstmarginalen och räntabiliteten på eget kapital sjunker till 2018 vad gäller medelvärde (ett företag påverkar utvecklingen). Medianvärdet ökar dock något till 2018. Lönsamheten mätt i dessa två mått är fortfarande positiv år 2018. Utan sjöfartsstödet har segmentet negativ vinstmarginal och räntabilitet. De flesta företag har hög soliditet 2018. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten är sämre 2018. Den ekonomiska effektiviteten är sämre 2018.

5.4 Torrlast

I segmentet torrlast ingår 3 rederier 2018 mot 6 rederier 2017 och därför görs också en jämförelse mellan de 3 företag som är desamma mellan åren.

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).

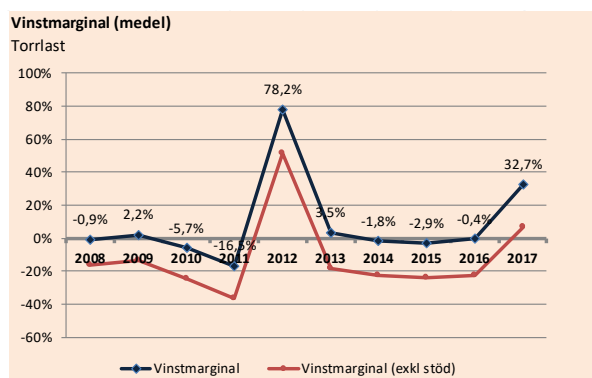


Diagram 5.27 Vinstmarginal 2008–2017

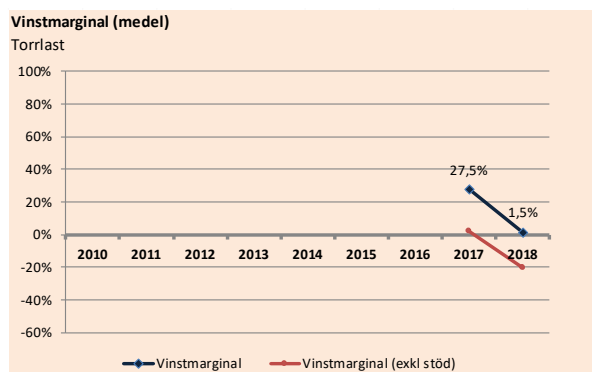
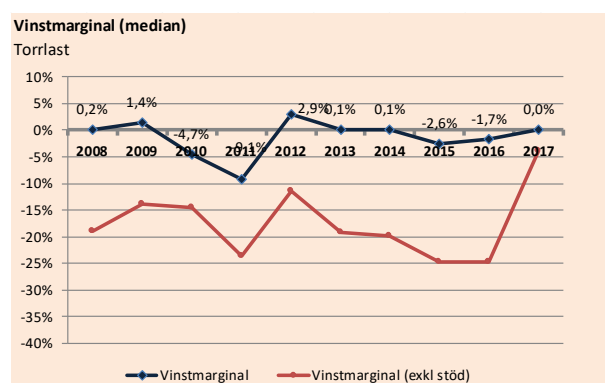
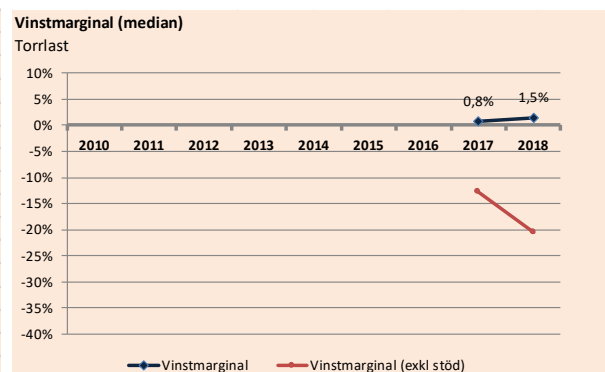


Diagram 5.28 Vinstmarginal 2017–2018



Utvecklingen 2017–2018: 2018 sjunker medelvärdet medan medianvärdet ökar något. Båda är positiva med knapp marginal. För de tre företag som är desamma mellan åren är utvecklingen ännu mer radikal, från 40,3 % i medelvärde 2017 till 1,5 % år 2018 (men medianvärdet ökar från 0 % till 1,5 %). AB Westco gjorde en stor realisationsvinst år 2017 vilket påverkar medelvärdet det året.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median sämre 2018 och negativa.

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

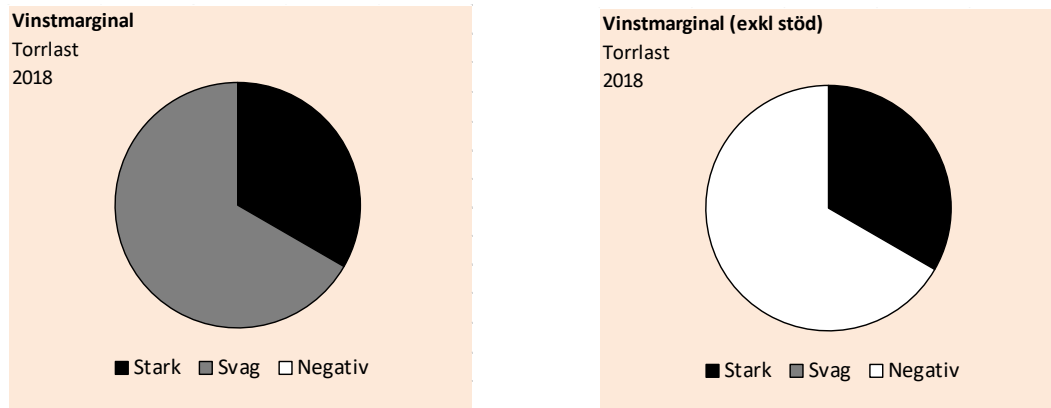


Diagram 5.29 Vinstmarginal 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Ett av företagen har en stark vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas och de två övriga har en marginal som klassas som svag (> 0-5 procent). Inget företag har en negativ vinstmarginal. När stödet exkluderas har ett av företagen fortsatt stark vinstmarginal medan övriga två har en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under den undersökta tidsperioden 2008–2018.

Tabell 5.9 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%	33%	33%
	Svag	0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%	33%	67%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%	33%	33%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%	67%	67%

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

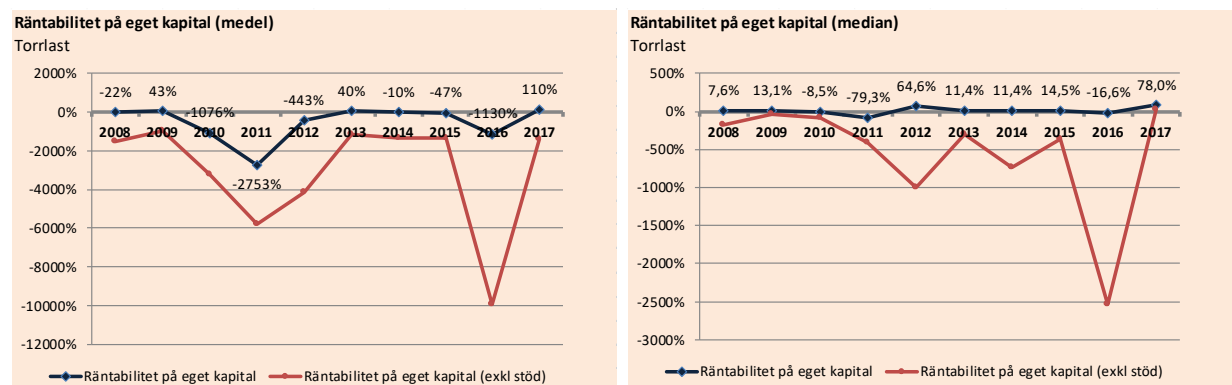


Diagram 5.30 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

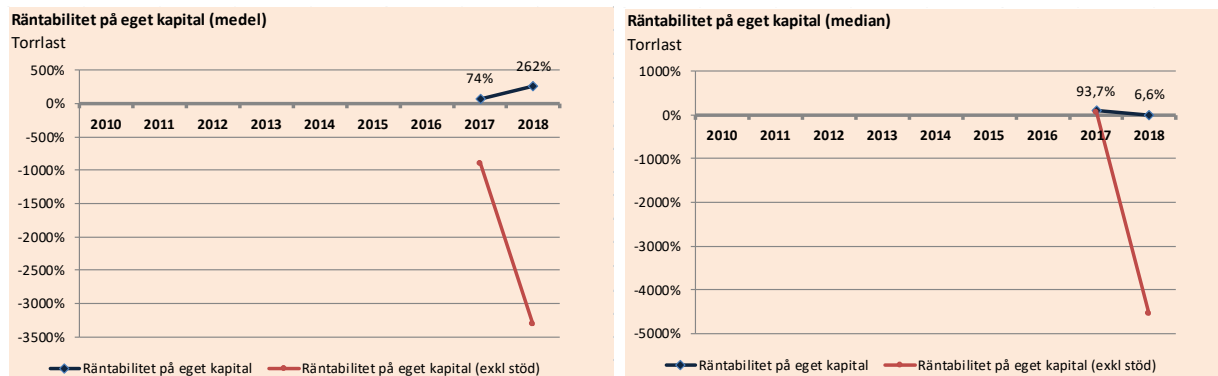


Diagram 5.31 Röntabilitet på eget kapital 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 stiger medelvärde mycket, men här finns en stor skillnad i vilka företag som är med respektive år (de större rederierna Eurovik Shipping och Uman saknas 2018). Medianvärdet sjunker väsentligt men är ändå positivt. Jämför vi endast de tre företag som är med båda åren är läget 2017 något bättre men utvecklingen ändå i linje med ovanstående (AB Westco gjorde en större realisationsvinst).

Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde och medianvärde mycket sämre 2018 och negativa.

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

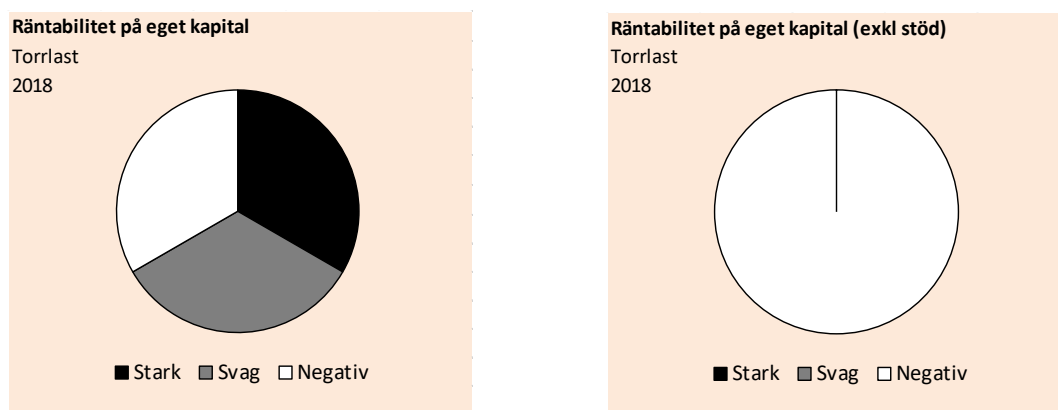


Diagram 5.32 Röntabilitet på eget kapital 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När sjöfartsstödet inkluderas har ett av företagen i segmentet för torrlast en nivå som kan klassificeras som stark (> 10 procent), ett har svag nivå och ett har negativ röntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet exkluderas har alla företag negativa värden.

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

Tabell 5.10 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	50%	50%	43%	14%	67%	60%	40%	60%	50%	67%	67%	33%
	Svag	0-10%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	20%	0%	0%	33%	33%	33%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	40%	50%	0%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	67%	67%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	33%	33%	100%

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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

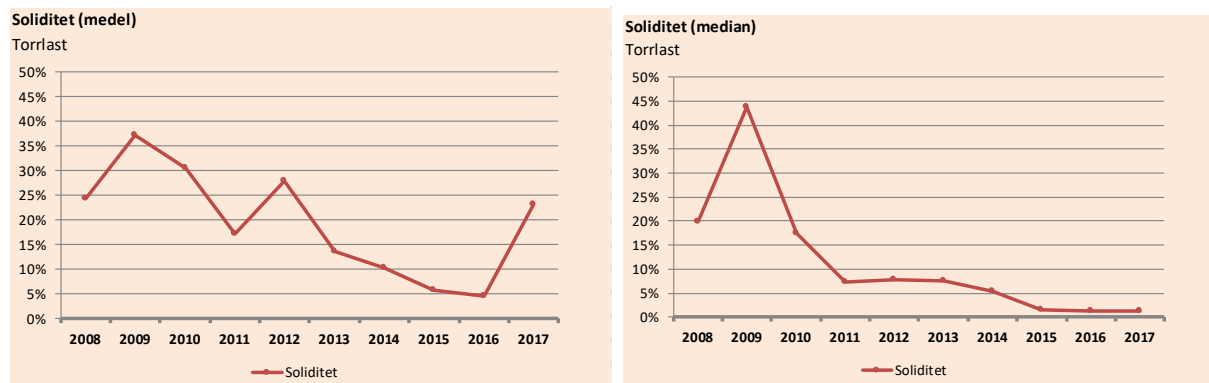


Diagram 5.33 Soliditet 2008–2017

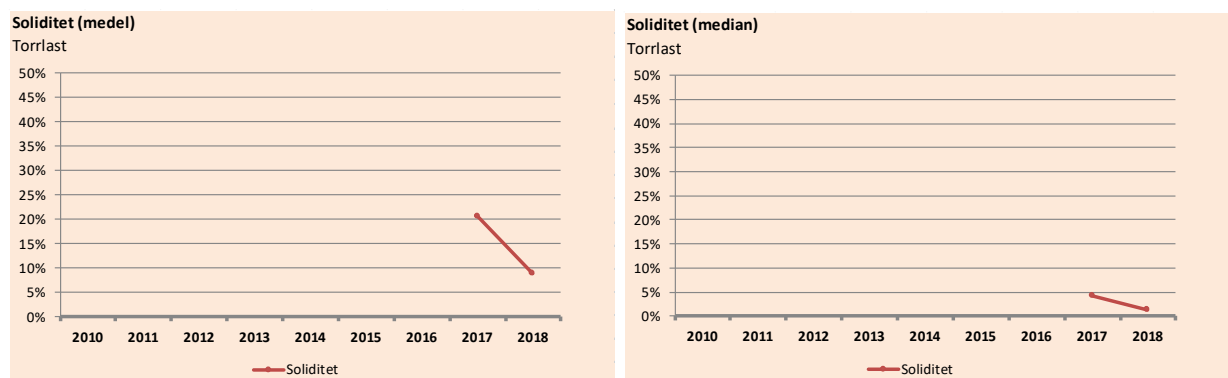


Diagram 5.34 Soliditet 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Det är en försämring av medelvärdet och medianen till 2018.

I cirkeldiagrammet nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivån.

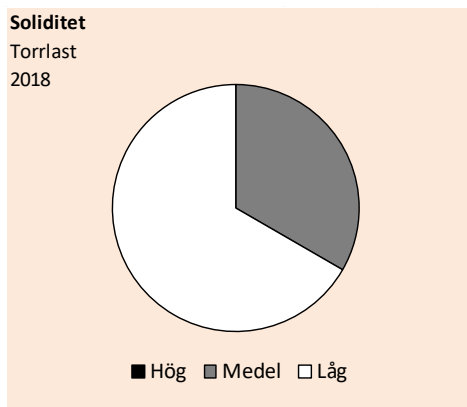


Diagram 5.35 Soliditet 2018

Majoriteten av företagen har en soliditet under 2017 som kan klassificeras som låg. Dessa nivåer är dessutom påtagligt låga, se ovan. Övriga har en nivå som klassificeras som medel (15–25 %). I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet under hela den undersökta perioden utläsas.

Tabell 5.11 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Soliditet	Hög	> 25%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%	40%	33%	0%
	Medel	15-25%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%	0%	0%	33%
	Låg	< 15%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%	60%	67%	67%

5.4.3 Torrlast - Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmåttet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

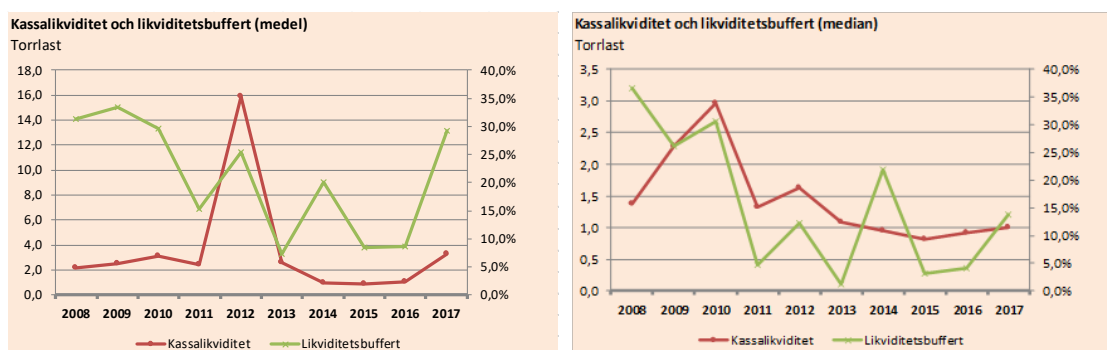


Diagram 5.36 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

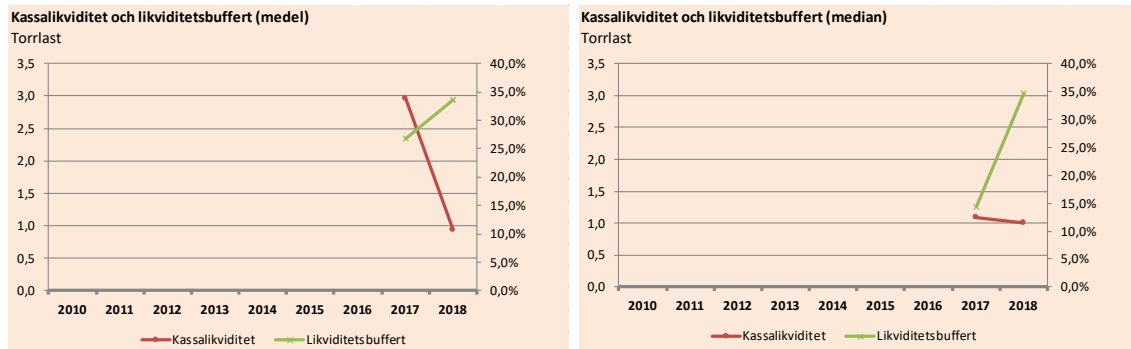


Diagram 5.37 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Under 2018 minskar kassalikviditeten markant, både medelvärdet och medianen. Likviditetsbufferten ökar dock.

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

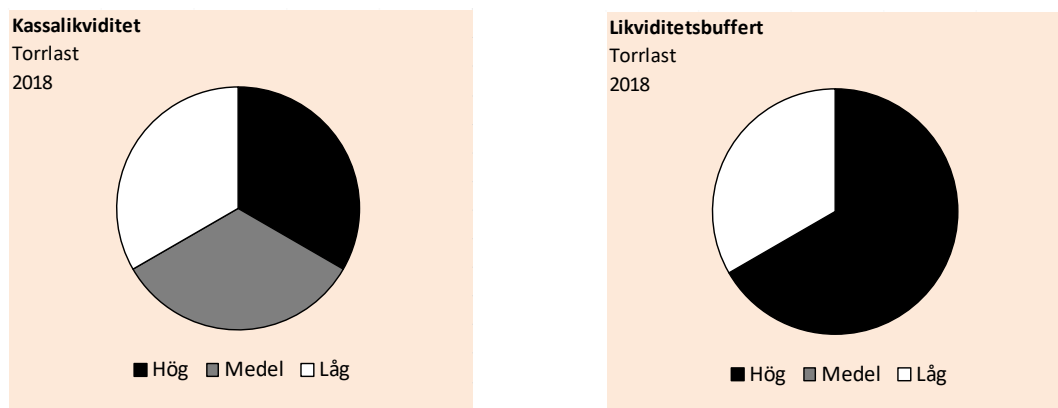


Diagram 5.38 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2018

Vad gäller klassificeringen har ett av företagen en kassalikviditet som är på hög (> 1,1) nivå, ett har medelnivå och ett har en låg nivå. Det är en mindre andel som har hög nivå än 2017. Likviditetsbufferten ligger på en hög nivå i 67 % av företagen i torrlastsegmentet, resterande ligger på låg nivå (oförändrat sedan 2017).

I tabellen nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de två likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2008–2018.

Tabell 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%	40%	50%	33%
	Medel	0,8-1,1	33%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	33%	20%	17%	33%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	33%	40%	33%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	40%	17%	33%	60%	67%	67%
	Medel	5-10 %	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%	33%	17%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	0%	0%	14%	57%	50%	60%	60%	50%	50%	40%	33%	33%

5.4.4 Torrlast - Ekonomisk effektivitet

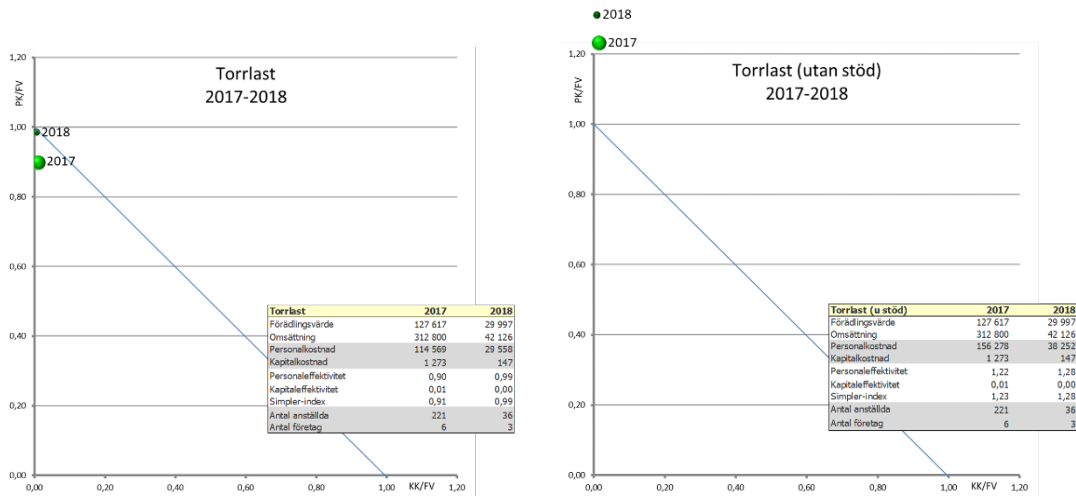


Diagram 5.39 Ekonomisk effektivitet för 2018, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet torrlast försämras den ekonomiska effektiviteten för de vartdera året ingående företagen under 2018, men det är få företag med i analysen 2018. Med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00).

Sammantaget för torrlast ser vi att vinstmarginalen sjunker till 2018, mycket beroende på att 2017 gjorde AB Westco en stor realisationsvinst. Medianvärdet ökar något och både medel och median är fortfarande positiva med knapp marginal. För räntabilitet på eget kapital stiger medelvärdet mycket och medianen sjunker samtidigt väsentligt, allt på grund av sammansättningen av företag i den analyserade gruppen 2017 och 2018. Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde och median på dessa lönsamhetsmått mycket sämre 2018 och negativa. Företagen har påtagligt låg soliditet (67 %) eller endast medelgod (33 %). Kassalikviditeten minskar till 2018 men likviditetsbufferten är god för 67 % av företagen 2018. Ekonomisk effektivitet utan stödet är mycket svag i segmentet både 2017 och 2018, men med stödet blir bägge åren effektiva.

5.5 Färjesjöfart

I segmentet färjesjöfart ingår 8 rederier både 2018 och 2017 och de är desamma.

5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet

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

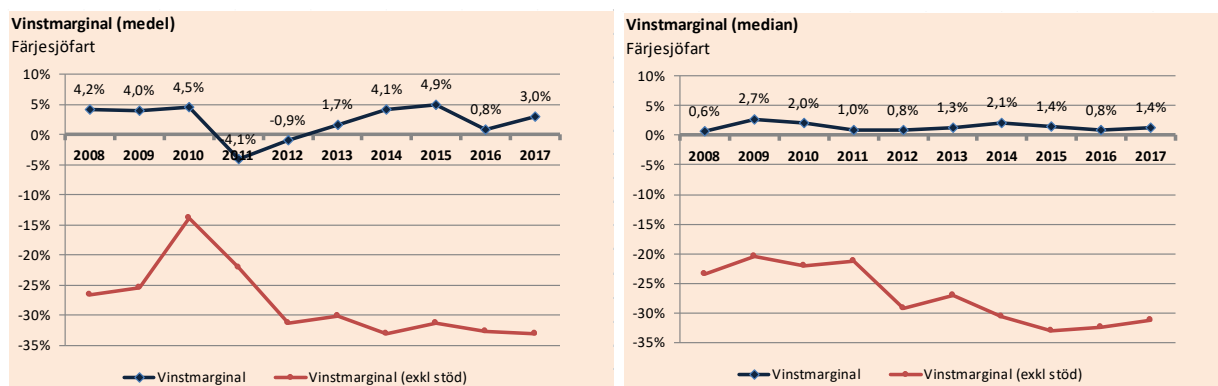


Diagram 5.40 Vinstmarginal 2008–2017

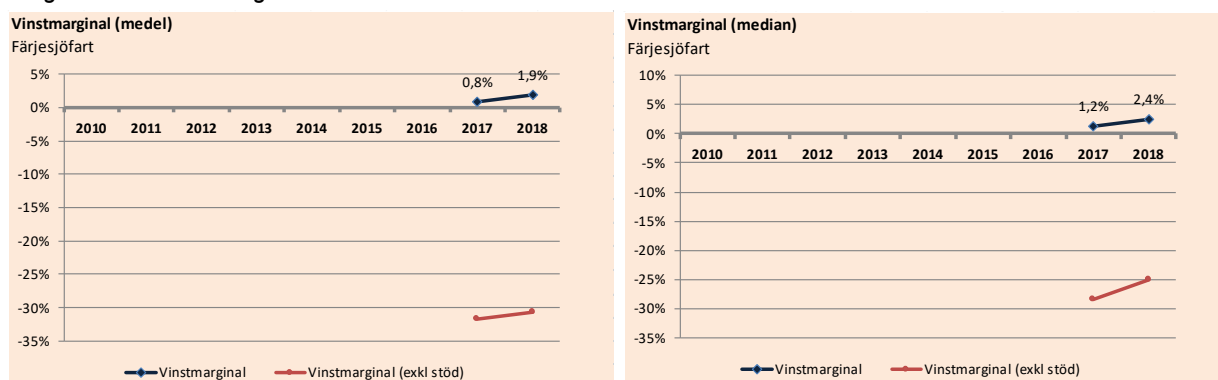


Diagram 5.41 Vinstmarginal 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 stiger både medelvärde och median och bägge är positiva.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median mycket sämre 2017 och 2018 och de är negativa.

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

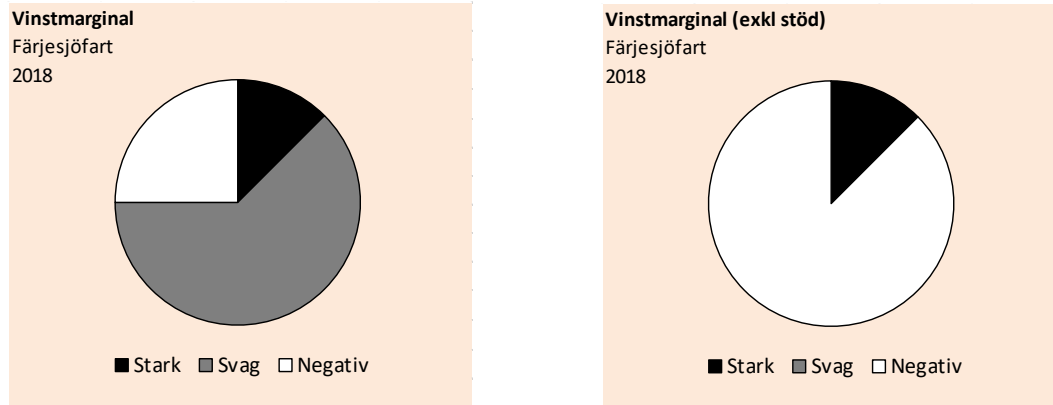


Diagram 5.42 Vinstmarginal 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av företagen i segmentet för färjesjöfart har 76 % en positiv vinstmarginal under år 2017, varav 13 % har en vinstmarginal över 5 procent (stark). När sjöfartsstödet exkluderas har 88 procent av företagen en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under den undersökta tidsperioden 2008–2018.

Tabell 5.13 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%	13%	13%
	Svag	0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%	63%	63%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%	25%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%	13%	13%
	Svag	0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%	88%	88%

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

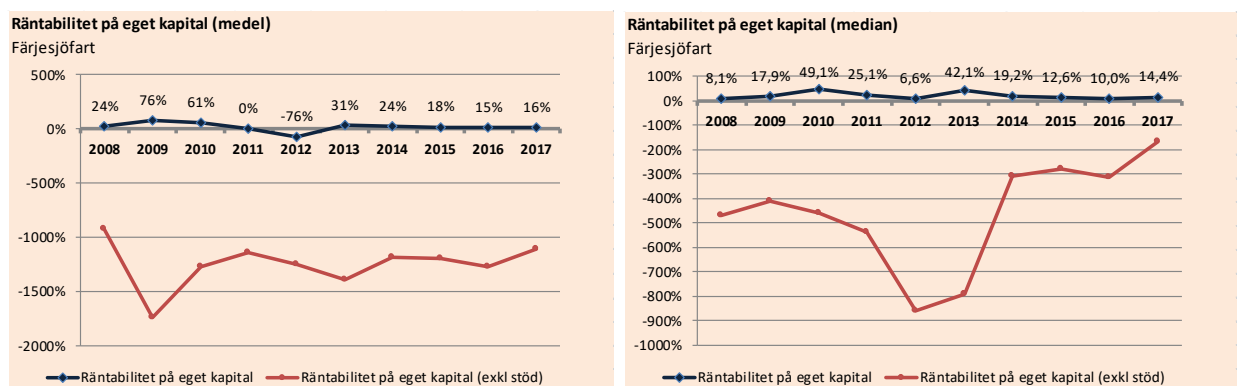


Diagram 5.43 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

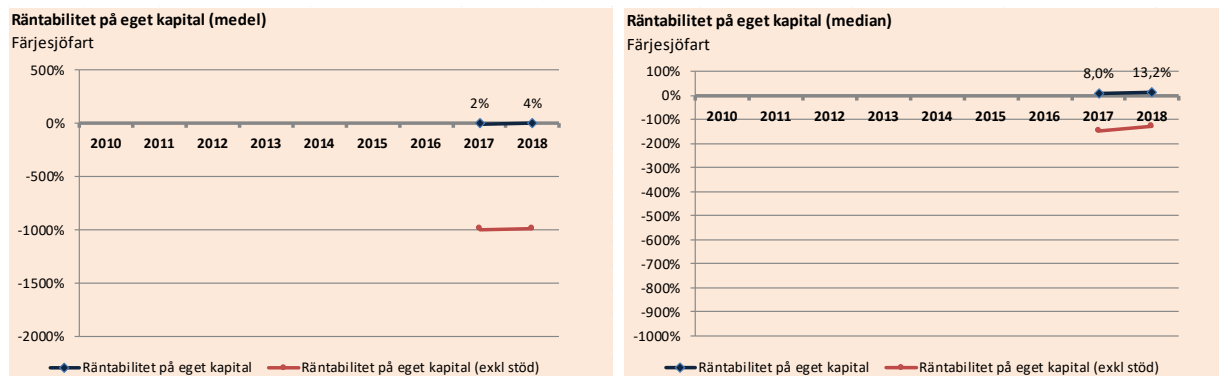


Diagram 5.44 Räntabilitet på eget kapital 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 stiger medianen något men medelvärde är ungefär detsamma.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median mycket sämre 2018 och negativt.

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

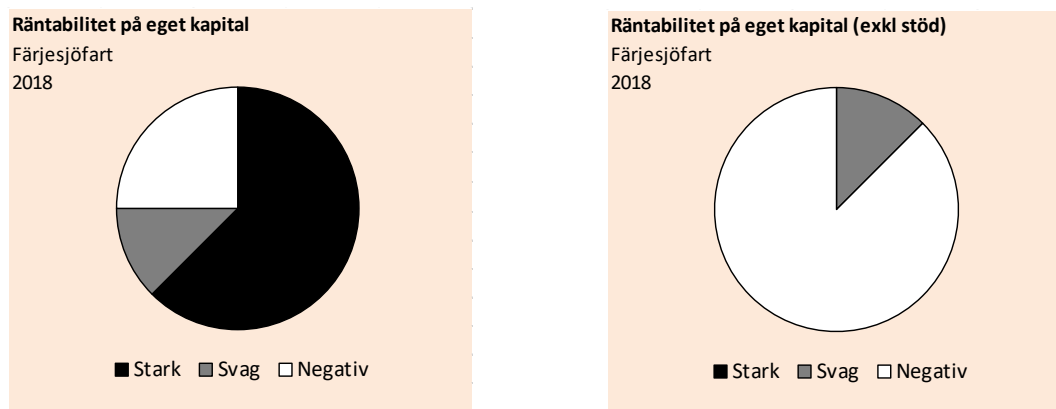


Diagram 5.45 Räntabilitet på eget kapital 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

63 % 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 0 procent om sjöfartsstödet exkluderas samtidigt som övriga har svag eller negativ räntabilitet på eget kapital. Sjöfartsstödet gör att 76 % 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 2008–2018 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.14 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	50%	63%	75%	50%	38%	67%	83%	50%	50%	57%	38%	63%
	Svag	0-10%	25%	38%	25%	25%	25%	33%	0%	33%	33%	29%	38%	13%
	Negativ	< 0%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%	17%	17%	14%	25%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	17%	17%	17%	14%	0%	0%
	Svag	0-10%	13%	25%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%	0%	13%	13%
	Negativ	< 0%	75%	75%	63%	88%	88%	83%	83%	83%	83%	86%	88%	88%

5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet

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

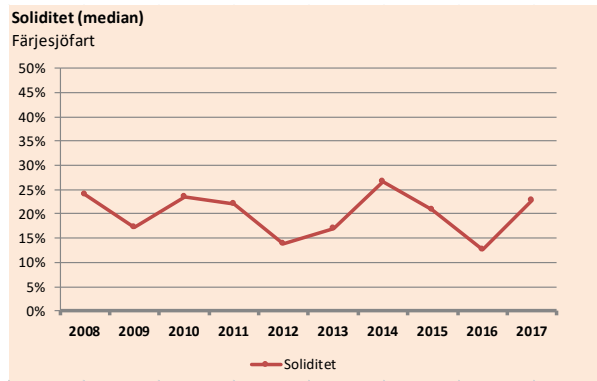
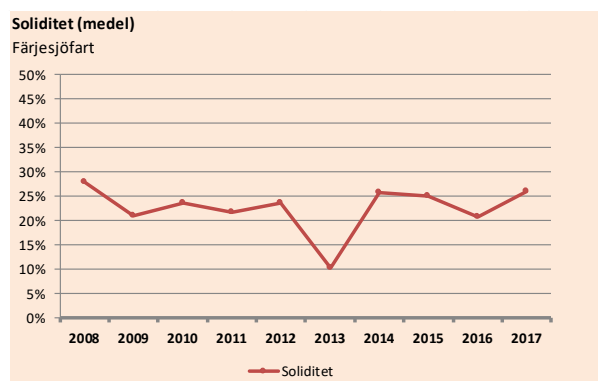


Diagram 5.46 Soliditet 2008–2017

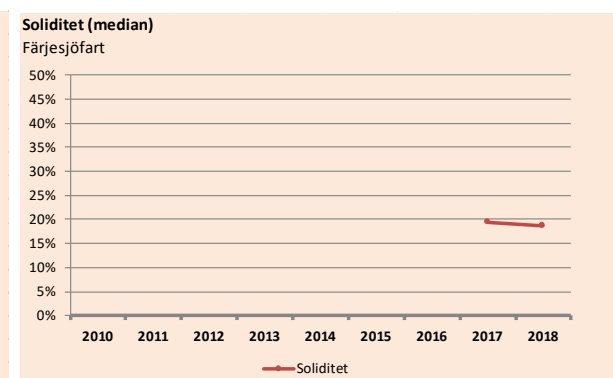
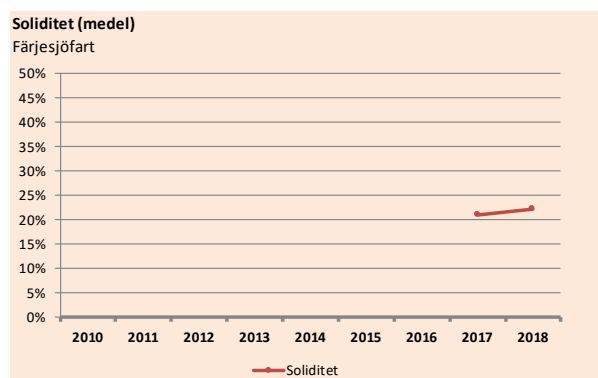


Diagram 5.47 Soliditet 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Det är en viss förbättring av medelvärde och en något sämre median.

I cirkeldiagrammet nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivå.

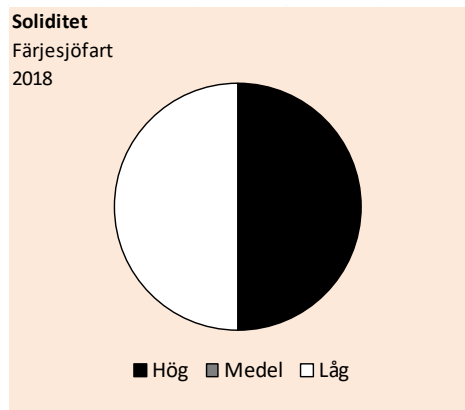


Diagram 5.48 Soliditet 2018

Av företagen i segmentet ligger hälften på en hög soliditet och hälften på en låg (>15%) soliditet. Jämfört med närmast föregående år är det en liknande situation men en annan spridning.

Tabell 5.15 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Soliditet	Hög	> 25%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%	43%	38%	50%
	Medel	15-25%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%	29%	25%	0%
	Låg	< 15%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%	29%	38%	50%

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmåttet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

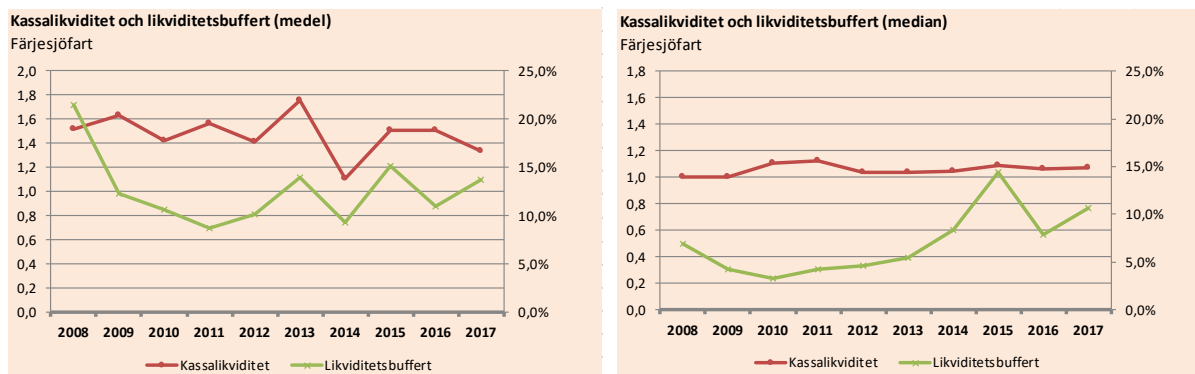


Diagram 5.49 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

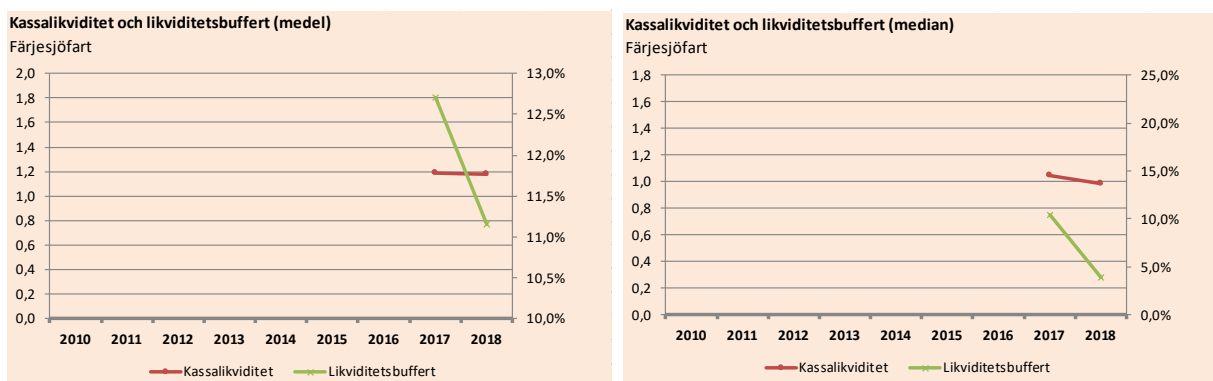


Diagram 5.50 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Under 2018 minskar kassalikviditeten något. Likviditetsbufferten minskar väsentligt.

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

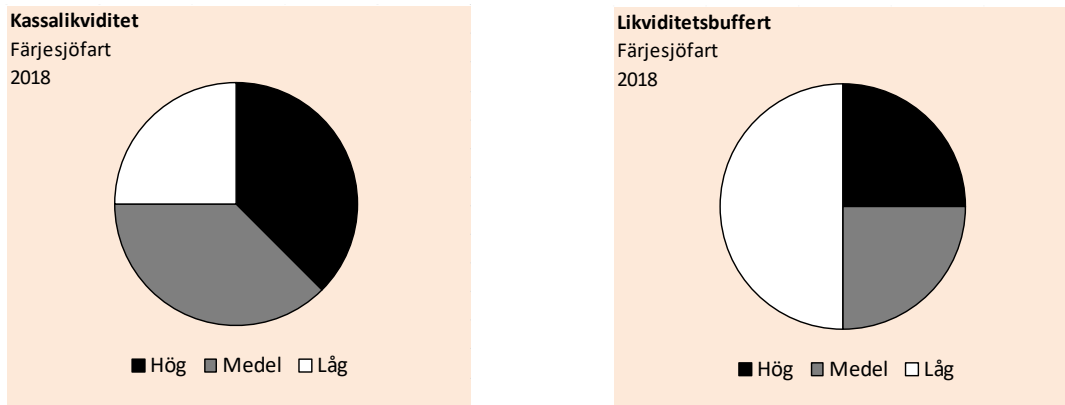


Diagram 5.51 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2018

Majoriteten av företagen har kassalikviditet under 2018 på medel (0,8-1,1) eller hög (> 1,1) nivå. Vad gäller likviditetsbuffert så har 50% av företagen en nivå som klassificeras som medel eller hög.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2017.

Tabell 5.16 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%	50%	29%	43%	38%	38%
	Medel	0,8-1,1	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%	17%	43%	29%	25%	38%
	Låg	< 0,8	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%	33%	29%	29%	38%	25%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%	67%	29%	71%	63%	25%
	Medel	5-10 %	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%	0%	29%	0%	0%	25%
	Låg	< 5 %	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%	33%	43%	29%	38%	50%

5.5.4 Färjesjöfart - Ekonomisk effektivitet

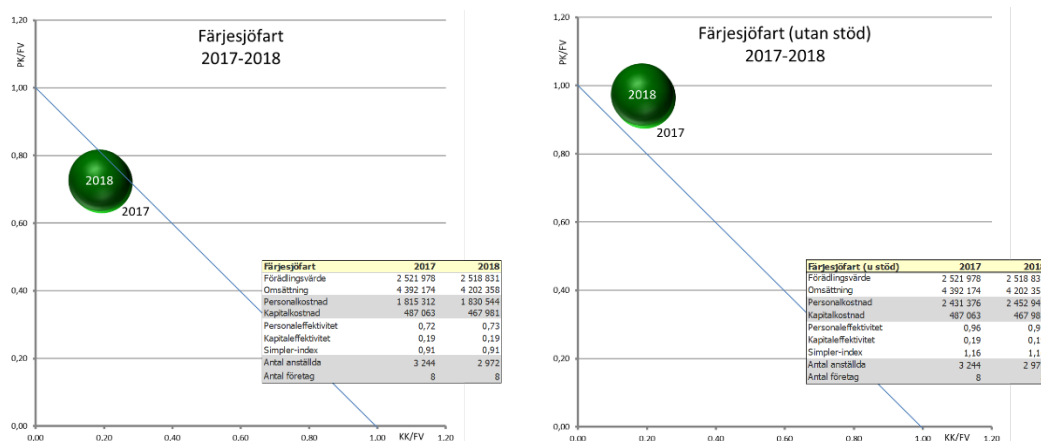


Diagram 5.52 Ekonomisk effektivitet för 2018, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet färjesjöfart är samma företag med båda åren så här kan tillväxten i förädlingsvärde bedömas. Det sjunker marginellt till 2018. Den ekonomiska

effektiviteten är också liknande mellan åren. Med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00). Utan sjöfartsstödet är effektiviteten sämre än ett genomsnittligt näringsliv.

Sammantaget för färjesjöfart ser vi att vinstmarginalen stiger, både medelvärde och median, bägge är positiva. För räntabilitet på eget kapital stiger medianen något men medelvärdet är ungefär detsamma. Om sjöfartsstödet exkluderas blir båda lönsamhetsmåttens medelvärde och median mycket sämre och negativa. Hälften av företagen har en hög soliditet, hälften en låg. Majoriteten av företagen har kassalikviditet som klassas som medel eller hög. Vad gäller likviditetsbuffert så har 50% av företagen en nivå som klassificeras som medel eller hög. Den ekonomiska effektiviteten skiljer inte mycket mellan 2017 och 2018 och är god endast om sjöfartsstödet inkluderas.

5.6 Management

I segmentet management ingår 6 företag 2018 mot 7 företag 2017 och 5 av dem är desamma. Därför görs också en jämförelse mellan de 5 företag som är desamma mellan åren.

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).

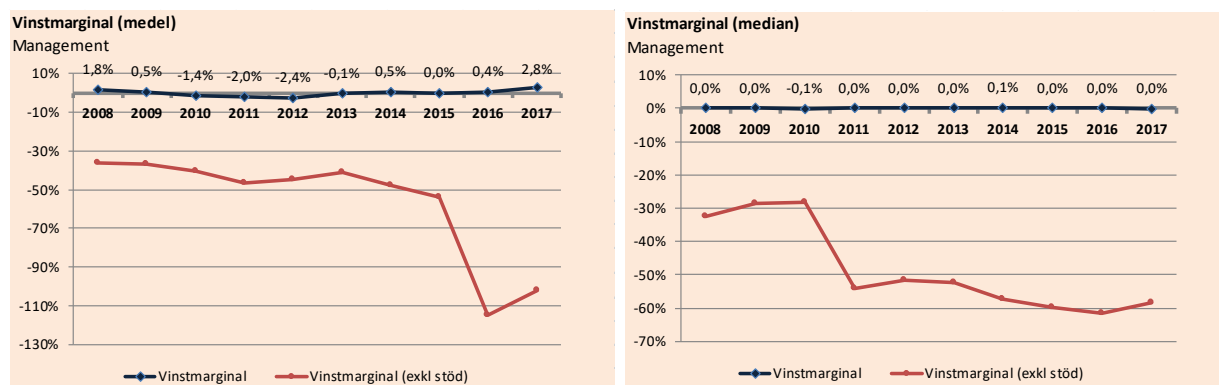


Diagram 5.53 Vinstmarginal 2008–2017

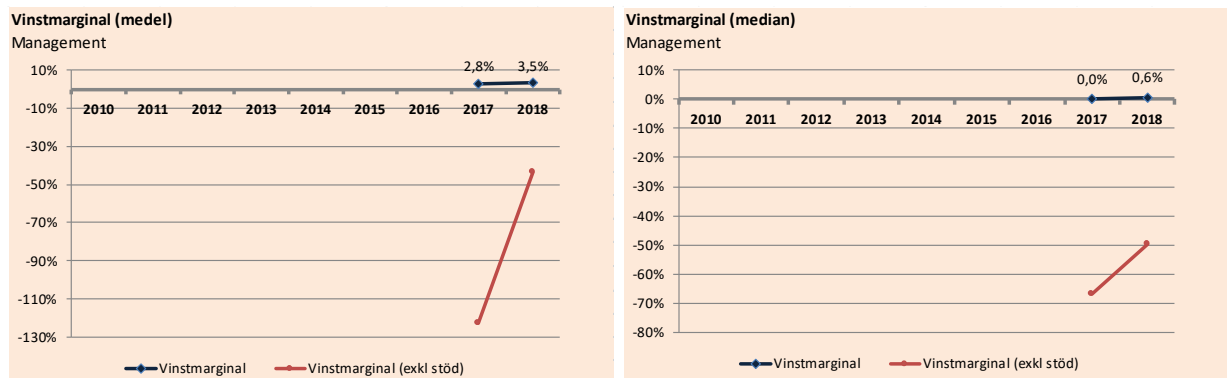


Diagram 5.54 Vinstmarginal 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 stiger både medelvärde och median marginellt. Jämför vi endast de fem företag som är med båda åren ser vi ett något lägre medelvärde och vinstmarginalen är generellt något högre.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median mycket sämre 2017 och 2018 och de är negativa.

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

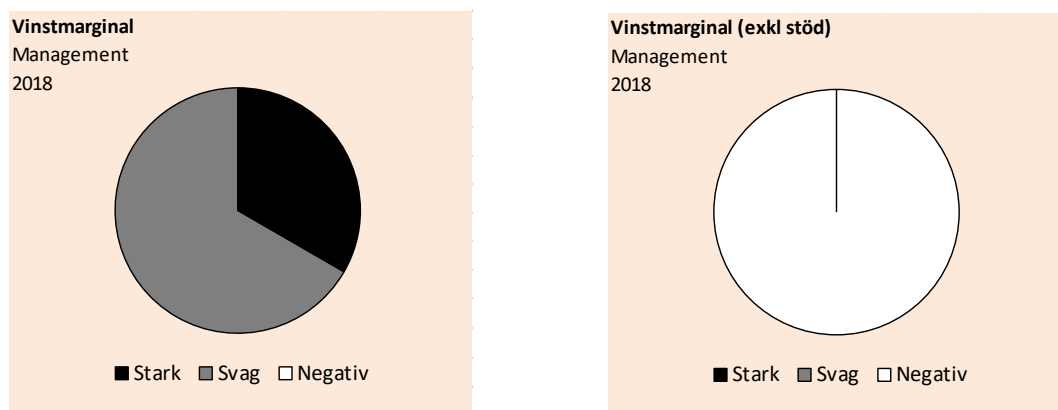


Diagram 5.55 Vinstmarginal 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Alla företag har en positiv vinstmarginal 2018. När sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal. 2017 fanns det vissa företag med en positiv vinstmarginal även när sjöfartsstödet exkluderas, och en del företag hade negativ vinstmarginal även med sjöfartsstöd.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under den undersökta tidsperioden 2008–2018.

Tabell 5.17 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	33%
	Svag	0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%	29%	67%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%

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

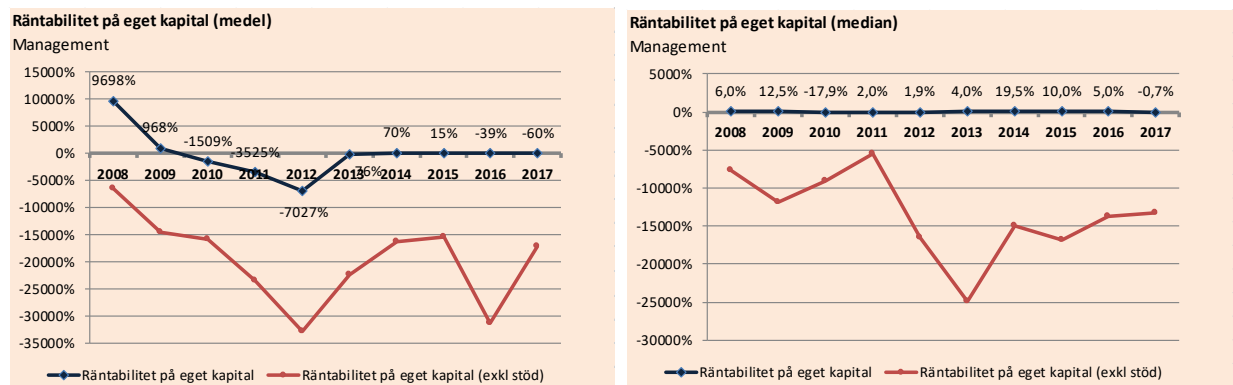


Diagram 5.56 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

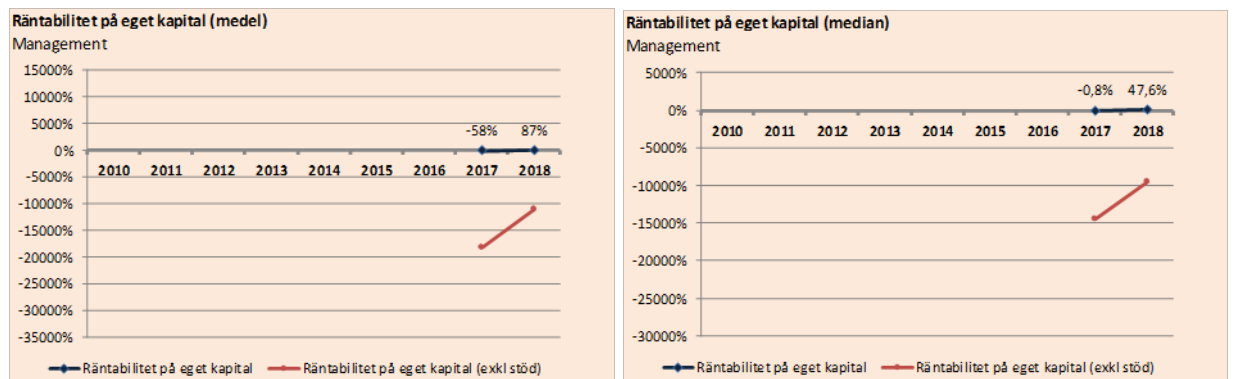


Diagram 5.57 Räntabilitet på eget kapital 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: 2018 stiger medelvärde och median. Om vi endast ser till de fem företag som är desamma mellan åren är räntabiliteten på eget kapital med stöd god 2018 (dock har personalintensiva företag ofta hög räntabilitet på kapital).

Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median mycket sämre och negativa.

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

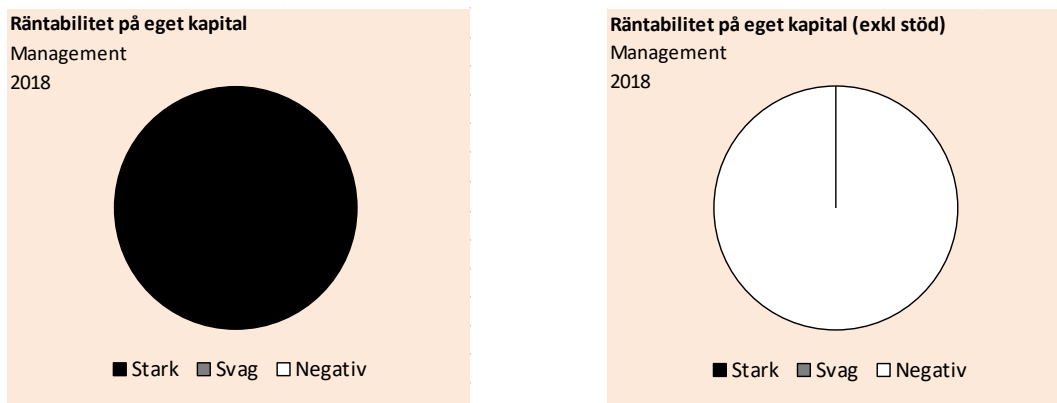


Diagram 5.58 Räntabilitet på eget kapital 2018 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har samtliga företag har en stark nivå på räntabiliteten inklusive sjöfartsstödet. Samtliga har en negativ räntabilitet om sjöfartsstödet exkluderas.

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

Tabell 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%	40%	25%	29%	29%	100%
	Svag	0-10%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%	20%	38%	14%	14%	0%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%

5.6.2 Management – Soliditet

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

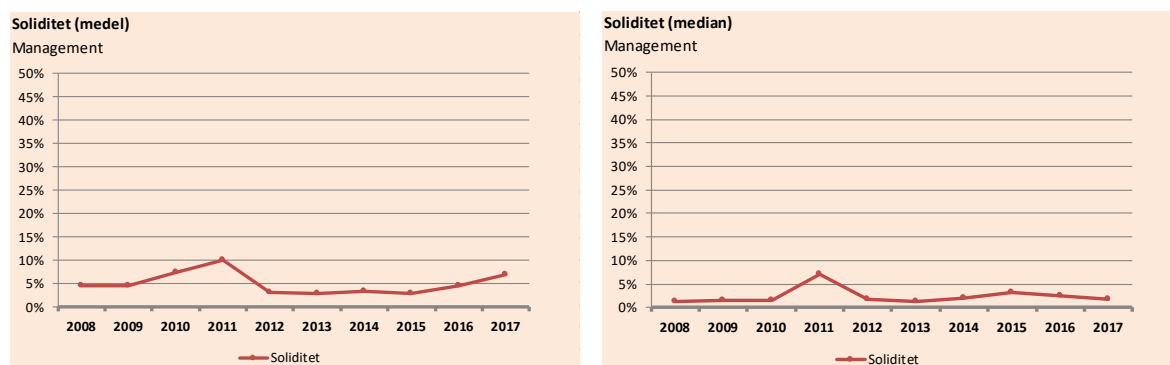


Diagram 5.59 Soliditet 2008–2017

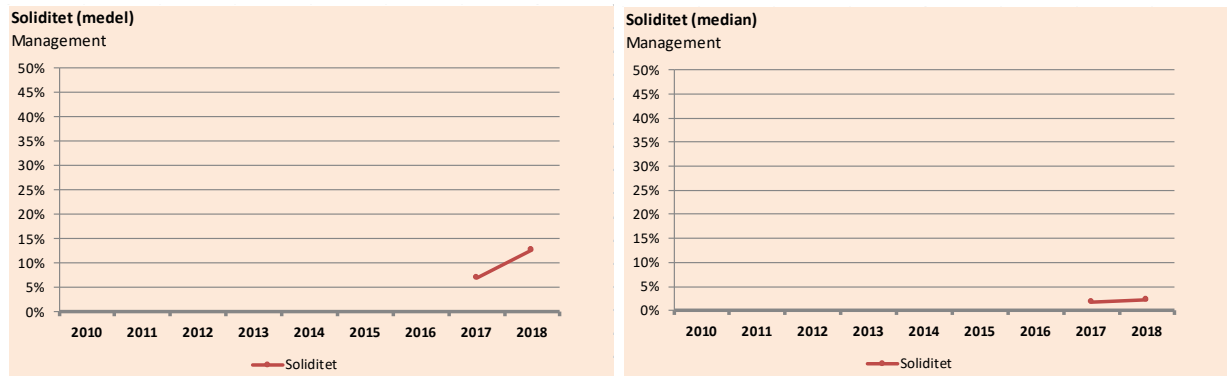


Diagram 5.60 Solvitet 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Det är en viss förbättring av medelvärde och ungefär samma median.

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

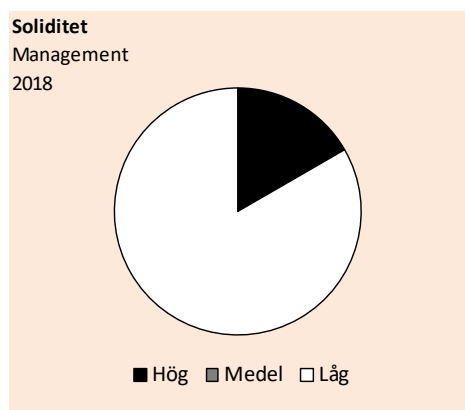


Diagram 5.61 Solvitet 2018

Som konstaterats ovan är solviteten i detta segment generellt låg vilket diagrammen också visar. Nästan samtliga företag i segmentet bedöms ha en låg solvitet och konsolideringsgrad under 2018, liksom 2017. I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivå på solvitet under hela den undersökta perioden utläsas.

Tabell 5.19 Solvitet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Solvitet	Hög	> 25%	0%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	17%
	Medel	15-25%	14%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%	86%	86%	83%

5.6.3 Management – Likviditet

I diagrammen nedan visas likviditetsmåttet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

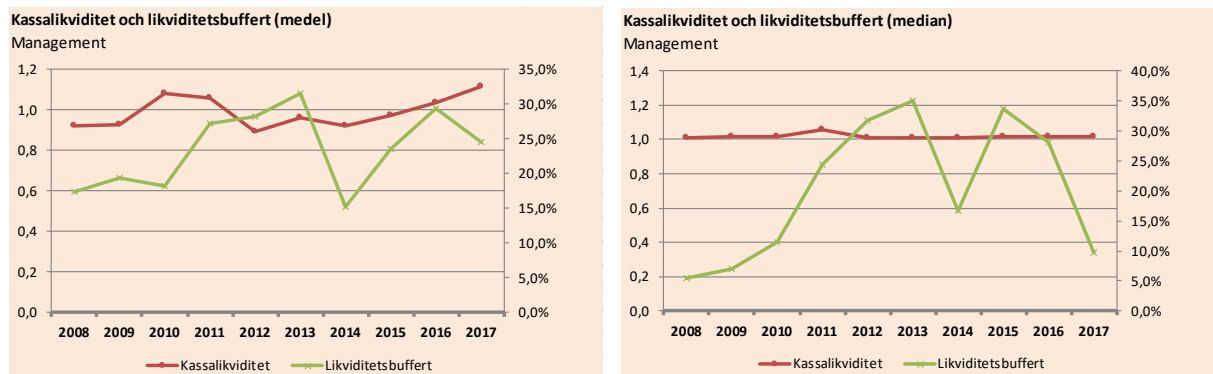


Diagram 5.62 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

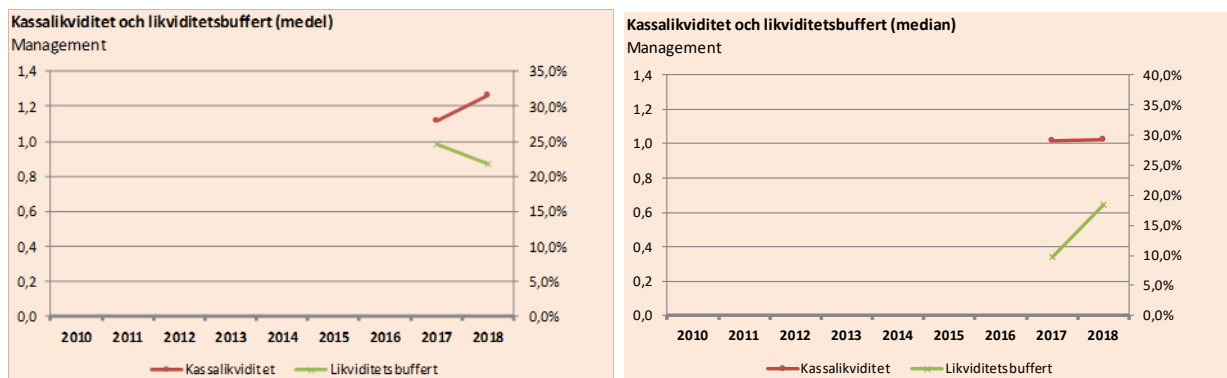


Diagram 5.63 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2018

Utvecklingen 2017–2018: Under 2018 ökar kassalikviditeten i medelvärde men likviditetsbufferten minskar. I medianvärde ökar likviditetsbufferten.

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

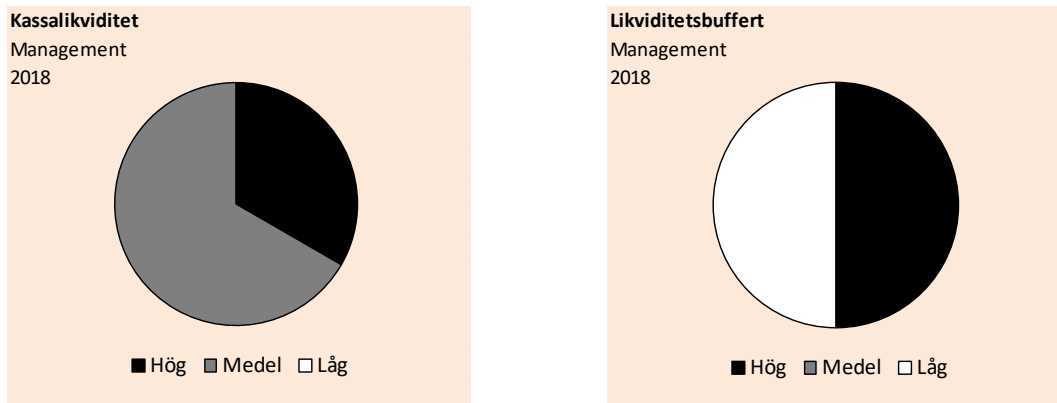


Diagram 5.64 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2018

Kassalikviditet för samtliga företag i managementsegmentet ligger 2018 på en nivå som klassificeras som medelnivå (0,8–1,1) eller hög (>1,1). Beträffande likviditetsbufferten har över hälften av företagen en nivå som klassificeras som hög och den andra hälften ligger på en låg nivå. Detta är ganska likt fördelningen 2017.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under den undersökta tidsperioden 2008–2018.

Tabell 5.20 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2018 enligt ny metod

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018
Kassalikviditet	Hög > 1,1	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%	0%	13%	14%	14%	33%
	Medel 0,8–1,1	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%	80%	88%	86%	86%	67%
	Låg < 0,8	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög > 10%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	63%	43%	43%	50%
	Medel 5–10 %	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%	14%	14%	0%
	Låg < 5 %	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%	40%	38%	43%	43%	50%

5.6.4 Management - Ekonomisk effektivitet

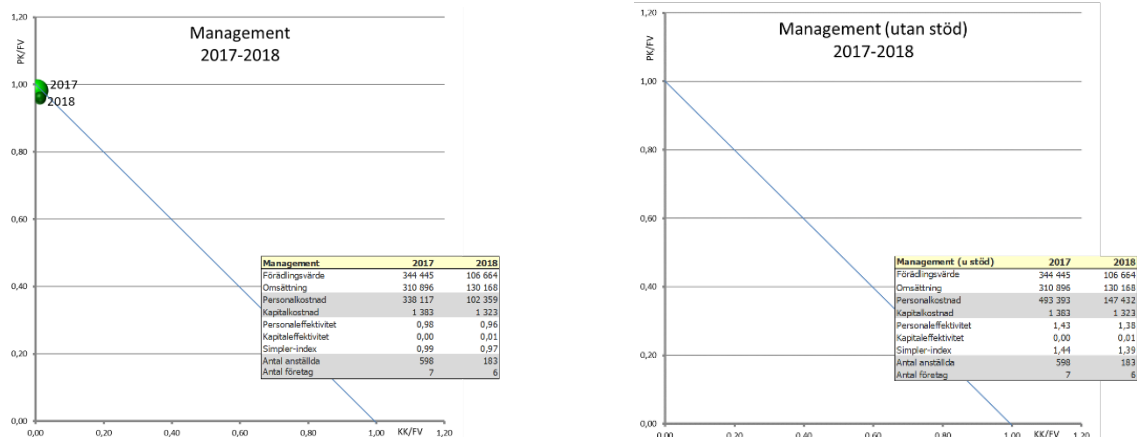


Diagram 5.65 Ekonomisk effektivitet 2018, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet management är den ekonomiska effektiviteten för de vartdera året ingående företagen likartad under 2017 och 2018, Med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00) medan läget är mycket svagt utan stöd.

Sammantaget för management ser vi att till 2018 stiger både medelvärde och median marginellt. Räntabiliteten på eget kapital stiger också. Jämför vi endast de fem företag som är med båda åren ser vi ett något lägre medelvärde och vinstmarginalen är generellt något högre, men mönstret är detsamma. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens och räntabilitetens medelvärde och median mycket sämre och de är negativa båda åren. Soliditeten är låg för 83 % av företagen. Kassalikviditeten ligger på nivån medel eller hög. Beträffande likviditetsbufferten har över hälften av företagen en nivå som klassificeras som hög och den andra hälften ligger på en låg nivå. Detta är ganska likt fördelningen 2017. Den ekonomiska effektiviteten är god med sjöfartsstöd.

6. Jämförelser av ekonomisk effektivitet

I årets rapport ingår också att jämföra den del av sjöfartsnäringen som fått stöd under 2018 med olika relevanta grupper av företag/sektorer i Sverige. Ekonomisk effektivitet i företag och segment har kunnat bedömas ovan. Metoden kan användas för jämförelser med olika kontrollgrupper.

Tabellen nedan visar en liknande tabell som den för de sjöfartsstödsberättigade företagen och segmenten i kapitlet *Nuläget för de svenska rederierna*. De olika grupperna är:

- Sveriges hela näringsliv speglat av aktiebolag, ekonomiska föreningar och andra bolagsformer, men inte enskilda firmor och offentlig sektor. En bred referens för lönsamhetsmättet ekonomisk effektivitet då det visar årets genomsnitt för alla branscher (0,87)
- Övrig sjöfart som inte erhållit sjöfartsstöd, enligt SNI-koder för sjöfart på inre och yttre vattenvägar, av passagerare och gods, reguljär och icke-reguljär
- Hamnar enligt SNI-kod 52.241
- Järnväg enligt SNI-koder för järnvägstransport av passagerare och gods
- Vägtransport enligt SNI-koder för all form av vägtransport inklusive linjetrafik och kollektivtrafik
- Lufttransport, enligt SNI-koder för lufttransport av passagerare och gods, reguljär och icke-reguljär
- Bemanning, övriga bemanningsföretag i alla branscher, förutom de som fått sjöfartsstöd
- Varuägare, innefattande alla företag inom areell sektor, byggsektor, samt all slags tillverkning och utvinning.

Tabell 6.1 Aggregerad bokslutsdata för företag som ingår i definierade jämförelsegrupper 2018.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR		Sverige	Övrig sjöfart	Hamnar	Järnväg	Vägtransport	Lufttransport	Bemannning	Varuägare
Antal bolag		565 025	802	81	53	13 127	252	4 531	95 337
Nettomsättning	tkr	9 548 776 632	14 612 665	7 122 702	18 446 189	191 260 832	30 519 197	66 936 128	2 913 561 548
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	960 818 844	1 481 644	1 634 657	2 150 264	18 039 214	2 329 891	3 592 062	285 340 631
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	653 245 963	561 707	943 899	573 475	5 795 560	1 711 083	3 220 435	209 861 768
Finansnetto	tkr	794 106 359	100 612	-129 248	-248 452	-690 134	-53 000	431 115	30 472 197
Resultat e. finansnetto	tkr	1 447 352 322	662 319	814 651	325 023	5 105 426	1 658 083	3 651 550	240 333 964
Krediterade stödbelopp	tkr	1 427 400	0	0	0	0	0	0	0
Antal Anställda	st	2 846 929	2 308	3 681	7 426	111 389	4 978	83 404	839 185
Anläggningstillgångar	tkr	17 494 713 948	18 567 892	11 697 919	12 719 605	111 932 229	12 411 571	7 876 345	1 641 513 616
Omsättningstillgångar	tkr	19 156 551 819	9 898 405	2 920 497	5 727 800	51 522 947	11 043 817	30 868 601	1 326 330 674
Summa tillgångar	tkr	36 651 265 767	28 466 297	14 618 416	18 447 405	163 455 176	23 455 388	38 744 946	2 967 844 291
Eget kapital	tkr	11 504 865 427	5 574 429	4 266 312	6 234 076	32 319 314	5 928 640	10 668 886	1 183 365 998
Obeskattade reserver	tkr	887 606 164	5 234 480	2 150 408	1 931 818	15 938 943	359 890	1 181 405	268 377 818
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	12 392 471 591	10 808 909	6 416 720	8 155 894	48 258 157	6 288 530	11 850 291	1 451 743 817
Avsättning och minoritetsintressen	tkr	7 712 568 030	944 191	592 697	872 500	2 242 519	6 959 844	567 430	124 851 198
Kortfristiga skulder	tkr	8 005 461 408	7 639 988	3 405 323	4 446 432	49 886 174	6 798 442	17 076 119	1 005 596 572
Långfristiga skulder	tkr	8 501 578 588	9 038 099	4 203 631	4 972 581	62 996 165	3 408 554	9 253 282	385 276 603
Summa skulder	tkr	16 507 039 996	16 678 087	7 608 954	9 419 013	112 882 339	10 206 996	26 329 401	1 390 873 175
Summa eget kapital och skulder	tkr	36 612 079 616	28 431 187	14 618 371	18 447 407	163 383 015	23 455 370	38 747 122	2 967 468 190
Summa Fördelingsvärde	tkr	3 814 070 778	2 596 237	3 670 239	5 809 262	63 204 205	6 541 314	47 379 371	935 170 074
Summa Personalkostnad	tkr	2 006 730 948	1 499 735	2 686 519	5 122 554	56 478 415	4 591 413	43 190 355	668 711 936
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 303 386 565	1 054 758	630 355	816 205	5 094 209	711 959	1 296 076	144 714 695
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,87	0,98	0,90	1,02	0,97	0,81	0,94	0,87

Av tabellen framgår att den mest effektiva jämförelsegruppen av företag är lufttransportföretagen, med ett index på 0,81. En annan mycket ekonomiskt effektiv grupp är varuägarna, liksom hela det svenska näringslivet (varav varuägarna är en stor del). Sjöfarten ligger på 0,98, en nivå som även företagen som inte får sjöfartsstöd har. Ser vi till övriga trafikslag är det ungefär samma effektivitet inom vägtransport som inom sjöfart, medan järnvägstransport ligger något sämre. Bemanningsföretagen är också effektiva, med ett index på 0,94, att jämföra med 0,97 för de managementföretag inom sjöfart som uppbär sjöfartsstöd.

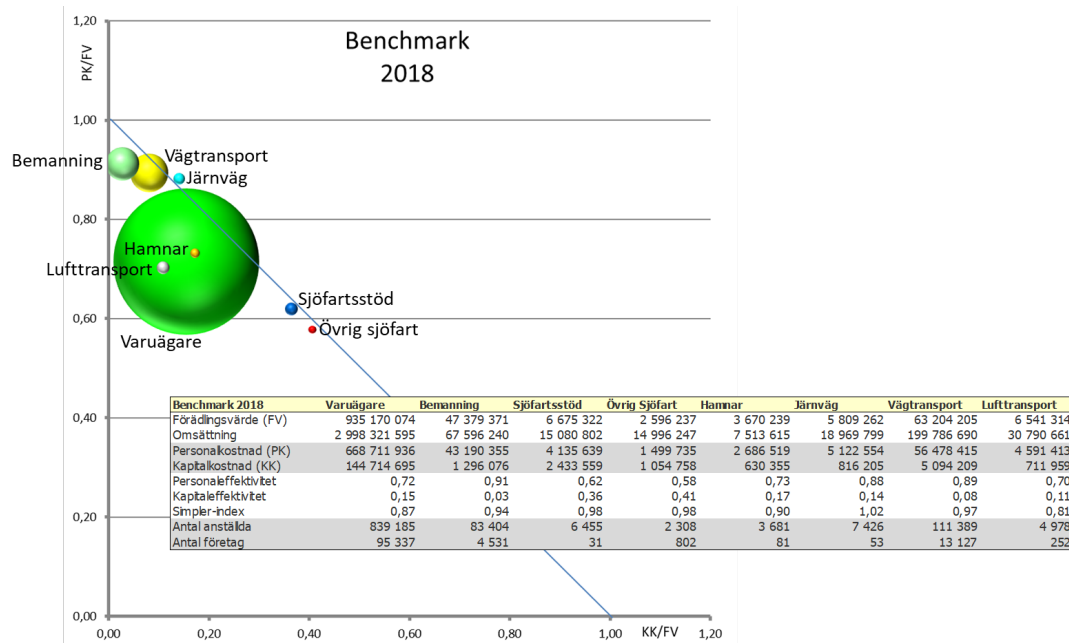


Diagram 6.1 Ekonomisk effektivitet 2018, jämförelsegrupperna (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag)

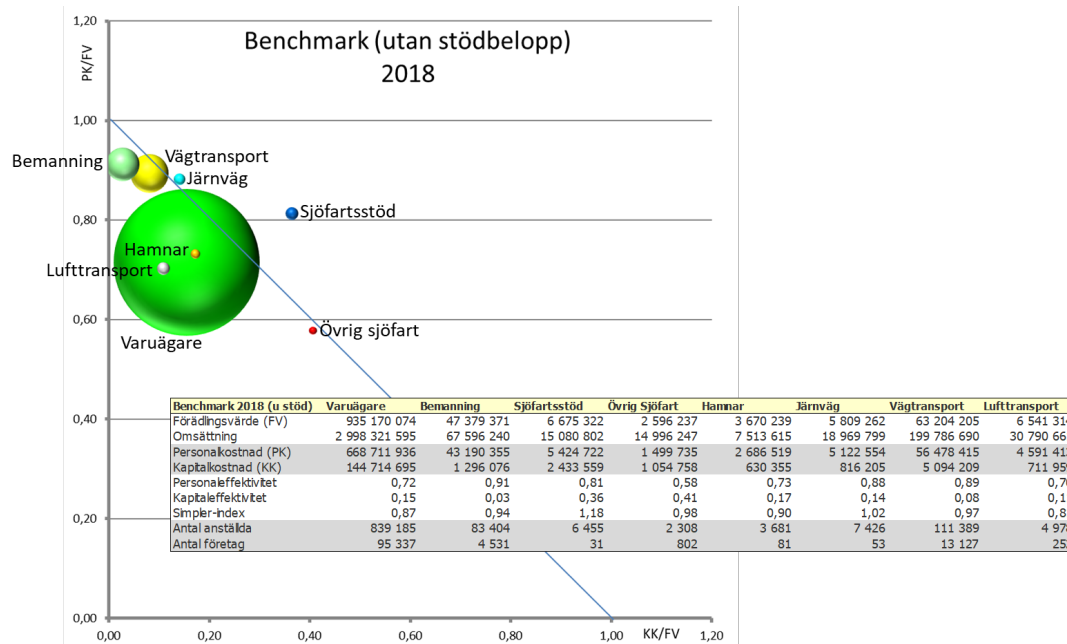


Diagram 6.2 Ekonomisk effektivitet 2018, jämförelsegrupperna (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag men nu utan stödbidrag)

Utan sjöfartsstöd uppvisar de stödberättigade påtagligt sämre ekonomisk effektivitet än samtliga jämförelsegrupper.

7. Kommentar

Rapporten har haft som ambition att utvärdera de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2018. Rapporten är baserad på finansiell information om företagen som är publikt tillgänglig. Rapporten visar och jämför den finansiella situationen för de företag som mottagit sjöfartsstöd under 2017 och 2018. Den innehåller även historik som bygger på analyser i tidigare rapporter för perioden 2008–2017.

Nyckeltal som speglar lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet har beräknats per segment, med och utan sjöfartsstödet påverkan. Det har därigenom varit möjligt att åskådliggöra den direkta finansiella effekten av sjöfartsstödet, både på aggregerad nivå och per segment.

Som framhållits i tidigare rapporter kan det finnas skäl att vissa företag är konstruerade som de är med hänsyn till beskattning och möjligheterna att uppbära sjöfartsstöd.

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 nyckeltal och vid angivande av procentuell fördelning av företagen i olika nivåer på de finansiella nyckeltalen. Speciellt svårt blir det att uttala sig om tillväxt (omsättning, förädlingsvärde etc) men även nyckeltal som beskrivs som kvoter kan påverkas starkt. I rapporten har vi försökt att dra rimliga slutsatser och att kommentera där det behövs.

För de enskilda segmenten ser utvecklingen olika ut. Dessutom är nyckeltalen i viss mån olika för kapitalintensiva respektive personalintensiva verksamheter.

Segmentet för management bör betraktas som ett särskilt fenomen där verksamheten utan sjöfartsstöd är kraftigt olönsam.

Bilaga 1 Nyckeltalsdefinitioner

Nyckeltal	Definition
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 intäkterna (Omsättning - res. e finansnetto)/Omsättning

Bilaga 2 Bolag som ingår i studien

Bolag som fått sjöfartsstöd 2018	Org. Nr.	Segment	Bolag för analys om annat än bolag som fått sjöfartsstöd
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Diversifierad	Andel av koncern Stena AB (1)
Stena Marine Management AB	5566278148	Diversifierad	Andel av koncern Stena AB (1)
Viking Supply Ships Management AB	5568582463	Diversifierad	Andel av koncern Viking Supply Ships AB (2)
Wallenius Marine AB	5560846643	Diversifierad	Andel av Rederi Aktiebolaget Soya (3)
FORSEA Helsingborg AB	5562064575	Färjesjöfart	Andel av Forsea AB (4)
Destination Gotland AB	5560382342	Färjesjöfart	Andel av Rederiaktiebolaget Gotland (5)
Northern Offshore Services AB	5564421161	Färjesjöfart	
Rederi AB Ishavet	5565360830	Färjesjöfart	
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	Färjesjöfart	
Tallink Silja AB	5563426138	Färjesjöfart	
TT-Line Aktiebolag	5560637828	Färjesjöfart	
Viking Rederi Aktiebolag	5561157289	Färjesjöfart	
GoTa Fleet AB	5590329644	Management	
Nordic HSC Crewing AB	5590248430	Management	
OSM/Transforest AB	5568630494	Management	
VGG Sweden AB	5568102619	Management	
Master Mariner AB	5566425392	Management	
BRP Rederi AB	5565362323	Tanker	Summa BRP Rederi AB och BRP Shipping AB
Fiskebäck Bunkrings Aktiebolag	5561363143	Tanker	
Göteborg Bunker AB	5566119433	Tanker	
Öckerö Bunkerfrakt Aktiebolag	5564868585	Tanker	
Oleum AB	5569596173	Tanker	
OljOla AB	5566675293	Tanker	
Rederiaktiebolaget Älvtank	5564663143	Tanker	
Rederiaktiebolaget Donsötank	5560582925	Tanker	Summa Rederiaktiebolaget Donsötank och Navix Maritime AB
Sirius Shipping AB	5567725360	Tanker	Summa Sirius Shipping AB, Sirius Rederi AB, Sirius Chartering AB, Sirius Tankers AB
Tarbit Shipping Aktiebolag	5563791325	Tanker	
Aktiebolaget Westco	5563133502	Torrlast	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	5565243150	Torrlast	
F. Shipping AB	5569636771	Torrlast	
Furetank Rederi AB (ny)	5563717510	Tanker	
Sirius Crew AB (ny)	5591297360	Management	
Bolag som inte lämnat bokslut per 2019-09-10 och därför inte analyserats			
EUROVIK SHIPPING AB	5567855621	Torrlast	
Finnlines Ship Management Aktiebolag	5563148369	Management	
GoTa NETSS AB	5590245451	Management	
Veritas Management AB	5590039391	Tanker	
Rederiaktiebolaget Uman	5560540014	Torrlast	
Tankskär Rederi AB (ny)	5565758488	Tanker	
OljOla Shipping AB (ny)	5591519573	Tanker	
Bolag som inte analyserats av andra skäl			
MMT Sweden AB	556679-4706		Bedriver inte rederiverksamhet utan gör högupplösta marina mätningar
Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB	556223-2172		Bedriver inte rederiverksamhet utanbedriver dykning, undervattensarbete m m

Not 1-5: Övriga bolag förutom mottagande bolag som använts för att beräkna sjöfartens andel av koncern			
Not 1: Stena			
Stena Rederi Aktiebolag	5560578360		
Stena LNG Holding Sweden AB	5561884247		
Stena Bulk Aktiebolag	5562432236		
Steneo Aktiebolag	5563336808		
Stena Nordica AB	5564220894		
HH Ferries Sverige AB	5564275666		
Stena RoRo AB	5566208186		
Stena Don AB	5566208236		
R.O.K Konsulat Service AB	5566875075		
Sessanlinjen AB	5567157549		
Stena Superfast AB	5568099112		
Stena RFM AB	5568782980		
Not 2: Viking Supply Ships			
Aktiebolaget Nordisk Linjeagentur	5560224908		
Mälartransport Aktiebolag	5560569153		
Paltrans Ferrieservices Aktiebolag	5560598723		
Österströms Rederi Aktiebolag	5560733767		
B&N Specialtonnage AB	5560745431		
B&N Nordsjöfrakt AB	5561610113		
Transatlantic Services AB	5561617928		
Aktiebolaget Nordsjöfrakt Ro/Ro	5562026095		
B & N Rederi Aktiebolag	5562080373		
B&N Transbulk AB	5562100585		
Transatlantic Fleet Services AB	5562758846		
Österströms Nordic AB	5562846740		
Rederi AB Nordship	5563099141		
Österströms Logistics AB	5563207215		
B&N Crewing AB	5564268646		
B&N Hornet AB	5565194270		
Paltrans Shipping AB	5565206504		
TransAtlantic Administration (2) AB	5565502159		
Gorthon-B&N Transatlantic AB	5566425889		
Transatlantic Administration AB	5566626866		
Transatlantic Icebreaker Crewing AB	5566791454		
TRVI Offshore & Icebreaking AB	5567109003		
TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB	5567331094		
TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB	5567331102		
TransAtlantic Short Sea Bulk AB	5567772180		
SOIC Ship Management AB	5568030372		
TransAtlantic Ship Management AB	5569012858		
Not 3: Rederi Aktiebolaget Soya			
Walleniusrederierna Aktiebolag	5560335928		
Rederi AB Wallship	5560484148		
Rederiaktiebolaget Walltime	5562539640		
Wallcargo Aktiebolag	5563313468		
Walwal Aktiebolag	5564660305		
Wallcarrier Aktiebolag	5565215604		
Wallfreight Aktiebolag	5565218483		
Wallauto Aktiebolag	5565227542		
Wallcean Aktiebolag	5565252227		
Wall RO/RO AB	5566685961		
Grand Campus Stockholm AB	5565593414		
Wallroll Aktiebolag	5566685987		
Walltrade AB	5566745575		
Not 4: Forsea AB			
HH Ferries Öresund AB	5565360889		
Not 5: Rederiaktiebolaget Gotland			
Rederiaktiebolaget Gute	5560210741		
Rederi AB Kappelshamn	5560527169		
Rederi Hoburgen Aktiebolag	5562073816		
Rederiaktiebolaget Våndburg	5564962222		
Rederi AB Torsburgen	5565705869		
Rederi AB Sudersand	5565835658		
Gotlandsbolaget AB	5566437850		
Rederi AB Ljugarn	5566695903		
Rederi AB Klintehamn	5566833686		
Rederi AB Lickershamn	5567400493		
Rederi AB Ronehamn	5567401616		
Rederi AB Kattthamnersvik	5567623250		
Rederi AB Herrvik	5567623342		
Rederi AB Djupvik	5568151160		
Rederi AB Lauter	5568151293		
Rederi AB Kyllaj	5568640931		
Rederi AB Burgavik	5568640949		
Rederi AB Botvaldevik	5568993884		
Rederi AB Asunden	5568993892		
Hallshuk Rederi AB	5569377756		
Sundre Rederi AB	5569377764		
Nya Skärgårdsbolaget 2017 AB	5569783573		
Rederi Utholmen AB	5569803660		
Hangvar Rederi AB	5590196977		
Helvi Rederi AB	5590197025		
Rederi Sysne AB	5590694807		
Rederi Grynge AB	5590694831		
Rederi Othem AB	5591223374		
Rederi Boge AB	5591223457		

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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.