

Sjöfartsstödetts effekter 2019 **Rapport
2020:17**

Sjöfartsstödetts effekter 2019 Rapport
2020:17

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2020-12-22

Förord

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 2019. 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 och baseras i sin tur på de stödmottagande rederiföretagens årsredovisningar. Projektledare på Trafikanalys har varit Björn Olsson.

Stockholm i december 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
Inledning	9
1 Sjöfartsstödet.....	11
1.1 Stödets utformning.....	11
1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar	12
1.3 Relativt oförändrat stöd till rederierna	13
1.4 Metod i undersökningen.....	14
2 Handelsflottans utveckling	15
2.1 Fler svenskregistrerade fartyg, men minskat tonnage	15
2.2 Fler anställda ombord på svenska fartyg	16
3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna	17
3.1 Lönsamheten 2019 lite högre	17
3.2 Lönsamheten det senaste decenniet	19
3.3 Sjöfartsstödet effekter på lönsamheten.....	23
3.4 Sjöfartsstödet och ekonomisk effektivitet.....	27
4 Rederierna jämfört med andra företag.....	31
4.1 Rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med andra företag.....	32
Slutsatser.....	35
Referenser	37
Bilaga – Bjerking's underlagsrapport.....	39

Sammanfattning

År 2019 utbetalades 1,56 miljarder i sjöfartsstöd till 37 rederier jämfört med 1,43 miljarder till 41 rederier år 2018. Av de 37 rederierna som fick stöd 2019 har 36 rederier lämnat årsredovisning före 10 oktober 2020 och därmed kunnat tas med undersökningen.

Trafikanalys kan konstatera att sjöfartsstödet 2019 fortsatt hade stor betydelse för den svenska rederinäringen. De stödmottagande rederiernas samlade omsättning ökade under 2019 och i genomsnitt utgjorde stödet knappt 10 procent av företagets omsättning, vilket är i samma nivå som året innan. Förutom det speciella segmentet management, hade stödet störst betydelse för segmenten torrlast och färjesjöfart där stödet utgjorde 23 respektive 16 procent av omsättningen.

Förutom omsättningen ökade även rederiernas samlade resultat för 2019, med 17 procent jämfört med 2018. Lönsamheten bland rederierna i termer av vinstmarginal var 2019 knappt 5 procent i medianvärde, och alla segment hade en positiv vinstmarginal. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment. Det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten. Diversifierade rederier och tankersegmentet hade den högsta vinstmarginalen medan management, färjesjöfart och torrlastsegmentet hade lägst vinstmarginal mätt som medianvärde.

Vinstmarginalen sjunker naturligt nog kraftigt om sjöfartsstödet beräkningsmässigt exkluderas, vilket är ett tecken på stödets betydelse. Alla segment utom diversifierade rederier uppvisar negativa siffror för medianvärdet på vinstmarginalen år 2019 om sjöfartsstödet på så sätt exkluderas. Ser vi till företagets kapitalstruktur, soliditet och likviditet, framstår torrlastsegmentet som mer utsatt än övriga med en relativt svag kapitalstruktur och betalningsförmåga.

Ett av syftena med stödet är att underlätta för rederier att anställa svensk ombordpersonal. Ett villkor för stödet var år 2019 att fartyget var registrerat i enbart det svenska registret. I takt med att antalet svenskregistrerade fartyg under åren har minskat har även antalet ombordanställda minskat, men det genomsnittliga antalet anställda per dag ombord på svenskregistrerade fartyg ökade under 2019 med fem procent. Antalet svenska befälhavare var oförändrat men antalet svenska styrmän och maskinbefäl ökade jämfört med 2018.

För andra året i rad gör vi 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 komplement till traditionella lönsamhetsmått, vilka kan vara känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Den ekonomiska effektiviteten bland rederierna har i genomsnitt förbättrats jämfört med 2018. I årets rapport har vi fördjupat analysen av hamnföretagens ekonomiska effektivitet i och med att vi delar upp gruppen i hamnbolag, terminaloperatörer respektive övriga stödtjänster i hamnverksamhet.

Vi kan också konstatera att de rederier som lyfter sjöfartsstöd inte gör ett resultat som överträffar andra i branschen. Bakgrunden till att rederierna trots sjöfartsstöd inte redovisar bättre resultat är den internationella konkurrenssituation där prisbilden är anpassad till en marknad där i stort sett alla företag på utbudssidan har motsvarande stöd, eller kostnadsbild, i sina hemländer.

Vid en bredare betraktelse av företagens ekonomiska effektivitet kan vi på motsvarande sätt konstatera att rederierna snarast ligger i paritet med andra verksamheter. Den stora gruppen varuägare inom näringslivet redovisar exempelvis större effektivitet än rederierna med sjöfartsstöd. Gruppen hamnföretag som helhet redovisar en något bättre effektivitet än aktuella rederier. Ser vi till gruppen vägtransportföretag har de samma ekonomiska effektivitet som rederierna med sjöfartsstöd.

Sammantaget illustrerar analysen att internationell rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens nationer och världsdelar emellan. Konkurrensen med andra världsdelar illustreras av att EU-kommissionen, i strid med den generella inriktningen, tagit fram riktlinjer, och skapat särskilda förutsättningar för statligt stöd till just sjöfarten.

Sjöfartsstödet har också fortsatt stor betydelse och utan sjöfartsstöd skulle de svenska rederierna inte kunna bedriva verksamheten på samma sätt som idag. Vi ser en ökning av flottan och utan stödet skulle rederierna sannolikt behöva flagga ut fartyg. De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

Summary

In 1996, the Swedish parliament (Riksdagen) decided to introduce a state financial support scheme for maritime transport. This support has been available since 2001, under certain conditions, for disbursement to physical and legal persons and shipping partnerships that employ or have employed sailors for work onboard Swedish-registered vessels. 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 for 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 2019 increased slightly to SEK 1.56 billion, distributed between 37 companies. This report follows up on the 36 of these 37 companies that received maritime support in 2019. The total turnover of the 36 companies increased slightly compared with 2018, as did average profitability measured as return on equity, at an aggregate level.

In 2019, one condition for receiving this support was that the vessel be registered solely in Sweden. The number of Swedish-registered vessels has decreased over the years, and the number of Swedish onboard employees has decreased in parallel with this decline.

Besides 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 16–23 per cent of turnover in 2019. On average for all segments, the support accounted for about 10 per cent of turnover.

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 of Swedish shipping lines was slightly better in 2019 than 2018. Still, without maritime financial support, the shipping lines could not conduct their business operations as 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 2019 och jämfört med utfallet för 2018. Rapporten beskriver med andra ord situationen före coronapandemin.

Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stöd. Nytt från och med förra årets rapport är en analys av rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med dels övrig sjöfart som inte fått stöd, dels andra delar av näringslivet. Nytt i år är en analys där hamnbolagen har delats upp mellan "förvaltare" och operatörer.

Redovisningen inleds med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. År 2019 var fortfarande ett villkor för stödet att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Från 2020 är detta villkor dock borttaget och stöd kan ges till fartyg med flagg inom EES. Bakgrunden till den förändringen är att EU-kommissionen ansåg att den tidigare förordningen stod i strid med unionens princip om fri rörlighet.¹ 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 2019. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och på grund av en ändring i beräkningsmetoden från och med 2018 visas den historiska utvecklingen från 2007–2017 separat från åren 2017–2019. 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 Regeringen (2019).

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.² Rederistödet, som var begränsat till lastfartyg, ändrades efter riksdagens godkännande år 2001 till att istället omfatta fysiska och juridiska personer samt partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade lastfartyg och passagerarfartyg. Det nya utvidgade stödet kom också att benämnas sjöfartsstöd.³

Villkoren för sjöfartsstöd under 2019

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. I januari 2020 beslutades om en ändring i förordningen⁴, men under 2019 som denna undersökning omfattar kunde sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier⁵ 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.

Dessa regler gällde allt stöd som betalades ut fram till den 29 februari 2020.⁶

Sjöfartsstödet utbetalas med belopp som motsvarar sjömannens skatt på sjöinkomst, samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. När det gäller sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar i EU lämnas sjöfartsstöd endast i fråga om medborgare i EU och europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Detsamma gäller sjömän anställda på ro-ro-passagerarfartyg (ro-pax). Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemontörer och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.⁷

² Prop. (1996/97:1).

³ Prop. (2000/01:127).

⁴ Från 2020 kan stöd ges till fartyg med flagg inom EES, se Regeringen (2019).

⁵ En särskild typ av bolag enligt sjölagen, se <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>

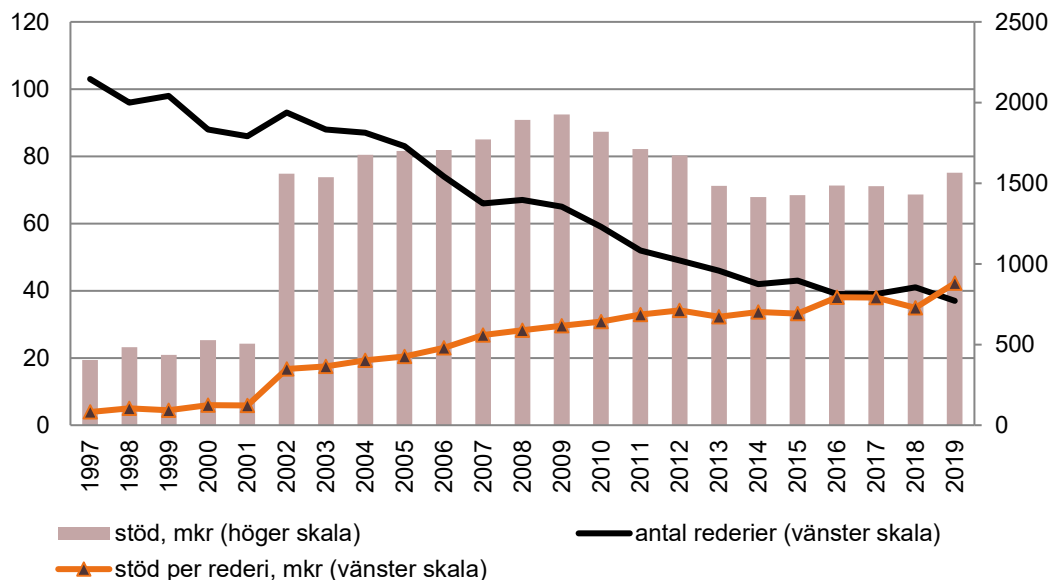
⁶ Trafikverket, www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/aktuellt-om-sjofartsstod/information-om-andring-i-forordning-2001770-om-sjofartsstod/

⁷ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se www.notisum.se/rmp/sls/lag/20010770.htm

1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar

År 2019 utbetalades sjöfartsstöd till 37 rederier jämfört med 41 rederier år 2018. Utvecklingen visar en trend mot färre stödmottagande rederier, se 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. Mellan 2010 och 2019 minskade antalet stödmottagande rederier med 37 procent jämfört med 8 procent för hela gruppen sjötransportföretag (SNI 50).⁸

En förändring av stödet år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst.⁹ I och med förändringen ökade det sammanlagda stödbeloppet kraftigt och fortsatte öka fram till år 2009. Därefter minskade sjöfartsstödet successivt, för att år 2015, under ett par år, vända uppåt igen. År 2018 uppgick stödet till 1,43 miljarder kronor och år 2019 utbetalades 1,56 miljarder kronor.



Figur 1.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier 1997–2019.
Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämden (2010), SOU (2010:73) och Delegationen för sjöfartsstöd.

Mellan 2010 och 2019 har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från 31 miljoner kronor år 2010 till 42 miljoner kronor per rederi år 2019, vilket är en ökning med 35 procent. Ökningen i stöd per rederi har följt utvecklingen för rederiernas personalkostnader. Mellan 2010 och 2019 ökade personalkostnaden per anställd med 33 procent i genomsnitt för stora företag inom havssjöfart, vilket betyder en årlig ökning på cirka 3 procent per år.¹⁰ Alla 37 rederier som har fått sjöfartsstöd under 2019 ingår dock inte i undersökningen, ett saknas.¹¹ För de 36 rederier som vi haft tillgång till årsredovisningar för och som ingår i undersökningen är det

⁸ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket

⁹ SOU (2010:73), s 36 samt förordning (2001:770).

¹⁰ SCB, Branschnyckeltal efter näringsgren 2007

¹¹ Rederiet har inte lämnat in årsredovisning till Bolagsverket i tid för att kunna vara med.

genomsnittliga stödet drygt 44 miljoner kronor (Tabell 1.1). Observera att två företag i undersökningen har ett gemensamt bokslut, varför vissa tabeller redovisar 35 bolag.

Antalet ombordanställd personal för den svenska flottan har under samma period minskat med ungefär 25 procent.¹² Rederiernas personal i sin helhet har minskat med ungefär 10 procent.¹³

Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2019 vara 110 fartyg.¹⁴ År 2019 var stödet per fartyg cirka 14 miljoner kronor vilket också har varit genomsnittet för de senaste fem åren.

Klassificeringen av rederierna i segment

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment,

- diversifierade rederier,
- tanker,
- torrlast,
- färjesjöfart samt,
- management (bemanningsföretag).

Klassificeringen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som Trafikanalys gjort alla bokslutsåren från och med 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 grund för kategorisering.¹⁵

1.3 Relativt oförändrat stöd till rederierna

Det genomsnittliga stödet till rederierna år 2019 uppgick således till knappt 45 miljoner kronor, vilket var en ökning med cirka sju 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. Diversifierade rederier hade lägst stöd per anställd (182 tkr), medan torrlastsegmentet hade mest stöd (327 tkr), se Tabell 1.1. Det genomsnittliga stödet per anställd var totalt sett 213 000 kronor.

¹² Trafikanalys, Fartyg 2019, tabell 21b. Siffran –25 % gäller utvecklingen mellan 2011 och 2019.

¹³ SCB Basfakta, perioden 2010-2018.

¹⁴ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket.

¹⁵ Under 2019 minskade gruppen Diversifierade rederier i och med att Viking Supply Ships inte har erhållit stöd. För mer om klassificeringen och vilka bolag som ingår, se bilagan.

Tabell 1.1. Fördelning av stöd för rederierna i undersökningen. År 2019 (och år 2018 inom parentes).

	<i>Diversi- fierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Antal rederier år 2019 (år 2018)	2 (3)	13 (15)	5 (6)	8 (6)	7 (8)	35 (38)
Stödbelopp år 2019, tkr (år 2018)	505 771 (501 117)	182 333 (137 486)	42 215 (39 363)	646 952 (615 760)	185 658 (136 091)	1 562 928 (1 429 799)
Stöd per rederi år 2019, tkr (år 2018)	252 885 (167 039)	14 026 (9 166)	8 443 (6 560)	80 869 (102 627)	26 523 (17 011)	44 655 (37 626)
Stöd per anställd år 2019, tkr (år 2018)	182 (163)	310 (241)	327 (195)	205 (210)	274 (429)	213 (201)

Not: Två företag i undersökningen har ett gemensamt bokslut, varför tabellen innehåller 35 bolag.
Källa: Bilaga tabell 4.1 och 4.2.

1.4 Metod i undersökningen

Från och med 2019 års undersökning använder vi en ny metod som 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. Årets undersökning är andra omgången med den nya metoden, som fokuserar beräkningarna på den del av dessa koncerners diversifierade verksamhet som utgör sjöfartsrelaterad verksamhet. Därför används enbart en andel av nettoomsättningen som motsvarar sjöfartsdelen. Detta innebär ett brott i tidsserierna jämfört med tidigare och därför redovisar vi för år 2017 uppgifterna med vardera gamla och nya metoden.

Dessutom har Trafikanalys valt en annan kategorisering av bokslut som inkommer vid annan tidpunkt än vid tidigare undersökningar, vilket har påverkat vilka rederier som har kommit med i undersökningen. Det gäller även för 2018, vilket har fått till följd att de rederier som inkluderats för 2018 i denna rapport är fler än i förra årets rapport.

Dessa skillnader jämfört med tidigare års undersökningar försvårar således 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.

Från och med 2019 års undersökning innehåller rapporten också en analys av effektiviteten inom rederiföretagen. Denna analys beskrivs i avsnitt 3.4 och i bilagan. I årets rapport har vi fördjupat analysen av hamnföretag och delat upp företagen i hamnbolag respektive terminaloperatörer. Mer om det i avsnitt 4.2 och i bilagan.

2 Handelsflottans utveckling

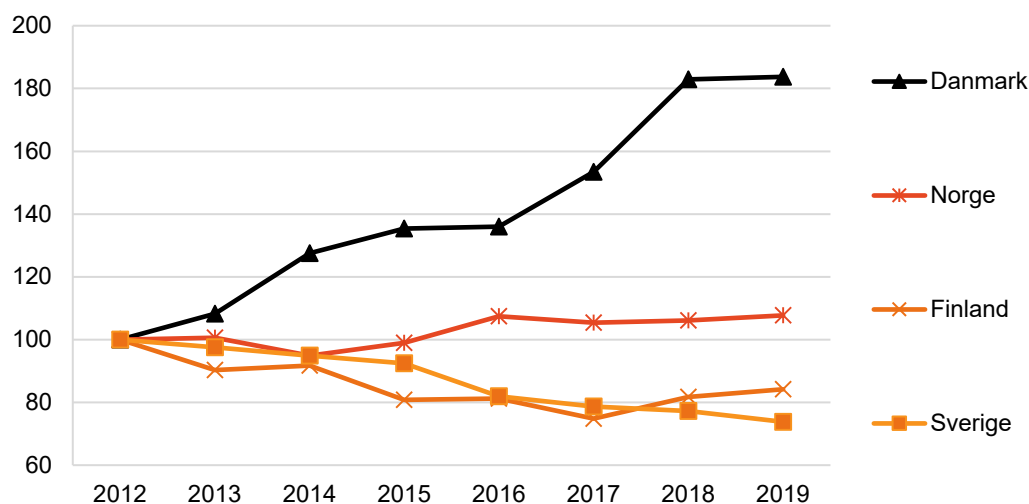
Förutom att bibehålla likvärdiga konkurrensvillkor med andra EU-länder och minska utflaggningen av svenska fartyg, är ett bakomliggande syfte också att stärka svensk sjöfartskompetens och säkra återväxten av svenska sjömän. Vi följer därför också upp utvecklingen för den svenskregistrerade handelsflottan och antalet svenska män och kvinnor anställda ombord på svenska fartyg.

2.1 Fler svenskregistrerade fartyg, men minskat tonnage

För den svenskregistrerade flottan, mätt i bruttodräktighet¹⁶, skedde en sammanlagd ökning från början av 2000-talet fram till 2008. Därefter har det varit minskningar av det svenskregistrerade tonnaget varje år.

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. Norge har ökat med cirka sju procent och har legat på samma nivå sedan 2016. Finland och Sverige har under samma tid sett en minskning av tonnaget med runt 20 procent. Sedan 2017 syns en uppgång i Finland, medan Sverige har fortsatt minskningen de senaste åren (Figur 2.1).

Figur 2.1. Det registrerade bruttotonnagets indexerade utveckling (år 2012 = 100) inom Sverige och övriga skandinaviska länder 2012–2019. Fartyg >100 brutto.



Källa: Trafikanalys, *Fartyg 2019 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 23.

¹⁶ Bruttodräktighet, eller brutto, är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum, se Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*.

Antalet svenskregistrerade fartyg har liksom tonnaget minskat sedan flera decennier men minskningen planade ut i slutet av 1980-talet. Sjöfartsstödet införde i mitten av 1990-talet tycks ha följts av en temporär ökning av antalet fartyg. Mellan 2007 och 2017 minskade antalet fartyg trendmässigt, men från och med 2018 har antalet fartyg ökat något igen.¹⁷

Minskningen av det svenska tonnaget i kombination med ökningen av fartyg under senare år betyder att den genomsnittliga storleken för fartyg i den svenska flottan trendmässigt har minskat något. Den 31 december 2019 var antalet svenskregistrerade fartyg om minst 100 brutto 323 fartyg, vilket var en nettoökning med 5 fartyg jämfört med 2018.¹⁸ Av dessa 323 fartyg år 2019 var 130 fartyg på minst 500 brutto, jämfört med 129 fartyg 2018.¹⁹

Som framgick i avsnitt 1.2 ovan var det 110 fartyg som under år 2019 har erhållit sjöfartsstöd. Trafikanalys har inga uppgifter om de stödmottagande fartygens storlek och tonnage, men om vi överslagsmässigt utgår från att det är de största fartygen som får stöd kan vi uppskatta att 110 av 130 svenskregistrerade fartyg över 500 brutto fick sjöfartsstöd 2019.

2.2 Fler anställda ombord på svenska fartyg

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 år 2019 ökade med 5 procent till 3 194 anställda jämfört med 3 179 anställda året innan.

Antalet svenska befälhavare på svenska fartyg var relativt oförändrat 2019, medan antalet svenska styrmän ökade med 10 procent och antalet svenska maskinbefäl ökade med 4 procent jämfört med 2018.

När det gäller könsfördelningen var andelen kvinnor bland de ombordanställda totalt sett relativt oförändrad jämfört med året innan och uppgick till 27 procent 2019.

Andelen anställda med utländskt medborgarskap minskade totalt sett från 24 procent år 2018 till 21 procent 2019.²⁰

¹⁷ Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 15.

¹⁸ Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 5.

¹⁹ Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 3a, b.

²⁰ Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 21b.

3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna

3.1 Lönsamheten 2019 lite högre

Högre omsättning och ökat resultat

Från och med 2018 års rapport används en ny metod för diversifierade rederier med koncernbokslut, som gör att den sammanlagda omsättningen är lägre jämfört med tidigare års rapporteringar.²¹ Med den nya metoden ser vi att den totala nettoomsättningen för de rederier som mottagit sjöfartsstöd har ökat. För de 36 rederier som mottagit sjöfartsstöd 2019 har den totala nettoomsättningen ökat med 5 procent till 16 miljarder kronor jämfört med de 38 bolag²² som mottog sjöfartsstöd 2018 (Tabell 3.1). Förutom att den sammanlagda nettoomsättningen har ökat, har även det totala rörelseresultatet (EBIT) ökat, med 17 procent till 2,7 miljarder kronor 2019 (tabell 3.1). För de 31 bolag som ingått i undersökningen både 2018 och 2019 har rörelseresultatet ökat med sammanlagt cirka 1,3 miljarder kronor (bilagan sid. 11).

Stora skillnader mellan de olika sjöfartssegmenten

Det finns stora skillnader i lönsamhet mellan de olika branschsegmenten och under 2019 har även lönsamhetsutvecklingen skiljt sig åt. Tabell 3.1 visar den aggregerade resultat- och balansräkningen för bolagen 2019. Motsvarande siffror för år 2018 finns i bilagan, tabell 4.2.

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2019, miljoner kronor.

Aggregerad resultat- och balansräkning (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje-sjöfart	Management	Totalt
Antal bolag	2	13	5	8	7	35 ²³
Nettoomsättning	9 617	1 770	182	4 106	327	16 002
Rörelseresultat (EBIT)	1 663	253	4	824	2	2 746
Resultat e. finansnetto*	1 015	170	6	634	3	1 828
Krediterade stödbelopp	506	182	42	647	186	1 563
i relation till omsättning	5,3 %	10,3 %	23,2 %	15,8 %	56,7 %	9,8 %
Summa tillgångar	44 339	2 740	120	12 267	137	59 604
Summa EK och obeskattade reserver	23 436	8 64	23	4 642	9	28 973
Summa skulder	20 743	1 865	98	7 223	128	30 056
Summa EK och skulder	44 339	2 740	120	12 267	137	59 604

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterat stödbelopp. EK = Eget kapital.

Källa: Bilaga, tabell 4.1.

²¹ Trafikanalys (2019), *Sjöfartsstödet effekter 2018*, Rapport 2019:14.

²² För år 2018 är nu 38 bolag inkluderade jämfört med 31 bolag i föregående rapport. Det beror på att flera bokslut för företag som erhållit sjöfartsstöd 2018 har inkommit efter att föregående rapport publicerats.

²³ Två företag i undersökningen har ett gemensamt bokslut, varför tabell 3.1 innehåller 35 bolag.

Under 2019 ökade den sammanlagda nettoomsättningen.²⁴ Ökningen kom framförallt från segmentet diversifierade rederier där omsättningen ökade med knappt 500 miljoner kronor. Även segmenten tanker och management ökade sin omsättning medan torrlast och färjesjöfart minskade omsättningen något.

Även det totala rörelseresultatet (EBIT) ökade under 2019 med 0,4 miljarder från 2,3 till 2,7 miljarder. Främst segmenten tanker och färjesjöfart bidrog till ökningen, medan torrlast och management hade ett lägre resultat 2019. Om vi ser till de 31 bolag som både 2018 och 2019 var med i undersökningen var resultatökningen hela 1,28 miljarder kronor, främst tack vare tankersegmentet och diversifierade rederier.

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. Som framgick i kapitel 1 har nivån på sjöfartsstödet de senaste åren legat mellan 1,4 och 1,5 miljarder. Alla segment i undersökningen fick ett ökat stödbelopp jämfört med 2018 och totalt uppgick det utbetalade sjöfartsstödet till 1,56 miljarder kronor vilket var 9 procent mer än 2018. I förhållande till rederiernas nettoomsättning 2019 uppgick stödet i genomsnitt till 9,8 procent (se tabell 3.1) vilket är en ökning med 0,4 procentenheter jämfört med 2018 (se bilaga tabell 4.2).

Förutom managementsegmentet, är torrlast och färjesjöfart de segment där sjöfartsstödet har störst betydelse. I segmentet torrlast ökade sjöfartsstödet betydelse år 2019 och utgjorde drygt 23 procent av nettoomsättningen, en ökning med knappt 8 procentenheter jämfört med 2018. Sjöfartsstödet i relation till nettoomsättningen ökade något även i segmenten tanker och färjesjöfart. För diversifierade rederier minskade sjöfartsstödet andel av nettoomsättningen något till 5,3 procent. Segmentet management fick under 2019 ett sjöfartsstöd som i en jämförelse med den totala nettoomsättningen utgjorde knappt 57 procent, vilket var en minskning med ett par procentenheter jämfört med 2018 (se bilaga tabell 4.2).

Diversifierade rederier lönsamma även utan stöd

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.²⁵ Medianvärdet avseende vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd för samtliga rederier i undersökningen för 2019 uppgick till 4,8 procent. Samtliga segment hade en positiv vinstmarginal när stödet räknas med och segmentet tanker hade den högsta vinstmarginalen med sina 8,4 procent.

Om sjöfartsstödet exkluderas från resultaträkningen sjunker vinstmarginalen kraftigt, både på aggregerad nivå och för de respektive segmenten. Endast diversifierade rederier uppvisar en positiv vinstmarginal (16 procent) om sjöfartsstödet exkluderas (mätt som medianvärde).

²⁴ Jämförelser görs med den aggregerade resultat- och balansräkningen för 2018 som finns i bilagan, tab. 4.2.

²⁵ För en förklaring av medianvärde och medelvärde, se <https://sv.wikipedia.org/wiki/Median>.

Tabell 3.2. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2019.

Nyckeltal (medianvärden)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	21 %	8,4 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %	4,8 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	16 %	-9,5 %	-21 %	-28 %	-59 %	-20 %
Räntabilitet eget kapital	3,8 %	18 %	23 %	20 %	59 %	21 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	1,4 %	-8,6 %	-146 %	-141 %	-3 393 %	-90 %
Rörelseresultat per anst, tkr	1 930	245	30	36	6	64
Rörelseresultat per anst, tkr (exkl. stöd)	1 724	-89	-251	-185	-268	-195
Soliditet	57 %	50 %	4 %	10 %	8 %	24 %
Kassalikviditet	1,14	1,97	1,03	1,10	1,08	1,18
Likviditetsbuffert	2,5 %	18 %	1,5 %	11 %	39 %	14 %

Källa: Bilaga, tabell 4.4 (avrundade siffror).

Räntabiliteten (avkastningen) på eget kapital för samtliga företag i undersökningen uppgår i medianvärde till 21 procent. Det kan noteras att förutom management hade torrlastsegmentet den högsta räntabiliteten på eget kapital, och även färjesjöfart låg relativt högt.

Räntabiliteten på eget kapital minskar betydligt då sjöfartsstödet exkluderas. Medianvärdet för samtliga företag minskar då från 21 procent till -90 procent. Om sjöfartsstödet exkluderas har alla segment utom diversifierade rederier en negativ räntabilitet på eget kapital år 2019.

Torrlastsegmentet har en svag kapitalstruktur 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 var 24 procent 2019, och högst låg diversifierade rederier och tankersegmentet med 57 respektive 50 procent. Lägst soliditet hade torrlastsegmentet med 4 procent.

Kassalikviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och tankersegmentet hade högst likviditet medan torrlastsegmentet hade lägst. Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, var på aggregerad nivå 14 procent. Management och tanker låg högst, medan torrlastsegmentet låg lägst. Torrlastsegmentet framstår därmed som ett utsatt rederisegment med en svag kapitalstruktur och betalningsförmåga.

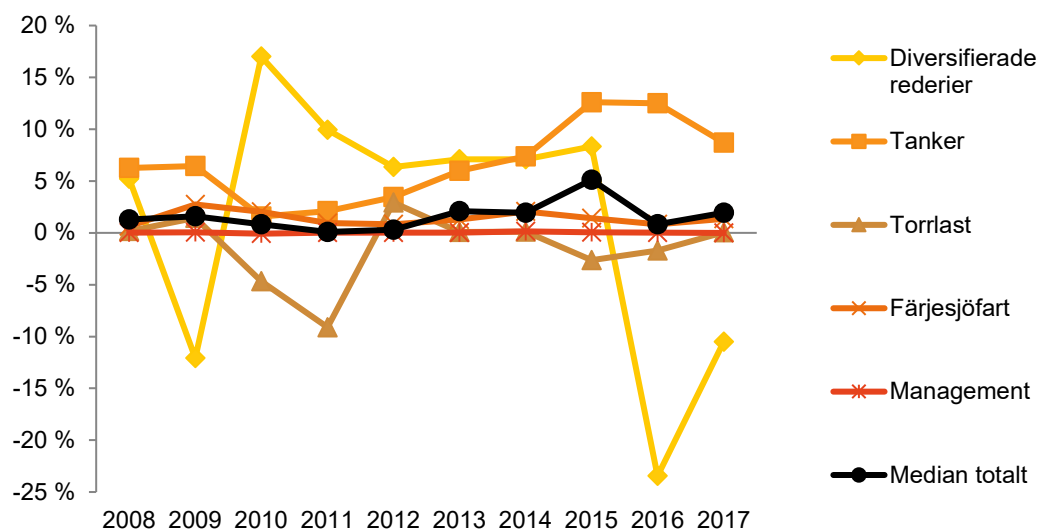
3.2 Lönsamheten det senaste decenniet

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederiföretagen det senaste decenniet, inklusive sjöfartsstödet. Vi fokuserar här på lönsamhet i termer av vinstmarginal för de olika segmenten under perioden.²⁶ Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal återfinns per segment i bilagan. På grund

²⁶ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.

av att vi har använt en ny metod från och med 2019 års rapport, 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 (se 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

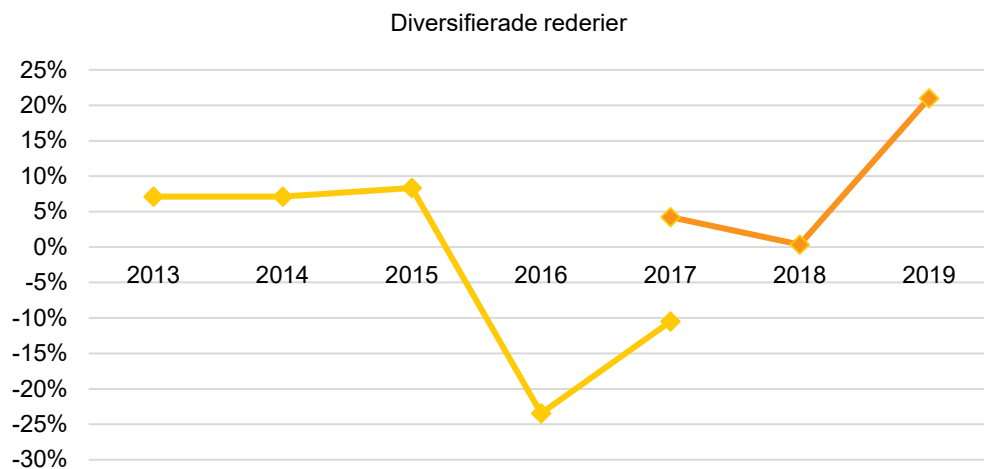
För åren 2011–2015 har vi kunnat konstatera en uppåtgående trend för vinstmarginalen. År 2016 bröts trenden och medianvärdet för företagens vinstmarginaler sjönk för de flesta segmenten. År 2017 ökade vinstmarginalen igen för flera segment.

Vinstmarginalen per segment de senaste sju åren

I detta avsnitt redovisar vi medianvärdet för vinstmarginalen inklusive sjöfartsstöd för respektive segment de senaste sju åren. Med anledning av att vi från 2018 använt en ny metod blir det som nämnts ett brott i tidsserien för respektive nyckeltal och segment. I bilagan avsnitt 5.2 beskrivs vinstmarginalens och övriga nyckeltals utveckling i respektive segment mer utförligt.

Diversifierade rederier

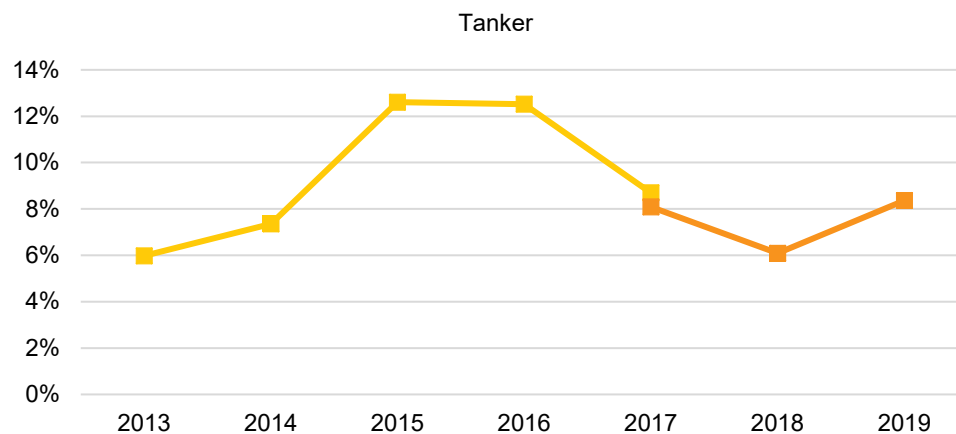
För segmentet diversifierade rederier har vinstmarginalen inklusive sjöfartsstöd återhämtat sig sedan år 2016, vilket framgick av Figur 3.1. Med vår nya metod, som fokuserar på de diversifierade rederiernas sjöfartsverksamhet, ökar vinstmarginalen med cirka 15 procentenheter år 2017. Medianvärdet för vinstmarginalen år 2018 minskade något jämfört med 2017, men år 2019 ökade medianvärdet till 21 procent (se Figur 3.2). Segmentet består av ett fåtal bolag vilket medför att värdet påverkas kraftigt av enstaka bolag.



Figur 3.2. Medianvärde av vinstmarginal inom diversifierade rederier 2013–2019. År 2017–2019 ny metod. Källa: Bilaga.

Segmentet tanker

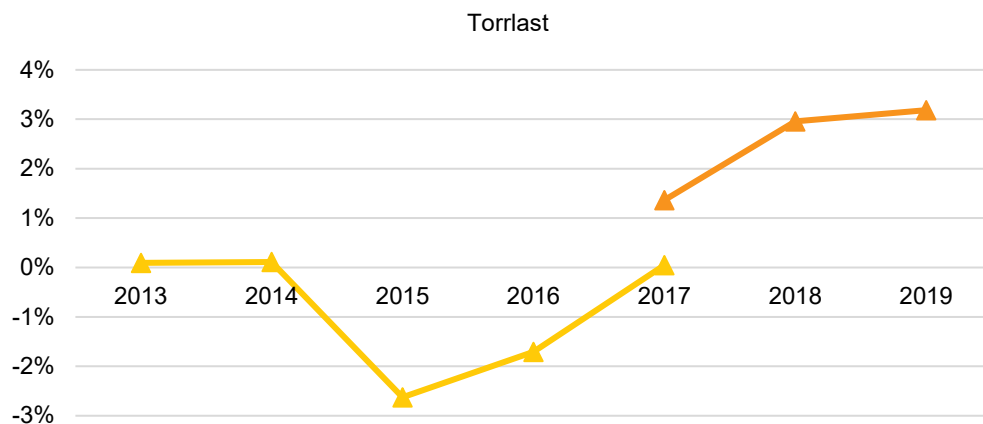
Segmentet tanker uppvisade år 2017 en minskad vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd. Med den nya metoden var medianvärdet för vinstmarginalen något lägre för år 2017. År 2018 minskade vinstmarginalen ytterligare, men 2019 ökade vinstmarginalen till 8 procent (se Figur 3.3).



Figur 3.3. Median av vinstmarginal i segmentet tankerrederier 2013–2019. År 2017–2019 ny metod. Källa: Bilaga.

Segmentet torrlast

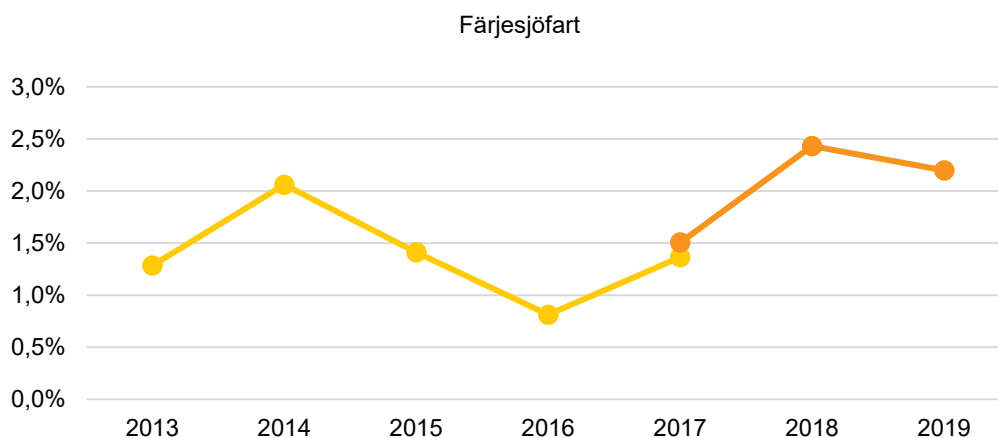
Segmentet torrlast uppvisade år 2015 och 2016 en negativ vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd, men därefter har vinstmarginalen ökat. Med den nya metoden blir vinstmarginalen för år 2017 drygt en procentenhet högre och var 1,4 procent. År 2018 ökade vinstmarginalen till 3 procent och år 2019 ökade vinstmarginalen ytterligare något till 3,2 procent (se Figur 3.4).



Figur 3.4. Median av vinstmarginal i segmentet torrlastrederier 2013–2019. År 2017–2019 ny metod.
Källa: Bilaga.

Färjesjöfart

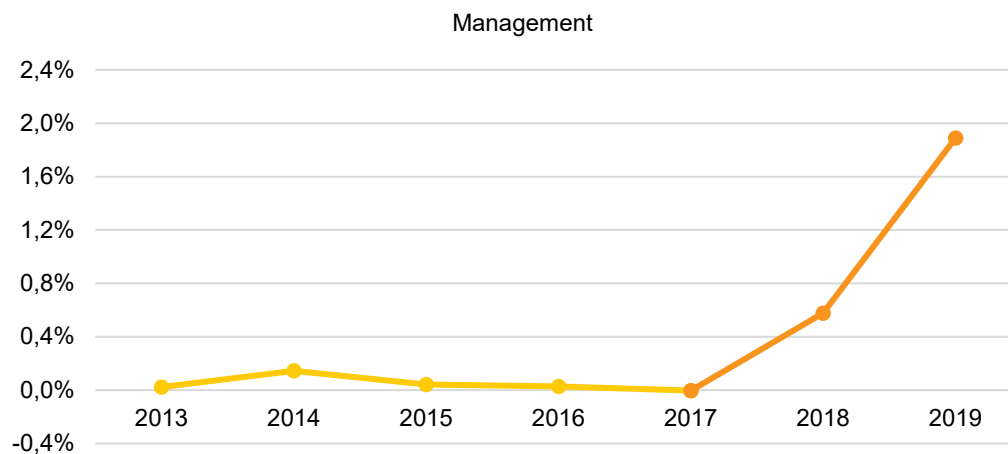
Segmentet färjesjöfart uppvisade år 2015 och 2016 en minskande vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd. Sedan 2016 har vinstmarginalen ökat. Med den nya metoden blir vinstmarginalen för 2017 cirka 0,1 procentenheter högre. År 2018 ökade vinstmarginalen jämfört med 2017, men 2019 minskade vinstmarginalen något till medianvärdet 2,2 procent (se Figur 3.5).



Figur 3.5. Median av vinstmarginal i segmentet färjesjöfart 2013–2019. År 2017–2019 ny metod.
Källa: Bilaga.

Managementbolag

Managementbolagens vinstmarginal låg under perioden 2013–2017 nära noll procent. Bolagens bemanningsverksamhet medför att vinsten blir nära noll. Den nya metoden har mycket liten effekt på medianvärdet för vinstmarginal år 2017. År 2018 ökade vinstmarginalen jämfört med 2017 och 2019 var vinstmarginalen 1,9 procent (se Figur 3.6).



Figur 3.6. Median för vinstmarginal i segmentet management 2013–2019. År 2017–2019 ny metod.
Källa: Bilaga.

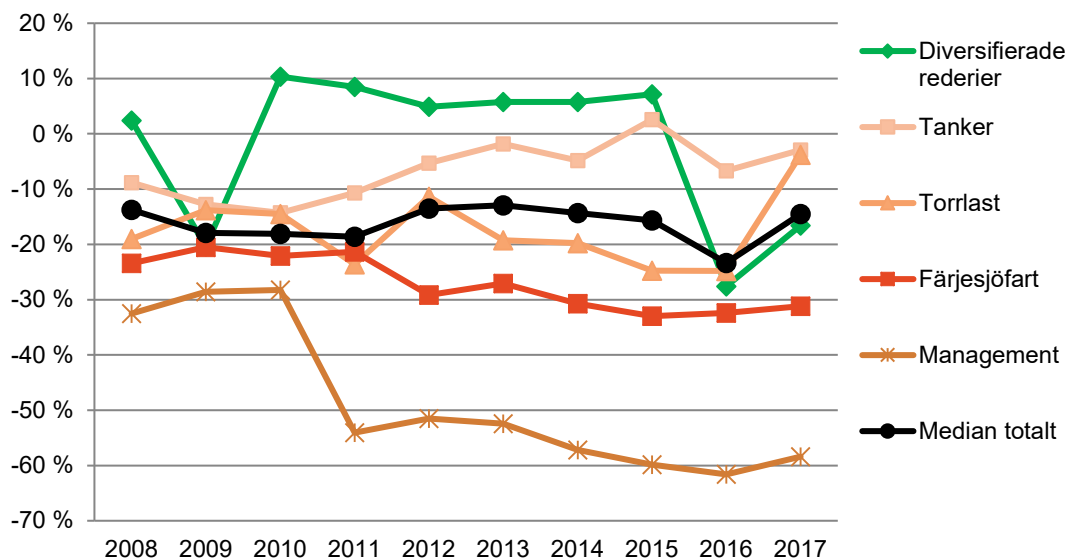
3.3 Sjöfartsstödet effekter på lönsamheten

I detta avsnitt beskriver vi sjöfartsstödet effekter på rederiernas lönsamhet i termer av vinstmarginal sedan 2008 och framåt. Analysen baseras på en statisk beräkning av lönsamheten med och utan sjöfartsstöd. Inledningsvis beskrivs effekterna på segmenten under perioden 2008-2017. Från 2018 har vi även här använt en ny metod. Därefter beskriver vi inom respektive segment hur stor andel av rederierna som har en stark, svag respektive negativ vinstmarginal med fokus på de senaste åren.²⁷

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 har exkluderats. Utvecklingen åren 2017–2019 inom respektive segment beskrivs i mer detalj nedan. Utvecklingen avseende övriga nyckeltal som avkastning på kapital, soliditet och likviditet (se nyckeltalen i Tabell 3.2) för respektive segment hänvisar vi till bilagan.

²⁷ I bilagan finns fler lönsamhetsmått redovisade för respektive segment.



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 mellan 2008 och 2017, mätt som medianvärdet bland de företag som ingår i undersökningen.

Diversifierade rederier har haft en positiv vinstmarginal mellan 2008 och 2017 förutom åren 2009, 2016 och 2017 då deras vinstmarginal var negativ. Även segmentet tanker 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) som mellan 2008 och 2017 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 vinstmarginalen

I detta avsnitt beskriver vi hur stor andel av företagen inom respektive segment som har en viss nivå på lönsamheten i termer av vinstmarginal. Inom respektive segment kan vi klassificera företagen efter deras nivå på vinstmarginalen. Klassificeringen av företagens vinstmarginaler görs enligt följande:

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

Tabell 3.3 till 3.7 nedan visar klassificeringen enligt ovan av vinstmarginalerna för företagen inom respektive segment och hur lönsamhetsfördelningen utvecklats sedan 2008, både inklusive och exklusive sjöfartsstöd. I bilagan finns även utvecklingen för räntabilitet på eget kapital, soliditet samt likviditet för respektive segment redovisad.

Andelen diversifierade rederier med negativ vinstmarginal har minskat

Enligt den gamla metoden hade två tredjedelar av företagen i segmentet diversifierade rederier år 2017 en negativ vinstmarginal. Med den nya metoden hade år 2017 och 2018 en tredjedel av företagen negativ vinstmarginal. År 2019 hade andelen företag med negativ vinstmarginal minskat till noll. Andelen med stark vinstmarginal hade ökat till 50 procent.

Tabell 3.3. Andel företag bland diversifierade rederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2019 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%	33%	33%	50%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	50%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	33%	50%
	Svag	0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	33%	33%	33%	0%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%	50%

Källa: Bilaga.

Ser vi till vinstmarginal exklusive stöd minskade år 2018 andelen med svag vinstmarginal till noll. År 2019 var andelen företag med stark vinstmarginal exklusive stöd 50 procent.

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 för att år 2019 åter vända upp något. Mellan 2017 och 2018 ökade andelen tankerrederier med negativ vinstmarginal inklusive stöd till 33 procent, men 2019 minskade andelen med negativ vinstmarginal inklusive stöd till 15 procent. Andelen med stark vinstmarginal var 69 procent.

Tabell 3.4. Andel företag bland tankerrederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2019 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%	69%	53%	69%
	Svag	0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%	23%	13%	15%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	8%	33%	15%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%	31%	20%	23%
	Svag	0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%	8%	13%	15%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	62%	67%	62%

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. Räknat exklusive sjöfartsstöd, var andelen rederier med negativ vinstmarginal 62 procent 2019, vilket är något lägre än 2018.

Sjöfartsstödet fortsatt viktig för torrlastrederiernas vinstmarginal

För torrlastrederierna har andelen företag med negativ vinstmarginal minskat sedan 2015–2016. År 2018 var andelen noll, men 2019 hade andelen med negativ vinstmarginal ökat till 20 procent. Samtidigt hade 40 procent år 2019 en stark vinstmarginal inklusive stödet.

Tabell 3.5. Andel företag bland torrlastredier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2019 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%	29%	17%	40%
	Svag	0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%	43%	83%	40%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%	29%	0%	20%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%	29%	17%	0%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%	71%	67%	100%

Källa: Bilaga.

Om sjöfartsstödet exkluderas har under många tidigare år inget torrlastrederi kunnat visa en positiv vinstmarginal, utom åren 2017 och 2018 då en del av rederierna kunde uppvisa en stark vinstmarginal även exklusive sjöfartsstöd. År 2019 hade andelen åter minskat till noll.

Sjöfartsstödet avgörande för färjesjöfartens vinstmarginal

Under många år har majoriteten av företagen i segmentet färjesjöfart haft positiva vinstmarginaler, men en stor del har varit svaga. År 2019 ökade andelen företag med negativ vinstmarginal något jämfört med 2017 och 2018, men även andelen med stark vinstmarginal ökade till 38 procent.

Tabell 3.6. Andel företag inom färjesjöfart med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2019 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%	17%	17%	38%
	Svag	0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%	67%	67%	38%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%	17%	17%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%	17%	17%	13%
	Svag	0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%	83%	83%	88%

Källa: Bilaga.

Om sjöfartsstödet exkluderas har 80 till 90 procent av företagen i färjesegmentet sedan 2011 haft en negativ vinstmarginal. År 2017 och 2018 hade 83 procent en negativ vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas och 2019 ökade denna andel något till 88 procent.

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, men 2019 ökade åter andelen med negativ vinstmarginal till 14 procent.

Tabell 3.7. Andel företag bland managementföretagen med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod, år 2017–2019 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	25%	29%
	Svag	0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%	29%	75%	57%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	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%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%	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

Analysen visar 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.

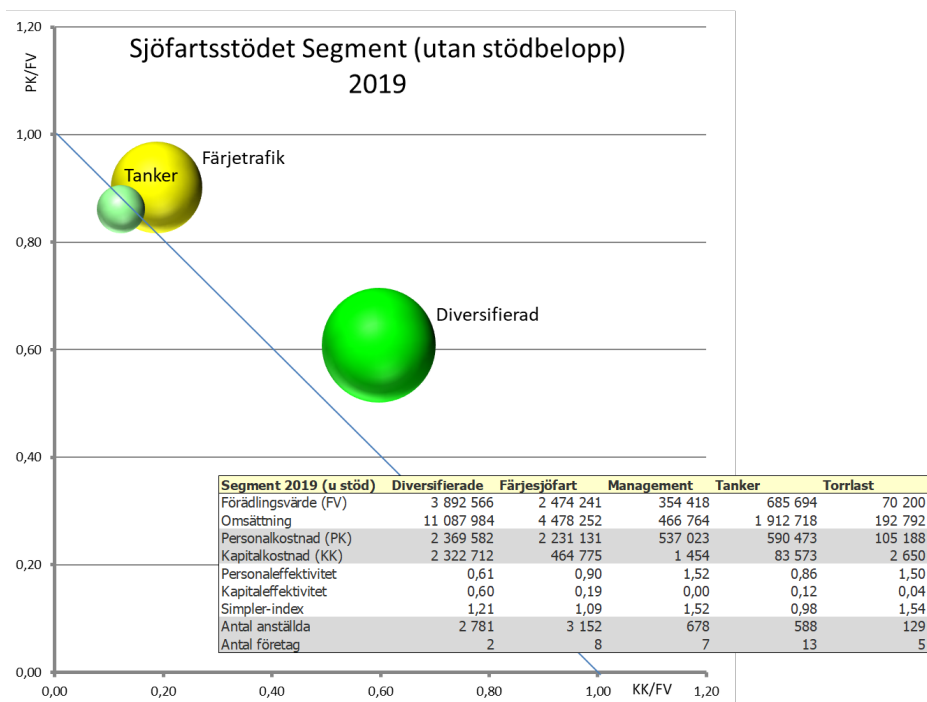
3.4 Sjöfartsstödet och ekonomisk effektivitet

I detta avsnitt analyserar vi de olika rederisegmentens ekonomiska effektivitet med utgångspunkt i företagens 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.

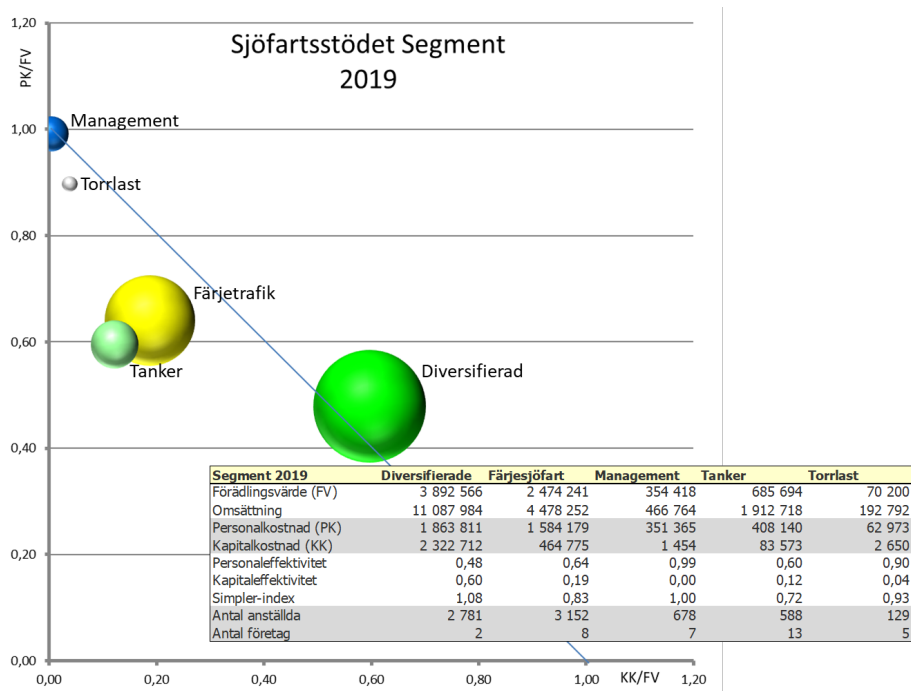
Ekonomisk effektivitet beräknar vi med den så kallade Simplermetoden, som ställer rederiernas personal- och kapitalkostnader (det vill säga kostnaderna för förädlingen) i proportion till förädlingsvärdet. Förädlingsvärdet är lika med nettoomsättningen minus inköp och avskrivningar. En proportion eller andel som är mindre än eller lika med 1,0 innebär effektivitet, eftersom förädlingsvärdet då täcker förädlingskostnaderna. Detta illustreras med en referenslinje (linjen 1–1) i figurerna nedan som representerar gränsen för ekonomisk effektivitet. Ekonomisk effektivitet innebär här 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 2019, utan sjöfartsstöd respektive med stöd. Figur 3.8 visar att utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än referenslinjen (linjen 1–1). Företagen i segmenten torrlast, diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet medan färjesjöfarten endast är något sämre än referenslinjen.

Segmenten torrlast och management uppvisar en kraftig ineffektivitet och ligger långt utanför linjen. Torrlastsegmentet består av få företag med en relativt liten omsättning sammanlagt, vilket illustreras av att storleken på "bollen" är mycket liten.



Figur 3.8. Ekonomisk effektivitet år 2019 hos de olika segmenten exklusive sjöfartsstöd.

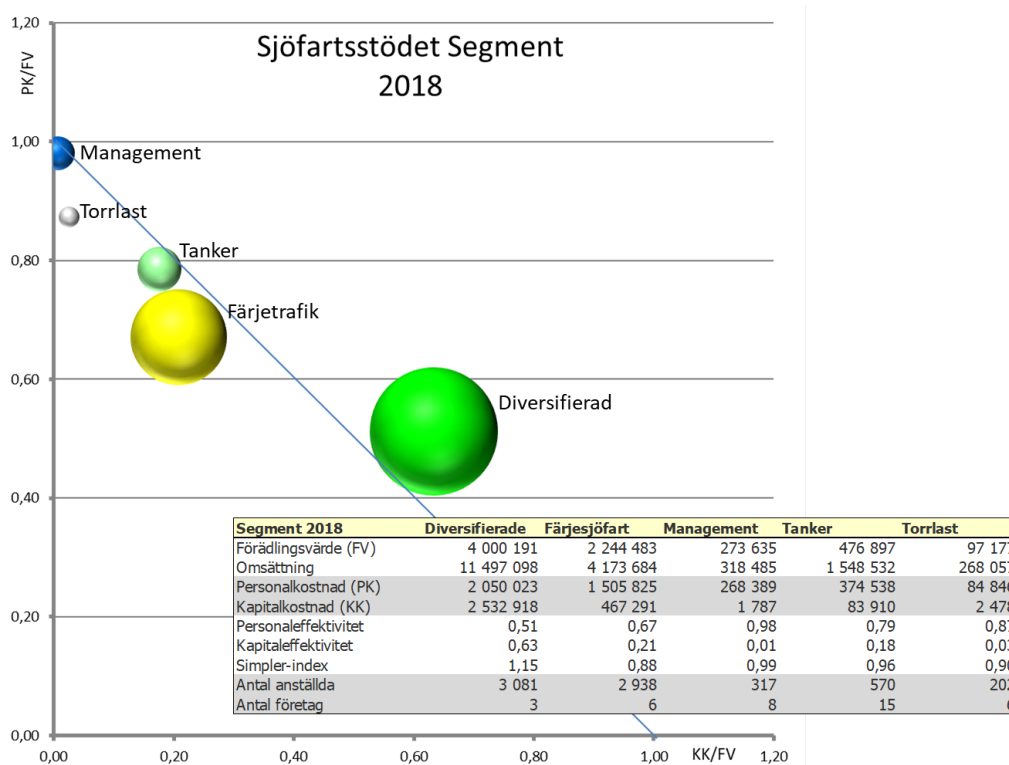


Figur 3.9. Ekonomisk effektivitet år 2019 hos de olika segmenten inklusive sjöfartsstöd.

Figur 3.9 visar att med sjöfartsstöd är samtliga segment ekonomiskt effektiva förutom diversifierade rederier som fortfarande ligger något sämre än referenslinjen.

Diagrammen visar att företag inom segmenten management och torrlast är personalintensiva. Inom segmentet torrlast är det en väsentlig del av företagen som hyr fartyg i stället för att äga dem.

Figur 3.10 visar den ekonomiska effektiviteten hos segmenten år 2018, inklusive sjöfartsstöd. Jämför vi med Figur 3.9 ser vi att den ekonomiska effektiviteten i segmenten är högre eller ungefär lika hög 2019 med sjöfartsstödet inkluderat.



Figur 3.10. Ekonomisk effektivitet år 2018 hos de olika segmenten inklusive sjöfartsstöd.

Hela gruppen företag med sjöfartsstöd har en ekonomisk effektivitet som ligger något bättre än referenslinjen (Simpler-index 0,96). Det är en förbättring från 2018 som i sin tur hade en förbättrad effektivitet jämfört med 2017.

Analysen visar att sjöfartsstödet har betydelse för den ekonomiska effektiviteten hos rederierna som får sjöfartsstöd.

De segment som 2019 hade bäst ekonomisk effektivitet (inklusive stöd) var tankerrederierna följt av färjerederierna (se Figur 3.9).

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 med andra sjötransportföretag avseende några vanliga nyckeltal. Därefter analyserar vi rederiernas ekonomiska effektivitet med effektiviteten inom andra branscher med hjälp av Simplermetoden som beskrevs ovan. Rederiernas lönsamhet jämfört med alla svenska sjötransportföretag

Gruppen sjötransportföretag omfattar samtliga aktiebolag och ekonomiska föreningar med en omsättning på minst 10 000 kronor som bedrivit verksamhet under året.²⁸

Tabell 4.1 visar genomsnittsvärden (medianvärden) för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med gruppen av rederier som fått sjöfartsstöd.²⁹

Tabell 4.1. Medianvärden för nyckeltal. Rederier med stöd och andra sjötransportföretag. År 2018–2019.

		Antal bolag		Rörelse- marginal (%)		Avkastning totalt kapital (%)		Soliditet (%)	
		2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Havs- & kustsjöfart,	1–19 anst	79	85	3,5	2,9	5,2	6,1	38	43
pass. (SNI 50.1)*	≥20 anst	15	13	2,4	2,0	9,0	6,3	19	28
Havs- & kustsjöfart,	1–19 anst	67	78	4,8	4,8	8,4	7,3	49	49
gods (SNI 50.2)*	≥20 anst	23	18	0,6	2,1	1,7	6,2	15	19
Sjöfart IVV,	1–19 anst	83	80	8,4	13,6	10,6	17,5	45	49
pass. (SNI 50.3)*	≥20 anst	9	9	13,5	18,1	16,8	16,9	33	37
Sjöfart IVV,	1–19 anst	23	20	6,0	4,5	8,3	7,3	42	43
gods (SNI 50.4)*	≥20 anst	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
SNI 50.1–50.4	Summa	299	303						
Viktat medelvärde				5,4	6,8	7,9	10	40	43
<i>Rederier med sjöfartsstöd**</i>		39	36						
medelvärde				22,3	-0,4	8,0	8,4	30	31
medianvärde				5,3	5,4	3,7	6,3	26	24

Not: IVV=Inre vattenvägar.

Källa:*SCB Branschnyckeltal efter näringsgren 2007.

**Bilaga, tabell 4.4 och 4.5, sid. 12–13.

²⁸ 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*.

²⁹ Bolagen i gruppen *Rederierna med sjöfartsstöd* ingår även i övriga kategorier, främst SNI 50.1 och SNI 50.2.

I Tabell 4.1 är gruppen av sjötransportföretag uppdelad i företag med 1–19 anställda, respektive företag med 20 eller fler anställda. Det finns också en uppdelning mellan frakt (gods) och passagerartrafik (pass.). Statistiken visar att de små företagen med 1–19 anställda är många fler än de större med 20 eller fler anställda. De små företagen med verksamhet på inre vattenvägar (IVV) har blivit några färre 2019 jämfört med 2018, medan de små företagen inom havs- och kustsjöfart blivit några fler. De större företagen inom havs- och kustsjöfart har blivit några färre. Detta mönster kan bero på att några större företag har minskat sin personal till under 20 anställda. Generellt sett gäller dessa trender passagerar- såväl som frakttrafik.

Passagerarsjöfarten på inre vattenvägar har en genomsnittligt högre lönsamhet än havs- och kustsjöfarten, mätt som rörelsemarginal och avkastning på totalt kapital. Det kan bero på att havs- och kustsjöfarten är mer utsatt för internationell konkurrens än inlandssjöfart. De små sjöfartsföretagen (1–19 anställda) som bedriver passagerartrafik på inre vattenvägar har dessutom ökat sin lönsamhet relativt mycket 2019 jämfört med 2018. Vi kan också notera att de större företagen har en lägre soliditet än de mindre företagen. Det beror sannolikt på att de större företagen i högre grad har tagit lån för att göra större investeringar. Högre skuldsättning gör ett företag mer kostnadskänsligt för räntehöjningar jämfört med ett företag med mindre lån.

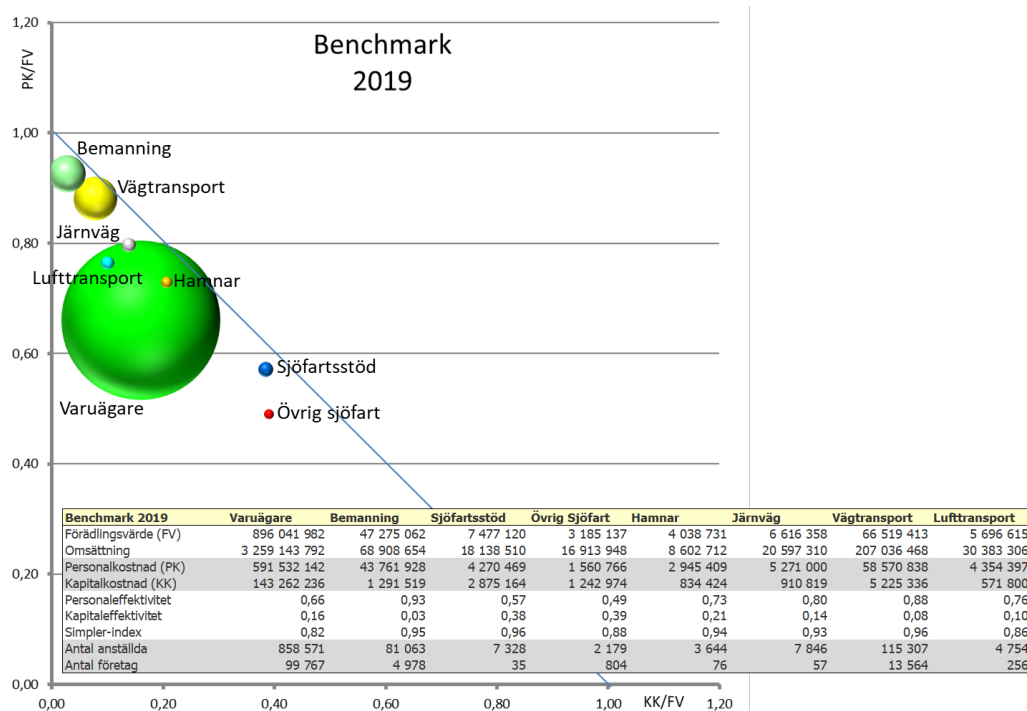
Rederierna med sjöfartsstöd hade år 2019 en rörelsemarginal (medianvärde) som var i samma storleksordning som mindre företag (1–19 anställda) inom godssjöfart på kust och hav (SNI 50.2). Det är medianvärdet för rederierna som är jämförbart med det viktade medelvärdet. Medelvärdet skiljer sig från medianen, vilket betyder att spridningen är relativt stor inom gruppen av rederier i vår undersökning. Jämför vi med hela gruppen av sjöfartsföretag (SNI 50.1–50.4) har rederierna i vår undersökning något lägre medianvärden för lönsamhet (rörelsemarginal och avkastning på totalt kapital). Soliditeten bland rederierna med stöd i vår undersökning ligger mellan de större och mindre företagen inom havs- och kustsjöfart, vilket är rimligt eftersom vår undersökning innehåller en blandning av större och mindre rederier.

4.1 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 även här 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.³⁰ Gruppen Sjöfartsstöd utgörs av de 36 rederier som denna undersökning omfattar, och är samma företag som i Tabell 4.1 ovan. Övrig sjöfart är sjöfartsföretag som inte erhållit sjöfartsstöd.

³⁰ Gruppen Varuägare innefattar alla företag inom areell sektor, byggsektor, tillverkning och utvinning.



Figur 4.1. Ekonomisk effektivitet 2019 inom olika branscher. "Sjöfartsstöd" utgör gruppen av stödberättigade rederier.
Källa: Bilagan, sid. 62.

Figur 4.1 visar att alla grupper av företag ligger innanför referenslinjen 1–1 som representerar ekonomisk effektivitet. Mest effektiva är gruppen Varuägare med ett index på 0,82. Att denna grupp utgör en stor del av det svenska näringslivet illustreras av cirkelns yta, som visar företagens sammanlagda omsättning. En annan ekonomiskt effektiv grupp var Lufttransport med ett index på 0,86. Gruppen av stödberättigade rederier ("Sjöfartsstöd" i figuren) hade en effektivitet på 0,96.

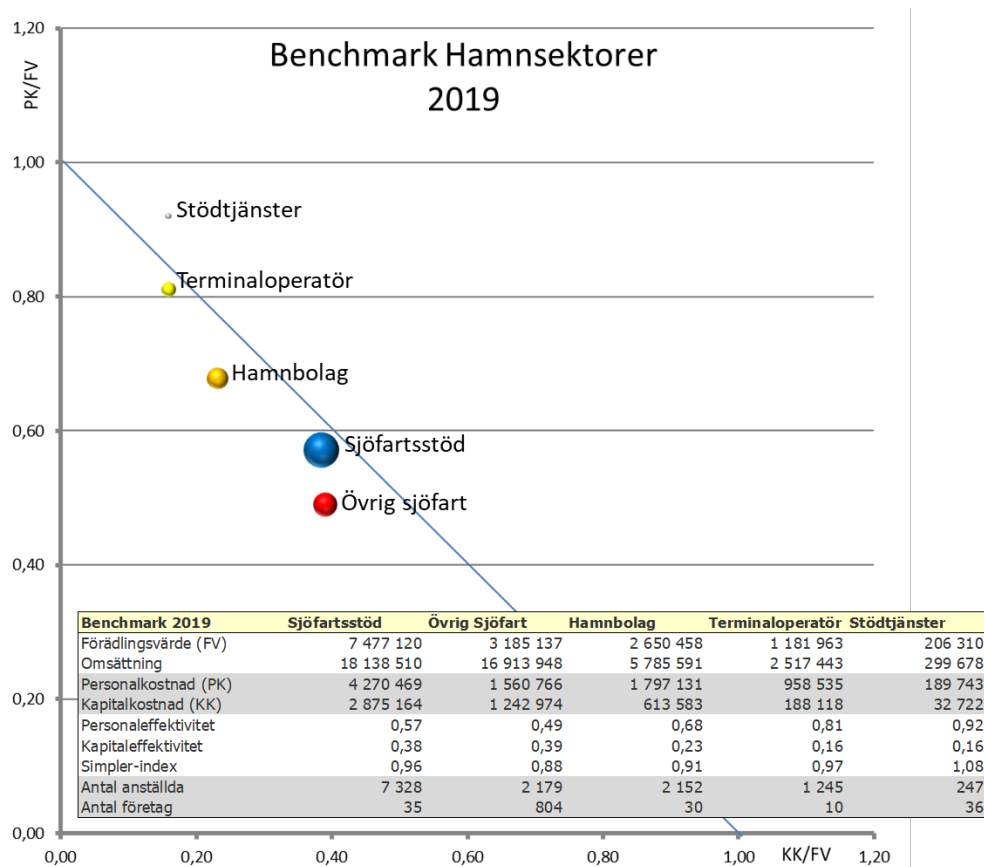
Gruppen Övrig sjöfart är sjöfartsföretag som inte får sjöfartsstöd och den gruppen har ett index på 0,88 som alltså är mer effektivt än gruppen Sjöfartsstöd. Gruppen av hamnar har jämförelsevis god effektivitet med en nivå på 0,94. Ser vi till övriga trafikslag hade gruppen Vägtransport samma effektivitet som Sjöfartsstöd. Bemanningsföretagen är mycket personalintensiva, och hade ett effektivitetsindex på 0,95. Managementföretagen inom sjöfart hade ett värde på 1,0 (se Figur 3.9) vilket betyder en sämre effektivitet än gruppen av övriga bemanningsföretag.

Särskild jämförelse mellan hamnsektorer

En nyhet i årets rapport är en närmare analys av företag sysselsatta inom hamnverksamhet. Vi har delat in företagen i hamnbolag, terminaloperatörer samt övriga stödtjänster inom hamnverksamhet. Hamnsektorn domineras av kategorin hamnbolag, bestående av 30 företag som 2019 tillsammans omsatte 5,7 miljarder kronor. Tio företag har vi klassificerat som terminaloperatörer som ofta bedriver outsourcad, operativ lastverksamhet i hamnen, och som tillsammans omsatte 2,5 miljarder kr år 2019.

Därutöver finns 36 företag inom blandkategorin stödtjänster som 2019 tillsammans omsatte 0,4 miljarder kr år 2019. Figur 4.2 visar den ekonomiska effektiviteten för dessa sektorer i

jämförelse med de rederier som får sjöfartsstöd ("Sjöfartsstöd" i figuren) och sjöfartsföretag som inte får sjöfartsstöd ("Övrig sjöfart").



Figur 4.2. Ekonomisk effektivitet 2019, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag).

Till skillnad från stödtjänster visar hamnbolag och terminaloperatörer en ekonomisk effektivitet. Dessa gruppers ekonomiska effektivitet är på samma nivå som båda grupper av sjöfartsbolag (sjöfartsstödet inräknat). Vi också kan notera att verksamheten inom terminaloperatörer är mer personalintensiv än inom hamnbolagen.

Slutsatser

Sjöfarten behöver, liksom tidigare år, sjöfartsstöd för att klara sig ekonomiskt. Utan sådant stöd skulle aktuella rederier genomgående ha redovisat underskott sedan många år. Verksamheten hade inte varit kvar i Sverige utan flaggats ut till andra länder som erbjuder motsvarande stöd eller av andra anledningar har ett lågt kostnadsläge.

Denna bild stöds också av vår analys av företagens effektivitet. År 2019 hade aktuella företag sammantaget ett högre förädlingsvärde än förädlingskostnader, vilket är uttryck för effektivitet i branschen. Om vi däremot räknar bort sjöfartsstödet blir situationen den omvända och verksamheten blir ineffektiv. Detta gäller inte bara alla företag sammantaget, utan det gäller även var enskilt fartygssegment.

År 2019 var ett något bättre år än 2018, sett till såväl effektivitet som lönsamhet för rederierna. Vi kan samtidigt konstatera att de rederier som lyfter sjöfartsstöd inte gör ett resultat som överträffar andra i branschen. De har tvärtom en lägre rörelsemarginal än gruppen sjöfartsföretag i sin helhet. Bakgrunden till att rederierna trots sjöfartsstöd inte redovisar bättre resultat är den internationella konkurrenssituation där prisbilden är anpassad till en marknad där i stort sett alla företag på utbudssidan har motsvarande stöd, eller kostnadsbild, i sina hemländer.

Vid en bredare betraktelse av företagens ekonomiska effektivitet kan vi på motsvarande sätt konstatera att rederierna snarast ligger i paritet med andra verksamheter. Den stora gruppen "varuägare" redovisar exempelvis större effektivitet än rederierna med sjöfartsstöd. Gruppen hamnföretag som helhet redovisar en något bättre effektivitet än aktuella rederier. Ser vi till gruppen vägtransportföretag har de samma effektivitet som rederierna med sjöfartsstöd.

Sammantaget illustrerar analysen att internationell rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens nationer och världsdelar emellan. Konkurrensen med andra världsdelar illustreras av att EU-kommissionen, i strid med den generella inriktningen, tagit fram riktlinjer som tillåter statligt stöd till just sjöfarten.³¹ De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

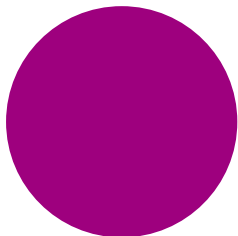
Resultaten av de uppföljningar vi gör brukar inte förändras dramatiskt från år till år. Men när detta skrivs vet vi att alla sjöfartsbolag har haft ett mycket tufft år 2020 då behovet av stöd har varit extra tydligt, och att det varit mycket inom flera sjöfartssegment som inte varit sig likt. Kanske får vi anledning att vid nästa uppföljning delvis ställa nya frågor om sjöfartsstödet effekter?

³¹ Europeiska unionens officiella tidning, 2004.

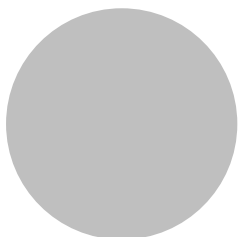
Referenser

- Bjerking AB, *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2019*, underlagsrapport till Trafikanalys, 2020-11-10
- Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket, www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/
- ESV (2013), *Tidsserier, statens budget m.m. 2012*, Rapport 2013:38, Ekonomistyrningsverket, Stockholm
- Europeiska unionens officiella tidning, 2004, *Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport*, 17 januari 2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52004XC0117%2801%29>
- Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm
- Förordning (2018:994) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd
- Proposition (1996/97:1), *Förslag till statsbudget för budgetåret 1997 m.m.*, Regeringens proposition 1996/97:1
- Proposition (2000/01:127), *Sjöfartsstöd*, Regeringens proposition 2000/01:127
- Rederinämnden (2010), *De svenska rederiernas ekonomiska situation 2009*, Rederinämnden, Göteborg
- Regeringen (2019), *Ändringar i förordning (2001:770) om sjöfartsstöd*, pm Dnr I2019/02400/TM
- SCB, *Basfakta, resultat- och balansräkningsposter för näringslivet 2000- enl. SNI 2007*
- 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), *Sjöfartsstödetts effekter 2018*, Rapport 2019:14, www.trafa.se/sjofart/sjofartsstodets-effekter-2018-8987/
- Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2020:16, Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/fartyg/

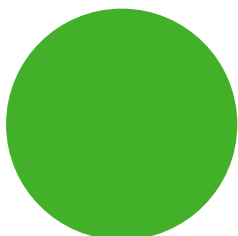
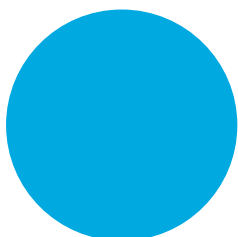
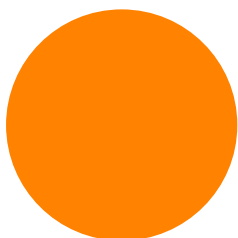
Bilaga – Bjerking's underlagsrapport



Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2019



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	18
5. Analys	19
5.1 Finansiell utveckling – introduktion	19
5.2 Diversifierade rederier	20
5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet	20
5.2.2 Diversifierade rederier - Soliditet	24
5.2.3 Diversifierade rederier - Likviditet	26
5.2.4 Diversifierade rederier - Ekonomisk effektivitet	28
5.3 Tanker	29
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	29
5.3.2 Tanker - Soliditet	33
5.3.3 Tanker - Likviditet	34
5.3.4 Tanker - Ekonomisk effektivitet	36
5.4 Torrlast	37
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet	37
5.4.2 Torrlast - Soliditet	41
5.4.3 Torrlast - Likviditet	42
5.4.4 Torrlast - Ekonomisk effektivitet	44
5.5 Färjesjöfart	45
5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet	45
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	49
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	50
5.5.4 Färjesjöfart - Ekonomisk effektivitet	52
5.6 Management	53
5.6.1 Management - Lönsamhet	53

5.6.2	Management – Soliditet.....	57
5.6.3	Management – Likviditet.....	58
5.6.4	Management - Ekonomisk effektivitet	60
6.	Jämförelser av ekonomisk effektivitet	61
6.1	Jämförelse med andra sektorer	61
6.2	Särskild jämförelse inom hamnsektorer	64
7.	Kommentar	66
	Bilaga 1 Nyckeltalsdefinitioner	67
	Bilaga 2 Bolag som ingår i studien	68
	Bilaga 3 Koncernjusteringar som ingår i studien	69

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2019.

Rapportens utformning följer strukturen i uppföljningen för år 2018, som i sin tur möjliggör jämförelser med tidigare uppföljningar för åren 2011–2017. Liksom för år 2018 har sättet att renodla sjöfartsverksamheten när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd gjorts genom att 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.

Liksom i rapporten för år 2018 finns måttet ekonomisk effektivitet enligt Simplermetoden med 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.

Totalt har 37 rederier erhållit ca 1,56 mdr i sjöfartsstöd under 2019 (2018 erhöll 41 rederier ca 1,43 mdr), vilket är en något högre nivå per anställd för 2019. Utvärderingen avseende 2019 i denna rapport omfattar 36 företag som erhållit ca 1,53 mdr i sjöfartsstöd under 2019 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 som ingår i undersökningen) har ökat från 15,1 mdr 2018 till 16,0 mdr 2019. Om vi begränsar jämförelsen till endast de 31 bolag som varit med i analysen både 2018 och 2019 har nettoomsättningen ökat från 14,7 mdr år 2018 till 15,9 mdr år 2019 (en ökning med ca 8%). Alla segment har då ökat sin omsättning och segmentet diversifierade rederier ökar mest i absoluta tal. Relativt sett ökar dock segmentet management mest, med ca 32%, följt av tankar (22%). Färjesjöfart har en mycket knapp ökning.

Rörelseresultatet (EBIT) har, om vi endast jämför samma företag mellan åren, ökat från 1,26 mdr 2018 till 2,74 mdr 2019, en ökning med 118%. Den stora relativa ökningen kommer från tankersegmentet där ett av rederierna (Furetank) redovisar ett väsentligt bättre resultat 2019. Även i diversifierade rederier redovisar Wallenius ett väsentligt bättre resultat 2019 som innehåller reavinster från fartygsförsäljningar. Endast segmentet management uppvisar en försämring av rörelseresultatet, med ca 80%, men här påverkar ett av företagen starkt (Nordic HSC Crewing som tycks ha dragit ned verksamhet och redovisar ett mycket negativt resultat). En kommentar till företagens resultat är också att tonnageskattesystemet gör att företagen inte behöver använda sig av finansiella dispositioner av resultatet som vid konventionell vinstbeskattning.

Sjöfartsstödet har under 2019 haft en stor eller avgörande betydelse för att medelvärde och median för segmentens företag ska ha en positiv vinstmarginal och räntabilitet på

eget kapital. Utan sjöfartsstödet har vi negativa värden på dessa båda lönsamhetsmått i alla segment utom diversifierade rederier, men här ingår endast två företag och det ena, Wallenius, har redovisat större reavinster vid försäljning av fartyg. Mönstret är detsamma om vi endast inkluderar företag som var med i analysen bägge åren.

Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett ökat något. Vi har inte funnit några större skillnader i anläggningstillgångar (investeringar och avyttringar) mellan 2018 och 2019 så utvecklingen påverkas av andra delar inom företagens egna och totala kapital. I de enskilda segmenten kan en ökning ses i segmenten tankar, torrlast och management. För diversifierade rederier och färjesjöfart är soliditeten marginellt lägre 2019. Den högsta soliditeten hittas i segmenten för diversifierade rederier och tankar. Management har påtagligt låg soliditet

Kassalikviditeten har totalt sett ökat något. I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en högre nivå i segmentet för tankar 2019 medan nivån är lägre 2019 i diversifierade rederier. I de övriga segmenten har kassalikviditeten liknande nivåer mellan åren. Likviditetsbufferten har ökat något totalt sett. I de enskilda segmenten minskar likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier och torrlast medan den ökar i segmentet management, där en mindre andel (29%) har en buffert som klassas som låg jämfört med 50% år 2018.

Utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (Simpler-index 1,00). Företagen i segmenten torrlast, diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet medan färjesjöfart endast är något mindre effektiva. Med sjöfartsstöd är samtliga segment ekonomiska effektiva förutom diversifierade rederier som fortfarande ligger något sämre än medeleffektiviteten i Sverige. Jämfört med 2018 är den ekonomiska effektiviteten i segmenten högre eller ungefär lika hög 2019 med sjöfartsstödet inkluderat.

Rapporten innehåller också en jämförelse med andra grupper av företag i relaterade branscher och sektorer. Den visar bland annat att de sjöfartsstödsberättigade företagen 2019 är något mindre ekonomiskt effektiva än resten av sjöfarten. Sjöfarten når inte heller upp till den ekonomiska effektiviteten för hela näringslivet i Sverige eller till varuägarnas ekonomiska effektivitet. Bemanningsverksamhet inom sjöfart är mindre effektiv än övrig bemanningsverksamhet.

En särskild jämförelse har gjorts inom hamnsektorer för att se var inom gruppen hamnar som den ekonomiska effektiviteten varierar. Hamnbolagen är mer ekonomiskt effektiva än terminaloperatörerna, men båda ligger på effektiva Simpler-index. Övriga stödtjänster inom hamnverksamhet har en lägre ekonomisk effektivitet.

Stockholm 2020-10-30

Anna Löfmarck och Mats Svensson, Bjerking AB

1. Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2019. 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 2019 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2019.

De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2019 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 mätt 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 strukturen för rapporten för 2018 utan nya tillägg. Till stor del följer den även strukturen i tidigare uppföljningar för åren 2011–2017 för att underlätta jämförelser. Sättet att inkludera sjöfartsverksamheten när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd ändrades till rapporten för 2018. I rapporter t o m år 2017 har hela koncerner använts i dessa fall. Utgångspunkten i 2018 och 2019 års rapporter är att exkludera den verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Detta innebär att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändras mot tidigare år, 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 ändringsåret 2017 redovisa nyckeltalen på båda sätten. Vi visar en utveckling mellan åren 2008 och 2017 och en mellan åren 2017 (med ny metod) och 2019.

Vi undersöker också sammansättningen av företag i varje segment 2018 och 2019 för att se om en jämförelse kan vara vanskelig att göra och om vi enbart bör jämföra utvecklingen för 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* har adderats liksom i föregående års rapport.

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 2020-04-30 räknas som 2019 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.

Det fåtal bolag som ännu inte lämnat in årsredovisning för 2019 till Bolagsverket per 2020-10-10 ingår inte i undersökningen.

Vid en jämförelse med föregående rapport avseende 2018 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Tre nya företag har erhållit sjöfartsstöd under 2019 och sex företag har utgått från tidigare års population då de inte längre erhåller sjöfartsstöd. För en fullständig lista över de bolag som fått sjöfartsstöd 2019, 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 "Storredierier" utgjort ett segment och omfattat bolag med en rederiverksamhet som kan anses vara diversifierad inom flera olika segment samt med en omsättning större än 2,0 miljarder kronor. I syfte att även fortsatt kunna göra jämförelser med tidigare år har detta segment namnändrats till "Diversifierade rederier", då ett av de i segmentet ingående bolagen till 2016 års undersökning inte längre uppfyllde "kravet" att omsätta mer än 2,0 miljarder kronor. Segmentet har därmed inte längre något omsättningskriterium utan det är endast bolagets verksamhetsart som utgör kriterium.

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) d vs den gäller även för år 2018-2019.

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

<i>Nyckeltal</i>	<i>Stark/Hög</i>	<i>Svag/Mellan</i>	<i>Negativ/Låg</i>
Vinstmarginal	> 5%	0-5%	< 0%
Räntabilitet på eget kapital	> 10%	0-10%	< 0%
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 2019 ingår 36 av 37 företag som erhållit sjöfartsstöd 2019. 2018 ingår 39 av 41 företag som erhållit sjöfartsstöd 2018, 2017 var motsvarande siffra 34 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 – ”Bilag 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 2019 och 2018 sammanställts per segment och totalt, se tabell nedan.

Tabell 4.1 Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2019

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2019		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	13	5	8	7	35
Nettoomsättning	tkr	9 617 077	1 769 829	181 677	4 105 565	327 494	16 001 642
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	3 536 398	362 074	5 627	1 215 788	2 168	5 122 055
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 662 815	253 198	4 465	823 525	2 119	2 746 122
Finansnetto	tkr	-648 109	-83 469	2 033	-189 449	458	-918 536
Resultat e. finansnetto	tkr	1 014 706	169 729	6 498	634 076	2 577	1 827 586
Krediterade stödbelopp	tkr	505 771	182 333	42 215	646 952	185 658	1 562 928
Andel av omsättningen	%	5,3%	10,3%	23,2%	15,8%	56,7%	9,8%
Andel av totalt stödbelopp	%	32,4%	11,7%	2,7%	41,4%	11,9%	100,0%
Antal Anställda	st	2 781	588	129	3 152	678	7 328
Anläggningsstillgångar	tkr	39 030 940	2 018 890	68 119	6 553 225	1 322	47 672 496
Omsättningsstillgångar	tkr	5 308 462	720 993	52 334	5 714 153	135 358	11 931 300
Summa tillgångar	tkr	44 339 402	2 739 883	120 453	12 267 378	136 680	59 603 796
Eget kapital	tkr	23 048 357	466 259	22 750	3 918 873	6 608	27 462 847
Obeskattade reserver	tkr	387 758	397 584	0	722 781	2 500	1 510 623
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	23 436 115	863 843	22 750	4 641 654	9 108	28 973 470
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	160 718	11 247	-2	402 696	2	574 661
Kortfristiga skulder	tkr	4 108 493	641 029	43 618	2 092 278	127 570	7 012 988
Långfristiga skulder	tkr	16 634 076	1 223 767	54 087	5 130 750	0	23 042 680
Summa skulder	tkr	20 742 569	1 864 796	97 705	7 223 028	127 570	30 055 668
Summa eget kapital och skulder	tkr	44 339 402	2 739 886	120 453	12 267 378	136 680	59 603 799
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 892 566	685 694	70 200	2 474 241	354 418	7 477 120
Summa Personalkostnad	tkr	1 863 811	408 140	62 973	1 584 179	351 365	4 270 469
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 322 712	83 573	2 650	464 775	1 454	2 875 164
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,08	0,72	0,93	0,83	1,00	0,96

Tabell 4.2 Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2018

AGGREGERADE RESULTAT- OCH2018 BALANSRÄKNINGAR 2018		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		3	15	6	6	8	38
Nettoomsättning	tkr	9 123 463	1 486 226	254 463	4 079 253	229 719	15 173 124
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	2 364 904	198 051	18 527	881 299	5 029	3 467 810
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 682 445	71 895	12 162	559 610	5 019	2 331 131
Finansnetto	tkr	-951 826	-87 298	-5 045	-100 333	-559	-1 145 061
Resultat e. finansnetto	tkr	730 619	-15 403	7 117	459 277	4 460	1 186 070
Krediterade stödbelopp	tkr	501 117	137 468	39 363	615 760	136 091	1 429 799
Andel av omsättningen	%	5,5%	9,2%	15,5%	15,1%	59,2%	9,4%
Andel av totalt stödbelopp	%	35,0%	9,6%	2,8%	43,1%	9,5%	100,0%
Antal Anställda	st	3 081	570	202	2 938	317	7 108
Anläggningsstillgångar	tkr	41 126 119	1 941 705	95 854	7 667 984	921	50 832 583
Omsättningsstillgångar	tkr	5 240 111	721 712	38 814	4 796 813	134 370	10 931 820
Summa tillgångar	tkr	46 366 230	2 663 417	134 668	12 464 797	135 291	61 764 403
Eget kapital	tkr	24 491 561	371 525	17 686	3 835 155	8 087	28 724 014
Obeskattade reserver	tkr	387 758	471 312	105	580 588	2 500	1 442 263
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	24 879 319	842 837	17 791	4 415 743	10 587	30 166 277
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	366 504	13 018	-4	342 137	-10	721 645
Kortfristiga skulder	tkr	4 053 220	702 754	56 472	1 983 528	124 713	6 920 687
Långfristiga skulder	tkr	17 067 187	1 104 806	60 406	5 723 389	0	23 955 788
Summa skulder	tkr	21 120 407	1 807 560	116 878	7 706 917	124 713	30 876 475
Summa eget kapital och skulder	tkr	46 366 230	2 663 415	134 665	12 464 797	135 290	61 764 397
Summa Förädlingsvärde	tkr	4 000 191	476 897	97 177	2 244 483	273 635	7 092 383
Summa Personalkostnad	tkr	2 050 023	374 538	84 846	1 505 825	268 389	4 283 621
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 532 918	83 910	2 478	467 291	1 787	3 088 385
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,15	0,96	0,90	0,88	0,99	1,04

Observera att de två mottagande Stena-företagen motsvaras av ett bokslut (Stena) så det totala antalet bolagsbokslut i analysen för 2019 är 35 stycken.

För 2018 är 38 företag nu med jämfört med 31 företag i föregående års rapport, på grund av att flera bokslut för företag som erhållit sjöfartsstöd 2018 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 2017, 2018 och 2019 års siffror från tidigare år när vi nu redovisar andelar av koncernbokslut som speglar sjöfarten. Nettoomsättningen på de analyserade företagen blir med den nya metoden 16 mdr 2019, 15,1 mdr 2018 och 14,7 mdr 2017 (i rapporten för 2017 redovisades 41,3 mdr 2017). Om vi låser jämförelsen till endast de 31 bolag som varit med i analysen både 2018 och 2019 har omsättningen ökat från 14,7 mdr år 2018 till 15,9 mdr år 2019.

Rörelseresultatet (EBIT) för de 35 företagen 2019 aggregerat uppgår med den nya metoden till 2,74 mdr jämfört med 2,33 mdr för de 38 företagen 2018. De segment som har ett högre rörelseresultat 2019 jämfört med 2018 är tankar och färjesjöfart, medan torrlast och management har lägre rörelseresultat 2019. Diversifierade rederier har ungefär samma nivå på rörelseresultat 2019 och 2018. Om vi begränsar jämförelsen till bolag som var med bägge åren är mönstret annorlunda med en ökning totalt sett på ca 1,28 mdr. Den stora relativa ökningen kommer då från tankersegmentet följt av diversifierade rederier och orsakas av att enstaka bolag förbättrat sitt resultat väsentligt. Endast segmentet management uppvisar då en försämring av rörelseresultatet med ca 80%, som tyngs av ett påtagligt svagt resultat från ett av de ingående företagen i gruppen.

Nivån på det totala sjöfartsstödet har legat relativt stabilt runt ca 1,4–1,5 miljarder kronor under de senaste åren, med en mer tydlig ökning till 2019 (totalt 1,56 mdr 2019, 1,43 mdr 2018, 1,48 mdr 2017, 1,49 mdr 2016, 1,43 mdr 2015). Sammanlagt ökar det totala sjöfartsstödet med ca 133 mkr till 2019.

För alla enskilda segment har stödbeloppen ökat 2019 jämfört med 2018; diversifierade rederier med ca 5 mkr, tankar med ca 45 mkr, torrlast med ca 3 mkr, segmentet för färjesjöfart med ca 31 mkr och segmentet för management med ca 49 mkr.

Om vi ser på sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen i respektive segment för 2019 och 2018 (för de företag som har kunnat analyseras) är stödet i relation till den totala omsättningen som högst i segmentet management – nivån är dock något lägre än 2018. 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 väsentligt större 2019 i relation till omsättningen (från 15,5% till 23,2%).

I tabellen nedan visas samtliga finansiella nyckeltal 2019 per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde.

Tabell 4.4: Aggregerade nyckeltal för 36 rederier som ingår i analysen 2019

NYCKELTAL 2019		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	30,4%	13,5%	0,5%	5,1%	-42,1%	-0,4%
	Median	30,4%	9,6%	2,4%	3,2%	1,8%	5,4%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	25,7%	-3,9%	-23,7%	-28,5%	-212,6%	-52,4%
	Median	25,7%	-4,2%	-21,5%	-26,8%	-58,5%	-21,5%
Vinstmarginal	Medel	21,0%	11,2%	1,1%	2,0%	-41,8%	-2,4%
	Median	21,0%	8,4%	3,2%	2,2%	1,9%	4,8%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	16,3%	-6,1%	-23,2%	-31,6%	-212,3%	-54,4%
	Median	16,3%	-9,5%	-20,6%	-28,1%	-58,8%	-20,3%
Rörelseresultat per anställd	Medel	1930	330	3	151	-58	271
	Median	1930	245	30	36	6	64
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	1724	13	-264	-52	-314	8
	Median	1724	-89	-251	-185	-268	-195
K/I-tal	Medel	85,7%	89,9%	98,7%	98,3%	141,7%	103,2%
	Median	85,7%	91,7%	96,9%	97,8%	98,4%	95,8%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	89,7%	105,7%	119,9%	130,8%	305,2%	152,4%
	Median	89,7%	108,7%	118,2%	125,8%	136,8%	116,6%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	3,8%	20,7%	-2,7%	176,0%	-765,0%	-105,3%
	Median	3,8%	17,7%	22,6%	20,5%	58,7%	20,7%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	1,4%	-29,4%	-540,0%	-242,1%	-12662,8%	-2675,9%
	Median	1,4%	-8,6%	-146,4%	-140,6%	-3393,0%	-89,6%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	5,0%	15,9%	4,3%	4,1%	3,2%	8,4%
	Median	5,0%	7,9%	4,9%	6,2%	4,4%	6,3%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	4,0%	-4,2%	-36,4%	-49,2%	-181,4%	-54,1%
	Median	4,0%	-3,2%	-34,3%	-15,3%	-157,6%	-18,0%
Soliditet	Medel	56,7%	49,3%	20,7%	18,9%	13,5%	31,5%
	Median	56,7%	50,1%	4,4%	10,1%	7,7%	24,1%
Kassalikviditet	Medel	1,14	2,37	0,93	1,25	1,18	1,60
	Median	1,14	1,97	1,03	1,10	1,08	1,18
Likviditetsbuffert	Medel	2,5%	23,3%	8,8%	13,1%	36,8%	20,4%
	Median	2,5%	17,6%	1,5%	10,6%	39,2%	14,1%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	1,06	0,34	0,90	1,10	1,95	0,96
	Median	1,06	0,76	0,95	0,97	0,99	0,95
Personaleffektivitet	Medel	0,44	0,25	0,80	1,01	1,73	0,81
	Median	0,44	0,65	0,91	0,91	0,98	0,83
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,56	0,44	2,11	1,44	10,90	3,01
	Median	0,56	0,87	1,57	1,35	1,61	1,33
Kapitaleffektivitet	Medel	0,63	0,10	0,10	0,09	0,21	0,15
	Median	0,63	0,12	0,04	0,04	0,02	0,05

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 ger medianvärdet ofta en mer rättvisande bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärdet.

Jämförelser görs med 2018 års nyckeltal, uppdaterade med de bokslut som inkommit efter föregående rapports publicering.

Tabell 4.5: Aggregerade nyckeltal för 39 rederier som ingår i analysen 2018

NYCKELTAL 2018		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	193,9%	10,1%	4,3%	7,8%	3,0%	22,3%
	Median	7,2%	6,6%	4,5%	5,7%	0,7%	5,3%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	190,4%	-5,9%	-15,4%	-29,4%	-97,9%	-15,0%
	Median	2,9%	-10,0%	-22,6%	-27,1%	-58,9%	-15,2%
Vinstmarginal	Medel	172,6%	7,1%	2,7%	3,6%	2,9%	18,5%
	Median	0,4%	6,1%	3,0%	2,4%	0,6%	2,4%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	169,1%	-8,9%	-17,1%	-33,5%	-98,0%	-18,8%
	Median	-5,6%	-13,1%	-22,5%	-30,1%	-59,1%	-18,3%
Rörelseresultat per anställd	Medel	2136	189	-2	195	23	281
	Median	384	124	32	43	4	42
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	2004	-89	-190	-218	-329	-8
	Median	152	-160	-240	-179	-281	-188
K/I-tal	Medel	83,3%	93,8%	814,7%	96,5%	97,4%	208,0%
	Median	99,7%	95,2%	98,0%	97,7%	99,5%	97,8%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	86,4%	108,4%	1067,1%	132,6%	193,1%	279,7%
	Median	105,0%	112,1%	120,9%	127,2%	148,0%	118,1%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	19,0%	15,8%	175,4%	9,4%	75,5%	52,8%
	Median	0,2%	19,8%	15,4%	18,0%	47,6%	19,9%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	17,5%	-31,6%	-1664,7%	-1282,7%	-10754,5%	-2740,6%
	Median	-2,8%	-15,5%	-181,1%	-208,0%	-9472,0%	-69,9%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	16,2%	11,9%	1,0%	5,5%	4,9%	8,0%
	Median	2,4%	8,2%	8,1%	4,5%	0,9%	3,7%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	15,5%	-3,0%	-43,5%	-50,4%	-149,1%	-46,2%
	Median	1,0%	-4,8%	-41,3%	-40,2%	-117,9%	-11,7%
Soliditet	Medel	60,5%	42,3%	19,7%	21,0%	10,1%	30,0%
	Median	70,1%	38,2%	13,4%	18,3%	2,5%	25,6%
Kassalikviditet	Medel	2,63	1,80	0,89	1,22	1,20	1,51
	Median	0,87	1,14	0,98	0,98	1,02	1,02
Likviditetsbuffert	Medel	17,9%	17,1%	21,7%	12,9%	20,7%	18,0%
	Median	3,0%	6,5%	14,3%	3,7%	18,4%	6,3%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	1,41	1,12	0,20	0,92	0,96	0,93
	Median	1,21	0,90	0,95	0,96	1,00	0,99
Personaleffektivitet	Medel	0,46	0,87	0,25	0,81	0,94	0,75
	Median	0,54	0,80	0,92	0,90	0,99	0,88
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,57	1,29	0,35	1,17	2,36	1,29
	Median	0,69	1,22	1,32	1,33	1,53	1,32
Kapitaleffektivitet	Medel	0,95	0,24	-0,04	0,10	0,02	0,18
	Median	0,50	0,20	0,02	0,05	0,01	0,06

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. Vi kommenterar om utvecklingen är generell för gruppen eller om något enstaka företag har bidragit stort till utvecklingen. Vid behov kommenteras utvecklingen vi ser när vi begränsar jämförelsen till enbart företag som varit med i analysen båda åren.

Vinstmarginalen totalt sett har år 2019 minskat väsentligt, från 18,5% i medelvärde 2018 (1,8 % i medianvärde) till -2,4 % i medelvärde 2019 (4,8%). Försämringen i medelvärde beror dels på att segmentet diversifierade rederier 2018 hade ett extraordinärt resultat (Viking Supply Ships förde upp stora försäljningar av fartyg i sitt rörelseresultat), dels på lönsamhetsförsämring i segmentet management i ett företag. Om man betraktar medianen är utvecklingen inte alls så dramatisk i segmentet management. Segmenten tanker och färjesjöfart har något bättre vinstmarginaler 2019 och torrlast har något lägre vinstmarginaler 2019.

Om sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen 2019 sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå negativ avseende både medel- och medianvärden. Vinstmarginalen med respektive utan stöd sjunker från -2,4 % i medelvärde (4,8 % i

medianvärde) till -54,4% i medelvärde (-20,3 % i medianvärde). Diversifierade rederier har en positiv vinstmarginal 2019 även utan sjöfartsstöd.

Om jämförelsen begränsas till de 31 företag som analyserats både 2018 och 2019 minskar vinstmarginalen från 3,1 % i medelvärde 2018 (median 1,8 %) till -1,8 % i medelvärde 2019 (median 5,4%), d v s en mildare försämring av medelvärdet och en liknande förbättring av medianvärdet. Utvecklingen för vinstmarginalen utan sjöfartsstöd försämras från -36,5% i medelvärde 2018 till -57,5 % år 2019. Medianvärdena exklusive stöd rör sig mindre mellan åren (drygt -20 %).

Räntabilitet på eget kapital uppvisar totalt sett en stor försämring under 2019 jämfört med 2018 med en minskning från 52,8 % i medelvärde (19,9 % i medianvärde) till -105,3% (20,7 %). Det beror på ett mycket negativt resultat i ett företag inom segmentet management. Medianvärdet är däremot stabilt i jämförelse. Om man studerar de övriga segmenten har diversifierade, tankar och färjesjöfart en positiv räntabilitet på eget kapital år 2019, men torrlast har en negativ räntabilitet på -2,7%. Diversifierade rederier försämrar räntabiliteten från 19,0 % till 3,8 % i medelvärde. Tanker ökar sin räntabilitet (från 15,8% 2018 till 20,7 % år 2019). Färjesjöfarten ökar räntabiliteten (176 % mot 9,4 % år 2018). Denna ökning är dock fiktiv då det i ForSea finns både ett negativt resultat och ett negativt eget kapital vilket gör att kvoten matematiskt sett blir kraftigt positiv. Medianvärdet ökar inte alls så dramatiskt.

Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i de enskilda segmenten förutom i diversifierade rederier där måttet är svagt positivt även utan sjöfartsstöd. I fallen torrlast, färjesjöfart och management är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Om jämförelsen begränsas till de 31 företag som analyserats både 2018 och 2019 sjunker räntabiliteten på eget kapital från 55,6 % till -105,1 % i medelvärde, men här slår utvecklingen av ett enskilt bolag igenom (Nordic HSC Crewing AB som sålt fartyg och redovisar ett mycket negativt resultat som divideras med en låg omsättning). Om vi ser till medianvärdena har de ökat (från 15,7% år 2018 till 20,7% år 2019). Utan sjöfartsstödet är både medelvärden och median mycket negativa.

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 något, från 30,0 % i medelvärde till 31,5 %. Även medianvärdet har ökat. I de enskilda segmenten kan en ökning ses i segmenten tankar, torrlast och management. För diversifierade rederier och färjesjöfart är soliditeten marginellt lägre 2019. Den högsta soliditeten hittas i segmenten för diversifierade rederier och tankar.

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och nyckeltalet **kassalikviditet** har totalt sett ökat något mätt som medelvärde (från 1,51 år 2018 till 1,60 2019). I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en högre nivå i segmentet för tanker 2019 medan nivån är lägre 2019 i segmentet diversifierade rederier. I de övriga segmenten har kassalikviditeten liknande nivåer mellan åren.

Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har på aggregerad nivå ökat något från 18,0 % i medelvärde år 2018 till 20,4 % år 2019. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier och torrlast medan en ökning syns till 2019 i segmentet management.

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 omsättning 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 företags konstruktion.

Diagrammen nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2019, med och utan sjöfartsstöd. Diagrammet visar att segmenten management och torrlast är personalintensiva. Inom segmentet torrlast är det en väsentlig del av företagen som hyr fartyg i stället för att äga dem.

Diagrammen visar att utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (linjen 1–1). Företagen i segmenten torrlast, diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet medan färjesjöfart endast är något mindre effektiva. Med sjöfartsstöd är samtliga segment ekonomiska effektiva förutom diversifierade rederier som fortfarande ligger något sämre än medeleffektiviteten i Sverige.

Jämfört med 2018 är den ekonomiska effektiviteten i segmenten högre eller ungefär lika hög 2019 med sjöfartsstödet inkluderat.

Hela gruppen företag med sjöfartsstöd har en ekonomisk effektivitet som ligger något bättre än medeleffektivitet (Simpler-index 0,96). Det är en förbättring från 2018 som i sin tur hade en förbättrad effektivitet jämfört med 2017.

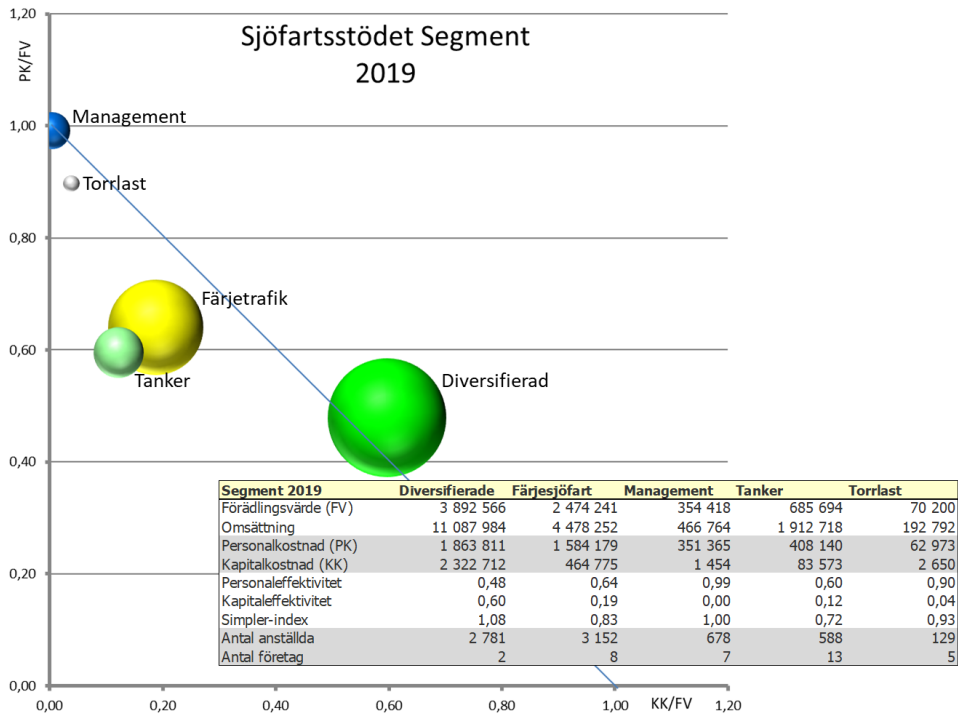


Diagram 4.1 Ekonomisk effektivitet 2019 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd

Torrlast
Management

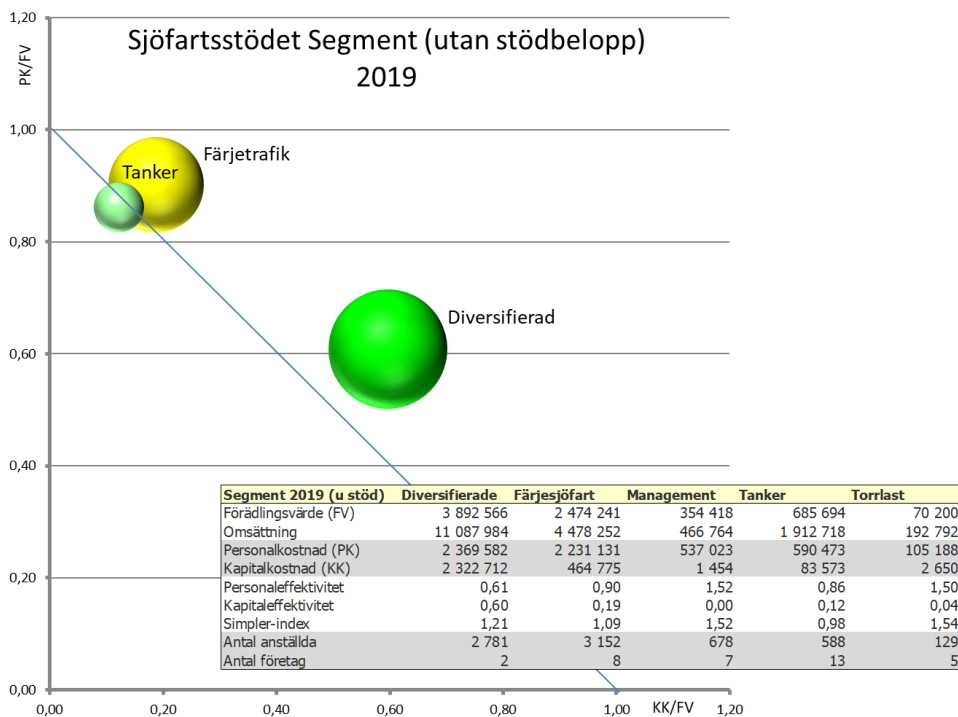


Diagram 4.2 Ekonomisk effektivitet 2019 hos de olika segmenten utan sjöfartsstöd

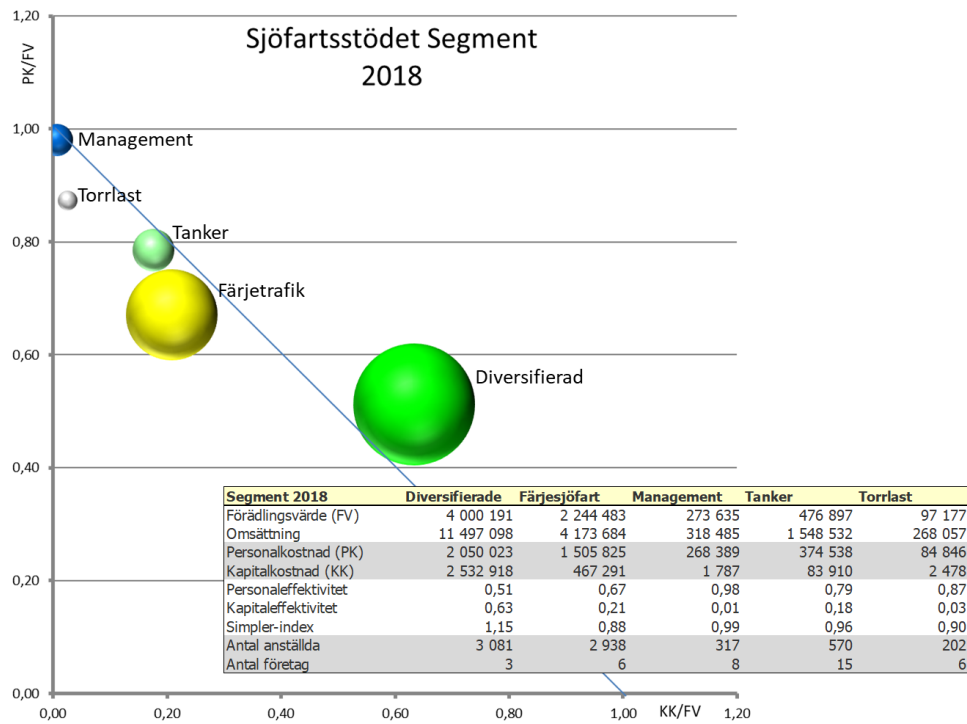


Diagram 4.3 Ekonomisk effektivitet 2018 hos de olika segmenten med sjöfartsstöd

4.5 Sammanfattning

Omsättningen för den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i denna undersökning ökar för år 2019 jämfört med 2018, både när vi ser på de analyserade företagen vartdera året och när vi låser jämförelsen till företag som varit med bägge år. Rörelseresultatet (EBIT) för företagen 2019 aggregerat ökar också totalt sett, men varierar mellan segmenten. Tanker och färjesjöfart har ett högre rörelseresultat, medan torrlast och management har lägre rörelseresultat 2019. Diversifierade rederier har ungefär samma nivå på rörelseresultat 2019 och 2018. Om vi begränsar jämförelsen till bolag som var med bägge åren är ökningen större och spridd på alla segment utom management som har ett sämre rörelseresultat.

Sjöfartsstödet har under 2019 haft en stor eller avgörande betydelse för att medelvärde och median för segmentens företag ska ha en positiv vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital. Utan sjöfartsstödet har vi negativa värden på dessa båda lönsamhetsmått i alla segment utom förutom diversifierade rederier, men här ingår endast två företag och det ena, Wallenius, har redovisat större reavinster vid försäljning av fartyg. Mönstret är detsamma om vi endast inkluderar företag som var med i analysen bägge åren.

Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett ökat något. I de enskilda segmenten kan en ökning ses i segmenten tanker, torrlast och management. För diversifierade rederier och färjesjöfart är soliditeten marginellt lägre 2019. Den högsta soliditeten hittas i segmenten för diversifierade rederier och tanker.

Kassalikviditeten har totalt sett ökat något. I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en högre nivå i segmentet för tanker 2019 medan nivån är lägre 2019 i diversifierade rederier. I de övriga segmenten har kassalikviditeten liknande nivåer mellan åren. Likviditetsbufferten har ökat något totalt sett. I de enskilda segmenten minskar likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier och torrlast medan den ökar i segmentet management, där en mindre andel (29%) har en buffert som klassas som låg jämfört med 50% år 2018.

Utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (Simpler-index 1,00). Företagen i segmenten torrlast, diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet medan färjesjöfart endast är något mindre effektiva. Med sjöfartsstöd är samtliga segment ekonomiska effektiva förutom diversifierade rederier som fortfarande ligger något sämre än medeleffektiviteten i Sverige. Jämfört med 2018 är den ekonomiska effektiviteten i segmenten högre eller ungefär lika hög 2019 med sjöfartsstödet inkluderat.

5. Analys

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under 2008–2019 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 2017–2019 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 från föregående års rapport gällande 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 separat bilaga.

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 täcker dessa förändringar perioden 2008–2019 och de tre senaste åren redovisas enligt ny metod). Tabellerna återfinns för måtten avseende vinstmarginal (inkl. och exkl. sjöfartsstöd), soliditet samt likviditetsmåtten (kassalikviditet och likviditetsbuffert).

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

5.2 Diversifierade rederier

I segmentet diversifierade rederier ingår två rederier 2019: Stena och Wallenius. Även Viking Supply Ships ingick år 2018.

5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet

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

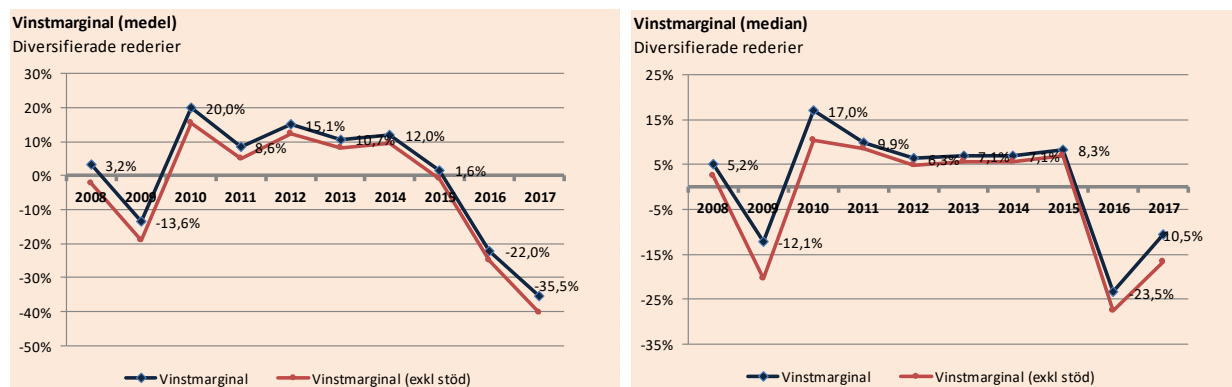


Diagram 5.1 Vinstmarginal 2008–2017

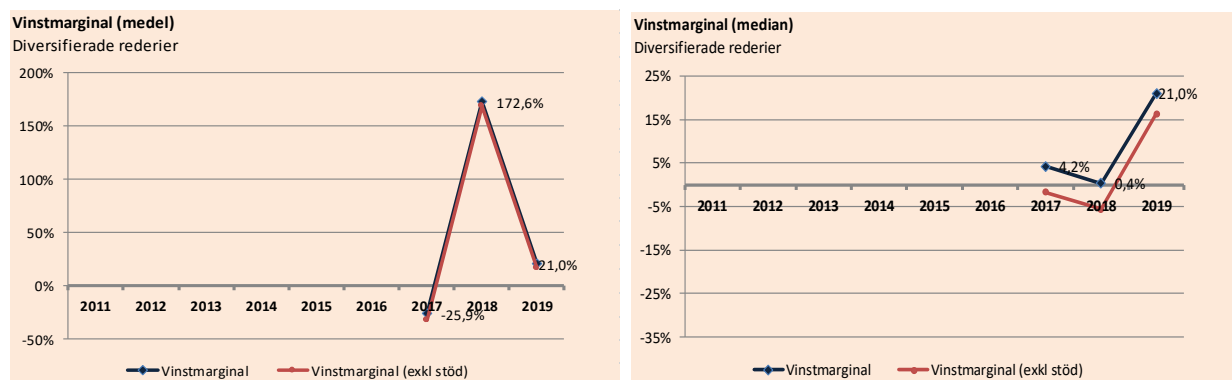


Diagram 5.2 Vinstmarginal 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Minskningen till 2019 i diversifierade rederier (medel) beror på att det företag som var med i gruppen år 2018 (Viking Supply Ships) då förde upp stora försäljningar av fartyg i sitt rörelseresultat. De två rederier som är med 2019 har positiv vinstmarginal detta år, såväl mätt som medelvärde och som median.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde inte märkbart annorlunda. Medianvärdet blir däremot något sämre 2019 men fortfarande positivt.

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

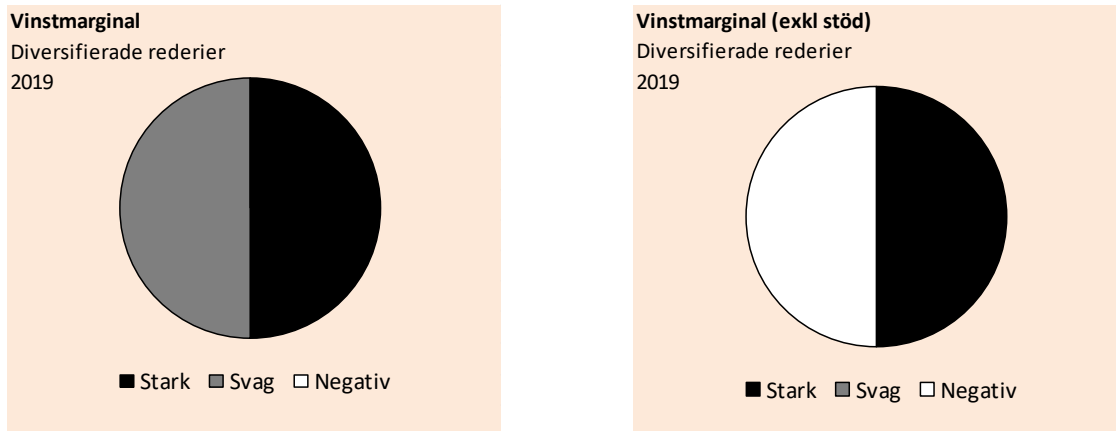


Diagram 5.3 Vinstmarginal 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av diagrammen framgår att ett av de två har en svag vinstmarginal 2019 även med stödet. Ett av företagen har en positiv vinstmarginal även när sjöfartsstödet exkluderas medan det andra rederiet då har en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under hela den undersökta perioden 2008–2019 inklusive och exklusive sjöfartsstödet. Inklusive stödet har inget företag negativ vinstmarginal.

Tabell 5.1 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%	33%	33%	50%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	50%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	33%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	33%	50%
	Svag	0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	33%	0%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%	50%

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.

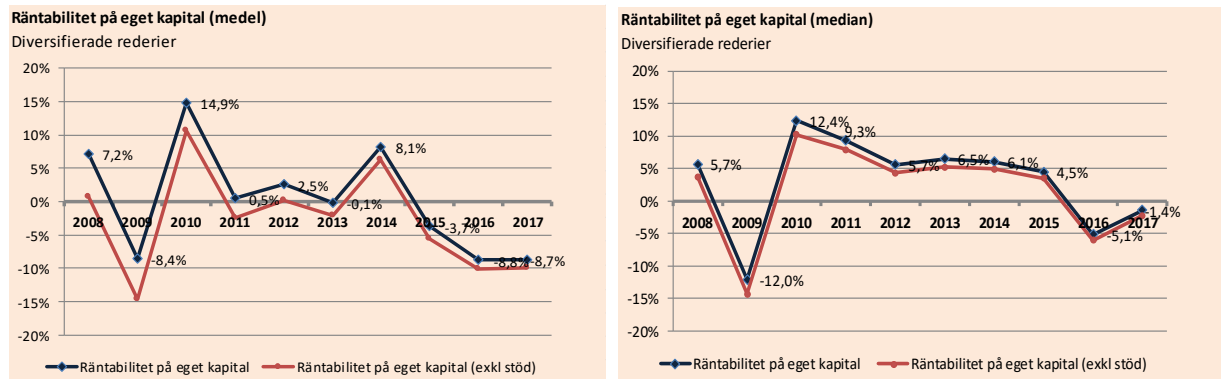


Diagram 5.4 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

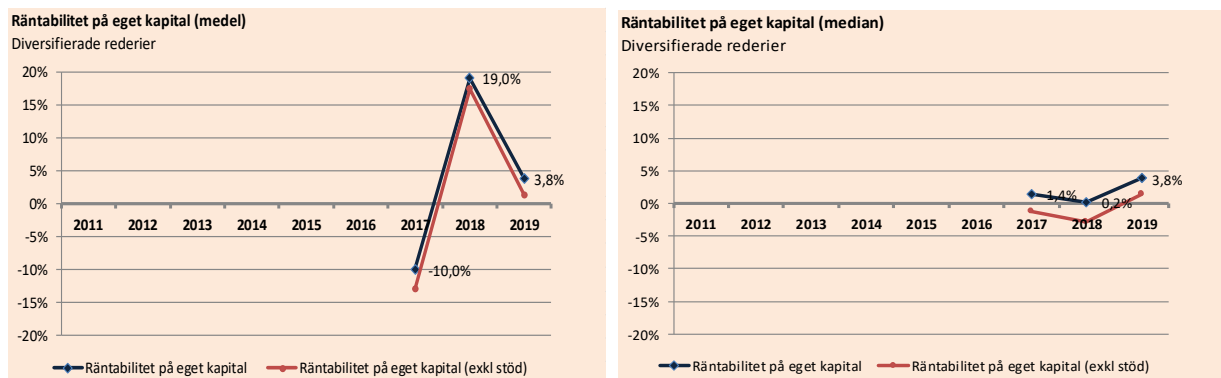


Diagram 5.5 Räntabilitet på eget kapital 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Minskningen till 2019 (medelvärde) beror på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships där resultatet 2018 inkluderade försäljning av fartyg. Detta företag är inte med 2019. Både medelvärde och median är dock positiva för de kvarvarande företagen 2019.

Räntabilitet på eget kapital för de diversifierade sjöfartsbolagen påverkas inte i någon större omfattning om vi exkluderar sjöfartsstödet, även om medianvärdet går från svagt positivt till svagt negativt.

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

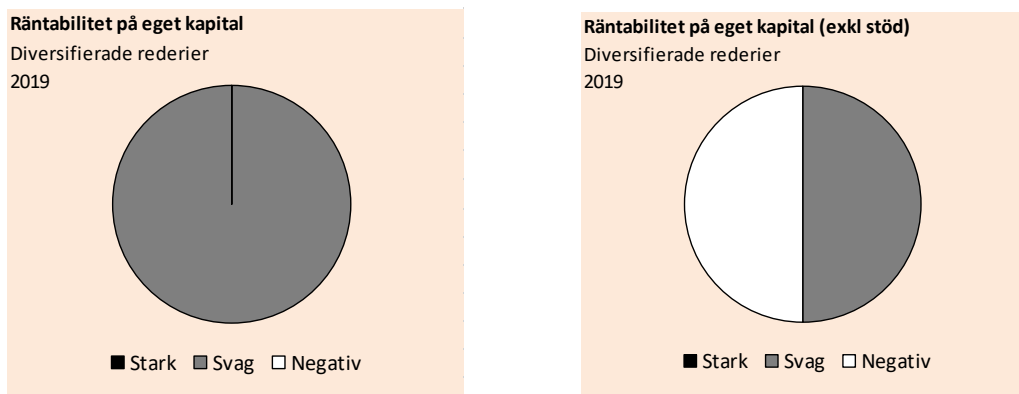


Diagram 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Under 2019 har båda företagen i segmentet en svag räntabilitet på eget kapital och utan stöd har det ena företaget en negativ räntabilitet på eget kapital (som alltså övergår till svagt positiv när sjöfartsstödet inkluderas).

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008 – 2019, inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.2 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
	Svag	0-10%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	100%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
	Svag	0-10%	67%	33%	33%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%	33%	0%	50%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%	67%	50%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet har inneburit att en negativ räntabilitet på eget kapital har ändrats till en svagt positiv räntabilitet i ett fall, vilket betyder att inget av rederierna har en negativ räntabilitet på eget kapital 2019.

5.2.2 Diversifierade rederier - Soliditet

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

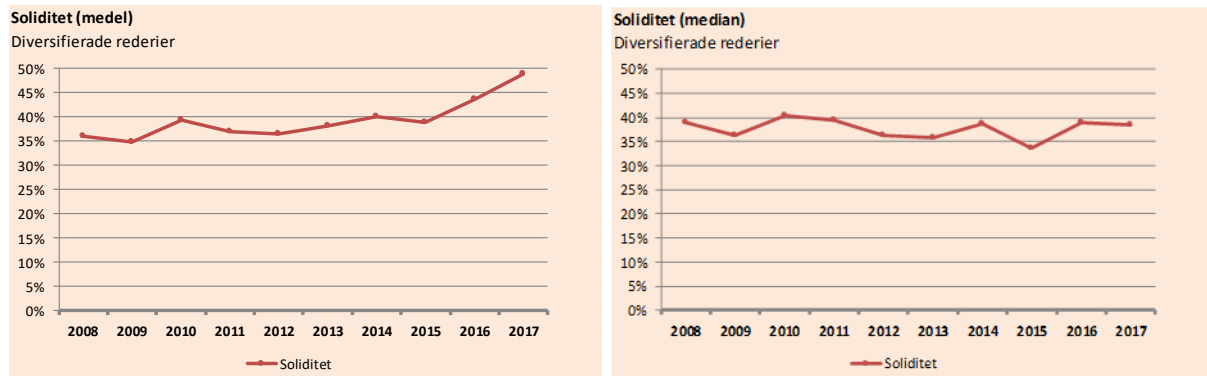


Diagram 5.7 Soliditet 2008–2017

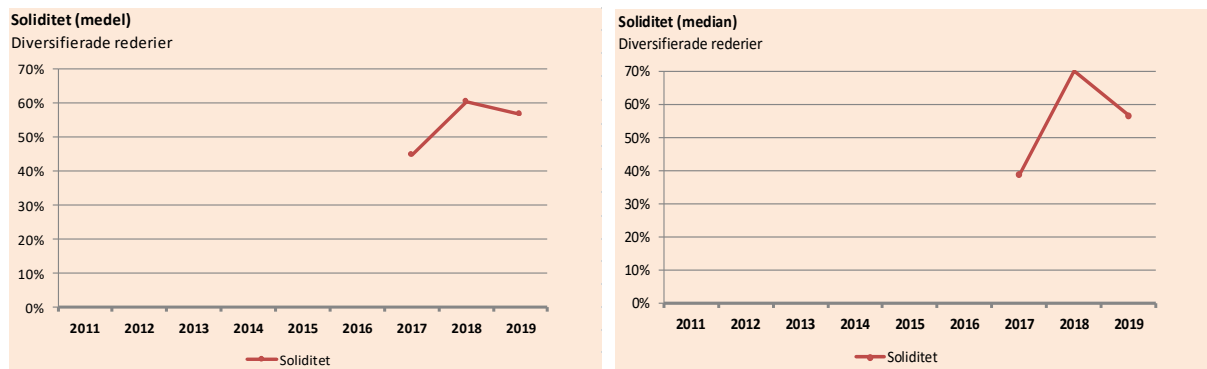


Diagram 5.8 Soliditet 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Soliditeten har minskat något till 2019 vilket beror på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships där vinsten för sålda fartyg lades till det egna kapitalet 2018 och därmed ökade soliditeten i gruppen det året.

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

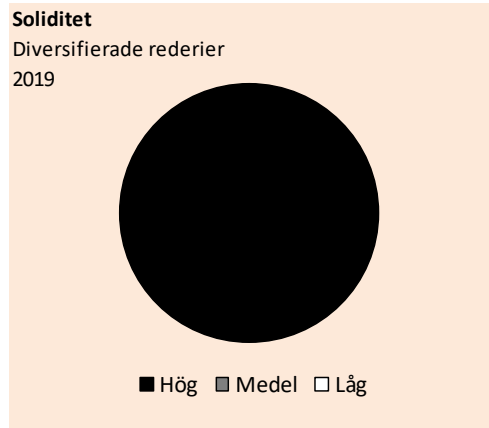


Diagram 5.9 Soliditet 2019

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå avseende soliditet under 2019, liksom under hela perioden 2008–2019, vilket framgår av tabellen nedan.

Tabell 5.3 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Soliditet	Hög	> 25%	100%	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%	0%
	Låg	< 15%	0%	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).

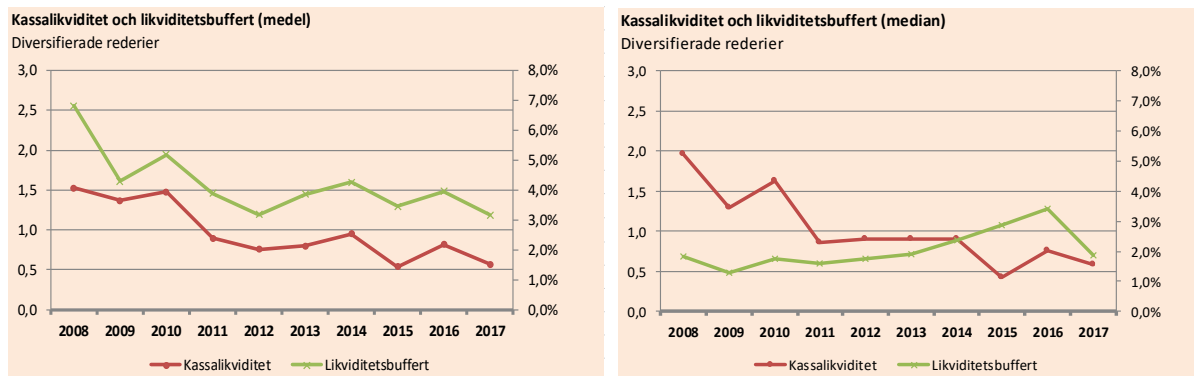


Diagram 5.10 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

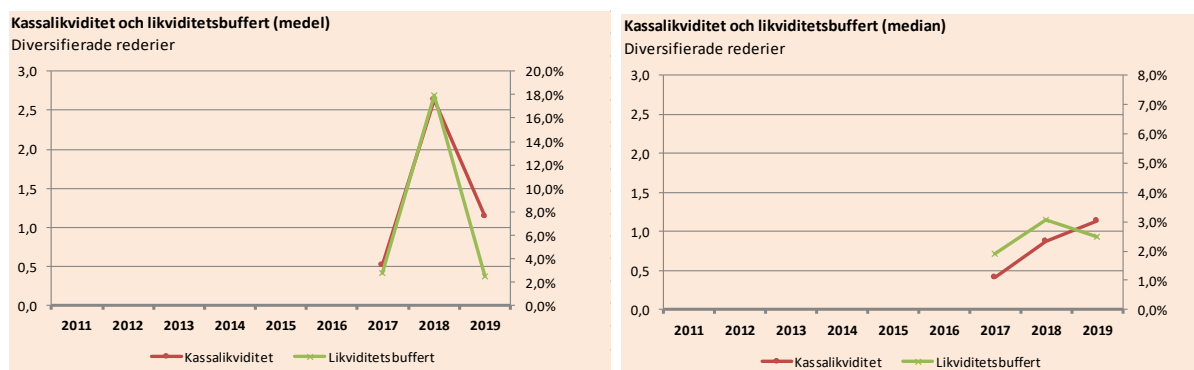


Diagram 5.11 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Ökningen från 2017 till 2018 var mycket stor och berodde på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships. Utan detta företag år 2019 är kassalikviditet och likviditetsbuffert lägre och mer som tidigare år.

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

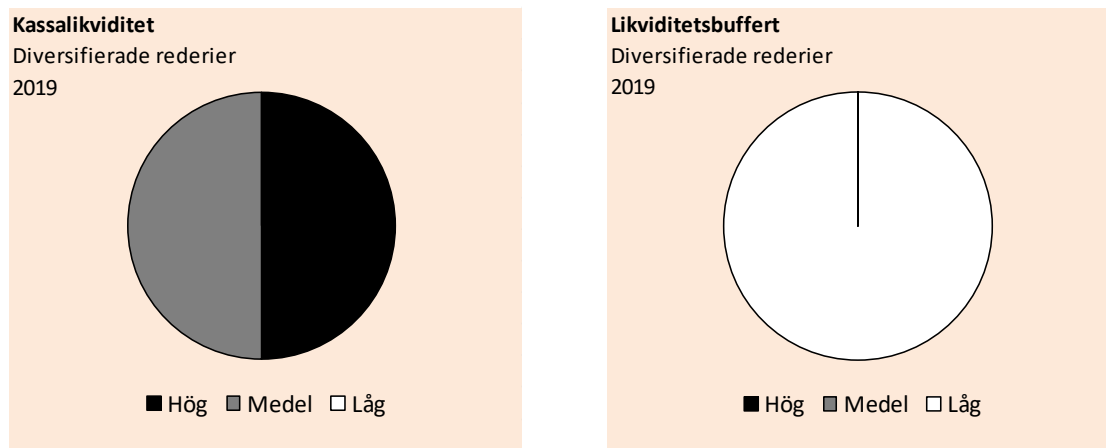


Diagram 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2019

Av de två företagen i segmentet uppvisar ett en hög kassalikviditet, det andra medel. Båda företagen 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 2008–2019.

Tabell 5.4 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	50%
	Medel	0,8-1,1	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	33%	33%	33%	50%
	Låg	< 0,8	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	67%	33%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
	Medel	5-10 %	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%	33%	33%	0%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%	67%	67%	67%	100%

Det kan konstateras att en viss förbättring av kassalikviditeten kan skönjas till 2019 men att nivån på likviditetsbuffert är fortsatt låg.

5.2.4 Diversifierade rederier - Ekonomisk effektivitet

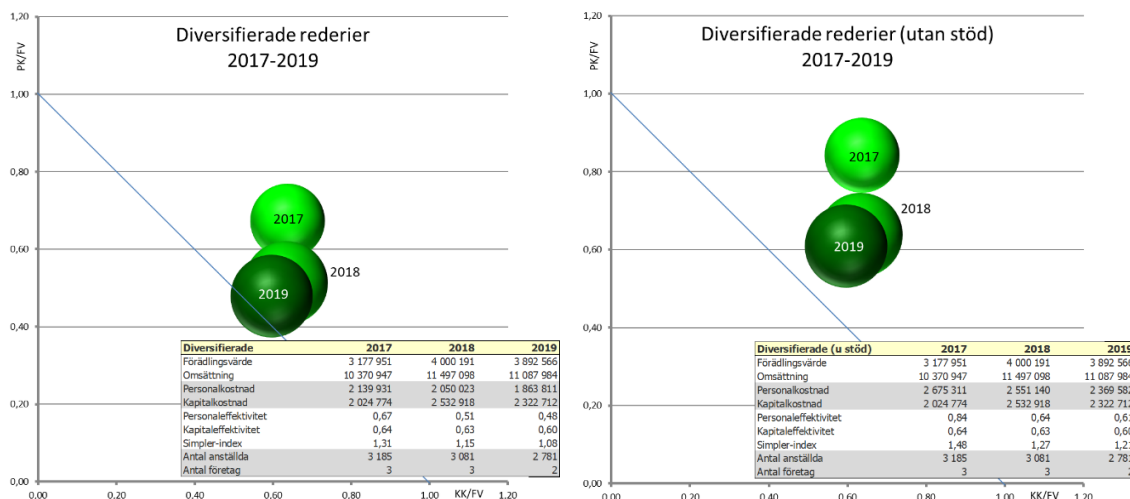


Diagram 5.13 Ekonomisk effektivitet 2017-19 med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

Diversifierade rederier har ungefär samma totala omsättning med två bolag 2019 mot tre 2018. Med sjöfartsstöd är de båda företagen fortfarande inte lika ekonomiskt effektiva som ett genomsnitt av svenskt näringsliv år 2019 (även om de närmar sig den diagonala linjen). Utan stöd ser effektiviteten ännu svagare ut.

Sammantaget för diversifierade rederier påverkades föregående år (2018) starkt av ett av tre företag, Viking Supply Ships, som gjorde en större realisationsvinst detta år. Detta år (2019) är vinstmarginalen och räntabiliteten på eget kapital ändå positiva, men på en lägre nivå än 2018. Utan sjöfartsstödet har ett av två företag en negativ vinstmarginal och räntabilitet. Båda företagen har hög soliditet 2019. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten är lägre år 2019. De båda företagen blir tillsammans mer ekonomiskt effektiva under 2019 och inklusive sjöfartsstöd närmar de sig en genomsnittlig effektivitet i svenskt näringsliv.

5.3 Tanker

I segmentet tanker ingår 13 rederier 2019 jämfört med 15 rederier 2018 och en majoritet, 13 rederier, är desamma mellan åren. De totala siffrorna antas därför spegla utvecklingen utan att en speciell jämförelse av de 13 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).

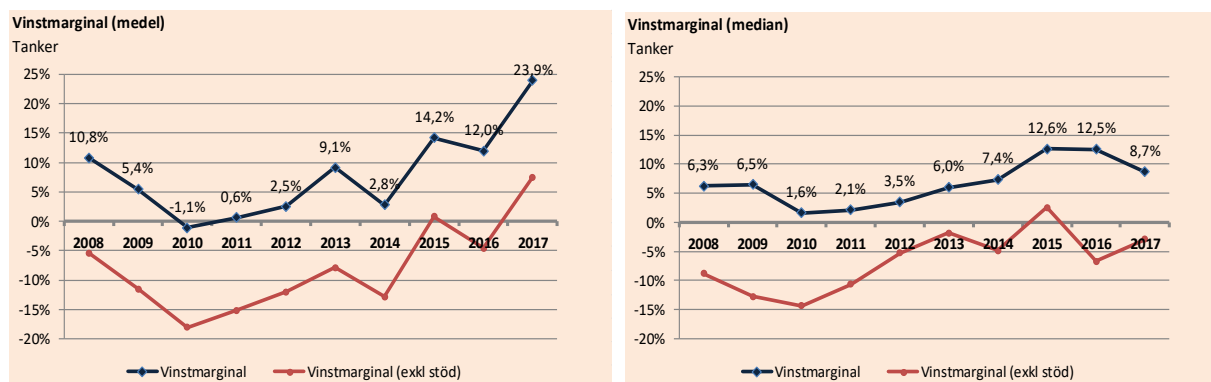


Diagram 5.14 Vinstmarginal 2008–2017

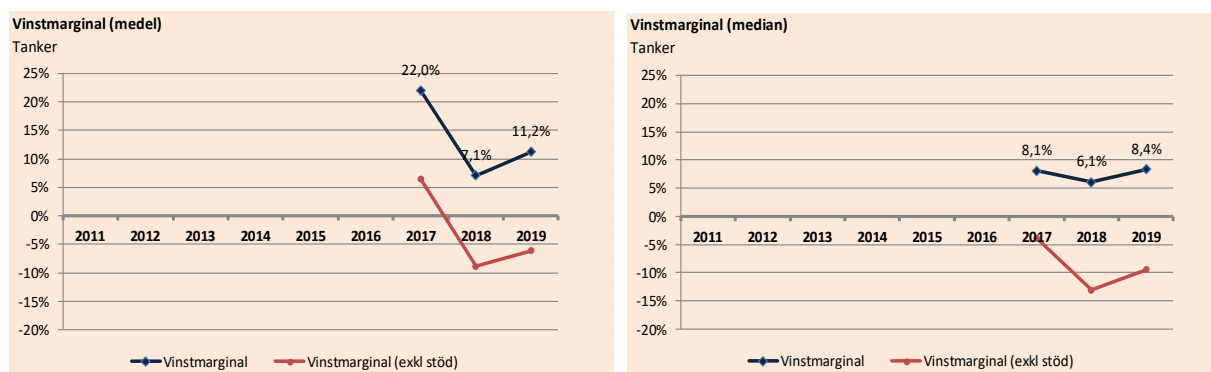


Diagram 5.15 Vinstmarginal 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2019 stiger medelvärdet och medianvärdet och båda är fortsatt positiva. Medelvärdet 2017 var särskilt högt på grund av Fjordtank Rederi som då hade en extraordinärt hög vinstmarginal. Detta bolag finns inte med 2018 och 2019.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median märkbart sämre, om än bättre 2019 än 2018. Både 2018 och 2019 är vinstmarginalen utan stöd negativ.

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

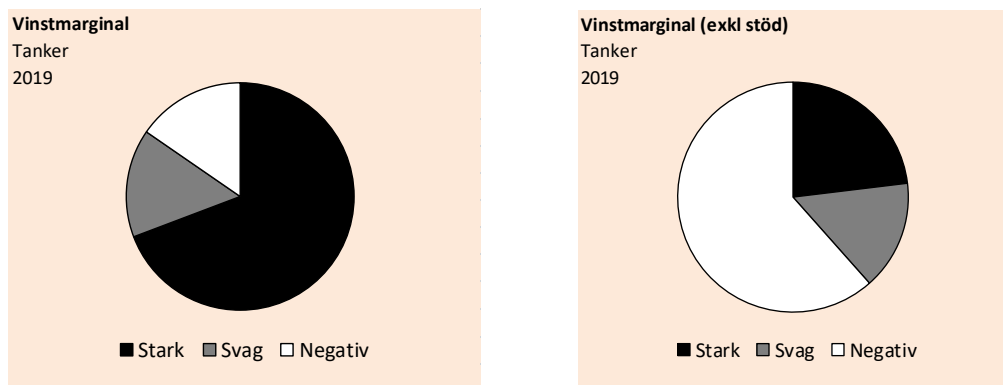


Diagram 5.16 Vinstmarginal 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Andelen företag i tankersegmentet som har en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent) med sjöfartsstöd stiger från 53% till 69% av företagen från 2018 till 2019.

Andelen företag som hade en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas är något lägre, 62% jämfört med 67% år 2018. Av bolagen har 23 % dock fortfarande en vinstmarginal som klassificeras som stark (en något högre andel än 2018).

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2019 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.5 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Vinstmarginal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark > 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%	69%	53%	69%
	Svag 0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%	23%	13%	15%
	Negativ < 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	8%	33%	15%
Exkl. stöd	Stark > 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%	31%	20%	23%
	Svag 0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%	8%	13%	15%
	Negativ < 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	62%	67%	62%

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

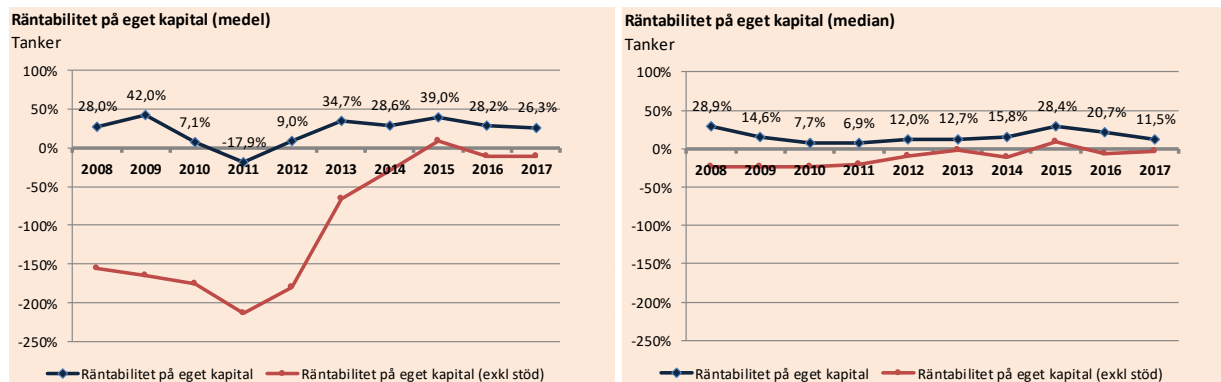


Diagram 5.17 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

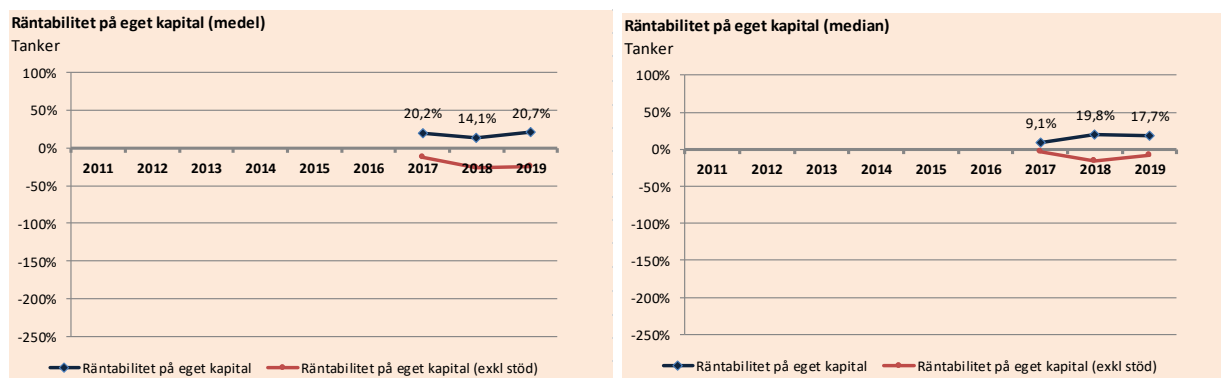


Diagram 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2019 stiger medelvärdet något, medianvärdet sjunker något men båda är fortsatt positiva med sjöfartsstödet inkluderat.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde och median däremot negativa, även om en viss förbättring av medianvärdet sker till 2019.

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

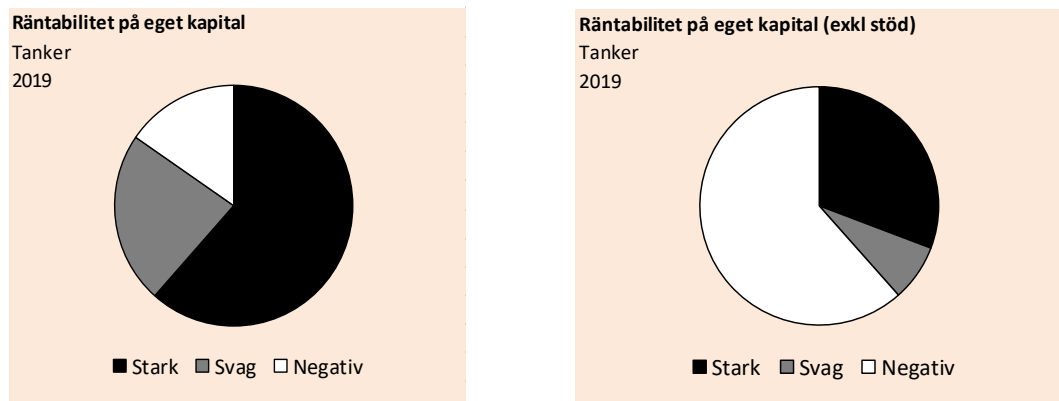


Diagram 5.19 Räntabilitet på eget kapital 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

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). 15% av företagen har negativ räntabilitet på eget kapital men det är en lägre andel företag jämfört med 2018.

När sjöfartsstödet exkluderas har närmare två tredjedelar av företagen en negativ räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2019 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%	79%	73%	58%	46%	53%	62%
	Svag	0-10%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%	14%	18%	42%	46%	13%	23%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	8%	33%	15%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%	50%	27%	17%	15%	20%	31%
	Svag	0-10%	6%	11%	11%	22%	11%	35%	19%	21%	9%	25%	23%	13%	8%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	62%	67%	62%

5.3.2 Tanker - Soliditet

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

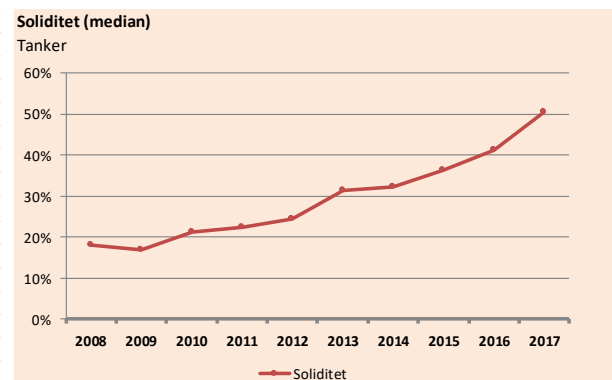
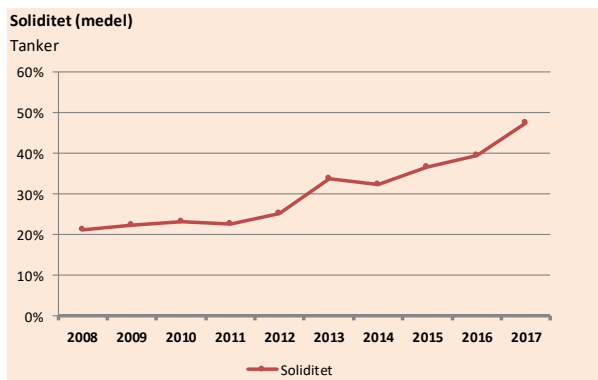


Diagram 5.20 Soliditet 2008–2017

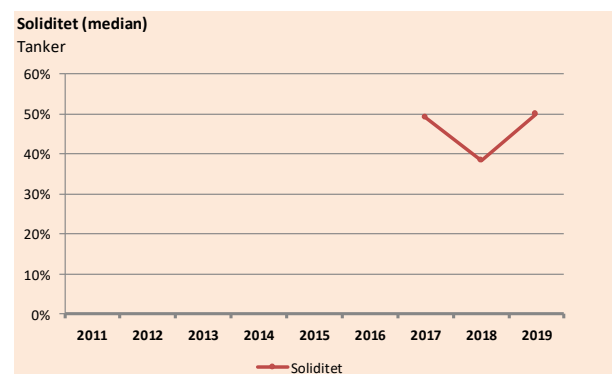
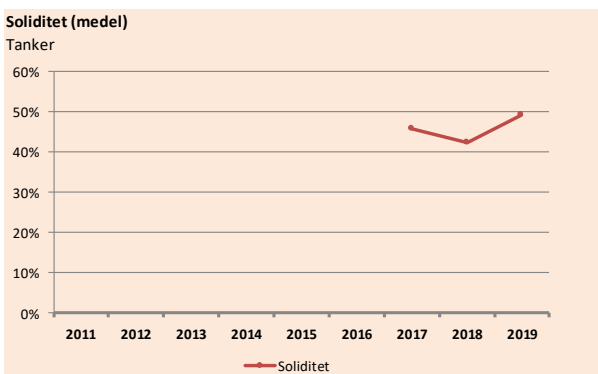


Diagram 5.21 Soliditet 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Det syns en viss ökning av medelvärde och medianvärdet för 2019, tillbaks till 2017 års nivå.

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

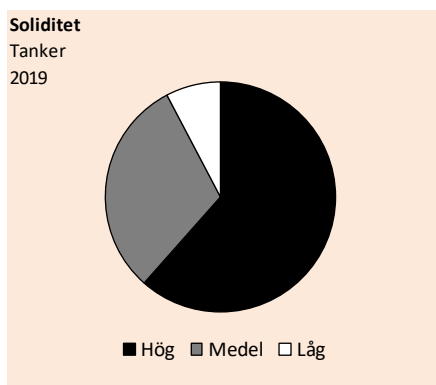


Diagram 5.22 Soliditet 2019

Soliditeten har ökat både som medel- och medianvärde för gruppen och andelen företag med hög nivå (>25 procent) utgör 62 procent av de ingående företagen i segmentet år 2019. Andelen företag med låg soliditet är endast 8% år 2019.

Tabell 5.7 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Soliditet	Hög	> 25%	35%	33%	33%	44%	50%	76%	63%	57%	82%	83%	77%	73%	62%
	Medel	15-25%	24%	28%	33%	22%	28%	12%	25%	36%	9%	8%	15%	7%	31%
	Låg	< 15%	41%	39%	33%	33%	22%	12%	13%	7%	9%	8%	8%	20%	8%

5.3.3 Tanker - Likviditet

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

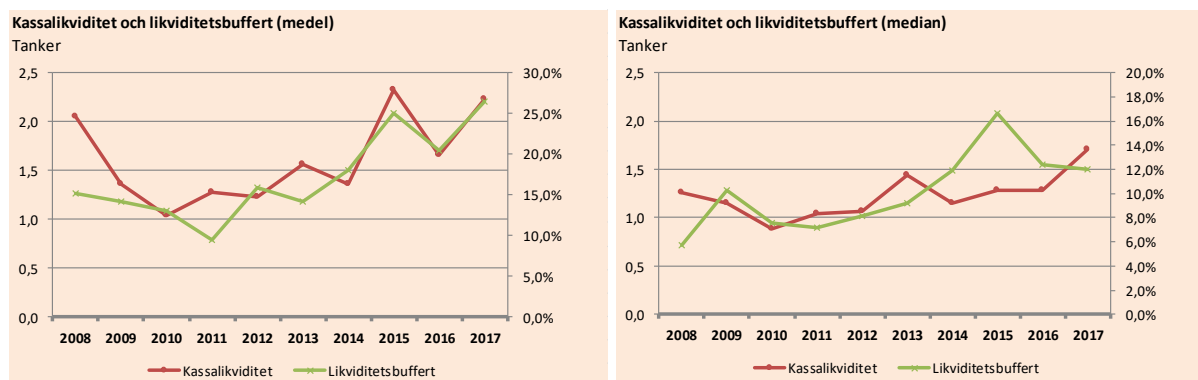


Diagram 5.23 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

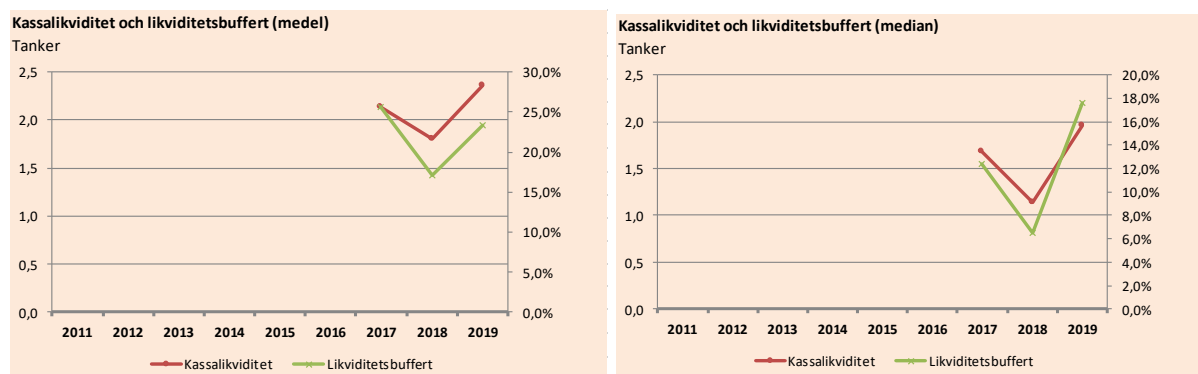


Diagram 5.24 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Både kassalikviditet och likviditetsbuffert förbättras till 2019.

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

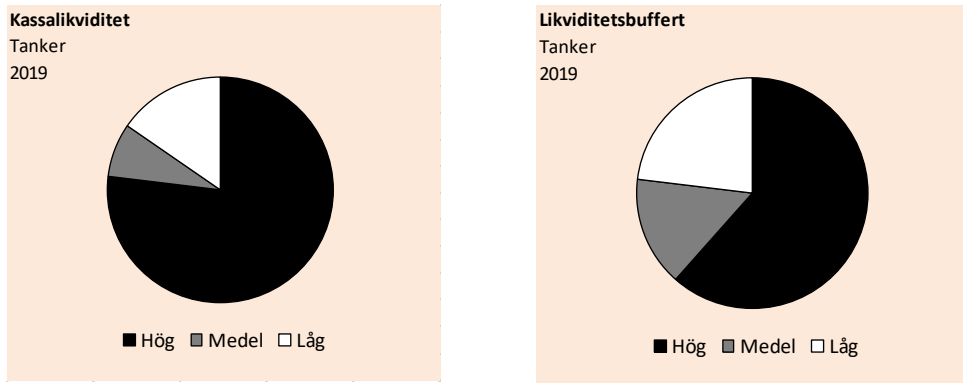


Diagram 5.25 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2019

En majoritet av företagen ligger på en nivå som klassificeras som hög avseende kassalikviditet 2019, liksom 2018. Andelen med låg kassalikviditet har minskat till 2019.

Andelen företag med hög likviditetsbuffert har ökat markant jämfört med 2018 och är i nivå med 2017. Andelen med låg buffert har minskat till 2019, jämfört med 2018.

I tabellen nedan visas utvecklingen i klassificeringen för de tre måtten under perioden 2008–2019.

Tabell 5.8 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Kassalikviditet	Hög > 1,1	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%	64%	73%	67%	62%	60%	77%
	Medel 0,8-1,1	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%	14%	18%	25%	31%	13%	8%
	Låg < 0,8	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%	21%	9%	8%	8%	27%	15%
Likviditetsbuffert	Hög > 10%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%	64%	73%	58%	62%	33%	62%
	Medel 5-10 %	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%	21%	27%	33%	31%	27%	15%
	Låg < 5 %	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%	14%	0%	8%	8%	40%	23%

5.3.4 Tanker - Ekonomisk effektivitet

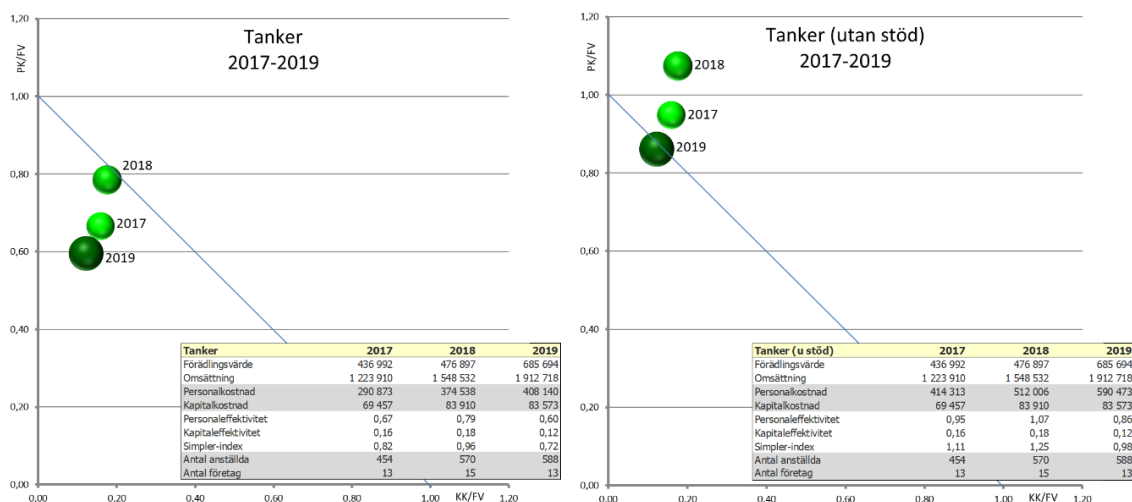


Diagram 5.26 Ekonomisk effektivitet 2017-2019, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet tanker förbättras den ekonomiska effektiviteten för de ingående företagen under 2019 jämfört med 2018 och med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00). Även utan sjöfartsstöd är den ekonomiska effektiviteten i paritet med ett genomsnitt för svenskt näringsliv för 2019.

Sammantaget för tanker ser vi att vinstmarginalen förbättras till 2019 vad gäller både medelvärde och medianvärde. Räntabiliteten på eget kapital förbättras också vad gäller medelvärde, medianvärdet sjunker dock något till 2019. Lönsamheten mätt i dessa två mått är fortfarande positiv år 2019. Utan sjöfartsstödet har segmentet negativ vinstmarginal och räntabilitet. Andelen företag med hög soliditet har minskat från 2018, men även andelen med låg soliditet har minskat i motsvarande grad. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten har förbättrats från 2018 till 2019. Den ekonomiska effektiviteten förbättras också till 2019, både med och utan sjöfartsstödet.

5.4 Torrlast

I segmentet torrlast ingår 5 rederier 2019 mot 6 rederier 2018 och 4 av dessa är desamma mellan åren. Därför behövs inte någon speciell jämförelse mellan företagen som är desamma båda 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).

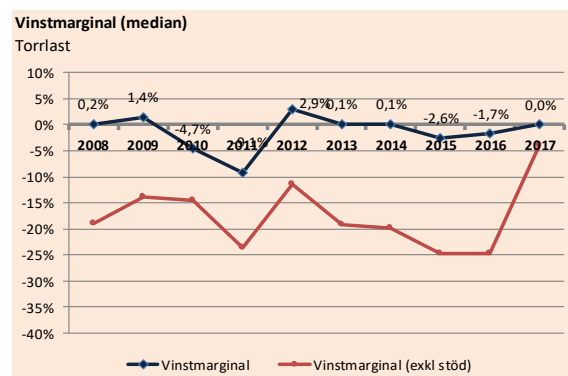
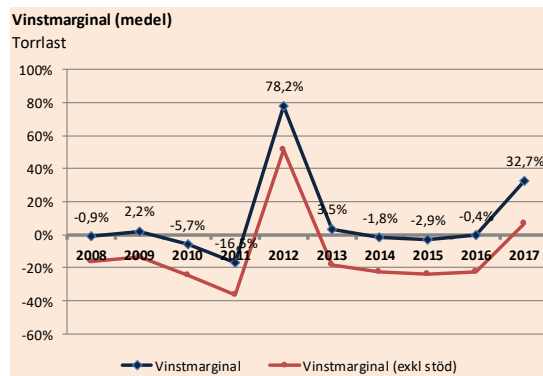


Diagram 5.27 Vinstmarginal 2008–2017

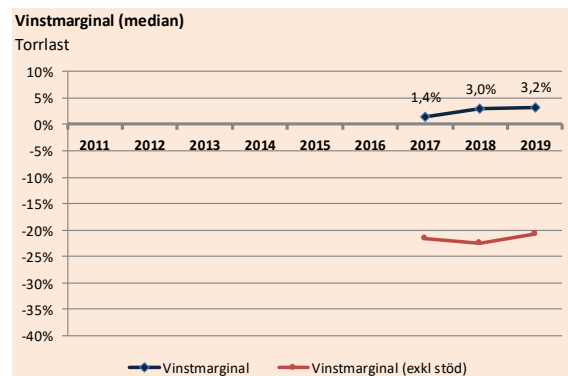
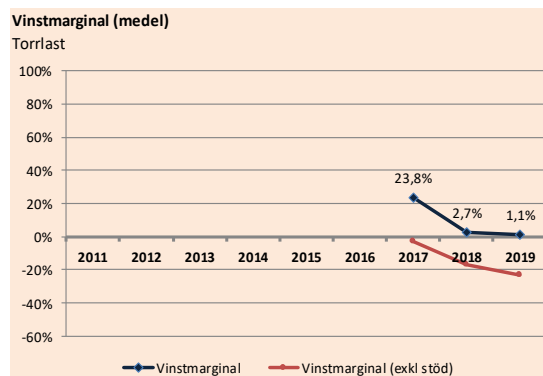


Diagram 5.28 Vinstmarginal 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2019 har medelvärdet sjunkit medan medianvärdet har stigit något och båda måtten är positiva med knapp marginal. AB Westco gjorde en stor realisationsvinst år 2017 vilket påverkar medelvärdet det året.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde negativt 2019 med samma sjunkande trend. Medianvärdet blir också negativt men ökar något till 2019 jämfört med 2018.

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

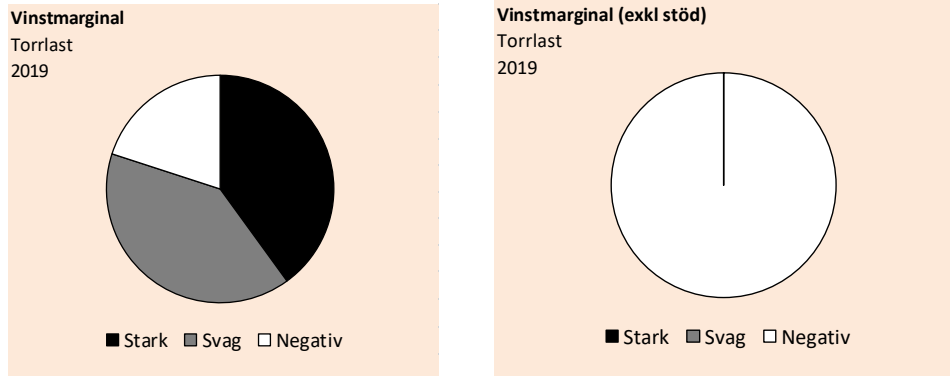


Diagram 5.29 Vinstmarginal 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

40% av företagen har en stark vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas och lika stor andel har en marginal som klassas som svag (> 0-5 procent) år 2019. 20% (ett av fem företag) har en negativ vinstmarginal.

När stödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under tidsperioden 2008–2019.

Tabell 5.9 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%	29%	17%	40%
	Svag	0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%	43%	83%	40%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%	29%	0%	20%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%	29%	17%	0%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%	71%	67%	100%

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

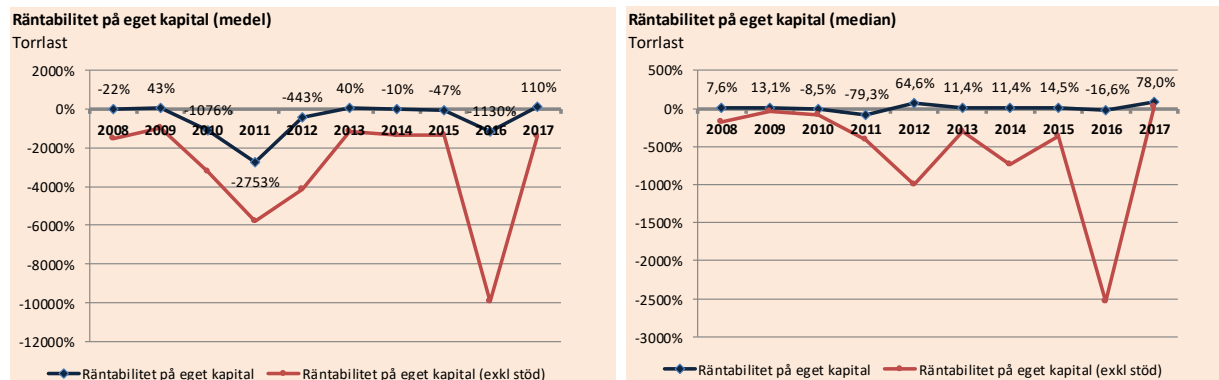


Diagram 5.30 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

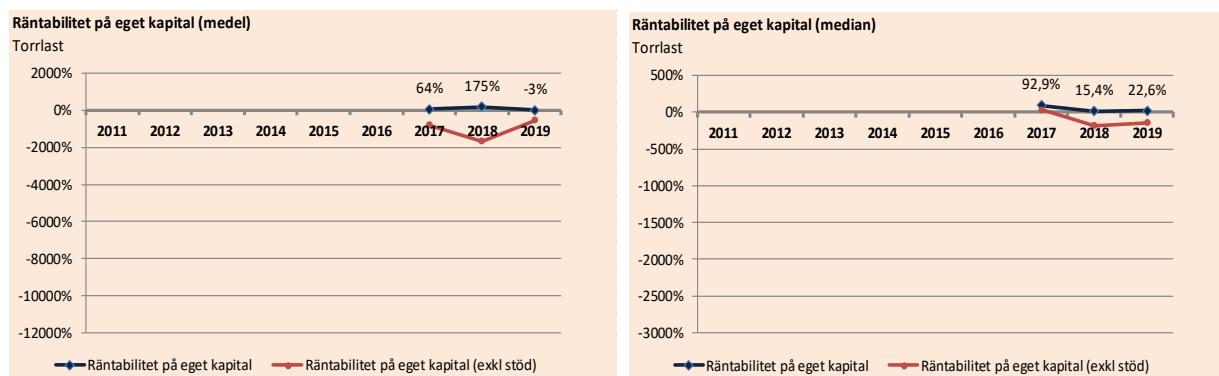


Diagram 5.31 Räntabilitet på eget kapital 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2019 sjunker medelvärdet där volatila värden i enskilda företag påverkar. Medianvärdet stiger samtidigt något.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde och medianvärde mycket sämre (om än bättre från 2018 till 2019) och båda är negativa. Vissa bolag har mycket små egna kapital och med ett negativt resultat kan detta nyckeltal bli mycket negativt.

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

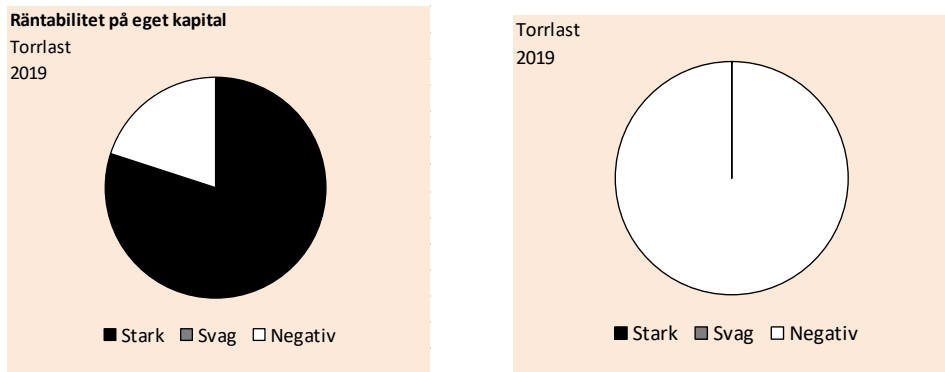


Diagram 5.32 Räntabilitet på eget kapital 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När sjöfartsstödet inkluderas har 80% av företagen i segmentet för torrlast en nivå som kan klassificeras som stark (> 10 procent), övriga har negativ räntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet exkluderas har alla företag negativa värden på räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008-2019 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.10 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	50%	50%	43%	14%	67%	60%	40%	60%	50%	67%	57%	67%	80%
	Svag	0-10%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	20%	0%	0%	33%	43%	17%	0%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	40%	50%	0%	0%	17%	20%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	67%	57%	17%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	33%	43%	83%	100%

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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

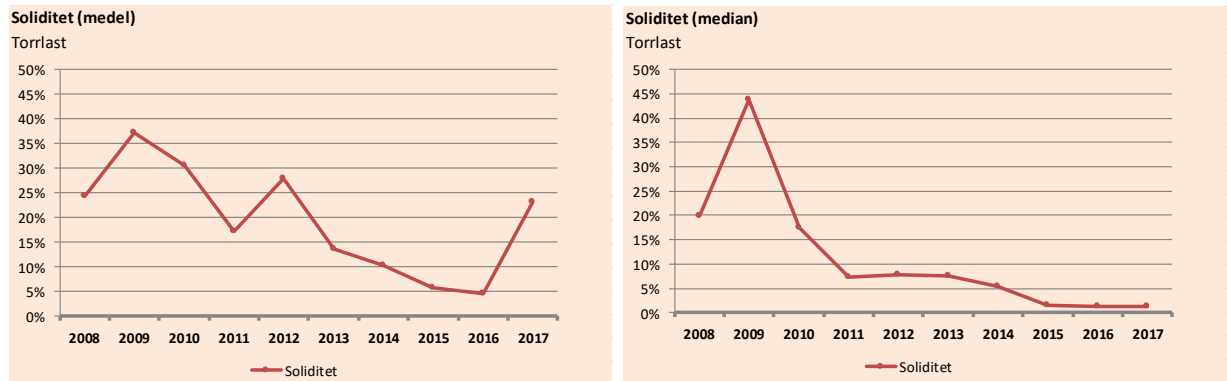


Diagram 5.33 Soliditet 2008–2017

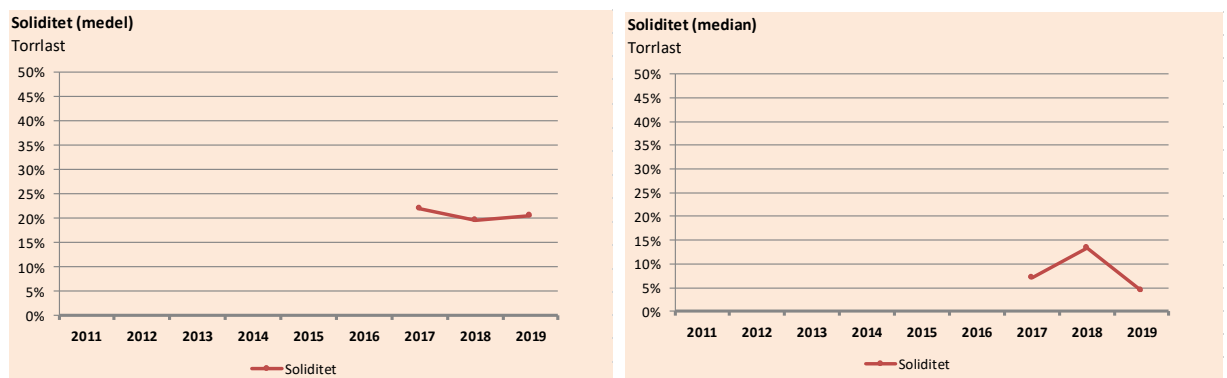


Diagram 5.34 Soliditet 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Det är ungefär samma nivå på medelvärde från 2018 till 2019 medan medianvärdet sjunker för 2019.

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

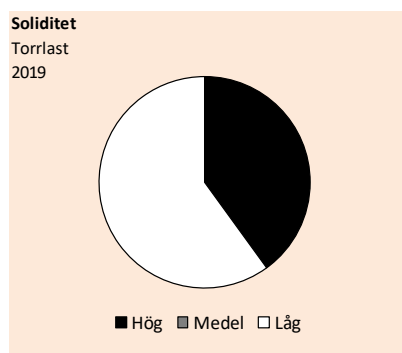


Diagram 5.35 Soliditet 2019

Lika många företag 2019 som 2018 (3 st) har en soliditet som klassas som låg. Lika många företag (2 st) har hög soliditet båda åren.

I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet under hela perioden utläsas.

Tabell 5.11 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Soliditet	Hög	> 25%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%	40%	43%	33%	40%
	Medel	15–25%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%	0%	0%	17%	0%
	Låg	< 15%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%	60%	57%	50%	60%

5.4.3 Torrlast - Likviditet

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

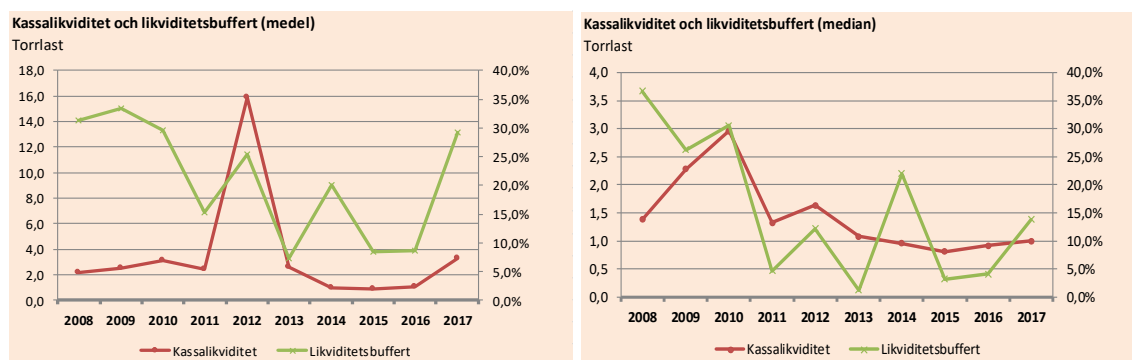


Diagram 5.36 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

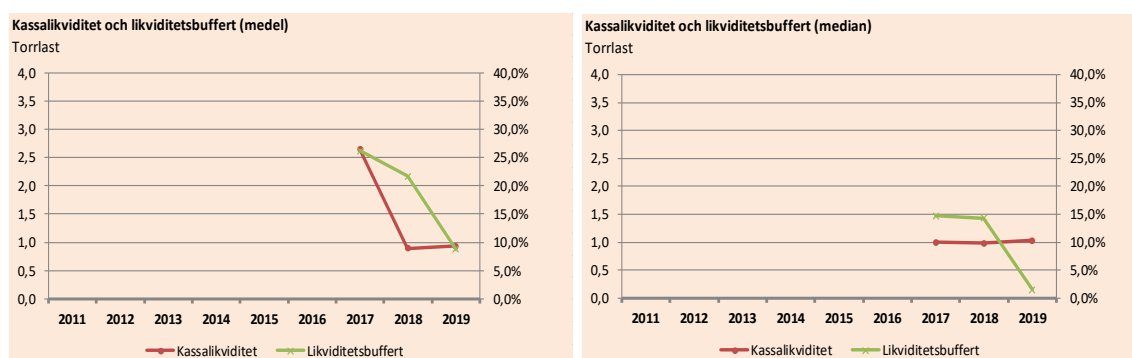


Diagram 5.37 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Under 2019 ligger kassalikviditeten ganska stilla på 2018 års nivå, både medelvärde och medianen. Likviditetsbufferten minskar dock betydligt i både medelvärde och median.

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

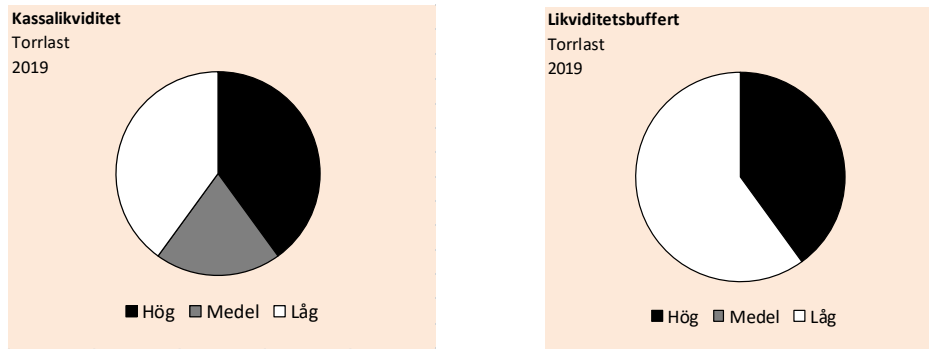


Diagram 5.38 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2019

Vad gäller klassificeringen har 40% företagen en kassalikviditet som klassas som låg, lika många har en hög nivå och resten medel. Likviditetsbufferten ligger på en hög nivå i 40% av företagen i torrlastsegmentet, resterande 60% ligger på låg nivå. Bilden är alltså blandad.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2019.

Tabell 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Kassalikviditet	Hög > 1,1	67%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%	40%	43%	33%	40%
	Medel 0,8-1,1	33%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	33%	20%	14%	33%	20%
	Låg < 0,8	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	33%	40%	43%	33%	40%
Likviditetsbuffert	Hög > 10%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	40%	17%	33%	60%	71%	50%	40%
	Medel 5-10 %	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%	33%	17%	0%	0%	17%	0%
	Låg < 5 %	0%	0%	14%	57%	50%	60%	60%	50%	50%	40%	29%	33%	60%

5.4.4 Torrlast - Ekonomisk effektivitet

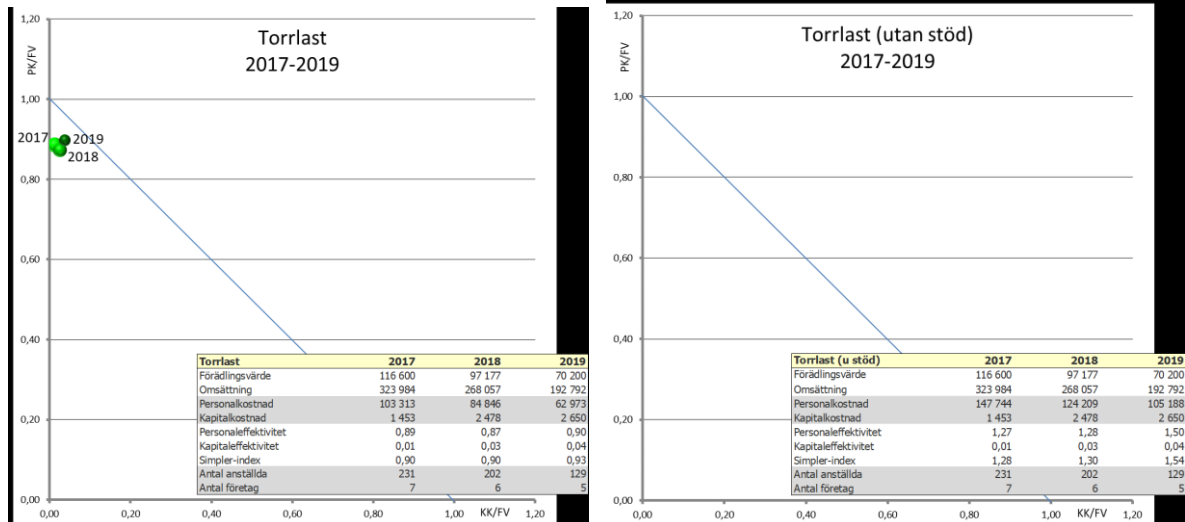


Diagram 5.39 Ekonomisk effektivitet för 2019, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet torrlast är den ekonomiska effektiviteten god under 2019 och med sjöfartsstödet visar åren 2017-2019 alla en god effektivitet (index lägre än 1,00). Utan stödet är effektiviteten mycket låg och uppenbart olönsam.

Sammantaget för torrlast ser vi att 2019 har medelvärdet på vinstmarginalen sjunkit medan medianvärdet har stigit något, båda måtten är positiva men med knapp marginal. För räntabilitet på eget kapital sjunker medelvärdet väsentligt och medianen stiger något. Värdena är dock känsliga för volatilitet hos enskilda företag. Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde och median på dessa lönsamhetsmått mycket sämre båda åren och negativa. Soliditeten är låg för 60% av företagen men hög för resten av dem, alltså en något svag men blandad bild för det fem företagen i gruppen. Även för kassalikviditet och likviditetsbuffert är bilden blandad, med 40% och 60% som har låg likviditet respektive likviditetsbuffert 2019. Den ekonomiska effektiviteten utan stödet är mycket svag i segmentet 2019, men med stödet blir alla tre åren 2017-2019 effektiva.

5.5 Färjesjöfart

I segmentet färjesjöfart ingår 8 rederier år 2019 och 6 rederier 2018. Sex av företagen är desamma så någon särskild jämförelse av endast dessa görs inte.

5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet

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

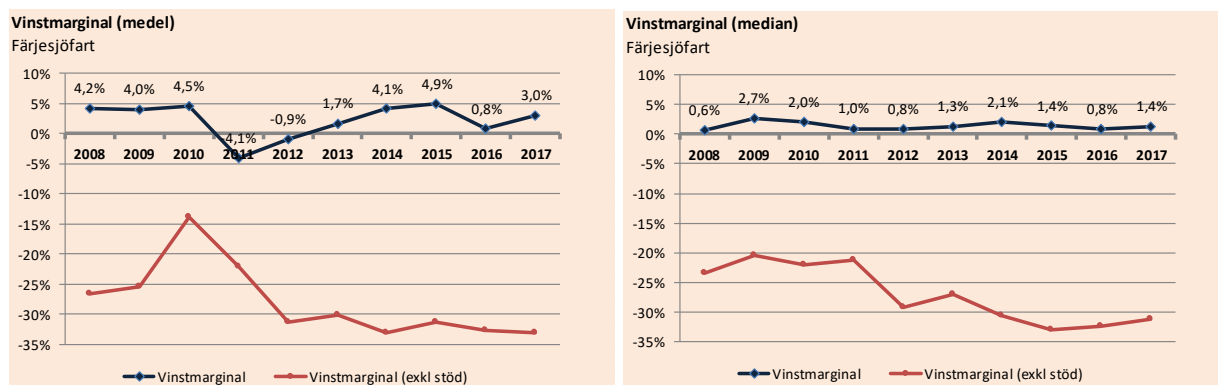


Diagram 5.40 Vinstmarginal 2008–2017

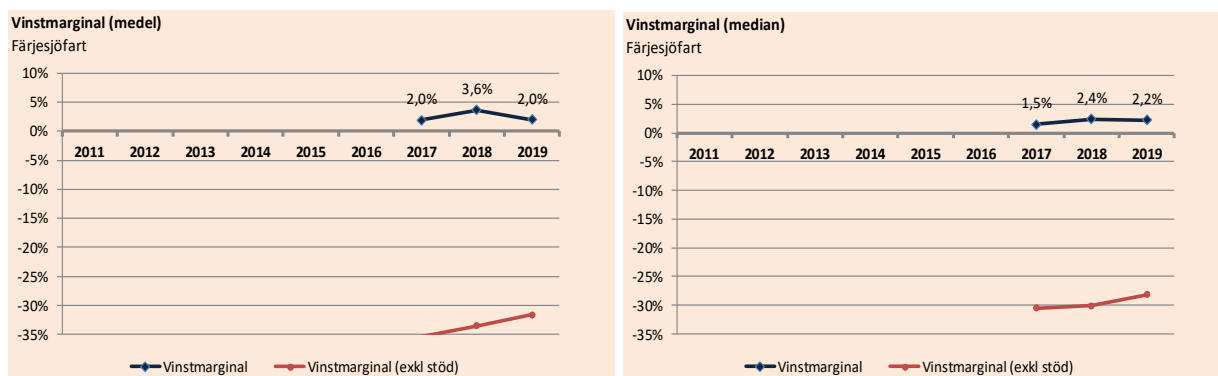


Diagram 5.41 Vinstmarginal 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Både medel och median ligger stabilt och är positiva.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median mycket sämre och väsentligt negativa.

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

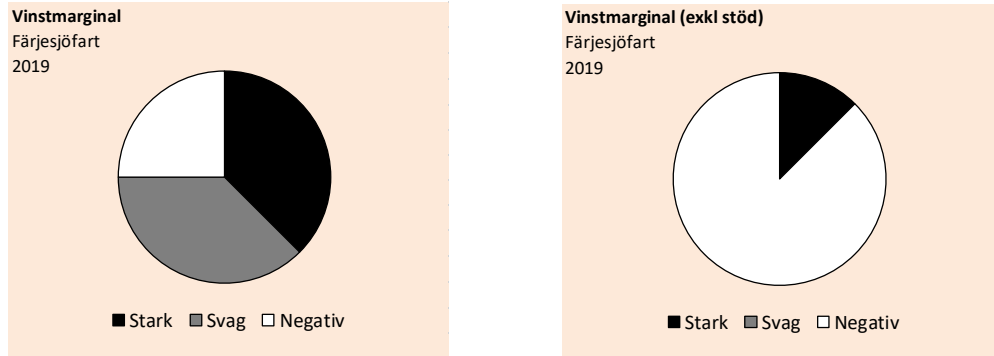


Diagram 5.42 Vinstmarginal 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av företagen i segmentet för färjesjöfart har 75 % en positiv vinstmarginal under år 2019, varav 38 % 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 tidsperioden 2008-2019.

Tabell 5.13 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%	17%	17%	38%
	Svag	0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%	67%	67%	38%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%	17%	17%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%	17%	17%	13%
	Svag	0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%	83%	83%	88%

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

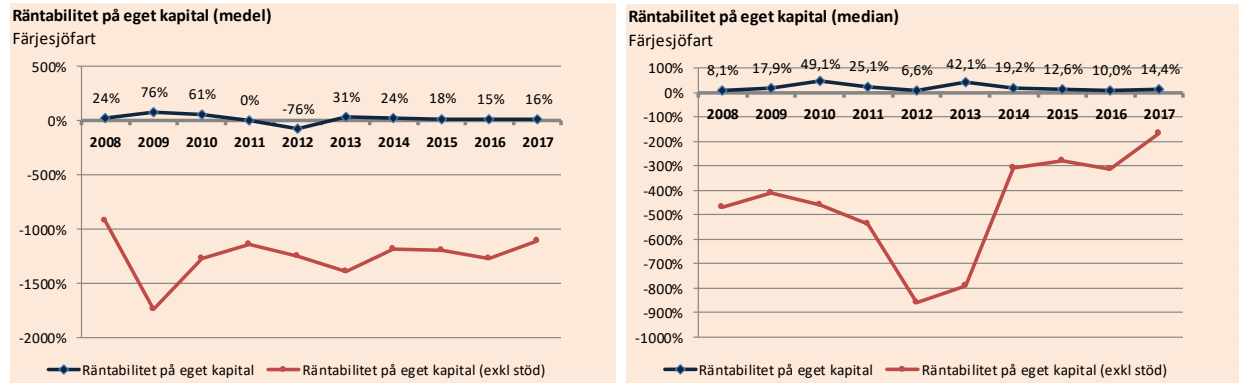


Diagram 5.43 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

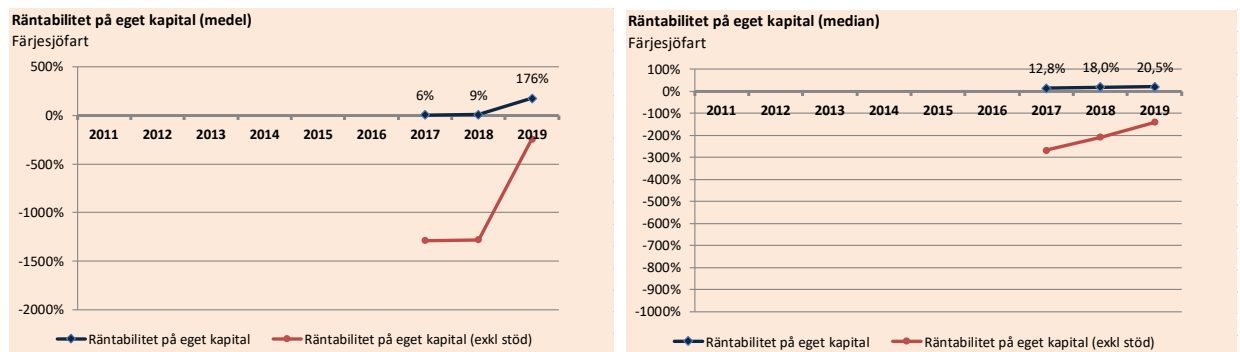


Diagram 5.44 Räntabilitet på eget kapital 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2018 stiger medelvärdet medan medianvärdet är ungefär detsamma båda åren. För medelvärdet finns en fiktiv (matematisk) ökning som beror av att ForSea redovisar såväl ett negativt resultat som ett negativt eget kapital och kvoten blir då positiv.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median mycket sämre 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.

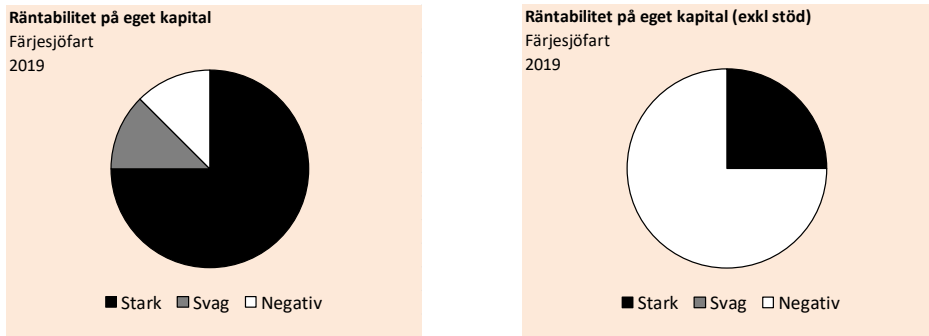


Diagram 5.45 Räntabilitet på eget kapital 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

75 % 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 25% procent om sjöfartsstödet exkluderas samtidigt som övriga har svag eller negativ räntabilitet på eget kapital. Sjöfartsstödet gör att 88 % av företagen i segmentet har en positiv räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008–2019 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.14 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark > 10 %	50%	63%	75%	50%	38%	67%	83%	50%	50%	57%	50%	67%	75%
	Svag 0-10%	25%	38%	25%	25%	25%	33%	0%	33%	33%	29%	33%	17%	13%
	Negativ < 0%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%	17%	17%	14%	17%	17%	13%
Exkl. stöd	Stark > 10%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	17%	17%	17%	14%	0%	0%	25%
	Svag 0-10%	13%	25%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%	0%	17%	17%	0%
	Negativ < 0%	75%	75%	63%	88%	88%	83%	83%	83%	83%	86%	83%	83%	75%

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.

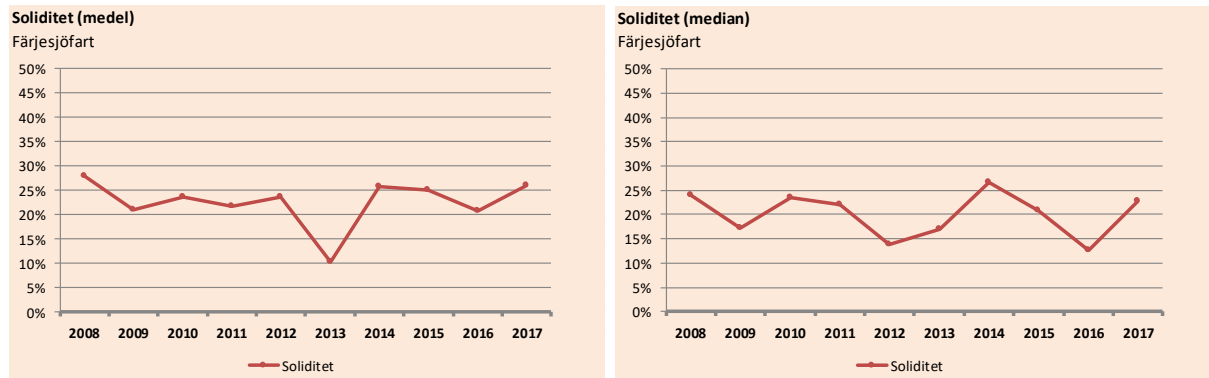


Diagram 5.46 Soliditet 2008–2017

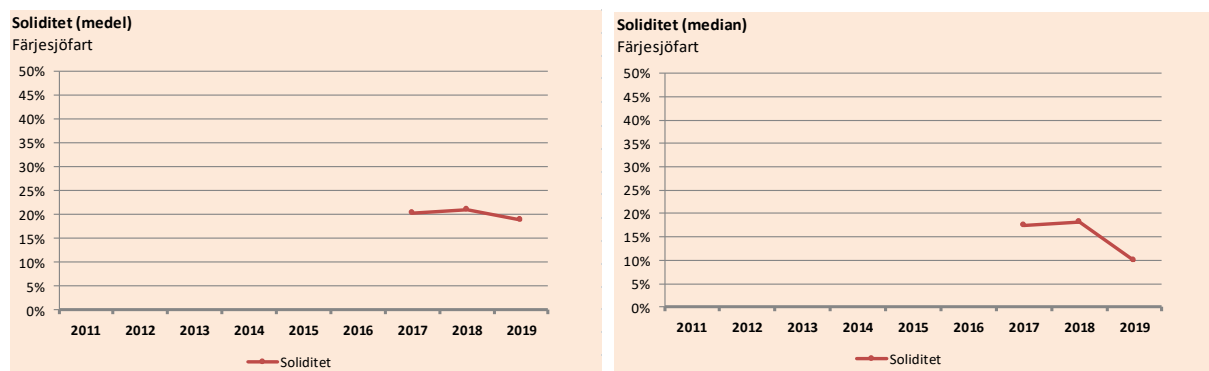


Diagram 5.47 Soliditet 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Medelvärdet minskar marginellt för 2019 där medianen minskar mer påtagligt.

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

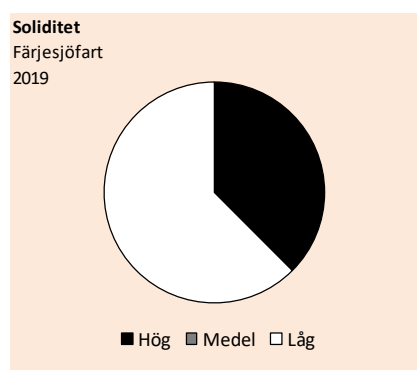


Diagram 5.48 Soliditet 2019

Av företagen i segmentet ligger 38% på en hög soliditet och 63% på en låg (>15%) soliditet. Jämfört med närmast föregående år är det en försämring där ytterligare 2 företag har låg soliditet.

Tabell 5.15 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Soliditet	Hög	> 25%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%	43%	33%	50%	38%
	Medel	15-25%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%	29%	17%	0%	0%
	Låg	< 15%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%	29%	50%	50%	63%

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

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

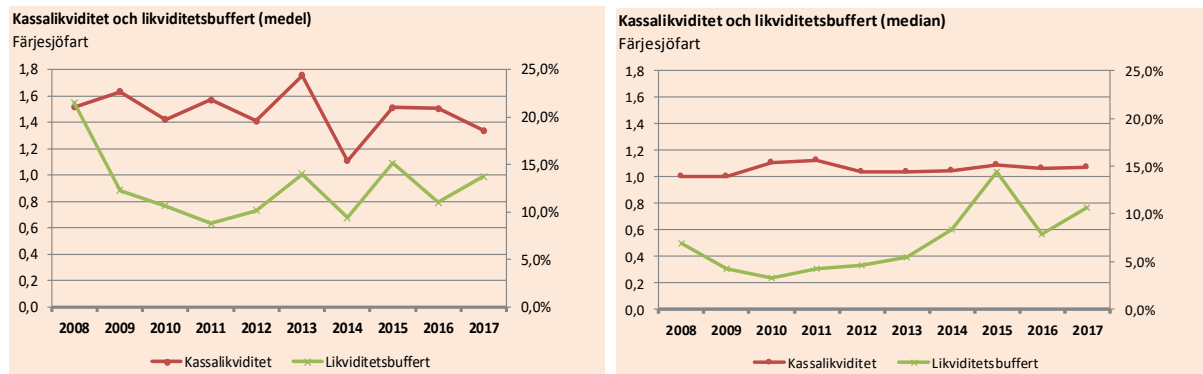


Diagram 5.49 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

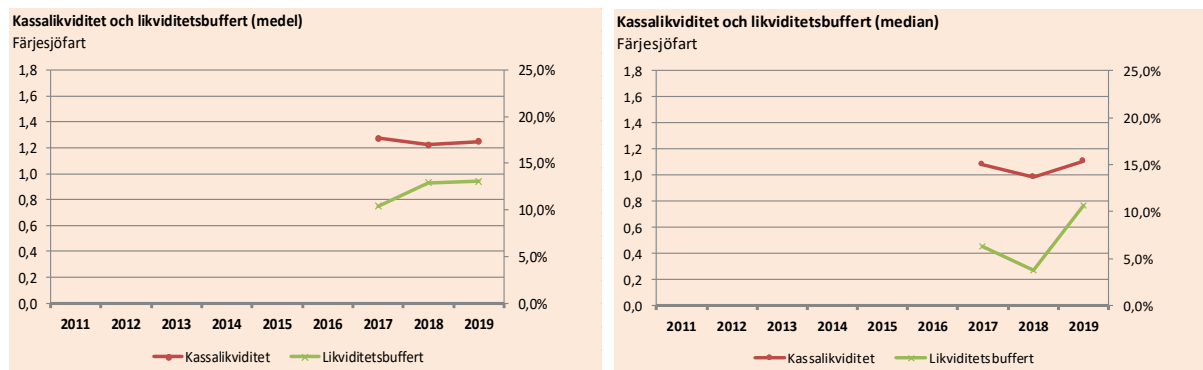


Diagram 5.50 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Under 2018 ökar kassalikviditeten något, åtminstone i medianvärde. Likviditetsbufferten ökar mer påtagligt, särskilt medianvärdet.

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

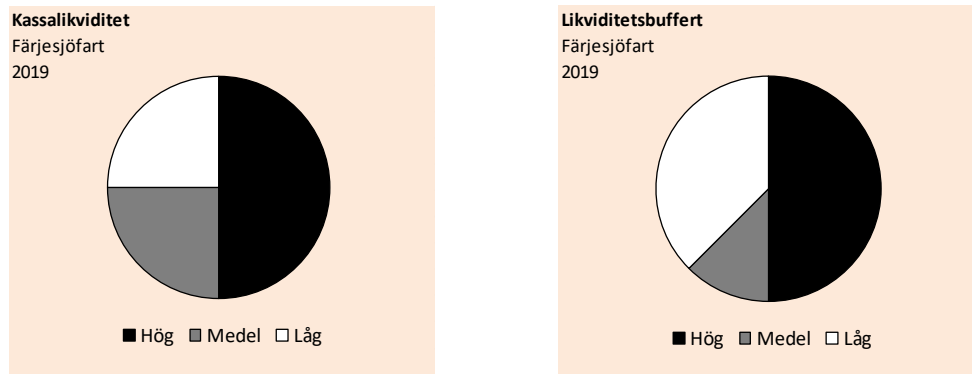


Diagram 5.51 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2018

Majoriteten av företagen har kassalikviditet under 2018 på medel (0,8-1,1) eller hög (> 1,1) nivå. Vad gäller likviditetsbuffert så har 63% av företagen en nivå som klassificeras som medel eller hög. Det är en förbättring jämfört med 2018.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008-2019.

Tabell 5.16 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%	50%	29%	43%	50%	33%	50%
	Medel	0,8-1,1	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%	17%	43%	29%	17%	33%	25%
	Låg	< 0,8	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%	33%	29%	29%	33%	33%	25%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%	67%	29%	71%	50%	33%	50%
	Medel	5-10 %	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%	0%	29%	0%	0%	17%	13%
	Låg	< 5 %	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%	33%	43%	29%	50%	50%	38%

5.5.4 Färjesjöfart - Ekonomisk effektivitet

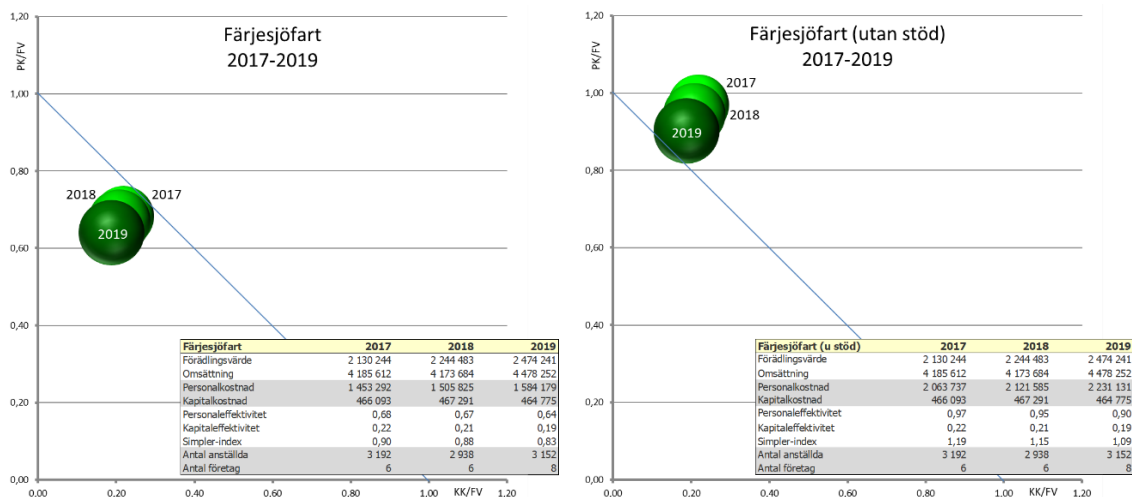


Diagram 5.52 Ekonomisk effektivitet för 2017-2019, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

Den ekonomiska effektiviteten är god och förbättras till 2019 med sjöfartsstödet inkluderat. Utan sjöfartsstödet är effektiviteten sämre än ett genomsnittligt näringsliv men trenden mot förbättrad effektivitet syns fortfarande.

Sammantaget för färjesjöfart ser vi att vinstmarginalen ligger stabilt med sjöfartsstöd och både medel- samt medianvärde är positiva. För räntabilitet på eget kapital stiger medelvärdet mycket, men här finns en fiktiv (matematisk) ökning som beror av att ForSea redovisar såväl ett negativt resultat som ett negativt eget kapital och kvoten blir då positiv. Även medianen stiger något. Om sjöfartsstödet exkluderas blir båda lönsamhetsmåttens medelvärde och median mycket sämre och negativa. 63% av företagen har en låg soliditet. Majoriteten av företagen har en kassalikviditet och en likviditetsbuffert som klassas som medel eller hög. Den ekonomiska effektiviteten är god om sjöfartsstödet inkluderas, utan stödet ser 2019 ut att förbättras men är ändå under genomsnittet av svenskt näringsliv.

5.6 Management

I segmentet management ingår 7 företag 2019 mot 8 företag 2018 och 6 av dem är desamma. Därför görs ingen jämförelse endast mellan de företag som är gemensamma för båda 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).

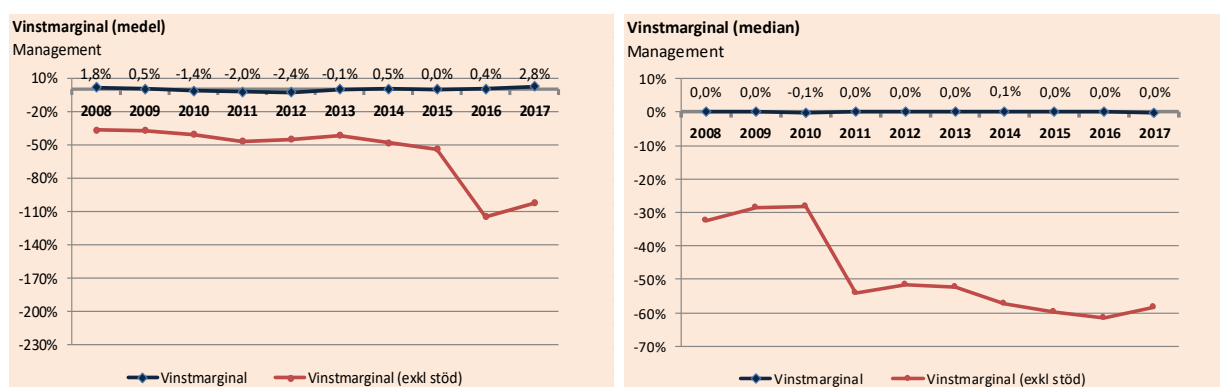


Diagram 5.53 Vinstmarginal 2008–2017

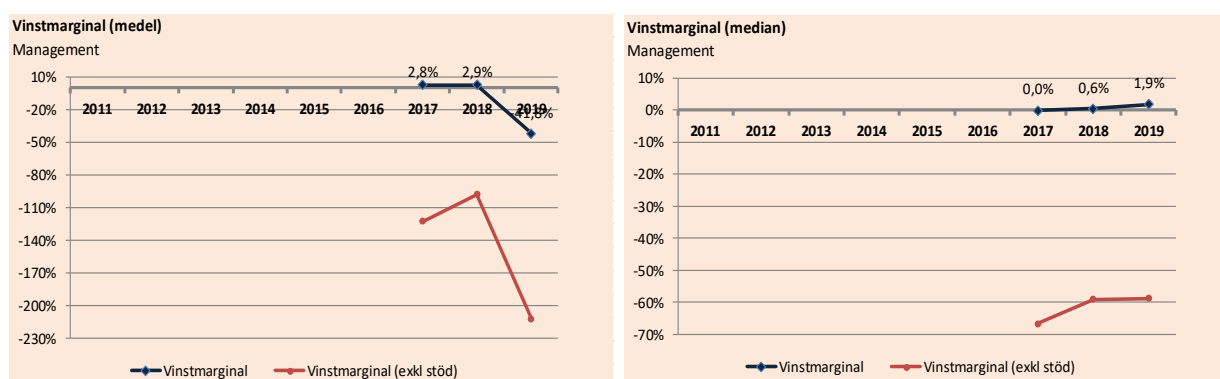


Diagram 5.54 Vinstmarginal 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2019 sjunker medelvärdet till en mycket låg (negativ) nivå även med sjöfartsstödet. Ett enskilt bolag (Nordic HSC Crewing AB som sålt fartyg) redovisar ett mycket negativt resultat som divideras med en låg omsättning 2019 och detta drar ned medelvärdet. Medianvärdet ligger dock kvar på låg nivå strax över nollstrecket.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median mycket sämre 2018 och 2019 och de är negativa.

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

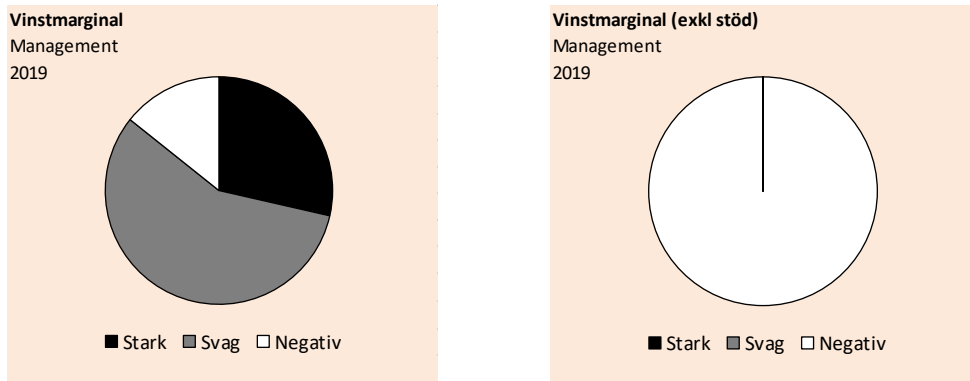


Diagram 5.55 Vinstmarginal 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Endast 14% av företagen har en negativ vinstmarginal 2019 (men år 2018 hade inget företag det). När sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under tidsperioden 2008–2019.

Tabell 5.17 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

Vinstmarginal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark > 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	25%	29%
	Svag 0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%	29%	75%	57%
	Negativ < 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%	14%
Exkl. stöd	Stark > 5%	0%	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%	0%
	Negativ < 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%	100%

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

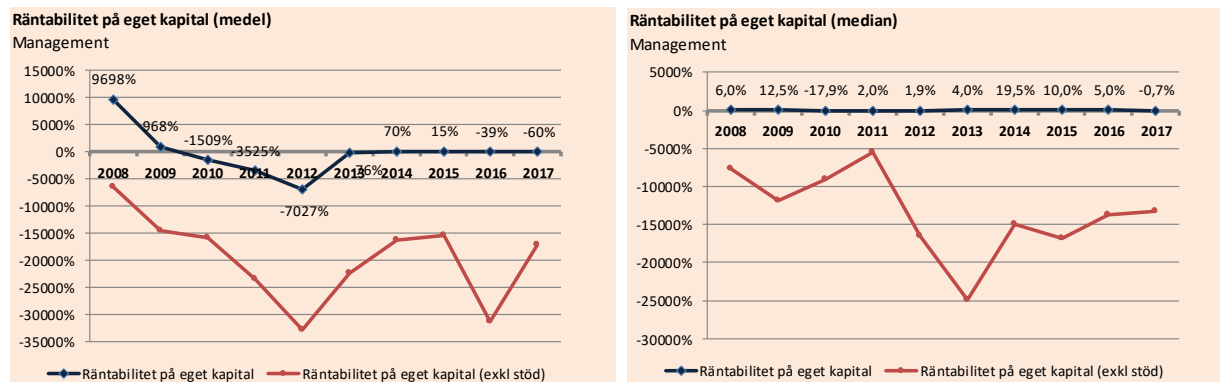


Diagram 5.56 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

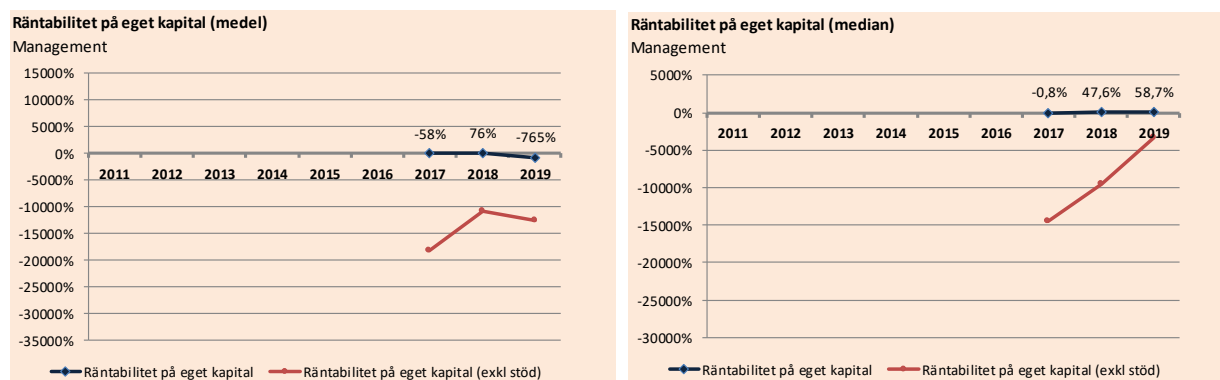


Diagram 5.57 Räntabilitet på eget kapital 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: 2019 sjunker medelvärde mycket och blir negativt. Ett enskilt bolag (Nordic HSC Crewing AB) drar ned medelvärde. Medianvärdet stiger något.

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.

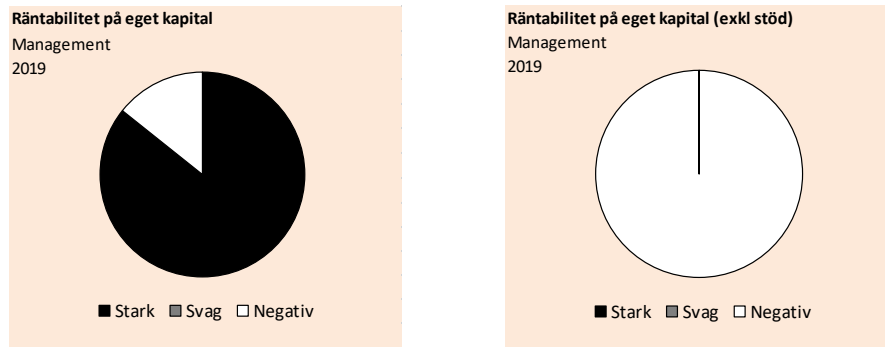


Diagram 5.58 Räntabilitet på eget kapital 2019 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har 86% av företagen en stark nivå på räntabiliteten inklusive sjöfartsstödet. 14% (ett företag) har negativ räntabilitet. Samtliga företag har en negativ räntabilitet om sjöfartsstödet exkluderas.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008-2019 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017-2019 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%	40%	25%	29%	29%	88%	86%
	Svag	0-10%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%	20%	38%	14%	14%	13%	0%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	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%	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.

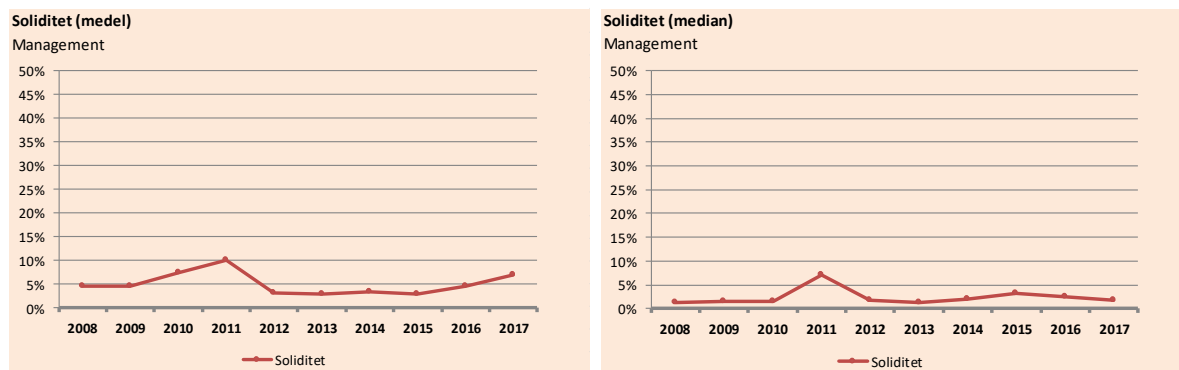


Diagram 5.59 Soliditet 2008–2017

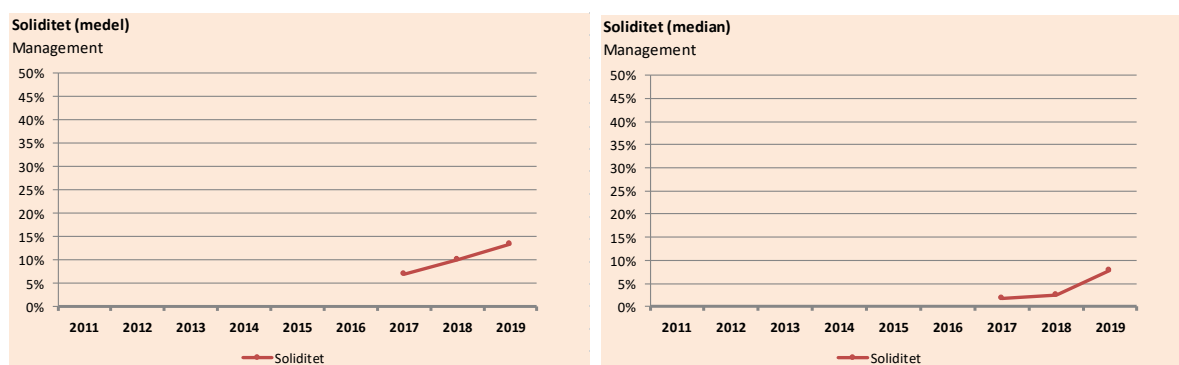


Diagram 5.60 Soliditet 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Det sker en förbättring av både medelvärde och medianen vad gäller soliditet. Nivåerna dock fortsatt låga.

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

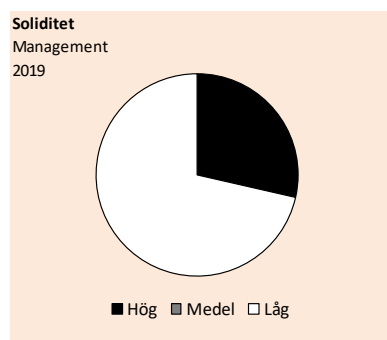


Diagram 5.61 Soliditet 2019

Som konstaterats ovan är soliditeten i detta segment generellt låg vilket diagrammen också visar. 71 % av företagen i segmentet bedöms ha en låg soliditet under 2019, en viss förbättring från 2018.

I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet under perioden 2008-2019 utläsas.

Tabell 5.19 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Soliditet	Hög	> 25%	0%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	13%	29%
	Medel	15-25%	14%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%	86%	86%	88%	71%

5.6.3 Management – Likviditet

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

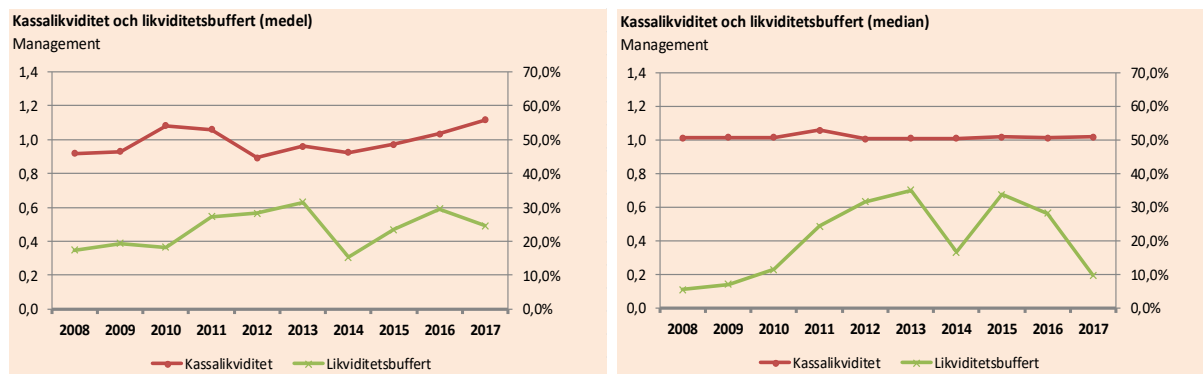


Diagram 5.62 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

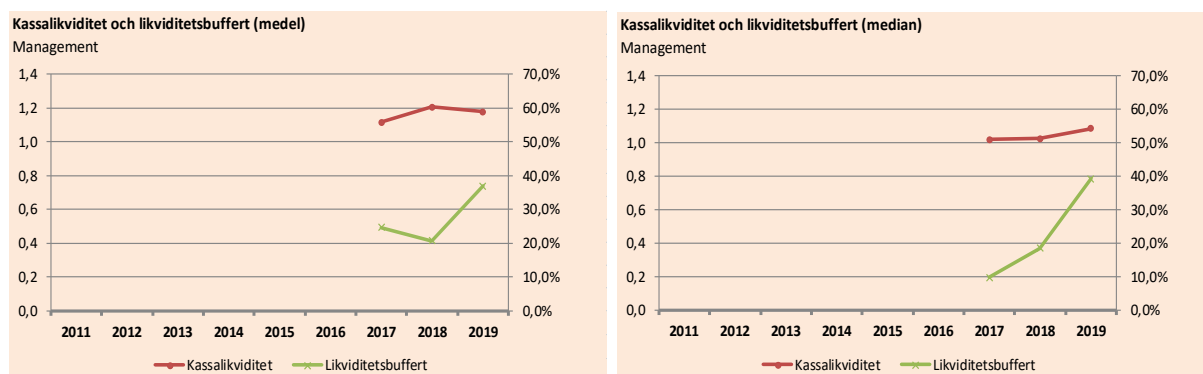


Diagram 5.63 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2019

Utvecklingen 2018–2019: Under 2018 påverkas kassalikviditeten i medelvärde och median inte så mycket från 2019, men likviditetsbufferten ökar väsentligt, både medelvärde och median.

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

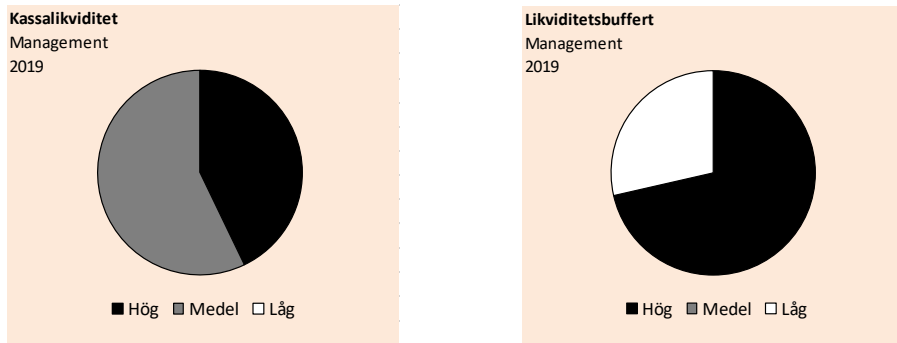


Diagram 5.64 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2019

Kassalikviditet för samtliga företag i managementsegmentet ligger 2019 på en nivå som klassificeras som medelnivå (0,8–1,1) eller hög (>1,1). Beträffande likviditetsbufferten har 71% av företagen en nivå som klassificeras som hög medan övriga ligger på en låg nivå. Detta är en viss förbättring från 2018.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2019.

Tabell 5.20 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2017–2019 enligt ny metod

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019
Kassalikviditet	Hög > 1,1	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%	0%	13%	14%	14%	25%	43%
	Medel 0,8-1,1	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%	80%	88%	86%	86%	75%	57%
	Låg < 0,8	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög > 10%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	63%	43%	43%	50%	71%
	Medel 5-10 %	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%	14%	14%	0%	0%
	Låg < 5 %	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%	40%	38%	43%	43%	50%	29%

5.6.4 Management - Ekonomisk effektivitet

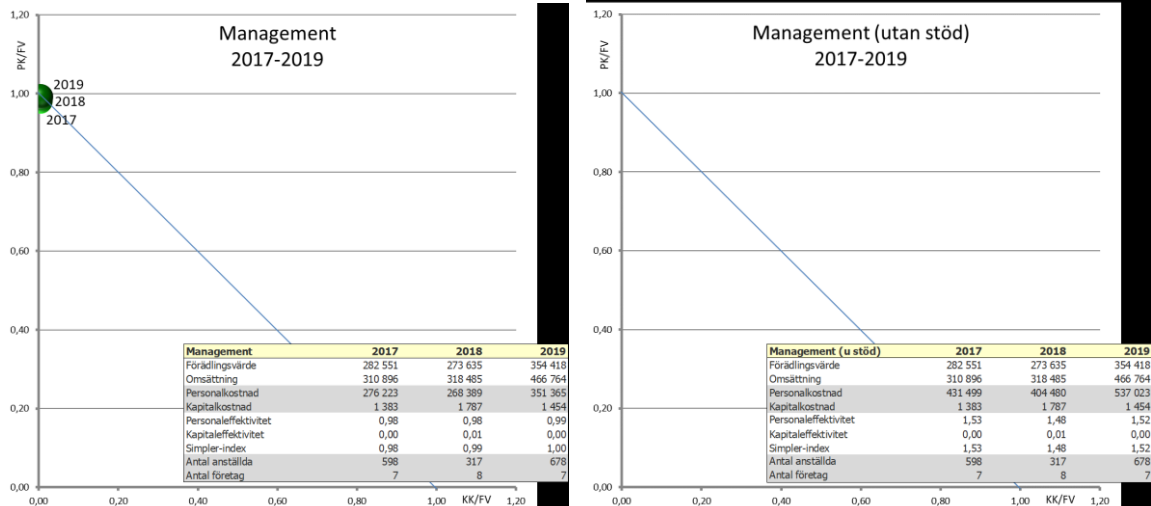


Diagram 5.65 Ekonomisk effektivitet 2017-2019, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet management är den ekonomiska effektiviteten för de vartdera året ingående företagen likartad under 2017-2019, Med sjöfartsstödet visar samtliga år en medelgod effektivitet (index lägre än eller lika med 1,00) medan läget är mycket svagt utan stöd.

Sammantaget för management ser vi att till 2019 sjunker medelvärde när det gäller vinstmarginal och räntabiliteten på eget kapital. Det är ett enskilt företag som påverkar utvecklingen starkt vad gäller medelvärde. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens och räntabilitetens medelvärde och median mycket sämre och de är negativa båda åren. Soliditeten är låg för 71 % av företagen. Kassalikviditeten är god 2019, ligger på nivån medel eller hög för samtliga företag. Beträffande likviditetsbufferten har 71% av företagen en nivå som klassificeras som hög. Detta är en förbättring från 2018. Den ekonomiska effektiviteten är medelgod med sjöfartsstöd.

6. Jämförelser av ekonomisk effektivitet

I årets rapport ingår som förra året också att jämföra den del av sjöfartsnäringslivet som fått stöd under 2019 med olika andra relevanta grupper av företag/sektorer i Sveriges näringsliv. Tabellen nedan visar en liknande tabell som den för de sjöfartsstödsberättigade företagen och segmenten i kapitlet *Nuläget i de svenska rederierna*. De olika grupperna är:

- Sveriges hela näringsliv speglat av aktiebolag, ekonomiska föreningar och andra bolagsformer, men inte enskilda firmor. En bred referens för lönsamhetsmättet ekonomisk effektivitet då det visar årets genomsnitt för alla branscher (0,81)
- 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 lista tillhandahållen av Trafikanalys, kompletterad med utvalda övriga bolag med SNI koder inom hamnverksamhet
- 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

6.1 Jämförelse med andra sektorer

Tabell 6.1 Aggregerad bokslutsdata för företag som ingår i definierade jämförelsegrupper 2019

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR		Sverige	Övrig sjöfart	Hamnar	Järnväg	Vägtransport	Lufttransport	Bemanning	Varuägare
Antal bolag		602 681	804	76	57	13 564	256	4 978	99 767
Nettomsättning	tkr	10 030 532 332	16 384 167	8 419 850	20 014 853	197 917 137	30 065 560	68 161 685	3 158 958 305
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 239 434 818	2 056 542	1 944 346	2 890 169	20 696 053	1 897 682	2 867 885	289 441 581
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	904 038 638	1 010 997	1 057 215	1 113 819	6 653 660	1 236 791	2 443 641	207 600 681
Finansnetto	tkr	783 196 363	146 596	-173 936	5 272	-371 307	-299 905	470 194	83 255 603
Resultat e. finansnetto	tkr	1 687 235 002	1 157 593	883 279	1 119 091	6 282 353	936 886	2 913 835	290 856 284
Krediterade stödbelopp	tkr	1 562 928	0	0	0	0	0	0	0
Antal Anställda	st	2 934 390	2 179	3 644	7 846	115 307	4 754	81 063	858 571
Anlägningstillgångar	tkr	18 452 062 976	19 996 285	18 037 865	13 577 349	118 000 990	11 640 836	8 537 901	1 679 980 293
Omsättningstillgångar	tkr	12 880 765 382	10 294 014	4 413 414	6 933 522	52 911 951	9 369 286	31 450 742	1 453 273 404
Summa tillgångar	tkr	31 342 848 358	30 290 299	22 451 279	20 510 871	170 912 941	21 010 122	39 988 643	3 133 253 697
Eget kapital	tkr	12 011 227 666	7 934 337	6 247 320	7 429 180	35 400 191	5 222 251	11 178 823	1 195 213 016
Obeskattade reserver	tkr	962 512 450	5 445 643	2 277 912	1 989 148	16 916 610	356 559	1 253 148	286 690 047
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	12 973 740 117	13 379 981	8 525 232	9 418 328	52 316 801	5 578 811	12 431 971	1 481 903 063
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	8 577 890 677	1 063 079	639 495	957 793	2 301 990	5 940 921	594 466	132 260 191
Kortfristiga skulder	tkr	8 063 590 600	7 321 241	9 163 305	5 704 459	52 125 405	5 803 777	18 253 576	1 091 294 956
Långfristiga skulder	tkr	9 529 161 976	8 478 619	4 123 212	4 430 293	64 162 739	3 686 623	8 704 291	428 209 185
Summa skulder	tkr	17 592 752 575	15 799 860	13 286 517	10 134 752	116 288 144	9 490 400	26 957 867	1 519 504 141
Summa eget kapital och skulder	tkr	39 144 383 369	30 242 920	22 451 244	20 510 873	170 906 936	21 010 132	39 984 304	3 133 667 395
Summa Förädlingsvärde	tkr	4 093 999 107	3 185 137	4 038 731	6 616 358	66 519 413	5 696 615	47 275 062	896 041 982
Summa Personalkostnad	tkr	2 013 078 749	1 560 766	2 946 409	5 271 000	58 570 838	4 354 397	43 761 928	591 532 142
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 304 669 501	1 242 974	624 424	910 619	5 225 396	571 800	1 291 519	143 262 236
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,81	0,88	0,94	0,93	0,96	0,86	0,95	0,82

Av tabellen framgår att den mest effektiva jämförelsegruppen av företag är hela det svenska näringslivet, med ett index på 0,81. En annan mycket ekonomiskt effektiv grupp är varuägarna, som ju är en stor del av hela det svenska näringslivet. Sjöfarten

som inte uppbär sjöfartsstöd ligger på 0,88, vilket är bättre än företagen som får sjöfartsstöd (Simpler-index 0,96).

Ser vi till övriga transportslag är det ungefär samma effektivitet inom lufttransport som inom övrig sjöfart, medan järnvägstransport och vägtransport ligger något sämre men fortfarande effektiva enligt definitionen.

Bemanningsföretag är effektiva, med ett index på 0,95, att jämföra med 1,00 för de managementföretag inom sjöfart som uppbär sjöfartsstöd. Det är alltså en något sämre effektivitet inom sjöfartens bemanningsverksamhet jämfört med övrig svensk bemanningsverksamhet.

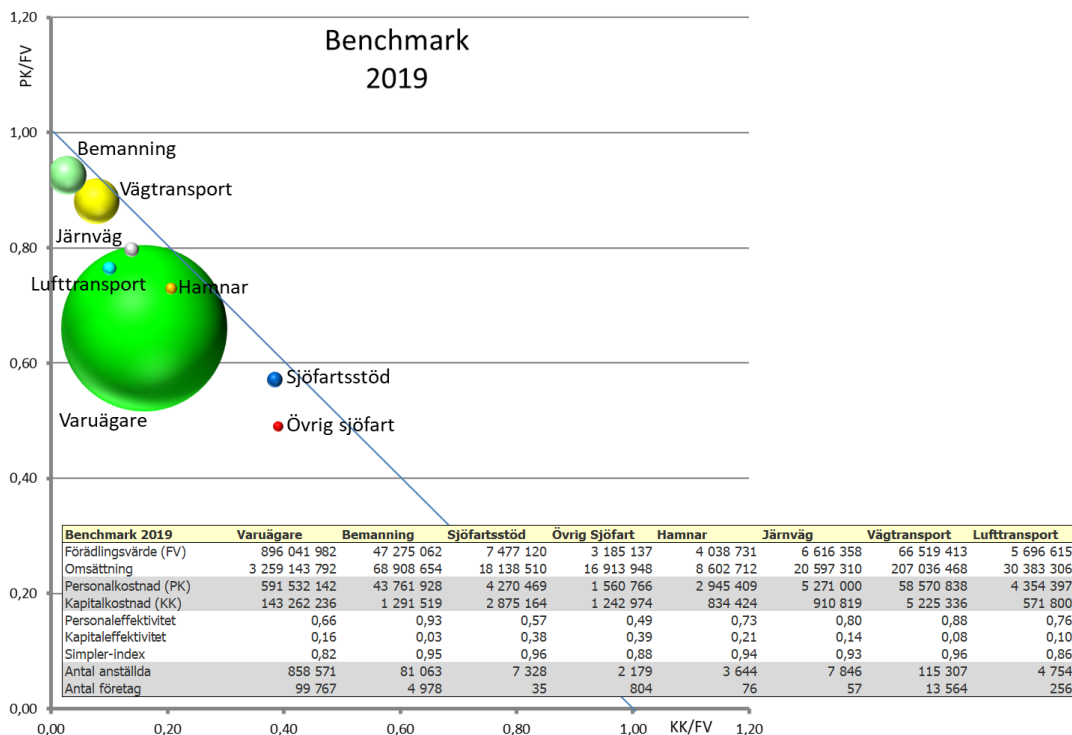


Diagram 6.1 Ekonomisk effektivitet 2019, jämförelsegrupperna (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag)

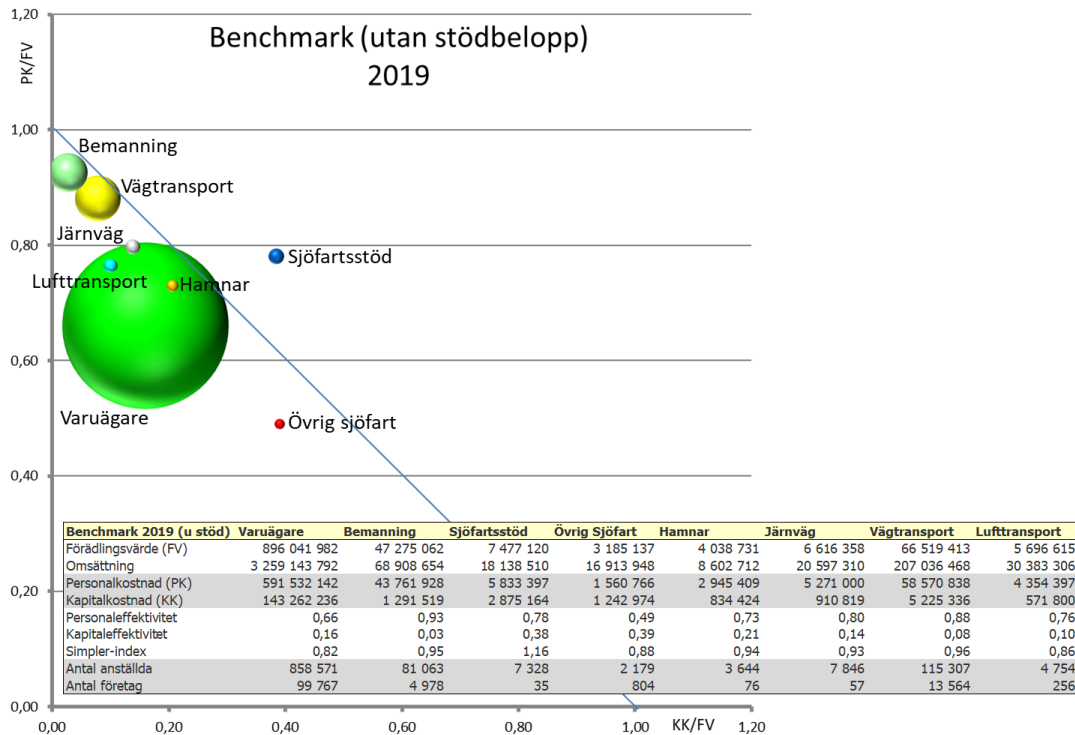


Diagram 6.2 Ekonomisk effektivitet 2019, jämförelsegrupperna (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag men nu utan stödbidrag)

Utan sjöfartsstöd uppvisar de stödberättigade företagen påtagligt sämre ekonomisk effektivitet än samtliga jämförelsegrupper (Simpler-index 1,16).

6.2 Särskild jämförelse inom hamnsektorer

I årets rapport har vi också tittat i närmare detalj på företag sysselsatta inom hamnverksamhet. Baserat på underlag från Trafikanalys har vi delat in hamnsektorn i hamnbolag, terminaloperatörer samt övriga stödtjänster inom hamnverksamhet. På samma vis som för segmenten med sjöfartsstöd redovisar vi aggregerade resultat och balansräkningar för dessa grupper i tabellen nedan.

Tabell 6.2 Aggregerad bokslutsdata för företagsgrupperna inom hamnverksamhet

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR		Hamnbolag	Terminaloperatör	Stödtjänster
Antal bolag		30	10	36
Nettoomsättning	tkr	5 658 141	2 465 033	296 676
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 551 299	360 193	32 854
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	831 784	211 625	13 806
Finansnetto	tkr	-135 551	-38 493	108
Resultat e. finansnetto	tkr	696 233	173 132	13 914
Krediterade stödbelopp	tkr	0	0	0
Antal Anställda	st	2 152	1 245	247
Anläggningstillgångar	tkr	15 782 721	1 952 593	302 551
Omsättningstillgångar	tkr	2 789 879	1 466 741	156 794
Summa tillgångar	tkr	18 572 600	3 419 334	459 345
Eget kapital	tkr	4 452 202	1 518 504	276 614
Obeskattade reserver	tkr	1 709 716	489 406	78 790
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	6 161 918	2 007 910	355 404
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	561 432	77 748	315
Kortfristiga skulder	tkr	8 513 260	572 626	77 419
Långfristiga skulder	tkr	3 335 988	761 050	26 174
Summa skulder	tkr	11 849 248	1 333 676	103 593
Summa eget kapital och skulder	tkr	18 572 598	3 419 334	459 312
Summa Förädlingsvärde	tkr	2 650 458	1 181 963	206 310
Summa Personalkostnad	tkr	1 797 131	958 535	189 743
Summa Kapitalkostnad	tkr	613 583	188 118	32 722
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,91	0,97	1,08

Hamnsektorn domineras av hamnbolagen, där 30 företag omsätter 5,7 mdr 2019. 10 företag klassade som terminaloperatörer omsätter 2,5 mdr motsvarande period. Alla tre grupperna redovisar positiva rörelseresultat och hamnbolag samt terminaloperatörer visar en ekonomisk effektivitet bättre än genomsnittlig konkurrenskraft i Sverige (Simpler-index 1,00), men inte lika effektivt som övriga näringslivet för året 2019.

Hamnbolag och terminaloperatörer visar en ekonomisk effektivitet på samma nivå som båda grupper av sjöfartsbolag (sjöfartsstödet inräknat), där vi också kan notera att verksamhet inom terminaloperatörer är mer personalintensiv än för hamnbolagen.

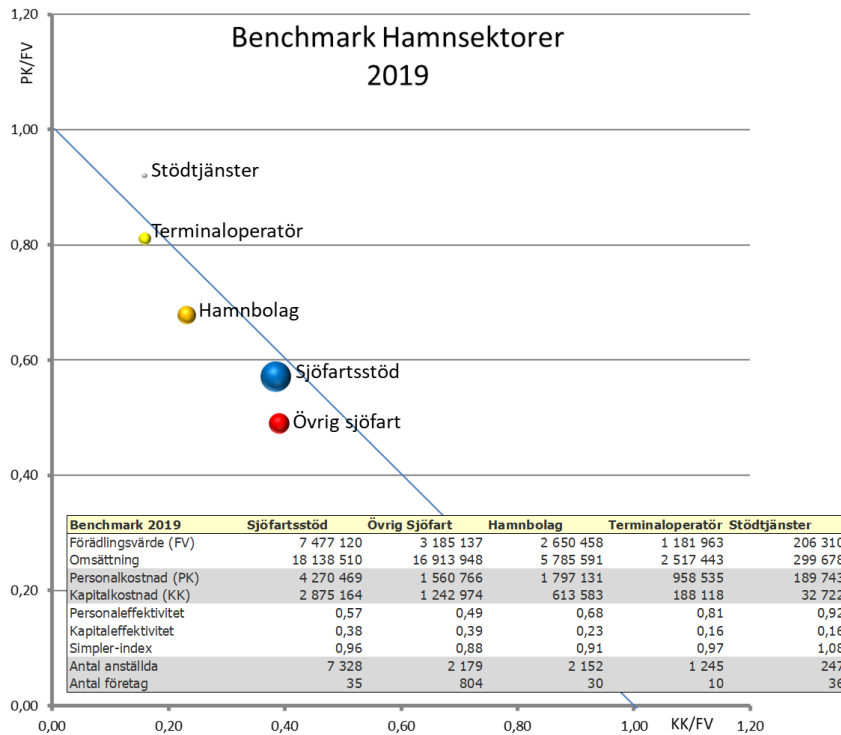


Diagram 6.3 Ekonomisk effektivitet 2019, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag)

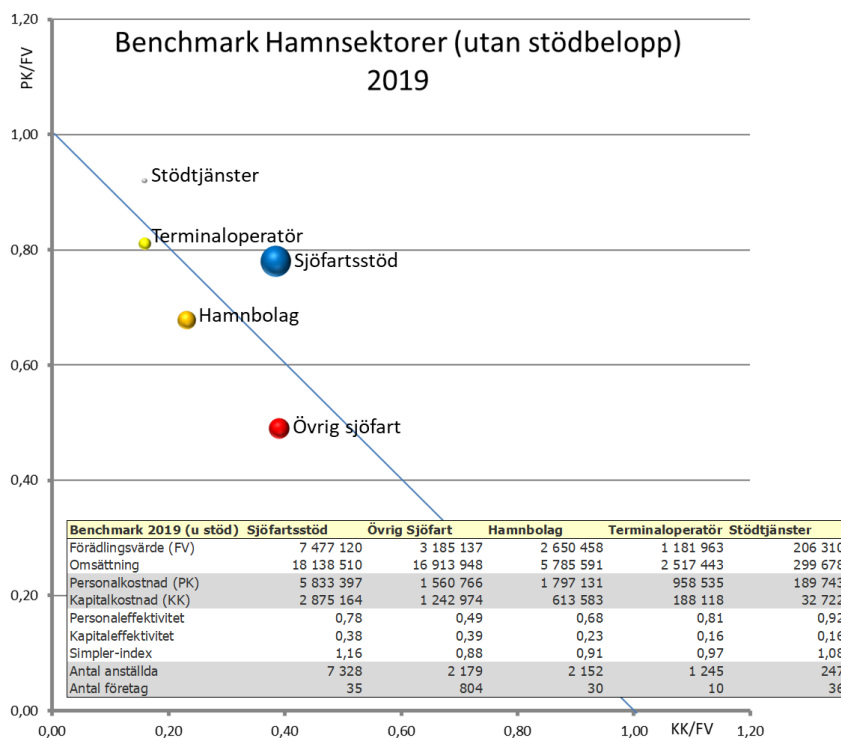


Diagram 6.4 Ekonomisk effektivitet 2019, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag men nu utan stödbidrag)

7. Kommentar

Rapporten har haft som ambition att utvärdera de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2019. 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 2018 och 2019. 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

INFORMATION OM BOLAGEN		
Bolag som fått rederistöd 2019	Org.nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Stena Marine Management AB	5566278148	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tallink Silja AB	5563426138	
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Viking Rederi AB	5561157289	
TT-Line AB	5560637828	
Forsea Helsingborg AB	5562064575	Forsea AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Northern Expeditions AB	5591158505	
Bergsunds Rederi AB	5569764425	
Sirius Crew AB	5591297360	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
AdMare Ship Management AB	5569583460	
GoTa NETSS AB	5590245451	
Master Mariner AB	5566425392	
OSM Transforest AB	5568630494	
Nordic HSC Crewing AB	5590248430	
GoTa Fleet AB	5590329644	
Furetank Rederi AB	5563717510	
Rederi AB Donsötank	5560582925	
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tarbit Shipping AB	5563791325	
Rederi AB Ålvtank	5564663143	
BRP Rederi AB	5565362323	
OljOla Shipping AB	5591519573	
Northern Offshore Services AB	5564421161	
Göteborg Bunker AB	5566119433	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Öckerö Bunkerfrakt AB	5564868585	
Tankskär Rederi AB	5565758488	
Sirius Shipping AB	5567725360	
Eurovik Shipping AB	5567855621	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	5565243150	
F Shipping AB	5569636771	
Rederi AB Ishavet	5565360830	
Fiducia Rederi AB	5564326345	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2019:

Northern Expeditions AB	5591158505	
Bergsunds Rederi AB	5569764425	
AdMare Ship Management AB	5569583460	

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2019:

Viking Supply Ships Management AB	5568582463	Viking Supply Ships AB (del av koncernbokslut andra år än 2019)
Rederi AB Uman	5560540014	Rederiaktiebolaget Mattsson (del av koncernbokslut andra år än 2019)
VGG Sweden AB	5568102619	
Oleum AB	5569596173	
OljOla AB	5566675293	
AB Westco	5563133502	

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

OSM Transforest AB	Årsredovisning har inte inkommit till Bolagsverket per 2020-10-10
--------------------	---

Bilaga 3 Koncernjusteringar som ingår i studien

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Forsea AB	5569907198	FORSEA Helsingborg AB	5562064575
		FORSEA Öresund AB	5563560889

Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412	Walleniusrederierna Aktiebolag	5560355928
		Rederi AB Wallship	5560854148
		Wallenius Marine AB	5560466643
		Rederiaktiebolaget Waltime	5562539840
		Wallenius Logistics AB	5562539873
		Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412
		Wallcago Aktiebolag	5563134668
		Walwel Aktiebolag	5564660305
		Citurbine AB	556215604
		Walffreight Aktiebolag	5562184883
		Wallauto Aktiebolag	5562277542
		Wallpers AB	556252227
		Wallhull AB	556252235
		Grand Campus Stockholm AB	5565993414
		Wall RO/RO AB	5566685961
		Wallroll Aktiebolag	5566685987
		Walltrade AB	5566745575

Rederiaktiebolaget Gotland	5560080020	Rederiaktiebolaget Gotland	5560080020
		Rederiaktiebolaget Gute	5560210741
		Destination Gotland AB	5560823242
		Rederi AB Kappelshamn	5560527169
		Rederi Hobergen Aktiebolag	5562073816
		Rederiaktiebolaget Vändburg	5564622722
		Rederi AB Torshagen	556205869
		Rederi AB Sudersand	5563835658
		Gotlandsbolaget AB	5566437850
		Rederi AB Uggam	5566695903
		Rederi AB Klintehamn	5566835686
		Rederi AB Lickerhamn	5567000493
		Rederi AB Ronehamn	5567401616
		Rederi AB Katthammarvik	5567623250
		Gotland Tanker AB	5567623342
		Rederi AB Djupvik	5568511160
		Rederi AB Lauter	5568511293
		Rederi AB Kyllig	5568640931
		Rederi AB Bugsvik	5568640949
		Rederi AB Botvaldevik	556893884
		Rederi AB Asunden	556893892
		Hallshuk Rederi AB	5568977756
		Sundie Rederi AB	5568977764
		Nya Skräddarbolaget 2017 AB	5568983573
		Rederi Urholmen AB	5569036660
		Hangvar Rederi AB	5569296977
		Helvi Rederi AB	5569397025
		Rederi Sysne AB	5569394807
		Rederi Grynge AB	5569394831
		Rederi Otheim AB	5569223374
		Rederi Boge AB	5569223457
		Rederi Enholmen AB	55693648703
		Rederi Furillen AB	55693649149

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Rederiaktiebolaget Mattsson	5566228408	Rederiaktiebolaget Uman	5560540014
		Rederiaktiebolaget Mattsson	5566228408

Stena Aktiebolag	5560010802	Stena Aktiebolag	5560010802
		Stena Rederi Aktiebolag	5560578360
		Stena Line Ports AB	5560685785
		Stena Freighter AB	5562219105
		Stena LNG Holding Sweden AB	5562884247
		Stena Line Scandinavia AB	5562317825
		Stena Bulk Aktiebolag	5562432236
		Aktiebolaget Stena Finans	5562445766
		Stena Aktiebolag	5562336808
		Stena Nordica AB	5562720894
		HN Femmes Sverige AB	5562725666
		NMT Scandinavia AB	5562623211
		Stena Carrier AB	556889077
		Stena RoRo AB	556208186
		Stena Don AB	556208236
		Stena Marine Management AB	5562781848
		Stena Adactum AB	556278155
		Maasstransport Sweden AB	556615802
		Stena Logistics Holding AB	5566875075
		Seaspan Norge AB	5567157549
		Stena Superfast AB	5568099112
		Captum Group AB	5568782972
		Stena RFM AB	5568782980
		KBP Terminal AB	5568447344

V.T. Maritime Shipping AB	5563014041	V.T. Maritime Shipping Aktiebolag	556014041
		Rederi Aktiebolaget Veritas Tanker	5560317703
		Veritas Shipping AB	556270434
		Veritas Management AB	556039391

Viking Supply Ships AB	5561610113	Aktiebolaget Nordisk Unjagatur	5560224908
		Mälartransport Aktiebolag	5560569153
		Paltrans Ferrieservices Aktiebolag	5560589723
		Östersjöns Rederi Aktiebolag	5560733767
		Transatlantic Fleet Services AB	5560745431
		Viking Supply Ships AB	5561610113
		Transatlantic Services AB	5561617928
		Hamntrafik i Stockholm AB	5562026095
		TransAtlantic AB	5562080373
		B&N Transbulk AB	5562100585
		Transatlantic Fleet Services AB	5562758846
		Östersjöns Nordica AB	5562846740
		Rederi AB Nordship	5562099141
		Östersjöns Logistics AB	5562072315
		Viking Supply Ships Crewing AB	556268646
		Transatlantic Hornet AB	5562194270
		Transatlantic European Services AB	556206504
		TransAtlantic Administration (2) AB	5562502159
		Translumi Line AB	556423889
		TransAtlantic Administration AB	5564638866
		Viking Icebreaker Management AB	556791454
		TRVI Offshore & Icebreaking AB	5567109003
		TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB	5567311094
		TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB	5567311102
		TransAtlantic Short Sea Bulk AB	556772180
		SOIC Ship Management AB	5568030372
		Viking Supply Ships Management AB	5568582463
		TransAtlantic Ship Management AB	5568012858

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.