

**Sjöfartsstödetts effekter 2020 Rapport
2021:10**

Sjöfartsstödetts effekter 2020 Rapport
2021:10

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: 2021-12-22

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 2020. 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. Avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i ärendets beredning.

Stockholm i december 2021

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 Minskning av stödet till rederierna.....	13
1.4 Metod	14
2 Handelsflottans utveckling	15
2.1 Fler svenskregistrerade fartyg, men minskat tonnage	15
2.2 Färre anställda ombord på svenska fartyg 2020.....	16
3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna	17
3.1 Lägre lönsamhet under 2020	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 lönsamhet jämfört med alla svenska sjötransportföretag	31
4.2 Rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med andra företag.....	32
Slutsatser	37
Referenser	39
Bilaga – Bjerking's underlagsrapport.....	41

Sammanfattning

För att möta den internationella regelverkskonkurrens som råder för sjöfartsnäringen ger Sverige, under vissa villkor, ett s.k. sjöfartsstöd till svenska rederier för att täcka kostnader för sjömäns arbetsgivaravgifter och källskatt. Stödet ska bidra till att stärka svensk sjöfart, minska utflaggningen av svenska fartyg och säkra återväxten av svenska sjömän. Trafikanalys har i uppdrag att utvärdera effekterna av detta stöd.

Trafikanalys kan konstatera att sjöfartsstödet har haft stor betydelse för den svenska rederinäringen även under 2020. Året har över lag varit svårt för svensk sjöfart, med minskad transportefterfrågan på grund av coronapandemin. Samtidigt kan vi konstatera att förhållandena varierat mycket påtagligt mellan skilda sjöfartssegment. För de rederier som var med i undersökningen både 2019 och 2020 har omsättningen minskat med 18 procent. Även rederiernas resultat har minskat, från en sammanlagd vinst 2019 på 2,5 miljarder kronor till en sammanlagd förlust 2020 på –816 miljoner kronor. Sjöfartsstödet har som andel av omsättningen ökat 2020 jämfört med 2019.

År 2020 utbetalades 1,23 miljarder i sjöfartsstöd till 33 rederier vilket är mindre än 2019 då 37 verksamheter tillsammans erhöll 1,56 miljarder kronor. Av de 33 rederier som fick stöd 2020 har alla lämnat årsredovisning i tillräckligt god tid för att ha kunnat tas med i föreliggande undersökning.

Rederiernas lönsamhet och ekonomiska effektivitet minskade 2020 jämfört med 2019. Dock skiljer det sig åt mellan de olika fartygssegmenten. Segmenten tanker och torrlast kan visa en god ekonomisk effektivitet under 2020 och torrlastsegmentet har till och med ökat sin lönsamhet 2020 jämfört med 2019.

I juli 2020 ändrades villkoren för stödet så att fartyg inte längre behöver vara registrerat enbart i det svenska registret, vilket innebär att fler fartyg kan få stöd. På grund av den minskade efterfrågan har det genomsnittliga antalet anställda per dag ombord på svenskeregistrerade fartyg minskat under 2020 med 32 procent. Det har bidragit till att stödet har varit lägre jämfört med 2019.

Vi kan också konstatera att de rederier som lyfter sjöfartsstöd i genomsnitt inte har samma lönsamhet som andra rederier, med verksamhet som i liten grad är utsatt för internationell konkurrens. Gruppen av rederier med sjöfartsstöd har också en något lägre rörelsemarginal och avkastning på totalt kapital än gruppen sjöfartsföretag i sin helhet. Likaså när det gäller ekonomisk effektivitet kan vi konstatera att gruppen av rederier under 2020 har en lägre grad av ekonomisk effektivitet jämfört med övriga sjöfarts- och hamnföretag.

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. De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

Summary

To address the international regulatory competition facing the Swedish maritime industry, Sweden grants, under certain conditions, so-called maritime transport aid to Swedish shipowners to cover the costs of their sailors' employer contributions and withholding tax. This aid is intended to help strengthen the Swedish maritime sector, reduce the flagging out of Swedish vessels, and safeguard the resurgence of the profession of Swedish sailors. Transport Analysis has been tasked with assessing the effects of this aid.

Transport Analysis can confirm that maritime transport aid has been very important for Swedish shipowners, including in 2020. The year was generally a difficult one for the Swedish maritime transport industry, with decreased shipping demand due to the Covid-19 pandemic. We can further state that conditions varied very notably from one maritime transport segment to another. Turnover among those shipowners who took part in both the 2019 and 2020 surveys decreased by 18 per cent. Their net incomes fell as well, from a combined profit of SEK 2.5 billion to a combined loss of SEK 816 million in 2020. Maritime transport aid increased as a share of turnover in 2020 as compared to 2019.

In 2020, SEK 1.23 billion was disbursed in maritime transport aid to 33 shipowners, which is less than in 2019, when 37 enterprises collectively received SEK 1.56 billion. All of the 33 shipping companies that received the aid in 2020 submitted their annual reports in time to be included in the present study.

The shipowners' profitability and economic efficiency declined in 2020 compared to 2019. However, there were differences between the various vessel segments. The tanker and dry cargo segments were able to show good economic efficiency in 2020, and the dry cargo segment even increased its profitability in 2020 compared to 2019.

The conditions for the aid were altered in July 2020 so that vessels no longer need to be registered solely in the Swedish registry; this means that more vessels can receive aid. Due to decreased demand, the average number of employees per day on board Swedish-registered vessels decreased by 32% in 2020. This contributed to the aid being lower compared to 2019.

We can also point out that those shipowners drawing maritime transport aid do not, on average, have the same profitability as other shipowners whose operations face less international competition. The group of shipowners receiving maritime transport aid also has a somewhat lower operating margin and return on total capital compared to the entire group of maritime enterprises. Similarly, in terms of economic efficiency, we can see that, in 2020, the group comprising shipowners had a lower degree of economic efficiency compared to other maritime and harbour companies.

In sum, the analysis shows that the international shipping industry operates in an arena in which regulatory competition between nations and continents is highly impactful. The competition with other continents is illustrated by the fact that the EU Commission has, in opposition to the general trend, formulated guidelines that permit state aid specifically for maritime transport. Those countries that wish to have their own fleets are compelled to adapt their terms and conditions to the international situation.

Inledning

Trafikanalys har sedan år 2012 enligt myndighetens instruktion i uppdrag att genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.¹ Arbetet har redovisats i årliga rapporter med titeln "Sjöfartsstödet effekter", vilka finns tillgängliga på myndighetens webbplats.² I föreliggande redovisning har vi följt upp sjöfartsstödet effekter år 2020 i jämförelse främst med utfallet för 2019.

Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som har mottagit stöd. Liksom i de senaste rapporterna gör vi också en analys av rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med dels övrig sjöfart som inte fått stöd, dels andra delar av näringslivet.

Redovisningen inleds med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Från juli 2020 kan stöd ges till fartyg med flagg inom EES och inte enbart till svenskflaggade fartyg. Avsnitt två beskriver kortfattat utvecklingen för svenskregistrerade fartyg och för ombordanställda.

Avsnitt tre beskriver ekonomiska och finansiella effekter av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningar för år 2020. 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 till och med 2017 separat från åren 2017 till och med 2020. Det betyder att för år 2017 finns två värden som representerar 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 slutsatser av analysen.

¹ Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

² Se exempelvis, Trafikanalys Rapport 2020:17 Sjöfartsstödet effekter 2019.

1 Sjöfartsstödet

1.1 Stödets utformning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnärings, varvid ett statligt rederistöd infördes för en femårsperiod.³ 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.⁴

Numera lämnas sjöfartsstöd för sjömän med belopp som motsvarar 99 procent⁵ av det skatteavdrag enligt skatteförfarandelagen (2011:1244) som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt 99 procent av kostnader för arbetsgivaravgifter enligt 2 kap. socialavgiftslagen (2000:980) och allmän löneavgift enligt 1 § lagen (1994:1920) om allmän löneavgift på dessa inkomster.⁶

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Senaste ändringen trädde i kraft 20 juli 2020.⁷ Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier⁸ 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,
- 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.

Villkoren i första stycket måste vara uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid för att sjöfartsstöd ska lämnas. Sjöfartsstöd lämnas endast för tid när villkoren är uppfyllda. För bogserbåtar och mudderverk måste verksamheten utgöra sjötransport under mer än halva stödperioden.

Sjöfartsstöd får även lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten och fartyget är registrerat i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

³ Prop.(1996/97:1)

⁴ Prop.(2000/01:127)

⁵ En procent av sjöfartsstödet går till att finansiera det svenska tonnageskattesystemet.

⁶ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se www.notisum.se/mp/sls/lag/20010770.htm

⁷ <https://svenskförfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2020-07/SFS2020-729.pdf>

⁸ En särskild typ av bolag enligt sjölagen, se <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>

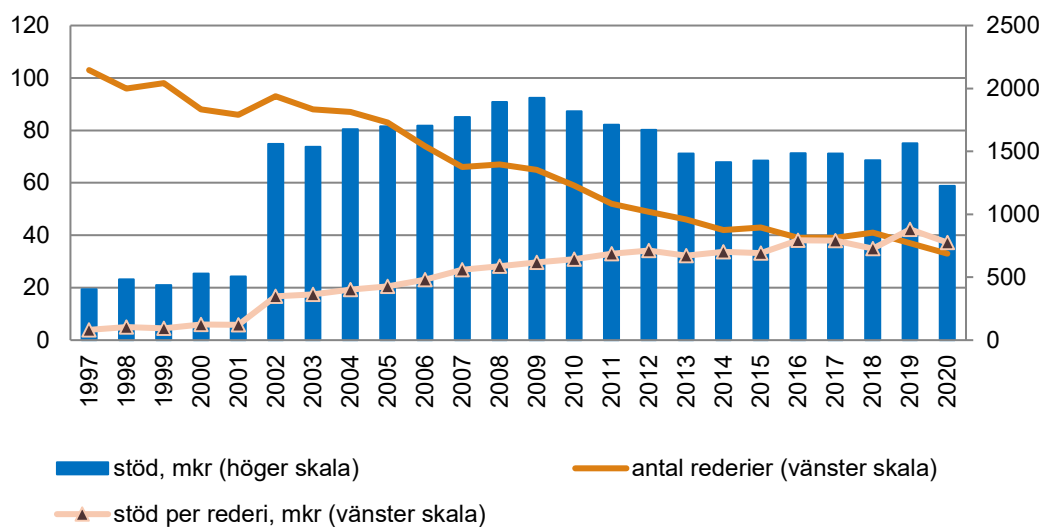
Sjöfartsstöd lämnas endast till den som har tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Sjöfartsstöd lämnas inte om stödmottagaren befinner sig i ekonomiska svårigheter eller är föremål för ett återbetalningskrav till följd av att EU-kommissionen har förklarat ett stöd som stödmottagaren har mottagit olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

1.2 Antalet stödberättigade rederier minskar

År 2020 utbetalades sjöfartsstöd till 33 rederier jämfört med 37 rederier år 2019. 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. Under 2020 avslogs ansökningar motsvarande 1 procent av det totala stödbeloppet, jämfört med en andel på cirka 0,1 procent 2019.⁹

En förändring av stödet år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst.¹⁰ I och med förändringen ökade det sammanlagda stödbeloppet kraftigt och fortsatte öka fram till år 2009. Därefter minskade sjöfartsstödet successivt åren efter finanskrisen, för att därefter öka igen i samband med återhämtningen från krisen. År 2019 var stödet högre än på flera år (1,56 miljarder kr) men 2020 minskade det till 1,23 miljarder kronor som en följd av coronapandemin (Figur 1.1).



Figur 1.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier 1997–2020.
Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämnden (2010), SOU (2010:73) och Delegationen för sjöfartsstöd.

⁹ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket, www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/statistik-om-sjofartsstod/

¹⁰ SOU (2010:73), s.36 samt förordning (2001:770).

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.¹¹

Under samma period ökade det genomsnittliga stödet per rederi med 35 procent (Figur 1.1). Alla 33 rederier som har fått sjöfartsstöd under 2020 ingår i undersökningen. Två stöd-mottagande verksamheter ingår i samma koncern och har därför gemensamt bokslut. Därför ingår 32 bokslut i Tabell 1.1 och övriga tabeller för 2020.

Klassificeringen av rederierna i segment

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- 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.¹²

1.3 Minskning av stödet till rederierna

Det genomsnittliga stödet till rederierna år 2020 uppgick således till drygt 38 miljoner kronor, vilket var en minskning med drygt sex miljoner kronor jämfört med året innan. Diversifierade rederier fick mest stöd, drygt 204 miljoner kronor per rederi, medan torrlastsegmentet fick minst, drygt 4 miljoner per rederi i genomsnitt. Tankersegmentet fick ungefär lika mycket per rederi som året innan, medan torrlastsegmentet fick en halvering av stödet, räknat per rederi. Managementbolagen fick en ökning av stödet, räknat per rederi (Tabell 1.1).

¹¹ SCB, Branschnyckeltal efter näringsgren 2007.

¹² 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 2020 (år 2019 inom parentes).

	<i>Diversifierade rederier</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje- sjöfart</i>	<i>Manage- ment</i>	<i>Totalt</i>
Antal rederier år 2020 (år 2019)	2 (2)	12 (13)	5 (5)	7 (8)	6 (7)	32 (35)
Stödbelopp år 2020, tkr (år 2019)	408 238 (505 771)	164 587 (182 333)	20 922 (42 215)	431 110 (646 952)	202 222 (185 658)	1 227 078 (1 562 928)
Stöd per rederi år 2020, tkr (år 2019)	204 119 (252 886)	13 716 (14 026)	4 184 (8 443)	61 587 (80 869)	33 704 (26 523)	38 346 (44 655)

Not: Två bolag 2020 (2019) har ett gemensamt bokslut, varför tabellen visar 32 (35) bolag.
Källa: Bilaga tabell 4.1 och 4.2.

Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2020 vara 109 fartyg. År 2020 var stödet per fartyg drygt 11 miljoner kronor vilket var lägre än genomsnittet (14 miljoner kr) för de senaste fem åren.¹³

1.4 Metod

Från och med år 2018 har vi använt 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 tredje 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 såväl den gamla som den 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.

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 och underlaget blir mer komplett. Metodiken förklaras mer utförligt i bilagan.

¹³ Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket.

2 Handelsflottans utveckling

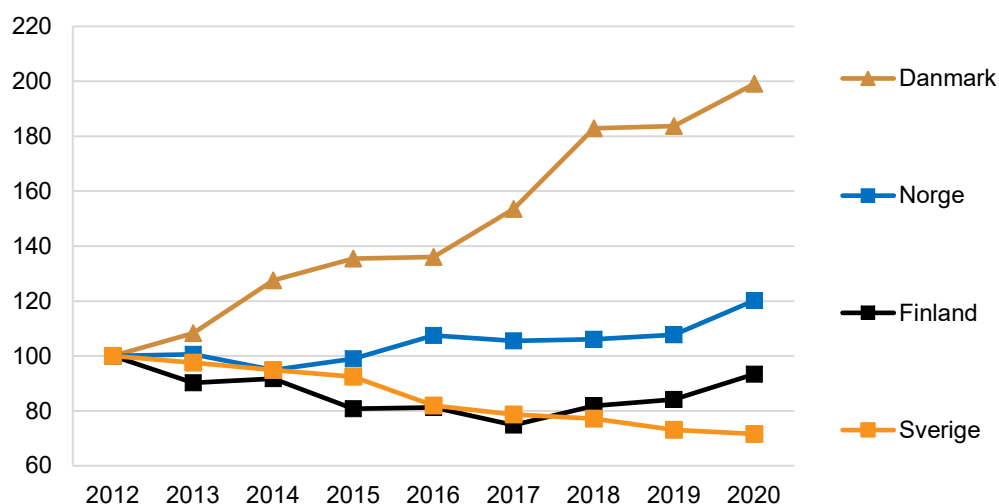
Förutom att bibehålla likvärdiga konkurrensvillkor med andra EU-länder och minska utflaggningen av svenska fartyg, är ett bakomliggande syfte också att stärka svensk sjöfartskompetens och säkra återväxten av svenska sjömän. Vi följer därför också upp utvecklingen för den svenskregistrerade handelsflottan 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 bruttodräktighet¹⁴, 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 nära nog fördubblat sitt tonnage. Norge har under samma period ökat sitt tonnage med cirka 20 procent. Finland såg en minskning fram till 2017 men har sen dess ökat. Sverige har däremot sedan 2012 sett en minskning av tonnaget med knappt 30 procent (Figur 2.1).

Figur 2.1. Det registrerade bruttotonnagets indexerade utveckling (år 2012 = 100) inom Sverige och övriga skandinaviska länder 2012–2020. Fartyg >100 brutto.



Källa: Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 23.

¹⁴ 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*.

Den 31 december 2020 var antalet svenskregistrerade fartyg om minst 100 brutto 317 fartyg, vilket var lika många som ett år tidigare.¹⁵ Av dessa 317 fartyg var 128 på minst 500 brutto.¹⁶

Som framgick i avsnitt 1.2 ovan var det 109 fartyg som under år 2020 har erhållit sjöfartsstöd. Om vi beräkningsmässigt utgår från att det är de största fartygen som får stöd kan vi uppskatta att 85 procent (109 av 128 fartyg) av fartygen över 500 brutto fick sjöfartsstöd 2020.

2.2 Färre anställda ombord på svenska fartyg 2020

Över en längre period har antalet anställda av förklarliga skäl följt samma negativa utveckling som svenska rederier och fartyg. Under pandemiåret 2020 skedde en dramatisk minskning i antal anställda per fartyg i den svenskregistrerade handelsflottan. Antal ombordanställda minskade med 32 procent från 3 410 anställda 2019 till 2 133 anställda 2020, räknat per dag.

Kategorin ekonomipersonal (t.ex. anställda inom restaurang och service ombord) minskade mest, med i genomsnitt 43 procent färre anställda räknat per dag 2020 jämfört med 2019. Maskin- och däckspersonal minskade med 22 procent och antalet anställda maskinbefäl minskade med 14 procent. Antalet anställda befälhavare och styrmän minskade med i genomsnitt 12 procent.

Den stora nedgången av ekonomipersonal har också medfört att andelen kvinnor i personalen minskade från 26 procent 2019 till 21 procent 2020.¹⁷ Statistik från Arbetsförmedlingen visar dock en positiv vändning under första halvåret 2021 när det gäller antalet arbetslösa sjömän.¹⁸

¹⁵ Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 5.

¹⁶ Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 6.

¹⁷ Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020-Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 21.2.

¹⁸ Trafikanalys (2021), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021*, Rapport 2021:8, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_8-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2021.pdf

3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna

3.1 Lägre lönsamhet under 2020

Lägre omsättning och lägre resultat

Vi kan se att den totala nettoomsättningen har minskat för de rederier som mottagit sjöfartsstöd under pandemiåret 2020. För de 33 rederier som ingår i undersökningen för 2020 var den totala nettoomsättningen knappt 14 miljarder. Det är lägre per rederi jämfört med 2019 då 36 rederier hade en sammanlagd nettoomsättning på knappt 17 miljarder kronor. Tittar vi enbart på de 29 bolag som ingått i analysen både 2019 och 2020 har nettoomsättningen minskat med sammanlagt 18 procent (bilaga s.3). Förutom att den sammanlagda nettoomsättningen har minskat, har även det totala rörelseresultatet (EBIT) minskat, från en vinst på 2,48 miljarder kronor 2019 till en sammanlagd förlust på –816 miljarder kronor 2020.

Stora skillnader mellan de olika sjöfartssegmenten

Verksamheten skiljer sig åt mellan de olika branschsegmenten vilket under 2020 har påverkat segmentens lönsamhetsutveckling olika. Tabell 3.1 visar den aggregerade resultat- och balansräkningen för bolagen 2020. Motsvarande siffror för år 2019 finns i bilagan, tabell 4.2. Under 2020 ökade segmenten tankar, torrlast och management sin omsättning något medan färjesjöfart och diversifierade rederier minskade sin nettoomsättning.¹⁹

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2020, miljoner kronor.

Aggregerad resultat- och balansräkning (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje-sjöfart	Management	Totalt
Antal bolag	2	12	5	7	6	32 ²⁰
Nettoomsättning	8 636	1 825	211	2 971	341	13 985
Rörelseresultat (EBIT)	–1 079	185	17	60	0,8	–816
Resultat e. finansnetto*	–1 714	174	20	–1	0,8	–1 519
Krediterade stödbelopp	408	165	21	431	202	1 227
i relation till omsättning	4,7 %	9,0 %	9,9 %	14,5 %	59,3 %	8,8 %
Summa tillgångar	41 203	2 768	132	7 279	107	51 489
Summa EK och obeskattade reserver	20 175	1 015	43	4 295	8	25 536
Summa skulder	20 715	1 713	89	2 729	99	25 346
Summa EK och skulder	41 203	2 768	132	7 279	107	51 489

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

Källa: Bilaga, tabell 4.1.

¹⁹ Jämförelserna görs med den aggregerade resultat- och balansräkningen för 2019, i bilagan, tabell 4.2.

²⁰ Två företag i undersökningen har ett gemensamt bokslut, varför tabell 3.1 innehåller 35 bolag.

Även rörelseresultatet (EBIT) skiljer sig åt mellan segmenten. Endast torrlastsegmentet har ett högre rörelseresultat 2020 jämfört med 2019, påverkat av Charterfrakt Baltic Carrier som lyfter sitt resultat. Diversifierade rederier har ett mycket stort negativt rörelseresultat på cirka en miljard, påverkat av Wallenius rederier. Färjesjöfarten har ett kraftigt minskat rörelseresultat (EBIT) 2020 och färjesjöfartens resultat efter finansnetto är negativt. Tanker och management minskar inte lika mycket.

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. Mellan 2019 och 2020 minskade det totala sjöfartsstödet med cirka 330 miljoner kronor till 1,23 miljarder kronor. För alla enskilda segment utom management har stödbeloppen minskat 2020 jämfört med 2019. För diversifierade rederier minskade stödet med cirka –98 miljoner kronor, för tanker med cirka –18 miljoner kronor, torrlast med cirka –21 miljoner kronor och segmentet för färjesjöfart med cirka –215 miljoner kronor. Managementsegmentet fick ökat sjöfartsstöd 2020 med cirka 17 miljoner kronor.

I förhållande till rederiernas nettoomsättning 2020 uppgick stödet i genomsnitt till 8,8 procent (se tabell 3.1) vilket är en minskning med 0,5 procentenheter jämfört med 2019 (se bilaga tabell 4.2).

Förutom managementsegmentet, är färjesjöfart och torrlast de segment där sjöfartsstödet har störst betydelse. I segmentet torrlast halverades dock sjöfartsstödet betydelse från drygt 23 procent 2019 till knappt 10 procent av nettoomsättningen 2020. För övriga segment var förändringen av sjöfartsstödet i relation till nettoomsättningen endast marginell (se bilaga tabell 4.2).

Alla segment olönsamma 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.²¹ Medianvärdet avseende vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd för samtliga rederier i undersökningen för 2020 uppgick till 1,3 procent.

Segmentet tanker hade den högsta vinstmarginalen med sina 7,7 procent, medan diversifierade rederier och färjesjöfart hade negativ vinstmarginal trots stödet. Ser vi på avkastning (räntabilitet) på eget kapital för samtliga rederier under 2020 var den 10 procent. I det fallet hade torrlastsegmentet högst avkastning med 66 procent, medan diversifierade rederier hade en negativ avkastning, trots att stödet räknats in. Management hade också negativ avkastning utan stöd.²²

Om sjöfartsstödet däremot exkluderas från resultaträkningen har alla sjöfartssegment såväl en negativ vinstmarginal som en negativ avkastning på eget kapital (mätt som medianvärde).

²¹ För en förklaring av medianvärde och medelvärde, se <https://sv.wikipedia.org/wiki/Median>.

²² Managementsegmentet har mycket lite kapital, vilket utan stödet medräknat leder till negativ avkastning (se diagram 5.57 i bilagan, s.56).

Tabell 3.2. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2020.

Nyckeltal (medianvärden)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	-28 %	7,7 %	4,9 %	-2,4 %	0,3 %	1,3 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	-32 %	-2,4 %	-9,5 %	-41 %	-52 %	-20 %
Räntabilitet eget kapital	-8,7 %	18 %	66 %	3,5 %	28 %	10 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	-11 %	-3,2 %	-36 %	-105 %	-4 691 %	-52 %
Rörelseresultat per anst, tkr	-1 330	209	103	-10	1	12
Rörelseresultat per anst, tkr (exkl. stöd)	-1 509	88	-152	-197	-264	-197
Soliditet	54 %	51 %	23 %	13 %	2,2 %	28 %
Kassalikviditet	0,88	1,84	1,18	1,11	1,07	1,16
Likviditetsbuffert	2,0 %	16 %	7,8 %	9,9 %	29 %	14 %

Källa: Bilaga, tabell 4.4 (avrundade siffror).

Färjesjöfarten hade lägst soliditet och diversifierade rederier hade lägst 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 28 procent 2020, och högst låg diversifierade rederier och tankersegmentet med 54 respektive 51 procent. Förutom managementsegmentet (2,2 procent) hade färjesjöfart lägst soliditet med 13 procent.

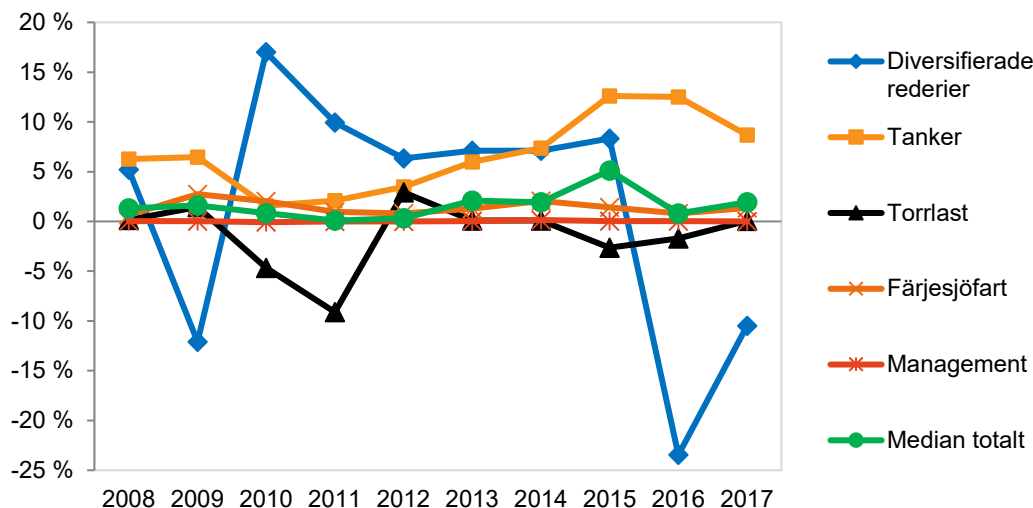
Kassalikviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och var totalt sett 1,16. Tankersegmentet hade högst likviditet med 1,84 medan diversifierade rederier hade lägst med 0,88. Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, var på aggregerad nivå 14 procent. Management och tanker låg högst, medan diversifierade rederier låg lägst.

3.2 Lönsamheten det senaste decenniet

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederierna det senaste decenniet, inklusive sjöfartsstödet. Vi fokuserar här på lönsamhet i termer av vinstmarginal för de olika segmenten under perioden.²³ Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal återfinns per segment i bilagan. På grund av att vi har använt en ny metod från och med år 2018, delar vi upp redovisningen i två delar. Inledningsvis redovisar vi perioden 2008–2017 enligt den gamla metoden. Därefter redovisar vi de senaste åtta åren mer i detalj där effekten av den nya metoden på vinstmarginalen blir synlig då vi har två värden som gäller år 2017 (se avsnitt 1.4).

²³ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.

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.

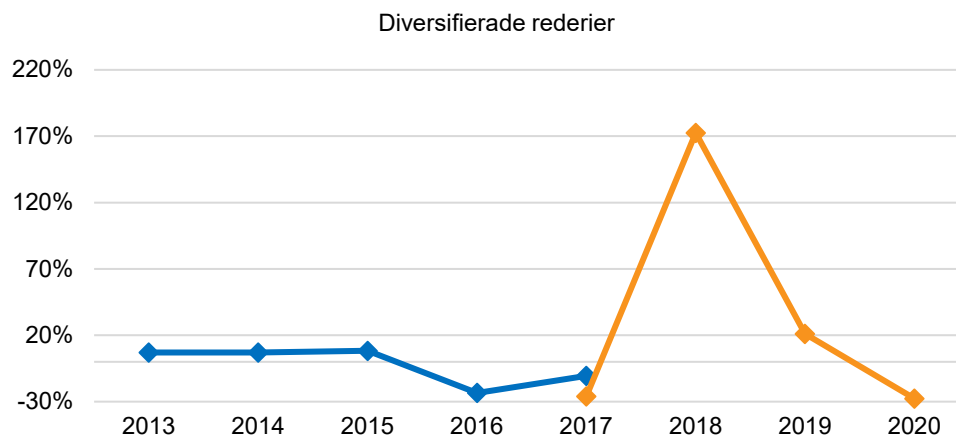
För åren 2009 till 2011 kan vi se en nedåtgående trend för medianen totalt sett. Mellan 2011 och 2015 kan vi däremot se en uppåtgående trend. År 2016 bröts trenden och medianvärdet för företagens vinstmarginaler sjönk för de flesta segmenten. År 2017 ökade vinstmarginalen igen för flera segment. Segmentet diversifierade rederier har alltid varit ett litet fåtal, vilket har medfört stora svängningar för gruppens medianvärde.

Vinstmarginalen per segment de senaste åtta 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 har 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. Observera att skalorna på y-axeln skiljer sig markant mellan illustrationerna för respektive sjöfartssegment.

Diversifierade rederier

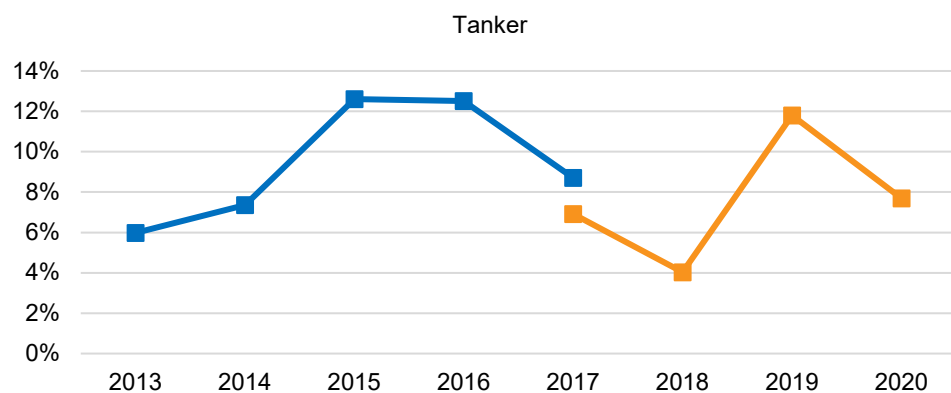
År 2018 ingick i Viking Supply ships i segmentet. Viking gjorde det året en stor försäljningsvinst som gav utslag (se Figur 3.2). Åren 2019 och 2020 har bara två rederier ingått i segmentet – Stena och Wallenius. Mellan 2016 och 2019 ökade vinstmarginalen, men år 2020 hade de två rederierna en negativ vinstmarginal (–28 %) på grund av låg efterfrågan under pandemin.



Figur 3.2. Medianvärde av vinstmarginal inom diversifierade rederier 2013–2020. År 2017–2020 ny metod. Källa: Bilaga.

Segmentet tanker

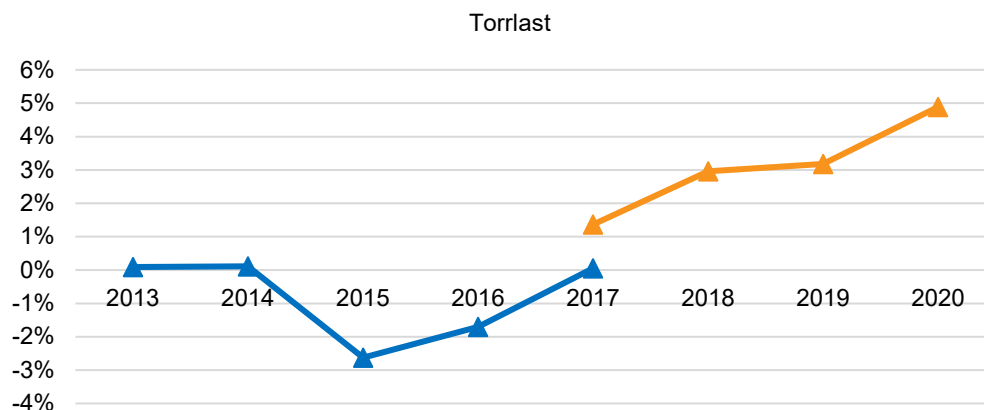
I segmentet tanker ingick 12 rederier år 2020, varav 10 har varit med de senaste två åren. Segmentet tanker uppvisade mellan 2015 och 2018 en minskande vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd. År 2019 ökade vinstmarginalen men 2020 minskade den igen, till knappt 8 procent (Figur 3.3).



Figur 3.3. Median av vinstmarginal i segmentet tankerredierier 2013–2020. År 2017–2020 ny metod. Källa: Bilaga.

Segmentet torrlast

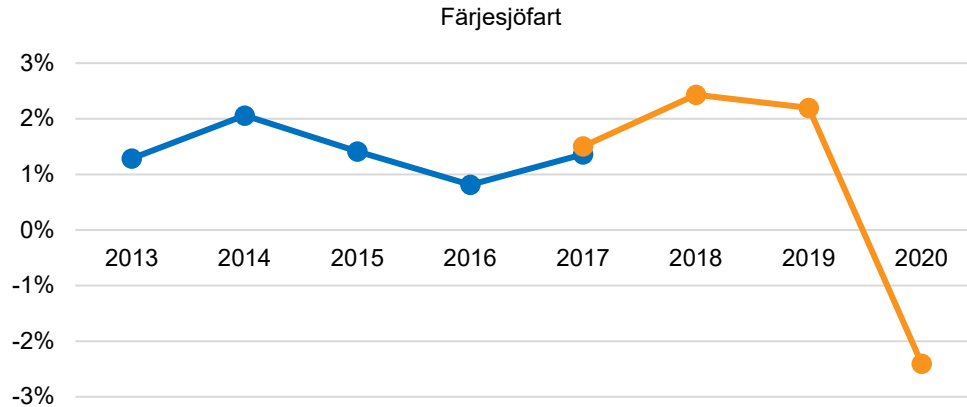
I segmentet torrlast ingår samma 5 rederier både år 2019 och 2020. Segmentet torrlast uppvisade år 2015 och 2016 en negativ vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd, men därefter har vinstmarginalen ökat varje år. År 2020 ökade vinstmarginalen till knappt 5 procent och torrlast var det enda segmentet som ökade sin vinstmarginal under året (Figur 3.4).



Figur 3.4. Median av vinstmarginal i segmentet torrlastrederier 2013–2020. År 2017–2020 ny metod.
Källa: Bilaga.

Färjesjöfart

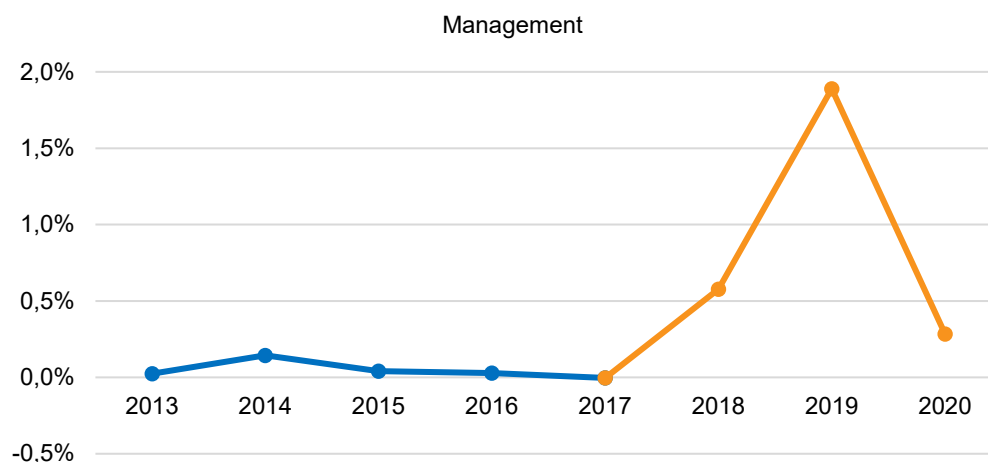
I segmentet färjesjöfart ingick 8 rederier 2019, varav 7 även ingick år 2020. Segmentet färjesjöfart uppvisade mellan 2016 och 2018 en ökande vinstmarginal inklusive sjöfartsstöd. År 2019 minskade vinstmarginalen något men var drygt 2 procent. Under 2020 blev vinstmarginalen negativ och uppgick till –2,4 procent, på grund av låg efterfrågan på passagerartrafik (Figur 3.5).



Figur 3.5. Median av vinstmarginal i segmentet färjesjöfart 2013–2020. År 2017–2020 ny metod.
Källa: Bilaga.

Managementbolag

I segmentet management ingick 7 bolag 2019 och 6 bolag 2020, varav 5 varit med båda åren. Managementbolagens vinstmarginal låg under perioden 2013–2017 nära noll procent. Bolagens bemanningsverksamhet medför att vinsten blir nära noll. År 2018 och 2019 ökade vinstmarginalen men under 2020 minskade den till 0,3 procent (Figur 3.6).



Figur 3.6. Median för vinstmarginal i segmentet management 2013–2020. År 2017–2020 ny metod.
Källa: Bilaga.

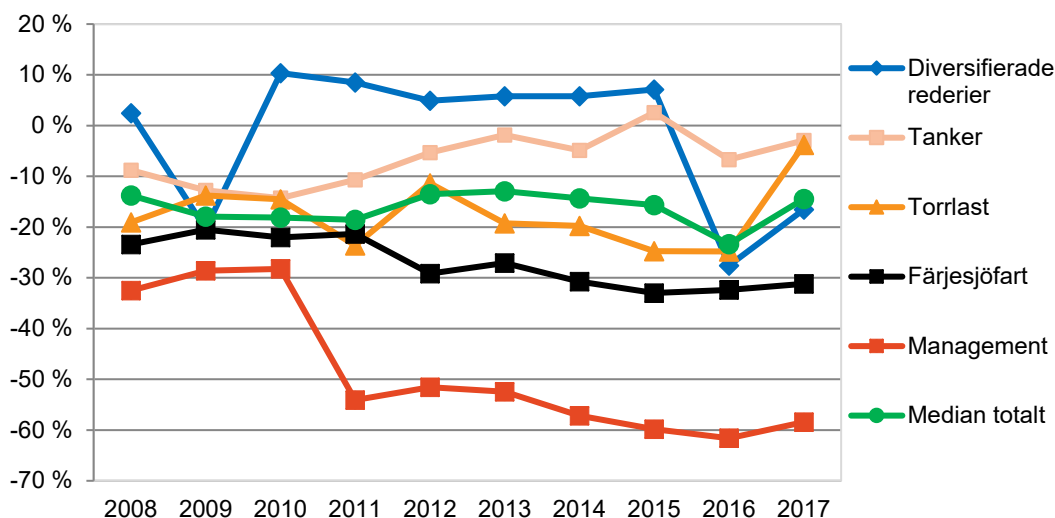
3.3 Sjöfartsstödet effekter på lönsamheten

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.²⁴

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 mellan 2008 och 2017 inom respektive segment, när sjöfartsstödet har exkluderats. Utvecklingen för vinstmarginalen mellan 2017 och 2020 inom respektive segment beskrivs i mer detalj nedan. När det gäller utvecklingen i respektive segment för övriga nyckeltal (se Tabell 3.2 ovan) hänvisar vi till bilagan.

²⁴ 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 mellan segment avseende medianvärdet för vinstmarginal exklusive sjöfartsstöd är en indikation på skillnaden i stödets betydelse mellan segmenten. 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. Inom respektive segment delar vi in 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.

Tabellerna 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.

Alla diversifierade rederier hade negativ vinstmarginal

Med den nya metoden hade år 2017 och 2018 en tredjedel av företagen negativ vinstmarginal. År 2019 hade inga företag negativ vinstmarginal, och hälften hade stark

vinstmarginal, inklusive stödet. År 2020 hade alla företag (100 %) negativ vinstmarginal, trots att stödet räknats med. Förvisso inkluderade segmentet bara två företag.

Tabell 3.3. Andel företag bland diversifierade rederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod samt år 2017–2020 enligt ny metod.

Vinstmarginal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%	33%	33%	50%	0%
	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	50%	0%
	Negativ < 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	100%
Exkl. stöd	Stark > 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	33%	50%	0%
	Svag 0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	33%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%	50%	100%

Ser vi till vinstmarginal exklusive stöd minskade år 2018 och 2019 andelen med svag vinstmarginal till noll. År 2019 hade hälften av företagen en negativ vinstmarginal exklusive stöd. År 2020 hade alla företag en negativ vinstmarginal exklusive stöd.

Andelen tankerrederier med negativ vinstmarginal ökade

Mellan 2017 och 2018 ökade andelen tankerrederier med negativ vinstmarginal inklusive stöd till 38 procent, men 2019 minskade andelen med negativ vinstmarginal inklusive stöd till 15 procent. Andelen med stark vinstmarginal var 69 procent. År 2020 hade andelen företag med stark vinstmarginal minskat till 50 procent, och andelen med negativ vinstmarginal hade ökat till 33 procent.

Tabell 3.4. Andel företag bland tankerrederier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod samt år 2017–2020 enligt ny metod.

Vinstmarginal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%	67%	46%	69%	50%
	Svag 0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%	25%	15%	15%	17%
	Negativ < 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	8%	38%	15%	33%
Exkl. stöd	Stark > 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%	25%	15%	31%	42%
	Svag 0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%	17%	15%	15%	8%
	Negativ < 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	58%	69%	54%	50%

Källa: Bilaga.

Genomgående under så gott som hela perioden har sjöfartsstödet haft stor betydelse för tankerrederiernas 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, vore andelen rederier med negativ vinstmarginal 54 procent 2019 och minskade till 50 procent år 2020. En andel på 42 procent 2020 hade stark vinstmarginal även räknat utan stöd.

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. Även år 2020 hade 20 procent en negativ vinstmarginal, men 40 procent hade en stark vinstmarginal, inklusive stöd.

Tabell 3.5. Andel företag bland torrlastredier med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod samt år 2017–2020 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%	29%	17%	40%	40%
	Svag	0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%	43%	83%	40%	40%
	Negativ	< 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%	29%	0%	20%	20%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%	29%	17%	0%	20%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Negativ	< 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%	71%	67%	100%	80%

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 minskat till noll. År 2020 hade 1 av 5 företag en stark vinstmarginal utan stöd, men 4 av 5 företag hade en negativ vinstmarginal räknat utan stöd.

Ökad andel färjerederier med negativ 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 och 2020 ökade andelen med negativ vinstmarginal till 57 procent.

Tabell 3.6. Andel företag inom färjesjöfart med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod samt år 2017–2020 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%	17%	17%	38%	29%
	Svag	0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%	67%	67%	38%	14%
	Negativ	< 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%	17%	17%	25%	57%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%	17%	17%	13%	0%
	Svag	0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Negativ	< 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%	83%	83%	88%	86%

Källa: Bilaga.

År 2017 och 2018 hade 17 procent en stark vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas och 2019 minskade andelen till 13 procent. År 2020 hade inga företag en stark vinstmarginal räknat utan stöd, men 86 procent hade en negativ vinstmarginal utan stöd.

Managementsegmentet är beroende av sjöfartsstödet för att kunna uppvisa positiva vinstmarginaler

Segmentet management präglas av en generellt svag lönsamhet. År 2019 ökade andelen med negativ vinstmarginal till 14 procent jämfört med 2018. År 2020 hade andelen ökat ytterligare till 33 procent med negativ vinstmarginal räknat utan stöd.

Tabell 3.7. Andel företag bland managementföretagen med olika hög vinstmarginal. År 2008–2017 enligt tidigare metod samt år 2017–2020 enligt ny metod.

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	25%	29%	0%
	Svag	0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%	29%	75%	57%	67%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%	14%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	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%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%	100%	100%

Källa: Bilaga.

Om sjöfartsstödet exkluderas har företagen inom management nästan alltid under den undersökta perioden haft en negativ vinstmarginal, och så även 2020. Företagen i segmentet

har som huvudsaklig verksamhetsinriktning att hyra ut besättning, och givet sjöfartsstödet utformning är det inte överraskande att det slår igenom på företagens vinstmarginaler.

Sjöfartsstödet viktigt under ett svårt 2020

År 2020 har varit ett svårt år för många rederier och analysen visar att sjöfartsstödet har haft stor betydelse. Trots stödet har dock en del företag haft en negativ lönsamhet i termer av vinstmarginal.

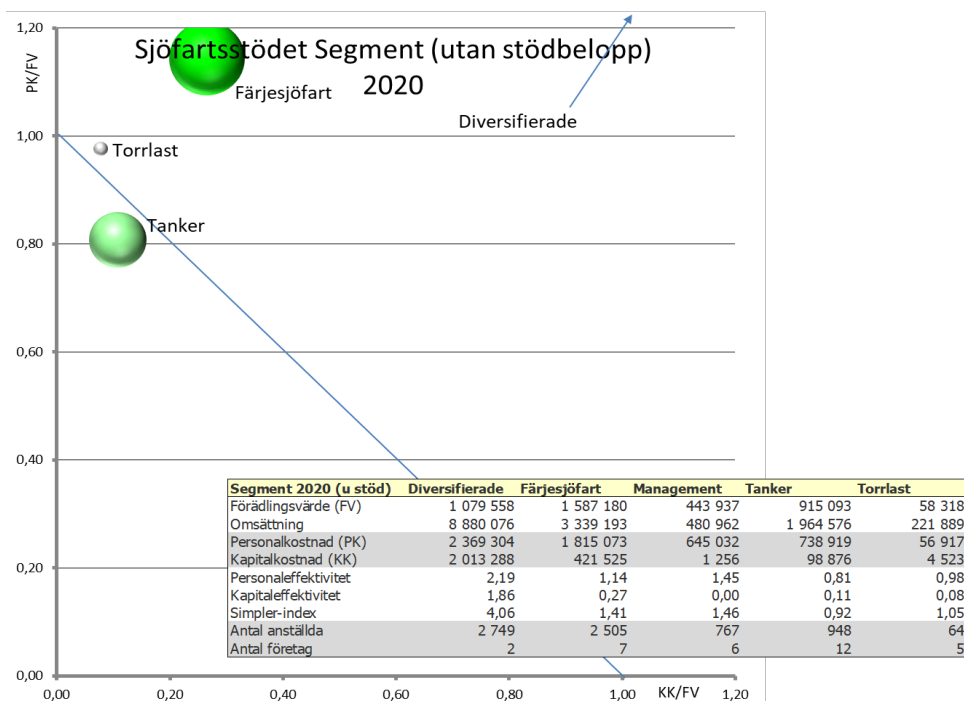
Tanker- och torrlastrederierna är de segment med störst andel företag som kan uppvisa en stark lönsamhet när sjöfartsstödet räknas med. Som framgick i avsnitt 3.2. har torrlastrederierna under 2020 som enda segment totalt sett lyckats öka sin vinstmarginal. Diversifierade rederier och färjerederier är de segment som har de största andelarna av företag med en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inte räknas med, utöver management som är en speciell kategori. Även torrlastrederierna har dock en hög andel företag med negativ vinstmarginal exklusive stödet, vilket visar stödets fortsatta betydelse.

3.4 Sjöfartsstödet och ekonomisk effektivitet

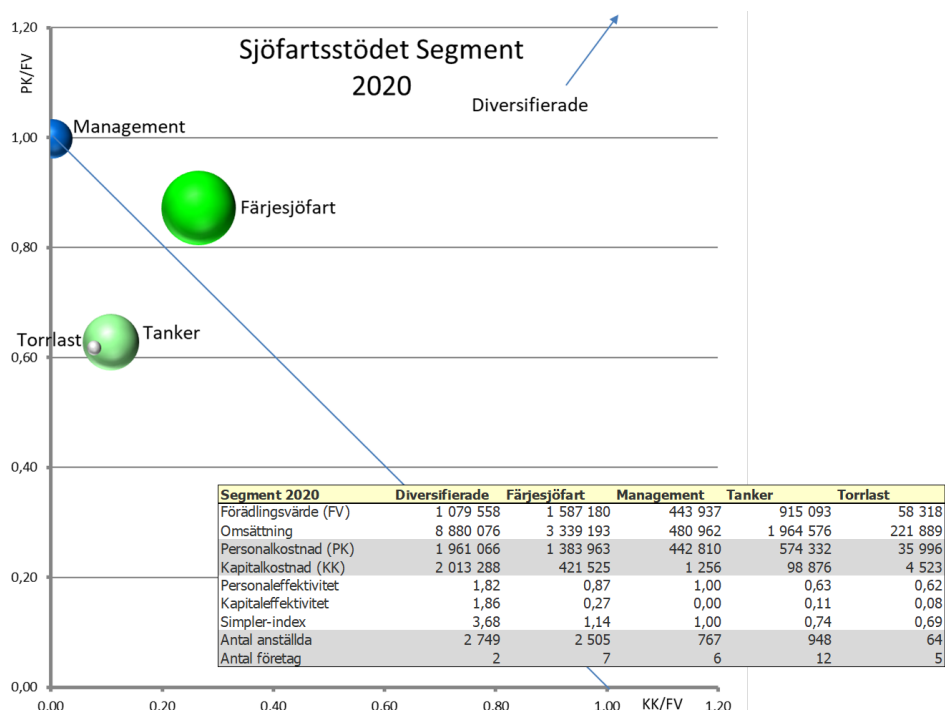
I detta avsnitt analyserar vi de olika rederisegmentens ekonomiska effektivitet med utgångspunkt i företagets förmåga att skapa förädlingsvärde. Ekonomisk effektivitet baserat på förädlingsvärde är ett värdefullt komplement till traditionella lönsamhetsmått, vilka kan vara känsliga för verksamheternas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

Ekonomisk effektivitet beräknar vi med den så kallade Simplermetoden, som ställer förädlingsvärdet i proportion till rederiernas personal- och kapitalkostnader (det vill säga kostnaderna för förädlingen). 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 2020, utan respektive med sjöfartsstöd. Figur 3.8 visar att utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än referenslinjen (linjen 1–1). Företagen inom färjesjöfarten, management och diversifierade rederier (som är långt utanför figuren) uppvisar en mycket låg effektivitet medan segmentet torrlast endast är något sämre än referenslinjen. Torrlastsegmentet består av få företag med en relativt liten omsättning sammanlagt, vilket illustreras av att cirkelns yta är mycket liten.



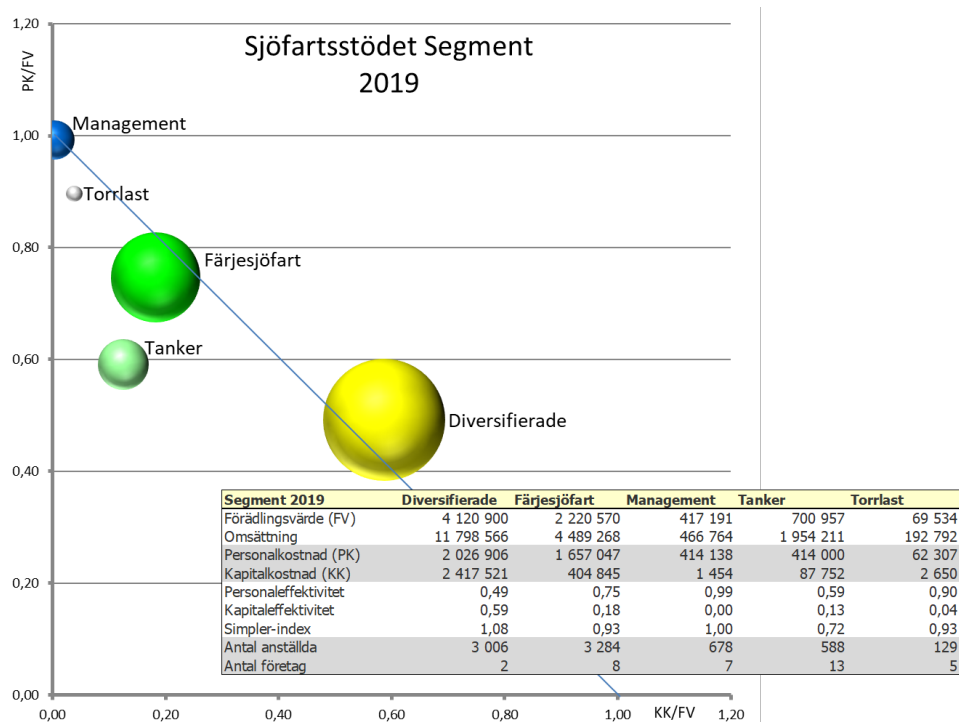
Figur 3.8. Ekonomisk effektivitet år 2020 hos de olika segmenten utan sjöfartsstöd.
Källa: Bilaga, Figur 4.2.



Figur 3.9. Ekonomisk effektivitet år 2019 hos de olika segmenten med sjöfartsstöd.
Källa: Bilaga, Figur 4.1.

Figur 3.9 visar att om vi räknar med sjöfartsstöd är segmenten management, tanker och torrlast ekonomiskt effektiva (innanför linjen). Färjesjöfart har en något sämre effektivitet (strax utanför linjen) och diversifierade rederier har en mycket sämre position än medeleffektiviteten, och syns inte i figuren. Figuren visar att företag inom segmenten management, torrlast och i viss mån även tanker är personalintensiva. Det blir ett resultat av att rederierna hyr sina fartyg snarare än att äga dem (vilket skulle synas som kapital).

Figur 3.10 visar den ekonomiska effektiviteten hos segmenten år 2019, inklusive sjöfartsstöd. Jämför vi med Figur 3.9 ser vi att den ekonomiska effektiviteten i de flesta segmenten har försämrats 2020 jämfört med 2019.



Figur 3.10. Ekonomisk effektivitet år 2019 hos de olika segmenten med sjöfartsstöd.
Källa: Bilaga, Figur 4.3.

Hela gruppen företag med sjöfartsstöd har en ekonomisk effektivitet som ligger på 1,70, det vill säga betydligt sämre än medeleffektivitet. Det är en försämring jämfört med 2019 då Simplerindex var 0,96.

Analysen visar att sjöfartsstödet har betydelse för den ekonomiska effektiviteten hos rederierna som får sjöfartsstöd. De segment som 2020 hade bäst ekonomisk effektivitet (inklusive stöd) var torrlastrederierna följt av tankerrederierna (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.

4.1 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.²⁵

Tabell 4.1. Medianvärden för nyckeltal. Rederier med stöd och andra sjötransportföretag. År 2019–2020.

		Antal bolag		Rörelse- marginal (%)		Avkastning totalt kapital (%)		Soliditet (%)	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Havs- & kustsjöfart, pass. (SNI 50.1)*	1–19 anst	85	87	2,9	0,0	6,1	0,5	43	46
	≥20 anst	13	12	2,0	2,3	6,3	3,9	28	25
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)*	1–19 anst	78	74	4,8	2,7	7,3	4,5	49	55
	≥20 anst	18	18	2,1	1,7	6,2	5,2	19	29
Sjöfart IVV, pass. (SNI 50.3)*	1–19 anst	80	83	13,6	3,5	17,5	4,4	49	45
	≥20 anst	9	7	18,1	12,1	16,9	10,7	37	43
Sjöfart IVV, gods (SNI 50.4)*	1–19 anst	20	22	4,5	5,7	7,3	9,4	43	50
	≥20 anst	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
SNI 50.1–50.4	Summa	303	303						
Viktat medel				6,7	2,5	9,8	3,8	44	46
<i>Rederier med sjöfartsstöd**</i>		36	33						
medelvärde				-0,6	10,2	8,1	2,8	33	35
medianvärde				5,4	2,4	6,3	3,5	28	28

Not: IVV=Inre vattenvägar.

Källa: * SCB Branschnyckeltal efter näringsgren 2007. ** Bilaga, tabell 4.4 och 4.5.

²⁵ Finansiella företag som banker, investment- och försäkringsbolag är undantagna, liksom handels-, holding- och kommanditbolag, och enskilda näringsidkare 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*.

Tabell 4.1 visar genomsnittsvärden (medianvärden) för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med gruppen av rederier som fått sjöfartsstöd.²⁶ Här 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 har blivit något fler i de flesta kategorierna, medan de större företagen blivit några färre. Detta mönster kan bero på att några större företag har minskat sin personal till under 20 anställda under pandemiåret 2020. Totalt sett är antalet bolag oförändrat mellan 2019 och 2020. Som vi kunnat konstatera är det något färre rederier som fått sjöfartsstöd 2020 jämfört med 2019.

Bolagen inom passagerarsjöfart 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. I genomsnitt (viktat medelvärde) är lönsamheten lägre än hälften 2020 jämfört med 2019, mätt som rörelsemarginal och avkastning på totalt kapital. De mindre sjöfartsföretagen inom passagerartrafik på kust och hav (SNI 50.1) hade 2020 mycket låg lönsamhet, med en rörelsemarginal på 0 och en avkastning på totalt kapital på 0,5. De mindre sjöfartsföretagen inom godstrafik på inre vattenvägar (SNI 50.4) har dock ökat sin lönsamhet 2020 jämfört med 2019.

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 2020 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 i samma nivå som de större företagen inom havs- och kustsjöfart.

4.2 Rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med andra företag

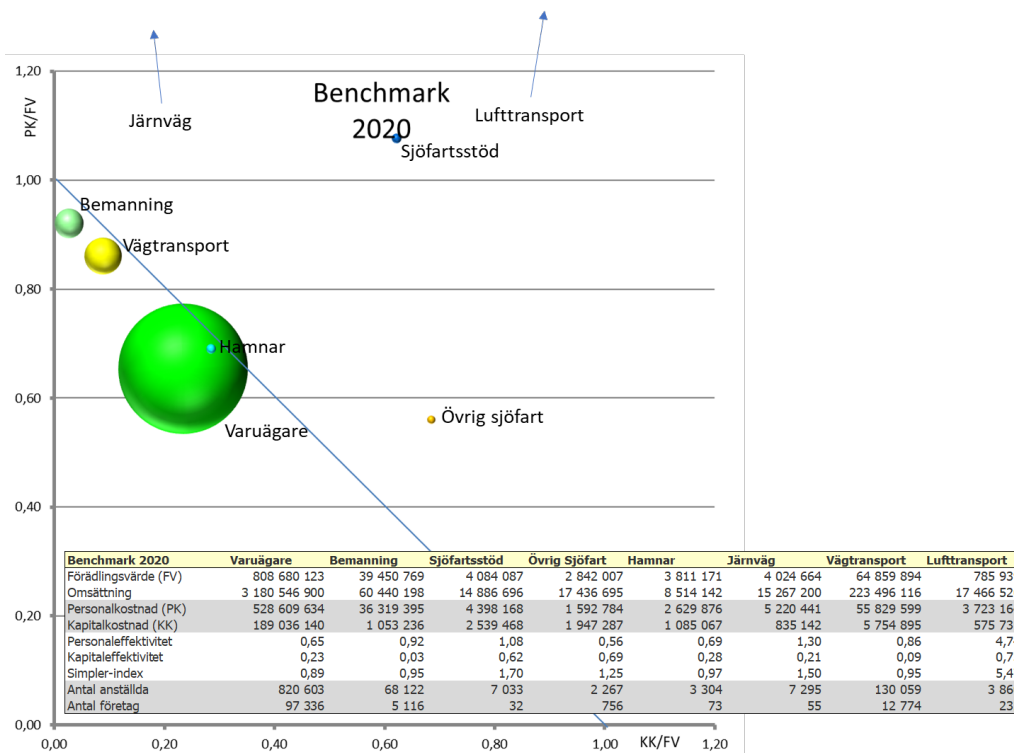
Detta avsnitt beskriver rederiernas ekonomi jämfört med övrig sjöfart, med varuägare och med andra kategorier av transportföretag. Vi fokuserar jämförelsen på ekonomisk effektivitet, det vill säga hur effektivt företagen använder sina resurser i form av personal och kapital, vilket vi även analyserade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

Den ekonomiska effektiviteten för olika branscher är således 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.²⁷ Gruppen

²⁶ Bolagen i gruppen *Rederierna med sjöfartsstöd* ingår även i övriga kategorier, främst SNI 50.1 och SNI 50.2.

²⁷ Gruppen Varuägare innefattar alla företag inom areell sektor, byggsektor, tillverkning och utvinning.

Sjöfartsstöd utgörs av de 33 rederier som denna undersökning omfattar, och är samma företag som i Tabell 4.1 ovan. Övrig sjöfart är sjöfartsföretag som inte erhållit sjöfartsstöd.



Figur 4.1. Ekonomisk effektivitet 2020 inom olika branscher. "Sjöfartsstöd" utgör gruppen av stödberättigade rederier.

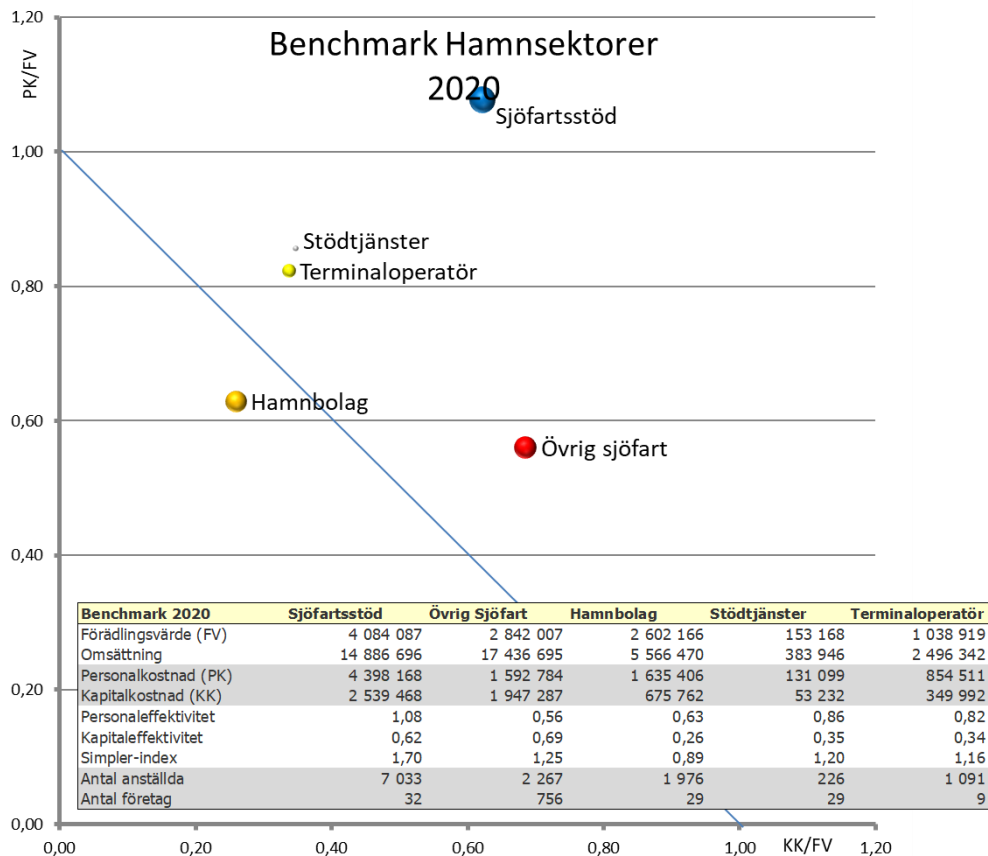
Källa: Bilaga, avsnitt 6.1.

Figur 4.1 visar att av transportföretagen är det bara gruppen Vägtransport som hamnar innanför referenslinjen 1–1 som representerar ekonomisk effektivitet. Lufttransport hamnar längst bort från linjen med ett index på 5,47. Mest effektiva är gruppen Varuägare med ett index på 0,89. Att denna grupp utgör en stor del av det svenska näringslivet illustreras av cirkelns yta, som visar företagets sammanlagda omsättning. Sjöfartsföretag som inte uppbär sjöfartsstöd ("Övrig sjöfart") har ett index på 1,25 vilket inte är effektivt, men bättre än företagen som får sjöfartsstöd ("Sjöfartsstöd" i figuren) vilka hade en effektivitet på 1,70. Gruppen av hamnar har jämförelsevis god effektivitet med en nivå på 0,97 och ligger innanför referenslinjen och är således ekonomiskt effektiva. Bemanningsföretagen är mycket personal-intensiva, och hade ett effektivitetsindex på 0,95. Managementföretagen inom sjöfart hade ett värde på 1,0 (se Figur 3.9) vilket betyder en något sämre effektivitet än gruppen av övriga bemanningsföretag.

Jämförelse av ekonomisk effektivitet inom hamnverksamhet

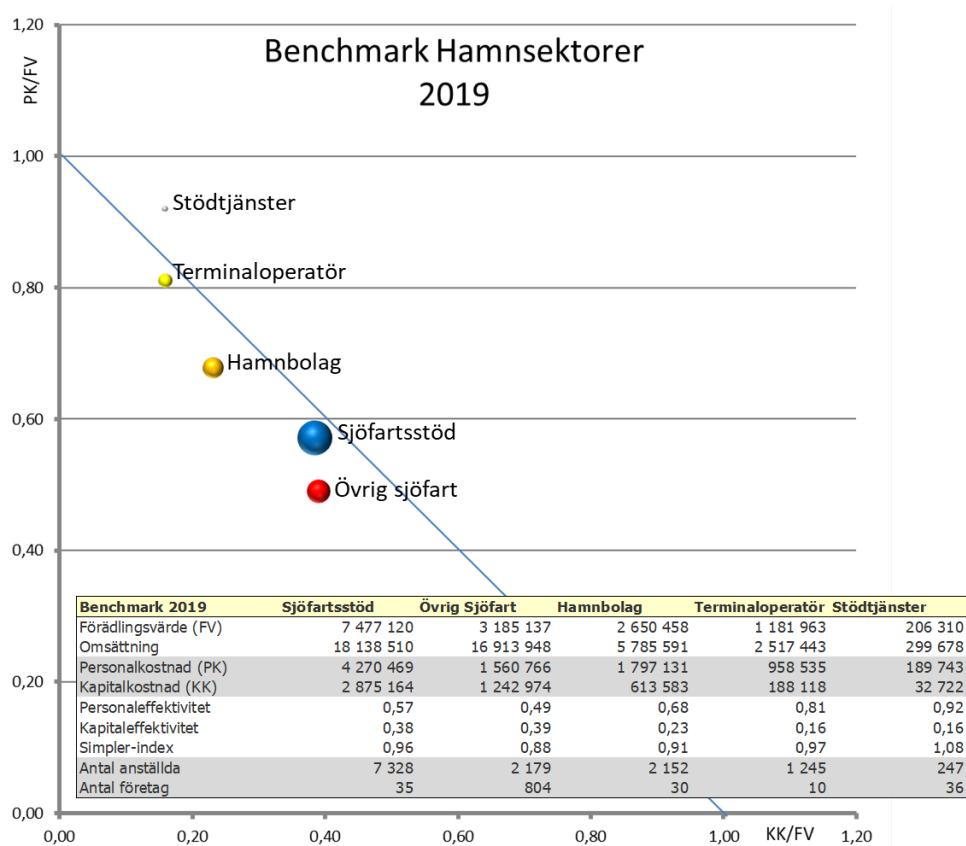
Vi har också tittat i närmare detalj på företag inom hamnverksamhet. I bilagan (avsnitt 6.2) redovisar vi aggregerade resultat- och balansräkningar för dessa hamnföretag. I detta avsnitt jämför vi deras ekonomiska effektivitet med samma Simpleranalys som ovan. Vi har delat in företagen i hamnbolag, terminaloperatörer samt övriga stödtjänster inom hamnverksamhet. Hamnsektorn domineras av kategorin hamnbolag, bestående av 29 företag som 2020 tillsammans omsatte knappt 5,6 miljarder kronor. Nio företag har vi klassificerat som terminal-operatörer som ofta bedriver outsourcad, operativ lastverksamhet i hamnen, och som

tillsammans omsatte knappt 2,5 miljarder kr år 2020. Därutöver finns 29 företag inom blandkategorin stödtjänster som 2019 tillsammans omsatte 0,4 miljarder kr år 2020. 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 2020, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag).
Källa: Bilaga, avsnitt 6.1.

Till skillnad från stödtjänster och terminaloperatörer visar hamnbolag en ekonomisk effektivitet. Kategorierna Stödtjänster och Terminaloperatörer är inte ekonomiskt effektiva 2020 och ligger på ungefär samma nivå som gruppen av sjöfartsföretag som inte uppbär sjöfartsstöd (Övrig sjöfart). Gruppen av rederier med sjöfartsstöd ligger sämre till (längre ut från referenslinjen).



Figur 4.3. Ekonomisk effektivitet 2019, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag).

Källa: Bilaga, avsnitt 6.1.

Figur 4.3 visar den ekonomiska effektiviteten för dessa sektorer år 2019. Vi kan se att jämfört med 2019 har såväl terminaloperatörer som stödtjänster fått en sämre ekonomisk effektivitet, medan hamnbolagen till och med har ökat sin effektivitet något, från ett Simplerindex på 0,91 år 2019 till ett index på 0,89 år 2020.

Slutsatser

År 2020 har varit ett svårt år för svensk sjöfart, med minskad efterfrågan på grund av coronapandemin. Samtidigt har skilda sjöfartssegment påverkats påtagligt olika. Vi kan konstatera att sjöfartsstödet är viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart, men under 2020 har många rederier haft förluster trots sjöfartsstödet. Såväl omsättning som resultat har försämrats och sjöfartsstödet betydelse som andel av omsättningen har ökat 2020 jämfört med 2019.

Förutom ekonomisk-finansiella nyckeltal tittar vi på ekonomisk effektivitet, vilket visar en motsvarande bild. Trots sjöfartsstödet har bara segmenten tanker, torrlast och management kunnat visa en ekonomisk effektivitet. När vi gör beräkningarna exklusive sjöfartsstödet blir dessa siffror och mått naturligtvis än mer negativa. Den samlade analysen visar att sjöfartsstödet har stor betydelse.

Vi kan samtidigt konstatera att de rederier som lyfter sjöfartsstöd i genomsnitt inte har samma lönsamhet som andra sjötransportföretag. Gruppen av rederier med sjöfartsstöd har en något lägre rörelsemarginal och avkastning på totalt kapital än gruppen sjöfartsföretag i sin helhet. En möjlig förklaring till detta är den internationella konkurrenssituation som rederierna befinner sig i, där prisbildningen är anpassad till en marknad där i stort sett alla företag på utbudssidan har motsvarande stöd, eller kostnadsbild, i sina hemländer.

Likaså när det gäller ekonomisk effektivitet kan vi konstatera att gruppen av rederier under 2020 har en lägre grad av ekonomisk effektivitet jämfört med övriga sjöfartsföretag.

Vägtransportföretag och hamnföretag kan under 2020 redovisa större ekonomisk effektivitet än rederierna med sjöfartsstöd. Det gäller också gruppen varuägare. Det indikerar att det på grund av konkurrens är svårt för rederierna att överflytta kostnader till transportköparna.

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.²⁸ De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

²⁸ Europeiska unionens officiella tidning, 2004.

Referenser

Bjerking AB, *Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2020*, underlagsrapport till Trafikanalys, 2021-12-07

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 (2010:186) med instruktion för Trafikanalys, www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010186-med-instruktion-for_sfs-2010-186

Förordning (2020:729) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, <https://svenskfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2020-07/SFS2020-729.pdf>

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

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

Sjölagen, <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>

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

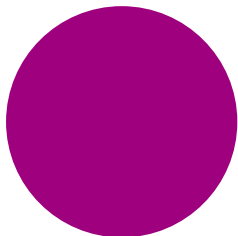
Trafikanalys webbplats, www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter

Trafikanalys (2019), *Sjöfartsstödet effekter 2018*, Rapport 2019:14, www.trafa.se/sjofart/sjofartsstodets-effekter-2018-8987/

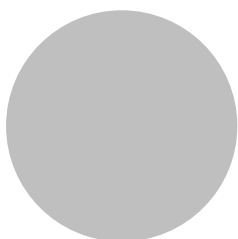
Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2021:21, www.trafa.se/sjofart/fartyg

Trafikanalys (2021), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021*, Rapport 2021:8, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_8-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2021.pdf

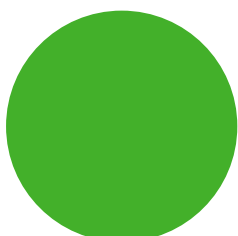
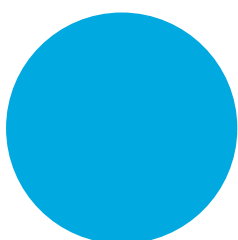
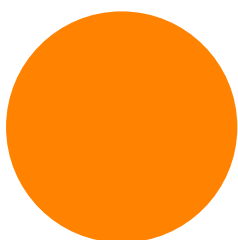
Bilaga – Bjerking's underlagsrapport



Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2020



Underlagsrapport till Trafikanalys



Innehåll

Sammanfattning	3
1. Bakgrund	6
2. Uppdraget	6
3. Metod	6
3.1 Finansiella nyckeltal	6
3.2 Rapporter 2018–2020 jämfört med tidigare rapporter 2011–2017	7
3.3 Datainsamling och bearbetning	8
3.4 Analysmodell	9
4. Nuläget i de svenska rederierna	11
4.1 Lönsamhet	15
4.2 Kapitalstruktur	16
4.3 Likviditet	17
4.4 Ekonomisk effektivitet	17
4.5 Sammanfattning	20
5. Analys	21
5.1 Finansiell utveckling – introduktion	21
5.2 Diversifierade rederier	22
5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet	22
5.2.2 Diversifierade rederier - Soliditet	26
5.2.3 Diversifierade rederier - Likviditet	28
5.2.4 Diversifierade rederier - Ekonomisk effektivitet	30
5.3 Tanker	31
5.3.1 Tanker - Lönsamhet	31
5.3.2 Tanker - Soliditet	35
5.3.3 Tanker - Likviditet	36
5.3.4 Tanker - Ekonomisk effektivitet	38
5.4 Torrlast	39
5.4.1 Torrlast - Lönsamhet	39
5.4.2 Torrlast - Soliditet	43
5.4.3 Torrlast - Likviditet	44
5.4.4 Torrlast - Ekonomisk effektivitet	46
5.5 Färjesjöfart	46
5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet	46
5.5.2 Färjesjöfart - Soliditet	50
5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet	51
5.5.4 Färjesjöfart - Ekonomisk effektivitet	53
5.6 Management	54
5.6.1 Management - Lönsamhet	54

5.6.2	Management – Soliditet.....	58
5.6.3	Management – Likviditet.....	59
5.6.4	Management - Ekonomisk effektivitet	61
6.	Jämförelser av ekonomisk effektivitet	62
6.1	Jämförelse med andra sektorer	62
6.2	Särskild jämförelse inom hamnsektorer	65
7.	Kommentar	67
	Bilaga 1 Nyckeltalsdefinitioner	68
	Bilaga 2 Bolag som ingår i studien	69
	Bilaga 3 Koncernjusteringar som ingår i studien	70

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2020. Detta år var sjöfarten starkt påverkad av coronapandemin.

Rapportens utformning följer strukturen i uppföljningen för år 2018 och 2019, som i sin tur möjliggör jämförelser med tidigare uppföljningar för åren 2011–2017. I rapporterna för år 2018–2020 har sjöfartsverksamheten renodlats när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd, 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 föregående två rapporter 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.

Totalt har 33 verksamheter erhållit ca 1,23 mdr i sjöfartsstöd, vilket är lägre än 2019 då 37 verksamheter erhöll 1,56 mdr.

Utvärderingen avseende 2020 i denna rapport omfattar 32 bolagsbokslut (två av verksamheterna som fått stöd är i samma koncern). 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, tanker, 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 minskat från ca 16,9 mdr år 2019 till ca 14 mdr år 2020. Inom tanker, torrlast och management ökar segmentets omsättning något till 2020, medan färjesjöfarten har ett kraftigt omsättningstapp. Diversifierade rederier minskar också sin omsättning.

Rörelseresultatet (EBIT) för ingående företag 2020 uppgår aggregerat till -0,82 mdr jämfört med 2,48 mdr 2019. Endast torrlastsegmentet har ett högre rörelseresultat 2020 jämfört med 2019. Diversifierade rederier har ett mycket stort negativt rörelseresultat påverkat av Wallenius rederier. För torrlast lyfter företaget Charterfrakt Baltic Carrier resultatet genom ökade finansiella intäkter och lägre direkta fartygskostnader jämfört med 2019. Färjesjöfarten har ett kraftigt minskat rörelseresultat 2020 medan tanker och management inte minskar lika mycket.

Om vi endast ser till de 29 bolag som varit med i analysen både 2019 och 2020 ser vi ett omsättningstapp från 16,2 mdr till 13,3 mdr, d v s en nedgång med 18% (jämfört med 17% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd vartdera året). Rörelseresultatet (EBIT) sjunker från 2,45 mdr till -0,87 och diversifierade rederier och färjesjöfart försämras mest, d v s ett snarlikt resultat som när alla företag är med.

Utan sjöfartsstöd har alla segment negativ vinstmarginal och negativ räntabilitet på eget kapital 2020, om vi endast jämför samma bolag. De andra måtten, soliditet och

likviditet, uppvisar liknande mönster. I huvuddelen av analysen jämför vi dock samtliga bolag.

Sjöfartsstödet har under 2020 haft en stor eller avgörande betydelse för utvecklingen hos segmentens företag. Samtidigt är vinstmarginalen under år 2020 negativ för färjesjöfarten, management och diversifierade rederier. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalen från 1,3 % i medelvärde (11,3 % i medianvärde) till -22,9% i medelvärde (-20,4 % i medianvärde). Endast tankersegmentet har en positiv vinstmarginal 2020 (medelvärde) även utan sjöfartsstöd. Några segment (tanker, torrlast och management) har en positiv räntabilitet på eget kapital år 2020, medan färjesjöfart har en kraftigt negativ räntabilitet på -75,2 %. Även diversifierade rederier har negativ räntabilitet 2020. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment. I fallen färjesjöfart och management är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett ökat något, från 32,5 % i medelvärde till 35,0 %. Medianvärdet har minskat marginellt. I de enskilda segmenten kan en ökning av medelvärdet ses i segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart. För diversifierade rederier och management är soliditeten marginellt lägre 2020. Den högsta soliditeten hittas som föregående år i segmenten för diversifierade rederier och tanker.

Kassalikviditeten har totalt sett ökat något mätt som medelvärde. I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en högre nivå i segmentet för tanker, torrlast och färjesjöfart 2019 medan nivån är lägre 2020 i segmentet diversifierade rederier. I segmentet management har kassalikviditeten liknande nivåer mellan åren. totalt sett ökat något. Likviditetsbufferten har på aggregerad nivå minskat något till 2020. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier, färjesjöfart och management medan en ökning syns till 2020 i segmenten tanker och torrlast.

Med sjöfartsstöd är segmenten management, tanker och torrlast ekonomiskt effektiva. Färjesjöfart ligger då på en något sämre position och diversifierade rederier på en mycket sämre position än medeleffektiviteten i Sverige. Utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige. Företagen i segmenten diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet. Torrlast ligger ganska nära medeleffektivitet medan färjesjöfart ligger svagt. Sjöfartsstödet har sammanlagt en stor betydelse men har inte kunnat täcka upp för alla negativa konsekvenser under pandemiåret.

Rapporten innehåller också en jämförelse med andra grupper av företag i relaterade branscher och sektorer. Den visar att de mest effektiva jämförelsegrupperna av företag är dels hela det svenska näringslivet, med ett index på 0,89, dels varuägarna, som ju är en stor del av hela det svenska näringslivet, med samma index. Sjöfarten som inte uppbär sjöfartsstöd ligger på 1,25, vilket är bättre än företagen som får sjöfartsstöd (Simpler-index 1,70). Utan stöd är företagen som får sjöfartsstöd mindre effektiva (index 2,20). Bemanningsverksamhet inom sjöfart är mindre effektiv än övrig bemanningsverksamhet i Sverige.

En särskild analys av ekonomisk effektivitet har gjorts inom hamnsektorer. Hamnbolagen visar en ekonomisk effektivitet bättre än genomsnittlig konkurrenskraft i Sverige, i nivå med övriga näringslivet för året 2020. Terminaloperatörer visar en ekonomisk effektivitet som är bättre än sjöfarten. Stödtjänster är år 2020 den minst ekonomiskt effektiva gruppen men har ett bättre index än sjöfarten.

Stockholm 2021-12-07

Anna Löfmarck och Mats Svensson, Bjerking AB

1. Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2020. 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 2020 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2020.

De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2020 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 ytterligare del av uppföljningen jämförs den ekonomiska effektiviteten hos företagen som mottagit sjöfartsstöd med övrig sjöfart på gods- och passagerarsidan, med hamnar, med övrig bemanningsverksamhet samt med gruppen varuägare som nyttjar sjöfarten.

3. Metod

3.1 Finansiella nyckeltal

I uppdraget ingår att beskriva företagens ekonomiska ställning med hjälp av finansiella nyckeltal. Följande nyckeltal har tagits fram och fastställts tillsammans med Trafikanalys och återfinns inom grupperna Lönsamhet, Soliditet, Likviditet och Ekonomisk effektivitet. Några av nyckeltalen redovisas endast i separat bilaga.

Lönsamhet:

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

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

Soliditet:

- **Soliditet** – med soliditet avses andelen eget kapital av totalt kapital, som ett mått på graden av egenfinansiering och används bland annat som ett mått på långsiktig betalningsförmåga. Måttet kan också användas för att utifrån företagets kapitalstruktur analysera uthållighet och ytterligare lånekapacitet.

Likviditet:

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

Ekonomisk effektivitet:

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

3.2 Rapporter 2018–2020 jämfört med tidigare rapporter 2011–2017

Rapportens utformning följer strukturen för rapporten för 2018 och 2019 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 2018–2020 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 2020.

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* finns med i rapporterna från och med den som avser 2018.

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 2021-04-30 räknas som 2020 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.

Samtliga bolag som har erhållit sjöfartsstöd för 2020 har rapporterat in bokslut till Bolagsverket per 2020-11-10 och ingår därför alla i undersökningen.

Vid en jämförelse med siffror för föregående rapport avseende 2019 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Tre företag är nya stödmottagare 2020 och sju företag får inte längre 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".

Vi har även undersökt sammansättningen av företag i varje segment 2019 och 2020 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. Alla företag som fått sjöfartsstöd är med i analysen 2020. Tre företag är nya stödmottagare 2020 och sju företag får inte längre sjöfartsstöd. Eftersom det inte är några större företag i de olika segmenten som står för förändringarna bedömer vi att det går bra att jämföra åren utan att enbart låsa till verksamheter som har varit med bägge åren.

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

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

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

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

3.4 Analysmodell

Analysmodellen bygger på en utvärdering av de företag som mottagit sjöfartsstöd utifrån de finansiella nyckeltal som beskrivits ovan. Nyckeltalen beräknats inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att undersöka den finansiella effekten av detta (där sjöfartsstödet ingår i beräkningen). Analysen bygger på ett antagande om att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen, även om förfarandet kan anses vara en förenkling av mer komplexa samband. Ett belopp motsvarande sjöfartsstödet har adderats till bokslutets personalkostnader för stödbolagen, för att få fram kostnadsläget utan den kostnadsreduktion som sjöfartsstödet innebär.

Givet observerade nivåer på de finansiella nyckeltalen har schematiska utvärderingsnivåer kunnat ställas upp för respektive nyckeltal. Dessa följer avseende nyckeltalen soliditet, vinstmarginal och likviditet i allt väsentligt nivåerna i tidiga rapporter från före år 2011. För samtliga nyckeltal nedan gäller att klassificeringen sker enligt samma nivåer som i uppföljningarna för tidigare år (2011–2017) d vs den gäller även för år 2018–2020.

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

Tabell 3.1: Klassificering av nivåer för nyckeltalen i analysen

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

4. Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen av 2020 ingår samtliga 33 företag som erhållit sjöfartsstöd 2020. För 2019 ingår 36 av 37 företag som erhållit sjöfartsstöd, 2018 var motsvarande siffra 39 av 41 företag. Att antalet är lägre än det totala antalet beror på att vissa företag har lyfts ur den totala populationen av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. Dessa motiveringar återfinns i Appendix – ”Bilagor som ingår i studien”. De i undersökningen ingående rederierna har klassificerats i segment. Med företagets resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2020 och 2019 sammanställts per segment och totalt, se tabell nedan.

Tabell 4.1 Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2020

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2020		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	5	7	6	32
Nettoomsättning	tkr	8 636 041	1 825 090	211 314	2 971 260	341 232	13 984 937
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	946 366	348 953	26 286	559 298	944	1 881 847
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	-1 078 721	185 321	16 673	59 814	757	-816 156
Finansnetto	tkr	-634 824	-10 949	3 468	-60 799	33	-703 071
Resultat e. finansnetto	tkr	-1 713 545	174 372	20 141	-985	790	-1 519 227
Krediterade stödbelopp	tkr	408 238	164 587	20 922	431 110	202 222	1 227 078
Andel av omsättningen	%	4,7%	9,0%	9,9%	14,5%	59,3%	8,8%
Andel av totalt stödbelopp	%	33,3%	13,4%	1,7%	35,1%	16,5%	100,0%
Antal Anställda	st	2 749	948	64	2 505	767	7 033
Anläggningstillgångar	tkr	36 979 044	2 122 260	72 145	4 476 132	1 322	43 650 903
Omsättningstillgångar	tkr	4 223 470	646 092	60 160	2 802 406	105 780	7 837 908
Summa tillgångar	tkr	41 202 514	2 768 352	132 305	7 278 538	107 102	51 488 811
Eget kapital	tkr	19 786 958	696 095	42 901	4 221 953	7 829	24 755 736
Obeskattade reserver	tkr	387 758	318 891	0	73 454	220	780 323
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	20 174 716	1 014 986	42 901	4 295 407	8 049	25 536 059
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	312 754	40 160	0	254 080	1	606 995
Kortfristiga skulder	tkr	4 012 310	445 647	43 148	967 635	98 552	5 567 292
Långfristiga skulder	tkr	16 702 732	1 267 559	46 255	1 761 416	500	19 778 462
Summa skulder	tkr	20 715 042	1 713 206	89 403	2 729 051	99 052	25 345 754
Summa eget kapital och skulder	tkr	41 202 512	2 768 352	132 304	7 278 538	107 102	51 488 808
Summa Förädlingsvärde	tkr	1 079 558	915 093	58 318	1 587 180	443 937	4 084 087
Summa Personalkostnad	tkr	1 961 066	574 332	35 996	1 383 963	442 810	4 398 168
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 013 288	98 876	4 523	421 525	1 256	2 539 468
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		3,68	0,74	0,69	1,14	1,00	1,70

Tabell 4.2 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	10 294 695	1 811 322	181 677	4 250 039	327 494	16 865 227
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	3 738 432	376 809	5 627	948 126	2 168	5 071 162
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 695 932	262 601	4 465	517 865	2 119	2 482 982
Finansnetto	tkr	-676 635	-84 720	2 033	-187 999	458	-946 863
Resultat e. finansnetto	tkr	1 019 297	177 881	6 498	329 866	2 577	1 536 119
Krediterade stödbelopp	tkr	505 771	182 333	42 215	646 952	185 658	1 562 928
Andel av omsättningen	%	4,9%	10,1%	23,2%	15,2%	56,7%	9,3%
Andel av totalt stödbelopp	%	32,4%	11,7%	2,7%	41,4%	11,9%	100,0%
Antal Anställda	st	3 006	588	129	3 284	678	7 685
Anläggningstillgångar	tkr	41 142 020	2 104 115	68 119	5 064 555	1 322	48 380 131
Omsättningstillgångar	tkr	5 679 084	730 423	52 334	3 391 039	135 358	9 988 238
Summa tillgångar	tkr	46 821 104	2 834 538	120 453	8 455 594	136 680	58 368 369
Eget kapital	tkr	23 966 502	466 985	22 750	3 983 980	6 608	28 446 825
Obeskattade reserver	tkr	387 758	449 446	0	57 111	2 500	896 815
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	24 354 260	916 431	22 750	4 041 091	9 108	29 343 640
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	161 196	11 248	-2	492 558	2	665 002
Kortfristiga skulder	tkr	4 405 490	655 596	43 618	1 151 838	127 570	6 384 112
Långfristiga skulder	tkr	17 900 158	1 251 267	54 087	2 770 106	0	21 975 618
Summa skulder	tkr	22 305 648	1 906 863	97 705	3 921 944	127 570	28 359 730
Summa eget kapital och skulder	tkr	46 821 104	2 834 542	120 453	8 455 593	136 680	58 368 372
Summa Förädlingsvärde	tkr	4 120 900	700 957	69 534	2 220 570	417 191	7 529 153
Summa Personalkostnad	tkr	2 026 906	414 000	62 307	1 657 047	414 138	4 574 399
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 417 521	87 752	2 650	404 845	1 454	2 914 222
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,08	0,72	0,93	0,93	1,00	0,99

Observera de två företag inom Wisby Ship Management AB gruppen som har fått stöd (Wisby Ship Management AB samt Wisby Ship Management1 AB) motsvaras av ett bokslut (Wisby Ship Management) så det totala antalet bolagsbokslut i analysen för 2020 är 32.

För 2019 är 35 bokslut med i Tabell 4.2 ovan. Det är samma företag som var med i den rapport som lämnades för 2019, men eftersom de underliggande bokslut som ligger till grund för beräkningarna av koncerner i något fall har inkommit efter föregående rapport publicering så har siffrorna för 2019 uppdaterats i den här rapporten och skiljer sig alltså något från föregående rapport.

I tidigare rapporter användes hela koncernbokslut för några av rederierna, vilket gjorde att omsättning och anställda utöver sjöfart i Sverige kom med. Sedan 2018 redovisar vi de andelar av koncernbokslut som speglar sjöfarten. Nettoomsättningen på de analyserade företagen blir med den nya metoden 14,0 mdr 2020, 16,9 mdr 2019, 15,2 mdr 2018 och 15,3 mdr 2017 (i rapporten för 2017 redovisades 41,3 mdr 2017). Tanker, torrlast och management ökar sin omsättning något till 2020, medan färjesjöfarten har ett kraftigt omsättningstapp. Diversifierade rederier minskar också sin omsättning.

Rörelseresultatet (EBIT) för ingående företag 2020 uppgår aggregerat till -0,82 mdr jämfört med 2,48 mdr 2019. Endast torrlastsegmentet har ett högre rörelseresultat 2020 jämfört med 2019. Diversifierade rederier har ett mycket stort negativt rörelseresultat påverkat av Wallenius rederier. För torrlast lyfter företaget Charterfrakt Baltic Carrier resultatet genom ökade finansiella intäkter och lägre direkta fartygskostnader jämfört med 2019. Färjesjöfarten har ett kraftigt minskat rörelseresultat 2020 medan tanker och management inte minskar lika mycket.

Nivån på det totala sjöfartsstödet har legat relativt stabilt runt ca 1,4–1,5 miljarder kronor under de senaste åren, med en nivå på 1,56 mdr för 2019. För år 2020 var nivån lägre, 1,23 mdr vilket motsvarar en minskning av det totala sjöfartsstödet med ca 0,33 mdr till 2020.

För alla enskilda segment utom management har stödbeloppen minskat 2020 jämfört med 2019; diversifierade rederier med ca -98 mkr, tanker med ca -18 mkr, torrlast med ca -21 mkr, segmentet för färjesjöfart med ca -215 mkr. Segmentet för management har fått ökat stöd med ca 17 mkr.

Om vi ser på sjöfartsstödet i relation till den totala omsättningen i respektive segment för 2020 och 2019 är stödet i relation till den totala omsättningen som högst i segmentet management (ca 59 %) – nivån är även något högre än 2019. Inom diversifierade rederier och tanker utgör sjöfartsstödet i relation till omsättningen ett mer begränsat ekonomiskt tillskott. Det kan konstateras att i segmentet för torrlast har sjöfartsstödet blivit väsentligt lägre i relation till omsättningen (från 23,2 % till 9,90 %).

Analys av företag som varit med både 2019 och 2020

Om vi endast ser till de 29 bolag som varit med i analysen både 2019 och 2020 ser vi ett omsättningstapp från 16,2 mdr till 13,3 mdr, d v s en nedgång med 18% (jämfört med 17% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd vartdera året). Tabell 4.1a och 4.2a visar utvecklingen för dessa 29 företag mellan åren. Rörelseresultatet (EBIT) sjunker från 2,45 mdr till -0,87 och diversifierade rederier och färjesjöfart försämras mest, d v s ett snarlikt resultat som när alla företag är med. I nyckeltalsredovisningen nedan kommenterar vi särskilt om värdena avviker väsentligt jämfört med om alla företag är med.

Tabell 4.1a och 4.2a Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen både 2019 och 2020

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2020		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	10	5	7	5	29
Nettoomsättning	tkr	8 636 041	1 191 686	211 314	2 971 260	335 185	13 345 486
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	946 366	260 016	26 286	559 298	1 055	1 793 021
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	-1 078 721	130 826	16 673	59 814	880	-870 528
Finansnetto	tkr	-634 824	10 032	3 468	-60 799	70	-682 053
Resultat e. finansnetto	tkr	-1 713 545	140 858	20 141	-985	950	-1 552 581
Krediterade stödbelopp	tkr	408 238	153 324	20 922	431 110	200 848	1 214 442
Andel av omsättningen	%	4,7%	12,9%	9,9%	14,5%	59,9%	9,1%
Andel av totalt stödbelopp	%	33,6%	12,6%	1,7%	35,5%	16,5%	100,0%
Antal Anställda	st	2 749	585	64	2 505	762	6 665
Anläggningstillgångar	tkr	36 979 044	1 712 158	72 145	4 476 132	1 269	43 240 748
Omsättningstillgångar	tkr	4 223 470	389 070	60 160	2 802 406	100 877	7 575 983
Summa tillgångar	tkr	41 202 514	2 101 228	132 305	7 278 538	102 146	50 816 731
Eget kapital	tkr	19 786 958	503 275	42 901	4 221 953	7 778	24 562 865
Obeskattade reserver	tkr	387 758	306 780	0	73 454	220	768 212
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	20 174 716	810 055	42 901	4 295 407	7 998	25 331 077
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	312 754	8 197	0	254 080	1	575 032
Kortfristiga skulder	tkr	4 012 310	272 670	43 148	967 635	94 147	5 389 910
Långfristiga skulder	tkr	16 702 732	1 010 306	46 255	1 761 416	0	19 520 709
Summa skulder	tkr	20 715 042	1 282 976	89 403	2 729 051	94 147	24 910 619
Summa eget kapital och skulder	tkr	41 202 512	2 101 228	132 304	7 278 538	102 146	50 816 728
Summa Förädlingsvärde	tkr	1 079 558	692 831	58 318	1 587 180	442 688	3 860 575
Summa Personalkostnad	tkr	1 961 066	410 976	35 996	1 383 963	441 438	4 233 439
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 013 288	77 337	4 523	421 525	1 226	2 517 899
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		3,68	0,70	0,69	1,14	1,00	1,75

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2019		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	10	5	7	5	29
Nettoomsättning	tkr	10 294 695	1 155 611	181 677	4 248 454	326 672	16 207 109
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	3 738 432	319 283	5 627	948 258	4 406	5 016 006
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 695 932	223 478	4 465	518 211	4 357	2 446 443
Finansnetto	tkr	-676 635	-77 168	2 033	-187 991	460	-939 301
Resultat e. finansnetto	tkr	1 019 297	146 310	6 498	330 220	4 817	1 507 142
Krediterade stödbelopp	tkr	505 771	176 624	42 215	646 698	183 714	1 555 021
Andel av omsättningen	%	4,9%	15,3%	23,2%	15,2%	56,2%	9,6%
Andel av totalt stödbelopp	%	32,5%	11,4%	2,7%	41,6%	11,8%	100,0%
Antal Anställda	st	3 006	555	129	3 283	672	7 645
Anläggningstillgångar	tkr	41 142 020	1 790 578	68 119	5 059 923	1 322	48 061 962
Omsättningstillgångar	tkr	5 679 084	453 477	52 334	3 390 874	88 195	9 663 964
Summa tillgångar	tkr	46 821 104	2 244 055	120 453	8 450 797	89 517	57 725 926
Eget kapital	tkr	23 966 502	390 546	22 750	3 983 863	6 498	28 370 159
Obeskattade reserver	tkr	387 758	337 931	0	57 111	2 500	785 300
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	24 354 260	728 477	22 750	4 040 974	8 998	29 155 459
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	161 196	11 170	-2	492 558	1	664 923
Kortfristiga skulder	tkr	4 405 490	313 116	43 618	1 151 610	80 518	5 994 352
Långfristiga skulder	tkr	17 900 158	1 191 295	54 087	2 765 653	0	21 911 193
Summa skulder	tkr	22 305 648	1 504 411	97 705	3 917 263	80 518	27 905 545
Summa eget kapital och skulder	tkr	46 821 104	2 244 058	120 453	8 450 795	89 517	57 725 927
Summa Förädlingsvärde	tkr	4 120 900	626 068	69 534	2 220 091	416 905	7 453 498
Summa Personalkostnad	tkr	2 026 906	379 687	62 307	1 656 222	411 614	4 536 736
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 417 521	70 092	2 650	404 811	1 208	2 896 282
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,08	0,72	0,93	0,93	0,99	1,00

Finansiella nyckeltalens utveckling

I tabellen nedan visas samtliga finansiella nyckeltal 2020 per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde.

Tabell 4.4: Aggregerade nyckeltal för 33 rederier som ingår i analysen 2020

NYCKELTAL 2020		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	-23,7%	33,4%	10,9%	-7,3%	-5,0%	10,2%
	Median	-23,7%	9,4%	5,4%	-1,6%	0,3%	2,4%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	-28,0%	18,6%	-2,7%	-49,4%	-95,9%	-24,0%
	Median	-28,0%	4,2%	-5,3%	-27,4%	-51,7%	-20,8%
Vinstmarginal	Medel	-27,7%	37,6%	11,7%	-9,0%	-5,1%	11,3%
	Median	-27,7%	7,7%	4,9%	-2,4%	0,3%	1,3%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	-32,0%	22,9%	-2,0%	-51,1%	-96,0%	-22,9%
	Median	-32,0%	-2,4%	-9,5%	-41,4%	-51,7%	-20,4%
Rörelseresultat per anställd	Medel	-1330	186	224	-37	-13	4
	Median	-1330	209	103	-10	1	12
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	-1509	-30	-77	-221	-247	-217
	Median	-1509	88	-152	-197	-264	-197
K/I-tal	Medel	126,9%	94,5%	88,8%	108,4%	102,8%	100,2%
	Median	126,9%	93,6%	95,9%	102,0%	99,8%	98,7%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	131,1%	106,9%	100,7%	146,7%	185,4%	130,9%
	Median	131,1%	102,1%	107,2%	127,5%	136,8%	118,7%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-8,7%	5,9%	49,8%	-75,2%	65,5%	5,3%
	Median	-8,7%	17,5%	66,2%	3,5%	28,2%	10,5%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	-10,9%	-25,7%	-60,1%	-396,3%	-15243,3%	-2964,5%
	Median	-10,9%	-3,2%	-36,2%	-104,7%	-4691,1%	-51,7%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-2,5%	8,5%	12,1%	-6,8%	-3,6%	2,8%
	Median	-2,5%	9,1%	9,3%	2,2%	0,9%	3,5%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	-3,4%	-8,7%	-9,9%	-49,7%	-160,4%	-46,0%
	Median	-3,4%	2,6%	-20,7%	-9,4%	-158,5%	-11,0%
Soliditet	Medel	53,9%	51,9%	27,3%	26,5%	11,1%	35,0%
	Median	53,9%	51,3%	22,9%	12,7%	2,2%	27,7%
Kassalikviditet	Medel	0,88	2,53	1,20	1,66	1,16	1,77
	Median	0,88	1,84	1,18	1,11	1,07	1,16
Likviditetsbuffert	Medel	2,0%	23,5%	9,9%	10,6%	27,4%	17,9%
	Median	2,0%	16,0%	7,8%	9,9%	29,4%	14,2%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	-1,09	0,82	1,03	1,19	1,21	0,89
	Median	-1,09	0,83	0,91	1,13	1,00	0,99
Personaleffektivitet	Medel	0,23	0,73	0,59	1,08	1,18	0,84
	Median	0,23	0,70	0,81	0,99	1,00	0,89
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,26	1,01	1,33	1,48	2,43	1,38
	Median	0,26	0,87	1,24	1,32	1,84	1,30
Kapitaleffektivitet	Medel	-1,32	0,09	0,44	0,12	0,03	0,05
	Median	-1,32	0,13	0,07	0,02	0,01	0,07

Rederiernas finansiella nyckeltal

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

Jämförelser görs med 2019 års nyckeltal, uppdaterade med de bokslut som inkommit efter föregående rapports publicering.

Vi kommenterar särskilt om nyckeltalens utveckling blir väsentligt annorlunda om beräkningarna görs för endast de företag som varit med i analysen både 2019 och 2020.

Tabell 4.5: Aggregerade nyckeltal för 36 rederier som ingår i analysen 2019

NYCKELTAL 2019		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	30,4%	14,2%	0,5%	3,2%	-42,1%	-0,6%
	Median	30,4%	14,0%	2,4%	3,2%	1,8%	5,4%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	26,0%	-1,8%	-23,7%	-30,5%	-212,6%	-52,1%
	Median	26,0%	4,7%	-21,5%	-26,8%	-58,5%	-21,5%
Vinstmarginal	Medel	21,0%	11,8%	1,1%	0,1%	-41,8%	-2,6%
	Median	21,0%	11,8%	3,2%	1,9%	2,2%	4,8%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	16,5%	-4,2%	-23,2%	-33,5%	-212,3%	-54,0%
	Median	16,5%	-8,2%	-20,6%	-28,1%	-58,8%	-20,3%
Rörelseresultat per anställd	Medel	1930	460	3	70	-58	300
	Median	1930	341	30	36	6	64
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	1731	144	-264	-129	-314	38
	Median	1731	48	-251	-185	-268	-185
K/I-tal	Medel	85,7%	89,3%	98,7%	99,9%	141,7%	103,3%
	Median	85,7%	90,9%	96,9%	97,8%	98,4%	95,8%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	89,4%	104,1%	119,9%	132,3%	305,2%	152,2%
	Median	89,4%	108,2%	118,2%	125,8%	136,8%	116,6%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	3,8%	16,9%	-2,7%	175,2%	-765,0%	-106,8%
	Median	3,8%	17,7%	22,6%	20,5%	58,7%	20,7%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	1,6%	-13,7%	-540,0%	-243,0%	-12662,8%	-2670,2%
	Median	1,6%	-8,3%	-146,4%	-140,6%	-3393,0%	-73,1%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	5,0%	15,3%	4,3%	4,1%	3,2%	8,1%
	Median	5,0%	7,9%	4,9%	6,2%	4,4%	6,3%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	4,1%	-0,3%	-36,4%	-49,3%	-181,4%	-52,6%
	Median	4,1%	1,3%	-34,3%	-15,3%	-157,6%	-12,5%
Soliditet	Medel	56,7%	50,6%	20,7%	21,3%	13,5%	32,5%
	Median	56,7%	50,1%	4,4%	10,1%	7,7%	28,5%
Kassalikviditet	Medel	1,14	2,35	0,93	1,45	1,18	1,64
	Median	1,14	1,97	1,03	1,10	1,08	1,18
Likviditetsbuffert	Medel	2,5%	23,1%	8,8%	12,7%	36,8%	20,2%
	Median	2,5%	17,6%	1,5%	10,6%	39,2%	14,1%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	1,06	0,38	0,91	1,04	2,23	1,02
	Median	1,06	0,72	0,95	0,97	0,99	0,95
Personaleffektivitet	Medel	0,44	0,26	0,80	0,96	1,99	0,85
	Median	0,44	0,58	0,91	0,91	0,98	0,84
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,55	0,43	2,12	1,34	11,30	3,06
	Median	0,55	0,77	1,57	1,35	1,40	1,30
Kapitaleffektivitet	Medel	0,62	0,12	0,11	0,08	0,24	0,16
	Median	0,62	0,16	0,04	0,04	0,02	0,07

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.

Vinstmarginalen totalt sett har år 2020 ökat väsentligt, från -2,6 % i medelvärde 2019 (4,8 % i medianvärde) till 11,3 % i medelvärde 2020 (1,3%), där just medelvärdesbildningen är speciellt känslig för exceptionella resultat hos individuella företag. Förbättringen i medelvärde är särskilt stor i segmenten tankar och management, medan segmenten diversifierade rederier, torrlast och färjesjöfart har sämre vinstmarginaler 2020. För färjesjöfarten, management och diversifierade rederier är vinstmarginalen 2020 negativ. I segmentet management låg ett företag bakom den ännu svagare vinstmarginalen år 2019.

Om sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen 2020 sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå negativ avseende både medel- och medianvärden. Vinstmarginalen med respektive utan stöd sjunker från 11,3 % i medelvärde (1,3 % i medianvärde) till -22,9% i medelvärde (-20,4 % i medianvärde). Tankersegmentet har en positiv vinstmarginal 2020 (medelvärde) även utan sjöfartsstöd.

Om vi endast ser till företag som var med i analysen bägge åren är vinstmarginalen lägre 2020 mätt som både medelvärde och median. Den är negativ för alla segment utom tanker och torrlast. Utan sjöfartsstöd har alla segmenten en negativ vinstmarginal.

Räntabilitet på eget kapital uppvisar totalt sett en stor förbättring under 2020 jämfört med 2019 med en ökning från -106,8 % i medelvärde (20,7 % i medianvärde) till 5,3% (10,5 %). Det är alltså medelvärdet som förbättras, beroende på ett mycket negativt resultat i ett företag inom segmentet management år 2019. Medianvärdet är däremot mer stabilt (men lägre) i jämförelse.

Om man studerar segmenten har tanker, torrlast och management en positiv räntabilitet på eget kapital år 2020, medan färjesjöfart har en kraftigt negativ räntabilitet på -75,2 %. Även diversifierade rederier har negativ räntabilitet 2020 - försämrar räntabiliteten från 3,8 % till -8,7 % i medelvärde. Tanker minskar samma mått från 16,9 % till 5,9 %, medan torrlast ökar sin räntabilitet kraftigt (från -2,7 % till 49,8 %). Färjesjöfarten minskar räntabiliteten från 175 % till -75,2 %, men ser man till medianvärden är nedgången från 20,5 % till 3,5 %. (Medelvärdet 2019 var fiktiv då det i ForSea finns både ett negativt resultat och ett negativt eget kapital vilket gjorde att kvoten matematiskt sett blev kraftigt positiv.)

Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment. I fallen färjesjöfart och management är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Om vi endast ser till företag som var med i analysen bägge åren är räntabiliteten på eget kapital lägre 2020 mätt som både medelvärde och median. Den är negativ för diversifierade rederier och färjesjöfart och sämre 2020 för alla segment utom torrlast. Utan sjöfartsstöd har alla segmenten en negativ räntabilitet på eget kapital.

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 32,5 % i medelvärde till 35,0 %. Medianvärdet har minskat marginellt. I de enskilda segmenten kan en ökning av medelvärdet ses i segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart. För diversifierade rederier och management är soliditeten marginellt lägre 2020. Den högsta soliditeten hittas som föregående år i segmenten för diversifierade rederier och tanker.

Om vi ser enbart till företag som varit med bägge åren är utvecklingen snarlik.

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och nyckeltalet **kassalikviditet** har totalt sett ökat något mätt som medelvärde (från 1,64 år 2019 till 1,77 år 2020). I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en högre nivå i segmentet för tankar, torrlast och färjesjöfart 2019 medan nivån är lägre 2020 i segmentet diversifierade rederier. I segmentet management har kassalikviditeten liknande nivåer mellan åren.

Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har på aggregerad nivå minskat något från 20,2 % i medelvärde år 2019 till 17,9 % år 2020. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier, färjesjöfart och management medan en ökning syns till 2020 i segmenten tankar och torrlast.

Om vi ser enbart till företag som varit med bägge åren är utvecklingen snarlik.

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 4.1 och 4.2 nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2020, med och utan sjöfartsstöd. Diagrammet visar att segmenten management är personalintensivt (befinner sig upp mot vänstra hörnet i diagrammet). Inom segmentet torrlast, som också är ganska personalintensivt, är det en väsentlig del av företagen som hyr fartyg i stället för att äga dem. Tanker är något mer kapitalintensivt liksom diversifierade (som dock hamnar utanför diagrammet år 2020, se nedan).

Med sjöfartsstöd (Diagram 4.1) är management, tankar och torrlast ekonomiskt effektiva. Färjesjöfart ligger då på en något sämre position och diversifierade rederier på en mycket sämre position än medeleffektiviteten i Sverige. Diagram 4.2 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 diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet (utanför diagrammet). Torrlast ligger ganska nära effektivitet medan färjesjöfart ligger svagt.

Diagram 4.3 visar att 2019 var situationen någorlunda god för alla segment, med sjöfartsstödet inkluderat.

Hela gruppen företag med sjöfartsstöd inkluderat har en ekonomisk effektivitet som ligger på 1,70 d v s betydligt sämre än medeleffektivitet. Det är en försämring från 2019 (Simpler-index var då 0,99).

Mycket tyder alltså på att sjöfartsstödet inte har varit tillräckligt stort för att fullt ut motverka det stora verksamhetstappet under pandemiåret 2020.

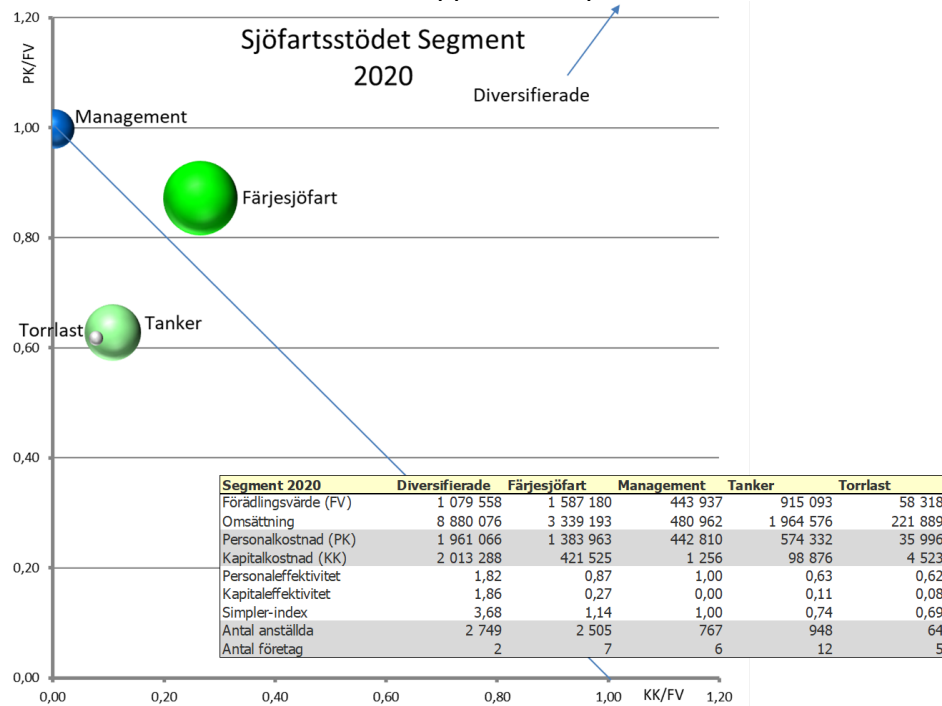


Diagram 4.1 Ekonomisk effektivitet 2020 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd

Management

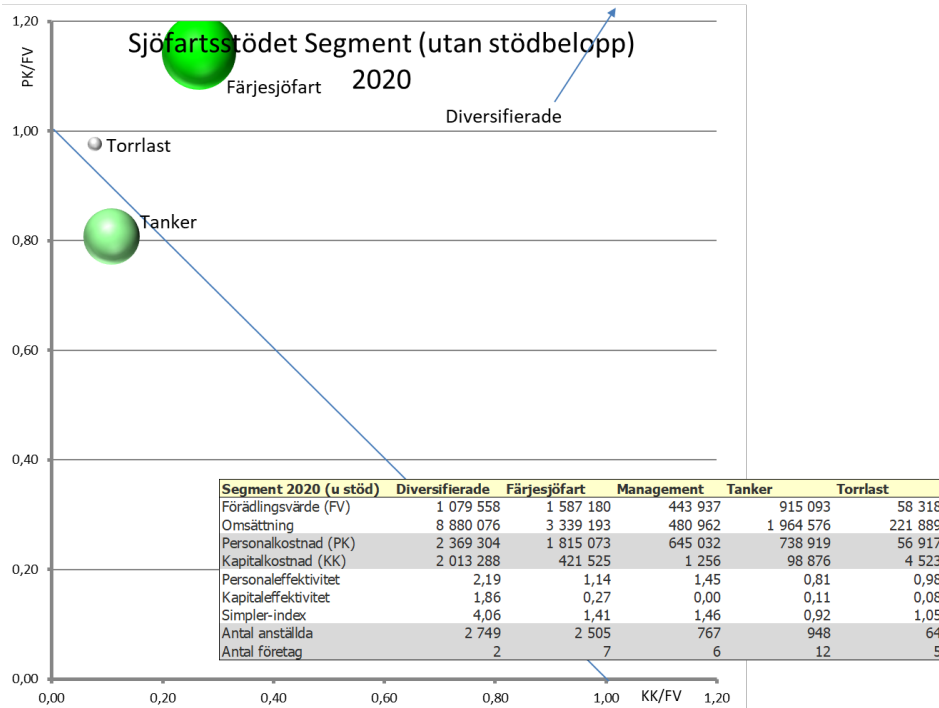


Diagram 4.2 Ekonomisk effektivitet 2020 hos de olika segmenten utan sjöfartsstöd

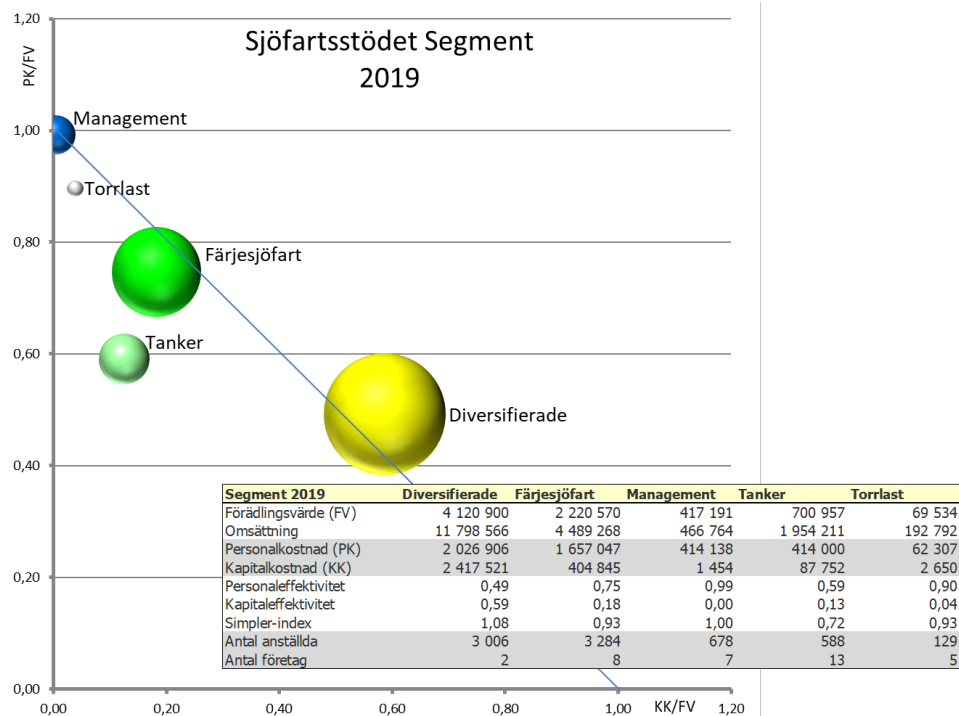


Diagram 4.3 Ekonomisk effektivitet 2019 hos de olika segmenten med sjöfartsstöd

4.5 Sammanfattning

Omsättningen för den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i denna undersökning minskar till år 2020 från år 2019. Rörelseresultatet (EBIT) för företagen 2020 aggregerat minskar väsentligt och blir negativt för gruppen som helhet. Endast torrlastsegmentet har ett högre rörelseresultat 2020 jämfört med 2019. Här lyfter företaget Charterfrakt Baltic Carrier resultatet genom ökade finansiella intäkter och lägre direkta fartygskostnader jämfört med 2019. Diversifierade rederier har ett mycket stort negativt rörelseresultat påverkat av Wallenius rederier. Färjesjöfarten har ett kraftigt minskat rörelseresultat 2020 medan tankar och management inte minskar lika mycket.

Sjöfartsstödet har under 2020 en stor betydelse, liksom föregående år, men har inte kunnat täcka upp för alla konsekvenser av pandemin. Vinstmarginalen under år 2020 negativ för färjesjöfarten, management och diversifierade rederier. Om sjöfartsstödet exkluderas har endast tankersegmentet en positiv vinstmarginal 2020 (medelvärde). Några segment (tanker, torrlast och management) har en positiv räntabilitet på eget kapital år 2020, medan färjesjöfart har en kraftigt negativ räntabilitet på -75,2 %. Även diversifierade rederier har negativ räntabilitet 2020. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment. I fallen färjesjöfart och management är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Om vi endast ser till de 29 bolag som varit med i analysen både 2019 och 2020 ser vi ett omsättningstapp från 16,2 mdr till 13,3 mdr, d v s en nedgång med 18% (jämfört med 17% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd vartdera året). Rörelseresultatet (EBIT) sjunker från 2,45 mdr till -0,87 och diversifierade rederier och färjesjöfart försämras mest, d v s ett snarligt resultat som när alla företag är med. Utan sjöfartsstöd har alla segment negativ vinstmarginal och negativ räntabilitet på eget kapital 2020, om vi endast jämför samma bolag. Nedan fortsätter vi att sammanfatta för samtliga bolag.

Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett ökat något, från 32,5 % i medelvärde till 35,0 %. I de enskilda segmenten syns en ökning i segmenten tankar, torrlast och färjesjöfart. För diversifierade rederier och management är soliditeten marginellt lägre 2020. Den högsta soliditeten hittas som föregående år i segmenten för diversifierade rederier och tankar.

Kassalikviditeten har totalt sett ökat något mätt som medelvärde. Den har en högre nivå jämfört med 2020 i segmentet för tankar, torrlast och färjesjöfart medan nivån är lägre i segmentet diversifierade rederier. I segmentet management har kassalikviditeten liknande nivåer mellan åren. Likviditetsbufferten har på aggregerad nivå minskat något till 2020. I segmenten syns lägre nivåer för diversifierade rederier, färjesjöfart och management men högre i segmenten tankar och torrlast.

Med sjöfartsstöd är segmenten management, tankar och torrlast ekonomiskt effektiva. Färjesjöfart ligger då på en något sämre position och diversifierade rederier på en mycket sämre position än medeleffektiviteten i Sverige. Utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (linjen 1–1).

5. Analys

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under 2008–2020 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 2017–2020 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 rapporten 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 2008–2020 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 och 2020: Stena och Wallenius. Även Viking Supply Ships ingick fram till och med 2018.

5.2.1 Diversifierade rederier - Lönsamhet

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

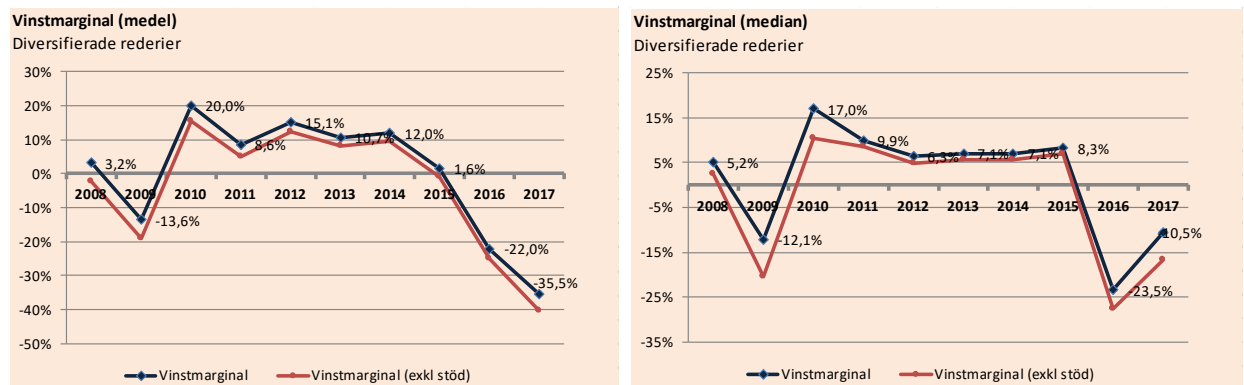


Diagram 5.1 Vinstmarginal 2008–2017

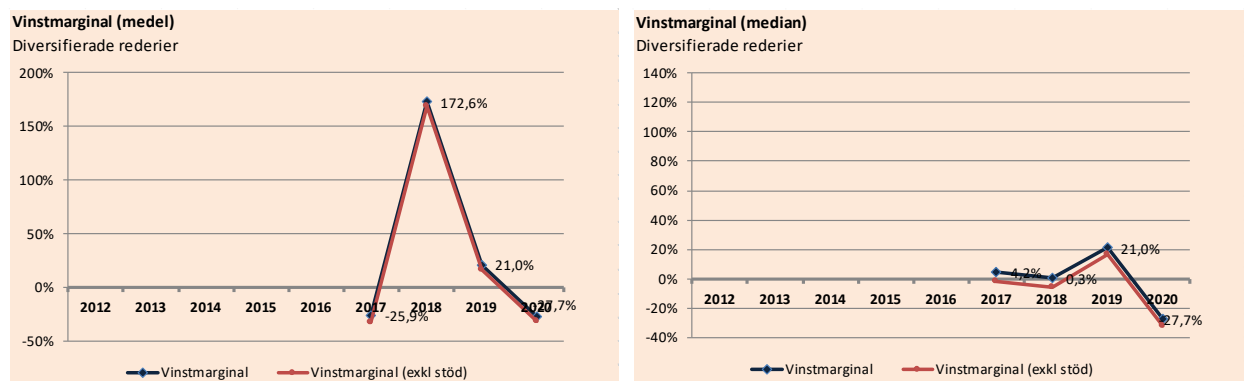


Diagram 5.2 Vinstmarginal 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: De två rederier som är med 2020 (och 2019) har båda negativ vinstmarginal detta år, såväl mätt som medelvärde och som median. 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.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medel- och medianvärden något sämre 2020 och alltså negativa.

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

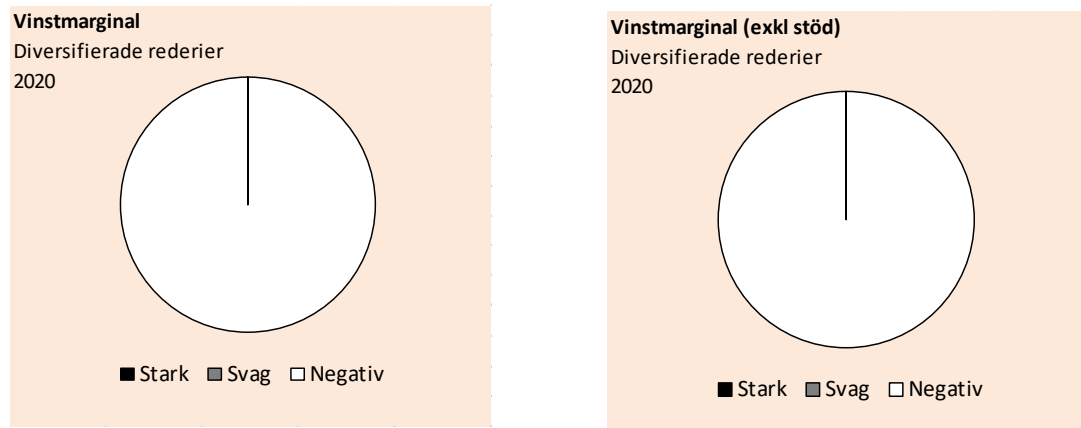


Diagram 5.3 Vinstmarginal 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av diagrammen framgår att båda företagen har negativa vinstmarginaler 2020 även med stödet.

I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under hela den undersökta perioden 2008–2020 inklusive och exklusive sjöfartsstödet. Inklusive stödet har inget företag positiv vinstmarginal.

Tabell 5.1 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

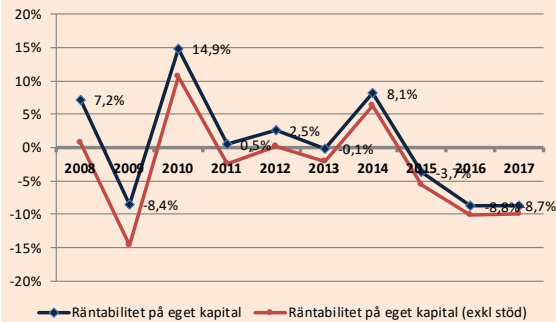
Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	33%	100%	67%	67%	67%	100%	67%	33%	0%	33%	33%	50%	0%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	33%	50%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	100%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	100%	67%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	33%	50%	0%
	Svag	0-5%	67%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	33%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%	50%	100%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har inneburit att företagen i segmentet har uppnått en positiv vinstmarginal år 2020.

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

Räntabilitet på eget kapital (medel)

Diversifierade rederier



Räntabilitet på eget kapital (median)

Diversifierade rederier

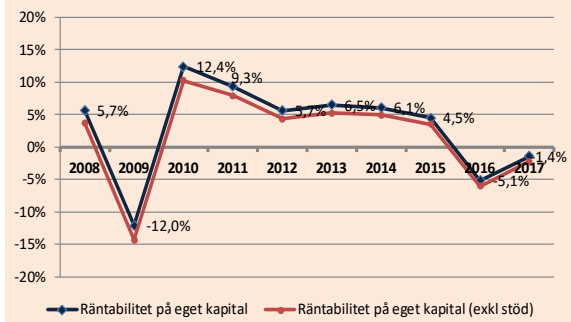
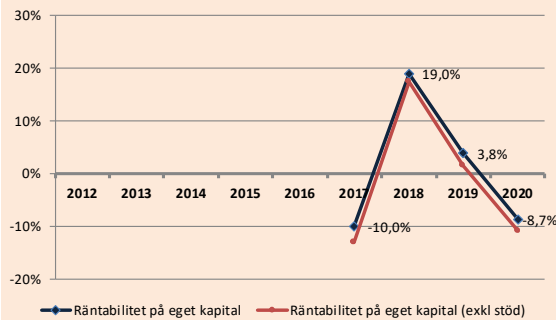


Diagram 5.4 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

Räntabilitet på eget kapital (medel)

Diversifierade rederier



Räntabilitet på eget kapital (median)

Diversifierade rederier

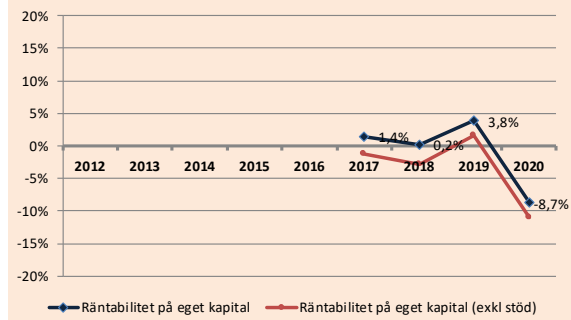


Diagram 5.5 Räntabilitet på eget kapital 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Minskningen från 2018 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 och 2020. Såväl medelvärde som median är negativa för de båda kvarvarande företagen 2020.

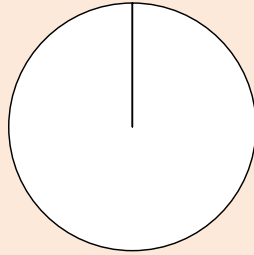
Räntabilitet på eget kapital för de diversifierade sjöfartsbolagen påverkas något negativt om vi exkluderar sjöfartsstödet, gäller såväl medelvärde som medianvärde.

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

Räntabilitet på eget kapital

Diversifierade rederier

2020

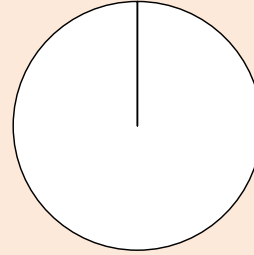


■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)

Diversifierade rederier

2020



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Diagram 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Under 2020 har båda företagen i segmentet en negativ räntabilitet på eget kapital och det gäller även utan sjöfartsstöd.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008 – 2020, inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.2 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 10 %	33%	0%	67%	33%	33%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%
	Svag 0-10%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	100%	0%
	Negativ < 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	100%
Exkl. stöd	Stark > 10%	0%	0%	67%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%
	Svag 0-10%	67%	33%	33%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%	33%	0%	50%	0%
	Negativ < 0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	67%	50%	100%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har inneburit att företagen i segmentet har uppnått en positiv räntabilitet på eget kapital år 2020.

5.2.2 Diversifierade rederier - Soliditet

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

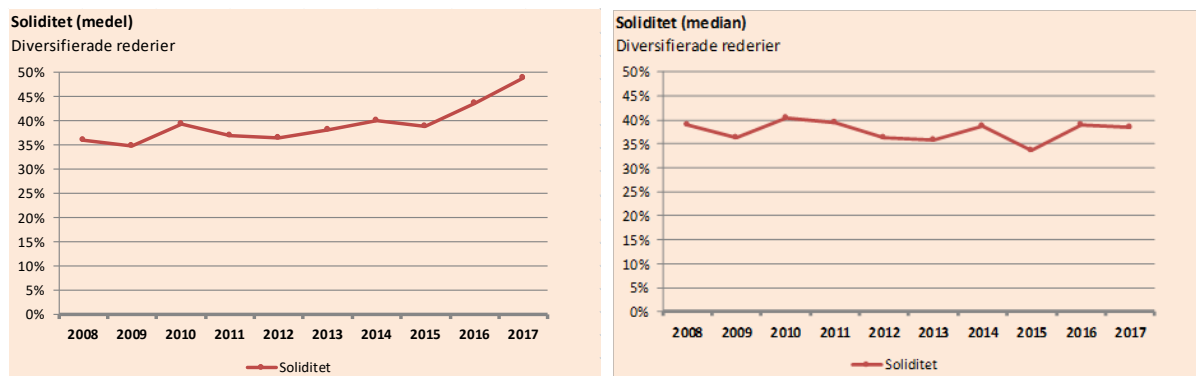


Diagram 5.7 Soliditet 2008–2017

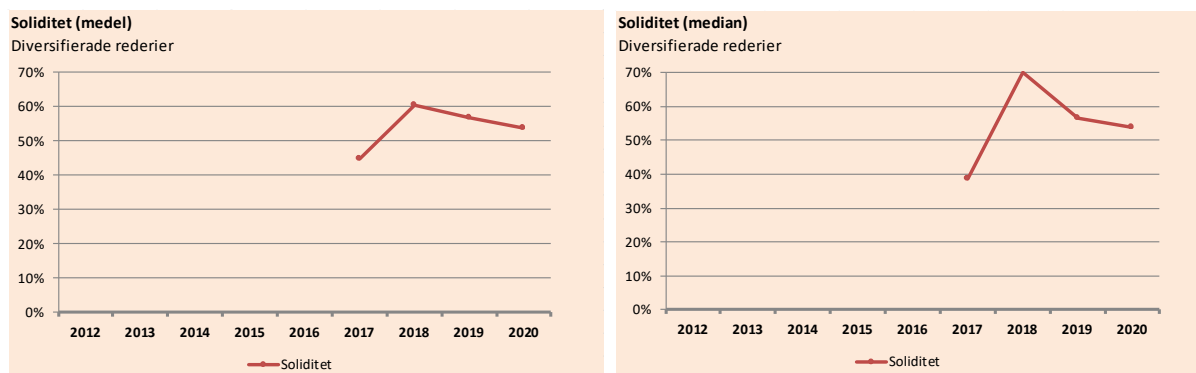


Diagram 5.8 Soliditet 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Soliditeten har minskat något till 2019 och ytterligare till 2020. Den högre soliditeten 2018 berodde på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships där vinsten för sålda fartyg lades till det egna kapitalet och därmed ökade soliditeten i gruppen det året.

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

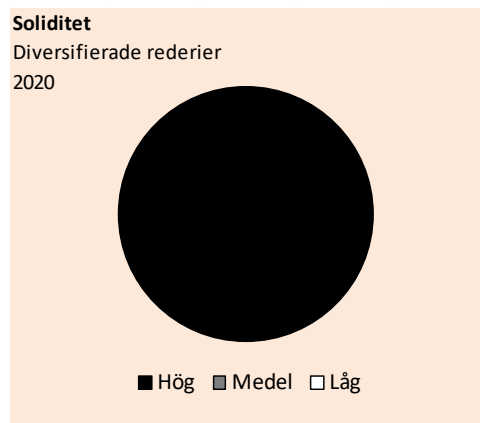


Diagram 5.9 Soliditet 2020

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå avseende soliditet under 2020, liksom under hela perioden 2008–2020, vilket framgår av tabellen nedan.

Tabell 5.3 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Soliditet	Hög	> 25%	100%	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%	0%
	Låg	< 15%	0%	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 till år 2020.

5.2.3 Diversifierade rederier - Likviditet

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

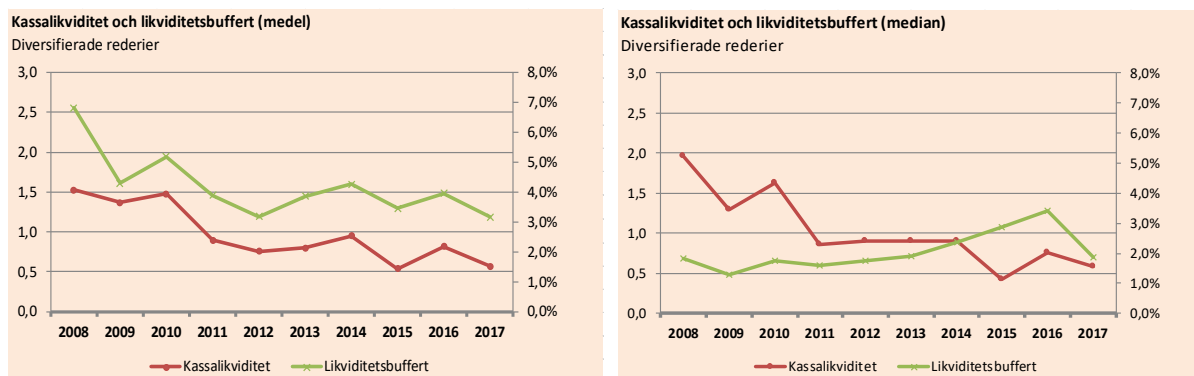


Diagram 5.10 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

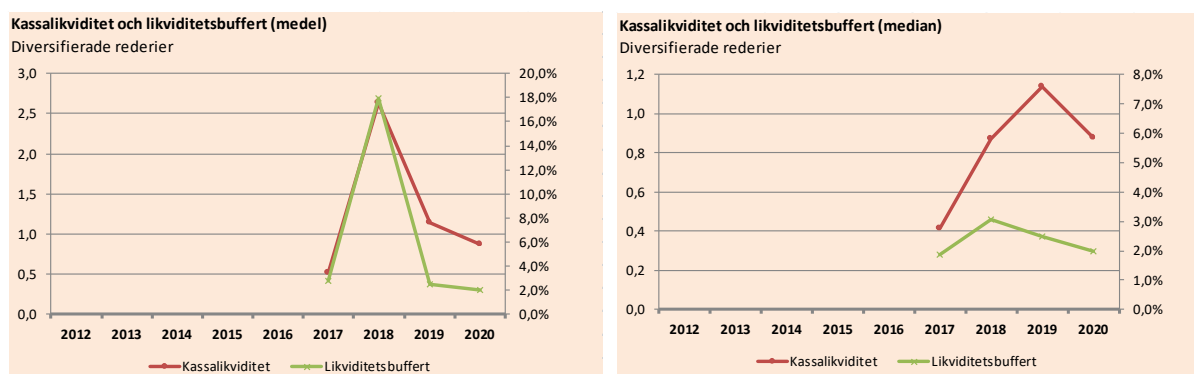


Diagram 5.11 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Ökningen 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 den minskar ytterligare till 2020.

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

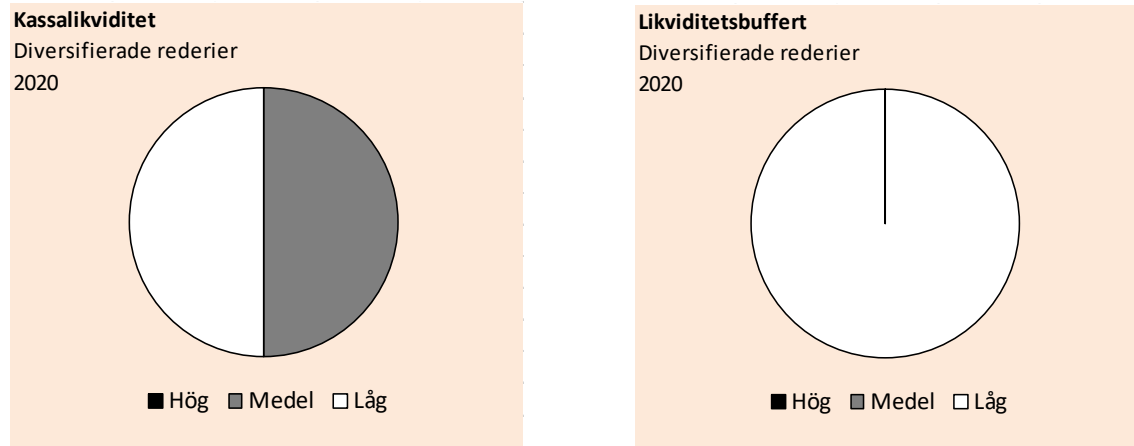


Diagram 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2020

Av de två företagen i segmentet uppvisar ett en medelhög kassalikviditet, det andra en låg kassalikviditet. Båda företagen har en låg nivå på likviditetsbufferten.

Jämfört med 2019 är det ett företag som har medelhög kassalikviditet nu jämfört med ett som hade hög kassalikviditet 2019. Likviditetsbufferten är låg hos båda företagen i segmentet. I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under perioden 2008–2020.

Tabell 5.4 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	100%	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	0%	33%	50%	0%
	Medel	0,8-1,1	0%	0%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	33%	33%	33%	50%	50%
	Låg	< 0,8	33%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	67%	33%	0%	50%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%
	Medel	5-10 %	0%	0%	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%	33%	33%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%	67%	67%	67%	100%	100%

Det kan konstateras att en viss försämring av kassalikviditeten kan skönjas till 2020 och att nivån på likviditetsbuffert är fortsatt låg.

5.2.4 Diversifierade rederier - Ekonomisk effektivitet

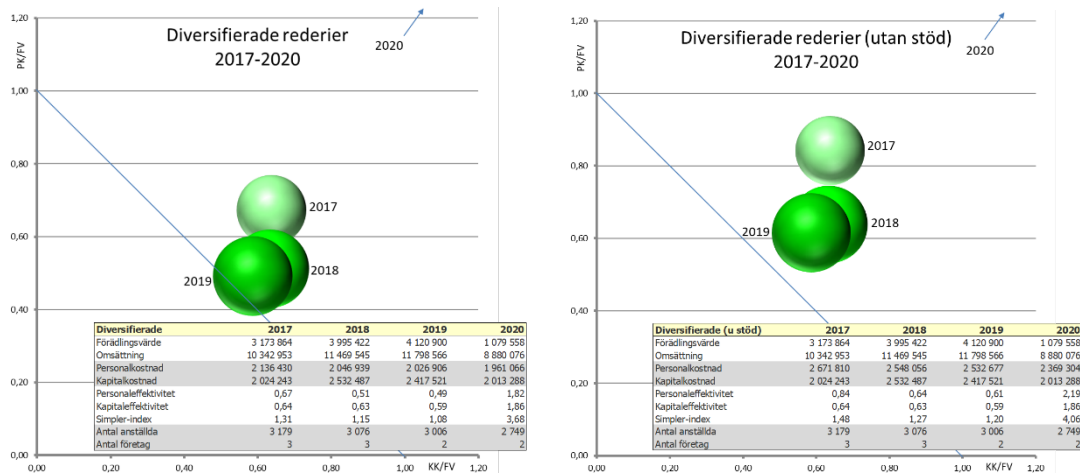


Diagram 5.13 Ekonomisk effektivitet 2017–20 med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

Diversifierade rederier har en mycket lägre omsättning i de två bolagen 2020 mot 2019. Med sjöfartsstöd är de båda företagen mycket mindre ekonomiskt effektiva jämfört med ett genomsnitt av svenskt näringsliv år 2020. Utan stöd ser effektiviteten ännu svagare ut.

Sammantaget för diversifierade rederier har vi en mycket svag utveckling 2020 med negativa vinstmarginaler och räntabilitet på eget kapital. Utan sjöfartsstödet är läget ännu något sämre. Båda företagen har hög soliditet 2020. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten är mycket låg, lägre än 2019. De båda företagen har en mycket svag ekonomiskt effektiva under 2020 och även med sjöfartsstödet är de mycket långt ifrån att ha en genomsnittlig effektivitet som svenskt näringsliv.

5.3 Tanker

I segmentet tanker ingår 12 rederier 2020 jämfört med 13 rederier 2019 och en majoritet, 10 rederier, är desamma mellan åren. De totala siffrorna antas därför spegla utvecklingen utan att en speciell jämförelse av de 10 företagen behöver göras.

5.3.1 Tanker - Lönsamhet

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

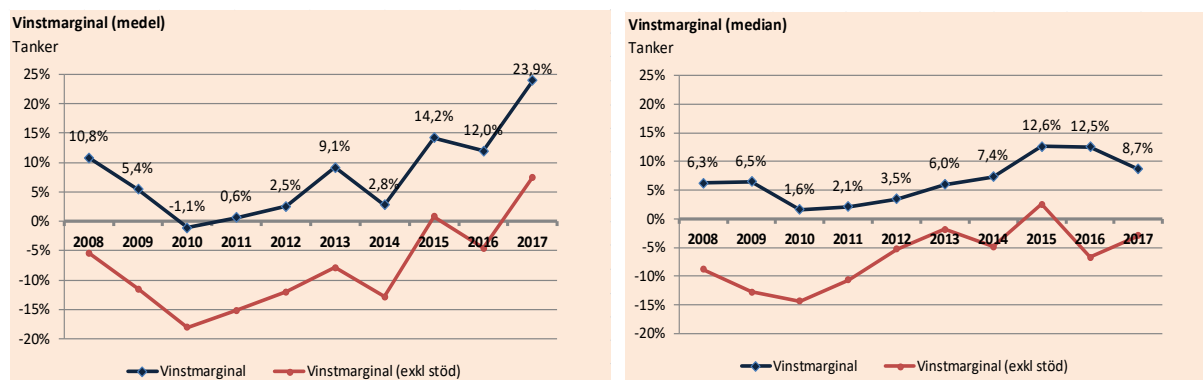


Diagram 5.14 Vinstmarginal 2008–2017

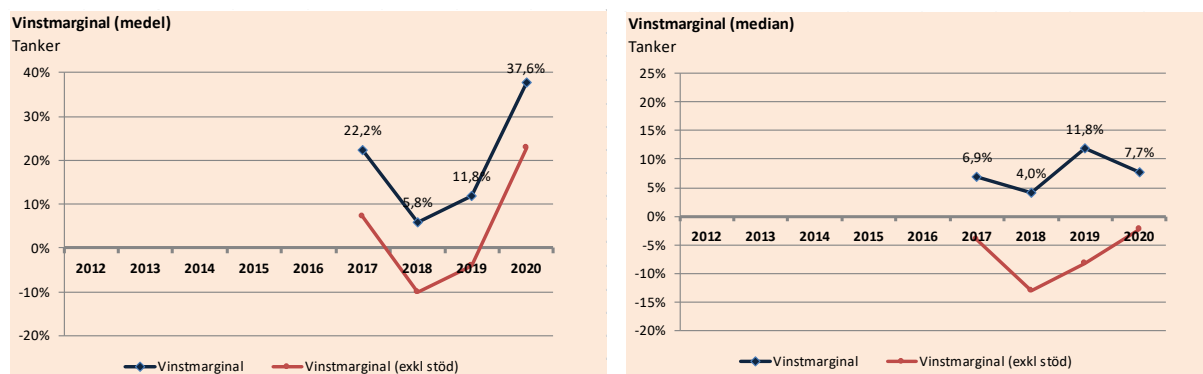


Diagram 5.15 Vinstmarginal 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: 2020 stiger vinstmarginalens medelvärde för segmentet medan medianvärdet sjunker något. Att medelvärdet stiger så mycket beror på att ett företag, Öckerö Bunkerfrakt AB, har sålt ett fartyg under året och redovisar stora extraordinära försäljningsintäkter.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median märkbart sämre än med stöd, om än med en bättre nivå än 2018 och 2019.

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

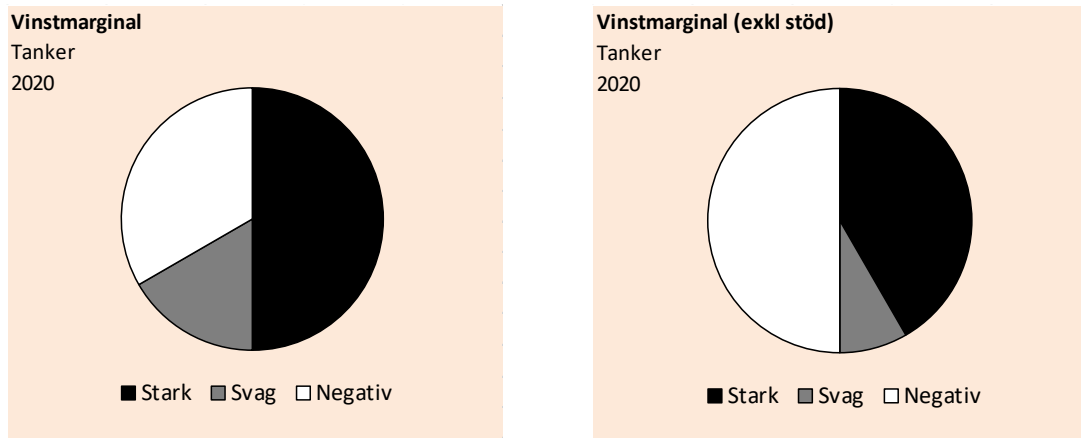


Diagram 5.16 Vinstmarginal 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Andelen företag i tankersegmentet som har en vinstmarginal som klassificeras som stark (>5 procent) med sjöfartsstöd sjunker från 69% till 50% av företagen från 2019 till 2020.

Andelen företag som hade en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet exkluderas är något lägre, 50% jämfört med 54% år 2019. Av bolagen har 42% dock en vinstmarginal som klassificeras som stark (en högre andel än 2018).

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2020 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.5 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 5%	59%	56%	39%	39%	44%	53%	50%	86%	82%	67%	67%	46%	69%	50%
	Svag	0-5%	24%	22%	33%	17%	17%	24%	19%	7%	9%	33%	25%	15%	15%	17%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	8%	38%	15%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	24%	17%	6%	0%	6%	12%	13%	43%	27%	33%	25%	15%	31%	42%
	Svag	0-5%	6%	11%	11%	28%	22%	29%	25%	29%	9%	8%	17%	15%	15%	8%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	58%	69%	54%	50%

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

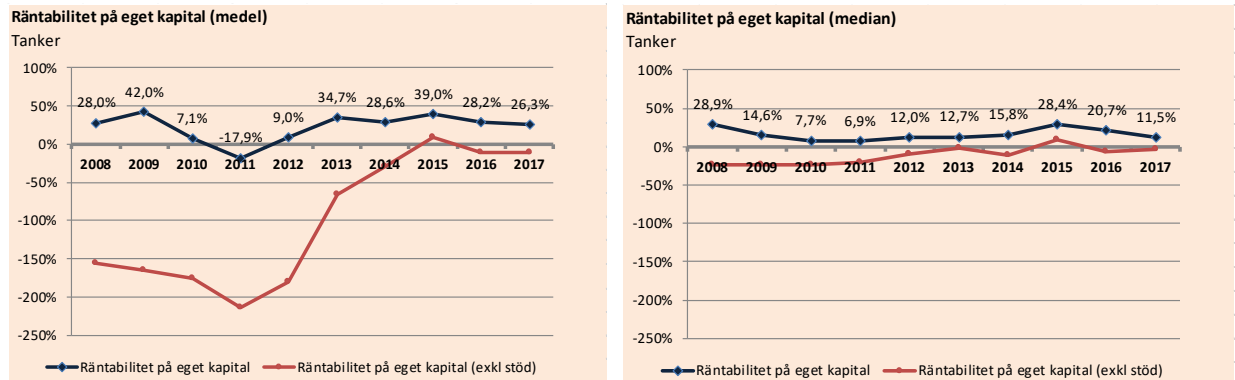


Diagram 5.17 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

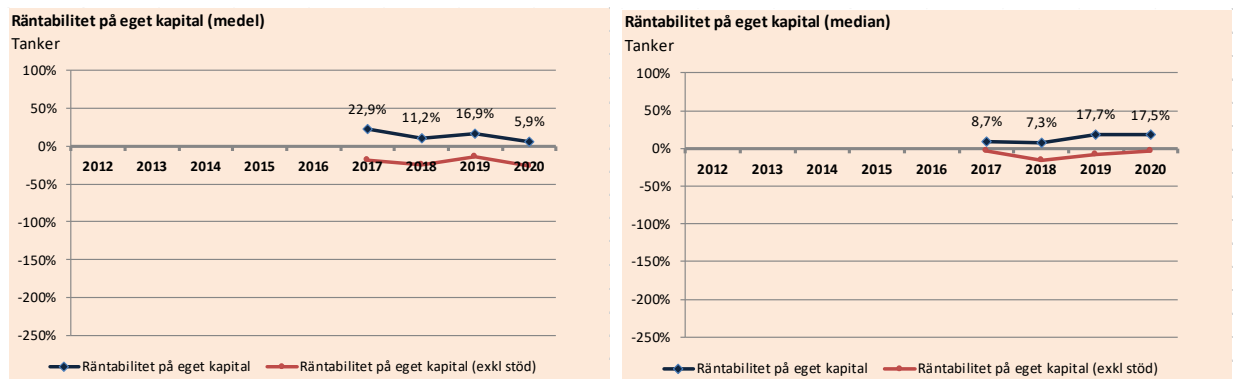


Diagram 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: 2020 sjunker medelvärdet för segmentet, 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 2020.

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

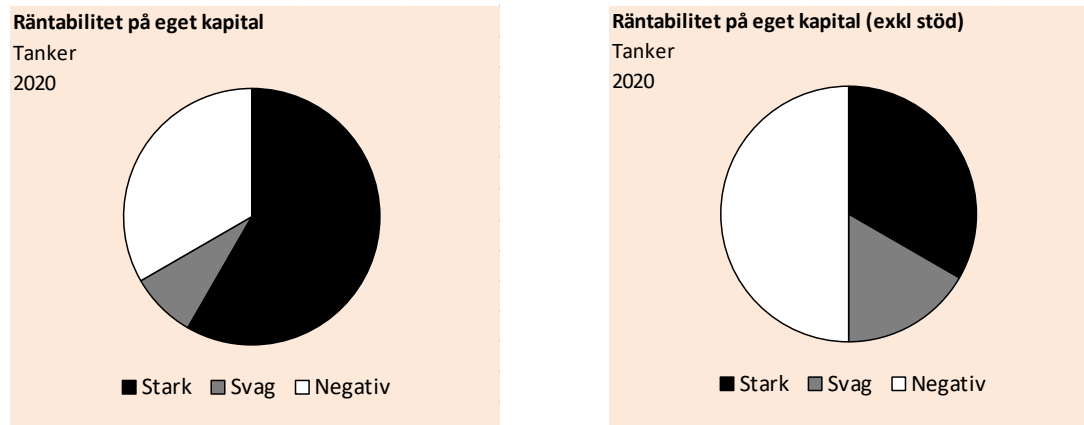


Diagram 5.19 Räntabilitet på eget kapital 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Klassificeringen av nivån på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital med sjöfartsstödet inkluderat visar att en majoritet av rederierna i tankersegmentet ligger på en nivå som klassificeras som stark (> 10 procent). 33% av företagen har negativ räntabilitet på eget kapital och det är en högre andel företag jämfört med 2019.

När sjöfartsstödet exkluderas har hälften av företagen en negativ räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2020 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	71%	67%	44%	44%	56%	59%	63%	79%	73%	58%	42%	46%	62%	58%
	Svag	0-10%	12%	11%	28%	11%	6%	18%	6%	14%	18%	42%	50%	15%	23%	8%
	Negativ	< 0%	18%	22%	28%	44%	39%	24%	31%	7%	9%	0%	8%	38%	15%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	24%	17%	6%	6%	17%	6%	19%	50%	27%	17%	17%	15%	31%	33%
	Svag	0-10%	6%	11%	11%	22%	11%	35%	19%	21%	9%	25%	25%	15%	15%	17%
	Negativ	< 0%	71%	72%	83%	72%	72%	59%	63%	29%	64%	58%	58%	69%	54%	50%

5.3.2 Tanker - Soliditet

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

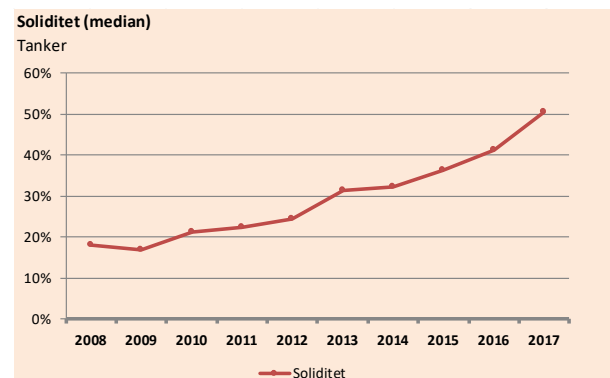
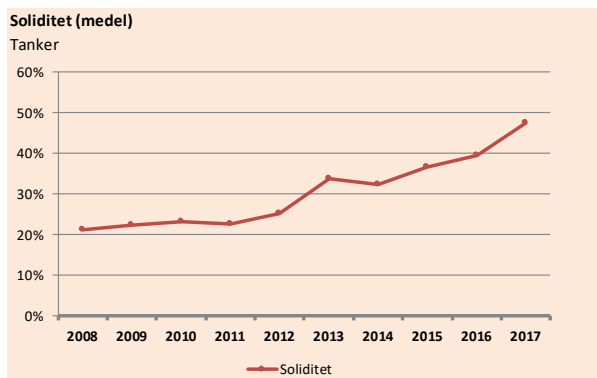


Diagram 5.20 Soliditet 2008–2017

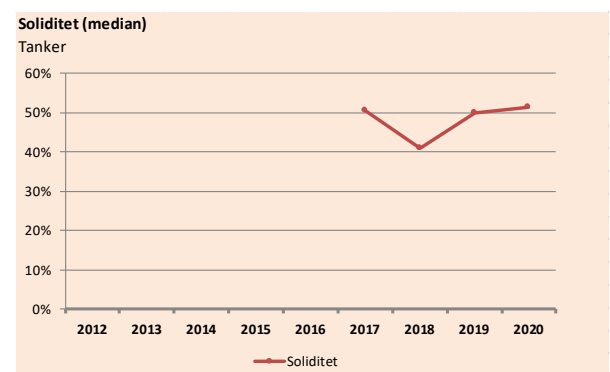
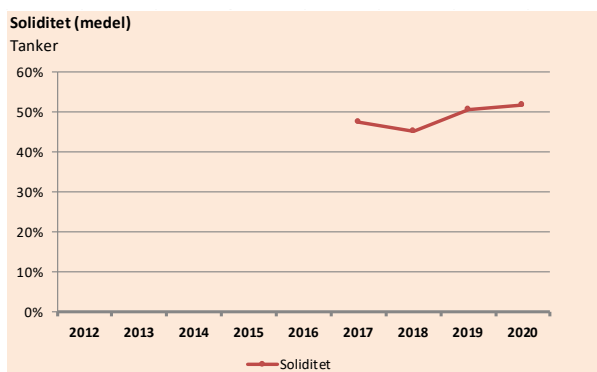


Diagram 5.21 Soliditet 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Det syns en ökning av både medelvärde och medianvärdet för 2020.

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

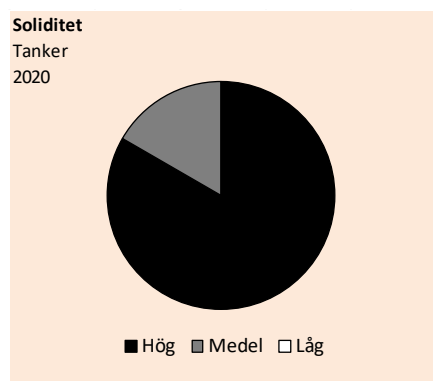


Diagram 5.22 Soliditet 2020

Soliditeten har ökat både som medel- och medianvärde för gruppen och andelen företag med hög nivå (>25 procent) utgör 83 procent av de ingående företagen i segmentet år 2020. Andelen företag med låg soliditet är 0 år 2020, d v s inget företag i segmentet har låg soliditet.

Tabell 5.7 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Soliditet	Hög	> 25%	35%	33%	33%	44%	50%	76%	63%	57%	82%	83%	83%	77%	69%	83%
	Medel	15-25%	24%	28%	33%	22%	28%	12%	25%	36%	9%	8%	8%	8%	23%	17%
	Låg	< 15%	41%	39%	33%	33%	22%	12%	13%	7%	9%	8%	8%	15%	8%	0%

5.3.3 Tanker - Likviditet

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

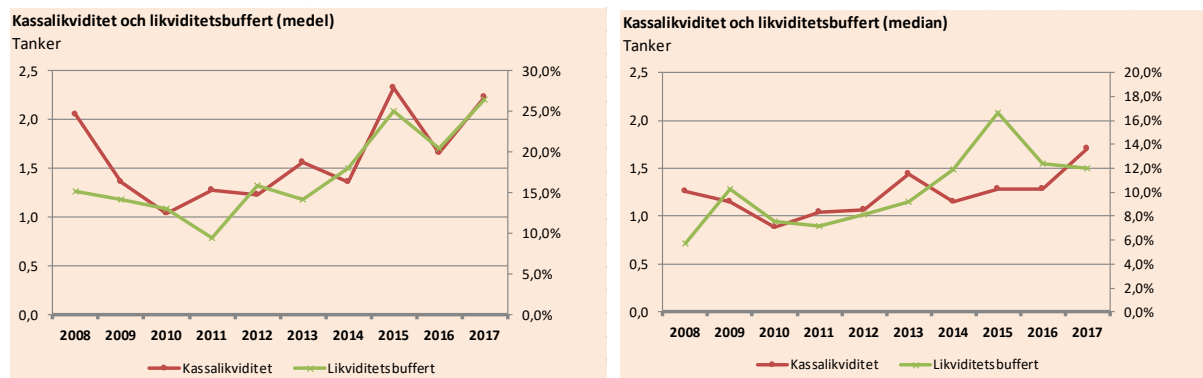


Diagram 5.23 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

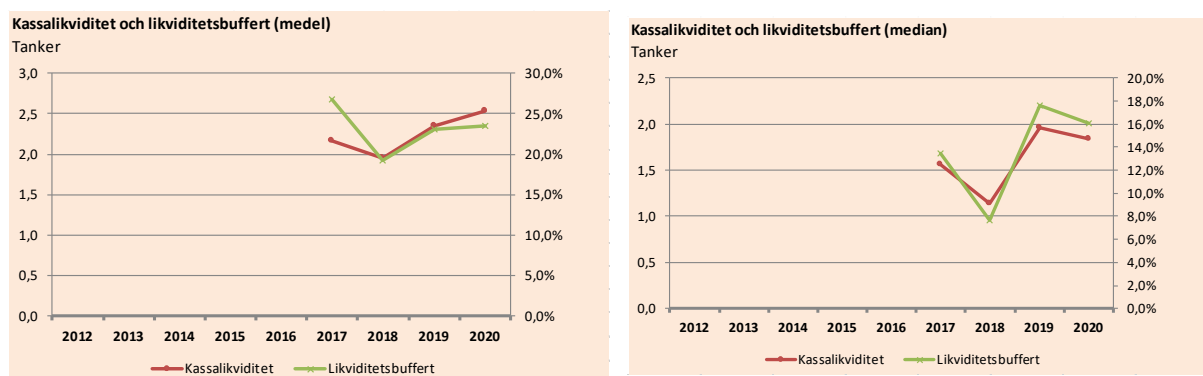


Diagram 5.24 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Kassalikviditeten förbättras till 2020 medan likviditetsbufferten försämras något.

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

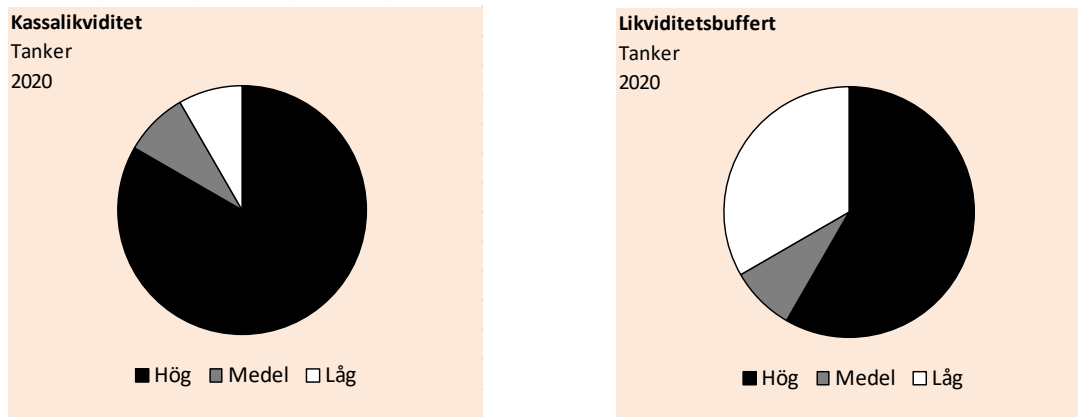


Diagram 5.25 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2020

En majoritet av företagen ligger på en nivå som klassificeras som hög avseende kassalikviditet 2020, en högre andel än 2019. Andelen med låg kassalikviditet har minskat till 2020.

Andelen företag med hög likviditetsbuffert har minskat något till 2020 jämfört med 2019. Andelen med låg buffert har ökat marginellt till 2020.

I tabellen nedan visas utvecklingen i klassificeringen för de tre måtten under perioden 2008–2020.

Tabell 5.8 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	53%	56%	39%	44%	44%	65%	56%	64%	73%	67%	58%	62%	77%	83%
	Medel	0,8-1,1	12%	22%	11%	17%	28%	12%	25%	14%	18%	25%	33%	15%	0%	8%
	Låg	< 0,8	35%	22%	50%	39%	28%	24%	19%	21%	9%	8%	8%	23%	23%	8%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	41%	56%	39%	44%	50%	53%	56%	64%	73%	58%	58%	38%	62%	58%
	Medel	5-10 %	18%	0%	17%	6%	17%	12%	25%	21%	27%	33%	33%	23%	8%	8%
	Låg	< 5 %	41%	44%	44%	50%	33%	35%	19%	14%	0%	8%	8%	38%	31%	33%

5.3.4 Tanker - Ekonomisk effektivitet

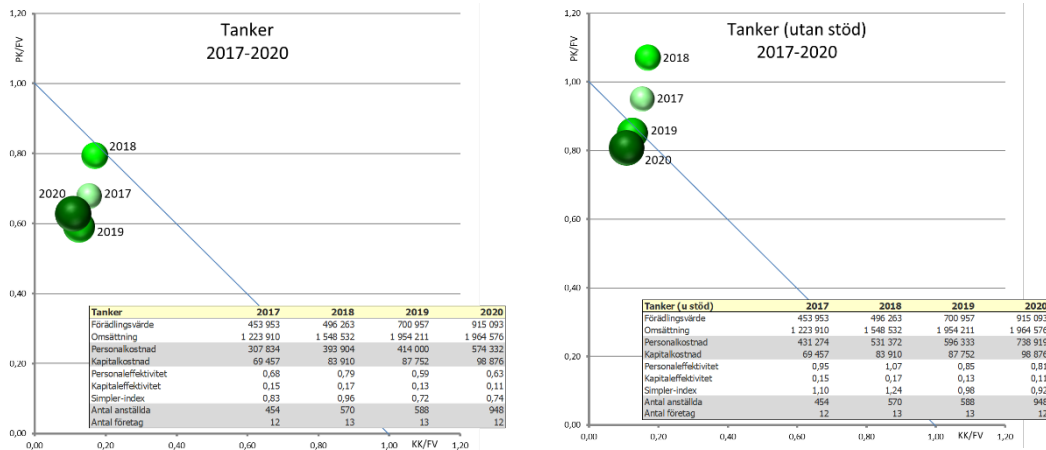


Diagram 5.26 Ekonomisk effektivitet 2017–2020, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet tanker är den ekonomiska effektiviteten ganska likartad för de ingående företagen under 2020 jämfört med 2019. Med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00). Även utan sjöfartsstöd är den ekonomiska effektiviteten för 2020 i paritet med ett genomsnitt för svenskt näringsliv.

Sammantaget för tanker ser vi att vinstmarginalen förbättras till 2020 vad gäller medelvärde, men detta hänför sig till en extraordinär fartygsförsäljning i ett av företagen. Medianvärdet sjunker något till 2020. Räntabiliteten på eget kapital försämrans något till 2020. Lönsamheten mätt i dessa två mått är fortfarande positiv år 2020. Utan sjöfartsstödet har segmentet fortfarande positiv vinstmarginal sett till medelvärde men negativ sett till medianvärde. Räntabiliteten på eget kapital blir svagt negativ utan stöd. Andelen företag med hög soliditet ökar och inga företag har låg soliditet år 2020. Kassalikviditeten har förbättrats från 2019 till 2020 medan likviditetsbufferten försämrans något. Den ekonomiska effektiviteten är fortsatt god på liknande nivåer som 2019, både med och utan sjöfartsstödet.

5.4 Torrlast

I segmentet torrlast ingår 5 rederier såväl 2019 som 2020 och dessa är desamma mellan åren. Nyckeltalen speglar alltså helt utvecklingen i segmentet.

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).

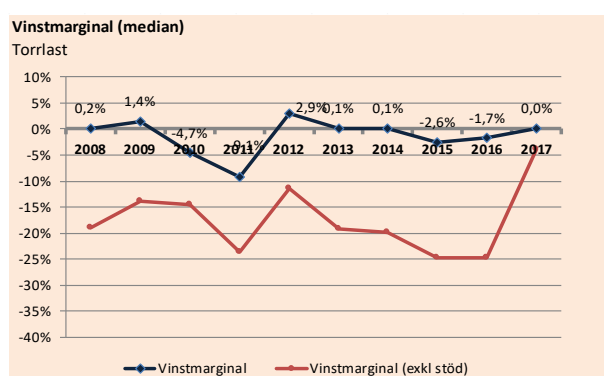
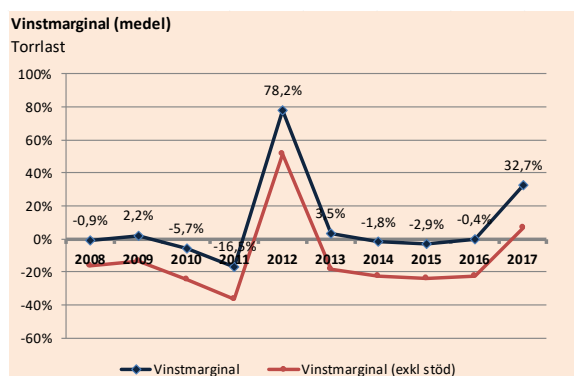


Diagram 5.27 Vinstmarginal 2008–2017

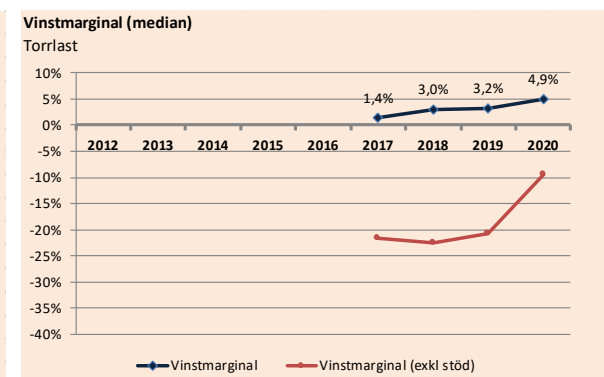
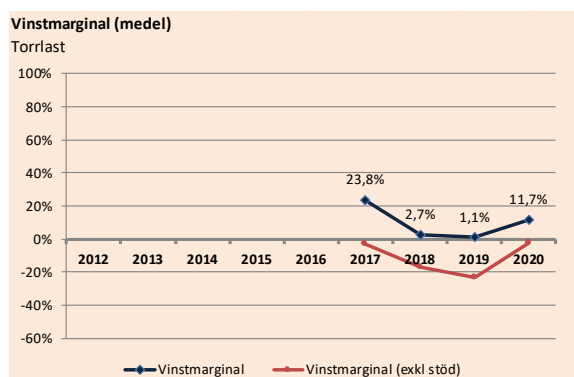


Diagram 5.28 Vinstmarginal 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: 2020 har medelvärdet och medianen stigit. Ett företag, Charterfrakt Baltic Carrier, har förbättrat resultatet väsentligt genom ökade finansiella intäkter och lägre direkta fartygskostnader jämfört med 2019.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde endast svagt negativt från ett tidigare mer negativt läge. Medianvärdet blir negativt men förbättras från 2019 till 2020.

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

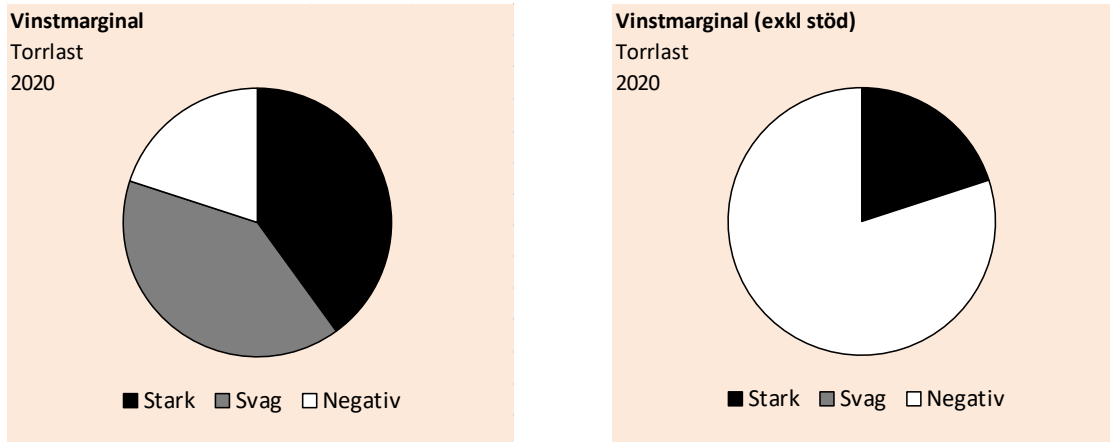


Diagram 5.29 Vinstmarginal 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

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 4 av 5 företag en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under tidsperioden 2008–2020.

Tabell 5.9 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Vinstmarginal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 5%	17%	33%	29%	14%	50%	40%	0%	17%	17%	40%	29%	17%	40%	40%
	Svag 0-5%	50%	33%	14%	14%	17%	20%	60%	33%	33%	20%	43%	83%	40%	40%
	Negativ < 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	50%	50%	40%	29%	0%	20%	20%
Exkl. stöd	Stark > 5%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	40%	29%	17%	0%	20%
	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%
	Negativ < 0%	83%	100%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	60%	71%	67%	100%	80%

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

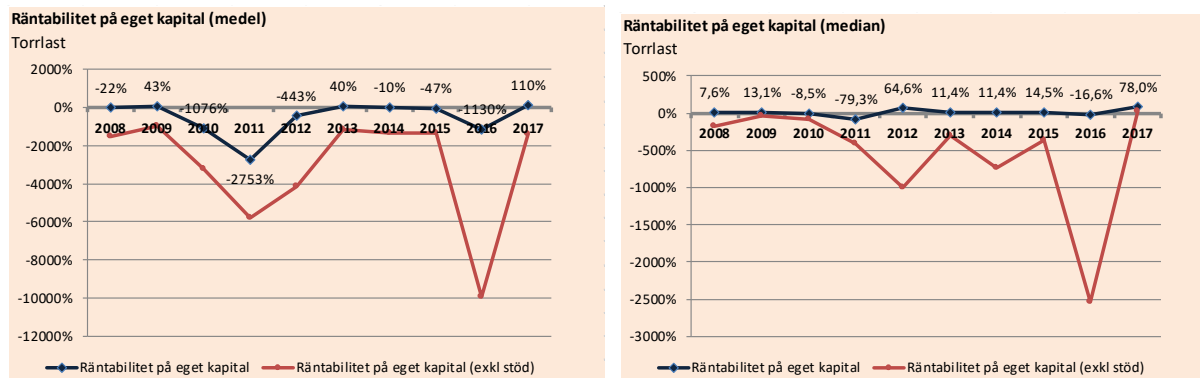


Diagram 5.30 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

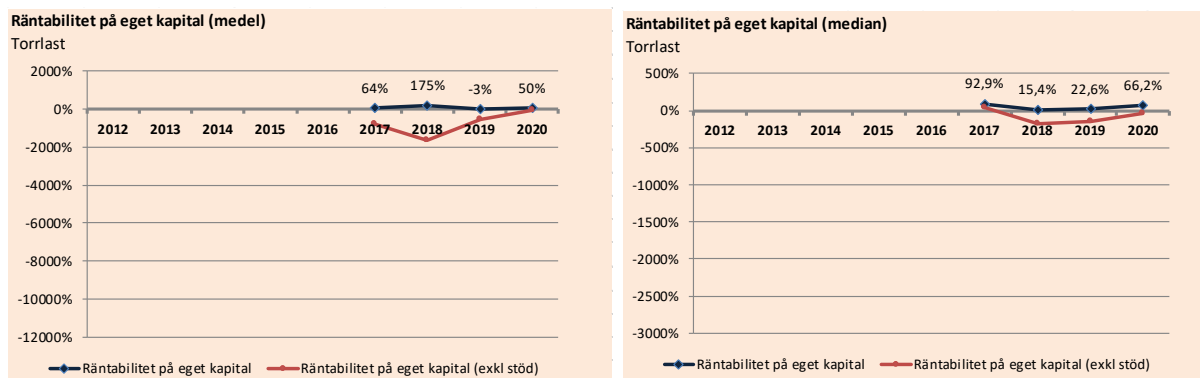


Diagram 5.31 Räntabilitet på eget kapital 2017–2020

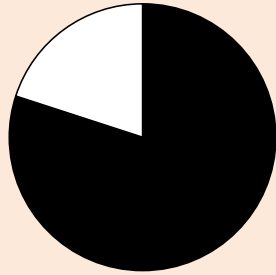
Utvecklingen 2018–2020: 2020 är medelvärde ökande men det har under tidigare år varit en volatil utveckling där vi sett extrema värden i enskilda företag. Vissa bolag har mycket små egna kapital och med ett negativt resultat kan detta nyckeltal bli mycket negativt. Medianvärdet stiger till 2020.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir medelvärde 2020 negativt (observera skalan, värdet är ca -60%) och medianvärdet sämre (observera skalan, värdet är ca -36%)

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

Räntabilitet på eget kapital

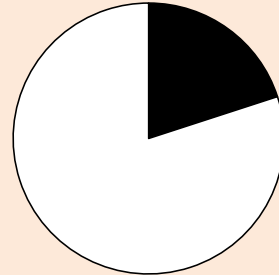
Torrlast
2020



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)

Torrlast
2020



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Diagram 5.32 Räntabilitet på eget kapital 2020 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. Det är samma fördelning som för 2019. När sjöfartsstödet exkluderas har 20% av företagen starka värden och 80% har negativa värden på räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008–2020 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.10 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 10 %	50%	50%	43%	14%	67%	60%	40%	60%	50%	67%	57%	67%	80%	80%
	Svag 0-10%	17%	17%	0%	14%	0%	0%	20%	0%	0%	33%	43%	17%	0%	0%
	Negativ < 0%	33%	33%	57%	71%	33%	40%	40%	40%	50%	0%	0%	17%	20%	20%
Exkl. stöd	Stark > 10%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	67%	57%	17%	0%	20%
	Svag 0-10%	0%	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%	80%

5.4.2 Torrlast - Soliditet

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

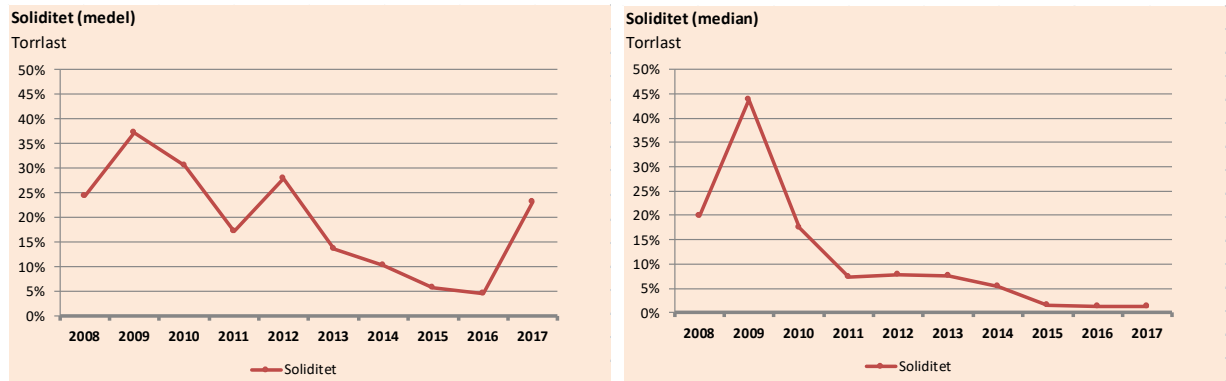


Diagram 5.33 Soliditet 2008–2017

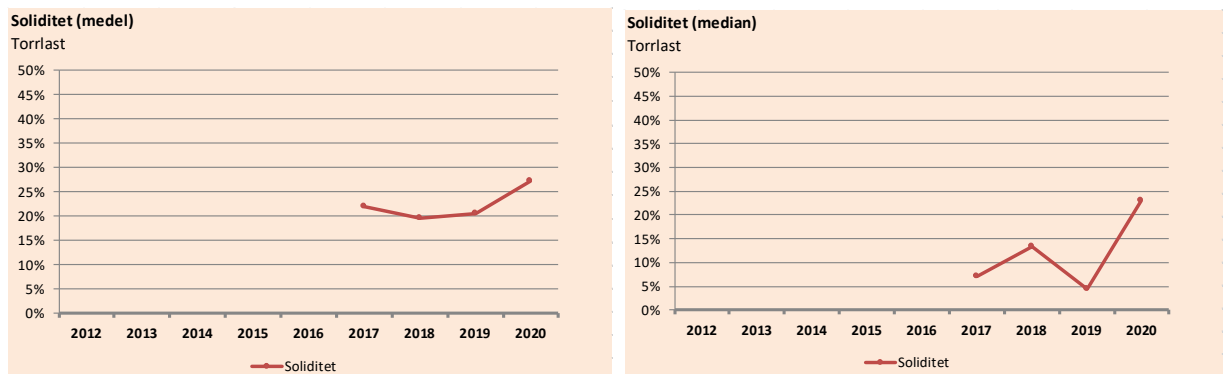


Diagram 5.34 Soliditet 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Segmentet har ett stigande medelvärde och medianvärde på soliditeten från 2019 till 2020.

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

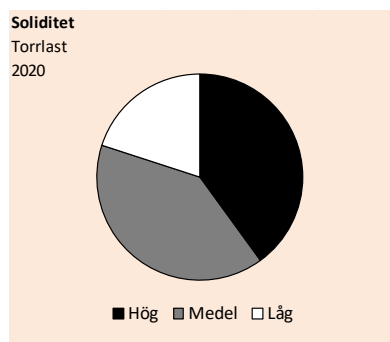


Diagram 5.35 Soliditet 2019

Två företag 2020 har en soliditet som klassas som hög, två som medelhög och ett som låg. Det är en positiv förändring från 2019.

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

Tabell 5.11 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Soliditet	Hög	> 25%	33%	67%	43%	29%	33%	20%	0%	17%	17%	40%	43%	33%	40%	40%
	Medel	15-25%	33%	17%	29%	14%	0%	0%	40%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	40%
	Låg	< 15%	33%	17%	29%	57%	67%	80%	60%	67%	83%	60%	57%	50%	60%	20%

5.4.3 Torrlast - Likviditet

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

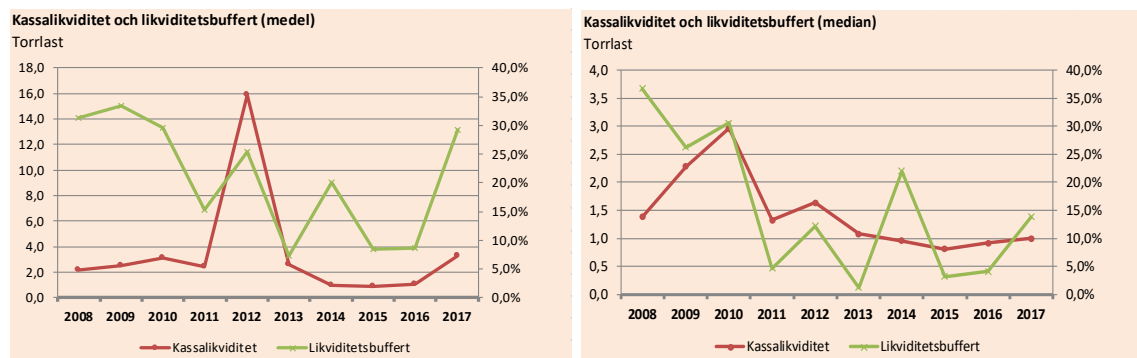


Diagram 5.36 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

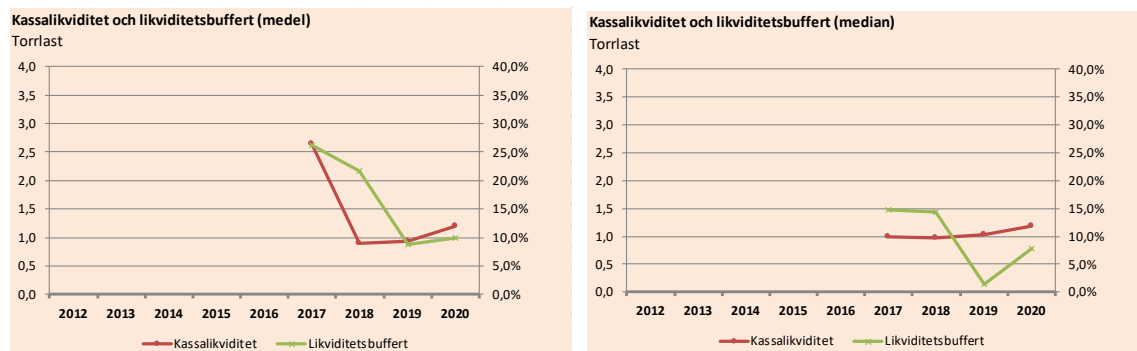


Diagram 5.37 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Under 2020 ökar kassalikviditeten något från 2019 års nivå, både medelvärde och medianen. Likviditetsbufferten ökar också i både medelvärde och median.

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

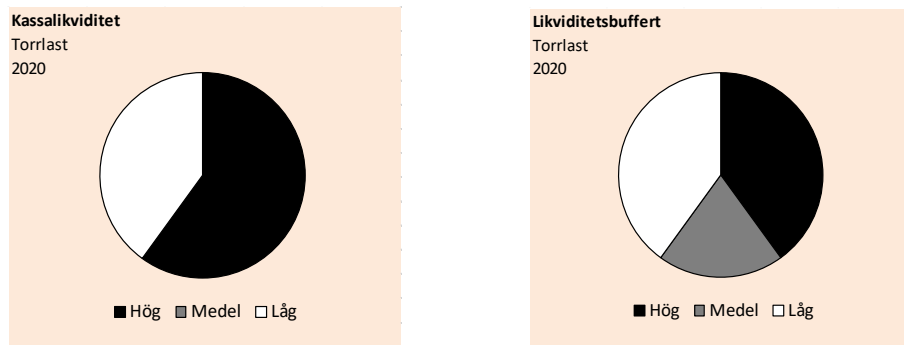


Diagram 5.38 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2020

Vad gäller klassificeringen har tre av företagen en kassalikviditet som klassas som låg, två har en låg nivå. Det är en viss förbättring från 2019. Likviditetsbufferten ligger på en hög nivå för två av företagen i torrlastsegmentet, ett har medelhög och två ligger på låg nivå. Det är också en viss förbättring från 2019.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2020.

Tabell 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Kassalikviditet	Hög > 1,1	67%	83%	71%	57%	67%	40%	20%	17%	33%	40%	43%	33%	40%	60%
	Medel 0,8-1,1	33%	17%	29%	29%	17%	40%	60%	33%	33%	20%	14%	33%	20%	0%
	Låg < 0,8	0%	0%	0%	14%	17%	20%	20%	50%	33%	40%	43%	33%	40%	40%
Likviditetsbuffert	Hög > 10%	67%	83%	71%	43%	50%	40%	40%	17%	33%	60%	71%	50%	40%	40%
	Medel 5-10 %	33%	17%	14%	0%	0%	0%	0%	33%	17%	0%	0%	17%	0%	20%
	Låg < 5 %	0%	0%	14%	57%	50%	60%	60%	50%	50%	40%	29%	33%	60%	40%

5.4.4 Torrlast - Ekonomisk effektivitet

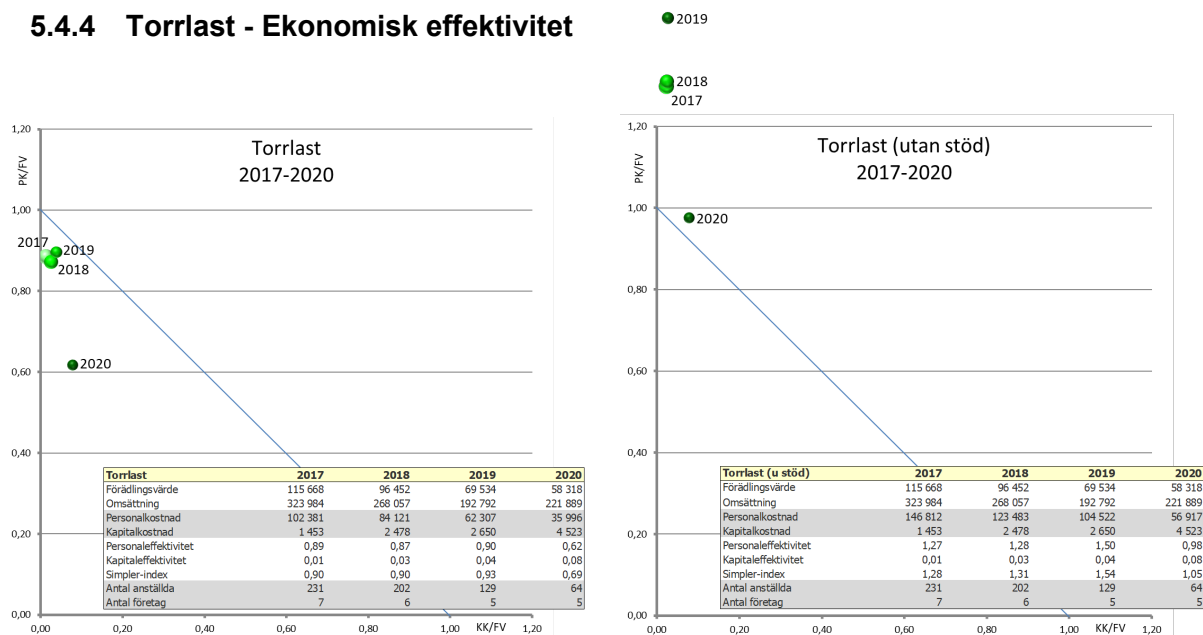


Diagram 5.39 Ekonomisk effektivitet 2017–2020, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet torrlast är den ekonomiska effektiviteten mycket god under 2020 och med sjöfartsstödet visar åren 2017–2020 alla en god effektivitet (index lägre än 1,00). Utan stödet är effektiviteten fortfarande ganska god 2020 men mycket låg 2017–2019.

Sammantaget för torrlast ser vi att år 2020 har medelvärdet och medianen stigit. Ett företag, Charterfrakt Baltic Carrier, har förbättrat resultatet väsentligt genom ökade finansiella intäkter och lägre direkta fartygskostnader jämfört med 2019. För räntabilitet på eget kapital är 2020 också ett starkt år. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalen negativ för fyra av fem företag och räntabiliteten på eget kapital sämre. Soliditeten, kassalikviditeten och likviditetsbufferten ger en blandad bild men för segmentet som helhet är 2020 ett bättre år. Den ekonomiska effektiviteten med sjöfartsstöd är mycket god 2020 och även utan stöd är den ekonomiska effektiviteten någorlunda god.

5.5 Färjesjöfart

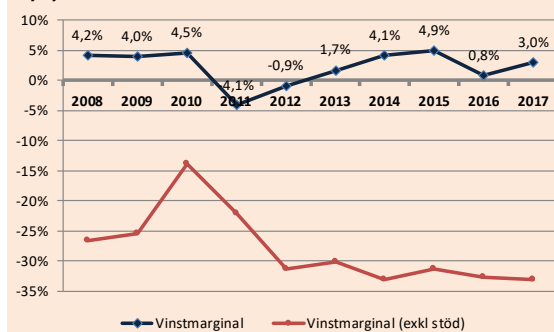
I segmentet färjesjöfart ingår 7 rederier år 2020 och 8 rederier 2019. De sju företagen 2020 fanns med även 2019, någon särskild jämförelse av endast dessa görs inte.

5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet

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

Vinstmarginal (medel)

Färjesjöfart



Vinstmarginal (median)

Färjesjöfart

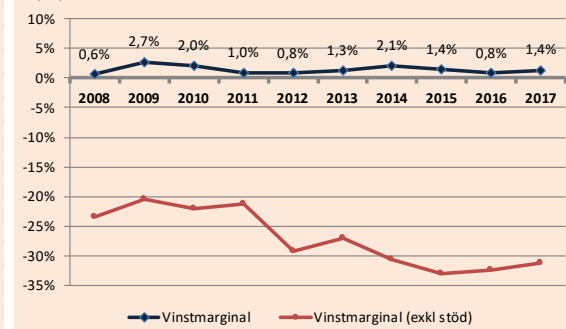
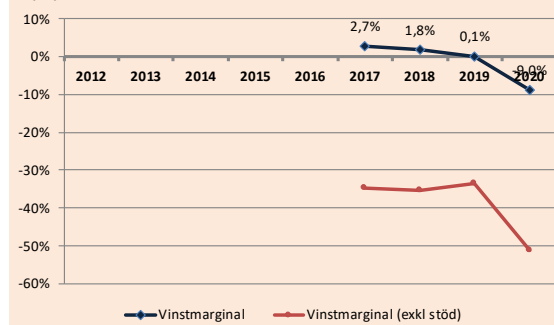


Diagram 5.40 Vinstmarginal 2008–2017

Vinstmarginal (medel)

Färjesjöfart



Vinstmarginal (median)

Färjesjöfart

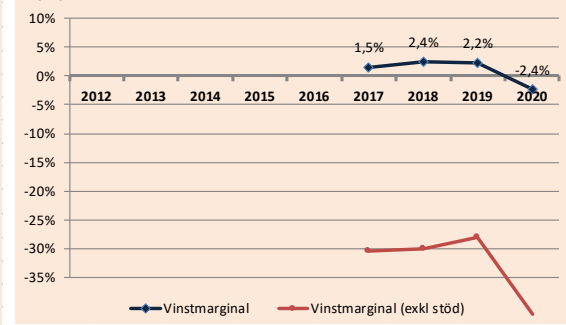


Diagram 5.41 Vinstmarginal 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Både medel- och medianvärden sjunker kraftigt 2020 och är negativa.

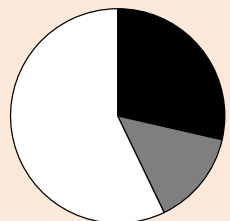
Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median mycket negativa.

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

Vinstmarginal

Färjesjöfart

2020

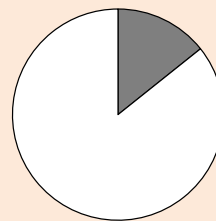


■ Stark ■ Svag □ Negativ

Vinstmarginal (exkl stöd)

Färjesjöfart

2020



■ Stark ■ Svag □ Negativ

Diagram 5.42 Vinstmarginal 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av företagen i segmentet för färjesjöfart inklusive sjöfartsstöd har 29 % en stark vinstmarginal under år 2020, medan 14 procent har en svag vinstmarginal (0–5 procent). Drygt hälften av företagen har en negativ vinstmarginal. Utan sjöfartsstödet har hela 86% en negativ vinstmarginal, endast 14% en svag, positiv marginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under tidsperioden 2008–2020.

Tabell 5.13 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Vinstmarginal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 5%	14%	25%	38%	13%	13%	14%	17%	33%	14%	14%	17%	17%	38%	29%
	Svag 0-5%	57%	75%	63%	63%	50%	71%	67%	50%	57%	71%	67%	67%	38%	14%
	Negativ < 0%	29%	0%	0%	25%	38%	14%	17%	17%	29%	14%	17%	17%	25%	57%
Exkl. stöd	Stark > 5%	14%	13%	13%	0%	13%	14%	17%	17%	14%	14%	17%	17%	13%	0%
	Svag 0-5%	0%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
	Negativ < 0%	86%	75%	63%	88%	88%	86%	83%	83%	86%	86%	83%	83%	88%	86%

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

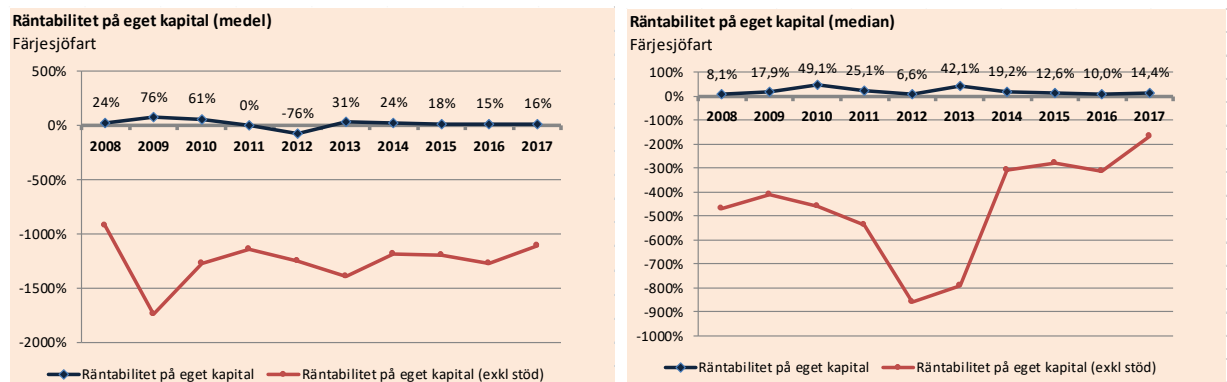


Diagram 5.43 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

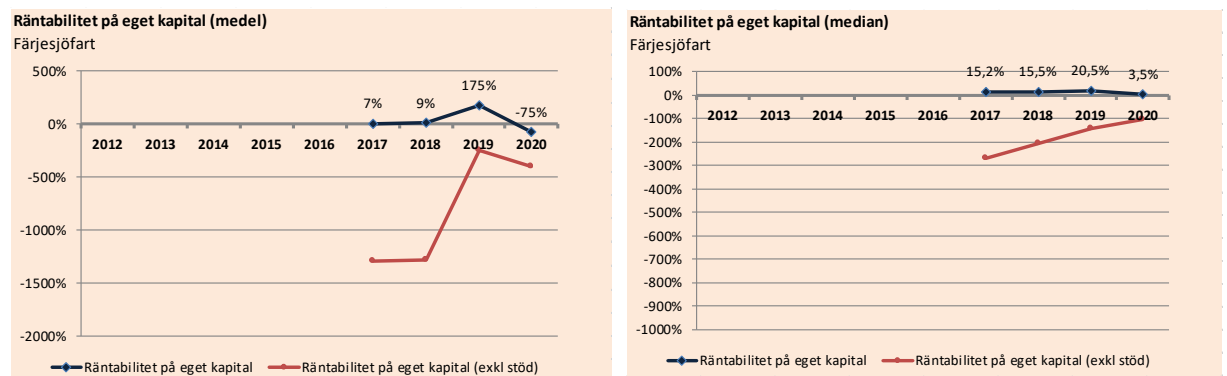


Diagram 5.44 Räntabilitet på eget kapital 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: 2020 sjunker medelvärde och medianvärde dramatiskt, men sjunker till 2020. Medelvärdet blir starkt negativt. Medianvärdet håller sig dock positivt.

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.

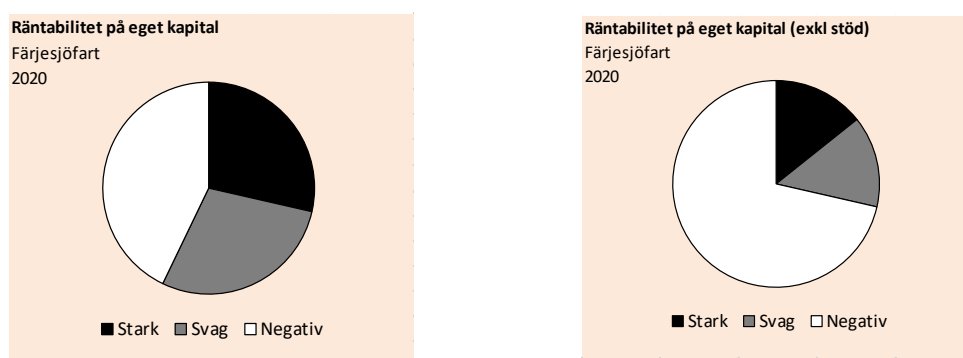


Diagram 5.45 Räntabilitet på eget kapital 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

29% av företagen i segmentet för färjesjöfart har en räntabilitet på eget kapital över 10 procent, vilket klassificeras som stark, när sjöfartsstödet inkluderas. Denna andel sjunker till 14% procent om sjöfartsstödet exkluderas samtidigt som övriga har svag eller negativ räntabilitet på eget kapital. Sjöfartsstödet gör att 58% av företagen i segmentet ändå har en positiv räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008–2020 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.14 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark > 10 %	50%	63%	75%	50%	38%	67%	83%	50%	50%	57%	67%	50%	63%	29%
	Svag 0-10%	25%	38%	25%	25%	25%	33%	0%	33%	33%	29%	17%	33%	25%	29%
	Negativ < 0%	25%	0%	0%	25%	38%	0%	17%	17%	17%	14%	17%	17%	13%	43%
Exkl. stöd	Stark > 10%	13%	0%	13%	0%	0%	0%	17%	17%	17%	14%	17%	0%	13%	14%
	Svag 0-10%	13%	25%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	13%	14%
	Negativ < 0%	75%	75%	63%	88%	88%	83%	83%	83%	83%	86%	83%	83%	75%	71%

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.

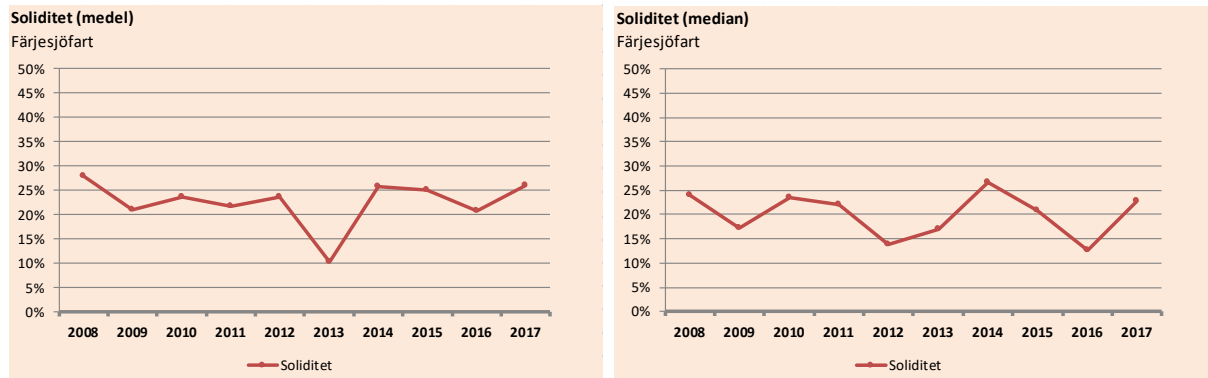


Diagram 5.46 Soliditet 2008–2017

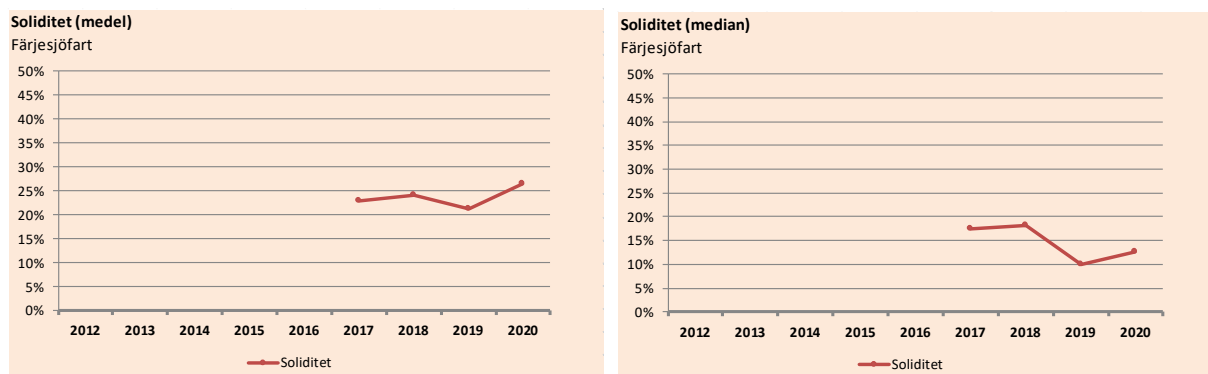


Diagram 5.47 Soliditet 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Medelvärdet och medianvärdet på soliditeten ökar båda till 2020.

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

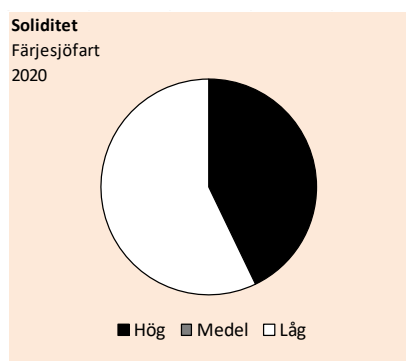


Diagram 5.48 Soliditet 2020

Av företagen i segmentet ligger 43% på en hög soliditet och 57% på en låg (>15%) soliditet. Jämfört med närmast föregående år är det en viss förbättring.

Tabell 5.15 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Soliditet	Hög	> 25%	50%	38%	50%	50%	38%	29%	50%	50%	43%	43%	33%	50%	38%	43%
	Medel	15-25%	13%	13%	0%	13%	13%	29%	17%	0%	0%	29%	17%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	38%	50%	50%	38%	50%	43%	33%	50%	57%	29%	50%	50%	63%	57%

5.5.3 Färjesjöfart - Likviditet

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

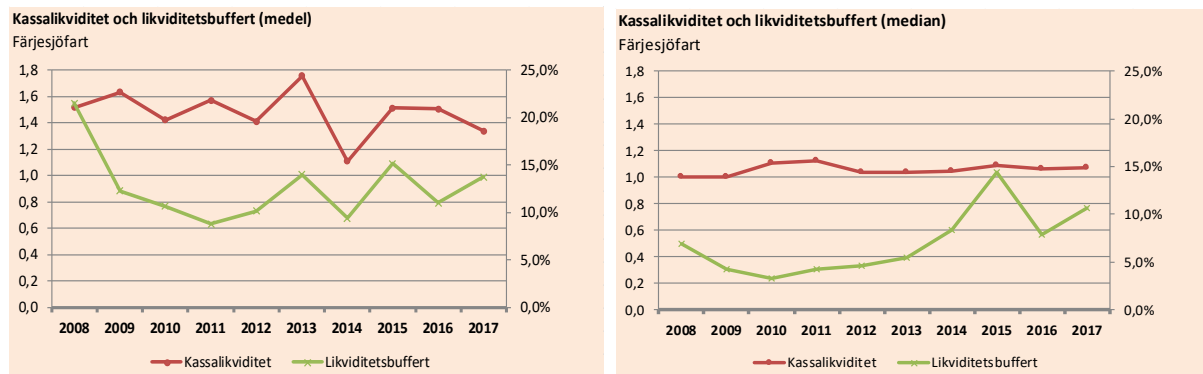


Diagram 5.49 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

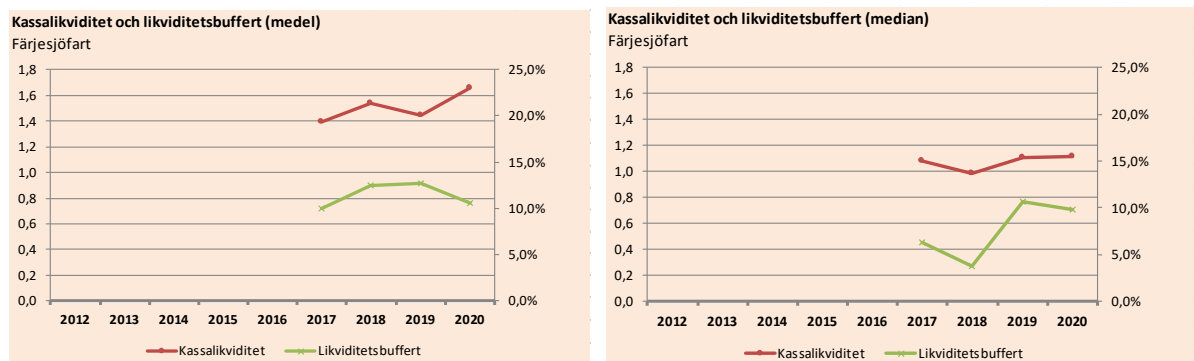


Diagram 5.50 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Under 2020 ökar kassalikviditeten i medelvärde där medianvärdet ligger stabilt. Likviditetsbufferten minskar något (båda värdena).

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

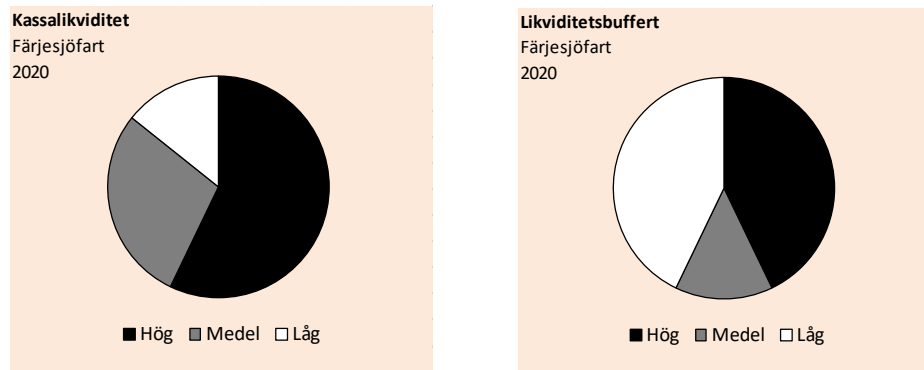


Diagram 5.51 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2020

Majoriteten av företagen har kassalikviditet 2020 som är hög, endast 14% har en låg kassalikviditet. Det är en förbättring mot tidigare år. Vad gäller likviditetsbuffert så har 57% av företagen en nivå som klassificeras som medel eller hög. Det är en liten försämring jämfört med 2019.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2020.

Tabell 5.16 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	38%	38%	50%	50%	38%	43%	33%	50%	29%	43%	50%	33%	50%	57%
	Medel	0,8-1,1	50%	63%	38%	38%	38%	29%	33%	17%	43%	29%	17%	33%	25%	29%
	Låg	< 0,8	13%	0%	13%	13%	25%	29%	33%	33%	29%	29%	33%	33%	25%	14%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	38%	13%	25%	25%	43%	50%	67%	29%	71%	50%	33%	50%	43%
	Medel	5-10 %	0%	13%	25%	13%	25%	14%	0%	0%	29%	0%	0%	17%	13%	14%
	Låg	< 5 %	50%	50%	63%	63%	50%	43%	50%	33%	43%	29%	50%	50%	38%	43%

5.5.4 Färjesjöfart - Ekonomisk effektivitet

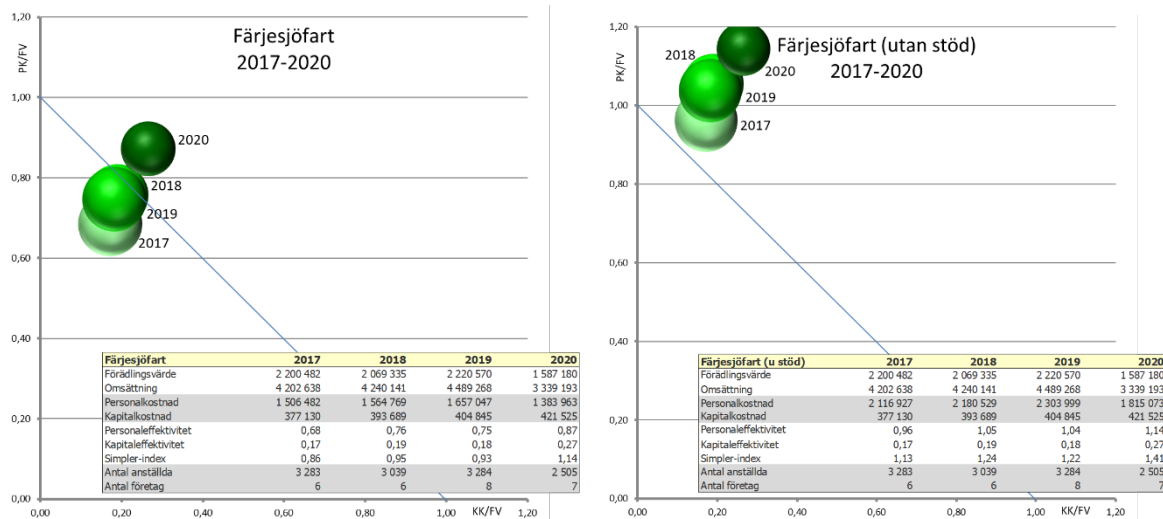


Diagram 5.52 Ekonomisk effektivitet för 2017–2020, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

Den ekonomiska effektiviteten är god fram till 2019 med sjöfartsstödet inkluderat, men försämras väsentligt till 2020. Utan sjöfartsstödet är effektiviteten sämre än ett genomsnittligt näringsliv alla år och 2020 är ett mycket svagt år.

Sammantaget för färjesjöfart ser vi att vinstmarginalen sjunker dramatiskt till negativa värden, även med sjöfartsstöd, både medel- samt medianvärde är positiva. För räntabilitet på eget kapital sjunker medelvärdet också mycket men medianen är fortfarande svagt positiv. något. Om sjöfartsstödet exkluderas blir båda lönsamhetsmåttens medelvärde och median mycket sämre och negativa. Soliditeten ökar dock något och kassalikviditeten ligger stilla medan likviditetsbufferten minskar något. Den ekonomiska effektiviteten är svag år 2020 även om sjöfartsstödet inkluderas, utan stödet är 2020 ett mycket svagt år.

5.6 Management

I segmentet management ingår 6 företag 2020 mot 7 företag 2019 och 5 av företagen 2020 är desamma båda åren. 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).

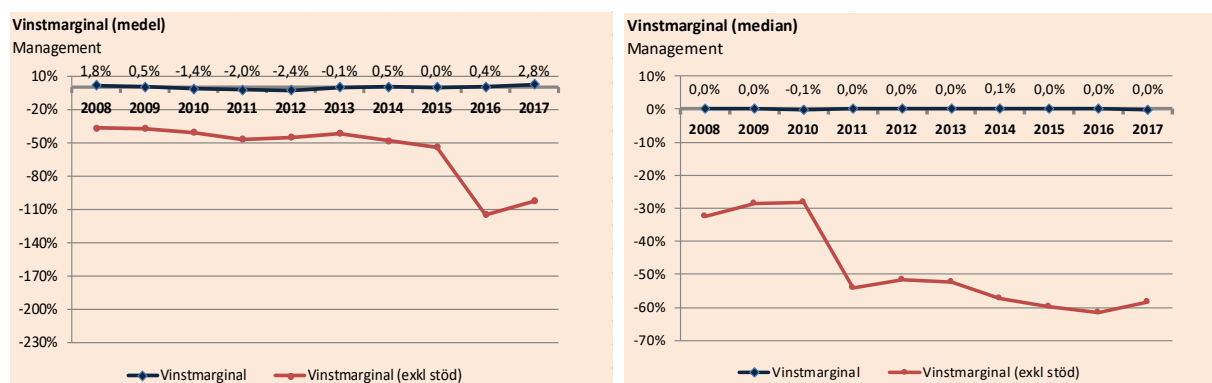


Diagram 5.53 Vinstmarginal 2008–2017

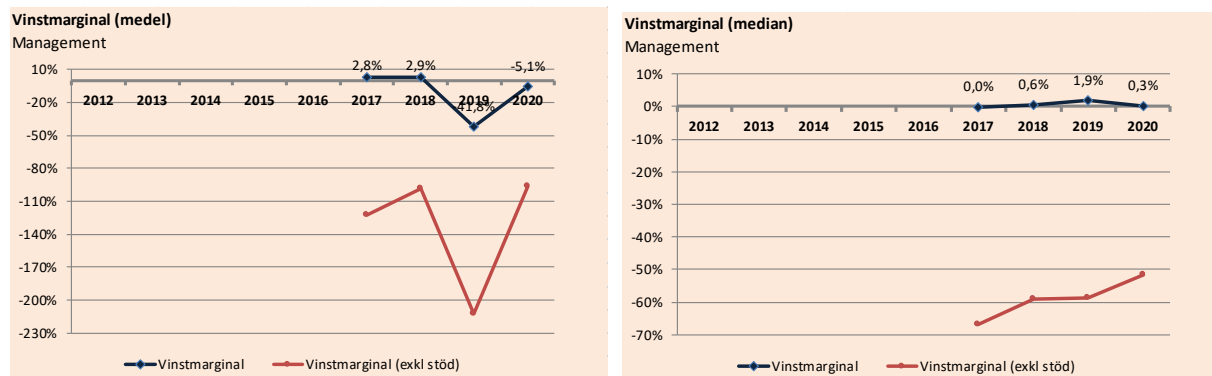


Diagram 5.54 Vinstmarginal 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: 2020 är medelvärdet för vinstmarginalen negativ medan medianvärdet är svagt positivt. 2019 var det ett enskilt bolag (Nordic HSC Crewing) som redovisade ett mycket negativt resultat och drog ned medelvärdet men detta företag är inte med 2020.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median mycket sämre 2020 och negativa, om än med något bättre värden än 2019.

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

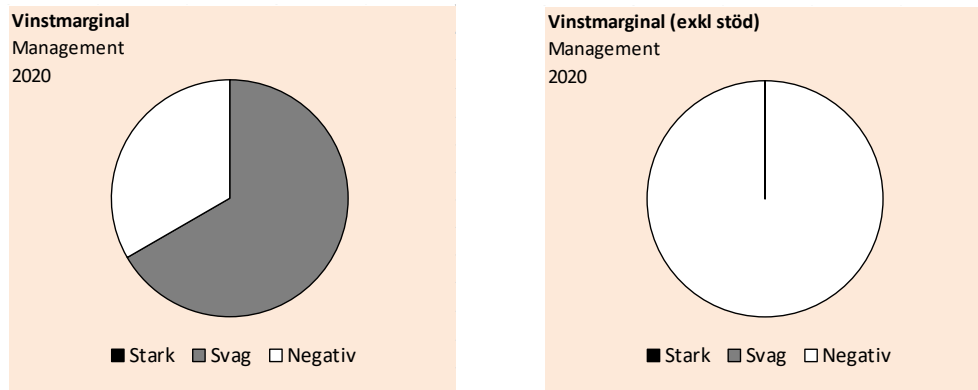


Diagram 5.55 Vinstmarginal 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

33% av företagen har en negativ vinstmarginal 2020 mot 14% 2019, alltså en försämring. När sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under tidsperioden 2008–2020.

Tabell 5.17 Vinstmarginal 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Vinstmarginal			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	25%	29%	0%
	Svag	0-5%	57%	86%	50%	63%	67%	67%	100%	60%	63%	29%	29%	75%	57%	67%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	33%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%	14%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	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%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	86%	86%	100%	100%	100%

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

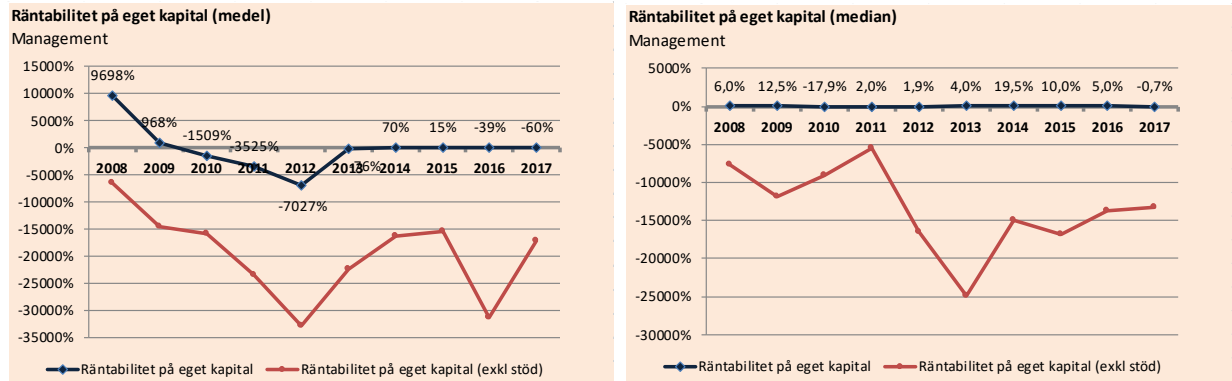


Diagram 5.56 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017

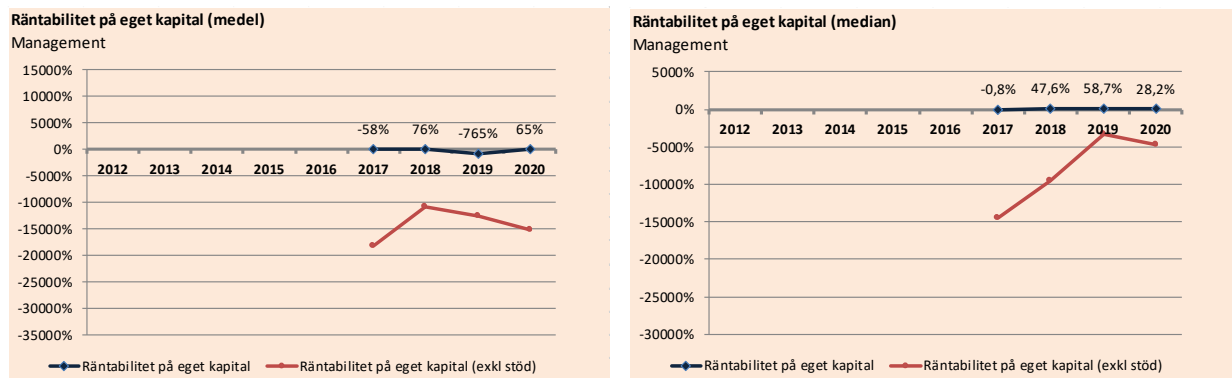


Diagram 5.57 Räntabilitet på eget kapital 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: 2019 var medelvärdet mycket negativt p g a ett enskilt företag (Nordic HSC Crewing AB) men 2020 är både medelvärde och medianvärde positiva.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median negativa.

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

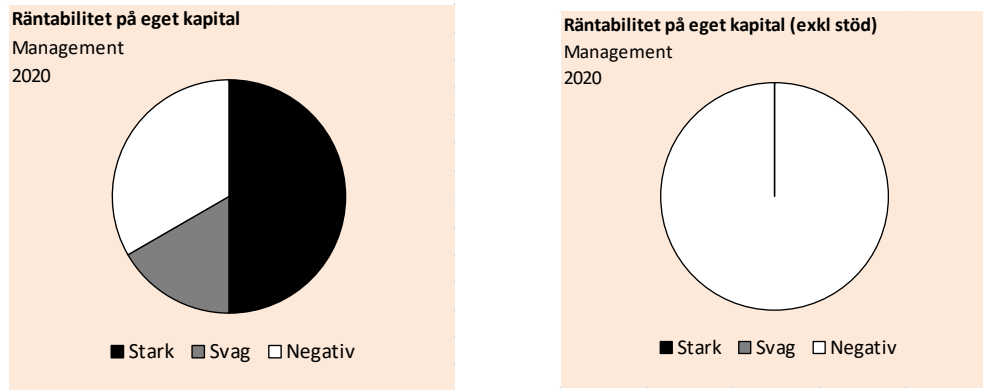


Diagram 5.58 Räntabilitet på eget kapital 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har 50% av företagen en stark nivå på räntabiliteten inklusive sjöfartsstödet, jämfört med 86% år 2019, alltså en försämring. En större andel företag har också negativ räntabilitet. Samtliga företag har en negativ räntabilitet om sjöfartsstödet exkluderas.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008-2020 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	29%	57%	38%	25%	14%	33%	80%	40%	25%	29%	29%	88%	86%	50%
	Svag	0-10%	43%	29%	13%	38%	57%	33%	20%	20%	38%	14%	14%	13%	0%	17%
	Negativ	< 0%	29%	14%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	38%	57%	57%	0%	14%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	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%	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.

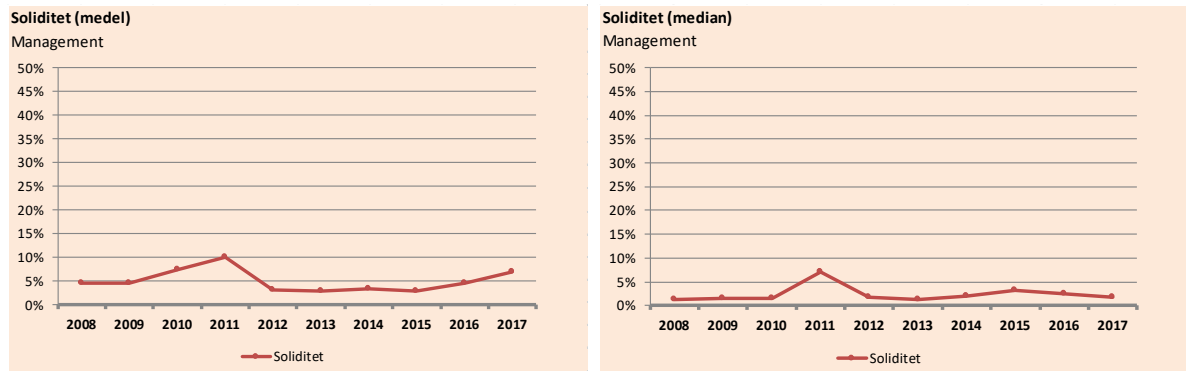


Diagram 5.59 Soliditet 2008–2017

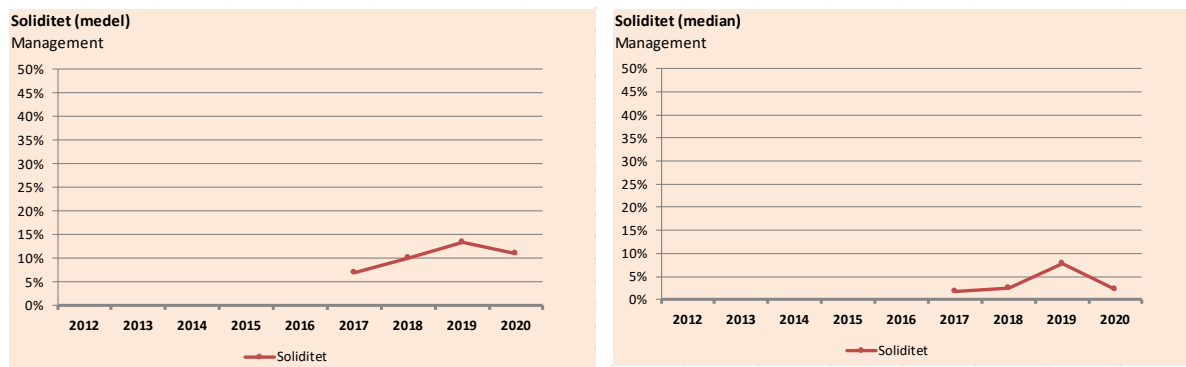


Diagram 5.60 Soliditet 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Det sker en försämring till 2020 av både medelvärde och medianen vad gäller soliditet. Nivåerna är generellt låga i segmentet.

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

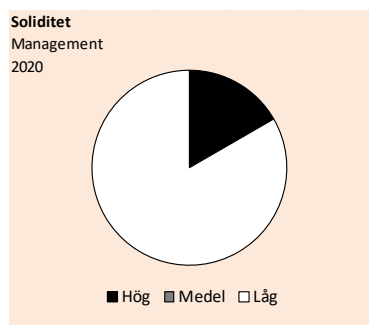


Diagram 5.61 Soliditet 2020

Som konstaterats ovan är soliditeten i detta segment generellt låg vilket diagrammen också visar. 83 % av företagen i segmentet bedöms ha en låg soliditet under 2020, en viss försämring från 2019.

I tabellen nedan kan förändringar i klassificering av nivån på soliditet under perioden 2008–2020 utläsas.

Tabell 5.19 Soliditet 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Soliditet	Hög	> 25%	0%	0%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	13%	29%	17%
	Medel	15–25%	14%	14%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	86%	86%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	88%	86%	86%	88%	71%	83%

5.6.3 Management – Likviditet

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

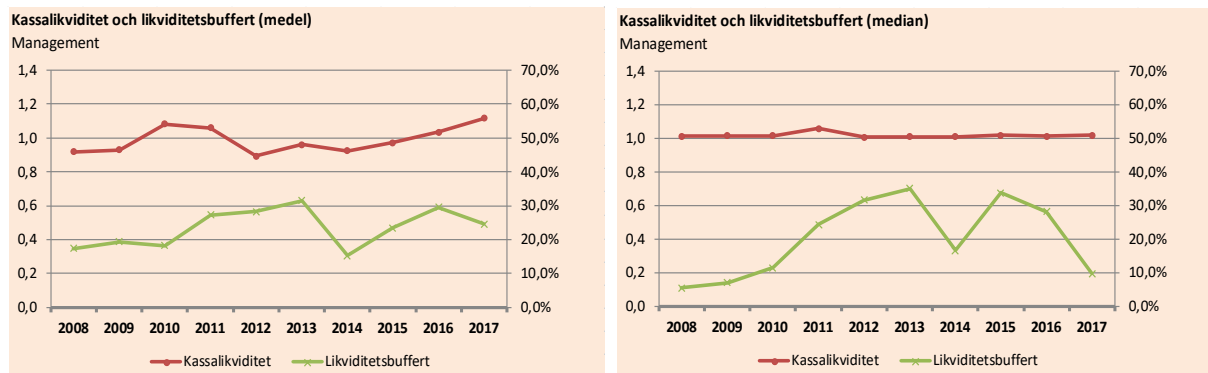


Diagram 5.62 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008–2017

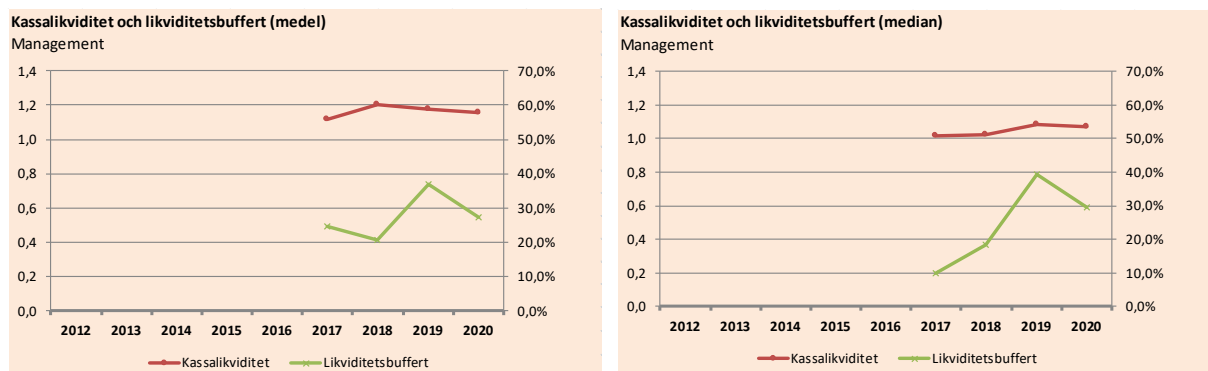


Diagram 5.63 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2020

Utvecklingen 2018–2020: Under 2020 påverkas kassalikviditeten i medelvärde och median inte så mycket från 2019, men likviditetsbufferten minskar, både medelvärde och median.

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

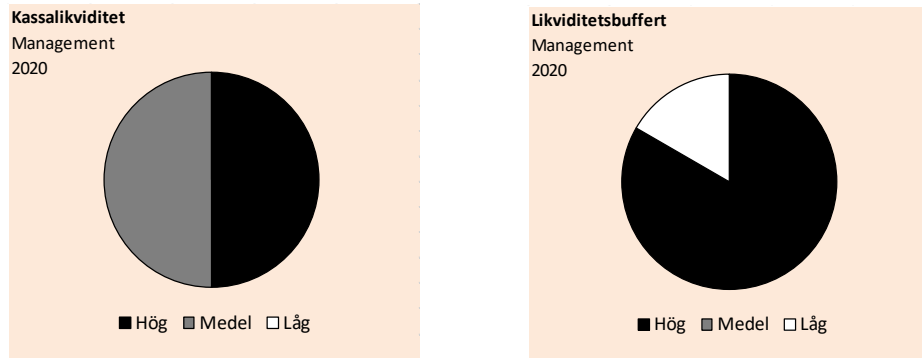


Diagram 5.64 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2020

Hälften av företagen i managementsegmentet ligger 2020 på en nivå som klassificeras som medelnivå (0,8–1,1) och hälften som hög (>1,1). Beträffande likviditetsbufferten har 83% av företagen en nivå som klassificeras som hög medan övriga ligger på en låg nivå. Båda nyckeltalen innebär en viss förbättring till 2020.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2020.

Tabell 5.20 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008–2017 enligt tidigare metod, 2017–2020 enligt ny metod

			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017	2018	2019	2020
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	0%	13%	50%	0%	0%	0%	0%	13%	14%	14%	25%	43%	50%
	Medel	0,8-1,1	71%	71%	88%	38%	86%	83%	80%	80%	88%	86%	86%	75%	57%	50%
	Låg	< 0,8	29%	29%	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	43%	29%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	63%	43%	43%	50%	71%	83%
	Medel	5-10 %	14%	29%	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%	14%	14%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	43%	43%	38%	13%	14%	17%	20%	40%	38%	43%	43%	50%	29%	17%

5.6.4 Management - Ekonomisk effektivitet

2020
2019
2018
2017

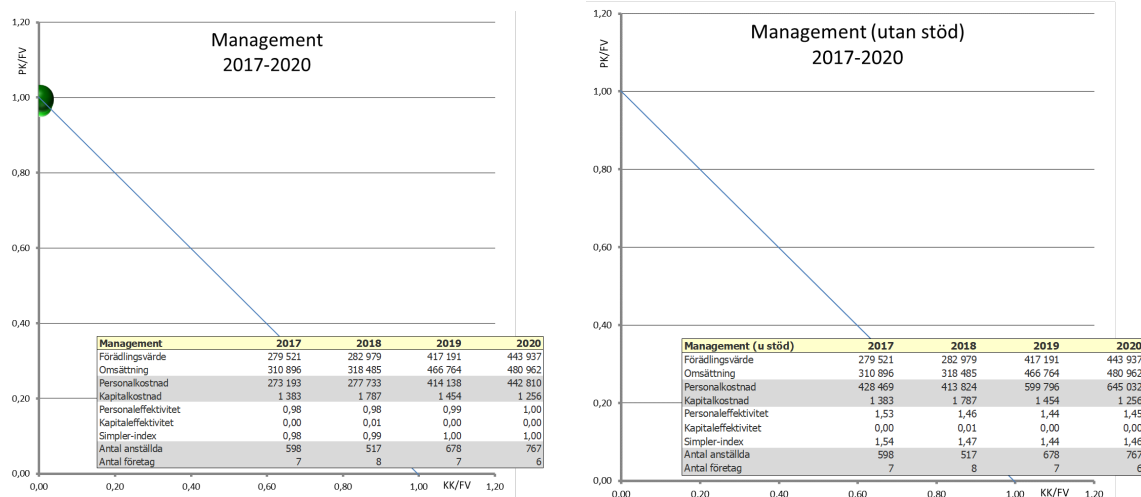


Diagram 5.65 Ekonomisk effektivitet 2017–2020, med stöd (vänster) och utan stöd (höger)

I segmentet management är den ekonomiska effektiviteten för de varterade året ingående företagen likartad under 2017–2020. Med sjöfartsstödet visar samtliga år en god effektivitet (index lägre än eller lika med 1,00) medan läget är mycket svagt utan stöd.

Sammantaget för management ser vi att år 2020 är medelvärdet negativt för vinstmarginalen medan medianvärdet är svagt positivt. Räntabiliteten på eget kapital är positiv vad gäller medelvärde och median. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens och räntabilitetens medelvärde och median mycket sämre och de är negativa och så var också läget 2019. Soliditeten är låg för 83 % av företagen 2020 vilket är en viss försämring från 2019. Kassalikviditeten är god 2020, ligger på nivån medel eller hög för samtliga företag. Beträffande likviditetsbufferten har 83% av företagen en nivå som klassificeras som hög. Båda nyckeltalen uppvisar en förbättring från 2019. Den ekonomiska effektiviteten är god med sjöfartsstöd och mycket svag utan stödet.

6. Jämförelser av ekonomisk effektivitet

I årets rapport ingår som förra året också att jämföra den del av sjöfartsnäringslivet som fått stöd under 2020 med olika andra relevanta grupper av företag/sektorer i Sveriges näringsliv. Tabellen nedan (6.1) 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 (0,89)
- 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		592 188	756	73	55	12 774	232	5 116	97 336
Nettomsättning	tkr	9 348 631 127	17 141 763	7 984 022	14 528 223	209 167 426	17 119 493	59 055 009	3 117 615 719
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 155 716 391	1 594 950	2 156 096	-809 636	20 639 553	-1 468 887	2 954 459	381 024 612
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	751 833 961	481 114	1 115 102	-2 387 124	7 745 168	-3 164 104	2 264 519	215 356 963
Finansnetto	tkr	600 665 607	-669 986	-114 396	953 398	-510 475	-276 696	604 268	24 679 719
Resultat e. finansnetto	tkr	1 352 499 569	-188 872	1 000 716	-1 433 726	7 234 693	-3 440 800	2 868 787	240 036 682
Krediterade stödbelopp	tkr	1 227 078	0	0	0	0	0	0	0
Antal Anställda	st	2 739 001	2 267	3 304	7 295	130 059	3 860	68 122	820 603
Anläggningstillgångar	tkr	19 537 398 470	26 817 378	21 189 675	13 446 370	125 760 707	14 228 394	6 946 397	2 699 289 560
Omsättningstillgångar	tkr	13 230 803 670	9 560 234	4 607 936	7 425 364	66 499 625	9 857 414	22 923 995	1 571 038 120
Summa tillgångar	tkr	32 768 202 140	36 377 612	25 797 611	20 871 734	192 260 332	24 085 808	29 870 392	4 270 327 680
Eget kapital	tkr	13 107 648 631	15 224 016	8 805 276	7 086 902	39 786 064	4 955 671	8 963 036	1 488 566 029
Obeskattade reserver	tkr	973 832 704	5 692 129	2 330 559	1 324 243	17 334 276	317 609	1 413 017	482 501 873
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	14 081 481 335	20 916 145	11 135 835	8 411 145	57 120 340	5 273 280	10 376 053	1 971 067 902
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	9 713 710 997	1 097 610	924 835	1 080 732	4 783 127	5 322 684	542 100	173 455 157
Kortfristiga skulder	tkr	8 875 341 944	7 380 912	9 400 629	5 387 052	57 866 916	7 222 228	16 749 107	1 258 349 531
Långfristiga skulder	tkr	9 263 074 204	6 945 565	4 336 278	5 992 805	72 423 983	6 264 331	2 182 289	867 580 139
Summa skulder	tkr	18 138 416 148	14 326 477	13 736 907	11 379 857	130 290 899	13 486 559	18 931 396	2 125 929 670
Summa eget kapital och skulder	tkr	41 933 608 480	36 340 232	25 797 577	20 871 734	192 194 366	24 082 523	29 849 549	4 270 452 729
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 564 168 507	2 842 007	3 811 171	4 024 664	64 859 894	785 939	39 450 769	808 680 123
Summa Personalkostnad	tkr	1 759 573 452	1 592 784	2 629 876	5 220 441	55 829 599	3 723 164	36 319 395	528 609 634
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 418 740 074	1 947 287	1 085 067	835 142	5 754 895	575 731	1 053 236	189 036 140
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,89	1,25	0,97	1,50	0,95	5,47	0,95	0,89

Av tabellen framgår att de mest effektiva jämförelsegrupperna av företag är dels hela det svenska näringslivet, med ett index på 0,89, dels varuägarna, som ju är en stor del av hela det svenska näringslivet, med samma index. Sjöfarten som inte uppbär sjöfartsstöd ligger på 1,25, vilket är bättre än företagen som får sjöfartsstöd (Simpler-index 1,70).

Ser vi till övriga transportslag är effektiviteten inom lufttransport katastrofal under pandemiåret, medan järnvägstransportens effektivitet är svag men ändå närmare läget för sjöfarten. Vägtransport ligger bra till när det gäller effektivitet enligt definitionen. Hamnverksamhet, som utvecklas mer nedan, är också effektiv.

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 även då sjöfartsstödet räknas in.

Utvecklingen 2020 med och utan sjöfartsstödet illustreras i diagram 6.1 och 6.2.

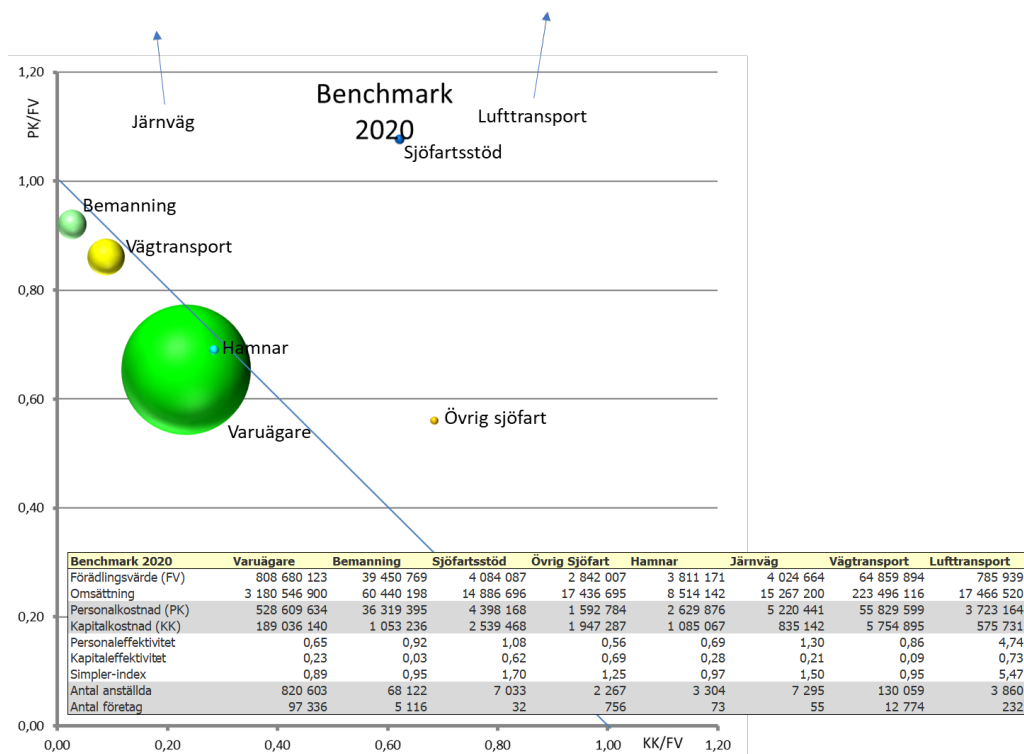


Diagram 6.1 Ekonomisk effektivitet 2020, jämförelsegrupperna (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag)

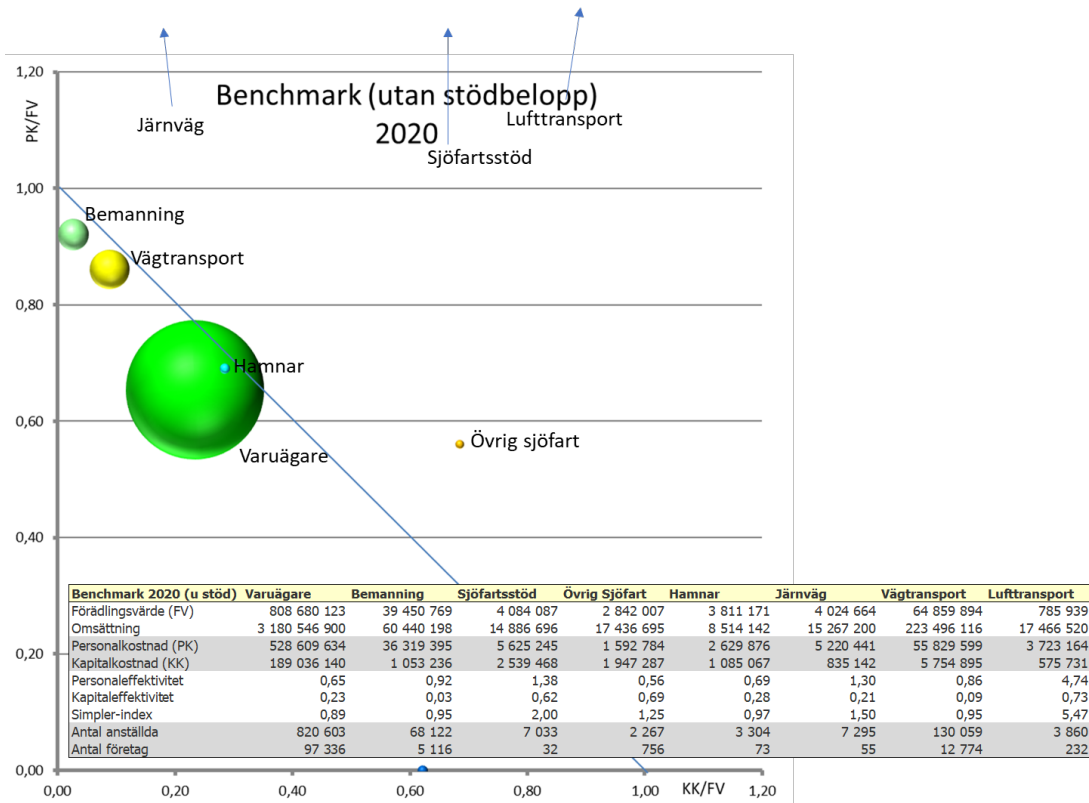


Diagram 6.2 Ekonomisk effektivitet 2020, jämförelsegrupperna (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag men nu utan stödbidrag)

Utan sjöfartsstöd uppvisar de stödberättigade företagen påtagligt sämre ekonomisk effektivitet än övriga jämförelsegrupper förutom luftfart (Simpler-index 2,00). Med stödet är läget för de stödberättigade företagen bättre, men gruppen har fortfarande det nästa sämsta indexet (1,70).

6.2 Särskild jämförelse inom hamnsektorer

Vi har 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 2020 för företagsgrupperna inom hamnverksamhet

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR		Hamnbolag	Terminaloperatör	Stödtjänster
Antal bolag		29	9	29
Nettoomsättning	tkr	5 100 157	2 451 365	365 134
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 641 276	438 097	66 536
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	921 047	172 682	13 346
Finansnetto	tkr	-91 997	-15 629	-6 733
Resultat e. finansnetto	tkr	829 050	157 053	6 613
Krediterade stödbelopp	tkr	0	0	0
Antal Anställda	st	1 976	1 091	226
Anläggningstillgångar	tkr	16 853 657	3 542 513	592 272
Omsättningstillgångar	tkr	2 920 638	1 354 431	299 243
Summa tillgångar	tkr	19 774 295	4 896 944	891 515
Eget kapital	tkr	5 064 664	3 185 730	507 539
Obeskattade reserver	tkr	1 724 654	552 583	44 122
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	6 789 318	3 738 313	551 661
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	572 102	282 072	19 047
Kortfristiga skulder	tkr	8 619 542	561 857	111 606
Långfristiga skulder	tkr	3 793 330	314 702	209 170
Summa skulder	tkr	12 412 872	876 559	320 776
Summa eget kapital och skulder	tkr	19 774 292	4 896 944	891 484
Summa Förädlingsvärde	tkr	2 602 166	1 038 919	153 168
Summa Personalkostnad	tkr	1 635 406	854 511	131 099
Summa Kapitalkostnad	tkr	675 762	349 992	53 232
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,89	1,16	1,20

Hamnsektorn domineras av hamnbolagen, där 29 företag omsätter 5,1 mdr 2020. 9 företag klassade som terminaloperatörer omsätter 2,5 mdr motsvarande period. Alla tre grupperna redovisar positiva rörelseresultat och hamnbolagen visar en ekonomisk effektivitet bättre än genomsnittlig konkurrenskraft i Sverige (Simpler-index 1,00), lika effektivt som övriga näringslivet för året 2020.

Terminaloperatörer visar en ekonomisk effektivitet som är bättre än båda grupperna av sjöfartsbolag (sjöfartsstödet inräknat), där vi också kan notera att verksamhet inom terminaloperatörer är mer personalintensiv än för hamnbolagen.

Stödtjänster (29 bolag) är år 2020 den minst ekonomiskt effektiva gruppen men den har också ett bättre index än de båda grupperna av sjöfartsbolag.

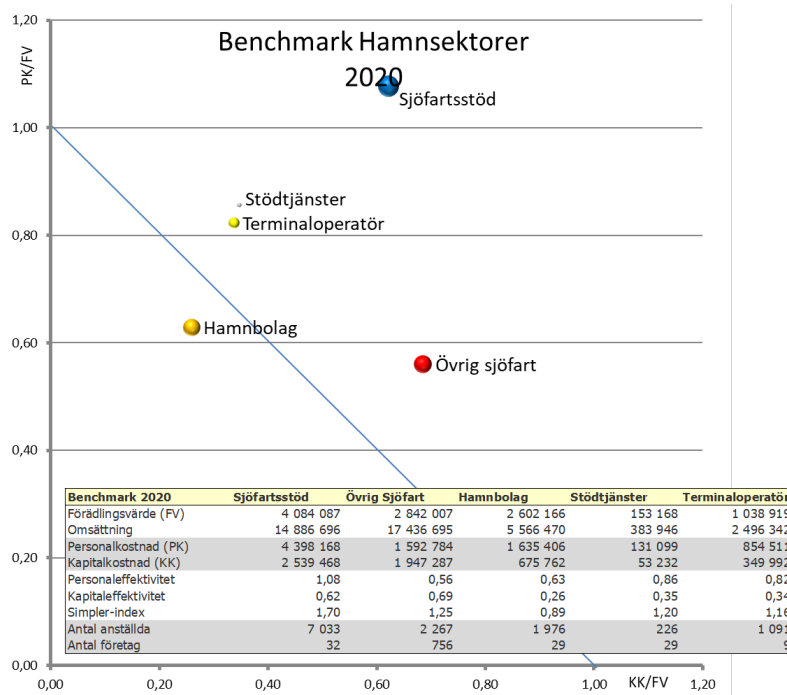


Diagram 6.3 Ekonomisk effektivitet 2020, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag)

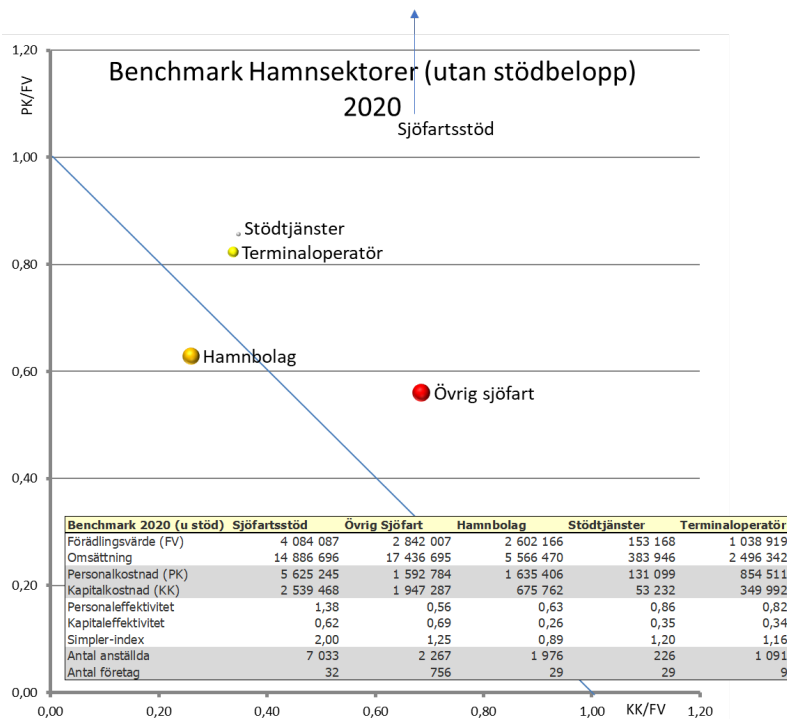


Diagram 6.4 Ekonomisk effektivitet 2020, hamnföretag och sjöfart (Sjöfartsstöd=gruppen av stödberättigade företag men nu utan stödbidrag)

7. Kommentar

Rapporten har haft som ambition att utvärdera de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2020. Det här året var starkt påverkat av pandemin vilket gör att nivåerna av sjöfartsstöd som "brukar" räcka för att skapa rimliga finanser i sektorn inte har lyckats åstadkomma detta i alla segment.

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 2019 och 2020. Den innehåller även historik som bygger på analyser i tidigare rapporter för perioden 2008–2018.

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 2020	Org.nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Forsea Helsingborg AB	5562064575	Forsea AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Northern Expeditions AB	5591158505	
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
Tallink Silja AB	5563426138	
TT-Line AB	5560637828	
Viking Rederi AB	5561157289	
AdMare Ship Management AB	5569583460	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
GoTa NETSS AB	5590245451	
Master Mariner AB	5566425392	
Sirius Crew AB	5591297360	
Zachau Expeditions in Svalbard AB	5591836837	
BRP Rederi AB	5565362323	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Furetank Rederi AB	5563717510	
Northern Offshore Services AB	5564421161	
OljOla Shipping AB	5591519573	
Rederi AB Donsötank	5560582925	
Rederi AB Älvtank	5564663143	
Tankskär Rederi AB	5565758488	
Tarbit Shipping AB	5563791325	
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wisby Ship Management AB	5565914305	
Wisby Ship Management1 AB	5592280159	
Öckerö Bunkerfrakt AB	5564868585	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	5565243150	
Eurovik Shipping AB	5567855621	
F Shipping AB	5569636771	
Fiducia Rederi AB	5564326345	
Rederi AB Ishavet	5565360830	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2020:

Zachau Expeditions in Svalbard AB	5591836837	
Wisby Ship Management AB	5565914305	
Wisby Ship Management1 AB	5592280159	

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2020:

Stena Marine Management AB	5566278148	Stena Line Scandinavia i koncernstrukturen erhåller stöd 2020
Bergsunds Rederi AB	5569764425	
OSM Transforest AB	5568630494	
Nordic HSC Crewing AB	5590248430	
GoTa Fleet AB	5590329644	
Göteborg Bunker AB	5566119433	
Sirius Shipping AB	5567725360	

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

--	--

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	556360889
Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412	Walleniusrederierna Aktiebolag	5560335928
		Rederi AB Wallship	5560484148
		Wallenius Marine AB	5560846643
		Rederiaktiebolaget Walltime	5562539840
		Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412
		Manjoma Bravo Aktiebolag	5563481851
		United European Car Carriers Aktiebolag	5564436144
		Walwal Aktiebolag	5564660305
		Wallfreight Aktiebolag	5565218483
		Wallkomm Aktiebolag	5590568597
		Cisturbine AB	5565215604
		Wallpers AB	5565252227
		WallHull AB	5565252235
		Grand Campus Stockholm AB	5565593414
		Walltrade AB	5566745575
		Wallenius Logistics AB	5562539873
		Wallcarga Aktiebolag	5563313468
		Wallauto Aktiebolag	5565227542
		Wall RO/RO AB	5566685961
		Wallrolli Aktiebolag	5566685987
Rederiaktiebolaget Gotland	5560008020	Destination Gotland	5560008020
		Gotlands Stuveri Aktiebolag	5560196429
		Rederiaktiebolaget Gute	5560210741
		Destination Gotland AB	5560382342
		Aktiebolaget Carl E. Ekman	5560456237
		Rederi AB Kappelshamn	5560527169
		Rederi Hoburgen Aktiebolag	5562073816
		Trojaborg Aktiebolag	5563399574
		Stockholms Reparationsvarv AB	5564262391
		Rederiaktiebolaget Våndburg	5564962222
		Rederi AB Torsburgen	5565705869
		Rederi AB Sudersand	5565835658
		Gotlandsbolaget AB	5566437850
		Rederi AB Ljugarn	5566695903
		Rederi AB Vrenen	5566805866
		Rederi AB Klintehamn	5566833686
		Rederi AB Katthammarvik	5567623250
		Gotland Tankers AB	5567623342
		Rederi AB Gnisvård	5567867519
		Rederi AB Västergarn	5567867592
		Wisby Tanker Trading AB	5567980700
		Rederi AB Lauter	5568151293
		Rederi AB Kyllaj	5568640931
		Rederi AB Burgsvik	5568640949
		Rederi AB Botvaldevik	5568993884
		Rederi AB Asunden	5568993892
		Hallshuk Rederi AB	5569377756
		Sundre Rederi AB	5569377764
		Nya Skärgårdsbolaget 2017 AB	5569783573
		Rederi Utholmen AB	5569803660
		Hangvar Rederi AB	5590196977
		Helvi Rederi AB	5590197025
		Rederi Sysne AB	5590694807
		Rederi Grynge AB	5590694831
		Rederi Othem AB	5591223374
		Rederi Boge AB	5591223457
		Gotland Capital Management AB	5591649149
		Gotland Tech Development AB	5592124126
		Hansa Destinations AB	5592124167
		Rederi AB Djupvik	5568151160
		Rederi Enholmen AB	5591648703
		Förvaltnings Aktiebolaget Norderstrand	5563345833
		Rederi AB Lickershamn	5567400493
		Rederi AB Ronehamn	5567401616

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Rederiaktiebolaget Mattsson	5566228408	Rederiaktiebolaget Uman	5560540014
		Rederiaktiebolaget Mattsson	5566228408
Stena Aktiebolag	5560010802	Stena Aktiebolag	5560010802
		KBP i Karlskrona AB	5560064254
		Stena Rederi Aktiebolag	5560578360
		Stena LNG Holding Sweden AB	5561884247
		Stena Line Scandinavia AB	5562317825
		Stena Bulk Aktiebolag	5562432236
		Aktiebolaget Stena Finans	5562445766
		Stena Nordica AB	5564220894
		NMT Scandinavia AB	5565623211
		Stena RoRo AB	5566208186
		Stena Marine Management AB	5566278148
		Stena Adactum AB	5566278155
		NTEX AB	5566487285
		Ntex Inrikes AB	5566653464
		Stena Logistics Holding AB	5566875075
		Captum Group AB	5568782972
		Stena RFM AB	5568782980
		Juteskären AB	5569143786
		Stena Don AB	5566208236
		Sessanlinjen AB	5567157549
		Steneo Aktiebolag	5563336808
		KBP Terminal AB	5569447344
		HH Ferries Helsingborg AB	5562064575
		HH Ferries Öresund AB	556360889
		Stena Freighter AB	5562191005
		HH Ferries Sverige AB	5564275666
		Stena Carrier AB	5565889077
		Masstransport Sweden AB	5566615802
		Stena Superfast AB	5568099112
		Stena Line Ports AB	5560685785
V. T. Maritime Shipping AB	5563014041	V. T. Maritime Shipping Aktiebolag	5563014041
		Rederi Aktiebolaget Veritas Tankers	5563037703
		Veritas Shipping AB	5566270434
		Veritas Management AB	5590039391
Viking Supply Ships AB	5561610113	Viking Supply Ships AB	5561610113
		Transatlantic AB	5562080373
		Transatlantic Administration AB	5566626866
		Viking Icebreaker Management AB	5566791454
		TRVI Offshore & Icebreaking AB	5567109003
		TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB	5567331094
		TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB	5567331102
		Viking Supply Ships Management AB	5568582463
		Transatlantic Fleet Services AB	5560745431
		Transatlantic Short Sea Bulk AB	556772180
		Transatlantic Ship Management AB	5569012858
		Österströms Nordic AB	5562846740
		Viking Supply Ships Crewing AB	5564268646
		Transatlantic European Services AB	5565206504
		Transatlantic Administration (2) AB	5565502159
		Aktiebolaget Nordisk Linjeagentur	5560224908
		Österströms Rederi Aktiebolag	5560733767
		Rederi AB Nordship	5563099141
		Österströms Logistics AB	5563207215
		SOIC Ship Management AB	5568030372
		Transatlantic Services AB	5561617928

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.