



Sjöfartsstödet effekter år 2021 och 2022

Rapport: 2023:8

Datum: 2023-12-21

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2023-12-21

Omslagsfoto: Mostphotos

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 att följa upp effekterna av sjöfartsstödet över till Trafikanalys.

Denna rapport analyserar effekterna av sjöfartsstödet år 2021 och 2022. Rapporten bygger på publikt tillgängligt underlag och fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som har mottagit sjöfartsstöd.

Från och med i år redovisar vi rapporten vartannat år, med resultat från de två senaste undersökningsåren. Årets huvudrapport baseras till stor del på underlagsrapporter av Research One AB. Underlagsrapporterna för år 2021 och 2022 ligger som bilaga 1 och 2, 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 2023

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	7
Inledning	9
1 Sjöfartsstödet	11
1.1 Stödets utformning	11
1.2 Stödet till rederierna har ökat 2022.....	12
1.3 Ökning av stödet till rederierna	13
1.4 Metod.....	14
2 Handelsflottans utveckling.....	15
2.1 Färre svenskregistrerade fartyg, men ökat tonnage	15
2.2 Svag återhämtning sedan pandemin av antalet anställda ombord	16
3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna	17
3.1 Högre omsättning och bättre resultat.....	17
3.2 Lönsamheten det senaste decenniet.....	20
3.3 Sjöfartsstödet och ekonomisk effektivitet.....	23
4 Rederierna jämfört med andra sjötransportföretag	27
5 Managementsegmentet – grund för analys?	29
5.1 Managementbolagen är en speciell kategori	29
5.2 Liten påverkan på resultat- och balansräkning	29
5.3 Större påverkan på ekonomiska nyckeltal	31
5.4 Slutsatser av analysen	32
Slutsatser	33
Referenser.....	35
Bilaga 1 Underlagsrapport 2021	36
Bilaga 2 Underlagsrapport 2022	37

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. Årets rapport täcker in de senaste två undersökningsåren 2021 och 2022.

Trafikanalys kan konstatera att sjöfartsstödet har haft stor betydelse för den svenska rederinäringen även under 2021 och 2022. År 2021 påverkades fortfarande av coronapandemin, medan 2022 visade en mer positiv utveckling. Rederiernas aggregerade resultat ökade år 2021 jämfört med året innan, och år 2022 ökade resultat och försäljning ytterligare. Förhållandena varierar emellertid mellan skilda sjöfartssegment. Som en följd av ökad trafik och försäljning minskade sjöfartsstödet andel av omsättningen från knappt 9 procent år 2020 till knappt 8 procent 2021 och till knappt 6 procent år 2022.

År 2021 utbetalades 1,18 miljarder kr i sjöfartsstöd vilket var något mindre än 2020. År 2022 utbetalades 1,33 miljarder kr i stöd vilket var mer än 2020 men inte lika mycket som 2019. Det genomsnittliga stödet per rederi är inte heller tillbaka på 2019 års nivå.

Vi analyserar även rederiernas ekonomiska effektivitet och år 2021 var effektiviteten totalt sett högre jämfört med såväl året innan som året efter.

Vi kan också konstatera att de rederier som lyfter sjöfartsstöd i genomsnitt inte tycks ha samma lönsamhet som andra sjötransportföretag. Det beror sannolikt på skillnaden i konkurrensförhållanden, där rederierna med sjöfartsstöd i regel är utsatta för betydande internationell konkurrens från aktörer som har motsvarande stöd från sina hemländer.

I årets rapport gör vi också en särskild analys av de så kallade managementbolagen och hur en omallokering av bolagen skulle påverka resultaten. På grund av managementbolagens annorlunda kapitalstruktur jämfört med konventionella rederier får det vissa effekter på resultaten. Vi landar i slutsatsen att behålla dessa bolag i ett eget segment.

Sammantaget illustrerar analysen att rederierna återhämtar sig från pandemieffekterna, men som helhet inte är tillbaka på samma nivå som 2019. Sjöfartsstödet andel av omsättningen minskar, men lönsamheten mätt med olika nyckeltal är fortsatt beroende av stödet. Svensk internationell rederinäring agerar på en arena med hård konkurrens. Konkurrensen med andra länder och världsdelar illustreras av att EU, i strid med sin egen generella inriktning, 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.¹

¹ Utvecklingen för Sveriges handelsflotta beskriver vi i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation, se [Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation \(trafa.se\)](https://trafa.se/Svensk_sjöfarts_internationella_konkurrenssituation)

Inledning

Trafikanalys har sedan år 2012 enligt instruktionen i uppdrag att genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.² Arbetet har redovisats i årliga rapporter med titeln "Sjöfartsstödet effekter", vilka finns tillgängliga på myndighetens webbplats.³ I föreliggande redovisning har vi följt upp sjöfartsstödet effekter för åren 2021 och 2022.

Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som mottagit stöd. Liksom i de senaste rapporterna gör vi också en analys av rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med övriga sjötransportföretag som inte erhåller sjöfartsstöd.

Redovisningen inleds med en beskrivning av sjöfartsstödet utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare. Avsnitt två beskriver kortfattat handelsflottans utveckling jämfört med våra grannländer, samt antal ombord-anställda på svenska fartyg.

Avsnitt tre beskriver sjöfartsstödet betydelse genom att analysera ekonomiska och finansiella effekter av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningar för år 2021 och 2022. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och på grund av en ändring i beräkningsmetoden visas utvecklingen fram till 2017 separat från utvecklingen 2017 och framåt. 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.

Avsnitt fem innehåller en analys av managementbolagen och hur en omallokering av dessa till andra segment skulle påverka resultaten.

Slutligen redovisar vi slutsatser av analysen.

² Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

³ Se exempelvis, Trafikanalys Rapport 2020:17 Sjöfartsstödet effekter 2019.

1 Sjöfartsstödet

1.1 Stödets utformning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktig inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen, varvid ett statligt rederistöd infördes för en femårsperiod.⁴ Rederistödet, som var begränsat till lastfartyg, ändrades efter riksdagens godkännande år 2001 till att i stället 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.⁵

Numera lämnas sjöfartsstöd för sjömän med belopp som motsvarar 99 procent⁶ 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.⁷

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Senaste ändringen trädde i kraft 20 juli 2020.⁸ Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier⁹ 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).

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

⁴ Prop (1996/97:1)

⁵ Prop (2000/01:127)

⁶ En procent av sjöfartsstödet går till att finansiera det svenska tonnageskattesystemet.

⁷ Se även Delegationen för sjöfartsstöd, [Villkor för sjöfartsstöd - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/Bransch/for-sjofartsstod)

⁸ <https://svenskforsamlingssamling.se/sites/default/files/sfs/2020-07/SFS2020-729.pdf>

⁹ En särskild typ av bolag enligt sjölagen, se <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>

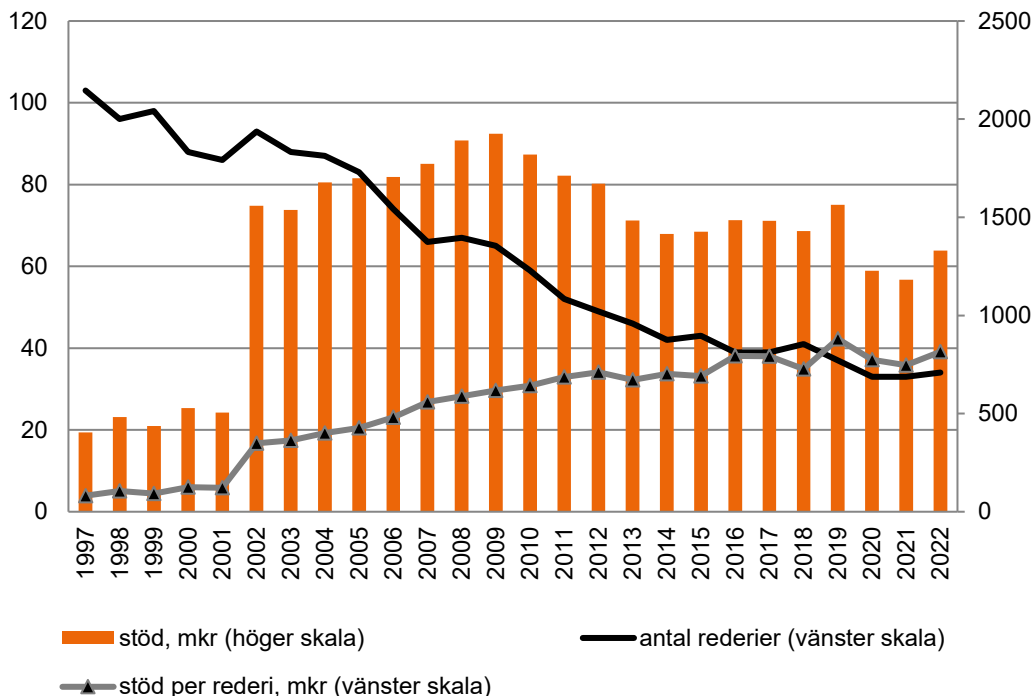
Sjöfartsstöd lämnas inte om stödmottagaren befinner sig i ekonomiska svårigheter eller är föremål för ett återbetalningskrav till följd av att EU-kommissionen har förklarat ett stöd som stödmottagaren har mottagit olagligt och oförenligt med den inre marknaden.¹⁰

1.2 Stödet till rederierna har ökat 2022

Under 2021 har totalt 33 rederier erhållit sammanlagt cirka 1,18 miljarder kronor i sjöfartsstöd, vilket var något lägre än 2020 då 33 verksamheter erhöll 1,23 miljarder kronor. År 2022 har totalt 34 rederier erhållit sammanlagt 1,33 miljarder kr. På längre sikt har antalet stödmottagande rederier minskat. 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 minskat med cirka två tredjedelar. Stödet per rederi följer utvecklingen för rederiernas personalkostnader, och stödet per rederi var lite högre år 2022 jämfört med 2021, se Figur 1.1.

En förändring av stödet år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst.¹¹ 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 2022 var det sammanlagda sjöfartsstödet således drygt 1,3 miljarder vilket var mer än 2021 och även mer än pandemiåret 2020 (Figur 1.1).

Figur 1.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och stödet per rederi 1997–2022.



Källa: Bilaga, ESV (2013), Rederinämnden (2010), SOU (2010:73), Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd).

¹⁰ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm

¹¹ SOU (2010:73), s 36 samt förordning (2001:770).

Klassificeringen av rederierna i segment

Vår klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier,
- Tanker ,
- Torrlast,
- Färjesjöfart, och
- 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.

1.3 Ökning av stödet till rederierna

Det genomsnittliga stödet till rederierna år 2021 uppgick totalt sett till drygt 39 miljoner kronor, och år 2022 ökade det något till i genomsnitt drygt 40 miljoner kr (Tabell 1.1).

	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal rederier						
2022	2	12	2	8	9	33
2021	2	12	3	7	6	30
2020	2	12	5	7	6	32
Stödbelopp, tkr						
2022	383 557	201 122	5 247	511 019	230 447	1 331 391
2021	349 466	190 250	9 859	417 409	214 891	1 181 874
2020	408 238	164 587	20 922	431 110	202 222	1 227 078
Stöd per rederi, tkr						
2022	191 779	16 760	2 624	63 877	25 605	40 345
2021	174 733	15 854	3 286	59 630	35 815	39 396
2020	204 119	13 716	4 184	61 587	33 704	38 346

Tabell 1.1. Fördelning av stöd för rederierna i undersökningen de senaste tre åren. Not: Vissa bolag har gemensamt bokslut, varför antal bokslut och bolag kan skilja sig åt.

Källa: Bilaga Tabell 4.1 och 4.2.

För de flesta segment ökade stödet per rederi, men för torrlastrederier och managementbolag skedde en minskning. Diversifierade rederier fick mest stöd, knappt 192 miljoner kronor per

rederi, vilket var mer än 2021 men mindre än 2020. Tankersegmentet fick en ökning från knappt 16 miljoner 2021 till knappt 17 miljoner kr 2022. Stödet per rederi var minst i torrlastsegmentet med 2,6 miljoner kr per rederi i genomsnitt år 2022, vilket var mindre än 2021 och 2020. Färjesjöfarten fick en ökning till knappt 64 miljoner kr vilket var mer än 2020. Managementbolagen fick en minskning av stödet till knappt 26 miljoner kr per rederi år 2022 (Tabell 1.1).

Även antalet stödmottagande fartyg har minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2022 vara 115 fartyg. Åren 2020 till 2022 har stödet per fartyg legat på i genomsnitt drygt 11 miljoner kronor vilket är lägre än snittet (14 miljoner kr) för de fem åren dessförinnan.¹²

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.

Dessa skillnader jämfört med tidigare års undersökningar försvårar i någon utsträckning 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 den fokuserar mer på sjöfart och underlaget blir mer komplett. Metodiken förklaras mer utförligt i bilagan.

¹² Enligt uppgifter från Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket.

2 Handelsflottans utveckling

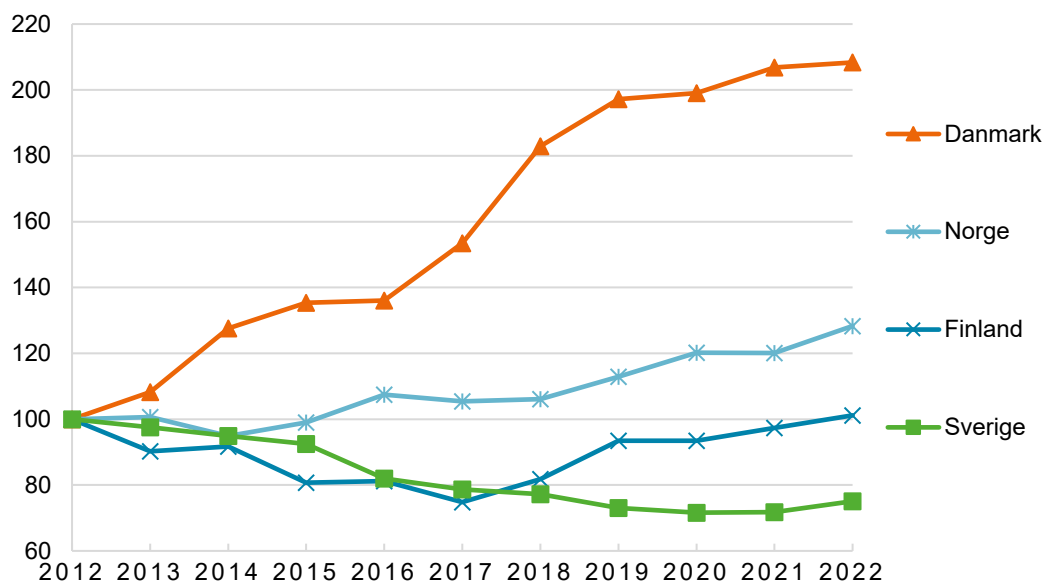
Förutom att bibehålla likvärdiga konkurrensvillkor med andra EU-länder och minska utflaggnings av svenska fartyg, är ett bakomliggande syfte också att stärka svensk sjöfartskompetens och säkra återväxten av svenska sjömän. Vi följer därför också upp utvecklingen för den svenskregistrerade handelsflottan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

2.1 Färre svenskregistrerade fartyg, men ökat tonnage

För den svenskregistrerade flottan, mätt i bruttodräktighet¹³, skedde en sammanlagd ökning från början av 2000-talet fram till 2008. Därefter har utvecklingen varit generellt sett minskande.

När det gäller tonnagets utveckling för Sveriges närmaste grannländer har Trafikanalys uppgifter från år 2012 och framåt. Sedan 2012 har Danmark mer än fördubblat sitt tonnage. Norge har under samma period ökat sitt tonnage med knappt 30 procent. Finland såg en minskning med 20 procent fram till 2017 men har sen dess återhämtat minskningen. Sverige har sedan 2012 sett en minskning av tonnaget med cirka 25 procent fram till 2022. Mellan 2021 och 2022 skedde dock en viss ökning (Figur 2.1).

Figur 2.1. Det registrerade bruttotonnagets indexerade utveckling (år 2012 = 100) inom Sverige och övriga skandinaviska länder 2012–2022. Fartyg >100 brutto.



Källa: Trafikanalys (2023), *Fartyg 2022*, tabell 22, [Fartyg \(trafa.se\)](https://trafa.se)

¹³ Bruttodräktighet, eller brutto, är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum, se t.ex. Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*.

Den 31 december 2022 var antalet svenskregistrerade fartyg om minst 100 brutto 314 fartyg, vilket var 3 färre fartyg än ett år tidigare.¹⁴ Av dessa 314 fartyg var 121 på minst 500 brutto.¹⁵

Som framgick i avsnitt 1.2 ovan var det 115 fartyg som under år 2022 har erhållit sjöfartsstöd. Om vi antar det är de största fartygen som mottar stöd kan vi uppskatta att 95 procent (115 av 121 fartyg) av fartygen över 500 brutto fick sjöfartsstöd 2022.

2.2 Svag återhämtning sedan pandemin av antalet anställda ombord

Viss ökning av ombordanställda

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 till sammanlagt 2 463 anställda år 2020, räknat per dag. År 2021 minskade antalet anställda ytterligare till 2 377 stycken, men år 2022 hade antalet ökat igen till 2 512 anställda, vilket var två procent mer än år 2020.¹⁶

Kategorin ekonomipersonal (t.ex. anställda inom restaurang och service ombord) är den kategori som har ökat mest sedan 2020, med i genomsnitt 18 procent fler anställda räknat per dag 2022 jämfört med 2020. Antalet anställda i kategorin maskin- och däckspersonal minskade kraftigt under pandemin och har ännu inte återhämtat sig. Antalet maskinbefäl har i stället minskat ytterligare med 12 procent sedan 2020.

Antalet anställda befälhavare och styrmän minskade under pandemin med i genomsnitt 12 procent. Antalet befälhavare har återhämtat sig något och ökat med 5 procent sedan 2020. Antalet styrmän har dock inte återhämtat sig utan har minskat med 10 procent sedan 2020.

Medan antalet ombordanställda har ökat ett par procent mellan pandemiåret 2020 och 2022 har det totala antalet anställda mellan år 2020 och 2022 ökat med cirka 6 procent till 7 500 personer (se Tabell 4.1 i bilaga 1 och bilaga 2).

¹⁴ Trafikanalys (2023), *Fartyg 2022*, Tabell 1.1.

¹⁵ Trafikanalys (2023), *Fartyg 2022*, Tabell 3.1.

¹⁶ Trafikanalys (2023), *Fartyg 2022*, Tabell 20.2.

3 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna

3.1 Högre omsättning och bättre resultat

Den totala nettoomsättningen har ökat för de rederier som mottagit sjöfartsstöd under 2021 jämfört med pandemiåret 2020. För de 30 rederier som ingått i undersökningen det året var den totala nettoomsättningen 15,3 miljarder kronor vilket var lite bättre än 2020, vilket i huvudsak beror på att negativa pandemieffekter hängde kvar (Tabell 3.1). Året efter var situationen bättre och för de 33 rederier som ingått i undersökningen för 2022 har nettoomsättningen ökat till sammanlagt 22,4 miljarder kronor, det vill säga med 46 procent (Tabell 3.2). Avgörande för omsättningsökningen var att Stena Line ökade sin omsättning. Den sammanlagda omsättningen för de 33 rederierna i undersökningen var därmed högre än för de 36 rederierna som ingick 2019. Den var då knappt 17 miljarder kr.

Tabell 3.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2021, miljoner kronor.

Aggregerad resultat- och balansräkning (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag	2	12	3	7	6	30 ¹⁷
Nettoomsättning	9 639	1 918	47	3 379	357	15 341
Rörelseresultat (EBIT)	560	146	24	209	8	946
Resultat e. finansnetto*	-413	-12	17	134	8	-266
Krediterade stödbelopp	349	190	10	417	215	1 182
<i>i relation till omsättning</i>	3,6 %	9,9 %	20,9 %	12,4 %	60,2 %	7,7 %
Summa tillgångar	45 359	3 398	83	5 732	112	54 684
Summa EK och obeskattade reserver	19 242	1 030	28	1 414	4	21 718
Summa skulder	21 638	2 304	55	4 417	113	28 526
Summa EK och skulder	40 904	3 395	83	5 941	116	50 440

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

Källa: Bilaga 1, Tabell 4.1

När det gäller resultat kan vi se att även om pandemieffekterna hängde kvar 2021 så vände rederierna det sammanlagda rörelseresultatet (EBIT) från en förlust 2020 till en vinst på 946 miljoner kr år 2021 (Tabell 3.1). År 2022 hade det sammanlagda resultatet (EBIT) ökat ytterligare till knappt 2,8 miljarder kr. Ökningen för 2022 kan framför allt tillskrivas ett kraftigt förbättrat rörelseresultat för gruppen diversifierade rederier (Tabell 3.2).

¹⁷ Vissa bolag i undersökningen har gemensamt bokslut, vilket gör att bolag och bokslut kan skilja sig åt.

Dessa ökningar i nettoomsättning och resultat håller i sig även när vi analyserar enbart de rederier som var med både i undersökningarna 2020 och 2021, respektive de rederier som var med både 2021 och 2022 (se bilaga 1 respektive bilaga 2).

Tabell 3.2. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2022, miljoner kronor.

Aggregerad resultat- och balansräkning (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag	2	12	2	8	9	33
Nettoomsättning	15 547	2 373	38	3 900	544	22 402
Rörelseresultat (EBIT)	2 276	764	3	-293	25	2 776
Resultat e. finansnetto*	1 389	784	3	-384	7	1 800
Krediterade stödbelopp	384	201	5	511	230	1 331
<i>i relation till omsättning</i>	2,5 %	8,5 %	13,8 %	13,1 %	42,4 %	5,9 %
Summa tillgångar	57 332	3 962	18	6 189	191	67 692
Summa EK och obeskattade reserver	29 839	1 798	7	2 129	40	33 813
Summa skulder	26 647	2 094	11	4 004	151	32 907
Summa EK och skulder	56 536	3 956	18	6 204	191	66 906

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

Källa: Bilaga 2, Tabell 4.1.

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. År 2021 minskade det totala sjöfartsstödet något jämfört med 2020, men år 2022 ökade stödet och var högre än 2020 (se Figur 1).

För alla enskilda segment utom torrlast har stödbeloppen ökat 2022 jämfört med 2021.¹⁸ För diversifierade rederier ökade stödet med cirka 45 miljoner kronor, för tankar med cirka 11 miljoner kronor, för färjesjöfart med cirka 94 miljoner kr och för management med cirka 15 miljoner kronor. För torrlastsegmentet minskade stödet med 5 miljoner kronor (Tabell 3.1 och 3.2).

I förhållande till rederiernas nettoomsättning 2022 uppgick stödet i genomsnitt till 5,9 procent jämfört med 7,7 år 2021 vilket beror på att omsättningen ökade (se Tabell 3.1).

Förutom managementsegmentet, är färjesjöfart och torrlast de segment där sjöfartsstödet har störst betydelse. I segmentet färjesjöfart ökade sjöfartsstödet andel av omsättningen trots omsättningsökningen.

De flesta segment fortsatt beroende av stödet för lönsamhet

Ett annat sätt att bedöma sjöfartsstödet betydelse är att se på effekten av stödet på olika ekonomiskfinansiella nyckeltal. Tabell 3.3 och Tabell 3.4 beskriver sjöfartsstödet betydelse

¹⁸ I torrlastsegmentet år 2022 är det bara 2 rederier jämfört med 3 rederier år 2021, men stödbeloppet minskar ändå i genomsnitt.

inom olika segment i termer av olika nyckeltal för år 2021 respektive 2022. Tabellen visar teoretiskt hur nyckeltalen förändras, allt annat lika, om företagens intäkter i form av sjöfartsstöd exkluderas. Eftersom det i segmenten är så få företag, är medianvärdet ett bättre mått än medelvärdet.¹⁹

Medianvärdet avseende vinstmarginal *inklusive sjöfartsstöd* för samtliga rederier i undersökningen uppgick till 1,3 procent år 2021 och 5,8 procent år 2022. År 2021 hade diversifierade rederier en negativ vinstmarginal, medan torrlastsegmentet hade den högsta. År 2022 hade diversifierade rederier och tankar den högsta vinstmarginalen, båda med marginaler på mer än 15 procent.

Tabell 3.3. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2021. Tkr.

Nyckeltal (medianvärden)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	-3,8 %	1,7 %	7,4 %	1,9 %	0,0 %	1,3 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	-7,7 %	-19,4 %	-8,6 %	-23,6 %	-55,3 %	-21,3 %
Räntabilitet eget kapital	-2,1 %	6,2 %	66,1 %	15,1 %	86,4 %	17,9 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	-3,8 %	-30,8 %	-80,4 %	-31,2 %	-4 588 %	-54,1 %
Rör.resultat per anst, tkr	253	75	126	9	0	63
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	76	-184	-125	-169	-321	-188
Soliditet	44,8 %	34,9 %	28,8 %	15,8 %	1,3 %	27,5 %
Kassalikviditet	0,82	1,58	0,37	0,96	0,95	1,03
Likviditetsbuffert	1,0 %	17,3 %	5,3 %	11,1 %	31,1 %	14,3 %

Källa: Bilaga 1, Tabell 4.4.

Tabell 3.4. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2022.

Nyckeltal (medianvärden)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	15,8 %	15,2 %	8,5 %	5,6 %	0,5 %	5,8 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	13,1 %	0,3 %	-5,3 %	-26,2 %	-51,4 %	-12,5 %
Räntabilitet eget kapital	4,8 %	48,6 %	94,7 %	20,9 %	29,0 %	29,0 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	3,4 %	-0,5 %	-66,4 %	115,3 %	-3 148,6 %	-38,3 %
Rör.resultat per anst, tkr	1 368	263	160	44	14	110
Rör.resultat per anst, tkr (exkl. stöd)	1 214	38	-80	-222	-234	-111
Soliditet	58,6 %	48,3 %	34,9 %	25,7 %	14,2 %	34,4 %
Kassalikviditet	0,93	2,19	0,52	1,15	1,03	1,18
Likviditetsbuffert	1,1 %	22,1 %	10,8 %	7,8 %	9,8 %	15,2 %

Källa: Bilaga 2, Tabell 4.4.

¹⁹ I bilagorna finns även medelvärden inkluderade. För en förklaring av medianvärde och medelvärde, se <https://sv.wikipedia.org/wiki/Median>.

Ser vi på avkastning (räntabilitet) på eget kapital (inklusive sjöfartsstöd) för samtliga rederier var den 18 procent år 2021 och 29 procent år 2022. I det fallet hade torrlastsegmentet högst avkastning såväl 2021 som 2022.

När vi beräknar dessa nyckeltal exklusive sjöfartsstöd blir de i de flesta fall negativa. Det betyder att stödet har stor påverkan på nyckeltalen och därmed stor betydelse för rederiernas ekonomi.

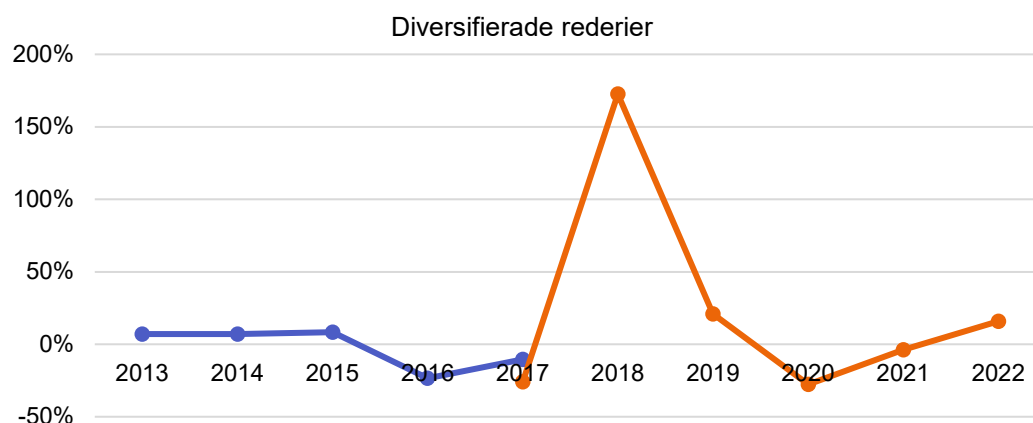
År 2021 hade alla segment en negativ vinstmarginal när vi räknar utan sjöfartsstödet (Tabell 3.3). År 2022 hade segmenten likaså i de flesta fall negativ vinstmarginal, men diversifierade rederier och tankersegmentet hade en positiv vinstmarginal även utan stödet medräknat (Tabell 3.4). Observera att dessa nyckeltal är beräknade statistiskt, med respektive utan stödet inräknat. I en värld utan svenskt sjöfartsstöd hade rederierna fått göra anpassningar, och därför vet vi inte hur nyckeltalen då hade sett ut.

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.²⁰ Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal återfinns per segment i bilaga 1 respektive bilaga 2. Åren 2013 till 2017 redovisar vi enligt den gamla metoden.²¹ Från 2018 har vi använt en ny metod vilket innebär en justering i kurvan för respektive segment fåren 2017 till 2022. Den nya metoden för vinstmarginalen blir synlig genom att vi har två värden för år 2017.

Diversifierade rederier

År 2018 ingick Viking Supply ships i segmentet, och totalt 3 rederier. Viking gjorde det året en stor försäljningsvinst som gav utslag. Efter pandemiåret 2020 har segmentet innehållit enbart 2 rederier. Vinstmarginalen har de senaste två åren successivt ökat för diversifierade rederier.



Figur 3.1. Medianvärde av vinstmarginal inom diversifierade rederier 2013–2022. År 2017–2022 ny metod.

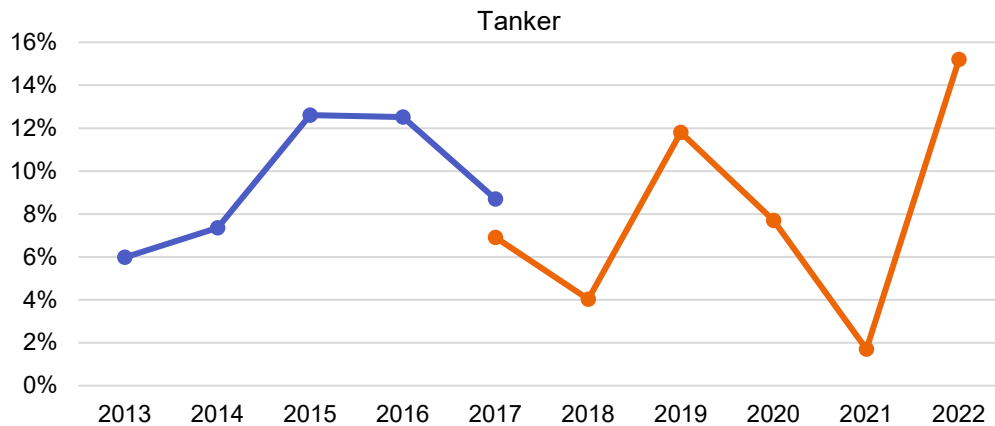
Källa: Bilaga 1 och 2.

Segmentet tanker

²⁰ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.

²¹ För utvecklingen innan år 2013, se bilaga 1 respektive 2, eller tidigare rapporter.

I segmentet tanker har 12 rederier ingått de senaste åren. År 2020 och 2021 minskade vinstmarginalen, men 2022 har den ökat till drygt 15 procent, vilket var högre än 2019.

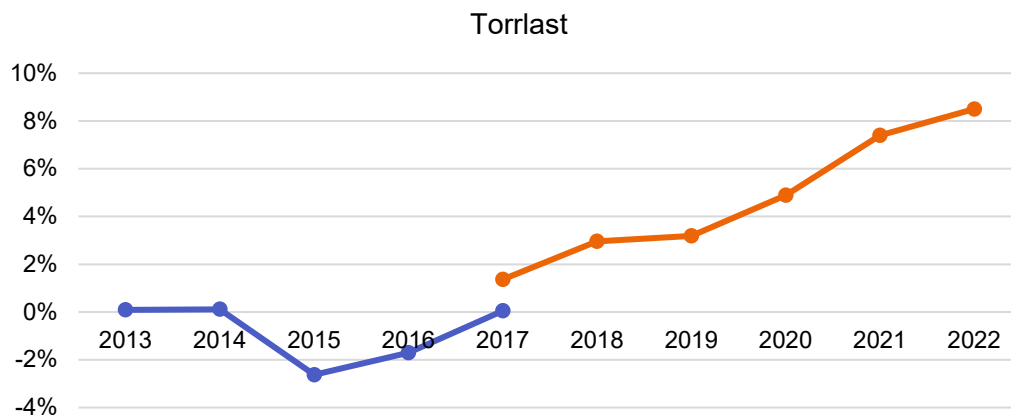


Figur 3.2. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet tanker 2013–2022. År 2017–2022 ny metod.

Källa: Bilaga 1 och 2.

Segmentet torrlast

I segmentet torrlast ingick år 2020 fem rederier. År 2021 och 2022 har enbart två rederier ingått i undersökningen. Vinstmarginalen har successivt ökat sedan 2015 och även pandemiåret 2020 ökade den för segmentet. År 2022 var vinstmarginalen 8,5 procent, mätt som medianvärde.

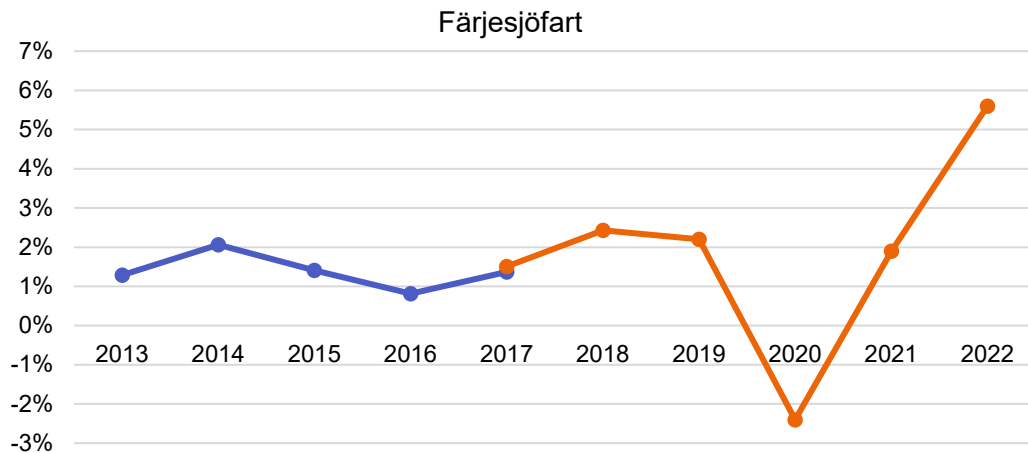


Figur 3.3. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet torrlast 2013–2022. År 2017–2022 ny metod.

Källa: Bilaga 1 och 2.

Segmentet färjesjöfart

I segmentet färjesjöfart har sju rederier ingått de senaste åren. Pandemiåret 2020 låg många färjor stilla på grund av covidrestriktioner. Åren 2021 och 2022 har vinstmarginalen successivt ökat och var 5,6 procent år 2022, mätt som medianvärde.

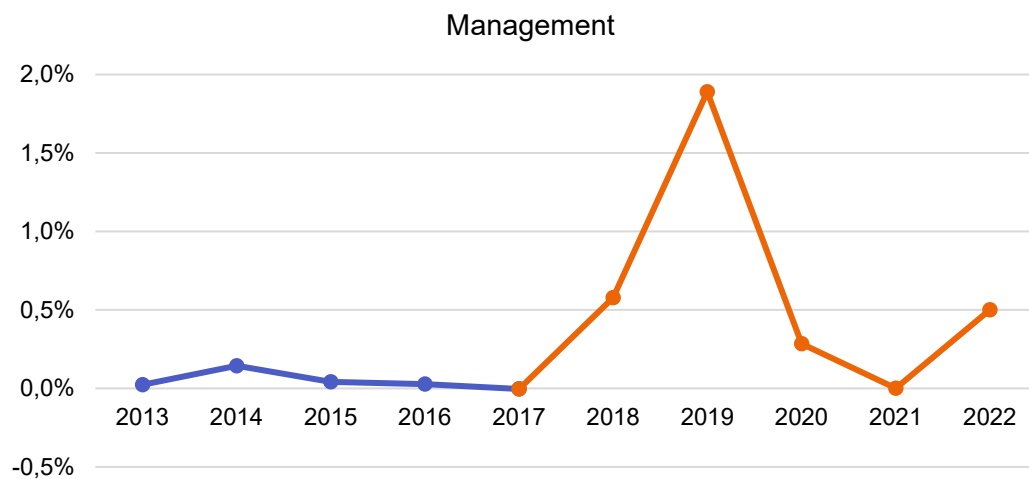


Figur 3.4. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet färjesjöfart 2013–2022. År 2017–2022 ny metod.

Källa: Bilaga 1 och 2.

Segmentet management

I segmentet management ingick 7 bolag 2019 och sedan dess har 6 bolag ingått. Managementbolagens verksamhet är organiserad så att vinstmarginalen ligger nära noll procent. År 2019 ökade vinstmarginalen, men 2020 och 2021 minskade den. År 2022 har vinstmarginalen ökat till 0,5 procent.



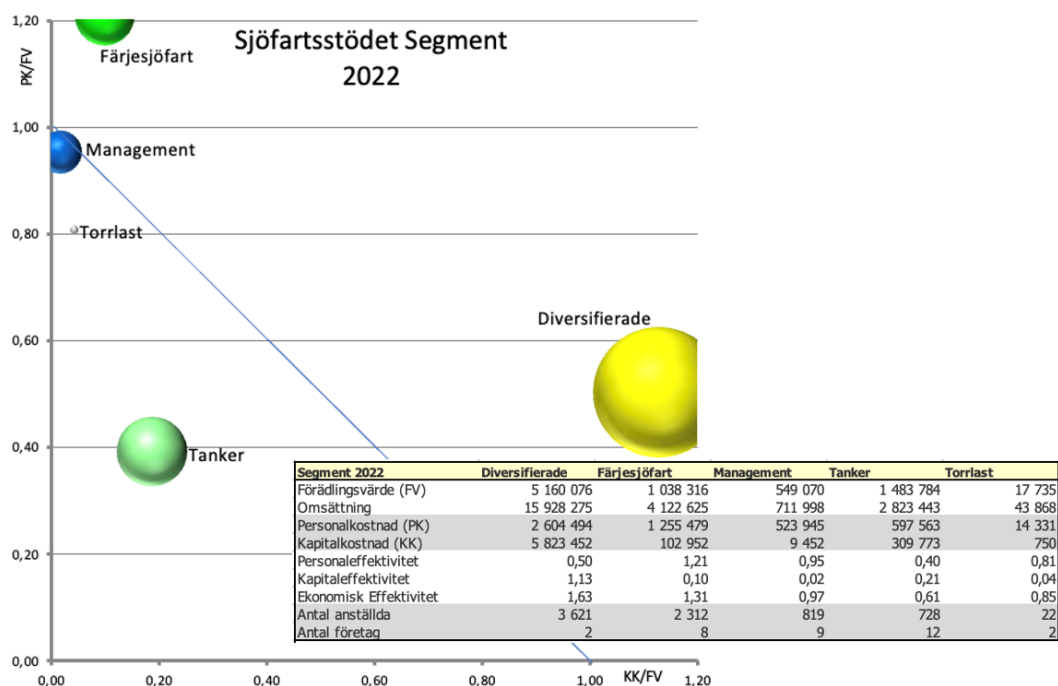
Figur 3.5. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet management 2013–2022. År 2017–2022 ny metod.

Källa: Bilaga 1 och 2.

3.3 Sjöfartsstödet och ekonomisk effektivitet

I detta avsnitt analyserar vi de olika rederisegmentens ekonomiska effektivitet med utgångspunkt i företagens förmåga att skapa förädlingsvärde. Nyckeltalet *ekonomisk effektivitet* beräknas genom att ställa 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, dvs. då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna. Gränsen för ekonomisk effektivitet illustreras med en referenslinje (linjen 1–1) i figurerna nedan.

Förmågan att skapa förädlingsvärde på ett effektivt sätt är en nödvändig förutsättning för att kunna fortsätta bedriva och utveckla verksamhet samt erbjuda sysselsättning, vilket kan ses som en av de grundläggande tankarna bakom sjöfartsstödet. Perspektivet är att ekonomisk effektivitet är ett 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.

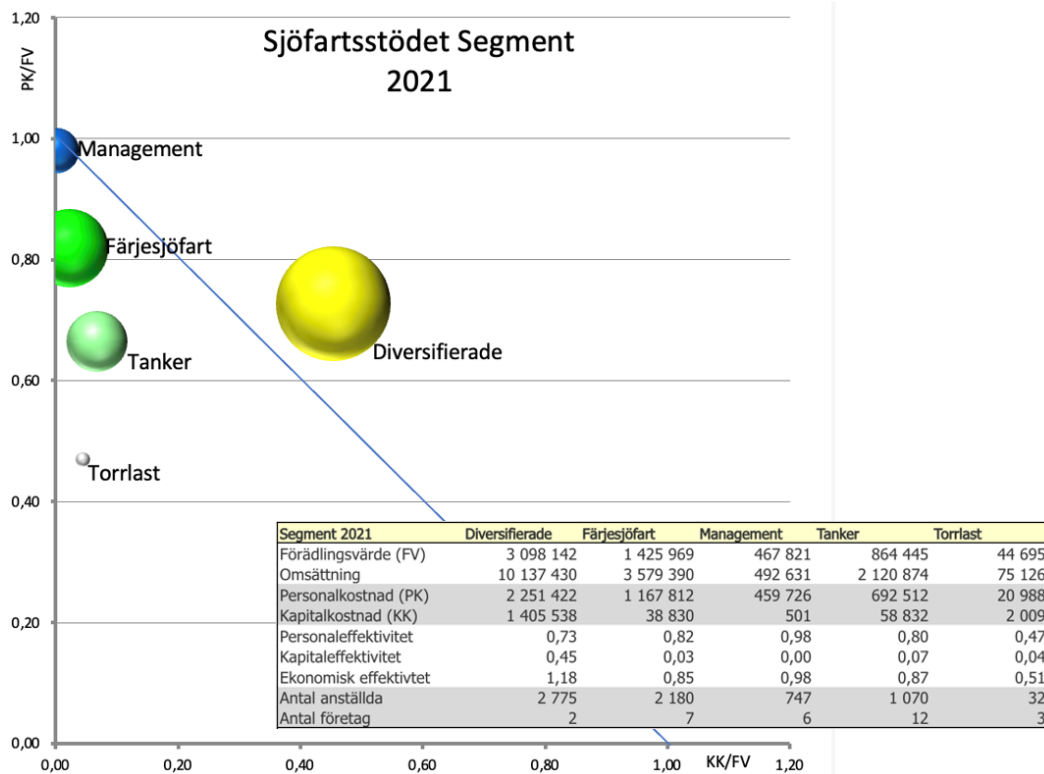


Figur 3.6. Ekonomisk effektivitet 2022 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd.

Källa: Bilaga 2.

Figur 3.6 visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2022, inklusive sjöfartsstöd. Personalintensiva segment befinner sig upp mot vänstra hörnet i diagrammen, och om segmentet är mer kapitalintensivt befinner det sig neråt högra hörnet. Diversifierade rederier och färjesjöfart är de segment som med sjöfartsstöd hamnar utanför den diagonala referenslinjen som representerar en ekonomisk effektivitet på 1,0. Segmenten management, tanker och torrlast var alltså ekonomiskt effektiva år 2022, räknat med sjöfartsstödet inkluderat.

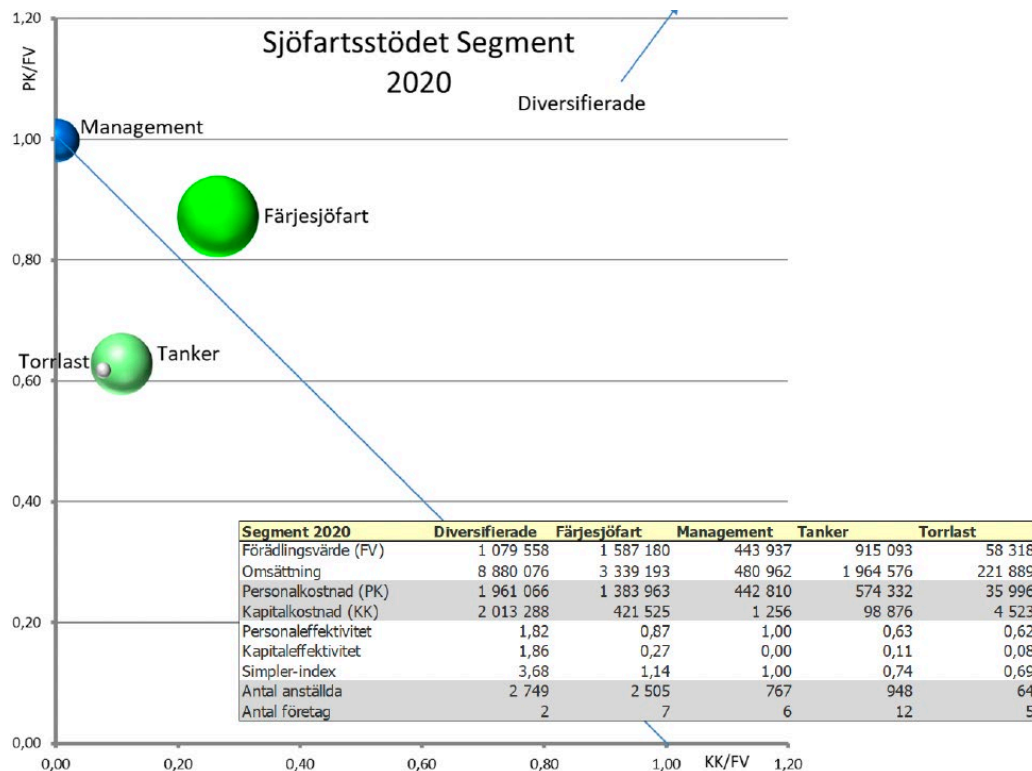
Figur 3.7 visar motsvarande analys av ekonomisk effektivitet för rederierna år 2021, inklusive sjöfartsstöd. Då såg situationen lite bättre ut, och segmentet diversifierade rederier var det enda segment som hamnade utanför den diagonala referenslinjen. Segmenten management, färjesjöfart, tanker och torrlast var alltså ekonomiskt effektiva.



Figur 3.7. Ekonomisk effektivitet 2021 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd.

Källa: Bilaga 1.

Figur 3.8 visar att situationen år 2020 liknade den år 2022, men segmentet diversifierade rederier hamnade då till och med utanför diagrammet.



Figur 3.8. Ekonomisk effektivitet 2020 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd.

Källa: Bilaga 1.

Sammanfattningsvis visar figurerna att år 2021 var det år då segmenten tillsammans var mest ekonomiskt effektiva, med sjöfartsstödet inkluderat. Det aggregerade värdet för ekonomisk effektivitet i populationen har gått från 0,99 år 2019 före pandemin. Pandemiåret 2020 försämrades det aggregerade värdet till 1,70 och år 2021 förbättrades det 1,03. År 2022 var det aggregerade värdet 1,36 (se bilaga 2).

Försämringen år 2022 beror på att trots att det totala förädlingsvärdet har ökat sedan 2021, så har kostnaden för kapital stigit ännu mer, vilket tillsammans skapar en något försämrad effektivitet på totalnivå 2022.

4 Rederierna jämfört med andra sjötransportföretag

Detta kapitel ger en översiktlig bild av lönsamheten hos rederierna i vår undersökning jämfört med andra sjötransportföretag på inre vattenvägar respektive på kust och hav. Gruppen sjötransportföretag omfattar samtliga aktiebolag och ekonomiska föreningar med en omsättning på minst 10 000 kronor som bedrivit verksamhet under året.²²

Tabell 4.1. Medianvärden för nyckeltal. Rederier med sjöfartsstöd och övriga sjötransportföretag. År 2020–2021.

	Storlek (antal anställda)	Antal Bolag		Rörelse- marginal (%)		Avkastning totalt kapital (%)		Soliditet (%)	
År		2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Havs- & kustsjöfart, pass (SNI 50.1)*	1–19	87	89	0,0	4,0	0,5	6,7	46	50
	≥20	12	12	2,3	4,4	3,9	6,0	25	34
Havs- & kustsjöfart, gods (SNI 50.2)*	1–19	74	74	2,7	7,0	4,5	10,1	55	51
	≥20	18	16	1,7	1,1	5,2	1,5	29	19
Sjöfart IVV, pass. (SNI 50.3)*	1–19	83	98	3,5	7,9	4,4	9,4	45	55
	≥20	7	6	12,1	10,9	10,7	6,3	43	33
Sjöfart IVV, gods (SNI 50.4)*	1–19	22	24	5,7	6,1	9,4	9,6	50	56
	≥20	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
Totalt SNI 50.1–50.4		303	319						
Viktat (antal bolag) medelvärde				2,5	6,1	3,8	8,2	46	50
<i>Rederier med sjöfartsstöd**</i>		33	32						
medelvärde				10,2	-1,0	2,8	-2,3	35	27
medianvärde				2,4	5,1	3,5	1,4	28	28

Not: IVV=Inre vattenvägar.

Källa: *SCB Branschnyckeltal efter näringsgren 2007. **Bilaga 1, Tabell 4.4 och 4.5.

Tabell 4.1 visar genomsnittsvärden (medianvärden) för några nyckeltal hos dessa sjöfartsföretag i jämförelse med gruppen av rederier som fått sjöfartsstöd.²³ De senaste uppgifterna från SCB gäller 2021 och vi kan därför inte jämföra med sjöfartsföretagen år 2022. Gruppen av sjötransportföretag är uppdelad i företag med 1–19 anställda, respektive företag med 20 eller fler anställda. Det finns också en uppdelning mellan transport av gods respektive passagerare.

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

²² 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*.

²³ Bolagen i gruppen *Rederier med sjöfartsstöd* ingår även i övriga kategorier, främst SNI 50.1 och SNI 50.2.

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 var antalet bolag 303 år 2020 och 319 år 2021. Som vi kunnat konstatera var det något färre rederier som fick sjöfartsstöd år 2021 jämfört med år 2020.

De större bolagen inom passagerarsjöfart på inre vattenvägar (SNI 50.3) 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, vilket pressar ner marginalerna. Rederierna med sjöfartsstöd har en rörelsemarginal som ligger i paritet med övriga grupper, medan avkastning på totalt kapital tycks ligga lägre än genomsnittet för övriga, åtminstone år 2021.

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, i t.ex. fartyg. Högre skuldsättning gör ett företag mer kostnadskänsligt för räntehöjningar jämfört med ett företag med mindre lån. Vi kan se att soliditeten har minskat för de större företagen i de flesta grupper. Detsamma gäller gruppen rederier med sjöfartsstöd, där medelvärdet för soliditeten har minskat mellan 2020 och 2021. Det är viktigt att komma ihåg att det är svårt att göra rättvisa jämförelser mellan dessa grupper av ett fåtal företag, som också kan ha mycket olika förutsättningar. Det indikerar dock att sjöfartsstödet har stor betydelse för att kunna upprätthålla samma lönsamhet och stabilitet som övriga företag inom sjötransport.

5 Managementsegmentet – grund för analys?

5.1 Managementbolagen är en speciell kategori

Under de år Trafikanalys har analyserat effekterna av sjöfartsstödet har vi betraktat det så kallade managementsegmentet som en separat och lite speciell kategori bland sjöfartsbolagen. Managementbolagen är närmast att likna vid bemanningsbolag för rederierna och har därför inga egna fartyg i verksamheten. Bolagen hanterar enbart personalen, dvs. besättning och sjömän och verksamheten har därigenom snarare en indirekt än direkt koppling till sjöfartens "transportnytta".

En fråga som kan ställas är om denna kategori verkligen speglar en relevant nisch av sjöfartsmarknaden. Skulle analysen bli mer relevant genom att utesluta kategorin och i stället allokera managementbolagen till övriga kategorier med ett mer funktionellt samband mellan verksamheten och sjötrafiken?

Mot den bakgrunden har vi i år analyserat hur det påverkar resultaten om vi fördelar ut managementbolagens verksamhet till övriga segment i förhållande till de fartyg på vilka personalen är verksam.

5.2 Liten påverkan på resultat- och balansräkning

Personalen som arbetar på managementbolagen är uteslutande sysselsatta inom segmenten tanker respektive färjesjöfart. En fördelning av managementbolagen berör därför endast dessa två segment.

Figurerna 5.1 och 5.2 visar aggregerade uppgifter från resultaträkning (RR) och balansräkning (BR) för de stödmottagande rederierna med respektive utan managementsegmentet. Som framgår är det tre fler tanker- och åtta fler färjesjöfartsbolag i Figur 5.2 där managementbolagen allokerats om.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	2	8	9	33
Nettoomsättning	tkr	15 547 225	2 372 589	38 044	3 899 750	543 937	22 401 546
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	4 632 031	954 150	4 402	131 275	26 997	5 748 855
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	2 276 192	764 003	3 404	-292 809	24 770	2 775 560
Finansnetto	tkr	-887 017	20 314	-214	-90 850	-17 514	-975 281
Resultat e. finansnetto	tkr	1 389 174	784 317	3 190	-383 658	7 256	1 800 280
Krediterade stödbelopp	tkr	383 557	201 122	5 247	511 019	230 447	1 331 391
Andel av omsättningen	%	2,5%	8,5%	13,8%	13,1%	42,4%	5,9%
Andel av totalt stödbelopp	%	28,8%	15,1%	0,4%	38,4%	17,3%	100,0%
Antal Anställda	st	3 621	728	22	2 312	819	7 502
Anläggningstillgångar	tkr	51 502 128	2 742 344	14 421	5 379 835	45 717	59 684 444
Omsättningstillgångar	tkr	5 829 627	1 219 746	3 927	809 078	145 282	8 007 659
Summa tillgångar	tkr	57 331 755	3 962 090	18 347	6 188 912	190 999	67 692 104
Eget kapital	tkr	29 450 892	1 549 917	3 302	465 872	37 584	31 507 565
Obeskattade reserver	tkr	387 758	247 980	3 841	1 663 439	2 790	2 305 809
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	29 838 650	1 797 897	7 143	2 129 311	40 374	33 813 374
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	50 250	64 397	1	70 886	0	185 534
Kortfristiga skulder	tkr	5 678 765	514 362	7 009	796 935	139 141	7 136 213
Långfristiga skulder	tkr	20 968 621	1 579 379	4 194	3 207 165	11 483	25 770 842
Summa skulder	tkr	26 647 386	2 093 741	11 203	4 004 100	150 624	32 907 054
Summa eget kapital och skulder	tkr	56 536 285	3 956 035	18 347	6 204 296	190 998	66 905 962
Summa Förädlingsvärde	tkr	5 160 076	1 483 784	17 735	1 038 316	549 070	8 248 981
Summa Personalkostnad	tkr	2 604 494	597 563	14 331	1 255 479	523 945	4 995 813
Summa Kapitalkostnad	tkr	5 823 452	309 773	750	102 952	9 452	6 246 379
Ekonomisk effektivitet		1,63	0,61	0,85	1,31	0,97	1,36

Figur 5.1. Aggregerade resultat- och balansräkningar inkl. management.

Källa: Bilaga 2.

Som framgår av Figur 5.2 är den totala nettoomsättningen naturligt nog densamma i de båda beräkningsalternativen, men segmenten tanker respektive färjesjöfart har inte bara fler bolag utan också större omsättning jämfört med i Figur 5.1.

- Nettoomsättningen för tankersegmentet ökar knappt 14 procent från 2,4 miljarder kr till 2,7 miljarder kr.
- Nettoomsättningen för färjesjöfart ökar med drygt 5 procent från 3,9 miljarder till 4,1 miljarder kr.

Resultat efter finansnetto för tankersegmentet ökar mindre än 1 procent från 784 miljoner kr till 789 miljoner kr. Även färjesjöfarten minskar sin förlust med mindre än 1 procent. Dessa små skillnader i bolagens resultat beror på att managementföretagen har en verksamhet vars vinst ligger nära noll. De har exempelvis inte kapitaltillgångar i form av fartyg och terminaler. Med det följer att verksamhetens risker är jämförelsevis små och att vinsterna därmed också tenderar vara små. Omallokeringen påverkar således omsättningen något, men inte resultatet.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Totalt
Antal bolag		2	15	2	15	34
Nettoomsättning	tkr	15 547 225	2 698 934	38 044	4 117 342	22 401 546
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	4 632 031	961 483	4 402	150 939	5 748 855
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	2 276 192	770 275	3 404	-274 310	2 775 560
Finansnetto	tkr	-887 017	19 140	-214	-107 189	-975 281
Resultat e. finansnetto	tkr	1 389 174	789 414	3 190	-381 499	1 800 280
Krediterade stödbelopp	tkr	383 557	304 579	5 247	638 009	1 331 391
Andel av omsättningen	%	2,5%	11,3%	13,8%	15,5%	5,9%
Andel av totalt stödbelopp	%	28,8%	22,9%	0,4%	47,9%	100,0%
Antal Anställda	st	3 621	1 062	22	2 797	7 502
Anläggningstillgångar	tkr	51 502 128	2 758 178	14 421	5 409 717	59 684 444
Omsättningstillgångar	tkr	5 829 627	1 296 462	3 927	877 644	8 007 659
Summa tillgångar	tkr	57 331 755	4 054 640	18 347	6 287 361	67 692 104
Eget kapital	tkr	29 450 892	1 568 065	3 302	485 306	31 507 565
Obeskattade reserver	tkr	387 758	250 771	3 841	1 663 439	2 305 809
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	29 838 650	1 818 836	7 143	2 148 746	33 813 374
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	50 250	64 397	1	70 886	185 534
Kortfristiga skulder	tkr	5 678 765	585 973	7 009	864 465	7 136 213
Långfristiga skulder	tkr	20 968 621	1 579 379	4 194	3 218 648	25 770 842
Summa skulder	tkr	26 647 386	2 165 352	11 203	4 083 113	32 907 054
Summa eget kapital och skulder	tkr	56 536 285	4 048 585	18 347	6 302 745	66 905 962
Summa Förädlingsvärde	tkr	5 160 076	1 762 158	17 735	1 309 012	8 248 981
Summa Personalkostnad	tkr	2 604 494	869 434	14 331	1 507 553	4 995 813
Summa Kapitalkostnad	tkr	5 823 452	314 405	750	107 772	6 246 379
Ekonomisk effektivitet		1,63	0,67	0,85	1,23	1,36

Figur 5.2. Resultat- och balansräkningar exkl. management.

Källa: Research One, Sjöfarten 2022 MGMT, underlagsrapport till Trafikanalys.

5.3 Större påverkan på ekonomiska nyckeltal

Nyckeltalen påverkas mer än RR och BR. Det beror på att managementbolagens konstruktion resulterar i extrema värden på vissa av nyckeltalen. Dessa extremvärden påverkar i sin tur medelvärdena och medianvärdena för de nyckeltal vi har tagit fram för tanker respektive färjesjöfart. De medelvärden som används är inte viktade, vilket gör att små verksamheter, särskilt med extrema värden, får stort genomslag. Medianvärdena kan naturligtvis också påverkas om flera verksamheter läggs in. Det gäller i synnerhet om de tenderar ha liknande utfall för nyckeltal.

Figur 5.3 visar differensen i nyckeltalen före respektive efter managementbolagen är allokerade till de båda segmenten.

Ett nyckeltal där differensen framträder tydligt är räntabilitet på eget kapital. Med sjöfartsstödet inräknat blir skillnaden i medelvärde 24,7 procent för tanker och för färjesjöfart 65,3 procent. En viktig faktor bakom detta är att managementbolagen inte äger några fartyg och har väldigt lite kapital jämfört med konventionella rederier som har egna fartyg och annat kapital. Dessa skillnader i kapitalstruktur påverkar mest de nyckeltal där kapitalet ingår i beräkningen.

Ser vi till nyckeltalet vinstmarginal påverkas det negativt av omallokeringen, eftersom managementbolagen har en vinst nära noll.

Rörelseresultat per anställd minskar för tanker medan det ökar för färjesjöfarten. Detta beror sannolikt på att tankerbolagen har färre anställda jämfört med managementbolagen, medan bolagen inom färjesjöfart har fler anställda än managementbolagen.

		Före	Efter	Diff Tanker	Före	Efter	Diff Färjesjöfart
NYCKELTAL 2022		Tanker	Tanker		Färjesjöfart	Färjesjöfart	
		12	15	3	8	15	7
Rörelsemarginal	Medel	21,8%	17,8%	-4,0%	7,1%	15,0%	7,9%
	Median	16,5%	11,7%	-4,9%	9,0%	4,0%	-5,0%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	7,7%	-1,0%	-8,6%	-71,6%	-75,6%	-4,0%
	Median	1,0%	-3,3%	-4,3%	-24,9%	-26,0%	-1,1%
Vinstmarginal	Medel	22,7%	19,9%	-2,8%	5,9%	3,9%	-2,0%
	Median	15,2%	11,3%	-3,9%	5,6%	1,7%	-3,9%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	8,6%	-0,4%	-9,0%	-72,8%	-86,7%	-13,8%
	Median	0,3%	-1,9%	-2,1%	-26,2%	-31,8%	-5,5%
Rörelseresultat per anställd	Medel	673	512	-161	22	131	110
	Median	263	210	-52	44	14	-30
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	342	265	-77	-215	-121	94
	Median	38	-39	-78	-222	-226	-5
K/I-tal	Medel	82,5%	84,8%	2,4%	95,1%	96,7%	1,6%
	Median	86,3%	88,7%	2,4%	95,9%	98,3%	2,4%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	95,0%	102,0%	7,0%	170,7%	183,0%	12,4%
	Median	99,6%	101,7%	2,0%	120,7%	122,5%	1,7%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	43,7%	68,5%	24,7%	13,5%	78,8%	65,3%
	Median	48,6%	48,9%	0,3%	20,9%	20,2%	-0,6%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	-8,3%	-4373,8%	-4365,5%	-262,8%	-2766,2%	-2503,4%
	Median	-0,5%	-6,6%	-6,2%	-115,3%	-144,8%	-29,5%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	18,7%	16,9%	-1,7%	4,3%	4,0%	-0,2%
	Median	12,9%	9,6%	-3,3%	4,2%	1,7%	-2,5%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	4,0%	-36,9%	-41,0%	-32,3%	-226,6%	-194,3%
	Median	0,7%	-0,7%	-1,4%	-20,2%	-38,9%	-18,6%
Soliditet	Medel	51,9%	45,1%	-6,8%	27,5%	21,4%	-6,1%
	Median	48,3%	39,2%	-9,2%	25,7%	15,3%	-10,4%
Kassalikviditet	Medel	2,93	2,66	-0,27	2,04	1,52	-0,52
	Median	2,19	1,55	-0,64	1,15	1,09	-0,06
Likviditetsbuffert	Medel	27,9%	25,9%	-2,0%	12,7%	16,2%	3,4%
	Median	22,1%	20,4%	-1,7%	7,8%	9,0%	1,2%
Ekonomisk effektivitet	Medel	1,13	1,11	-0,03	2,71	1,87	-0,85
	Median	0,84	0,84	0,00	0,97	0,97	0,00
Personaleffektivitet	Medel	0,88	0,94	0,06	2,35	1,66	-0,70
	Median	0,70	0,74	0,04	0,89	0,93	0,04
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	1,19	1,25	0,06	3,11	2,66	-0,45
	Median	0,94	0,96	0,02	1,34	1,34	0,01
Kapitaleffektivitet	Medel	0,26	0,17	-0,09	0,36	0,21	-0,15
	Median	0,13	0,10	-0,03	0,06	0,03	-0,02

Figur 5.3. Aggregerade nyckeltal för segmenten tanker och färjesjöfart med respektive utan managementbolagen.

Källa: Research One, Sjöfarten 2022 MGMT, underlagsrapport till Trafikanalys.

5.4 Slutsatser av analysen

Vi drar två slutsatser av denna analys.

- För det första gör managementbolagens speciella verksamhet och bolagsstruktur att de passar bra att analysera separat i ett eget segment.
- För det andra uppstår frågan hur viktade medelvärden skulle påverka skillnaderna som vi kan se mellan övriga segment. Segmenten är ofta små och händelser i ett företag kan få stor genomslagskraft. Viktade medelvärden kan göra utvecklingslinjerna mindre känsliga för enstaka företagshändelser. Vi ser detta som ett potentiellt analysområde för framtiden inom ramen för uppdraget att analysera det svenska sjöfartsstödet effekter.

Slutsatser

Sjöfartsstödet är fortsatt viktigt för svensk rederinäring. År 2021 och 2022 har inneburit en återhämtning för rederierna jämfört med pandemiåret 2020. Samtidigt har skilda sjöfartssegment påverkats påtagligt olika. Vissa segment hade förluster under 2021 trots sjöfartsstödet. Tack vare en ökad omsättning under 2022 minskade sjöfartsstödet som andel av omsättningen, men vi konstaterar att stödet är viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart. Utan sjöfartsstödet blir många av de ekonomisk-finansiella nyckeltalen negativa. Förutom ekonomisk-finansiella nyckeltal tittar vi på ekonomisk effektivitet. År 2021 var effektiviteten högre totalt sett jämfört med såväl året innan som året efter. Utan sjöfartsstöd blir även den ekonomiska effektiviteten sämre.

Det är svårt att rättvist jämföra rederier som har sjöfartsstöd med andra svenska sjötransportföretag eftersom förutsättningarna är olika. Vi kan konstatera att de rederier som lyfter sjöfartsstöd i genomsnitt inte tycks ha samma lönsamhet som andra sjötransportföretag. En sannolik förklaring till detta är den internationella konkurrenssituation som rederierna befinner sig i, där prisbilden är anpassad till en marknad där i stort sett alla företag har motsvarande stöd.

Vi gör också en analys av gruppen managementbolag, och frågan huruvida dessa ska utgöra en egen kategori, eller allokeras till övriga kategorier. Vi analyserar effekterna på omsättning, resultat och ekonomiska nyckeltal av att allokera bolagen till övriga kategorier. Bolagens kapitalstruktur och effekterna på nyckeltalen gör att vi landar slutsatsen att behålla dessa bolag i en egen kategori.

Sammantaget illustrerar analysen att Sveriges internationella 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.

Referenser

Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket, www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/ ESV (2013)

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

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

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

Förordning (2020:729) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, <https://svenskfornattningssamling.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

Research One (2023), Sjöfarten 2022 MGMT, underlagsrapport till Trafikanalys, dnr. Utr. 2023/33

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-avstatistiken.pdf

Sjölagen, <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>, SOU (2010:73)

Skatteförvaltningslagen (2011:1244)

Socialavgiftslagen (2000:980)

Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift

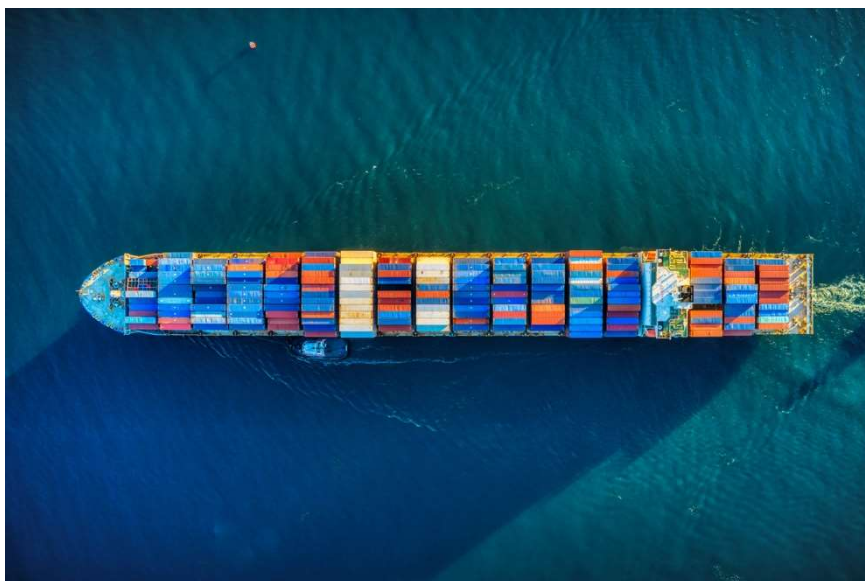
SOU (2010:73), Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar, Stockholm Trafikanalys webbplats, www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter

Trafikanalys (2023), *Fartyg 2022 – svenska och utländska fartyg i svenska regi*, Statistik 2023:13, [Fartyg 2022 \(trafa.se\)](http://fartyg.trafa.se)

Bilaga 1 Underlagsrapport 2021

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2021

Underlagsrapport till Trafikanalys



INNEHÅLL

Sammanfattning	4
1. Bakgrund	6
2. Uppdraget	6
3. Metod	6
3.1 Finansiella nyckeltal	6
3.2 Rapporten 2021 jämfört med tidigare rapporter	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	16
4.4 Ekonomisk effektivitet	16
4.5 Sammanfattning	18
5. Analys	20
5.1 Finansiell utveckling – introduktion	20
5.2 Diversifierade rederier	20
5.2.1 Diversifierade rederier – Lönsamhet	20
5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet	23
5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet	25
5.2.4 Diversifierade rederier – Ekonomisk effektivitet	26
5.3 Tanker	27
5.3.1 Tanker – Lönsamhet	27
5.3.2 Tanker – Soliditet	30
5.3.3 Tanker – Likviditet	31
5.3.4 Tanker – Ekonomisk effektivitet	33
5.4 Torrlast	34
5.4.1 Torrlast – Lönsamhet	34
5.4.2 Torrlast – Soliditet	37
5.4.3 Torrlast – Likviditet	38
5.4.4 Torrlast – Ekonomisk effektivitet	40
5.5 Färjesjöfart	41
5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet	41
5.5.2 Färjesjöfart – Soliditet	44
5.5.3 Färjesjöfart – Likviditet	45
5.5.4 Färjesjöfart – Ekonomisk effektivitet	47
5.6 Management	48
5.6.1 Management – Lönsamhet	48
5.6.2 Management – Soliditet	51
5.6.3 Management – Likviditet	52

5.6.4	Management – Ekonomisk effektivitet.....	54
6.	Kommentar.....	55
	Appendix 1 Nyckeltalsdefinitioner	56
	Appendix 2 Bolag som ingår i studien.....	57
	Appendix 3 Koncernjusteringar som ingår i studien.....	58

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2021. Coronapandemin präglade samhället detta år med restriktioner och ändrat konsumentbeteende till följd. Rapportens utformning följer strukturen i uppföljningen för åren 2018-2020, som i sin tur möjliggör jämförelser med tidigare uppföljningar för åren 2011–2017.

I rapporterna sedan 2018 har sjöfartsverksamheten renodlats när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd, genom att endast inkludera den verksamhet i koncernen som sker i Sverige och som är relaterad till sjöfart. Detta innebär ett metodskifte från åren 2011-2017, vilket medfört att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändrats för att bättre spegla sjöfartens omfattning. Ändringen är särskilt tydlig hos de diversifierade rederierna.

Ett mått för ekonomisk effektivitet har beräknats för de olika segmenten för att möjliggöra jämförelser över tid, med och utan sjöfartsstöd, likt tidigare rapporter.

Totalt har 33 verksamheter erhållit ca 1,18 mdr i sjöfartsstöd, vilket är en aning lägre än 2020 då 33 verksamheter erhöll 1,23 mdr.

Analysen baseras på tillgänglig finansiell information i företagens årsredovisningar. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, soliditet, likviditet och ekonomisk effektivitet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att bedöma effekterna av sjöfartsstödet på de olika nyckeltalen. Företagen är verksamma i segmenten diversifierade rederier, tankar, torrlast, färjesjöfart och management.

Av undersökningen framgår att nettoomsättningen för de företag i den svenska sjöfartsnärings som mottagit sjöfartsstöd (och som ingår i undersökningen) har ökat från ca 14,0 mdr 2020 till 15,3 mdr 2021. Därmed har omsättningen närmat sig 2019 års nivå (16,9 mdr). Inom tankar, färjesjöfart och management ökar segmentets omsättning något till 2021. Diversifierade rederier och torrlast minskar omsättningen.

Rörelseresultatet (EBIT) för ingående företag 2021 är 0,95 mdr, en ökning från -0,82 mdr 2020. Endast tankersegmentet har ett lägre rörelseresultat 2021 jämfört med 2020. Totalen påverkas kraftigt av de diversifierade rederierna (Stena och Wallenius) som gått från -1,1 mdr i rörelseresultat 2020 till 0,56 mdr 2021.

Om vi endast ser till den population av bolag som varit med i analysen både 2020 och 2021 (28 bolag) ser vi en omsättningsökning från 13,7 mdr till 15,3 mdr, dvs. en uppgång med 12% (jämfört med 10% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd respektive år). Rörelseresultatet (EBIT) stiger till 0,96 mdr från -0,82 mdr och det är de diversifierade rederier som står för merparten av ökningen i absoluta kronor, dvs. ett snarlikt resultat som när alla företag är med.

Sjöfartsstödet har under 2021 haft en stor eller avgörande betydelse för utvecklingen hos segmentens företag. Samtidigt är vinstmarginalen under år 2021 negativ för management och diversifierade rederier. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalen från -3,8% i medelvärde (1,3% i medianvärde) till -41,5% i medelvärde (-21,3% i medianvärde). Medelvärdena är överlag volatila och känsliga för enskilda bolag, medan medianen inte är riktigt lika känslig.

Endast torrlastsegmentet (tre bolag) har en positiv vinstmarginal 2021 (medelvärde) även utan sjöfartsstöd. Två segment (torrlast och färjesjöfart) har en positiv räntabilitet på eget kapital år 2021, medan tankar har en kraftigt negativ räntabilitet på -125,4 %. Även diversifierade rederier och management har negativ räntabilitet 2021. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment. I fallen tankar, färjesjöfart och management är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Jämfört med 2020 har soliditeten totalt sett minskat en aning 2021, från 35,0% i medelvärde till 27,1%. Medianvärdet är dock i praktiken oförändrat från 2020. I de enskilda segmenten kan en liten ökning av medelvärdet ses i segmentet torrlast. För diversifierade rederier, tankar och management är soliditeten lägre 2021. Den högsta soliditeten hittas som föregående år i segmenten för diversifierade rederier och tankar.

Kassalikviditeten har totalt sett minskat något mått som medelvärde (från 1,77 år 2020 till 1,56 år 2021). I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en något högre nivå i segmentet torrlast, och en lägre nivå i övriga fyra segment.

Likviditetsbufferten har på aggregerad nivå ökat något 17,9% i medelvärde år 2020 till 20,7% år 2021. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier och torrlast. I segmenten tankar, färjesjöfart och management har likviditetsbufferten istället ökat något.

Med sjöfartsstöd är segmenten färjesjöfart, management, tankar och torrlast ekonomiskt effektiva. Diversifierade rederier ligger då på en något sämre position, med uppvisar en klart förbättrad effektivitet jämfört med 2020.

Utan sjöfartsstöd får samtliga segment en sämre ekonomisk effektivitet. Endast torrlastsegmentet uppvisar då en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige. Övriga segment är ej ekonomiskt effektiva utan sjöfartsstöd.

De flesta nyckeltal i de flesta segment blir klart försämrade när sjöfartsstödet plockas bort från beräkningen av respektive nyckeltal. Sjöfartsstödet har sammanlagt en stor betydelse för sjöfartsbolagens ekonomiska situation, och bidrar till återhämtningen efter pandemin.

1. Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2021. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet och har gett Research One AB i uppdrag att genomföra uppföljningen och författa underlagsrapporten.

2. Uppdraget

Research Ones uppdrag innebär att göra en årlig uppföljning av de finansiella effekterna för de rederier som mottager svenskt sjöfartsstöd. Denna rapport avser 2021 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2021. De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2021 utgör underlaget för undersökningen. I rapporten redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar företagets lönsamhet, kapitalstruktur, likviditet och ekonomiska effektivitet. Den finansiella ställningen beskrivs och slutsatser dras om effekterna av sjöfartsstödet på företagets ekonomiska ställning.

3. Metod

3.1 Finansiella nyckeltal

Uppraget inkluderar att beskriva företagets 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.

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

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, dvs. 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 genom att ställa 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, dvs. då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna. I rapporten för 2020 användes Simpler-metoden för att beräkna ekonomisk effektivitet

3.2 Rapporten 2021 jämfört med tidigare rapporter

Rapportens utformning följer strukturen för rapporten för 2018-2020 utan särskilda ändringar. 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 sedan 2018 är att exkludera den verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Detta innebär att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändras mot åren t.o.m. 2017, framför allt i gruppen diversifierade rederier. Det är därför inte möjligt att helt jämföra nyckeltalen med åren 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 2021.

I rapporten ingår hela bokslutsår, dvs. 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 från och med rapporten som avser 2018. Vad gäller måttet ekonomisk effektivitet, görs analyser för de olika segmenten som mottar sjöfartsstöd. Nyckeltalet fungerar väl 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/segmentet som helhet.

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 bolagsverkets näringsregister.

Manuella kvalitetskontroller har utförts för att detektera 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 som har brutet räkenskapsår har hanterats så att årsbokslutet i sin helhet hänförs till det år som majoriteten av året har ingått i dvs. ett bokslut per 2022-04-30 räknas som 2021 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 2021 och har rapporterat in bokslut till Bolagsverket per 2023-10-01 ingår i undersökningen, med undantag av ett bolag. Rederi AB Ishavet har exkluderats på grund av att bolaget inte haft någon omsättning under året.

Observera att 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). Detta gällde även för analysen 2020. För 2021 gäller detsamma även för BRP Rederi AB och BRP Shipping AB, vilka också motsvaras av ett bokslut (BRP Rederi AB) så det totala antalet bolagsbokslut i analysen för 2021 är 30.

Vid en jämförelse med siffror för föregående rapport avseende 2020 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Två företag är nya stödmottagare 2021 och tre företag får inte längre sjöfartsstöd. För en fullständig lista över de bolag som fått sjöfartsstöd 2021, 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 2020 och 2021 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. Vi kommenterar eventuella komplikationer gällande detta i analysavsnittet för respektive segment.

Klassificering av de ingående företagen förs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som gjorts tidigare år. 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 sedan dess 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 2018–2021.

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 2021 ingår 32 av de 33 företag som erhållit sjöfartsstöd under 2021. För 2020 ingår samtliga 33 företag som erhållit sjöfartsstöd 2020. Att antalet bolag i tabellerna nedan är lägre än det totala antalet beror på att företag har lyfts ur den totala populationen av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. De 30 redovisade boksluten för 2021 representerar 32 bolag. Dessa motiveringar återfinns i Appendix – ”Bolag som ingår i studien”. De i undersökningen ingående rederierna har klassificerats i segment. Med företagens resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2021 och 2020 sammanställts per segment och totalt, se tabell nedan.

Tabell 4.1: Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2021

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2021		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	7	6	30
Nettoomsättning	tkr	9 639 082	1 918 384	47 267	3 379 372	356 755	15 340 861
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	2 278 857	321 228	26 671	633 244	7 973	3 267 973
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	559 958	145 692	23 616	209 109	7 783	946 158
Firiansnetto	tkr	-972 686	-157 902	-6 188	-75 006	21	-1 211 761
Resultat e. finansnetto	tkr	-412 727	-12 211	17 428	134 102	7 805	-265 602
Krediterade stödbelopp	tkr	349 466	190 250	9 859	417 409	214 891	1 181 874
Andel av omsättningen	%	3,6%	9,9%	20,9%	12,4%	60,2%	7,7%
Andel av totalt stödbelopp	%	29,6%	16,1%	0,8%	35,3%	18,2%	100,0%
Antal Anställda	st	2 775	1 070	32	2 180	747	6 803
Anläggningstillgångar	tkr	41 275 082	2 663 766	47 588	4 502 313	235	48 488 984
Omsättningstillgångar	tkr	4 084 258	734 454	35 298	1 229 322	111 451	6 194 782
Summa tillgångar	tkr	45 359 340	3 398 220	82 885	5 731 635	111 686	54 683 767
Eget kapital	tkr	18 854 500	779 556	26 671	498 891	3 739	20 163 357
Obeskattade reserver	tkr	387 758	250 845	1 224	915 315	0	1 555 142
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	19 242 258	1 030 401	27 895	1 414 206	3 739	21 718 499
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	24 500	60 471	0	110 608	0	195 579
Kortfristiga skulder	tkr	4 378 283	540 282	16 435	935 390	112 089	5 982 479
Långfristiga skulder	tkr	17 259 283	1 763 947	38 555	3 481 125	460	22 543 369
Summa skulder	tkr	21 637 566	2 304 228	54 990	4 416 514	112 549	28 525 849
Summa eget kapital och skulder	tkr	40 904 325	3 395 100	82 885	5 941 329	116 288	50 439 927
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 098 142	864 445	44 695	1 425 969	467 821	5 901 072
Summa Personalkostnad	tkr	2 251 422	692 512	20 988	1 167 812	459 726	4 592 459
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 405 538	58 832	2 009	38 830	501	1 505 709
Ekonomisk effektivitet		1,18	0,87	0,51	0,85	0,98	1,03

Tabell 4.2: 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	-885	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

För 2020 är 32 bokslut med i Tabell 4.2 ovan. Det är samma företag och samma tabell som var med i den rapport som lämnades för 2020.

I tidigare rapporter användes hela koncernbokslut för några av rederierna, vilket gjorde att omsättning och anställda utöver sjöfart i Sverige kom med. Sedan 2018 redovisas de andelar av koncernbokslut som speglar sjöfarten. Nettoomsättningen på de analyserade företagen blir med den nya metoden 15,3 mdr 2021, 14,0 mdr 2020, 16,9 mdr 2019, 15,2 mdr 2018 och 15,3 mdr 2017. Samtliga segment har ökat sin omsättning till 2021, utom torrlast där två av fem bolag fallit bort.

Rörelseresultatet (EBIT) för ingående företag 2021 uppgår aggregerat till 1,3 mdr jämfört med -0,82 mdr 2020. Denna förändring kan framför allt tillskrivas ett kraftigt förbättrat rörelseresultat för diversifierade rederier. Även torrlast, färjesjöfart och management har ett förbättrat rörelseresultat 2021, även om dessa har en mindre påverkan på den aggregerade siffran.

Nivån på det totala sjöfartsstödet har legat relativt stabilt runt ca 1,4–1,5 miljarder kronor under flera år fram till 2020, då det totala stödbeloppet minskade till 1,23 mdr. Till 2021 har stödbeloppet minskat en aning ytterligare till 1,18 mdr. För segmenten diversifierade rederier, torrlast och färjesjöfart har stödbeloppen minskat 2021 jämfört med 2020. För segmenten tankar och management har stödbeloppen istället ökat något.

Om vi ser på sjöfartsstödet i relation till omsättningen i respektive segment för 2021 och 2020 är stödet i relation till den totala omsättningen som högst i segmentet management (ca 44 %) – nivån är dock lägre än 2020 (59 %). Inom övriga segment utgör sjöfartsstödet i relation till omsättningen ett något mer begränsat ekonomiskt tillskott. Det kan konstateras att segmentet torrlast är det enda segment där sjöfartsstödet blivit större i relation till omsättningen jämfört med 2020 (från 9,9% till 13,1%).

Analys av företag som varit med både 2020 och 2021

Om vi endast ser till de 28 bolag som varit med i analysen både 2020 och 2021 ser vi en

omsättningsökning från 13,7 mdr till 15,3 mdr, dvs. en uppgång med 12% (jämfört med 10% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd vartdera året). Tabell 4.1a och 4.2a nedan visar utvecklingen för dessa 28 företag mellan åren. Rörelseresultatet (EBIT) stiger från -0,82 mdr till 0,96 mdr, där de diversifierade rederierna står för merparten av ökningen.

I nyckeltalsredovisningen nedan kommenterar vi särskilt om värdena avviker väsentligt jämfört med om alla företag är med. Observera också att tabell 4.2a nedan är snarlik tabell 4.1 ovan, eftersom de bolag som exkluderats i tabell 4.2a var små i relation till övriga bolag i 2021 års resultat.

Tabell 4.1a och 4.2a: Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen både 2020 och 2021

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2021		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	11	3	7	5	28
Nettoomsättning	tkr	9 639 082	1 903 034	47 267	3 379 372	354 947	15 323 703
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	2 278 857	333 322	26 671	633 244	8 619	3 280 714
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	559 958	160 754	23 616	209 109	8 429	961 867
Finansnetto	tkr	-972 686	-175 576	-6 188	-75 006	22	-1 229 434
Resultat e. finansnetto	tkr	-412 727	-14 821	17 428	134 102	8 451	-267 567
Krediterade stödbelopp	tkr	349 466	186 448	9 859	417 409	214 798	1 177 980
Andel av omsättningen	%	3,6%	9,8%	20,9%	12,4%	60,5%	7,7%
Andel av totalt stödbelopp	%	29,6%	15,8%	0,8%	35,3%	18,2%	99,7%
Antal Anställda	st	2 775	1 055	32	2 180	745	6 787
Anläggningstillgångar	tkr	41 275 082	2 643 781	47 588	4 502 313	235	48 468 999
Omsättningstillgångar	tkr	4 084 258	727 066	35 298	1 229 322	110 250	6 186 192
Summa tillgångar	tkr	45 359 340	3 370 846	82 885	5 731 635	110 485	54 655 191
Eget kapital	tkr	18 854 500	775 936	26 671	498 891	4 360	20 160 359
Obeskattade reserver	tkr	387 758	245 874	1 224	915 315	0	1 550 171
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	19 242 258	1 021 810	27 895	1 414 206	4 360	21 710 530
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	24 500	60 471	0	110 608	0	195 579
Kortfristiga skulder	tkr	4 378 283	535 501	16 435	935 390	110 266	5 975 876
Långfristiga skulder	tkr	17 259 283	1 749 945	38 555	3 481 125	460	22 529 367
Summa skulder	tkr	21 637 566	2 285 446	54 990	4 416 514	110 726	28 505 243
Summa eget kapital och skulder	tkr	40 904 325	3 367 226	82 885	5 941 329	115 087	50 411 352
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 098 142	871 725	44 695	1 425 969	467 842	5 908 373
Summa Personalkostnad	tkr	2 251 422	684 737	20 988	1 167 812	459 101	4 584 059
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 405 538	58 554	2 009	38 830	544	1 505 474
Ekonomisk effektivitet		1,18	0,85	0,51	0,85	0,98	1,03

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2020		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	11	3	7	5	28
Nettoomsättning	tkr	8 636 041	1 680 464	59 899	2 971 260	334 612	13 682 276
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	946 366	345 344	21 617	559 298	-1 187	1 871 438
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	-1 078 721	181 712	14 260	59 814	-1 374	-824 309
Finansnetto	tkr	-634 824	-11 713	3 041	-60 799	33	-704 262
Resultat e. finansnetto	tkr	-1 713 545	170 150	17 424	-985	-1 347	-1 528 303
Krediterade stödbelopp	tkr	408 238	93 410	10 628	431 110	201 402	1 144 787
Andel av omsättningen	%	4,7%	5,6%	17,7%	14,5%	60,2%	8,4%
Andel av totalt stödbelopp	%	35,7%	8,2%	0,9%	37,7%	17,6%	100,0%
Antal Anställda	st	2 749	945	42	2 505	736	6 977
Anläggningstillgångar	tkr	36 979 044	2 116 686	54 574	4 476 132	422	43 626 858
Omsättningstillgångar	tkr	4 223 470	637 906	32 113	2 802 406	100 141	7 796 036
Summa tillgångar	tkr	41 202 514	2 754 592	86 687	7 278 538	100 563	51 422 894
Eget kapital	tkr	19 786 958	686 731	20 353	4 221 953	4 940	24 720 935
Obeskattade reserver	tkr	387 758	315 367	0	73 454	0	776 579
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	20 174 716	1 002 098	20 353	4 295 407	4 940	25 497 514
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	312 754	40 160	0	254 080	1	606 995
Kortfristiga skulder	tkr	4 012 310	444 774	25 328	967 635	95 122	5 545 169
Långfristiga skulder	tkr	16 702 732	1 267 559	462 555-5250	1 761 416	500	19 732 207
Summa skulder	tkr	20 715 042	1 752 493	25 328	2 983 131	95 623	25 884 371
Summa eget kapital och skulder	tkr	41 202 512	2 754 591	45 681	7 278 538	100 563	51 381 885
Summa Förädlingsvärde	tkr	1 079 558	908 489	44 193	1 587 180	441 817	4 061 238
Summa Personalkostnad	tkr	1 961 066	572 101	24 711	1 383 963	438 559	4 380 401
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 013 288	97 717	2 265	421 525	948	2 535 743
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		3,68	0,74	0,61	1,14	0,99	1,70

Finansiella nyckeltalens utveckling

I tabellen nedan visas samtliga finansiella nyckeltal 2021 per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde.

Tabell 4.4: Aggregerade nyckeltal för 32 rederier som ingår i analysen 2021

NYCKELTAL 2021		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	5,7%	-1,9%	46,8%	8,6%	-36,5%	-1,0%
	Median	5,7%	4,6%	8,1%	5,4%	-0,1%	5,1%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	1,8%	-19,7%	26,2%	-29,2%	-133,9%	-38,7%
	Median	1,8%	-17,4%	-8,0%	-20,3%	-55,3%	-20,8%
Vinstmarginal	Medel	-3,8%	0,9%	34,6%	1,2%	-37,9%	-3,8%
	Median	-3,8%	1,7%	7,4%	1,9%	0,0%	1,3%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	-7,7%	-16,9%	13,9%	-36,5%	-135,3%	-41,5%
	Median	-7,7%	-19,4%	-8,6%	-23,6%	-55,3%	-21,3%
Rörelseresultat per anställd	Medel	253	6	783	74	-115	214
	Median	253	75	126	9	0	63
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	76	-241	470	-106	-338	354
	Median	76	-184	-125	-169	-321	-188
K/I-tal	Medel	103,7%	100,0%	83,3%	99,5%	137,8%	106,0%
	Median	103,7%	98,3%	93,6%	98,3%	100,1%	98,8%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	107,5%	115,8%	97,2%	134,2%	228,2%	140,2%
	Median	107,5%	118,0%	107,4%	120,9%	144,3%	119,7%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-2,1%	-125,4%	60,8%	21,9%	-25,4%	-44,2%
	Median	-2,1%	6,2%	66,1%	15,1%	86,4%	17,9%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	-3,8%	-262,9%	-65,9%	-335,5%	-1445,5%	-587,4%
	Median	-3,8%	-30,8%	-80,4%	-31,2%	-4588,4%	-54,1%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-0,8%	-6,6%	15,4%	1,8%	-7,7%	-2,3%
	Median	-0,8%	1,2%	12,7%	3,5%	0,5%	1,4%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	-1,5%	-27,0%	-11,4%	-31,5%	-163,7%	-52,2%
	Median	-1,5%	-8,4%	-14,8%	-9,4%	-141,5%	-13,5%
Soliditet	Medel	44,8%	43,7%	29,4%	21,0%	-6,1%	27,1%
	Median	44,8%	34,9%	28,8%	15,8%	1,3%	27,5%
Kassalikviditet	Medel	0,82	2,39	1,23	1,07	0,92	1,56
	Median	0,82	1,58	0,37	0,96	0,95	1,03
Likviditetsbuffert	Medel	1,0%	25,1%	8,9%	15,0%	31,2%	20,7%
	Median	1,0%	17,3%	5,3%	11,1%	31,1%	14,3%
Ekonomisk effektivitet	Medel	1,57	1,06	0,69	0,88	-4,39	-0,08
	Median	1,57	0,91	0,86	0,91	0,97	0,93
Personaleffektivitet	Medel	0,71	0,98	0,66	0,87	-4,71	-0,23
	Median	0,71	0,87	0,84	0,95	0,97	0,87
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,84	1,35	0,93	1,19	-4,53	0,06
	Median	0,84	1,18	1,16	1,33	1,35	1,21
Kapitaleffektivitet	Medel	0,87	0,08	0,03	0,01	0,32	0,16
	Median	0,87	0,05	0,02	0,02	0,00	0,03

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 2020 års nyckeltal. Vi kommenterar särskilt om nyckeltalens utveckling blir väsentligt annorlunda om beräkningarna görs för endast de företag som varit med i analysen både 2020 och 2021.

Tabell 4.5: 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

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 enskilda företag har bidragit stort till utvecklingen.

Vinstmarginalen totalt sett har minskat 2021 sett till medelvärde, från 11,3 % i medelvärde 2020 (1,3 % i medianvärde) till -3,8 % i medelvärde 2021 (1,3%), där just medelvärdesbildningen är speciellt känslig för exceptionella resultat hos individuella företag. För färjesjöfarten, management och diversifierade rederier är vinstmarginalen 2021 negativ, vilket även var fallet 2020.

Om sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen 2021 sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå klart negativ avseende både medel- och medianvärden. Vinstmarginalen med respektive utan stöd sjunker från -3,8% i medelvärde (1,3 % i medianvärde) till -41,5% i medelvärde (-21,3 % i medianvärde). Torrlastsegmentet har en positiv vinstmarginal 2021 (medelvärde) även utan sjöfartsstöd. Om vi endast ser till företag som var med i analysen bägge åren är vinstmarginalen bättre 2021. Den är dock negativ för diversifierade rederier och tankers. Utan sjöfartsstöd har alla segmenten utom torrlast en negativ vinstmarginal.

Räntabilitet på eget kapital uppvisar totalt sett en försämring 2021 gentemot 2020 (2020 skedde dock en stor förbättring jämfört med 2019) – en minskning från 5,3% (medianvärde 10,5%) till -44,2% (17,9%). Det är alltså medelvärdet som försämrats, främst beroende på två mycket negativa resultat i företag inom segmenten tankers och management år 2021.

Medianvärdet ökar däremot i jämförelse med 2020. Om man studerar segmenten har torrlast och färjesjöfart en positiv räntabilitet på eget kapital år 2021, medan tankar och management har kraftigt negativ räntabilitet på grund av de två redan nämnda företagen. Diversifierade rederier har en svagt negativ räntabilitet 2021 – men förbättrar räntabiliteten från -8,7% till -2,1% i medelvärde. Tanker minskar samma mått från 5,9% till -125,4% medan management minskar från 65,5% till -25,4%. Torrlast ökar sin räntabilitet ytterligare något från 49,8% till 60,8%. Färjesjöfarten ökar räntabiliteten från -75,2% till 21,9%, vilket även gäller medianen (från 3,5% till 15,1%).

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

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 2020 har soliditeten totalt sett minskat en aning 2021, från 35,0% i medelvärde till 27,1%. Medianvärdet är dock i praktiken oförändrat från 2020. I de enskilda segmenten kan en ökning av medelvärdet ses i segmentet torrlast. För diversifierade rederier, tankar och management är soliditeten lägre 2021. För segmentet management har soliditeten minskat något mer, från 11,1% till -6,1% (ett enskilt bolag inom management har en soliditet på -51,7%, övriga bolag inom segmentet har något positiv soliditet).

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och nyckeltalet **kassalikviditet** har totalt sett minskat något mätt som medelvärde (från 1,77 år 2020 till 1,56 år 2021). I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en något högre nivå i segmentet torrlast, och en lägre nivå i övriga fyra segment.

Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har på aggregerad nivå ökat något från 17,9% i medelvärde år 2020 till 20,7% år 2021. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för diversifierade rederier och torrlast. I segmenten tankar, färjesjöfart och management har likviditetsbufferten istället ökat något.

4.4 Ekonomisk effektivitet

Nyckeltalet **ekonomisk effektivitet** beräknas genom att ställa 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, dvs. 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 kan ses som en av de grundläggande tankarna bakom sjöfartsstödet. Perspektivet är att ekonomisk effektivitet är ett komplement till traditionella lönsamhets- och räntabilitetsmått, vilka kan vara

överdrivet känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Med ekonomisk effektivitet kan vi därmed följa och jämföra ekonomisk utveckling mellan företag och segment oavsett typ av verksamhet eller företagets konstruktion.

Diagrammen 4.1 och 4.2 nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2021, med och utan sjöfartsstöd. Diagrammet visar att segmentet management är mest personalintensivt (befinner sig upp mot vänstra hörnet i båda diagrammen). Diversifierade är till viss del både personal- och kapitalintensiva och är det enda segment som med sjöfartsstöd hamnar "utanför" den diagonala linjen som representerar en ekonomisk effektivitet på 1,0.

Med sjöfartsstöd (Diagram 4.1) är management, färjesjöfart, tanker och torrlast alltså ekonomiskt effektiva. Diagram 4.2 visar att utan stöd uppvisar endast torrlastsegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige (linjen 1-1). Vi ser alltså att fyra av fem segment har en ekonomisk effektivitet >1,0 utan sjöfartsstöd.

Diagram 4.3 visar att situationen var sämre överlag 2020, med sjöfartsstödet inkluderat. Segmentet med diversifierade rederier hamnade då (långt) utanför diagrammet, och segmenten Färjesjöfart och Management har till 2021 förbättrats så att de ligger "innanför" linjen 1-1.

Hela gruppen företag med sjöfartsstöd inkluderat har en ekonomisk effektivitet som ligger på 1,03 dvs. betydligt bättre än 2020 (då 1,70), och omkring nivån för medeleffektivitet. På den aggregerade nivån är vi nu nästan tillbaka på nivån för 2019 (0,99).

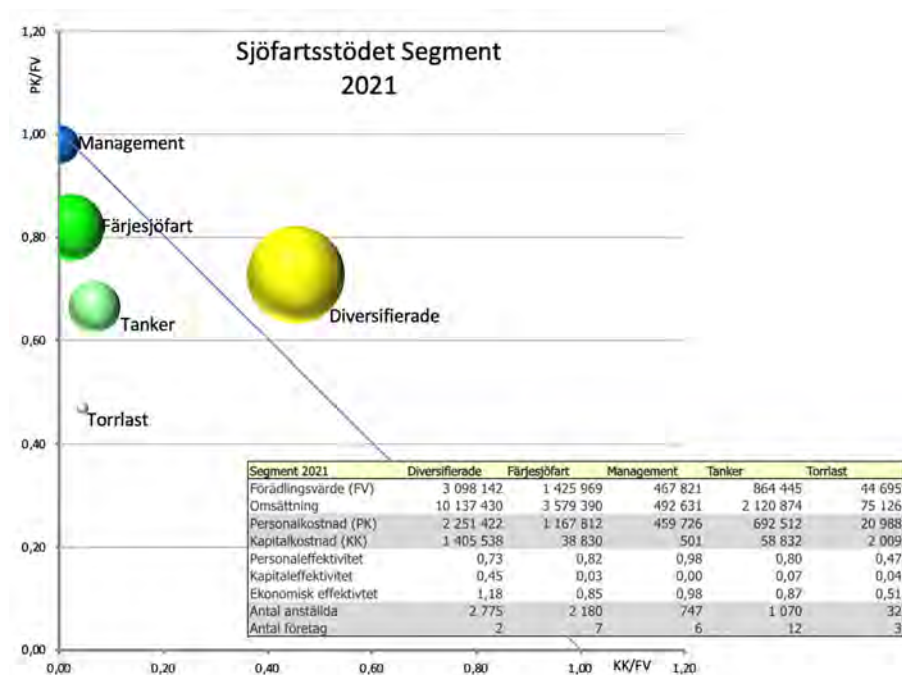


Diagram 4.1: Ekonomisk effektivitet 2021 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd

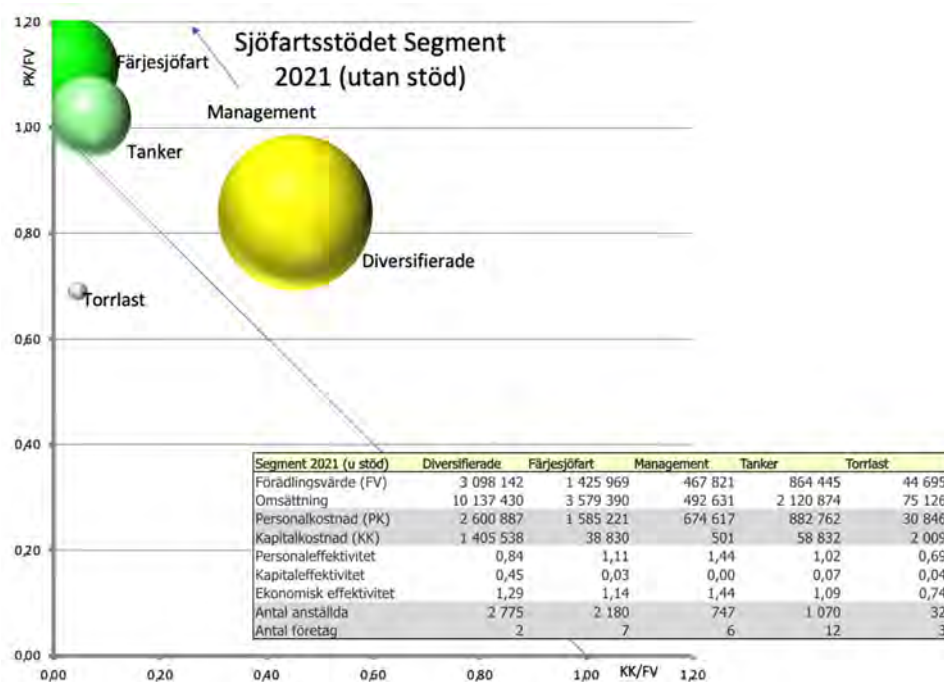


Diagram 4.2: Ekonomisk effektivitet 2021 hos de olika segmenten, utan sjöfartsstöd

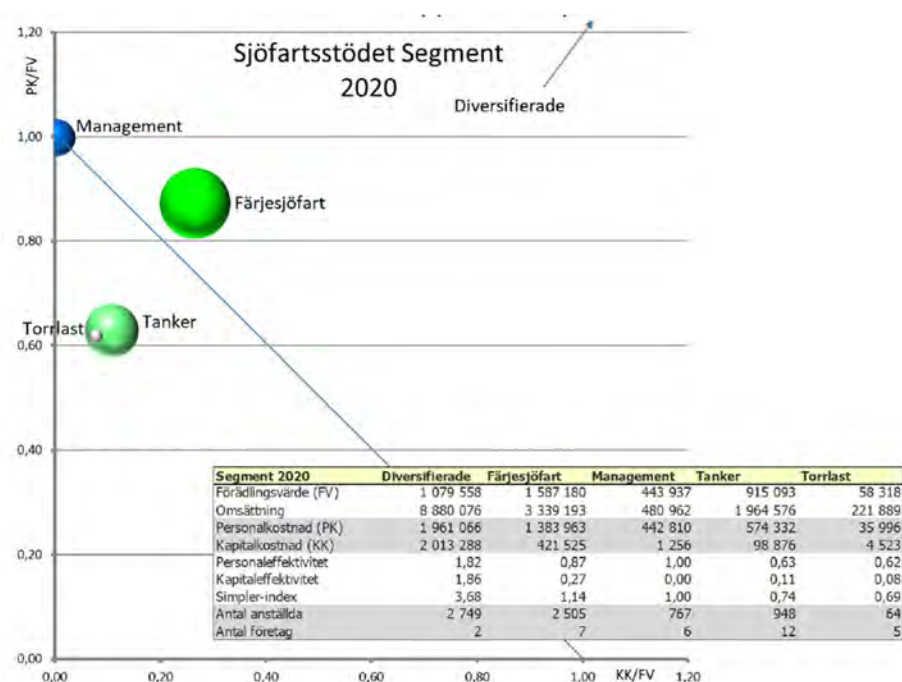


Diagram 4.3: Ekonomisk effektivitet 2020 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd (diagram taget från rapporten avseende 2020)

4.5 Sammanfattning

Omsättningen för den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i denna undersökning ökar till år 2021 från år 2020. Rörelseresultatet (EBIT) för företagen 2021 aggregerat ökar väsentligt och blir positivt för gruppen som helhet. Endast

tankersegmentet har ett något lägre rörelseresultat 2021 jämfört med 2020. Diversifierade rederier har 2021 ett positivt rörelseresultat, vilket är avgörande för den aggregerade bilden.

Sjöfartsstödet har under 2021 haft en stor betydelse, liksom föregående år, och har 2021 på ett bättre sätt än 2020 räckt till för att täcka upp verksamheternas kostnader. 2020 var effekterna av pandemin för stora för att stödet skulle kunna täcka upp helt, och dessa effekter finns till viss del kvar även under 2021.

Vinstmarginalen under år 2021 var fortsatt negativ för management och diversifierade rederier, men positiv för övriga tre segment. Om sjöfartsstödet exkluderas har endast tankersegmentet en positiv vinstmarginal 2021 (medelvärde), vilket var fallet även 2020. Två segment (torrlast och färjesjöfart) har en positiv räntabilitet på eget kapital år 2021, medan tankar och management har en kraftigt negativ räntabilitet som ett resultat av extremvärden för enskilda bolag inom dessa segment. Diversifierade rederier har en svagt negativ räntabilitet 2021. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment. I alla fall utom diversifierade rederier är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Om vi endast ser till de 28 bolag som varit med i analysen både 2020 och 2021 ser vi en omsättningsökning från 13,7 mdr till 15,3 mdr, dvs. en uppgång med 12%. Rörelseresultatet (EBIT) stiger från -0,82 mdr till 0,96 mdr och diversifierade rederier förbättras mest, dvs ett snarlikt resultat som när alla företag är med. Utan sjöfartsstöd har alla segment utom torrlast negativ vinstmarginal och negativ räntabilitet på eget kapital 2021, om vi endast tittar på jämförbara bolag för 2020 och 2021. Nedan fortsätter vi att sammanfatta för samtliga bolag.

Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett minskat något, från 35,0% i medelvärde till 27,1%. I de enskilda segmenten kan en ökning av medelvärdet ses i segmentet torrlast. Den högsta soliditeten hittas i segmenten för diversifierade rederier och tankar, vilket var fallet även 2020 och 2019.

Kassalikviditeten har totalt sett minskat något mätt som medelvärde. Den har en högre nivå jämfört med 2020 i segmentet för torrlast, medan nivån är lägre i samtliga övriga segment. Likviditetsbufferten har på aggregerad nivå ökat något till 2021. I segmenten syns lägre nivåer för diversifierade rederier och torrlast, men högre i segmenten tankar, färjesjöfart och management.

Med sjöfartsstöd är segmenten management, tankar, färjesjöfart och torrlast ekonomiskt effektiva. Diversifierade rederier ligger på en något sämre position än medeleffektiviteten i Sverige, men uppvisar en stor förbättring jämfört med 2020. Utan stöd uppvisar endast torrlastsegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige.

5. Analys

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under 2008–2021 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 2017–2021 med ny metod.

Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Diversifierade rederier
- 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.

5.2 Diversifierade rederier

I segmentet diversifierade rederier ingår två rederier: 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.

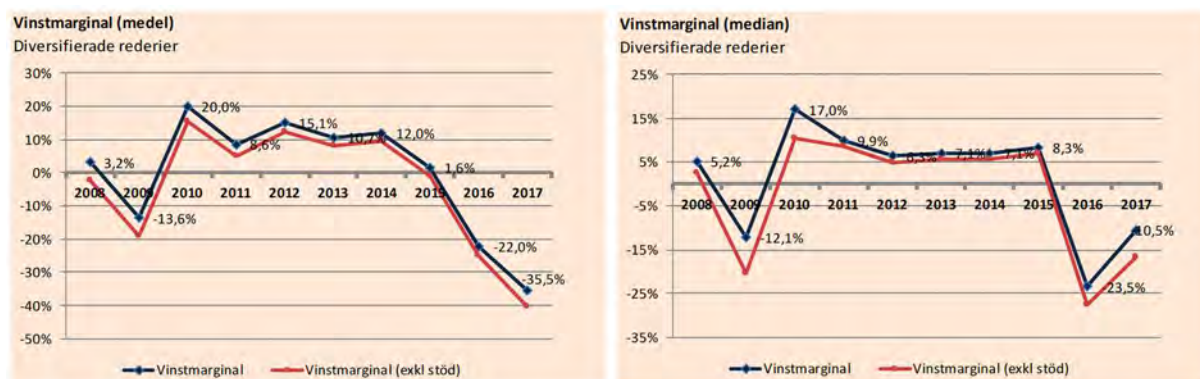


Diagram 5.1 Vinstmarginal 2008-2017



Diagram 5.2 Vinstmarginal 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: De två rederier som är med 2021 (och 2020) 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.

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

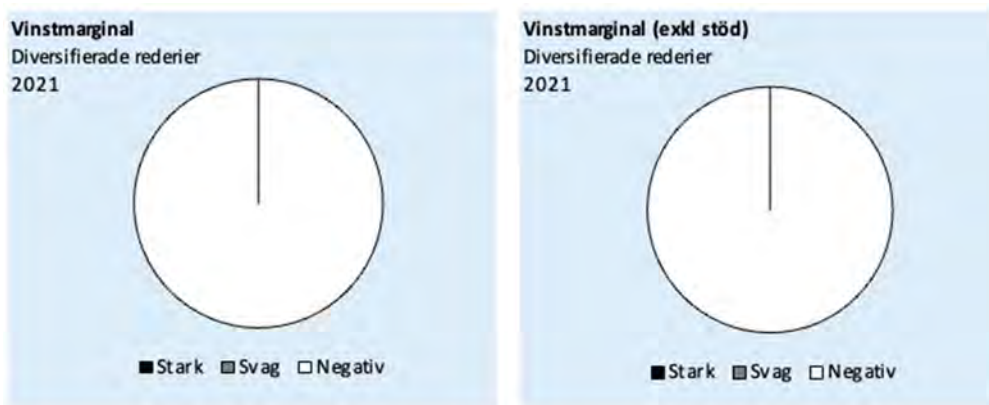


Diagram 5.3 Vinstmarginal 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av diagrammen framgår att båda företagen har negativa vinstmarginaler 2021 även med stödet. I tabellen nedan visas klassificeringen av företagens vinstmarginal under hela den undersökta perioden 2008–2021 inklusive och exklusive sjöfartsstödet.

Tabell 5.1 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	50%	0%	0%
	Negativ <0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	33%	33%	0%	100%	100%
Exkl. stöd	Stark >5%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	0%	0%	33%	50%	0%	0%
	Svag 0-5%	67%	33%	33%	33%	67%	0%	33%	33%	0%	0%	0%	0%
	Negativ <0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	50%	100%	100%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har inneburit att företagen i segmentet har uppnått en positiv vinstmarginal år 2020 eller 2021.

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

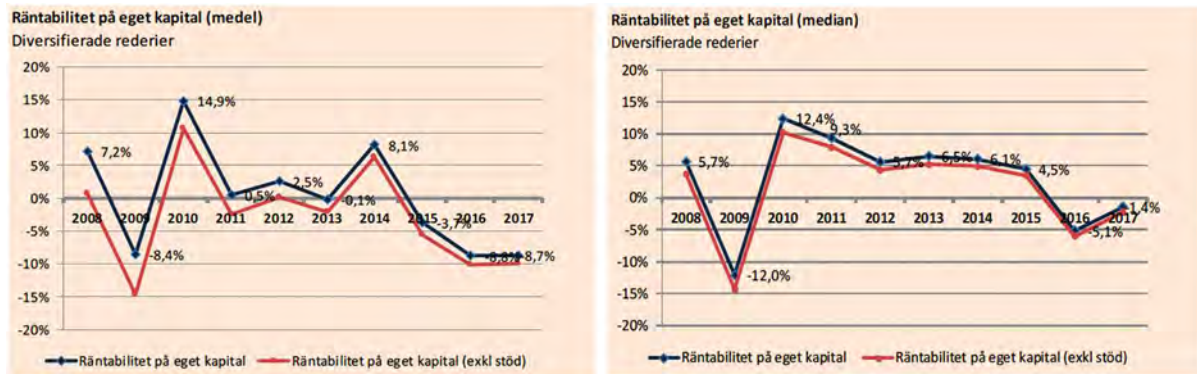


Diagram 5.4 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017



Diagram 5.5 Räntabilitet på eget kapital 2017-2021

Utvecklingen 2018-2021: 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 2019-2021. Såväl medelvärde som median är fortsatt negativa för de båda kvarvarande företagen 2021.

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.

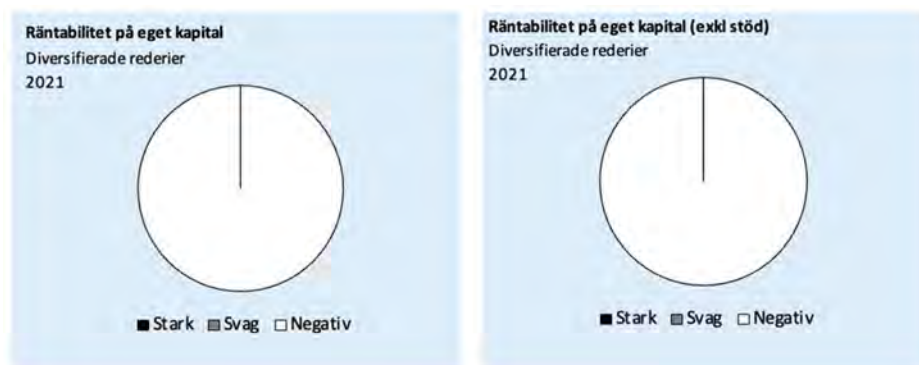


Diagram 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Under 2021 har båda företagen i segmentet en fortsatt negativ räntabilitet på eget kapital och det gäller även utan sjöfartsstöd.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008-2021, inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.2 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	67%	33%	33%	0%	33%	33%	0%	0%	33%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	33%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	100%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	33%	33%	0%	100%	100%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	100%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%	0%	50%	0%	0%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	50%	100%	100%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har inneburit att företagen i segmentet har uppnått en positiv räntabilitet på eget kapital varken år 2020 eller 2021.

5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet

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

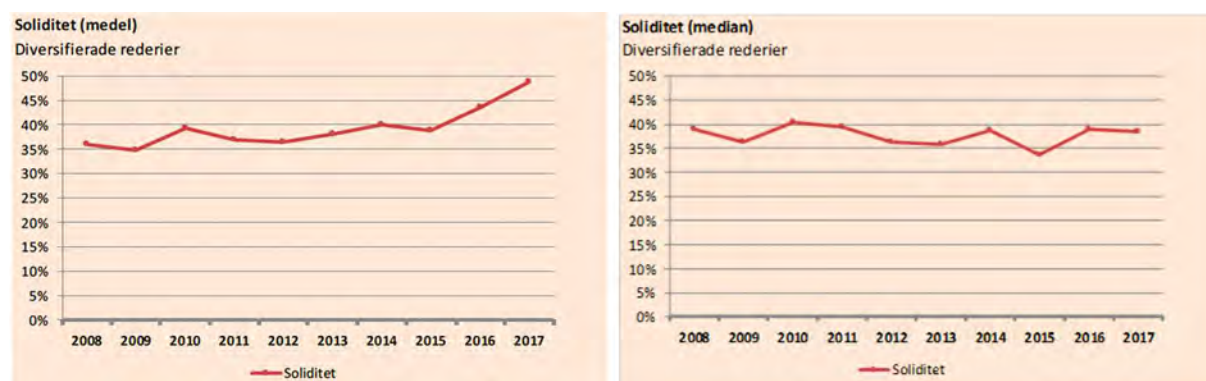


Diagram 5.7 Soliditet 2008-2017



Diagram 5.8 Soliditet 2017-2021

Utvecklingen 2018-2021: Soliditeten har minskat något till 2019-2020 och ytterligare till 2021. 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.

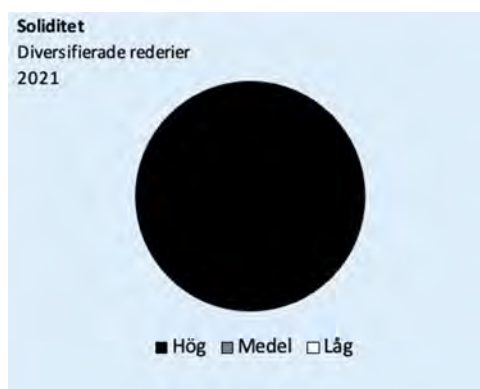


Diagram 5.9 Soliditet 2021

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå avseende soliditet under 2021, liksom under hela perioden 2008-2021 (se tabell nedan).

Tabell 5.3 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte innebär någon förändring av klassificeringen av nivåerna på soliditet till år 2021.

5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet

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

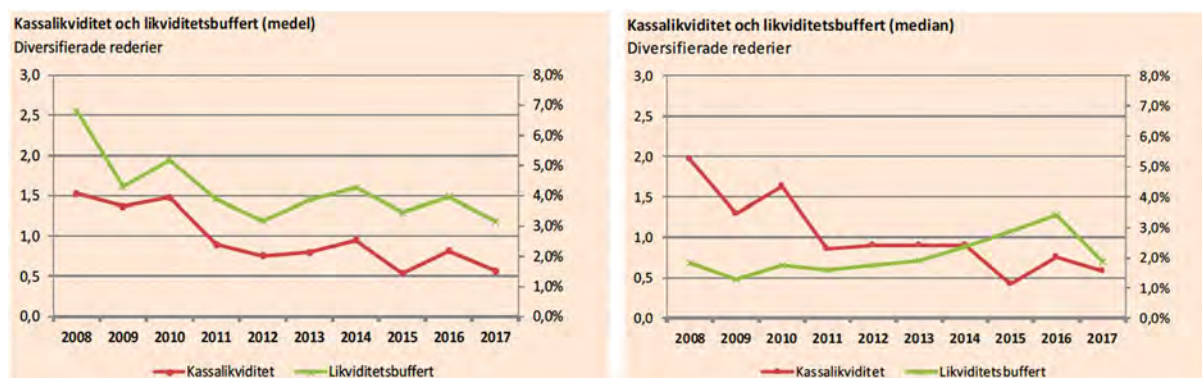


Diagram 5.10 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

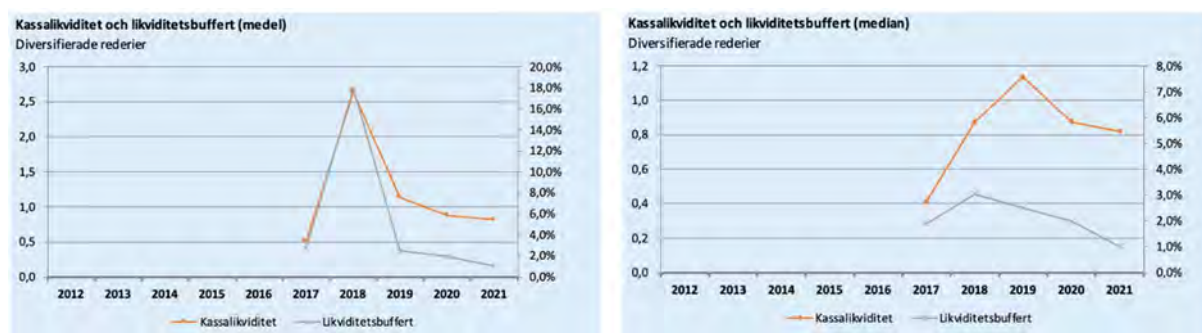


Diagram 5.11 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2021

Utvecklingen 2018-2021: 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 har sedan minskat ytterligare till 2020 och 2021.

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

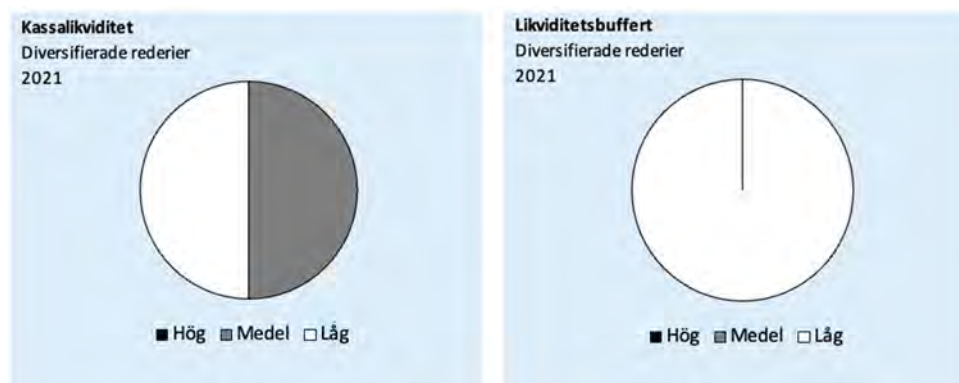


Diagram 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2021

Av de två företagen i segmentet uppvisar det ena en medelhög kassalikviditet, det andra en låg kassalikviditet. Båda företagen har en låg nivå på likviditetsbufferten. Ingen förändring i klassificering har skett sedan 2020.

Tabell 5.4 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	33%	50%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	33%	33%	50%	50%	50%
	Låg	< 0,8	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	50%	50%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%
	Medel	5-10 %	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%	33%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%	67%	67%	100%	100%	100%

Det kan konstateras att en viss försämring av kassalikviditeten kan skönjas till 2020, och den nivån ligger kvar till 2021.

5.2.4 Diversifierade rederier – Ekonomisk effektivitet

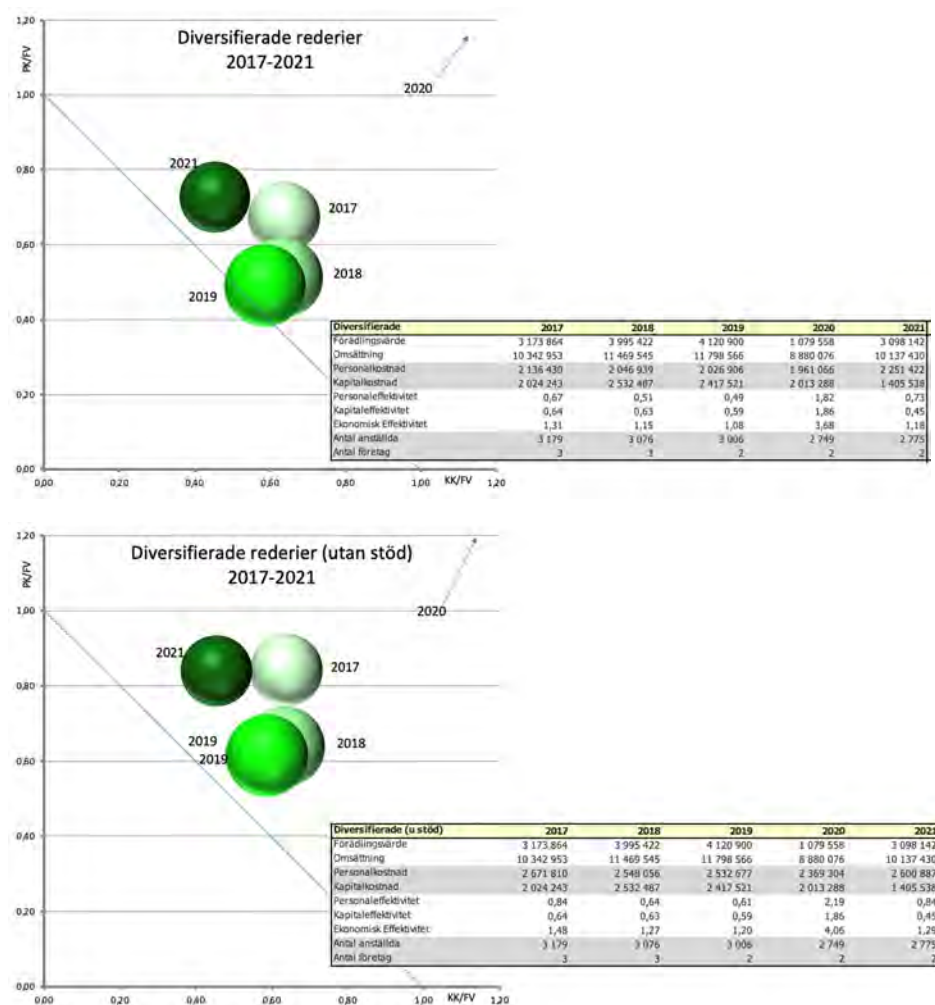


Diagram 5.13 Ekonomisk effektivitet 2017-2021 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

Diversifierade rederier har en högre omsättning i de två bolagen 2021 mot 2020, även om omsättningen inte riktigt är tillbaka på 2019 års nivå. Båda bolagen är betydligt mer ekonomiskt effektiva 2021 jämfört med 2020, både med och utan sjöfartsstöd. Sjöfartsstad bidrar till att förbättra den ekonomiska effektiviteten i segmentet från 1,29 till 1,18.

Sammantaget för diversifierade rederier har vi en något återhämtande utveckling 2021, dock med fortsatt negativa vinstmarginaler och räntabilitet på eget kapital. Utan sjöfartsstödet är läget ännu något sämre. Båda företagen har hög soliditet även 2021, även om soliditeten försvagats något. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten är fortsatt på mycket låga nivåer. De båda företagen har stärkt sin ekonomiska effektivitet betydligt under 2021 jämfört med 2020, men även med sjöfartsstödet når de inte riktigt en nivå betraktas som ekonomiskt effektiv.

5.3 Tanker

I segmentet tanker ingår 12 rederier 2021, lika många som för år 2020. 11 av de 12 rederierna i segmentet är desamma mellan åren. De totala siffrorna antas därför spegla utvecklingen utan att en speciell jämförelse av de 11 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).

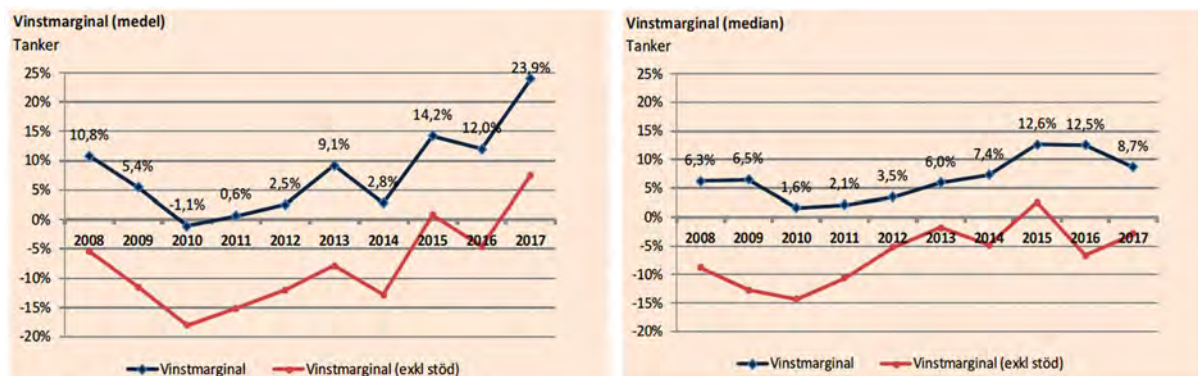


Diagram 5.14 Vinstmarginal 2008-2017

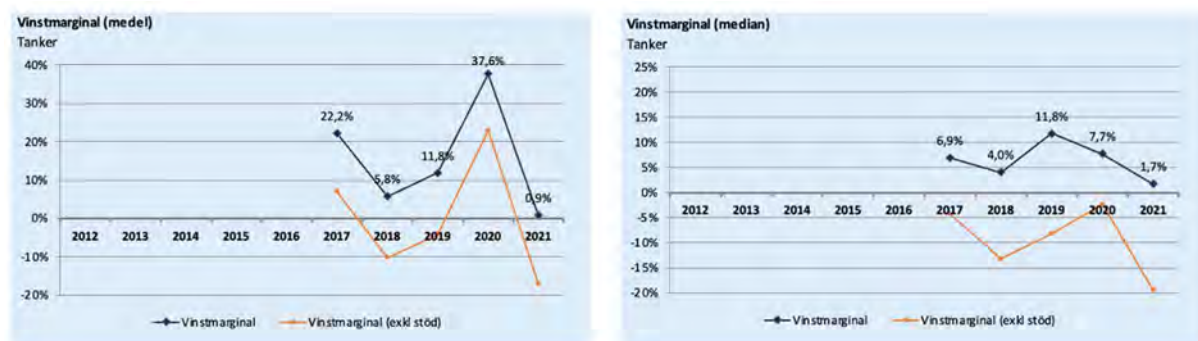


Diagram 5.15 Vinstmarginal 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: 2020 steg vinstmarginalens medelvärde för segmentet medan medianvärdet sjönk något. Att medelvärdet steg så mycket då beror på att ett företag, Öckerö Bunkerfrakt AB, sålde ett fartyg under året och redovisar stora extraordinära försäljningsintäkter.

Till 2021 har vinstmarginalen för segmentet sjunkit, både sett till medelvärde och median, till en nivå som även är något under åren före 2020. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median märkbart sämre än med stöd.

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

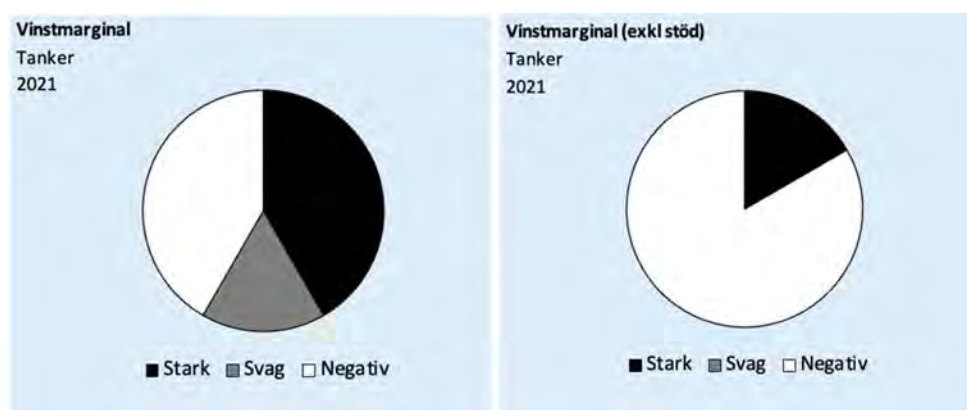


Diagram 5.16 Vinstmarginal 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

5 av de 12 bolagen i tankersegmentet har en vinstmarginal som klassificeras som stark 2021 (>5 procent). År 2020 hade 6 av 12 företag en stark vinstmarginal med sjöfartsstöd.

Med sjöfartsstöd har 4 av de 12 bolagen i segmentet negativ vinstmarginal 2021. Utan sjöfartsstöd har 10 av 12 bolag negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2021 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.5 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark > 5%	37%	44%	61%	56%	53%	77%	80%	67%	46%	69%	50%	17%
	Svag 0-5%	32%	17%	17%	33%	20%	8%	10%	25%	15%	15%	17%	42%
	Negativ < 0%	32%	39%	22%	11%	27%	15%	10%	8%	38%	15%	33%	25%
Exkl. stöd	Stark > 5%	5%	6%	17%	22%	7%	38%	20%	25%	15%	31%	42%	17%
	Svag 0-5%	16%	22%	17%	17%	33%	23%	10%	17%	15%	15%	8%	0%
	Negativ < 0%	79%	72%	67%	61%	60%	38%	70%	58%	69%	54%	50%	83%

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

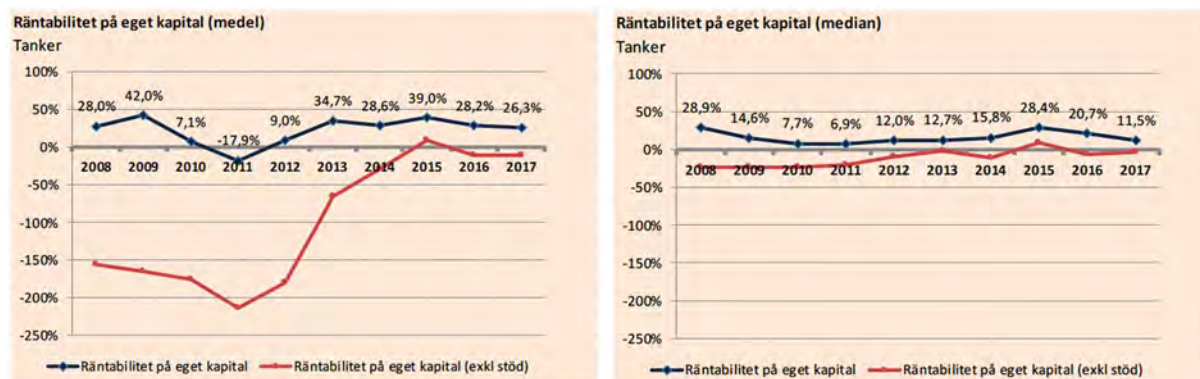


Diagram 5.17 Röntabilitet på eget kapital 2008-2017

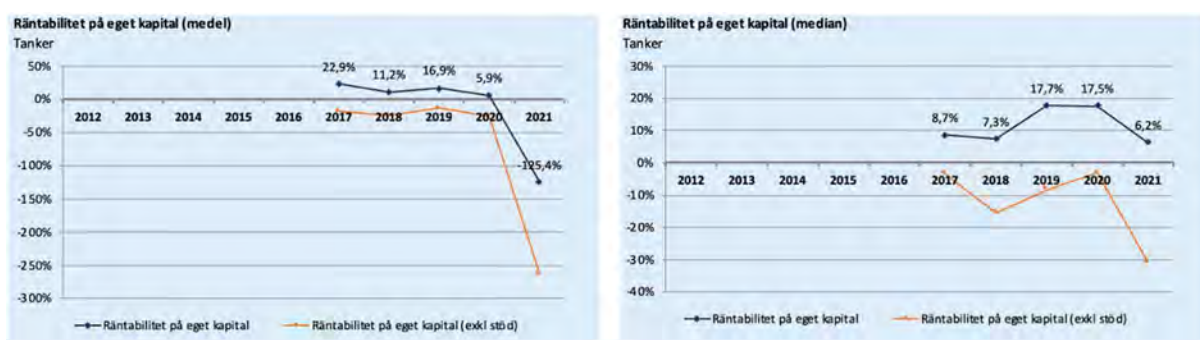


Diagram 5.18 Röntabilitet på eget kapital 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: 2021 sjunker medelvärdet för segmentet drastiskt, vilket dock kan förklaras av att ett av bolagen har en röntabilitet på eget kapital på -1581%. Om detta bolag exkluderas får vi ett medelvärde på 6,9% med sjöfartsstöd, vilket ligger mer i paritet med tidigare år.

Medianen (med sjöfartsstöd) sjunker från 17,5% 2020 till 6,2% 2021. Både medelvärde och median påverkas kraftigt om sjöfartsstödet exkluderas.

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

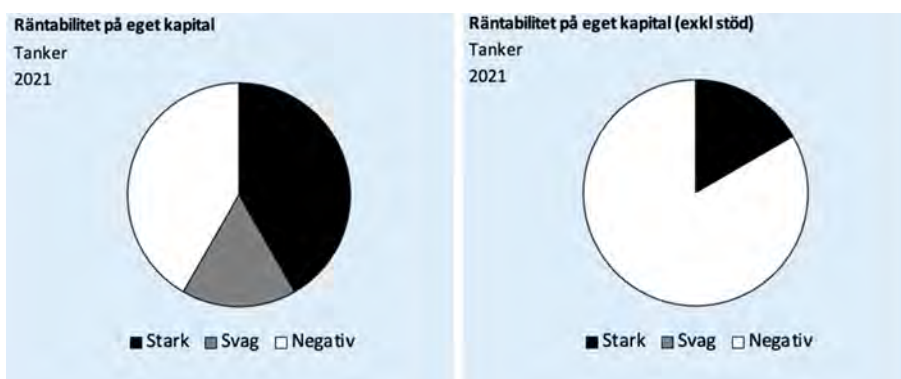


Diagram 5.19 Röntabilitet på eget kapital 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Klassificeringen av nivån på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital med sjöfartsstödet inkluderat visar att 5 av 12 rederier i tankersegmentet ligger på en nivå som klassificeras som stark (> 10 procent). 5 av 12 bolag har samtidigt negativ räntabilitet på eget kapital jämfört med 4 av 12 2020. När sjöfartsstödet exkluderas har 10 av 12 bolag negativ räntabilitet på eget kapital.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2021 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	47%	61%	67%	67%	60%	69%	70%	42%	46%	62%	58%	42%
	Svag	0-10%	21%	6%	17%	22%	13%	15%	20%	50%	15%	23%	8%	17%
	Negativ	< 0%	32%	33%	17%	11%	27%	15%	10%	8%	38%	15%	33%	42%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	5%	6%	22%	11%	20%	38%	20%	17%	15%	31%	33%	17%
	Svag	0-10%	11%	22%	11%	17%	20%	23%	10%	25%	15%	15%	17%	0%
	Negativ	< 0%	84%	72%	67%	72%	60%	38%	70%	58%	69%	54%	50%	83%

5.3.2 Tanker – Soliditet

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

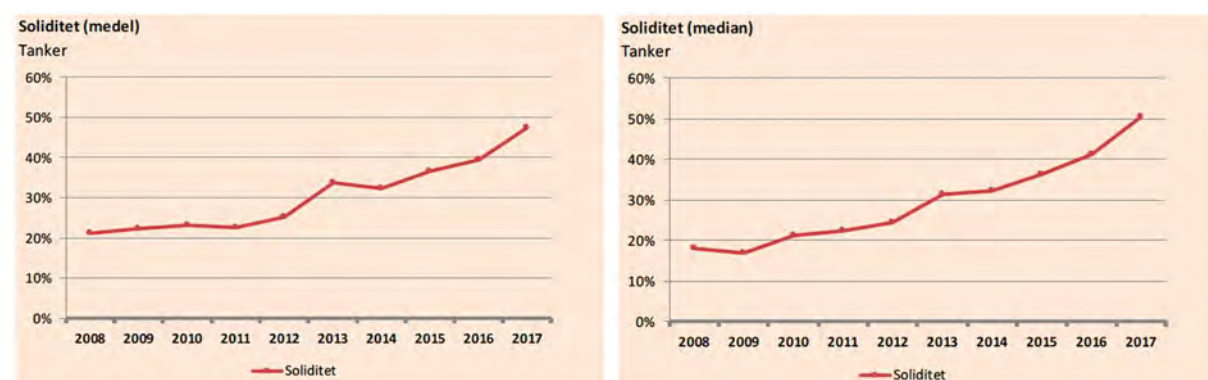


Diagram 5.20 Soliditet 2008-2017

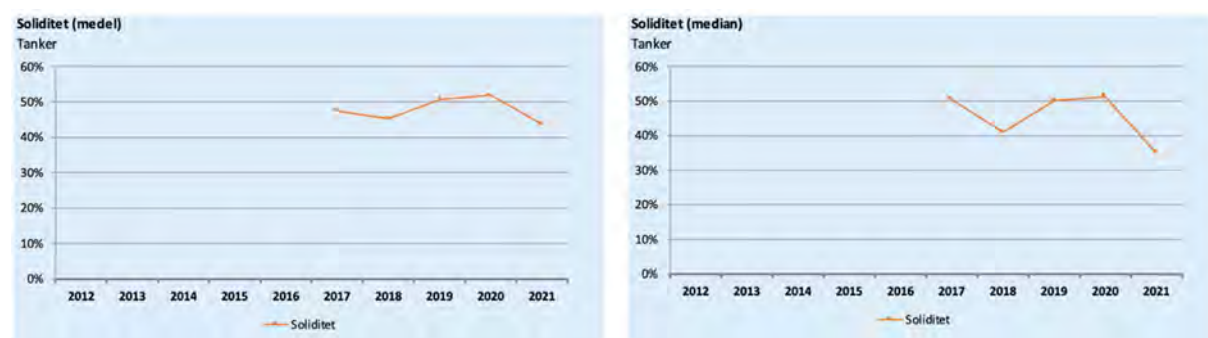


Diagram 5.21 Soliditet 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Det syntes en ökning av både medelvärdet och medianvärdet för 2020. Till 2021 har soliditeten vänt ner för tankersegmentet.

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

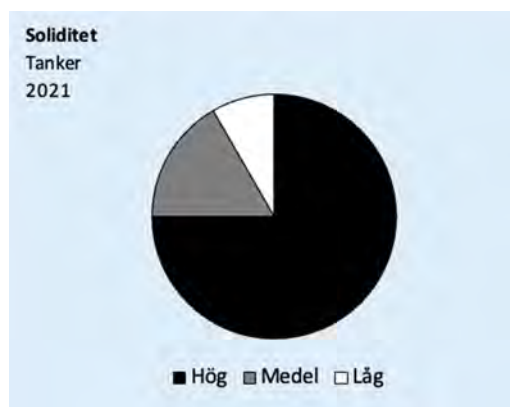


Diagram 5.22 Soliditet 2021

Soliditeten har alltså minskat både som medel- och medianvärde för gruppen och 9 av 12 företag når upp till en hög nivå (>25%) avseende soliditet (10 av 12 2020). Ett företag har låg soliditet (<15%) 2021 (inget företag hade låg soliditet i tankersegmentet 2020).

Tabell 5.7 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soliditet	Hög	>25%	32%	39%	44%	72%	67%	62%	80%	83%	77%	69%	83%	75%
	Medel	15-25%	26%	17%	22%	11%	7%	23%	20%	8%	8%	23%	17%	17%
	Låg	<15%	42%	44%	33%	17%	27%	15%	0%	8%	15%	8%	0%	8%

5.3.3 Tanker – Likviditet

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

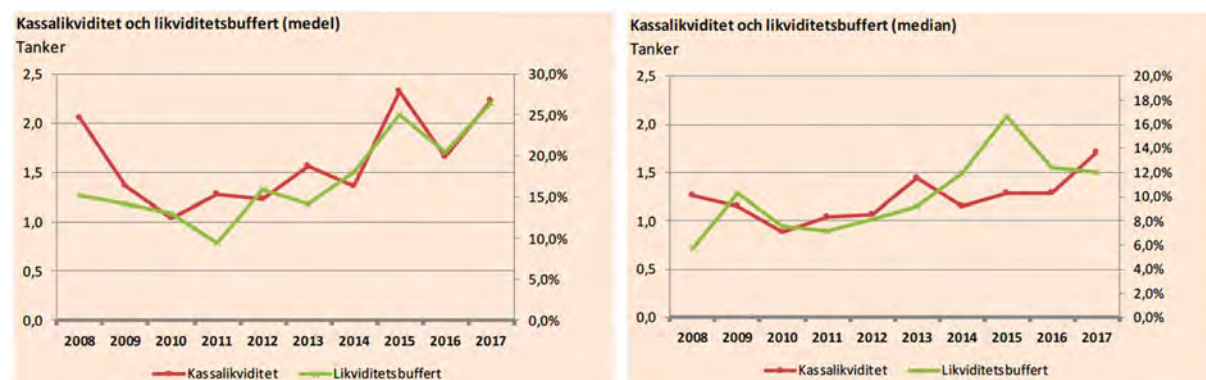


Diagram 5.23 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

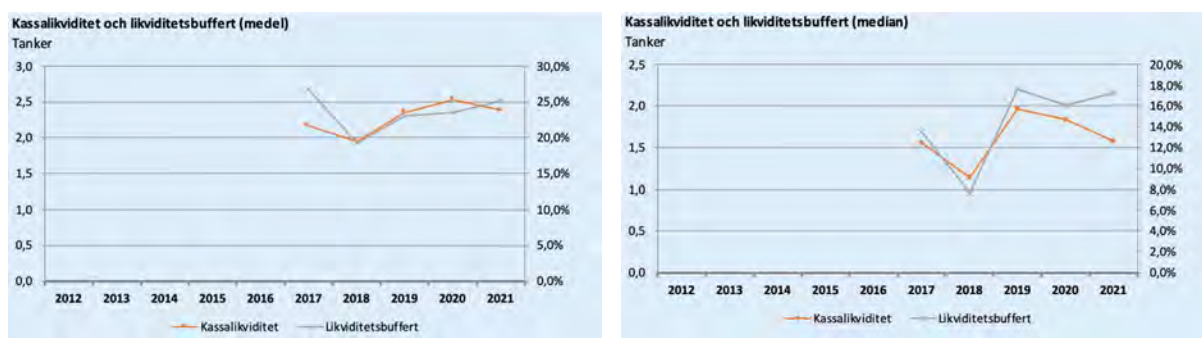


Diagram 5.24 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Likviditetsbufferten förbättras till 2021 medan kassalikviditeten försämras något.

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

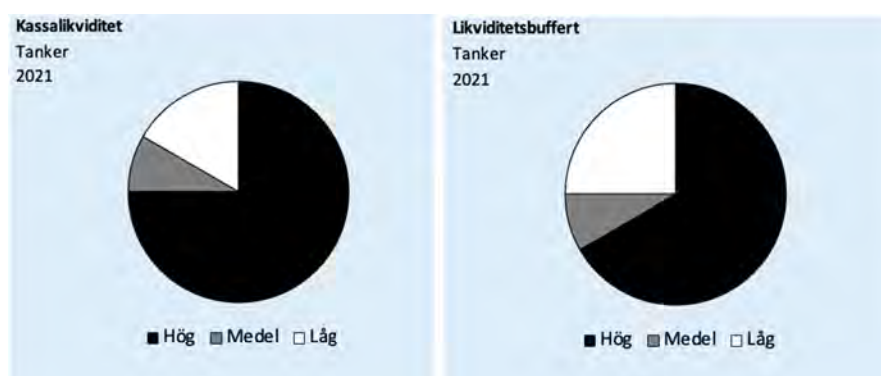


Diagram 5.25 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2021

En majoritet (9 av 12) av företagen ligger på en nivå som klassificeras som hög avseende kassalikviditet 2021 (10 av 12 2020). Andelen med låg kassalikviditet har gått från ett bolag 2020 till två bolag 2021.

Andelen företag med hög likviditetsbuffert har ökat något till 2021 jämfört med 2020. Andelen med låg buffert har ökat med ett bolag till 2021. I tabellen nedan visas utvecklingen i klassificeringen för de två måtten under perioden 2008–2021.

Tabell 5.8 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	42%	33%	44%	61%	47%	54%	70%	58%	62%	77%	83%	75%
	Medel	0,8-1,1	21%	28%	33%	17%	33%	15%	10%	33%	15%	0%	8%	8%
	Låg	< 0,8	37%	39%	22%	22%	20%	31%	20%	8%	23%	23%	8%	17%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	42%	39%	50%	50%	60%	69%	70%	58%	38%	62%	58%	67%
	Medel	5-10 %	5%	6%	6%	11%	13%	23%	30%	33%	23%	8%	8%	8%
	Låg	< 5 %	53%	56%	44%	39%	27%	8%	0%	8%	38%	31%	33%	25%

5.3.4 Tanker – Ekonomisk effektivitet

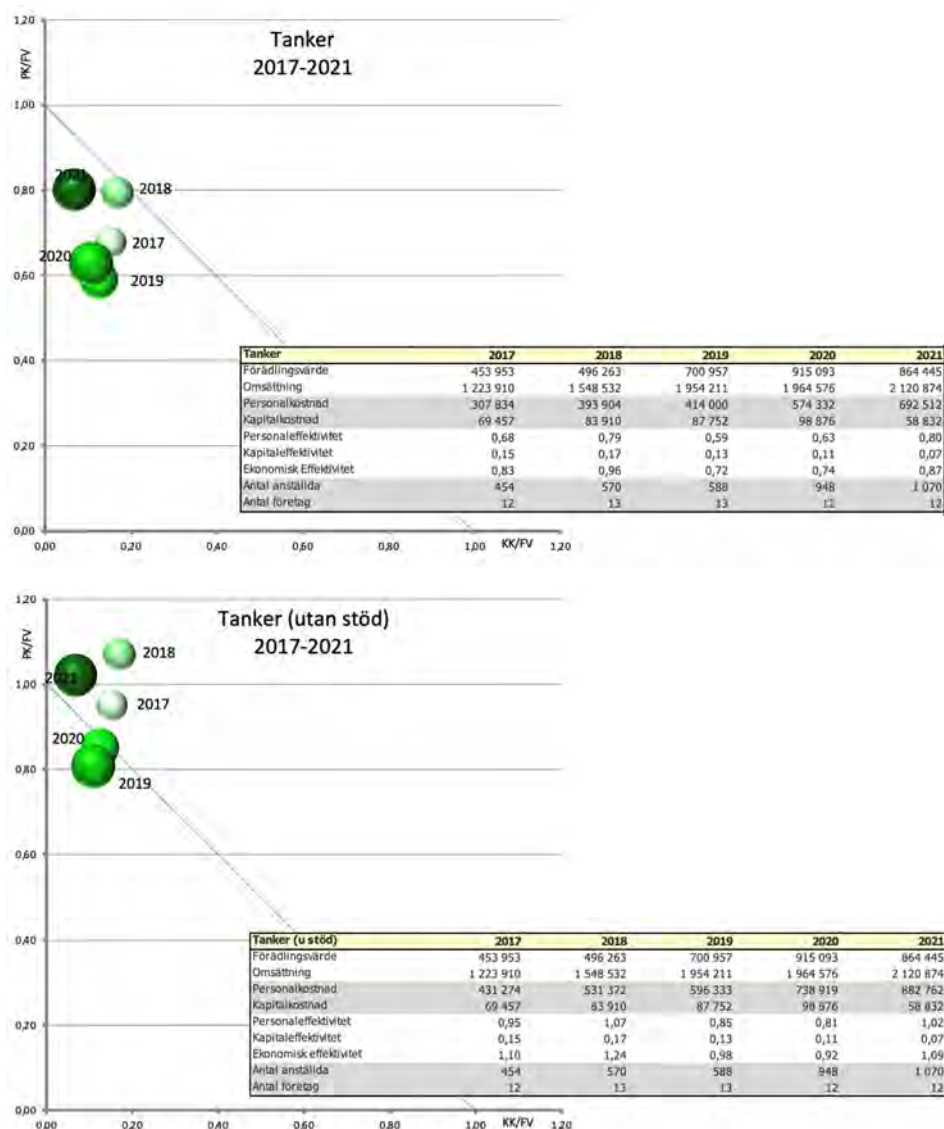


Diagram 5.26 Ekonomisk effektivitet 2017-2021 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

I segmentet tanker är den ekonomiska effektiviteten ganska likartad för de ingående företagen under 2021 jämfört med 2020. Med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index lägre än 1,00). Även utan sjöfartsstöd är den ekonomiska effektiviteten för 2021 i paritet med 2020. Dock ligger effektiviteten för segmentet nu strax över gränsvärdet 1,0 (1,09) istället för strax under 2020 (0,92), utan sjöfartsstöd.

Sammantaget för tanker ser vi att vinstmarginalen försvagats till 2021 jämfört med tidigare år vad gäller medelvärde. Den stora minskningen från 2020 hänförs dock till en extraordinär fartygsförsäljning i ett av företagen 2020. Medianvärdet sjunker något till 2021, men är fortsatt positivt.

Räntabiliteten på eget kapital försämrats något till 2021. Både medelvärde och median påverkas kraftigt om sjöfartsstödet exkluderas.

Soliditeten har minskat något både som medel- och medianvärde för gruppen, men är fortsatt hög sett till hela segmentet. 9 av 12 företag har hög soliditet och endast ett bolag har låg soliditet.

Kassalikviditeten har försämrats något från 2020 till 2021 medan likviditetsbufferten förbättrats något. Den ekonomiska effektiviteten är fortsatt god och på liknande nivåer som 2020, både med och utan sjöfartsstödet. Utan sjöfartsstöd kryper dock effektiviteten upp strax ovanför 1,0 för 2021 (1,09).

5.4 Torrlast

I segmentet torrlast ingår 3 rederier 2021, mot 5 rederier 2020. Nyckeltalen speglar alltså inte helt perfekt 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).

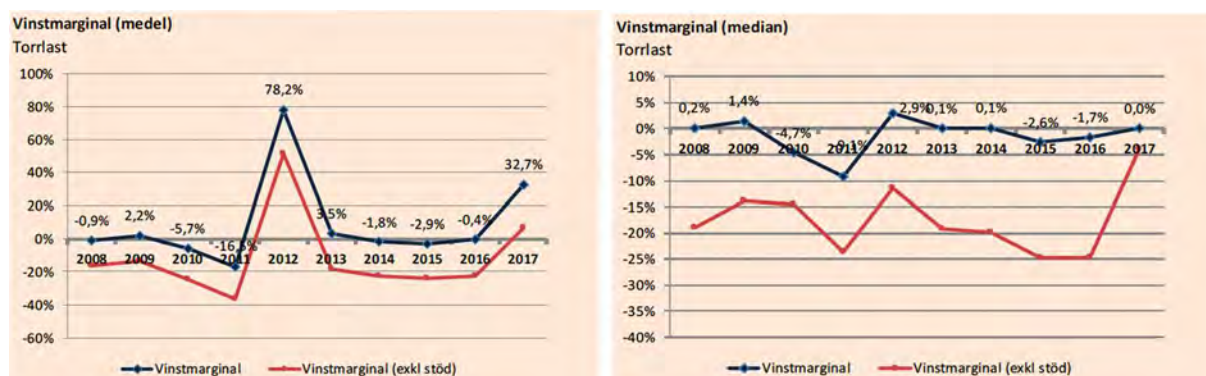


Diagram 5.27 Vinstmarginal 2008-2017

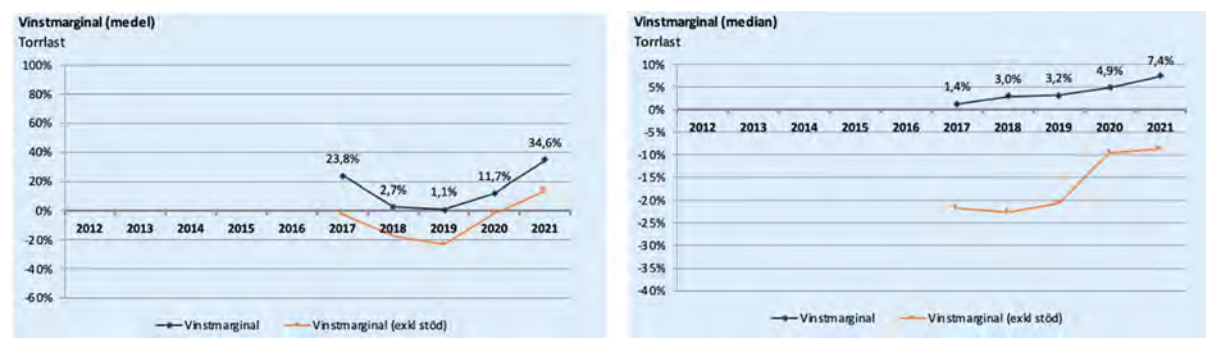


Diagram 5.28 Vinstmarginal 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: 2021 har medelvärdet och medianen stigit. Ett företag, Charterfrakt Baltic Carrier, har en mycket hög vinstmarginal 2021. Övriga två företag har en svagt positiv vinstmarginal. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde negativt för de två sistnämnda företagen, men fortsatt positivt för segmentet. Medianvärdet, som här

motsvarar resultatet för det mittersta av de tre ingående företagen, blir utan sjöfartsstöd negativt men förbättras från 2020 till 2021.

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

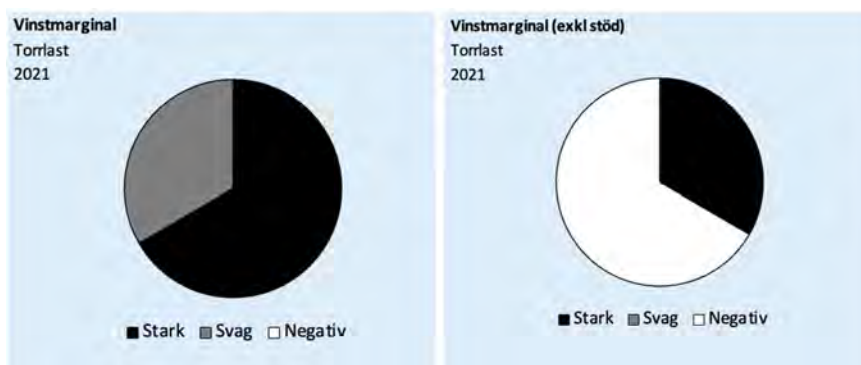


Diagram 5.29 Vinstmarginal 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

2 av 3 bolag har en stark vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas 2021. Vinstmarginalen för det tredje bolaget klassas som svag, men är alltså också positiv. När stödet exkluderas får två bolag negativ vinstmarginal, vilket redan kommenterats ovan.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under tidsperioden 2008–2021.

Tabell 5.9 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark > 5%	25%	14%	50%	20%	0%	17%	14%	29%	17%	40%	40%	67%
	Svag 0-5%	25%	29%	33%	40%	80%	33%	43%	43%	83%	40%	40%	33%
	Negativ < 0%	50%	57%	17%	40%	20%	50%	43%	29%	0%	20%	20%	0%
Exkl. stöd	Stark > 5%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	29%	17%	0%	20%	33%
	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	71%	67%	100%	80%	67%

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



Diagram 5.30 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

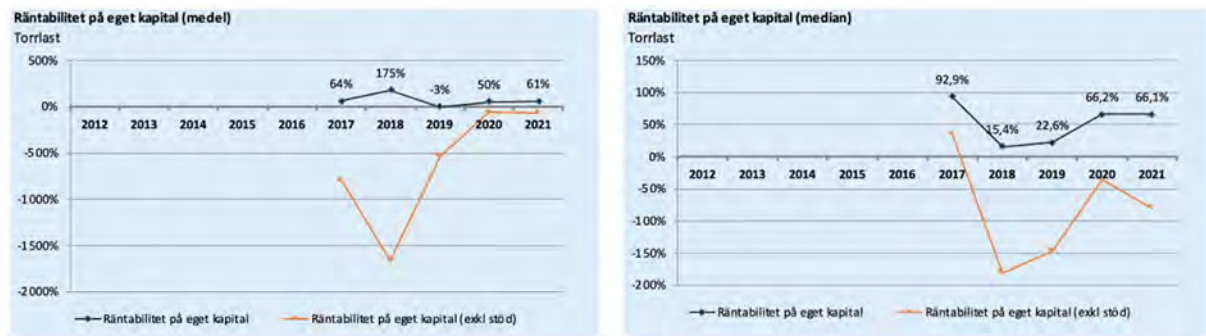


Diagram 5.31 Räntabilitet på eget kapital 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: 2021 är medelvärde ökande men det har under tidigare år varit en volatil utveckling där vi sett extrema värden i enskilda företag. Segmentet består av relativt få bolag, och blir därför känsligt för populationsförändringar och enskilda redovisningar från år till år. Vissa bolag har dessutom små egna kapital och med ett negativt resultat kan detta nyckeltal bli mycket negativt.

Medianvärdet är i praktiken oförändrat till 2021. Om sjöfartsstödet exkluderas blir både medelvärde och median för 2021 negativa (observera skalorna i diagrammen).

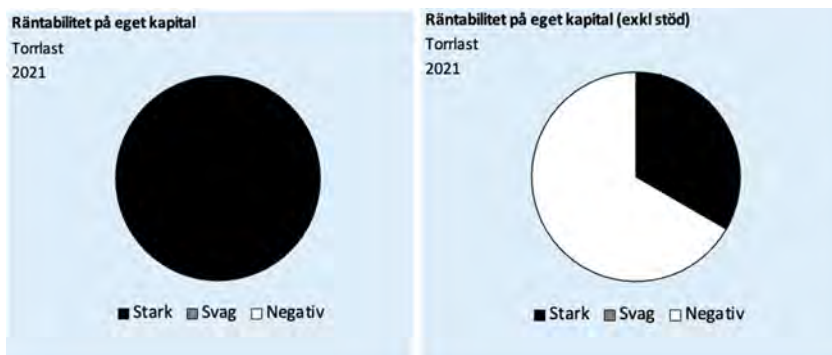


Diagram 5.32 Räntabilitet på eget kapital 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När sjöfartsstödet inkluderas har alla tre företagen i segmentet för torrlast en nivå som kan klassificeras som stark (>10%). 2020 hade 2 av 5 bolag en stark räntabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet exkluderas får 2 av 3 bolag 2021 istället negativ räntabilitet på eget kapital, vilket beror på att deras resultat skulle bli negativt utan stödbeloppet. Eftersom de två bolagens egna kapital samtidigt är små, så går nyckeltalet från mycket starkt till mycket negativt för dessa bolag när sjöfartsstödet tas bort.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008–2021 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.10 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	50%	29%	67%	40%	40%	67%	43%	57%	67%	80%	80%	0%
	Svag	0-10%	0%	29%	17%	20%	40%	0%	14%	43%	17%	0%	0%	100%
	Negativ	< 0%	50%	43%	17%	40%	20%	33%	43%	0%	17%	20%	20%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	14%	17%	0%	0%	17%	29%	57%	17%	0%	20%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0%	100%	86%	83%	100%	100%	83%	71%	43%	83%	100%	80%	67%

5.4.2 Torrlast – Soliditet

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

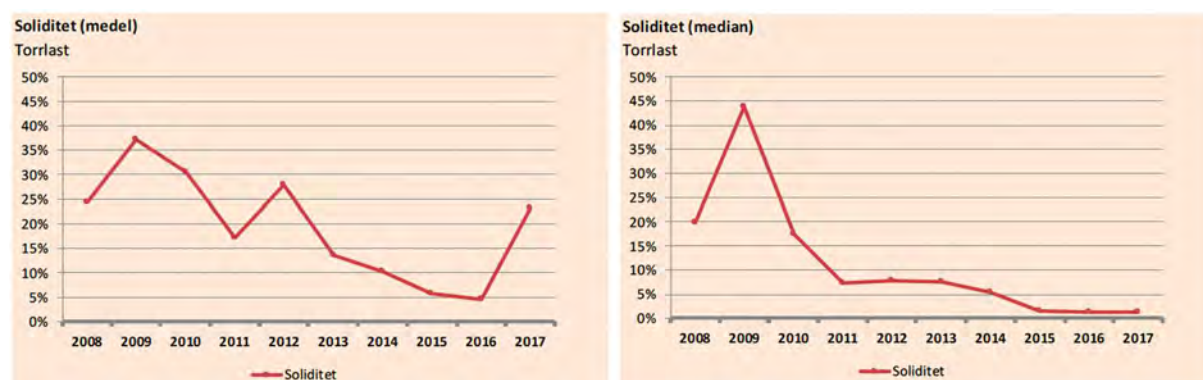


Diagram 5.33 Soliditet 2008-2017

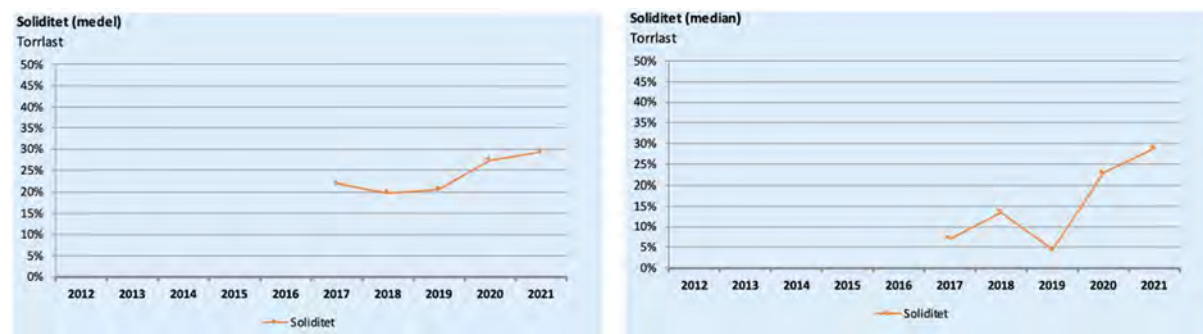


Diagram 5.34 Soliditet 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Segmentet har ett stigande medelvärde och medianvärde på soliditeten till 2021.

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

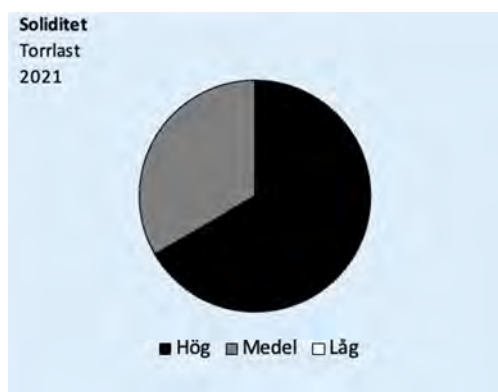


Diagram 5.35 Soliditet 2021

Två företag 2021 har en soliditet som klassas som hög, och ett som medelhög.

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

Tabell 5.11 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soliditet	Hög	> 25%	50%	43%	50%	40%	20%	33%	29%	43%	33%	40%	40%	67%
	Medel	15-25%	25%	14%	0%	0%	20%	17%	0%	0%	17%	0%	40%	33%
	Låg	< 15%	25%	43%	50%	60%	60%	50%	71%	57%	50%	60%	20%	0%

5.4.3 Torrlast – Likviditet

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

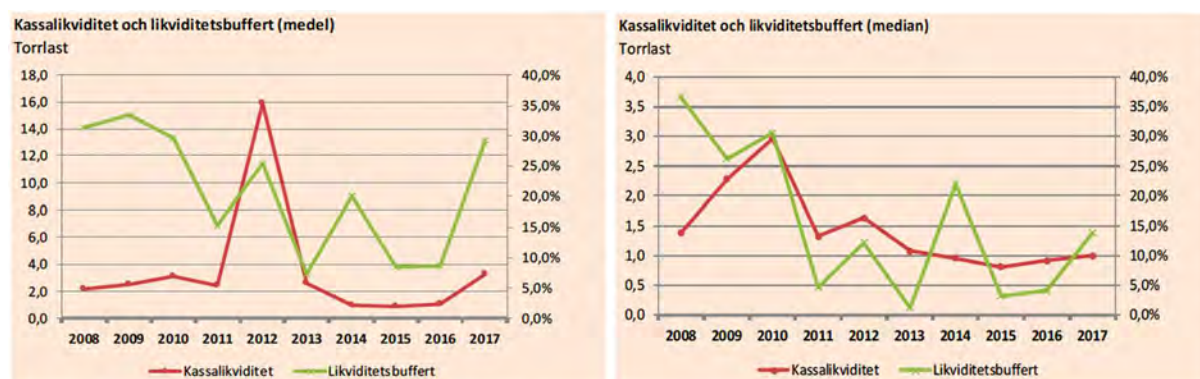


Diagram 5.36 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

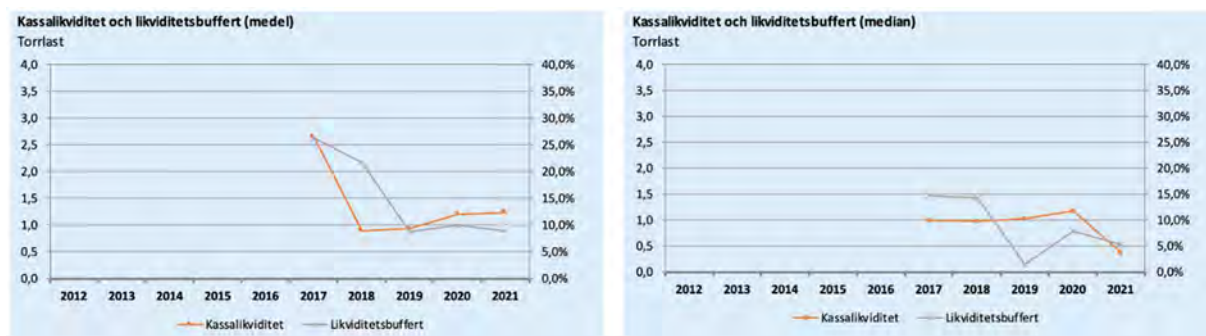


Diagram 5.37 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Till 2021 ökar kassalikviditeten avseende medelvärde, men minskar i median. Likviditetsbufferten minskar något i både medelvärde och median.

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

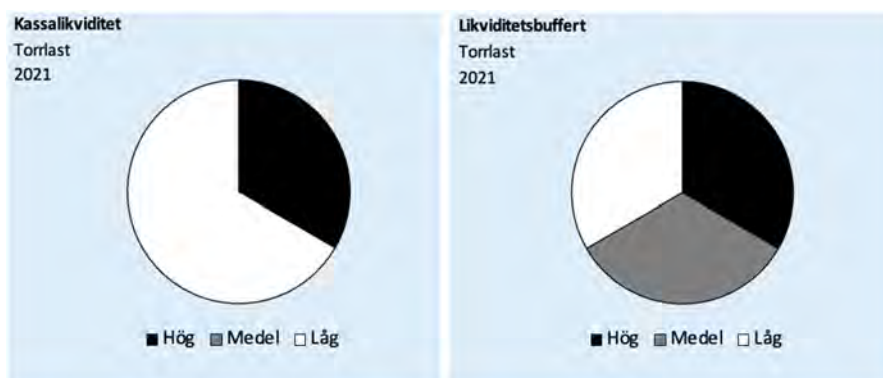


Diagram 5.38 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2021

Två av torrlastföretagen har en kassalikviditet som klassas som låg 2021, medan ett företag ligger på en hög nivå. För likviditetsbufferten hittar vi ett bolag på varje nivå – hög, medelhög och låg likviditetsbuffert.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de två likviditetsmått under tidsperioden 2008–2021.

Tabell 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	63%	57%	33%	20%	0%	17%	29%	43%	33%	40%	60%	33%
	Medel	0,8-1,1	25%	29%	33%	40%	60%	17%	14%	14%	33%	20%	0%	0%
	Låg	< 0,8	13%	14%	33%	40%	40%	67%	57%	43%	33%	40%	40%	67%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	63%	43%	50%	40%	40%	17%	29%	71%	50%	40%	40%	33%
	Medel	5-10 %	13%	0%	0%	0%	0%	17%	14%	0%	17%	0%	20%	33%
	Låg	< 5 %	25%	57%	50%	60%	60%	67%	57%	29%	33%	60%	40%	33%

5.4.4 Torrlast – Ekonomisk effektivitet

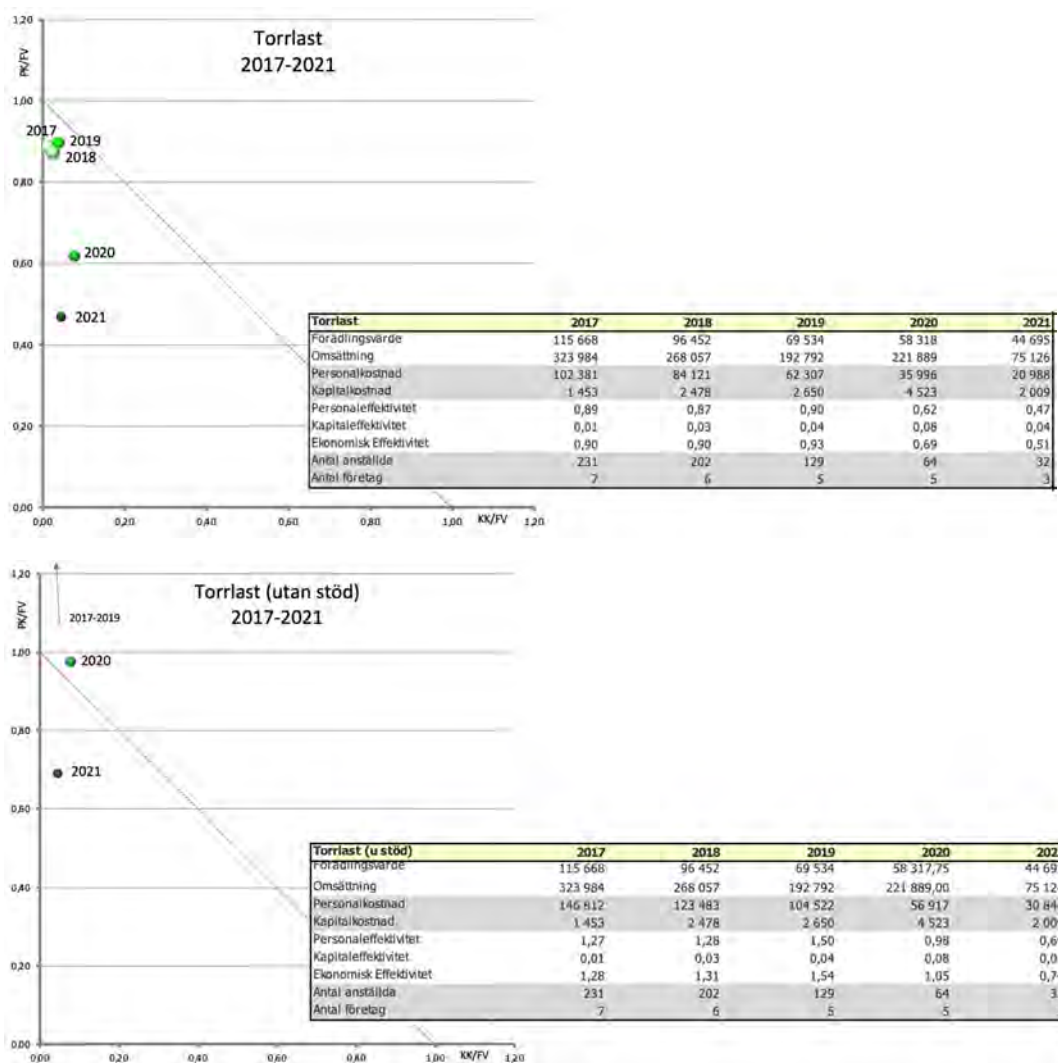


Diagram 5.39 Ekonomisk effektivitet 2017-2021 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

I segmentet torrlast är den ekonomiska effektiviteten mycket god under 2021. Särskilt ett av de tre bolaget förbättras segmentets effektivitet, men samtliga tre bolag ligger under 1,0. Med sjöfartsstödet visar åren 2017–2021 alla en god effektivitet (index lägre än 1,00). Utan stödet är effektiviteten fortfarande på en relativt god nivå under perioden, men ändå tydligt sämre än med stödet.

Sammantaget för torrlast så håller jämförbarheten till följd av en förändrad population av bolag i segmentet jämfört med 2020 (fem bolag har blivit tre). Till 2021 har segmentets stärkts på de flesta nyckeltal, men det beror mycket på redovisningen för ett bolag, Charterfrakt Baltic Carrier, som har stora övriga rörelseintäkter under året, och ett mångdubbelt större eget kapital än övriga två bolag.

5.5 Färjesjöfart

I segmentet färjesjöfart ingår samma sju rederier år 2021 som 2020.

5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet

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

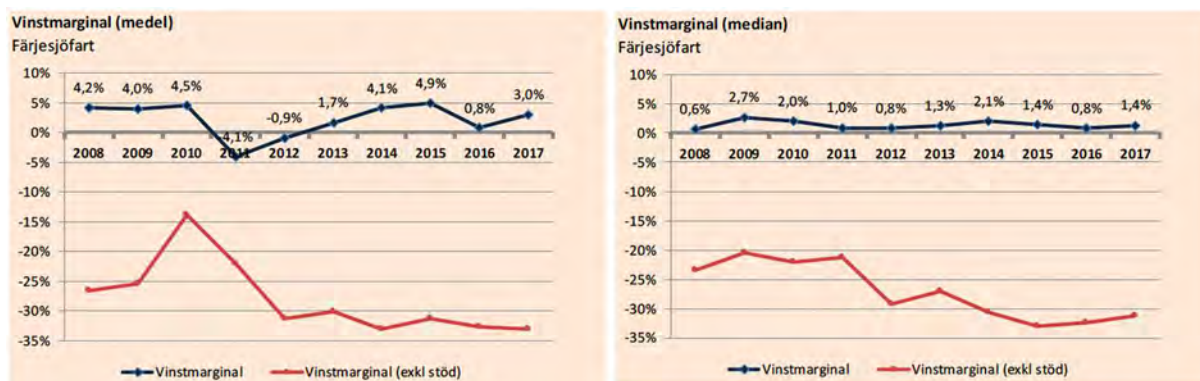


Diagram 5.40 Vinstmarginal 2008-2017



Diagram 5.41 Vinstmarginal 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Vinstmarginalen för segmentet färjesjöfart, sett både till medel- och medianvärden, återhämtar sig under 2021 efter pandemiåret 2020.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median fortsatt mycket negativa.

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

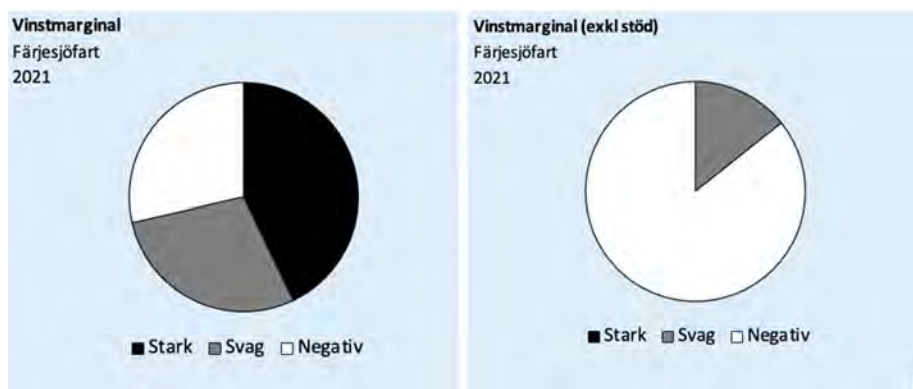


Diagram 5.42 Vinstmarginal 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av företagen i segmentet för färjesjöfart inklusive sjöfartsstöd har 3 av 7 en stark vinstmarginal under 2021 (2 av 7 2020). Två företag har en svag vinstmarginal och två företag har en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under tidsperioden 2008-2021. Vi kan se att 2021 var ett starkt år avseende vinstmarginal för segmentet, men också att rederierna i segmentet är beroende av sjöfartsstöd för sina vinstmarginaler.

Tabell 5.13 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Vinstmarginal			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark	> 5%	50%	25%	25%	38%	33%	33%	17%	17%	17%	38%	29%	43%
	Svag	0-5%	50%	50%	38%	50%	50%	50%	50%	67%	67%	38%	14%	29%
	Negativ	< 0%	0%	25%	38%	13%	17%	17%	33%	17%	17%	25%	57%	29%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	13%	0%	13%	25%	17%	17%	17%	17%	17%	13%	0%	0%
	Svag	0-5%	38%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%
	Negativ	< 0%	50%	75%	75%	63%	67%	83%	83%	83%	83%	88%	86%	86%

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

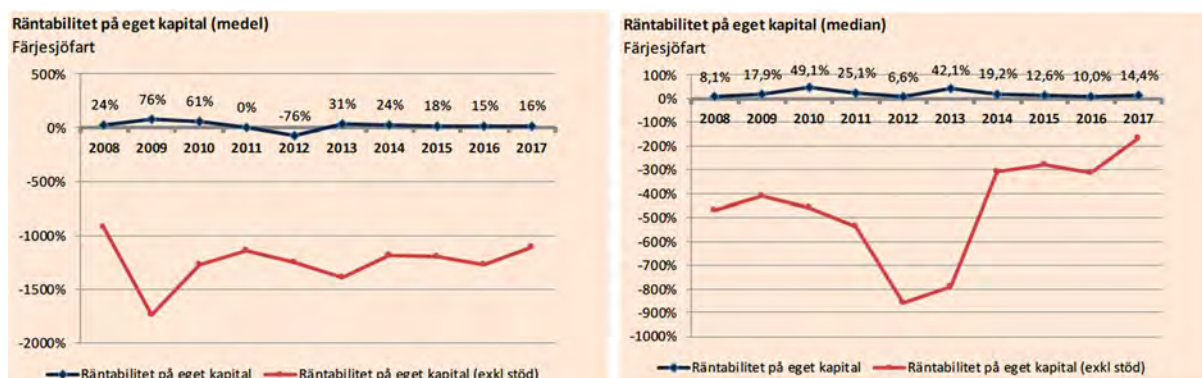


Diagram 5.43 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

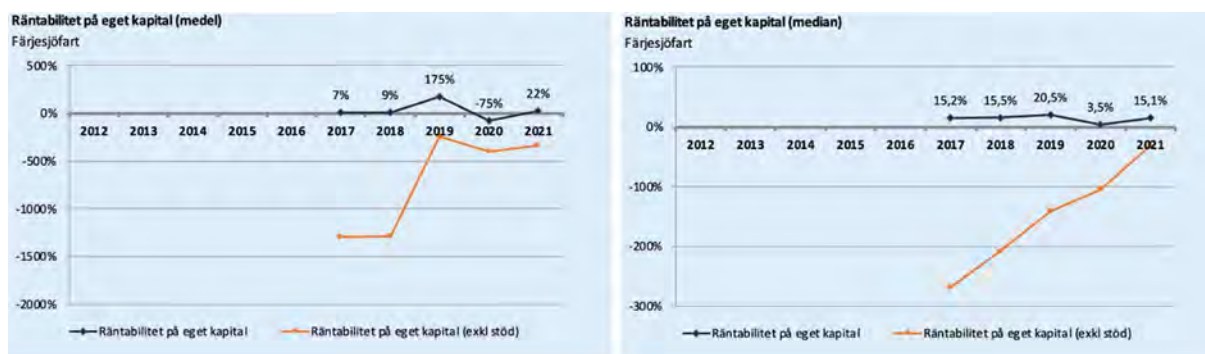


Diagram 5.44 Räntabilitet på eget kapital 2017-2021

Utvecklingen 2018-2021: 2021 stiger medelvärdet och medianvärdet från 2020, och är i stort tillbaka på tidigare nivåer.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median klart sämre och starkt negativa.

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

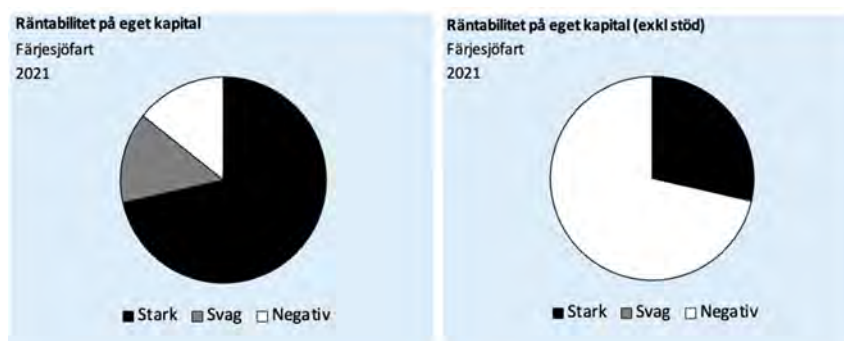


Diagram 5.45 Räntabilitet på eget kapital 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

5 av 7 bolag i segmentet för färjesjöfart har en räntabilitet på eget kapital som överstiger 10%, vilket klassificeras som stark, när sjöfartsstödet inkluderas. Denna andel sjunker till 2 av 7 bolag om sjöfartsstödet exkluderas. Av de två bolagen som inte har stark räntabilitet med sjöfartsstöd, har ett bolag svag, och ett bolag negativ räntabilitet.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2010–2021 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.14 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	63%	50%	63%	75%	67%	67%	67%	67%	50%	63%	29%	71%
	Svag	0-10%	38%	25%	13%	25%	17%	33%	17%	17%	33%	25%	29%	14%
	Negativ	< 0%	0%	25%	25%	0%	17%	0%	17%	17%	17%	13%	43%	14%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	0%	13%	13%	0%	33%	33%	17%	0%	13%	14%	29%
	Svag	0-10%	38%	25%	25%	38%	33%	0%	0%	0%	17%	13%	14%	0%
	Negativ	< 0%	50%	75%	63%	50%	67%	67%	67%	83%	83%	75%	71%	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 2017-2021

Utvecklingen 2018-2021: Medelvärdet för soliditeten i segmentet minskar något till 2021, medan medianvärdet ökar något. Medelvärdet sjunker till följd av att ett enskilt rederi har negativ soliditet 2021.

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

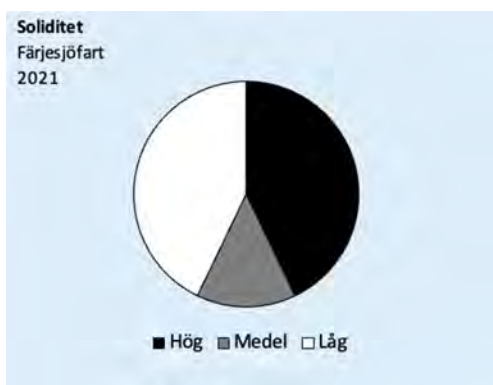


Diagram 5.48 Soliditet 2021

Av företagen i segmentet ligger 4 av 7 (43%) på en hög soliditet – en lika hög andel som under 2020.

Tabell 5.15 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soliditet	Hög	> 25%	50%	50%	38%	38%	50%	33%	33%	33%	50%	38%	43%	43%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	25%	17%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	14%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	38%	33%	67%	67%	50%	50%	63%	57%	43%

5.5.3 Färjesjöfart – Likviditet

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

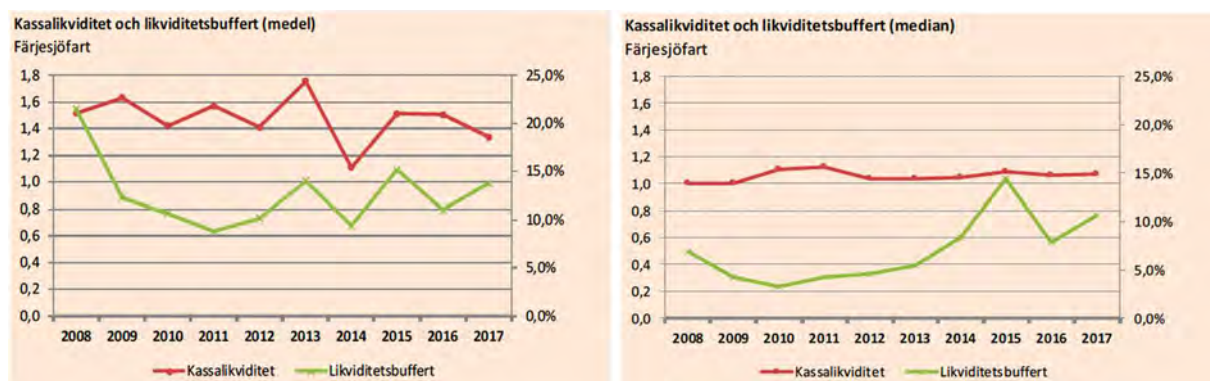


Diagram 5.49 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

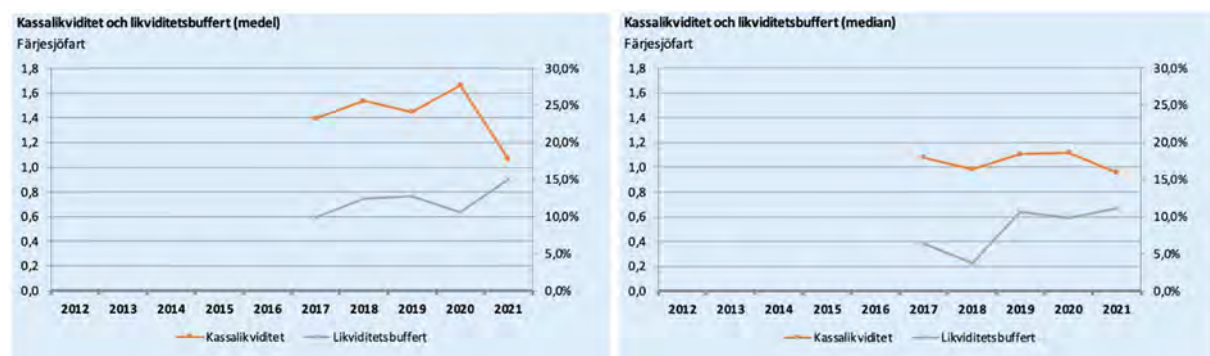


Diagram 5.50 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2021

Utvecklingen 2018-2021: Kassalikviditeten minskar till 2021, både som medelvärde och median. Den stora medelvärdessminskningen kan främst kopplas till Destination Gotland, som hade en mycket hög kassalikviditet 2020 (6,0) men som nu minskat sina omsättningstillgångar och därför ligger på en helt annan nivå 2021 (0,9).

Likviditetsbuffertens medelvärde har istället ökat till 2021. Detta förklaras i första hand av Tallink Silja, där kassan har tredubblats till 2021 och likviditetsbufferten för bolaget har gått från 17,3% till 54,8%. Tittar vi på median istället för medelvärde så framstår

likviditetsförändringarna som skett till 2021 inte lika dramatiska som när vi tittar på medelvärdena.

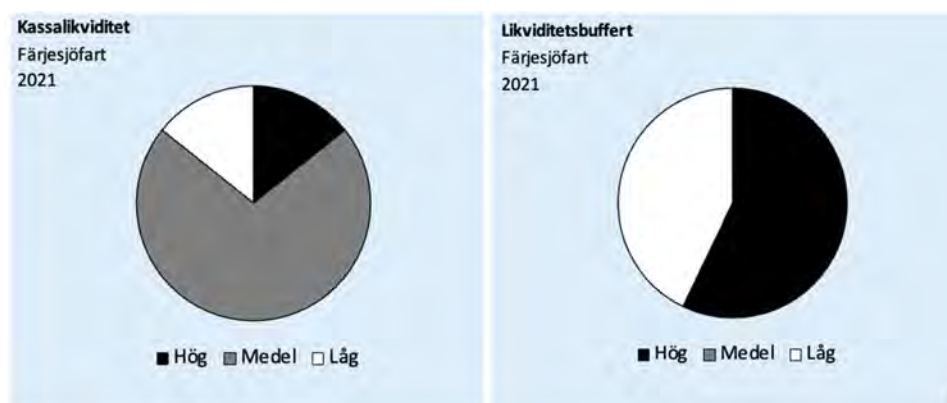


Diagram 5.51 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2021

Majoriteten av företagen har en kassalikviditet 2021 som är medelhög. Ett bolag har låg och ett bolag har hög kassalikviditet. Det är en viss försämring mot 2020. Avseende likviditetsbuffert har 4 av 7 bolag en hög nivå, vilket är en liten förbättring mot 2020.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de två likviditetsmått under tidsperioden 2008-2021.

Tabell 5.16 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	63%	38%	38%	38%	33%	50%	50%	50%	33%	50%	57%	14%
	Medel	0,8-1,1	38%	38%	50%	50%	50%	33%	33%	17%	33%	25%	29%	71%
	Låg	< 0,8	0%	25%	13%	13%	17%	17%	17%	33%	33%	25%	14%	14%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	13%	13%	25%	38%	50%	67%	33%	50%	33%	50%	43%	57%
	Medel	5-10 %	25%	13%	25%	13%	0%	0%	33%	0%	17%	13%	14%	0%
	Låg	< 5 %	63%	75%	50%	50%	50%	33%	33%	50%	50%	38%	43%	43%

5.5.4 Färjesjöfart – Ekonomisk effektivitet

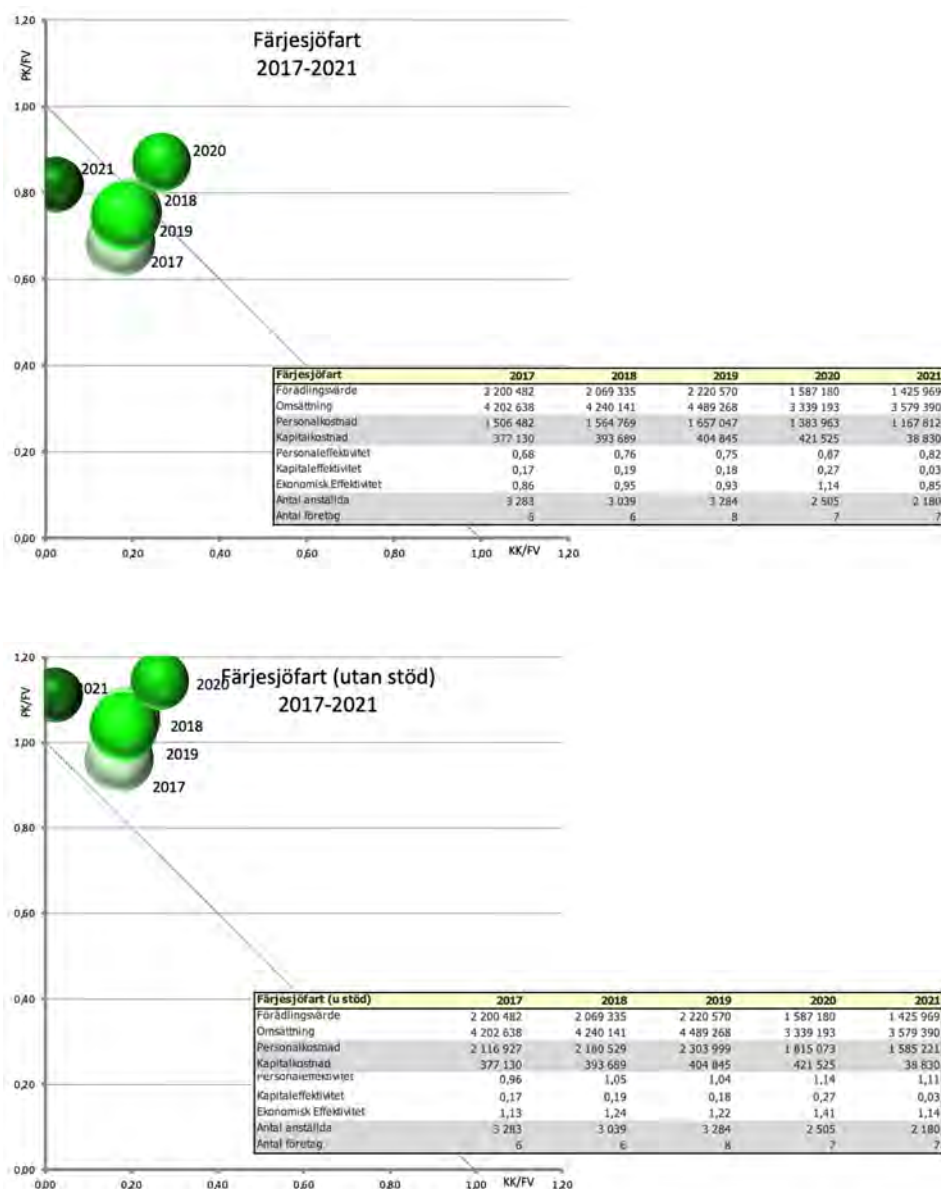


Diagram 5.52 Ekonomisk effektivitet 2017-2021 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

Den ekonomiska effektiviteten var god fram till 2019 med sjöfartsstödet inkluderat, men försämrades väsentligt till 2020. Effektiviteten är 2021 tillbaka på tidigare nivåer. Utan sjöfartsstödet är effektivitetsvärdet konstant omkring 0,3 högre (sämre) än med sjöfartsstödet.

Sammantaget för färjesjöfart ser vi att vinstmarginalen 2021 återhämtat sig från den dramatiska sänkningen 2020. Motsvarande gäller för rentabilitet på eget kapital inom segmentet.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir båda lönsamhetsmåttens medelvärde och median mycket sämre och negativa. Soliditeten har minskat något i medelvärde till 2021, men ökat något i median.

Kassalikviditeten för segmentet minskar medan likviditetsbufferten ökar. Båda förändringarna beror främst på enskilda bolag.

Den ekonomiska effektiviteten var svag år 2020, men har nu kommit tillbaka till tidigare nivåer. Sjöfartsstödet har en stabil påverkan på segmentets ekonomiska effektivitet och övriga nyckeltal.

5.6 Management

I segmentet management ingår 6 företag 2021, lika många som 2020. 5 av de 6 företagen är desamma mellan åren.

5.6.1 Management – Lönsamhet

Lönsamhet mätt som vinstmarginal för företag klassificerade som management redovisas i diagrammen nedan i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger).

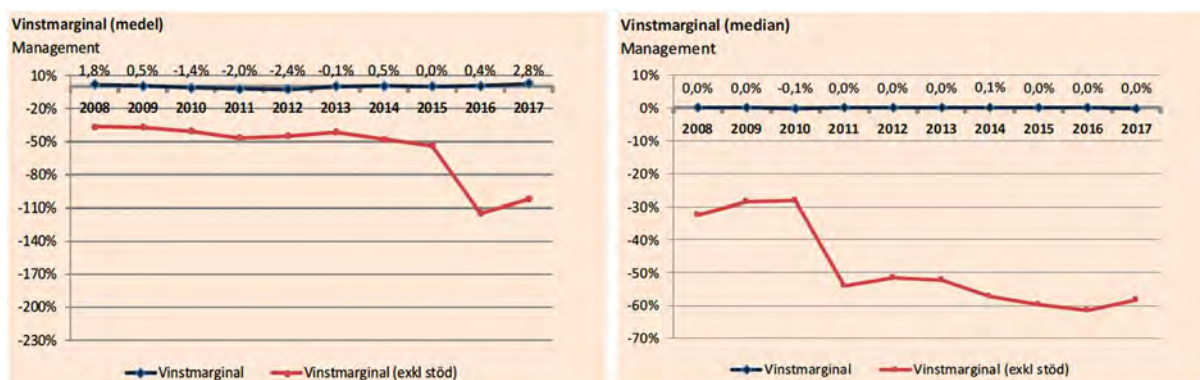


Diagram 5.53 Vinstmarginal 2008-2017



Diagram 5.54 Vinstmarginal 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: 2021 är medelvärdet för vinstmarginalen negativt medan medianvärdet är 0,0%. Medelvärdet påverkas 2021 kraftigt negativt av bolagen Skattegården Rederi AB och Zachau Expeditions in Svalbard AB, vilka båda anger i sina redovisningar att de endast haft marginell verksamhet under året till följd av pandemin. Utan dessa bolag

ändras medelvärde för segmentets vinstmarginal från -37,9% till 2,0%, och detta skulle i så fall innebära en förbättring för segmentet gentemot tidigare år. Men jämförbarheten haltar då eftersom endast fyra bolag återstår. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median tydligt sämre och kraftigt negativa.

2019 var det ett enskilt bolag (Nordic HSC Crewing) som redovisade ett mycket negativt resultat och drog ned medelvärdet. Detta företag är sedan dess inte med.

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

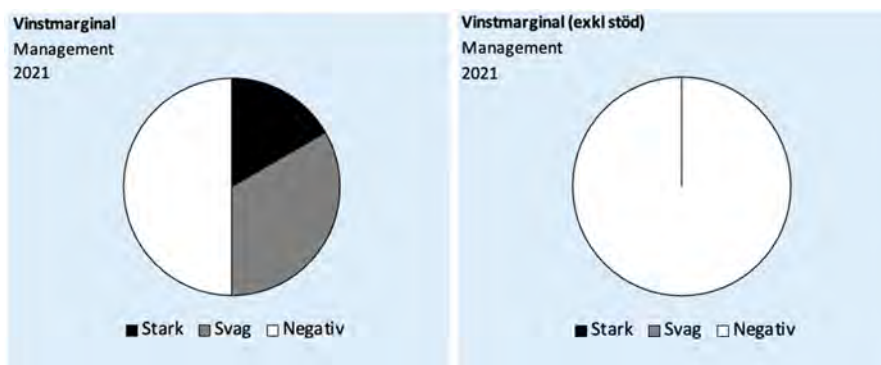


Diagram 5.55 Vinstmarginal 2021 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Vinstmarginalen för de sex företagen inom management fördelar sig så att ett företag har stark vinstmarginal, två har svag vinstmarginal, och tre har negativ vinstmarginal. När sjöfartsstödet exkluderas får alla företag en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under tidsperioden 2010–2021.

Tabell 5.17 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark > 5%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	11%	14%	25%	29%	0%	17%
	Svag 0-5%	50%	63%	57%	67%	100%	60%	56%	29%	75%	57%	67%	33%
	Negativ < 0%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	33%	57%	0%	14%	33%	50%
Exkl. stöd	Stark > 5%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%	100%	100%	86%	100%	100%	100%	89%	86%	100%	100%	100%	100%

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

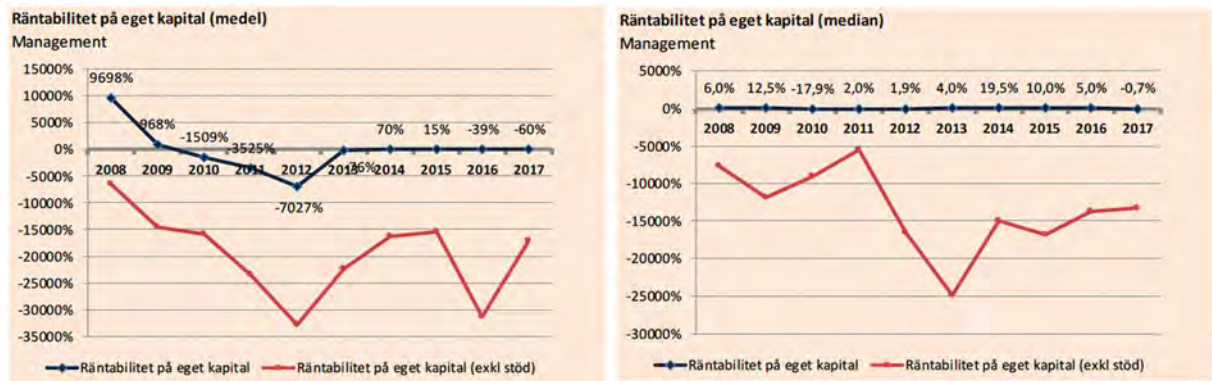


Diagram 5.56 Röntabilitet på eget kapital 2008-2017

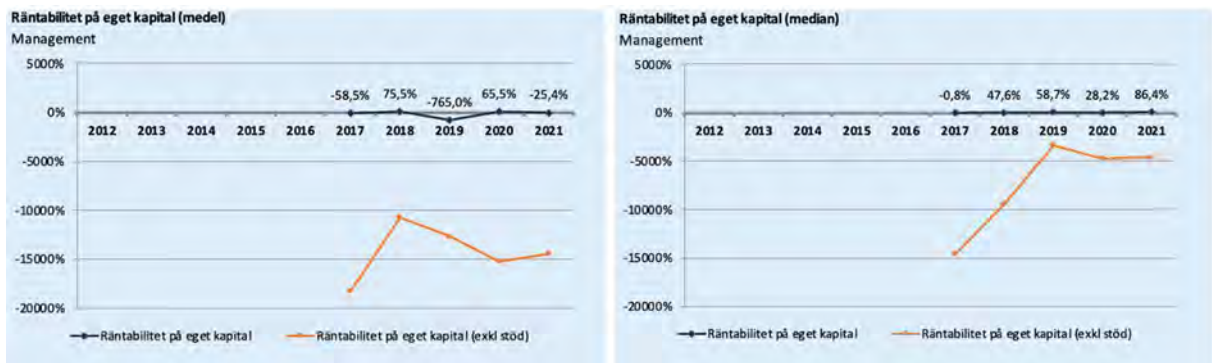


Diagram 5.57 Röntabilitet på eget kapital 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: 2019 var medelvärde mycket negativt p.g.a. ett enskilt företag (Nordic HSC Crewing AB). 2021 är medelvärde återigen negativt efter en återhämtning under 2020, detta på grund av Zachau Expeditions in Svalbard som har kraftigt negativ röntabilitet på eget kapital. Medianvärdet är positivt 2021. Om sjöfartsstödet exkluderas blir röntabilitetens medelvärde och median tydligt försämrade, och även medianen blir då långt negativ.

Överlag säger varken medelvärde eller median särskilt mycket om röntabiliteten hos de enskilda managementföretagen. Röntabiliteten skiljer sig hundratals procent mellan de olika företagen.

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

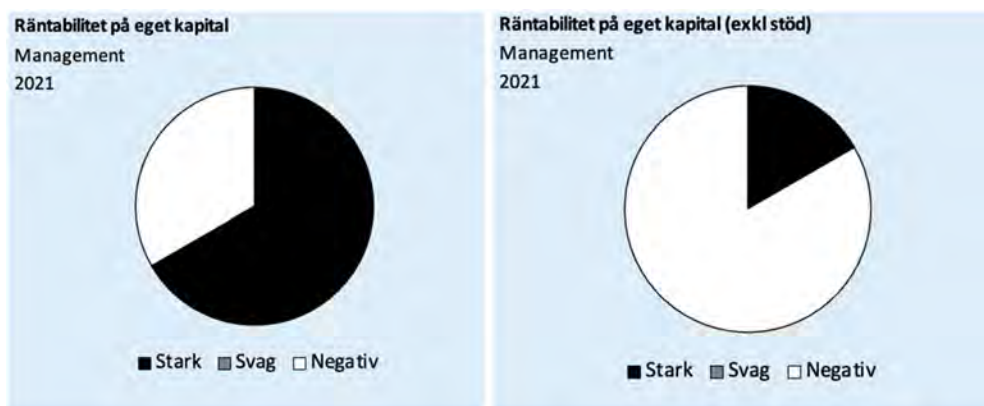


Diagram 5.58 Räntabilitet på eget kapital 2020 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har 4 av 6 företag en stark nivå, och 2 av 6 en negativ nivå, inklusive sjöfartsstödet. 5 av 6 företag i segmentet har en negativ räntabilitet om sjöfartsstödet exkluderas (företaget med positiv räntabilitet exklusive sjöfartsstödet är Skattegården Rederi som i själva verket har negativt eget kapital och därav får en positiv räntabilitet eftersom rörelseresultatet också är negativt).

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2010-2021 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	25%	25%	14%	33%	80%	40%	44%	29%	88%	86%	50%	67%
	Svag	0-10%	25%	38%	57%	33%	20%	20%	22%	14%	13%	0%	17%	0%
	Negativ	< 0%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	33%	57%	0%	14%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	11%	14%	0%	0%	0%	17%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	89%	86%	100%	100%	100%	83%

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

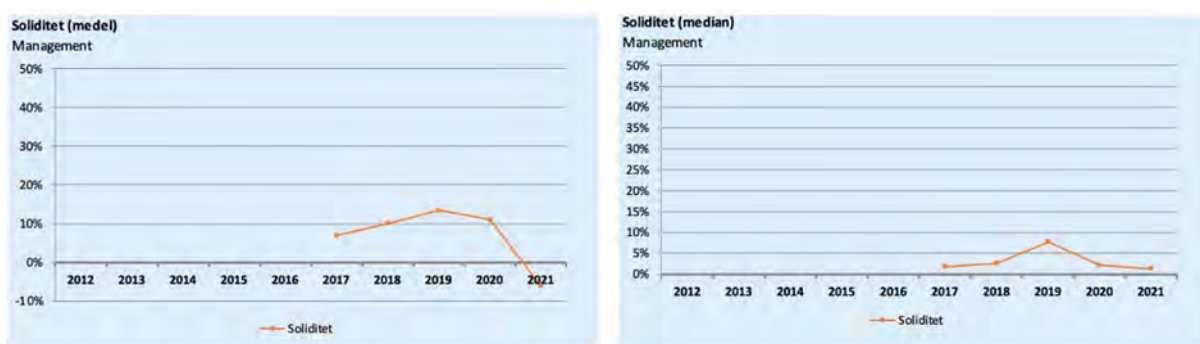


Diagram 5.60 Soliditet 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Soliditeten för managementföretagen har försämrats till 2021, framförallt sett till medelvärde, men till viss del också sett till median. Det är framför allt Skattegården Rederi som drar ner medelvärdet. Om detta bolag räknas bort blir medelvärdet 3,1% istället för -6,1%. Nivåerna är generellt låga i segmentet.

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

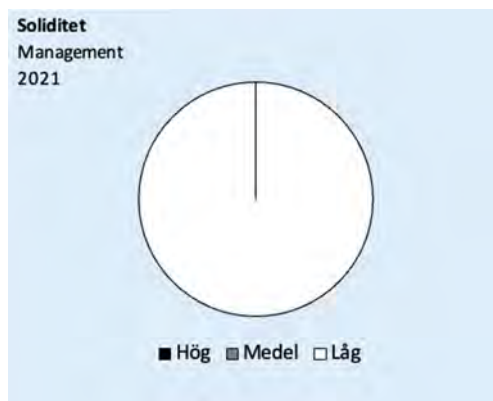


Diagram 5.61 Soliditet 2021

Som redan konstaterats är soliditeten generellt låg i detta segment. Soliditeten för samtliga sex bolag i segmentet klassificeras som låg 2021.

Tabell 5.19 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Soliditet	Hög	> 25%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	11%	14%	13%	29%	17%	0%
	Medel	15-25%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	78%	86%	88%	71%	83%	100%

5.6.3 Management – Likviditet

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

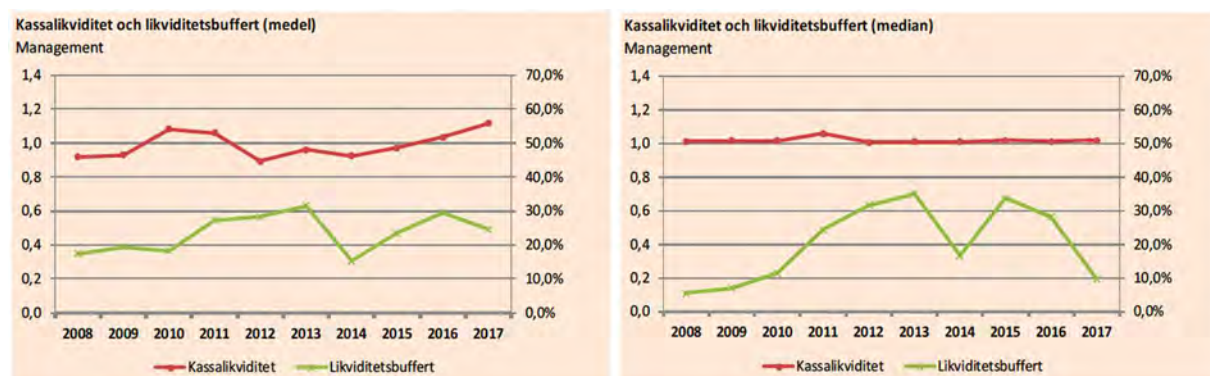


Diagram 5.62 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

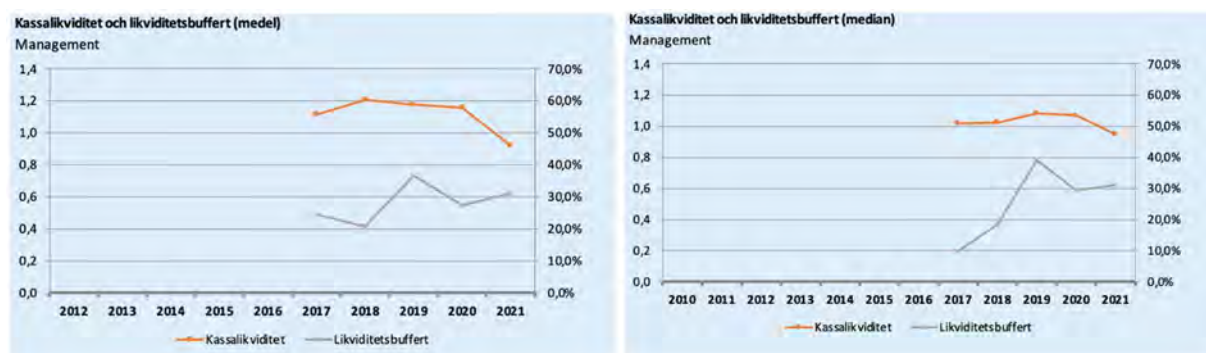


Diagram 5.63 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2021

Utvecklingen 2018–2021: Under 2021 påverkas kassalikviditeten negativt och både medelvärde och median faller från 2020. Likviditetsbufferten återhämtar sig dock något från 2020 år nivåer.

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

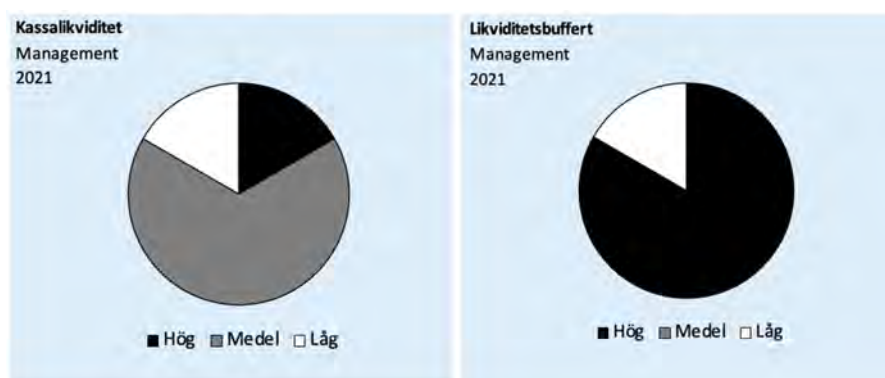


Diagram 5.64 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2021

4 av 6 företag i managementsegmentet ligger 2021 på en nivå som klassificeras som medelnivå (0,8–1,1). Ett bolag har hög och ett bolag har låg kassalikviditet. Beträffande likviditetsbufferten har 5 av 6 företag en nivå som klassificeras som hög.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2021.

Tabell 5.20 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2021 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	13%	50%	0%	0%	0%	0%	22%	14%	25%	43%	50%	17%
	Medel	0,8-1,1	88%	38%	86%	83%	80%	80%	78%	86%	75%	57%	50%	67%
	Låg	< 0,8	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	17%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	67%	43%	50%	71%	83%	83%
	Medel	5-10 %	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	38%	13%	14%	17%	20%	40%	33%	43%	50%	29%	17%	17%

5.6.4 Management – Ekonomisk effektivitet

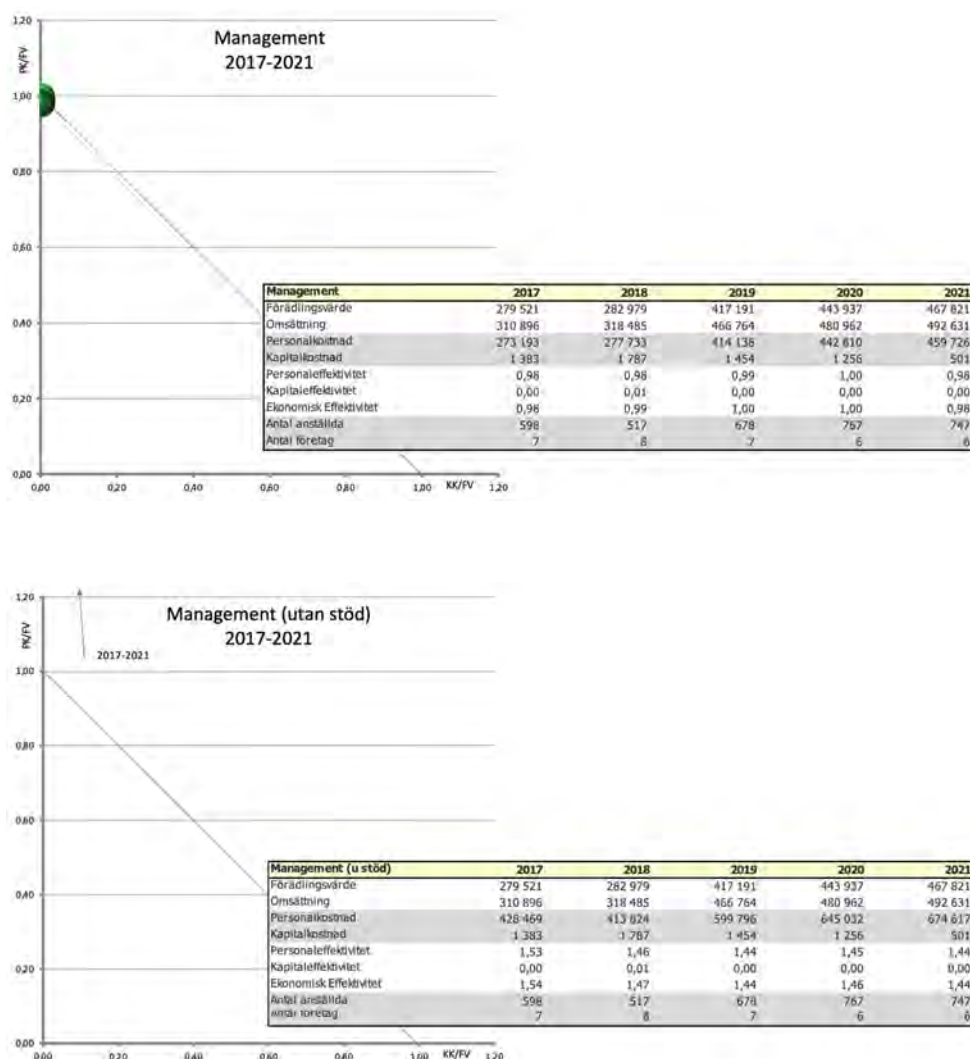


Diagram 5.65 Ekonomisk effektivitet 2017-2021 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

I segmentet management är den ekonomiska effektiviteten för de varje år ingående företagen likartad under 2017–2021. Med sjöfartsstödet visar samtliga år en god effektivitet (index lägre än eller lika med 1,00) medan effektiviteten ser svag ut utan stöd.

Sammantaget för management ser vi år 2021 att medelvärde för vinstmarginalen försämrar från år 2020, men också att detta beror på enskilda bolag. De enskilda bolagen gör även så att räntabiliteten på eget kapital försämrar. Lönsamhetsnyckeltalen blir dramatiskt sämre om sjöfartsstödet exkluderas.

Soliditeten för segmentet försämrar till 2021. Framförallt beror detta på ett enskilt bolag, men samtliga bolags soliditetsnivåer klassificeras som låga.

Kassalikviditeten för managementsegmentet försämrar till 2021, medan likviditetsbufferten förbättras. Den ekonomiska effektiviteten är god med sjöfartsstöd och mycket svag utan stödet.

6. Kommentar

Rapporten har haft som ambition att utvärdera de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2021. Det här året var fortfarande till viss del påverkat av pandemin vilket gör att nivåerna av sjöfartsstöd inte säkert räcker för att lyckas åstadkomma rimliga finanser 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 2020 och 2021. Den innehåller även historik som bygger på analyser i tidigare rapporter för perioden 2008–2019.

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, när t.ex. nämnaren i kvoten blir mycket liten. I rapporten har vi försökt att dra rimliga slutsatser och att kommentera där det behövs.

Särskilt slagiga blir beräkningarna av nyckeltal i form av medelvärden, eftersom medelvärdena inte viktas. Det här innebär att det minsta bolaget i varje segment påverkar lika mycket som det största bolaget. En alternativ metod hade varit att istället beräkna det aggregerade medelvärdet för varje segment, dvs. som om hela segmentet var ett och samma bolag. Då blir viktningen automatiskt inbyggd i modellen. Svagheten blir då å andra sidan att små bolag riskerar att inte märkas alls i segment med stora skillnader i omsättning mellan bolagen.

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

Appendix 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

Appendix 2 Bolag som ingår i studien

Bolag som ingår i studien, 2021

INFORMATION OM BOLAGEN			
Bolag som fått rederistöd 2021	Segment	Org.nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
AdMare Ship Management AB	Management	5569583460	
BRP Rederi AB	Tanker	5565362323 + 5566541479	
Charterfrakt Baltic Carrier AB	Torrlast	5565243150	
Destination Gotland AB	Färjesjöfart	5560382342	Rederi Aktiebolaget Gotland (sjöfartsdel av koncernredovisning)
F Shipping AB	Torrlast	5569636771	
Fiducia Rederi AB	Torrlast	5564326345	
Finnlines Ship Management AB	Management	5563148369	
Fiskebäck Bunkrings AB	Tanker	5561363143	
Fjordtank Rederi AB	Tanker	5566331004	
Forsea Helsingborg AB	Färjesjöfart	5562064575	Forsea AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Furetank Rederi AB	Tanker	5563717510	
GoTa NETSS AB	Management	5590245451	
Northern Expeditions AB	Färjesjöfart	5591158505	
Northern Offshore Services AB	Tanker	5564421161	
OljÖla Shipping AB	Tanker	5591519573	
Rederi AB Donsötank	Tanker	5560582925	
Rederi AB Älvtank	Tanker	5564663143	
Rederi Eckerö Sverige AB	Färjesjöfart	5561814350	
Sirius Crew AB	Management	5591297360	
Skattegården Rederi AB	Management	5592811870	
Stena Line Scandinavia AB	Diversifierad	5562317825	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tallink Silja AB	Färjesjöfart	5563426138	
Tankskär Rederi AB	Tanker	5565758488	
Tarbit Shipping AB	Tanker	5563791325	
TT-Line AB	Färjesjöfart	5560637828	
Veritas Management AB	Tanker	5590039391	
Viking Rederi AB	Färjesjöfart	5561157289	
Wallenius Marine AB	Diversifierad	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wisby Shipmanagement AB	Tanker	5565914305, 5592280159, 5565812665	
Zachau Expeditions in Svalbard AB	Management	5591836837	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2021:

Skattegården Rederi AB	Management	5592811870	
Fjordtank Rederi AB	Tanker	5566331004	

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2021:

Master Mariner AB	Management	5566425392	
Öckerö bunkerfrakt AB	Tanker	5564868585	
Eurovik Shipping AB	Torrlast	5567855621	

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

Rederi AB Ishavet	Torrlast	Bolaget saknar omsättning för 2021	
-------------------	----------	------------------------------------	--

Appendix 3 Koncernjusteringar som ingår i studien

Koncernjusteringar som ingår i studien 2021. Samtliga bolag samtliga år (från 2010 och framåt), det vill säga alla bolag som minst ett år ingår i koncernstrukturen

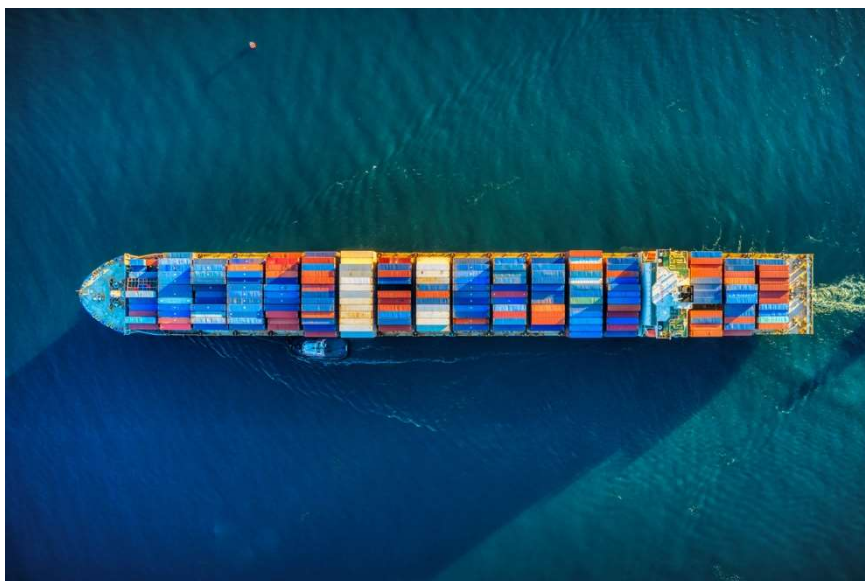
KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Ogr.nr.	Bolag	Ogr.nr.
Forsia AB	5569907198	FORSEA Helsingborg AB	5562064575
		FORSEA Öresund AB	5565360889
Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412	Walleniusrederierna Aktiebolag	5560335928
		Rederi AB Wallship	5560484148
		Wallenius Marine AB	5560846643
		Rederiaktiebolaget Walltime	5562539840
		Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412
		Manjoma Bravo Aktiebolag	5563481851
		United European Car Carriers Aktiebolag	5564436144
		Walwal Aktiebolag	5564660305
		Wallfregnt Aktiebolag	5565218483
		Wallkemm Aktiebolag	5590568597
		Cyrturbine AB	5565215604
		Wallpens AB	5565252227
		Wallhuil AB	5565252235
		Grand Campus Stockholm AB	5565593414
		Walltrade AB	5566745575
		Wallenius Logistics AB	5562539873
		Wallcarpo Aktiebolag	5563313468
		Wallauto Aktiebolag	5565227542
		Wall RO/RO AB	5566685961
		Wallroll Aktiebolag	5566685987
Rederiaktiebolaget Gotland	5560080020	Destination Gotland	5560008020
		Gotlands Stuveri Aktiebolag	5560196429
		Rederiaktiebolaget Gute	5560210741
		Destination Gotland AB	5560382342
		Aktiebolaget Carl E. Ekman	5560456237
		Rederi AB Kappelshamn	5560527169
		Rederi Hobergren Aktiebolag	5562073816
		Trojaborg Aktiebolag	5563399574
		Stockholms Reparationsvarv AB	5564262391
		Rederiaktiebolaget Vändburg	5564962222
		Rederi AB Torsburgen	5565705869
		Rederi AB Sudersand	5565835658
		Gotlandsbolaget AB	5566437850
		Rederi AB Ljugam	5566695903
		Rederi AB Vrenen	5566805866
		Rederi AB Klintehamn	5566833686
		Rederi AB Katthammarvik	5567623250
		Gotland Tankers AB	5567623342
		Rederi AB Gnisvird	5567867519
		Rederi AB Västerham	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
		Hellvi 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	5567401611

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Stena Aktiefbolag	5560010802	Stena Aktiefbolag	5560010802
		KBP i Karlskrona AB	5560064254
		Stena Rederi Aktiefbolag	5560578360
		Stena LNG Holding Sweden AB	5561884247
		Stena Line Scandinavia AB	5562317825
		Stena Bulk Aktiefbolag	5562432236
		Aktiefbolaget 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
		Capitum Group AB	5568782972
		Stena RFM AB	5568782980
		Juteskären AB	5569143786
		Stena Don AB	5566208236
		Sessanlinjen AB	5567157549
		Steneo Aktiefbolag	5563336808
		KBP Terminal AB	5569447344
		HH Ferries Helsingborg AB	5562064575
		HH Ferries Öresund AB	5565360889
		Stena Freightor AB	5561219105
		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	5553014041	V.T. Maritime Shipping Aktiefbolag	5563014041
		Rederi Aktiefbolaget Veritas Tankers	5563037703
		Veritas Shipping AB	5566270434
		Veritas Management AB	5590039391

Bilaga 2 Underlagsrapport 2022

Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2022

Underlagsrapport till Trafikanalys



INNEHÅLL

Sammanfattning	4
1. Bakgrund	6
2. Uppdraget	6
3. Metod	6
3.1 Finansiella nyckeltal	6
3.2 Rapporten 2022 jämfört med tidigare rapporter	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	16
4.4 Ekonomisk effektivitet	16
4.5 Sammanfattning	18
5. Analys	20
5.1 Finansiell utveckling – introduktion	20
5.2 Diversifierade rederier	20
5.2.1 Diversifierade rederier – Lönsamhet	20
5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet	23
5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet	25
5.2.4 Diversifierade rederier – Ekonomisk effektivitet	26
5.3 Tanker	27
5.3.1 Tanker – Lönsamhet	27
5.3.2 Tanker – Soliditet	30
5.3.3 Tanker – Likviditet	31
5.3.4 Tanker – Ekonomisk effektivitet	33
5.4 Torrlast	34
5.4.1 Torrlast – Lönsamhet	34
5.4.2 Torrlast – Soliditet	37
5.4.3 Torrlast – Likviditet	38
5.4.4 Torrlast – Ekonomisk effektivitet	40
5.5 Färjesjöfart	41
5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet	41
5.5.2 Färjesjöfart – Soliditet	44
5.5.3 Färjesjöfart – Likviditet	45
5.5.4 Färjesjöfart – Ekonomisk effektivitet	47
5.6 Management	48
5.6.1 Management – Lönsamhet	48
5.6.2 Management – Soliditet	51
5.6.3 Management – Likviditet	52

5.6.4	Management – Ekonomisk effektivitet.....	54
6.	Kommentar.....	56
	Appendix 1 Nyckeltalsdefinitioner	57
	Appendix 2 Bolag som ingår i studien.....	58
	Appendix 3 Koncernjusteringar som ingår i studien.....	59

Sammanfattning

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2022. Coronapandemin hade på det stora hela släppt taget detta år, ur perspektivet att de tidigare restriktionerna nu var släppta. Rapportens utformning följer strukturen i uppföljningen för åren 2018-2022, som i sin tur möjliggör jämförelser med tidigare uppföljningar för åren 2011–2017.

I rapporterna sedan 2018 har sjöfartsverksamheten renodlats när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd, genom att endast inkludera den verksamhet i koncernen som sker i Sverige och som är relaterad till sjöfart. Detta innebär ett metodskifte från åren 2011-2017, vilket medfört att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändrats för att bättre spegla sjöfartens omfattning. Ändringen är särskilt tydlig hos de diversifierade rederierna.

Ett mått för ekonomisk effektivitet har beräknats för de olika segmenten för att möjliggöra jämförelser över tid, med och utan sjöfartsstöd, likt tidigare rapporter.

Totalt har 34 verksamheter erhållit 1,33 mdr i sjöfartsstöd, vilket är något högre än 2021 då 33 verksamheter erhöll 1,18 mdr.

Analysen baseras på tillgänglig finansiell information i företagens årsredovisningar. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet, soliditet, likviditet och ekonomisk effektivitet har beräknats både inklusive och exklusive sjöfartsstöd för att bedöma effekterna av sjöfartsstödet på de olika nyckeltalen. Företagen är verksamma i segmenten diversifierade rederier, tankar, torrlast, färjesjöfart och management.

Av undersökningen framgår att nettoomsättningen för de företag i den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd (och som ingår i undersökningen) har ökat från ca 15,3 mdr 2021 till 22,4 mdr 2022. Detta kan också jämföras med nettoomsättningen 2020 som ytterligare något lägre (14,0 mdr). En avgörande faktor för den kraftiga omsättningsökningen på aggregerad nivå är att Stena Line, som är den klart största mottagaren av sjöfartsstöd, ökat sin nettoomsättning i koncernen med 42% från 2021 till 2022.

Inom segmenten diversifierade rederier, tankar, färjesjöfart och management ökar omsättningen till 2022. I segmentet torrlast, vars omsättning är mycket liten i förhållande till de andra segmenten, minskar nettoomsättningen till 2022 (endast två bolag ingår i segmentet torrlast 2022).

Det aggregerade rörelseresultatet (EBIT) för ingående företag 2022 är 2,78 mdr, en ökning från 0,95 mdr 2021. Det totala rörelseresultatet påverkas kraftigt av de diversifierade rederierna (Stena och Wallenius) som gått från 0,56 mdr i rörelseresultat 2021 till 2,28 mdr 2022.

Segmentet färjesjöfart har ett negativt rörelseresultat 2022, vilket dock kan härledas till ett specifikt bolag inom Destination Gotlands koncern (Hansa Destinations AB har ett rörelseresultat på -351 mkr med en omsättning på 145 mkr). Detta påverkar också flera av segmentets övriga nyckeltal.

Om vi endast ser till den population av bolag som varit med i analysen både 2021 och 2022 (29 bolag) ser vi en omsättningsökning från 15,3 mdr till 22,2 mdr, dvs. en uppgång med 45% (jämfört med 46% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd respektive år).

Rörelseresultatet (EBIT) stiger till 2,76 mdr från 0,92 mdr och det är de diversifierade rederier som står för merparten av ökningen i absoluta kronor, dvs. ett snarlikt resultat som när alla företag är med.

Sjöfartsstödet har under 2022 haft en stor eller avgörande betydelse för utvecklingen hos segmentens företag. Vinstmarginalen under år 2022 är positiv för samtliga segment, vilket inte varit fallet de senaste åren. Om sjöfartsstödet exkluderas sjunker vinstmarginalen från 11,6% i medelvärde (5,8% i medianvärde) till -37,5% i medelvärde (-12,5% i medianvärde). Medelvärdena är överlag volatila och känsliga för enskilda bolag, medan medianen inte är lika känslig.

Diversifierade rederier och tankersegmentet har positiv vinstmarginal 2022 även utan sjöfartsstöd.

Även räntabiliteten på eget kapital är positiv i samtliga segment 2022. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått dock negativt i samtliga segment utom diversifierade rederier. I fallen torrlast, färjesjöfart och management är måttet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

Jämfört med 2021 har soliditeten totalt sett ökat något 2022, från 27,1% i medelvärde till 35,3%. En liten förstärkning av soliditeten märks i samtliga fem segment, både sett till medelvärde och median. I managementsegmentet har soliditeten gått från negativ till positiv.

Kassalikviditeten har totalt sett ökat något mått som medelvärde. I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en något lägre nivå i segmentet torrlast, och en högre nivå i övriga fyra segment, jämfört med 2021.

Likviditetsbufferten har på aggregerad nivå minskat marginellt till 2022. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för färjesjöfart och management. I segmenten diversifierade rederier, tanker och torrlast har likviditetsbufferten istället ökat något.

Med sjöfartsstöd är segmenten management, tanker, färjesjöfart och torrlast ekonomiskt effektiva. Utan stöd uppvisar endast torrlastsegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige.

De flesta nyckeltal i de flesta segment blir klart försämrade när sjöfartsstödet plockas bort från beräkningen av respektive nyckeltal.

1. Bakgrund

Detta dokument innehåller en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2022. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet och har gett Research One AB i uppdrag att genomföra uppföljningen och författa underlagsrapporten.

2. Uppdraget

Research Ones uppdrag innebär att göra en årlig uppföljning av de finansiella effekterna för de rederier som mottager svenskt sjöfartsstöd. Denna rapport avser 2022 och baseras på rederiernas årsredovisningar för 2022. De företag som har mottagit svenskt sjöfartsstöd under 2022 utgör underlaget för undersökningen. I rapporten redovisas företagens finansiella ställning med hjälp av finansiella nyckeltal som avspeglar företagets lönsamhet, kapitalstruktur, likviditet och ekonomiska effektivitet. Den finansiella ställningen beskrivs och slutsatser dras om effekterna av sjöfartsstödet på företagets ekonomiska ställning.

3. Metod

3.1 Finansiella nyckeltal

Uppraget inkluderar att beskriva företagets 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.

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

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, dvs. 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 genom att ställa 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, dvs. då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna. I rapporten för 2020 användes Simpler-metoden för att beräkna ekonomisk effektivitet

3.2 Rapporten 2022 jämfört med tidigare rapporter

Rapportens utformning följer strukturen för rapporten för 2018-2021 utan särskilda ändringar. 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 sedan 2018 är att exkludera den verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Detta innebär att total omsättning, antal anställda och nyckeltal hos de analyserade företagen ändras mot åren t.o.m. 2017, framför allt i gruppen diversifierade rederier. Det är därför inte möjligt att helt jämföra nyckeltalen med åren 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 2022.

I rapporten ingår hela bokslutsår, dvs. 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 från och med rapporten som avser 2018. Vad gäller måttet ekonomisk effektivitet, görs analyser för de olika segmenten som mottar sjöfartsstöd. Nyckeltalet fungerar väl 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/segmentet som helhet.

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 bolagsverkets näringsregister.

Manuella kvalitetskontroller har utförts för att detektera 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 som har brutet räkenskapsår har hanterats så att årsbokslutet i sin helhet hänförs till det år som majoriteten av året har ingått i dvs. ett bokslut per 2023-04-30 räknas som 2022 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 2022 och har rapporterat in bokslut till Bolagsverket per 2023-10-01 ingår i undersökningen.

Observera att 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). Detta gällde även för analyserna avseende 2020 och 2021. Det totala antalet bolagsbokslut i analysen för 2022 är 33.

Vid en jämförelse med siffror för föregående rapport avseende 2021 så har förändringar skett i den undersökta populationen. Tre företag är nya stödmottagare 2022 och två företag får inte längre sjöfartsstöd. För en fullständig lista över de bolag som fått sjöfartsstöd 2022, 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 2021 och 2022 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. Vi kommenterar eventuella komplikationer gällande detta i analysavsnittet för respektive segment.

Klassificering av de ingående företagen förs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker

- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som gjorts tidigare år. 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 redier", 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 sedan dess 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 2018–2022.

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 2022 ingår samtliga 34 företag som erhållit sjöfartsstöd under 2022. För 2021 ingår 32 av de 33 företag som erhållit sjöfartsstöd 2021. Att antalet bolag i tabellerna nedan är lägre än det totala antalet beror på att företag har lyfts ur den totala populationen av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. De 33 redovisade boksluten för 2022 representerar 34 bolag. Dessa motiveringar återfinns i Appendix – ”Bolag som ingår i studien”. De i undersökningen ingående rederierna har klassificerats i segment. Med företagens resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2022 och 2021 sammanställts per segment och totalt, se tabell nedan.

Tabell 4.1: Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2022

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	2	8	9	33
Nettoomsättning	tkr	15 547 225	2 372 589	38 044	3 899 750	543 937	22 401 546
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	4 632 031	954 150	4 402	131 275	26 997	5 748 855
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	2 276 192	764 003	3 404	-292 809	24 770	2 775 560
Finansnetto	tkr	-887 017	20 314	-214	-90 850	-17 514	-975 281
Resultat e. finansnetto	tkr	1 389 174	784 317	3 190	-383 658	7 256	1 800 280
Krediterade stödbelopp	tkr	383 557	201 122	5 247	511 019	230 447	1 331 391
Andel av omsättningen	%	2,5%	8,5%	13,8%	13,1%	42,4%	5,9%
Andel av totalt stödbelopp	%	28,8%	15,1%	0,4%	38,4%	17,3%	100,0%
Antal Anställda	st	3 621	728	22	2 312	819	7 502
Anläggningstillgångar	tkr	51 502 128	2 742 344	14 421	5 379 835	45 717	59 684 444
Omsättningstillgångar	tkr	5 029 627	1 219 746	3 927	809 078	145 282	8 007 659
Summa tillgångar	tkr	57 331 755	3 962 090	18 347	6 188 912	190 999	67 692 104
Eget kapital	tkr	29 450 892	1 549 917	3 302	465 872	37 584	31 507 565
Obeskattade reserver	tkr	387 758	247 980	3 841	1 663 439	2 790	2 305 809
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	29 838 650	1 797 897	7 143	2 129 311	40 374	33 813 374
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	50 250	64 397	1	70 886	0	185 534
Kortfristiga skulder	tkr	5 678 765	514 362	7 009	796 935	139 141	7 136 213
Långfristiga skulder	tkr	20 968 621	1 579 379	4 194	3 207 165	11 483	25 770 842
Summa skulder	tkr	26 647 386	2 093 741	11 203	4 004 100	150 624	32 907 054
Summa eget kapital och skulder	tkr	56 536 285	3 956 035	18 347	6 204 296	190 998	66 905 962
Summa Förädlingsvärde	tkr	5 160 076	1 483 784	17 735	1 038 316	549 070	8 248 981
Summa Personalkostnad	tkr	2 604 494	597 563	14 331	1 255 479	523 945	4 995 813
Summa Kapitalkostnad	tkr	5 823 452	309 773	750	102 952	9 452	6 246 379
Ekonomisk effektivitet		1,63	0,61	0,85	1,31	0,97	1,36

Tabell 4.2: Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2022

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2021		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	7	6	30
Nettoomsättning	tkr	9 639 082	1 918 384	47 267	3 379 372	356 755	15 340 861
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	2 278 857	321 228	26 671	633 244	7 973	3 267 973
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	559 958	145 692	23 616	209 109	7 783	946 158
Finansnetto	tkr	-972 686	-157 902	-6 188	-75 006	21	-1 211 761
Resultat e. finansnetto	tkr	-412 727	-12 211	17 428	134 102	7 805	-265 602
Krediterade stödbelopp	tkr	349 466	190 250	9 859	417 409	214 891	1 181 874
Andel av omsättningen	%	3,6%	9,9%	20,9%	12,4%	60,2%	7,7%
Andel av totalt stödbelopp	%	29,6%	16,1%	0,8%	35,3%	18,2%	100,0%
Antal Anställda	st	2 775	1 070	32	2 180	747	6 803
Anläggningstillgångar	tkr	41 275 082	2 663 766	47 588	4 502 313	235	48 488 984
Omsättningstillgångar	tkr	4 084 258	734 454	35 298	1 229 322	111 451	6 194 782
Summa tillgångar	tkr	45 359 340	3 398 220	82 885	5 731 635	111 686	54 683 767
Eget kapital	tkr	18 854 500	779 556	26 671	498 891	3 739	20 163 357
Obeskattade reserver	tkr	387 758	250 845	1 224	915 315	0	1 555 142
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	19 242 258	1 030 401	27 895	1 414 206	3 739	21 718 499
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	24 500	60 471	0	110 608	0	195 579
Kortfristiga skulder	tkr	4 378 283	540 282	16 435	935 390	112 089	5 982 479
Långfristiga skulder	tkr	17 259 283	1 763 947	38 555	3 481 125	460	22 543 369
Summa skulder	tkr	21 637 566	2 304 228	54 990	4 416 514	112 549	28 525 849
Summa eget kapital och skulder	tkr	40 904 325	3 395 100	82 885	5 941 329	116 288	50 439 927
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 098 142	864 445	44 695	1 425 969	467 821	5 901 072
Summa Personalkostnad	tkr	2 251 422	692 512	20 988	1 167 812	459 726	4 592 459
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 405 538	58 832	2 009	38 830	501	1 505 709
Ekonomisk effektivitet		1,18	0,87	0,51	0,85	0,98	1,03

För 2021 är 30 bokslut med i Tabell 4.2 ovan. Det är samma företag och samma tabell som var med i den rapport som lämnades för 2021.

I tidigare rapporter användes hela koncernbokslut för några av rederierna, vilket gjorde att omsättning och anställda utöver sjöfart i Sverige kom med. Sedan 2018 redovisas de andelar av koncernbokslut som speglar sjöfarten. Nettoomsättningen på de analyserade företagen blir med den nya metoden 22,4 mdr 2022, 15,3 mdr 2021, 14,0 mdr 2020, 16,9 mdr 2019, 15,2 mdr 2018 och 15,3 mdr 2017. Samtliga segment har ökat sin omsättning till 2022, utom torrlast där ett av tre bolag fallit bort.

En avgörande faktor för den kraftiga omsättningsökningen på aggregerad nivå är att Stena Line, som är den klart största mottagaren av sjöfartsstöd, ökat sin nettoomsättning i koncernen med 42% från 2021 till 2022.

Rörelseresultatet (EBIT) för ingående företag 2022 uppgår aggregerat till 2,8 mdr jämfört med 1,3 mdr 2021. Denna förändring kan framför allt tillskrivas ett kraftigt förbättrat rörelseresultat för diversifierade rederier. Även torrlast, färjesjöfart och management har ett förbättrat rörelseresultat 2021, även om dessa har en mindre påverkan på den aggregerade siffran.

Nivån på det totala sjöfartsstödet har legat relativt stabilt runt ca 1,4–1,5 miljarder kronor under flera år fram till 2020, då det totala stödbeloppet minskade till 1,23 mdr. Till 2021 minskade stödbeloppet en aning ytterligare till 1,18 mdr, medan beloppet ökat igen 2022 till 1,33 mdr. För segmenten diversifierade rederier, tankar, färjesjöfart och management har stödbeloppen ökat 2022 jämfört med 2021. För segmentet torrlast har stödbeloppen istället minskat något när ett av tre bolag är borta ur segmentet.

Om vi ser på sjöfartsstödet i relation till omsättningen i respektive segment för 2022 och 2021 är stödet i relation till den totala omsättningen som högst i segmentet management (ca 42 %) – en nivå som är marginellt lägre än 2021 (44 %). Inom övriga segment utgör sjöfartsstödet i relation till omsättningen ett något mer begränsat ekonomiskt tillskott. Det kan konstateras att segmentet färjesjöfart är det enda segment där sjöfartsstödet blivit större i relation till omsättningen jämfört med 2021 (från 12,4% till 13,1%).

Analys av företag som varit med både 2022 och 2021

Om vi endast ser till de 29 bolag som varit med i analysen både 2021 och 2022 ser vi en omsättningsökning från 15,3 mdr till 22,2 mdr, dvs. en uppgång med 45% (jämfört med 46% om vi ser till samtliga bolag som fått stöd vardera året).

Tabell 4.1a och 4.2a nedan visar utvecklingen för dessa 29 företag mellan åren.

Rörelseresultatet (EBIT) stiger från 0,92 mdr till 2,76 mdr, där de diversifierade rederierna står för merparten av ökningen. I nyckeltalsredovisningen nedan kommenterar vi särskilt om värdena avviker väsentligt jämfört med om alla företag är med. Observera också att tabell 4.2a nedan är snarlik tabell 4.1 ovan, eftersom de bolag som exkluderats i tabell 4.2a var små i relation till övriga bolag i 2022 års resultat.

Tabell 4.1a och 4.2a: Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen både 2021 och 2022

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	2	7	6	29
Nettoomsättning	tkr	15 547 225	2 372 589	38 044	3 890 322	386 693	22 234 874
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	4 632 031	954 150	4 402	130 105	5 691	5 726 379
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	2 276 192	764 003	3 404	-293 691	5 499	2 755 406
Finansnetto	tkr	-887 017	20 314	-214	-90 606	-2 905	-960 428
Resultat e. finansnetto	tkr	1 389 174	784 317	3 190	-384 297	2 594	1 794 978
Krediterade stödbelopp	tkr	367 336	187 246	5 247	508 206	225 313	1 293 349
Andel av omsättningen	%	2,4%	7,9%	13,8%	13,1%	58,3%	5,8%
Andel av totalt stödbelopp	%	27,6%	14,1%	0,4%	38,2%	16,9%	97,1%
Antal Anställda	st	3 621	728	22	2 304	777	7 452
Anläggningstillgångar	tkr	51 502 128	2 742 344	14 421	5 377 337	239	59 636 469
Omsättningstillgångar	tkr	5 829 627	1 219 746	3 927	800 523	103 981	7 957 803
Summa tillgångar	tkr	57 331 755	3 962 090	18 347	6 177 860	104 220	67 594 272
Eget kapital	tkr	29 450 892	1 549 917	3 302	463 424	6 702	31 474 236
Obeskattade reserver	tkr	387 758	247 980	2 891	1 663 439	0	2 302 069
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	29 838 650	1 797 897	6 193	2 126 863	6 702	33 776 304
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	50 250	64 397	1	70 886	0	185 534
Kortfristiga skulder	tkr	5 678 765	514 362	7 009	796 017	97 057	7 093 211
Långfristiga skulder	tkr	20 968 621	1 579 379	4 194	3 199 477	460	25 752 131
Summa skulder	tkr	26 647 386	2 093 741	11 203	3 995 495	97 517	32 845 342
Summa eget kapital och skulder	tkr	56 536 285	3 956 035	17 397	6 193 244	104 219	66 807 180
Summa Förädlingsvärde	tkr	5 160 076	1 483 784	17 735	1 028 762	489 992	8 180 348
Summa Personalkostnad	tkr	2 604 494	597 563	14 331	1 247 050	484 378	4 947 816
Summa Kapitalkostnad	tkr	5 823 452	309 773	750	102 461	2 792	6 239 228
Ekonomisk effektivitet		1,63	0,61	0,85	1,31	0,99	1,37

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2021		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	2	7	6	29
Nettoomsättning	tkr	9 639 082	1 918 384	30 294	3 379 372	356 755	15 323 887
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	2 278 857	324 389	3 021	633 244	9 265	3 248 776
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	559 958	144 792	2 033	209 109	9 075	924 967
Finansnetto	tkr	-972 686	-157 988	-227	-75 006	22	-1 205 885
Resultat e. finansnetto	tkr	-412 727	-13 197	1 806	134 102	9 098	-280 918
Krediterade stödbelopp	tkr	349 466	189 811	5 402	417 409	214 891	1 176 978
Andel av omsättningen	%	3,4%	9,0%	15,0%	11,7%	43,6%	7,2%
Andel av totalt stödbelopp	%	29,7%	16,1%	0,5%	35,5%	18,3%	100,0%
Antal Anställda	st	2 775	1 055	22	2 180	747	6 779
Anläggningstillgångar	tkr	41 275 082	2 663 766	12 833	4 502 313	235	48 454 230
Omsättningstillgångar	tkr	4 084 258	733 603	2 544	1 227 047	31 774	6 079 225
Summa tillgångar	tkr	45 359 340	3 397 369	15 377	5 729 360	32 009	54 533 455
Eget kapital	tkr	18 854 500	778 783	3 045	405 046	3 739	20 045 112
Obeskattade reserver	tkr	387 758	250 845	1 224	915 315	0	1 555 142
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	19 242 258	1 029 628	4 268	1 320 361	3 739	21 600 254
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	24 500	60 471	0	110 608	0	195 579
Kortfristiga skulder	tkr	4 378 283	540 204	5 779	1 283 586	112 089	6 319 942
Långfristiga skulder	tkr	17 259 283	1 763 947	5 329	3 481 125	460	22 510 143
Summa skulder	tkr	21 637 566	2 304 150	11 109	4 764 710	112 549	28 830 085
Summa eget kapital och skulder	tkr	40 904 325	3 394 249	15 377	6 195 680	116 288	50 625 919
Summa Förädlingsvärde	tkr	3 098 142	863 679	16 827	1 425 969	469 113	5 873 729
Summa Personalkostnad	tkr	2 251 422	692 486	14 794	1 167 812	459 726	4 586 239
Summa Kapitalkostnad	tkr	1 405 538	58 774	237	32 574	501	1 497 624
Ekonomisk effektivitet		1,18	0,87	0,89	0,84	0,98	1,04

Finansiella nyckeltalens utveckling

I tabellen nedan visas samtliga finansiella nyckeltal 2022 per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde.

Tabell 4.4: Aggregerade nyckeltal för 34 rederier som ingår i analysen 2022

NYCKELTAL 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	22,7%	21,8%	9,0%	7,1%	19,0%	16,8%
	Median	22,7%	16,5%	9,0%	9,0%	2,3%	9,0%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	19,9%	7,7%	-4,8%	-71,6%	-68,7%	-32,4%
	Median	19,9%	1,0%	-4,8%	-24,9%	-49,1%	-7,4%
Vinstmarginal	Medel	15,8%	22,7%	8,5%	5,9%	1,6%	11,6%
	Median	15,8%	15,2%	8,5%	5,6%	0,5%	5,8%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	13,1%	8,6%	-5,3%	-72,8%	-86,0%	-37,5%
	Median	13,1%	0,3%	-5,3%	-26,2%	-51,4%	-12,5%
Rörelseresultat per anställd	Medel	1 368	673	160	22	217	505
	Median	1 368	263	160	44	14	110
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	1 214	342	-80	-215	-35	736
	Median	1 214	38	-80	-222	-234	-111
K/I-tal	Medel	84,4%	82,5%	92,7%	95,1%	98,5%	90,7%
	Median	84,4%	86,3%	92,7%	95,9%	99,7%	94,8%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	87,1%	95,0%	104,6%	170,7%	179,5%	136,5%
	Median	87,1%	99,6%	104,6%	120,7%	136,8%	110,0%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	4,8%	43,7%	94,7%	13,5%	163,3%	69,7%
	Median	4,8%	48,6%	94,7%	20,9%	29,0%	29,0%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	3,4%	-8,3%	-66,4%	-262,8%	-10536,5%	-421,7%
	Median	3,4%	-0,5%	-66,4%	-115,3%	-3148,6%	-38,3%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	2,7%	18,7%	17,1%	4,3%	4,1%	10,1%
	Median	2,7%	12,9%	17,1%	4,2%	1,7%	5,8%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	2,0%	4,0%	-12,8%	-32,3%	-386,7%	-112,5%
	Median	2,0%	0,7%	-12,8%	-20,2%	-187,4%	-12,1%
Soliditet	Medel	58,6%	51,9%	34,9%	27,5%	14,9%	35,3%
	Median	58,6%	48,3%	34,9%	25,7%	14,2%	34,4%
Kassalikviditet	Medel	0,93	2,93	0,52	2,04	0,95	1,91
	Median	0,93	2,19	0,52	1,15	1,03	1,18
Likviditetsbuffert	Medel	1,1%	27,9%	10,8%	12,7%	16,9%	18,6%
	Median	1,1%	22,1%	10,8%	7,8%	9,8%	15,2%
Ekonomisk effektivitet	Medel	1,90	1,13	0,85	2,71	0,92	1,49
	Median	1,90	0,84	0,85	0,97	0,99	0,94
Personaleffektivitet	Medel	0,43	0,88	0,81	2,35	0,88	1,20
	Median	0,43	0,70	0,81	0,89	0,98	0,81
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,50	1,19	1,10	3,11	1,92	1,81
	Median	0,50	0,94	1,10	1,34	1,38	1,17
Kapitaleffektivitet	Medel	1,47	0,26	0,04	0,36	0,04	0,28
	Median	1,47	0,13	0,04	0,06	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 medelvärde. Jämförelser görs med 2021 års nyckeltal. Vi kommenterar särskilt om nyckeltalens utveckling blir väsentligt annorlunda om beräkningarna görs för endast de företag som varit med i analysen både 2021 och 2022.

Tabell 4.5: Aggregerade nyckeltal för 32 rederier som ingår i analysen 2021

NYCKELTAL 2021		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	5,7%	-1,9%	46,8%	8,6%	-36,5%	-1,0%
	Median	5,7%	4,6%	8,1%	5,4%	-0,1%	5,1%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	1,8%	-19,7%	26,2%	-29,2%	-133,9%	-38,7%
	Median	1,8%	-17,4%	-8,0%	-20,3%	-55,3%	-20,8%
Vinstmarginal	Medel	-3,8%	0,9%	34,6%	1,2%	-37,9%	-3,8%
	Median	-3,8%	1,7%	7,4%	1,9%	0,0%	1,3%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	-7,7%	-16,9%	13,9%	-36,5%	-135,3%	-41,5%
	Median	-7,7%	-19,4%	-8,6%	-23,6%	-55,3%	-21,3%
Rörelseresultat per anställd	Medel	253	6	783	74	-115	214
	Median	253	75	126	9	0	63
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd)	Medel	76	-241	470	-106	-338	354
	Median	76	-184	-125	-169	-321	-188
K/I-tal	Medel	103,7%	100,0%	83,3%	99,5%	137,8%	106,0%
	Median	103,7%	98,3%	93,6%	98,3%	100,1%	98,8%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	107,5%	115,8%	97,2%	134,2%	228,2%	140,2%
	Median	107,5%	118,0%	107,4%	120,9%	144,3%	119,7%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	-2,1%	-125,4%	60,8%	21,9%	-25,4%	-44,2%
	Median	-2,1%	6,2%	66,1%	15,1%	86,4%	17,9%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	-3,8%	-262,9%	-65,9%	-335,5%	-1445,5%	-587,4%
	Median	-3,8%	-30,8%	-80,4%	-31,2%	-4588,4%	-54,1%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	-0,8%	-6,6%	15,4%	1,8%	-7,7%	-2,3%
	Median	-0,8%	1,2%	12,7%	3,5%	0,5%	1,4%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	-1,5%	-27,0%	-11,4%	-31,5%	-163,7%	-52,2%
	Median	-1,5%	-8,4%	-14,8%	-9,4%	-141,5%	-13,5%
Soliditet	Medel	44,8%	43,7%	29,4%	21,0%	-6,1%	27,1%
	Median	44,8%	34,9%	28,8%	15,8%	1,3%	27,5%
Kassalikviditet	Medel	0,82	2,39	1,23	1,07	0,92	1,56
	Median	0,82	1,58	0,37	0,96	0,95	1,03
Likviditetsbuffert	Medel	1,0%	25,1%	8,9%	15,0%	31,2%	20,7%
	Median	1,0%	17,3%	5,3%	11,1%	31,1%	14,3%
Ekonomisk effektivitet	Medel	1,57	1,06	0,69	0,88	-4,39	-0,08
	Median	1,57	0,91	0,86	0,91	0,97	0,93
Personaleffektivitet	Medel	0,71	0,98	0,66	0,87	-4,71	-0,23
	Median	0,71	0,87	0,84	0,95	0,97	0,87
Personaleffektivitet (exkl stöd)	Medel	0,84	1,35	0,93	1,19	-4,53	0,06
	Median	0,84	1,18	1,16	1,33	1,35	1,21
Kapitaleffektivitet	Medel	0,87	0,08	0,03	0,01	0,32	0,16
	Median	0,87	0,05	0,02	0,02	0,00	0,03

4.1 Lönsamhet

Förmågan att generera överskott och vinster mäts under rubriken lönsamhet och fångas genom olika nyckeltal. Vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital diskuteras även per segment i rapporten. Vi kommenterar om utvecklingen är generell för gruppen eller om något enstaka företag har bidragit stort till utvecklingen.

Vinstmarginalen totalt sett har ökat 2022, från -3,8% i medelvärde 2021 (1,3 % i medianvärde) till 11,6 % i medelvärde 2022 (5,8%), där just medelvärdesbildningen är speciellt känslig för exceptionella resultat hos individuella företag. Samtliga segment har en positiv vinstmarginal 2022, vilket är en betydande skillnad gentemot både 2021 och 2020 då segmenten färjesjöfart, management och diversifierade rederier hade negativ vinstmarginal.

Om sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen 2022 sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå klart negativ avseende både medel- och medianvärden. Vinstmarginalen med respektive utan stöd sjunker från 11,6% i medelvärde (5,8 % i medianvärde) till -37,5% i medelvärde (-12,5 % i medianvärde). Diversifierade rederier och tankers har en positiv vinstmarginal 2022 även utan sjöfartsstöd. Om vi endast ser till företag som var med i analysen bägge åren är vinstmarginalen bättre 2022.

Räntabilitet på eget kapital uppvisar totalt sett en förbättring 2022 gentemot 2021 – en ökning från -44,2% (medianvärde 17,9%) till 69,7% (29,0%). Det är alltså främst medelvärdet, som är mycket volatilt från år till år till följd av att det egna kapitalet i vissa bolag är litet, som förbättras. Medianvärdet ökar dock också i viss grad, från 17,2% till 29,0%.

Om man studerar segmenten har samtliga fem segment positiv räntabilitet på eget kapital 2022, varav tre segment hade negativ räntabilitet 2021. Torrlast och management har kraftigt positiv räntabilitet sett till medelvärde. Diversifierade rederier har gått från en svagt negativ räntabilitet 2021 (-2,1%) till en svagt positiv räntabilitet 2022 (4,8%). Tanker förbättrar samma mått från -125,4% till 43,7% medan management ökar från -25,4% till 163,3%. Torrlast ökar sin räntabilitet ytterligare något från 60,8% till 94,7%. Färjesjöfarten minskar räntabiliteten en aning – från 21,9% till 13,5%, men förbättrar medianen (från 15,1% till 20,9%).

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

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 2021 har soliditeten totalt sett stärkts en aning till 2022, från 27,1% i medelvärde till 35,3%. Medianvärdet följer ett liknande mönster och har gått från 27,5% till 34,4%.

En liten förstärkning av soliditeten märks i samtliga fem segment, både sett till medelvärde och median. För segmentet management har soliditeten gått från negativ (-6,1%) till positiv (14,9%).

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och nyckeltalet **kassalikviditet** har totalt sett ökat något mått som medelvärde (från 1,56 år 2021 till 1,91 år 2022). I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en något lägre nivå i segmentet torrlast, och en högre nivå i övriga fyra segment, jämfört med 2021.

Likviditetsbufferten, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har på aggregerad nivå minskat marginellt från 20,7% i medelvärde år 2021 till 18,6% år 2022. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för färjesjöfart och management. I segmenten diversifierade rederier, tanker och torrlast har likviditetsbufferten istället ökat något.

4.4 Ekonomisk effektivitet

Nyckeltalet **ekonomisk effektivitet** beräknas genom att ställa 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, dvs. 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 kan ses som en av de grundläggande tankarna bakom sjöfartsstödet. Perspektivet är att ekonomisk effektivitet är ett komplement till traditionella lönsamhets- och räntabilitetsmått, vilka kan vara överdrivet känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Med ekonomisk effektivitet kan vi därmed följa och jämföra ekonomisk utveckling mellan företag och segment oavsett typ av verksamhet eller företagets konstruktion.

Diagrammen 4.1 och 4.2 nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2022, med och utan sjöfartsstöd. Personalintensiva segment befinner sig upp mot vänstra hörnet i diagrammen, och det motsatta gäller om segmentet är mer kapitalintensivt. Diversifierade rederier och färjesjöfart är de segment som med sjöfartsstöd hamnar "utanför" den diagonala linjen som representerar en ekonomisk effektivitet på 1,0.

Med sjöfartsstöd (Diagram 4.1) är management, tankar och torrlast alltså ekonomiskt effektiva. 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). Vi ser alltså att fyra av fem segment har en ekonomisk effektivitet >1,0 utan sjöfartsstöd.

Diagram 4.3 visar att situationen var något bättre överlag 2021, och det aggregerade värdet för ekonomisk effektivitet i populationen har gått från 1,03 2021 till 1,36 2022, med sjöfartsstödet inkluderat. Det totala förädlingsvärdet har ökat sedan 2021, men kostnaden för kapital har stigit ännu mer, vilket skapar en något försämrad effektivitet på totalnivå 2022.

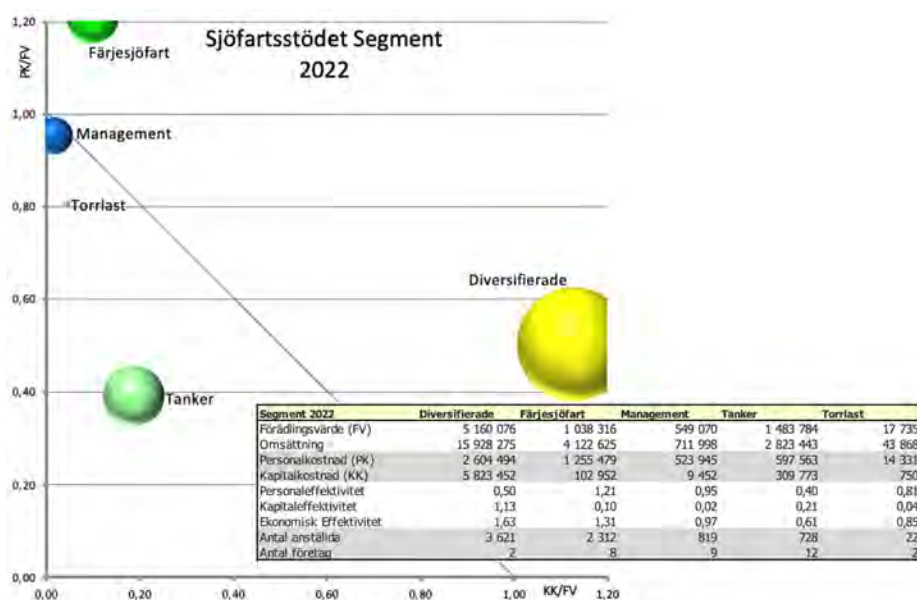


Diagram 4.1: Ekonomisk effektivitet 2022 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd

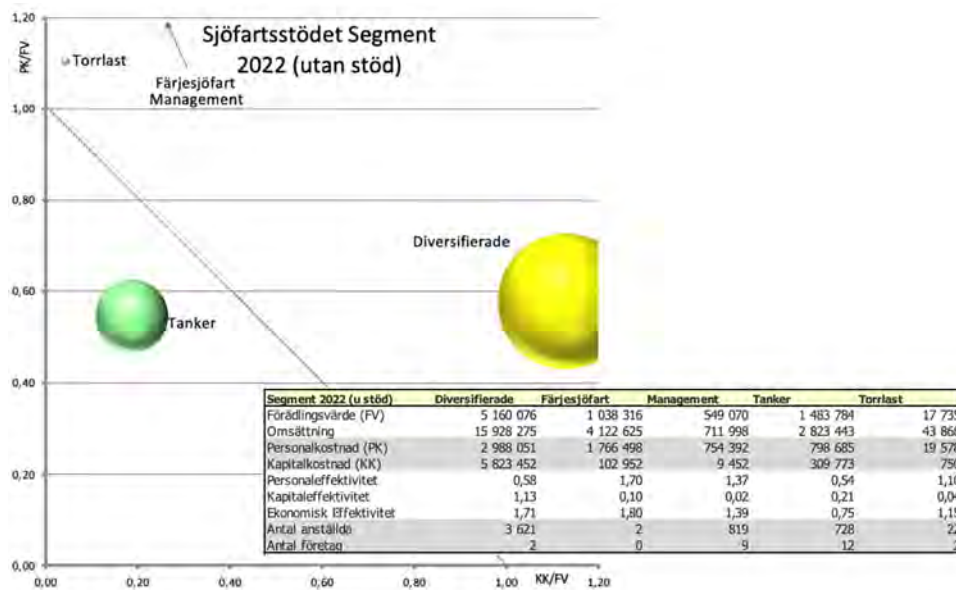


Diagram 4.2: Ekonomisk effektivitet 2022 hos de olika segmenten, utan sjöfartsstöd

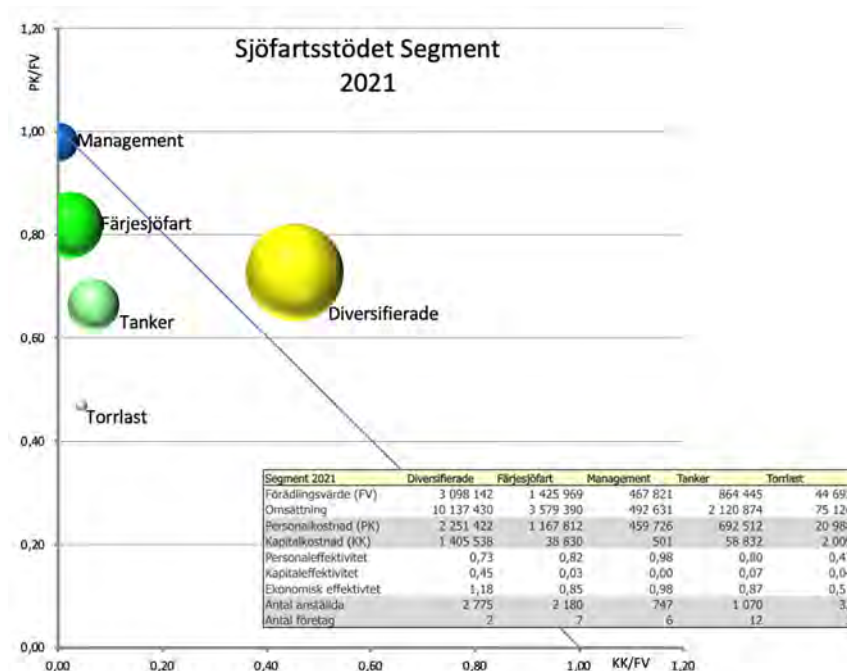


Diagram 4.3: Ekonomisk effektivitet 2021 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd (diagram taget från rapporten avseende 2021)

4.5 Sammanfattning

Omsättningen för den svenska sjöfartsnärings som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i denna undersökning ökar till år 2022 från år 2021. Rörelseresultatet (EBIT) för företagen 2022 aggregerat ökar väsentligt för gruppen som helhet. Diversifierade rederier har 2022 ett kraftigt förbättrat rörelseresultat, vilket är avgörande för den aggregerade bilden.

Sjöfartsstödet har under 2022 haft en stor betydelse, liksom föregående år, och har 2022 liksom 2021 räckt till för att täcka upp verksamheternas kostnader på ett bättre sätt än vad som var fallet 2020. 2020 var effekterna av pandemin för stora för att stödet skulle kunna täcka upp helt.

Vinstmarginalen under år 2022 var positiv för samtliga segment sett till oviktat medelvärde och median för de ingående bolagen (den reella bakomliggande vinstmarginalen för segmentet färjesjöfart var dock negativ, vilket beror på ett enskilt bolag inom Destination Gotlands koncern, Hansa Destinations AB, som hade ett kraftigt negativt resultat).

Om sjöfartsstödet exkluderas har diversifierade rederier och tankersegmentet positiva vinstmarginaler 2022 (medelvärde).

Samtliga segment har en positiv räntabilitet på eget kapital år 2022. Segmentet management har en kraftigt positiv räntabilitet som ett resultat av extremvärden för enskilda bolag. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment utom diversifierade rederier. I vissa fall blir måtten extremt negativa till följd av små egna kapital i de ingående bolagen.

Om vi endast ser till de 29 bolag som varit med i analysen både 2021 och 2022 ser vi en omsättningsökning från 15,3 mdr till 22,2 mdr, dvs. en uppgång med 45%. Rörelseresultatet (EBIT) stiger från 0,92 mdr till 2,76 mdr, där de diversifierade rederierna står för merparten av ökningen, dvs ett snarligt resultat som när alla företag är med.

Jämfört med föregående år har soliditeten totalt sett ökat något, från 27,1% i medelvärde till 35,3%. En liten förstärkning av soliditeten märks i samtliga fem segment, både sett till medelvärde och median.

Kassalikviditeten har totalt sett ökat något mätt som medelvärde. I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en något lägre nivå i segmentet torrlast, och en högre nivå i övriga fyra segment, jämfört med 2021.

Likviditetsbufferten har på aggregerad nivå minskat marginellt till 2022. I de enskilda segmenten har minskningar skett av likviditetsbufferten i segmenten för färjesjöfart och management. I segmenten diversifierade rederier, tanker och torrlast har likviditetsbufferten istället ökat något.

Med sjöfartsstöd är segmenten management, tanker, färjesjöfart och torrlast ekonomiskt effektiva. Utan stöd uppvisar endast torrlastsegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige.

5. Analys

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under 2008–2021 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 2017–2022 med ny metod.

Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Diversifierade rederier
- 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.

5.2 Diversifierade rederier

I segmentet diversifierade rederier ingår två rederier: Stena och Wallenius. Även Viking Supply Ships ingick fram till och med 2018. Eftersom segmentet utgörs av två bolag är medelvärden och medianer för respektive nyckeltal identiska.

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

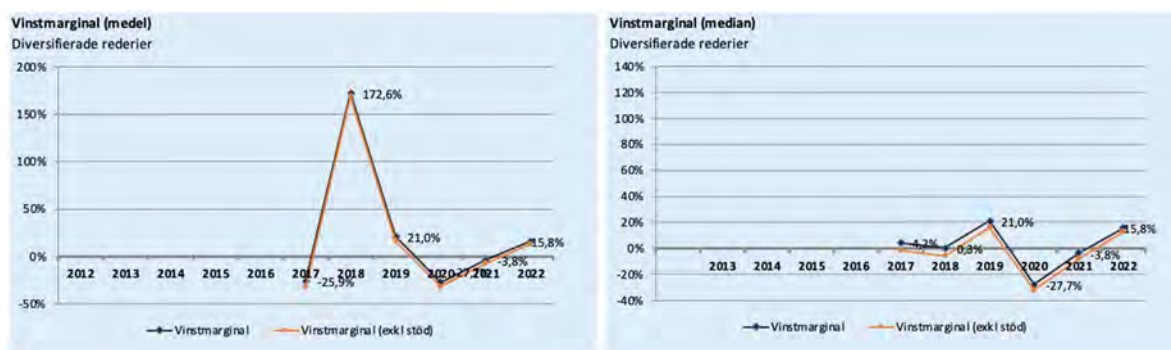


Diagram 5.2 Vinstmarginal 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: De två rederier som är med 2022 (och 2020-2021) har båda vänt till positiv 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.

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

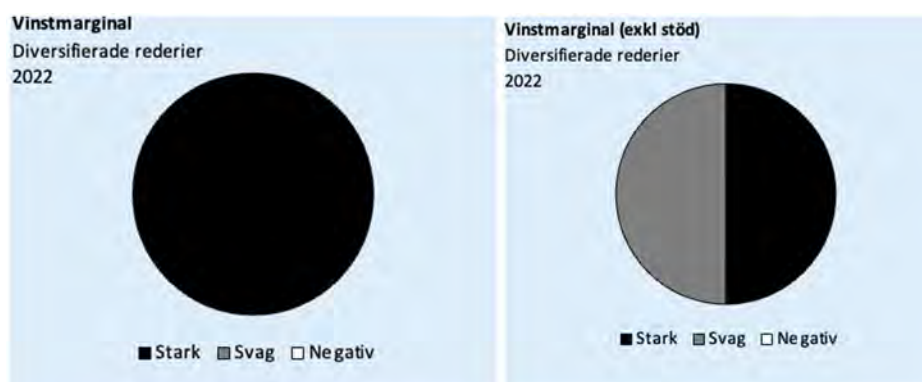


Diagram 5.3 Vinstmarginal 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av diagrammen framgår att båda företagen har starka vinstmarginaler 2022 med sjöfartsstödet. Ett av bolagen har dessutom stark vinstmarginal även utan stödet. I tabellen nedan visas klassificeringen av företagets vinstmarginal under hela den undersökta perioden 2008–2022 inklusive och exklusive sjöfartsstödet.

Tabell 5.1 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Exkl. stöd	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	33%	50%	0%	0%	100%
	Negativ < 0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	33%	33%	0%	100%	100%	0%
	Stark > 5%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	0%	0%	33%	50%	0%	0%	50%
	Svag 0-5%	67%	33%	33%	33%	67%	0%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	50%
	Negativ < 0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	50%	100%	100%	0%
	Stark > 5%	33%	33%	33%	33%	33%	67%	0%	0%	33%	50%	0%	0%	50%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har inneburit att företagen i segmentet har uppnått en positiv vinstmarginal år 2020 eller 2021, men att marginalerna förbättras både med och utan stöd till 2022.

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

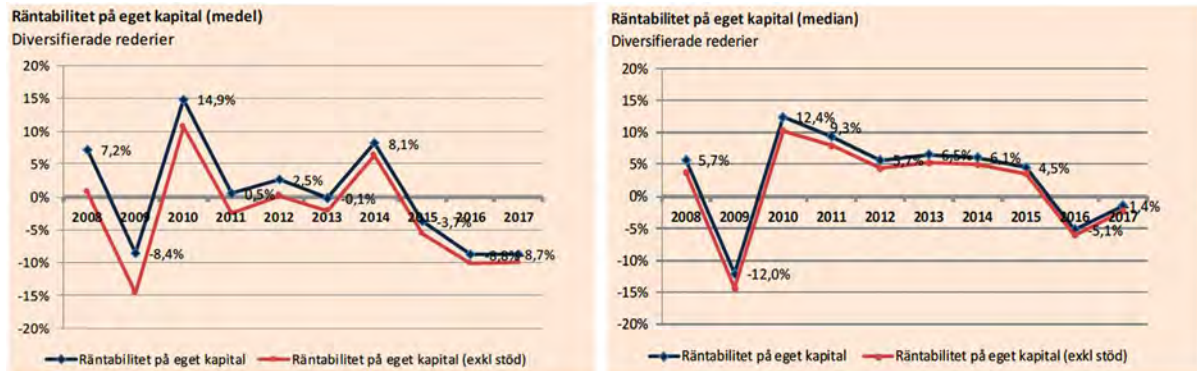


Diagram 5.4 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

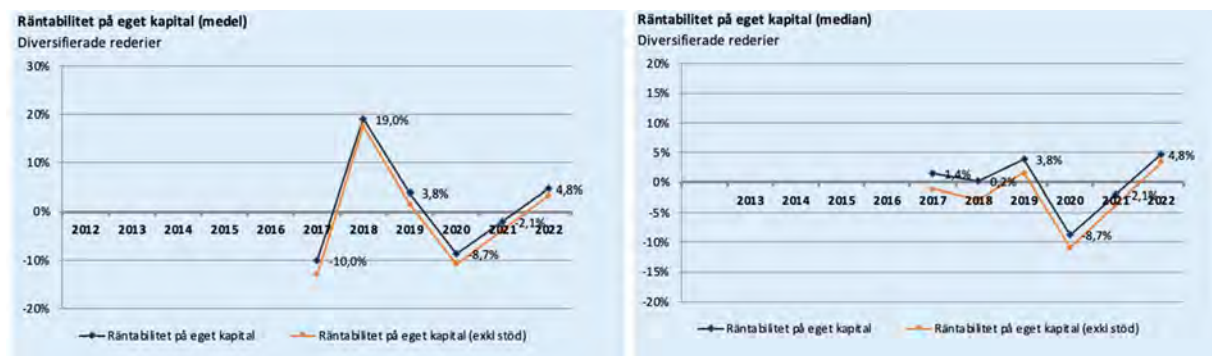


Diagram 5.5 Räntabilitet på eget kapital 2017-2022

Utvecklingen 2018-2022: 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 2019-2022. Såväl medelvärde som median har blivit positiva för de båda kvarvarande företagen 2022.

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.

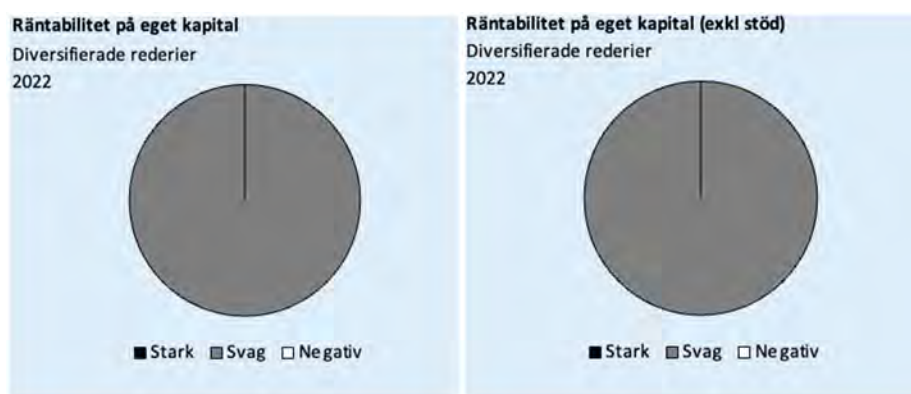


Diagram 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Under 2022 har båda företagen i segmentet en räntabilitet på eget kapital som klassificeras som svag, såväl med som utan sjöfartsstöd. Detta är en förbättring jämfört med 2020-2021, då räntabiliteten på eget kapital var negativ för båda bolagen.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008-2022, inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.2 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	67%	33%	33%	0%	33%	33%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	33%	33%	33%	67%	67%	33%	33%	67%	33%	100%	0%	0%	100%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	33%	33%	0%	100%	100%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	100%	67%	33%	67%	100%	67%	33%	33%	0%	50%	0%	0%	100%
	Negativ	< 0%	0%	33%	33%	33%	0%	33%	67%	67%	67%	50%	100%	100%	0%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har gjort någon dramatisk skillnad för de två bolagens räntabilitet på eget kapital de senaste tre åren, utifrån de klassificeringsgränser som används här.

5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet

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

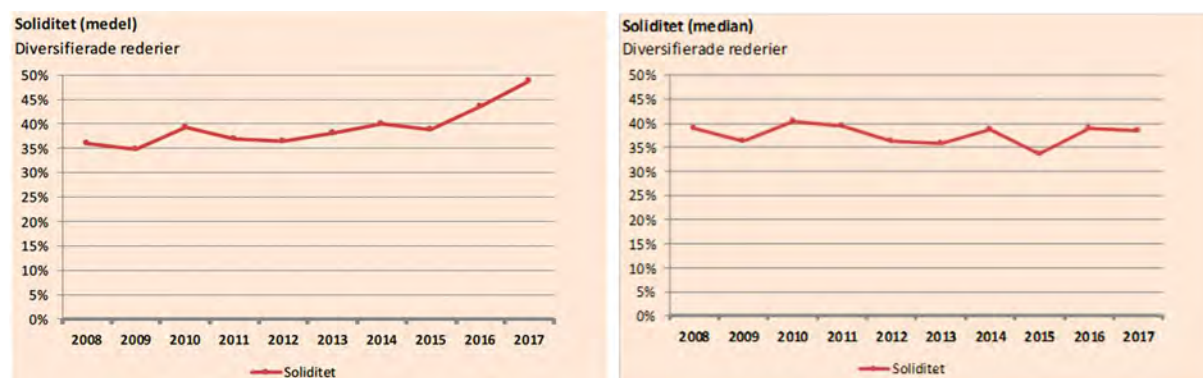


Diagram 5.7 Soliditet 2008-2017

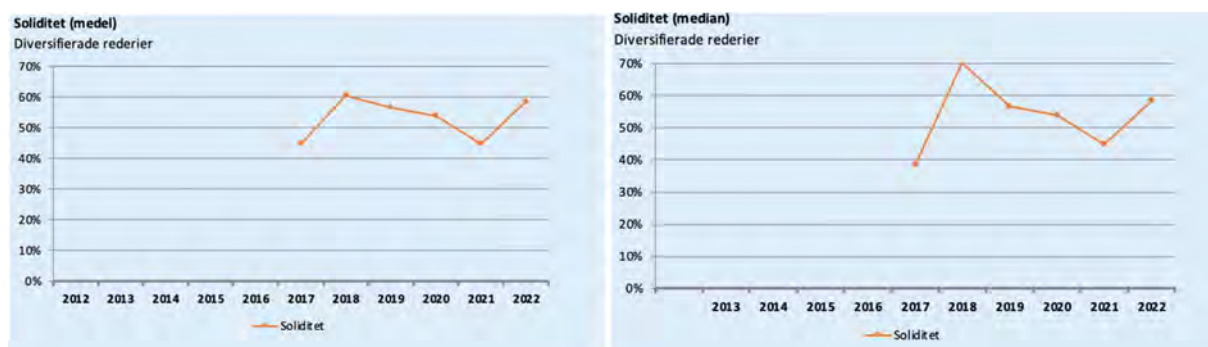


Diagram 5.8 Soliditet 2017-2022

Utvecklingen 2018-2022: Soliditeten hade en minskande trend 2019-2021. Under 2022 har soliditeten tydligt vänt uppåt för diversifierade rederier.

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

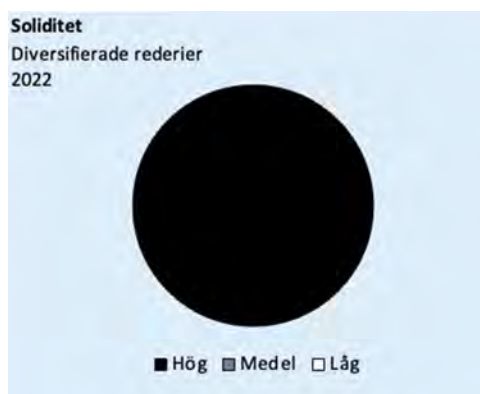


Diagram 5.9 Soliditet 2022

De två företagen i segmentet diversifierade rederier ligger båda på en hög nivå avseende soliditet under 2022, liksom under hela perioden 2008-2021 (se tabell nedan).

Tabell 5.3 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Soliditet	Hög > 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel 15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg < 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte innebär någon förändring av klassificeringen av nivåerna på soliditet för de diversifierade rederierna, utifrån de klassificeringsgränser som används här.

5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet

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

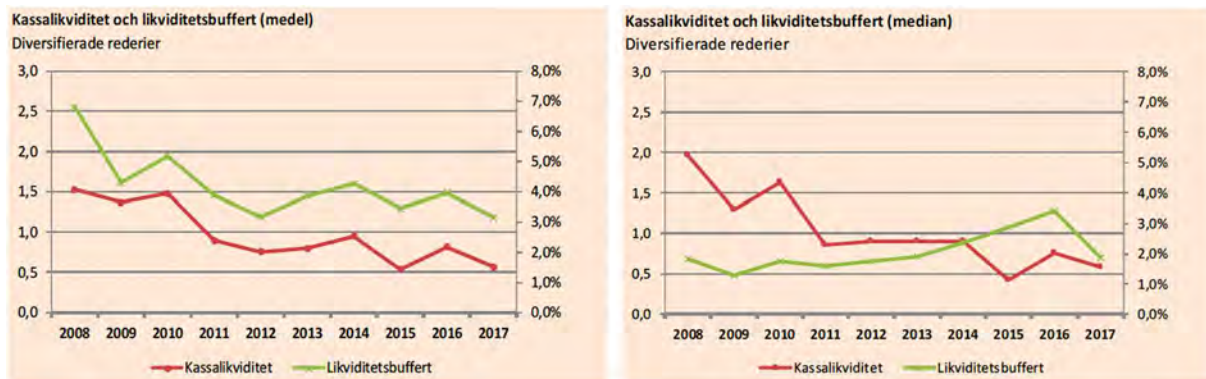


Diagram 5.10 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

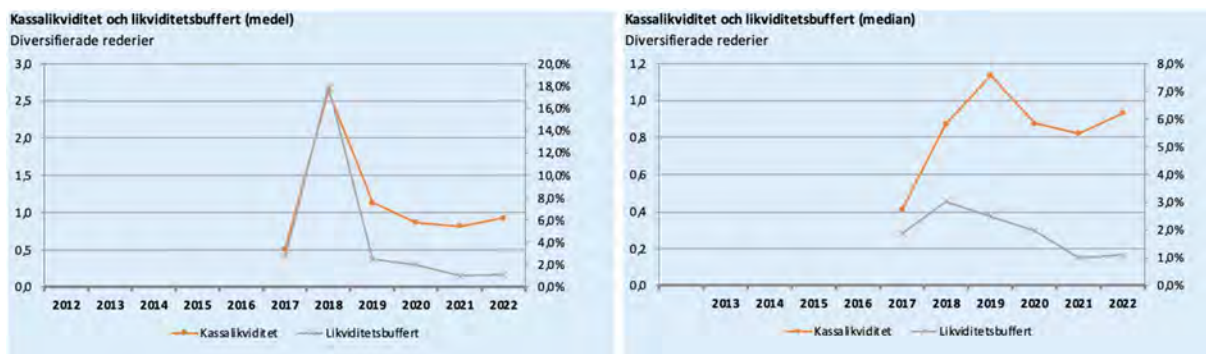


Diagram 5.11 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2022

Utvecklingen 2018-2022: Ökningen till 2018 var mycket stor och berodde på ovan nämnda redovisning i Viking Supply Ships. Sedan 2019 är kassalikviditet och likviditetsbuffert lägre. Under 2022 har båda nyckeltalen förbättrats något.

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

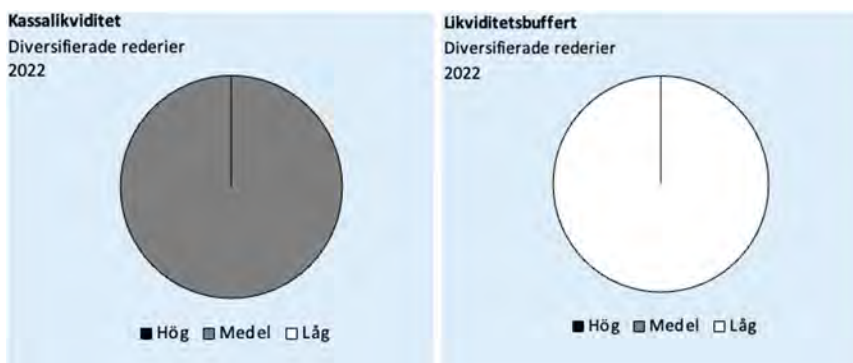


Diagram 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2022

Båda företagen i segmentet uppvisar en medelhög kassalikviditet 2022. Båda företagen har en låg nivå på likviditetsbufferten.

I tabellen nedan visas hur de diversifierade rederierna klassificerats i respektive nivå under perioden 2008-2022, avseende nyckeltalen för likviditet.

Tabell 5.4 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	67%	33%	0%	0%	33%	0%	33%	0%	33%	50%	0%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	33%	33%	67%	67%	33%	33%	0%	33%	33%	50%	50%	50%	100%
	Låg	< 0,8	0%	33%	33%	33%	33%	67%	67%	67%	33%	0%	50%	50%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%
	Medel	5-10 %	0%	33%	33%	33%	33%	0%	33%	33%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	67%	67%	67%	100%	67%	67%	67%	100%	100%	100%	100%

Det kan konstateras att en viss förstärkning av kassalikviditeten har skett till 2022.

5.2.4 Diversifierade rederier – Ekonomisk effektivitet

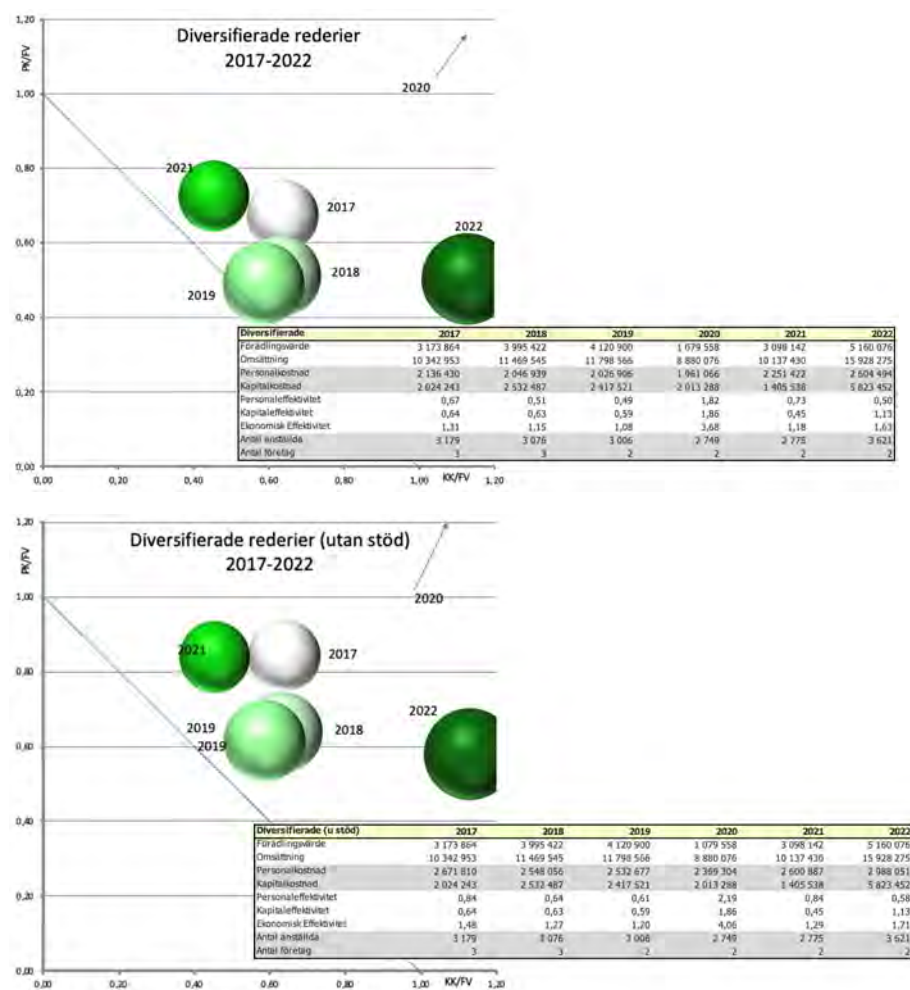


Diagram 5.13 Ekonomisk effektivitet 2017-2022 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

Diversifierade rederier har en högre omsättning och högre förädlingsvärde i de två bolagen 2022 mot 2021. Segmentet är dock aning mindre ekonomiskt effektivt 2022 som ett resultat av lägre kapitaleffektivitet. Sjöfartsstödet bidrar till att förbättra den ekonomiska effektiviteten i segmentet från 1,71 till 1,63.

Sammantaget för diversifierade rederier har vi en återhämtande utveckling 2022, med vinstmarginaler och räntabilitet på eget kapital som vänt till positiva siffror. De diversifierade rederierna har hög soliditet, och till 2022 har den stärkts ytterligare från tidigare år. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten har båda stärkts något under 2022.

Sjöfartsstödet har inte haft någon dramatisk effekt på segmentets nyckeltal avseende lönsamhet och soliditet under 2022, men stärker självklart mätvärdena ytterligare.

Den ekonomiska effektiviteten för de diversifierade rederierna har försämrats 2022, mycket på grund av lägre kapitaleffektivitet i bolagen.

5.3 Tanker

I segmentet tanker ingår samma 12 rederier 2022 som 2021.

5.3.1 Tanker – Lönsamhet

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

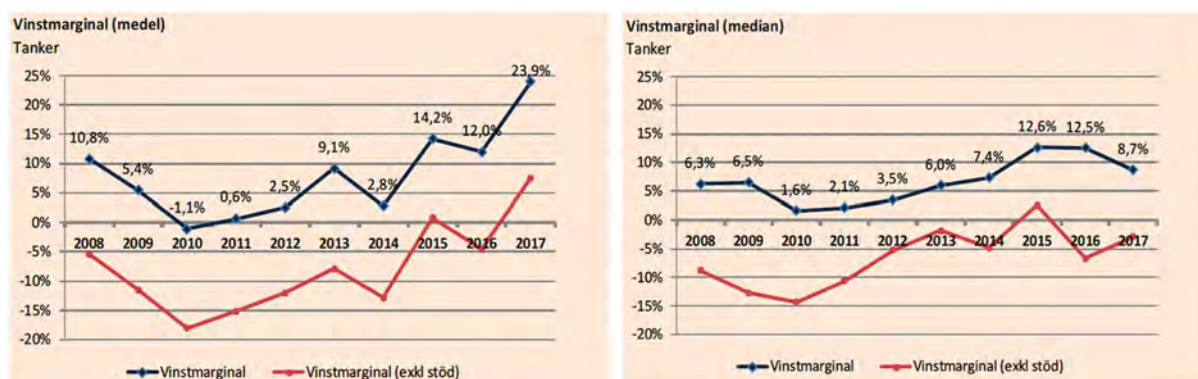


Diagram 5.14 Vinstmarginal 2008-2017

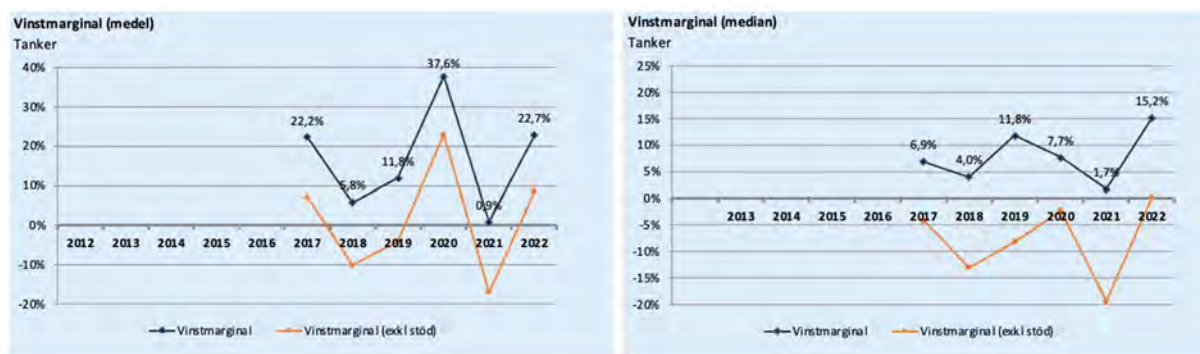


Diagram 5.15 Vinstmarginal 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: 2021 sjönk vinstmarginalens medelvärde och median för segmentet. Under 2022 ser vi istället en relativt kraftig ökning av båda nyckeltalen (att medelvärdet steg så mycket 2020 beror på att ett företag, Öckerö Bunkerfrakt AB, sålde ett fartyg under året och redovisar stora extraordinära försäljningsintäkter).

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median märkbart sämre än med stöd. Median blir marginellt positiv utan sjöfartsstöd (0,3%).

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

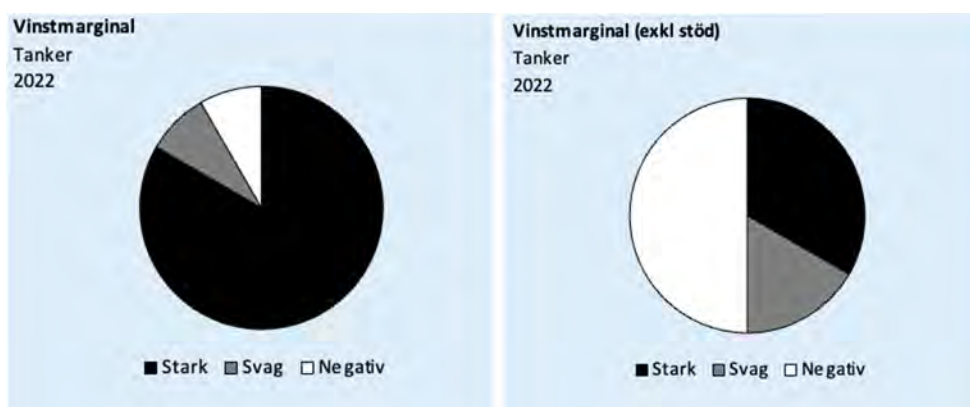


Diagram 5.16 Vinstmarginal 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

10 av de 12 bolagen i tankersegmentet har en vinstmarginal som klassificeras som stark 2022 (>5 procent). År 2021 hade 5 av 12 företag en stark vinstmarginal med sjöfartsstöd.

Med sjöfartsstöd har endast ett bolag i segmentet negativ vinstmarginal 2022. Utan sjöfartsstöd har 6 av 12 bolag negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2022 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.5 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Vinstmarginal			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark	> 5%	37%	44%	61%	56%	53%	77%	80%	67%	46%	69%	50%	17%	83%
	Svag	0-5%	32%	17%	17%	33%	20%	8%	10%	25%	15%	15%	17%	42%	8%
	Negativ	< 0%	32%	39%	22%	11%	27%	15%	10%	8%	38%	15%	33%	25%	8%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	5%	6%	17%	22%	7%	38%	20%	25%	15%	31%	42%	17%	33%
	Svag	0-5%	16%	22%	17%	17%	33%	23%	10%	17%	15%	15%	8%	0%	17%
	Negativ	< 0%	79%	72%	67%	61%	60%	38%	70%	58%	69%	54%	50%	83%	50%

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

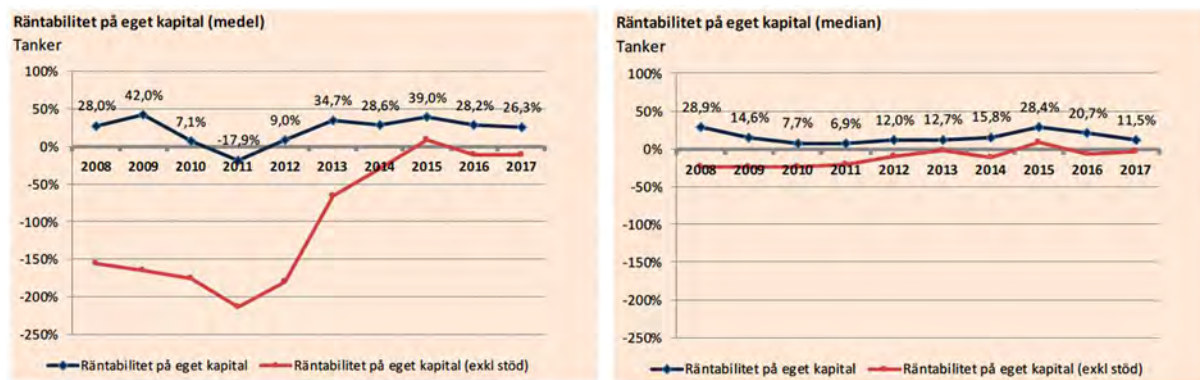


Diagram 5.17 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

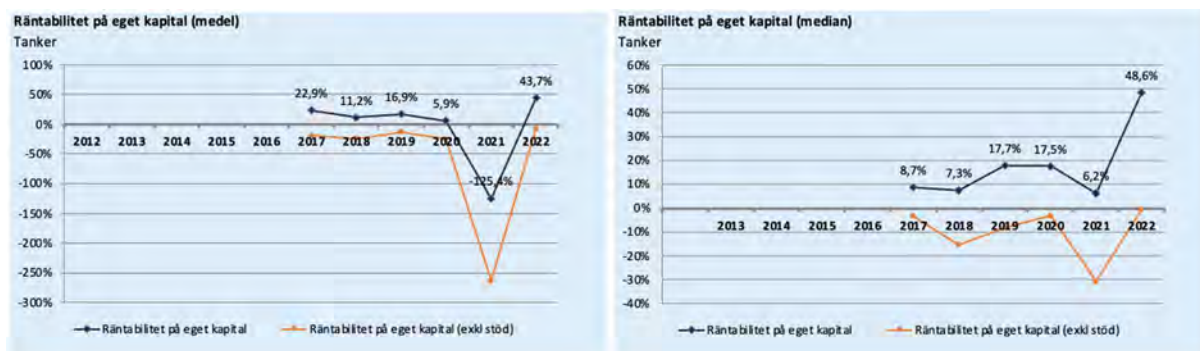


Diagram 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: 2021 sjönk räntabiliteten i segmentet (medelvärde 2021 förklarades till viss del av att ett av bolagen hade en räntabilitet på eget kapital på -1581%). Till 2022 sker en kraftig ökning av räntabiliteten på eget kapital i tankersegmentet. Merparten av bolagen har hög räntabilitet, vilket också bekräftas av medianen.

Både medelvärde och median påverkas här mycket om sjöfartsstödet exkluderas, och inget av måtten når då upp till ett positivt värde.

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

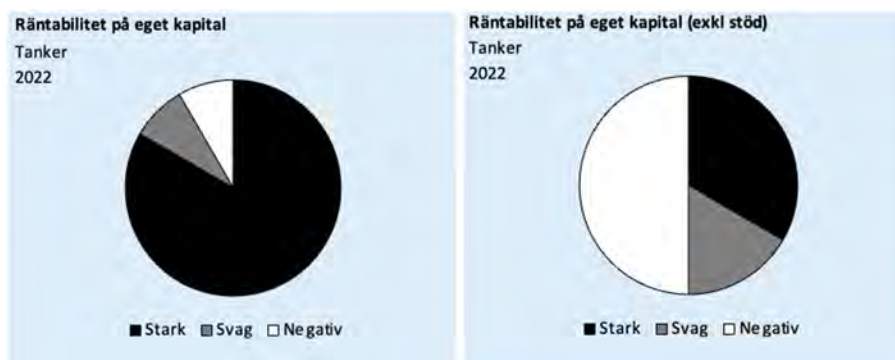


Diagram 5.19 Räntabilitet på eget kapital 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Klassificeringen av nivån på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital med sjöfartsstödet inkluderat visar att 10 av 12 rederier i tankersegmentet ligger på en nivå som klassificeras som stark (> 10 procent). 1 av 12 bolag har samtidigt negativ räntabilitet på eget kapital jämfört med 5 av 12 år 2021.

När sjöfartsstödet exkluderas har 6 av 12 bolag negativ räntabilitet på eget kapital 2022.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2008–2022 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.6 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	47%	61%	67%	67%	60%	69%	70%	42%	46%	62%	58%	42%	83%
	Svag	0-10%	21%	6%	17%	22%	13%	15%	20%	50%	15%	23%	8%	17%	8%
	Negativ	< 0%	32%	33%	17%	11%	27%	15%	10%	8%	38%	15%	33%	42%	8%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	5%	6%	22%	11%	20%	38%	20%	17%	15%	31%	33%	17%	33%
	Svag	0-10%	11%	22%	11%	17%	20%	23%	10%	25%	15%	15%	17%	0%	17%
	Negativ	< 0%	84%	72%	67%	72%	60%	38%	70%	58%	69%	54%	50%	83%	50%

5.3.2 Tanker – Soliditet

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

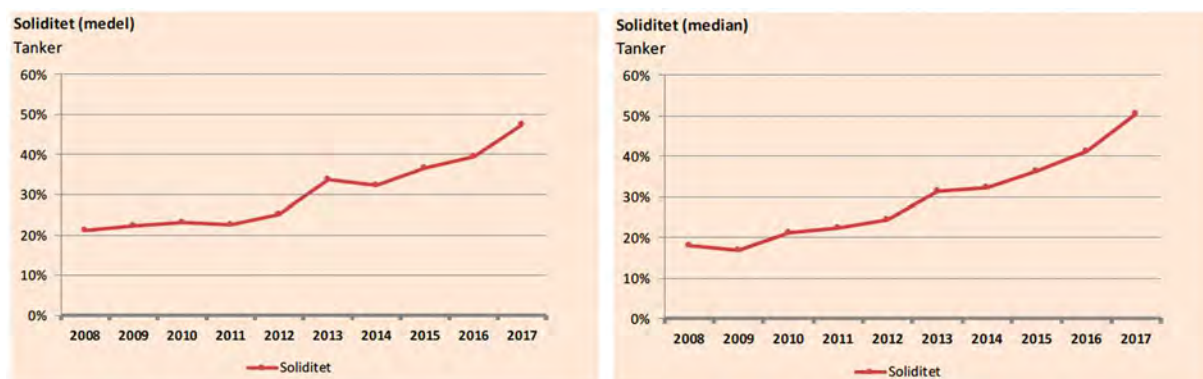


Diagram 5.20 Soliditet 2008-2017

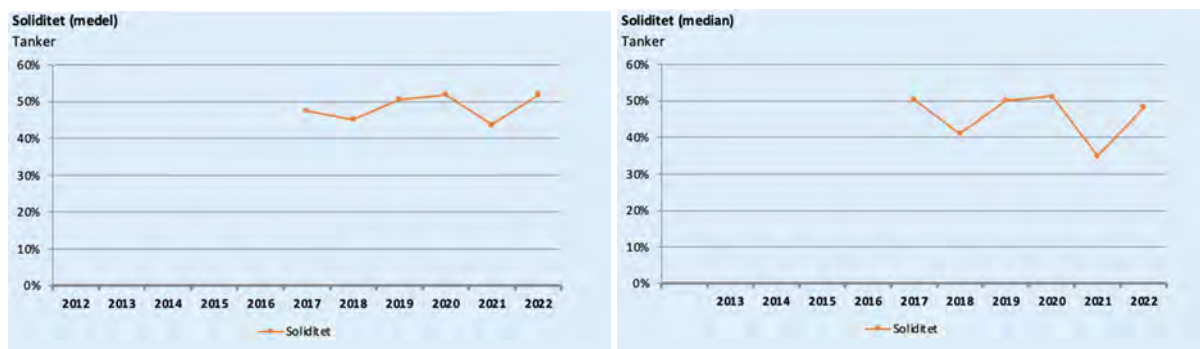


Diagram 5.21 Soliditet 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Till 2021 vände soliditeten ner för tankersegmentet, men under 2022 har det skett en återhämtning avseende soliditeten för bolagen.

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

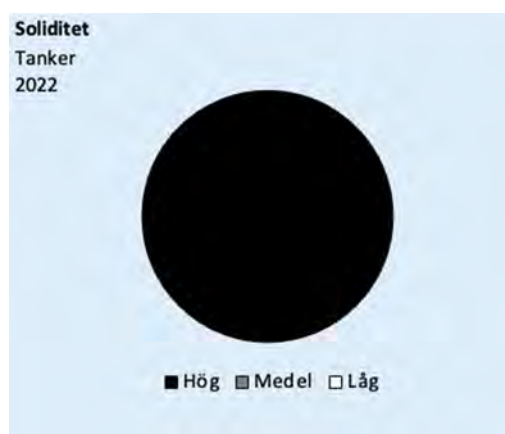


Diagram 5.22 Soliditet 2022

Soliditeten har alltså stärks både som medel- och medianvärde för gruppen och samtliga 12 företag når upp till en hög nivå (>25%) avseende soliditet (9 av 12 2021).

Tabell 5.7 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Soliditet	Hög	> 25%	32%	39%	44%	72%	67%	62%	80%	83%	77%	69%	83%	75%	100%
	Medel	15-25%	26%	17%	22%	11%	7%	23%	20%	8%	8%	23%	17%	17%	0%
	Låg	< 15%	42%	44%	33%	17%	27%	15%	0%	8%	15%	8%	0%	8%	0%

5.3.3 Tanker – Likviditet

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

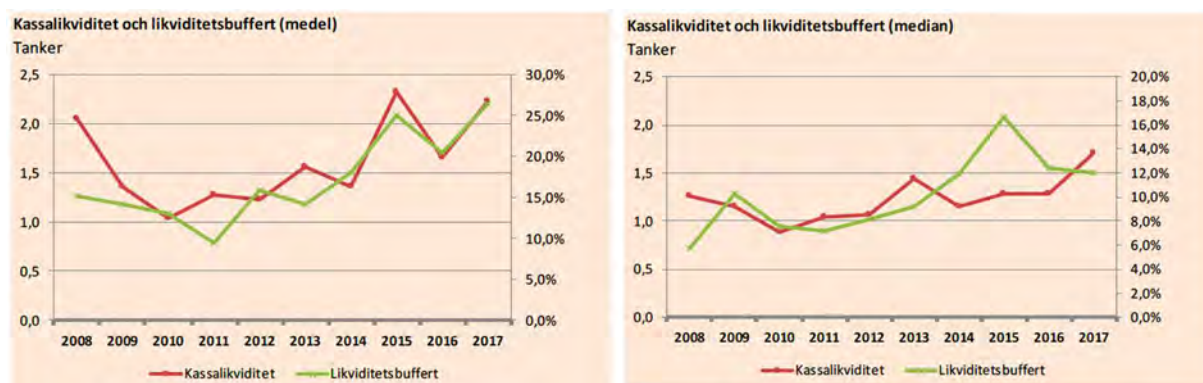


Diagram 5.23 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

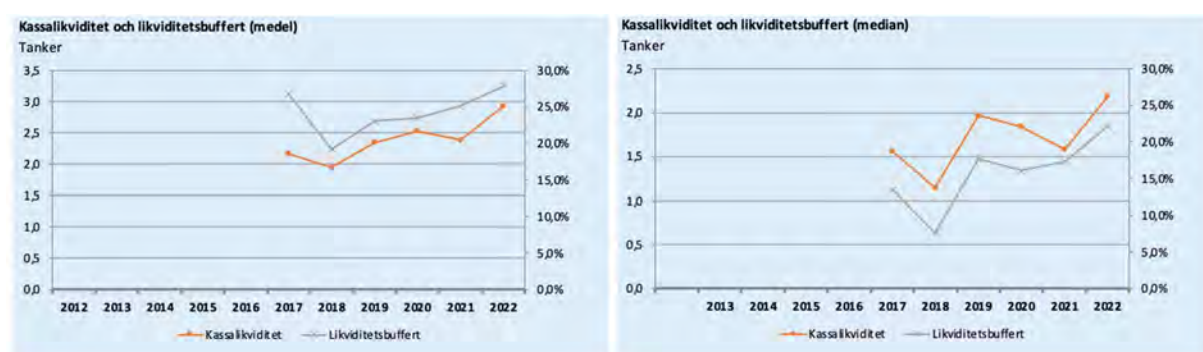


Diagram 5.24 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Likviditetsbufferten och kassalikviditeten förbättras till 2022, både sett till medelvärde och median.

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

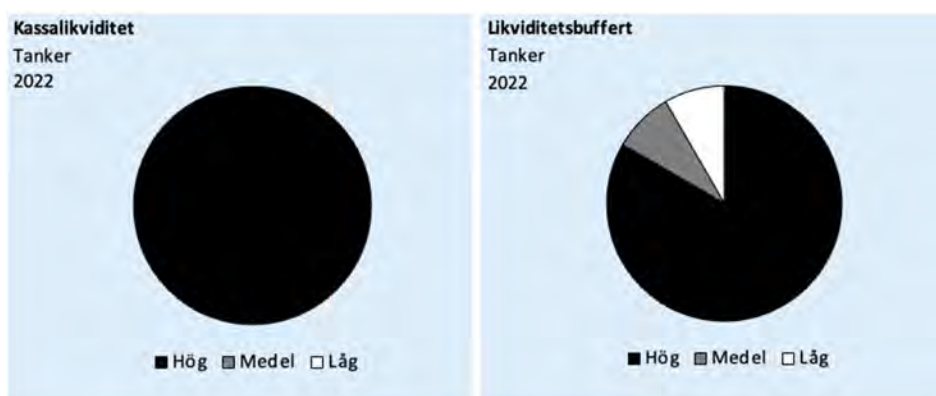


Diagram 5.25 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2022

Samtliga bolag inom tankersegmentet ligger på en nivå som klassificeras som hög avseende kassalikviditet 2022 (9 av 12 år 2021).

Andelen företag med hög likviditetsbuffert har ökat från 8 av 12 år 2021 till 10 av 12 år 2022. Samtidigt har nu endast ett bolag i segmentet en låg likviditetsbuffert, jämfört med tre bolag 2021. I tabellen nedan visas utvecklingen i klassificeringen för de två måtten under perioden 2008–2022.

Tabell 5.8 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	42%	33%	44%	61%	47%	54%	70%	58%	62%	77%	83%	75%	100%
	Medel	0,8-1,1	21%	28%	33%	17%	33%	15%	10%	33%	15%	0%	8%	8%	0%
	Låg	< 0,8	37%	39%	22%	22%	20%	31%	20%	8%	23%	23%	8%	17%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	42%	39%	50%	50%	60%	69%	70%	58%	38%	62%	58%	67%	83%
	Medel	5-10 %	5%	6%	6%	11%	13%	23%	30%	33%	23%	8%	8%	8%	8%
	Låg	< 5 %	53%	56%	44%	39%	27%	8%	0%	8%	38%	31%	33%	25%	8%

5.3.4 Tanker – Ekonomisk effektivitet

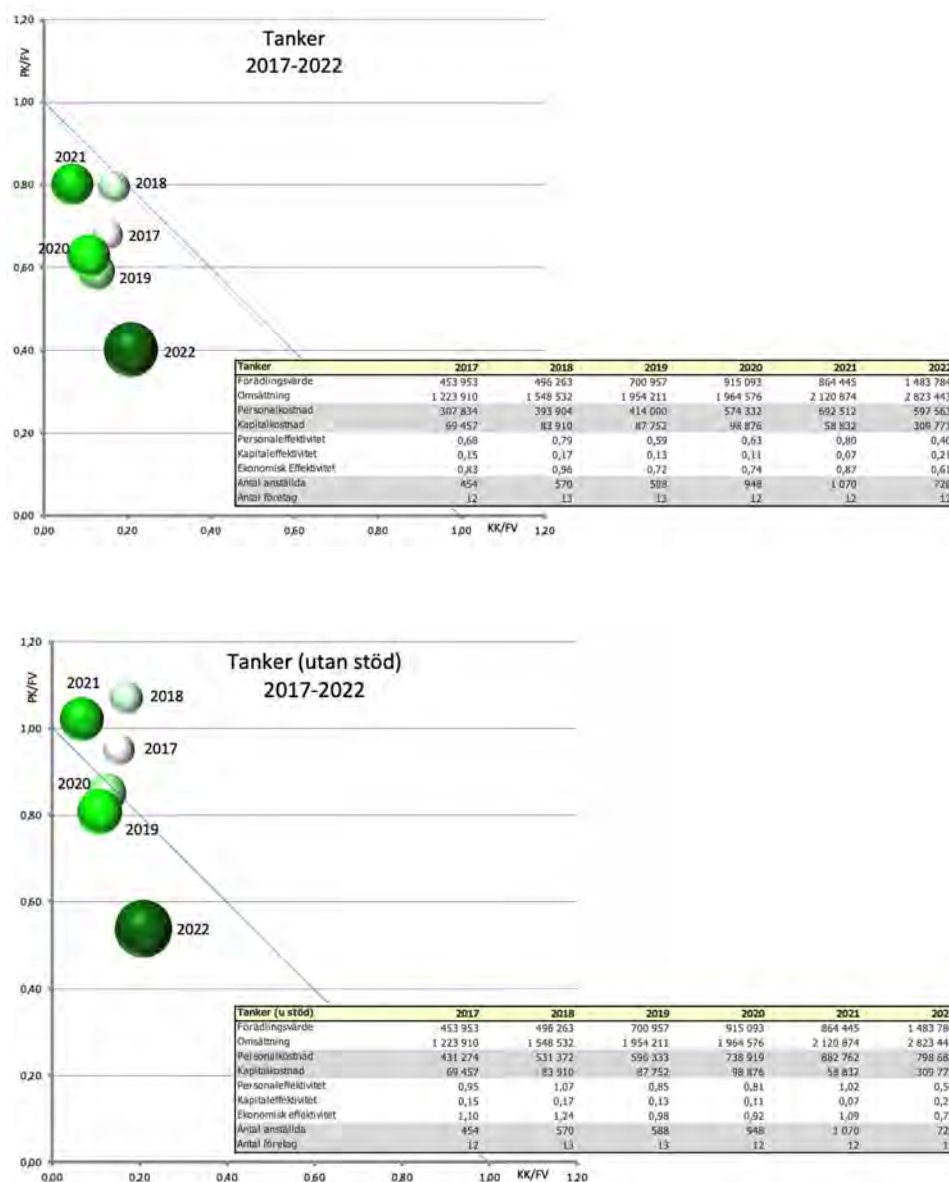


Diagram 5.26 Ekonomisk effektivitet 2017-2022 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

I segmentet tanker har den ekonomiska effektiviteten förbättrats för de ingående företagen under 2022 jämfört med 2021. Med sjöfartsstödet visar bägge åren en god effektivitet (index 0,61). Även utan sjöfartsstöd är den ekonomiska effektiviteten för 2022 (0,75) tydligt under gränsvärdet 1,0.

Sammantaget för tanker ser vi att vinstmarginalen ökat till 2022 jämfört med 2021. Även räntabiliteten på eget kapital har förbättrats. Både lönsamhetsnyckeltalen påverkas dock kraftigt negativt om sjöfartsstödet exkluderas.

Soliditeten är stark i segmentet 2022 – samtliga bolag har hög soliditet.

Kassalikviditeten och likviditetsbufferten har förbättrats något från 2021 till 2022. Den ekonomiska effektiviteten har stärkts och index hamnar under gränsvärdet 1,0, och segmentet betraktas därför som ekonomiskt effektivt under 2022. Detta gäller både med och utan sjöfartsstödet.

5.4 Torrlast

I segmentet torrlast ingår endast två rederier 2022, mot tre rederier 2021. Nyckeltalen speglar alltså inte helt perfekt utvecklingen i segmentet. Bolagen är dessutom relativt små, med omsättning kring 20 mkr, vilket gör att torrlastsegmentet i sig utgör en marginell del av totalen.

Eftersom segmentet utgörs av två bolag är medelvärden och medianer för respektive nyckeltal identiska.

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).

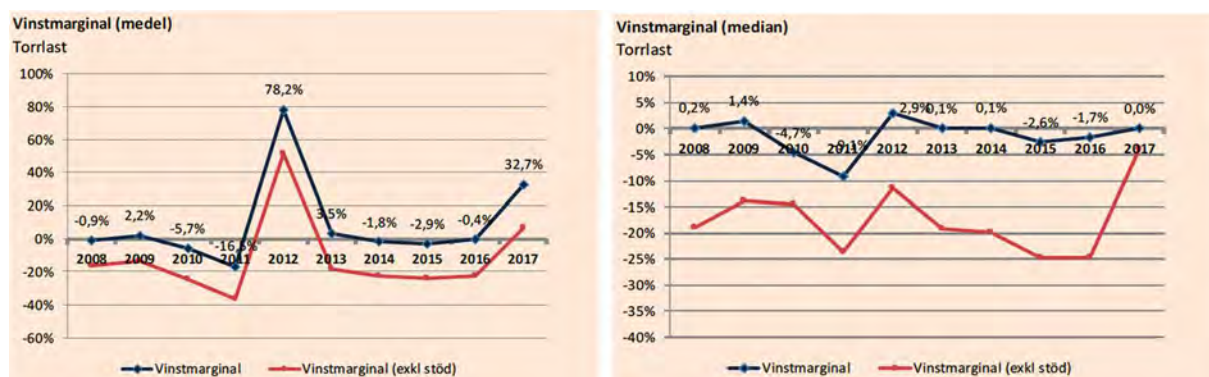


Diagram 5.27 Vinstmarginal 2008-2017

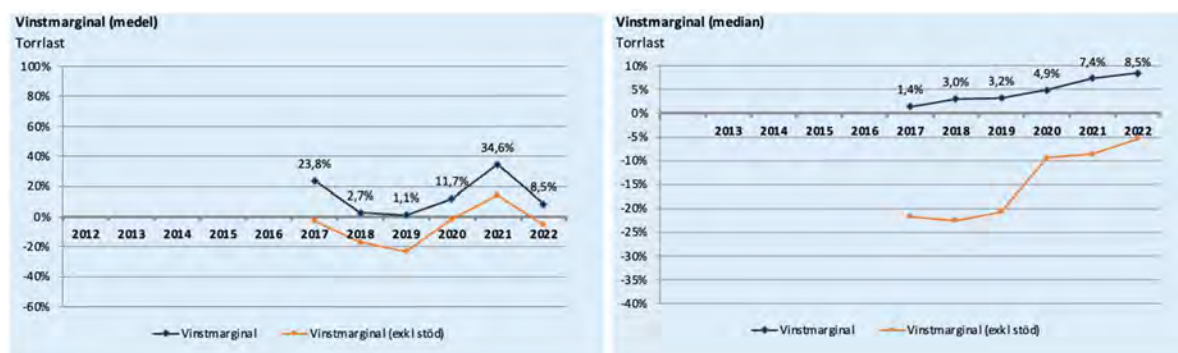


Diagram 5.28 Vinstmarginal 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: 2022 har vinstmarginalens medelvärde sjunkit, medan medianen stigit (ett enskilt företag, Charterfrakt Baltic Carrier, hade en mycket hög vinstmarginal 2021).

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median negativa för segmentet (observera att medelvärdet och medianen för 2022 har samma värde eftersom endast två bolag ingår i segmentet, men diagrammen har olika skalor).

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

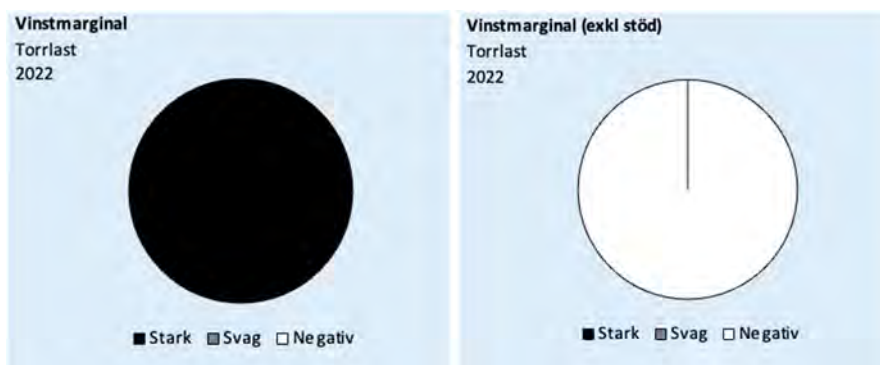


Diagram 5.29 Vinstmarginal 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Båda bolagen har en stark vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas 2022. När stödet exkluderas får båda bolagen istället negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under tidsperioden 2008–2022.

Tabell 5.9 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark > 5%	25%	14%	50%	20%	0%	17%	14%	29%	17%	40%	40%	67%	100%
	Svag 0-5%	25%	29%	33%	40%	80%	33%	43%	43%	83%	40%	40%	33%	0%
	Negativ < 0%	50%	57%	17%	40%	20%	50%	43%	29%	0%	20%	20%	0%	0%
Exkl. stöd	Stark > 5%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	29%	17%	0%	20%	33%	0%
	Svag 0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%	100%	100%	83%	100%	100%	100%	100%	71%	67%	100%	80%	67%	100%

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

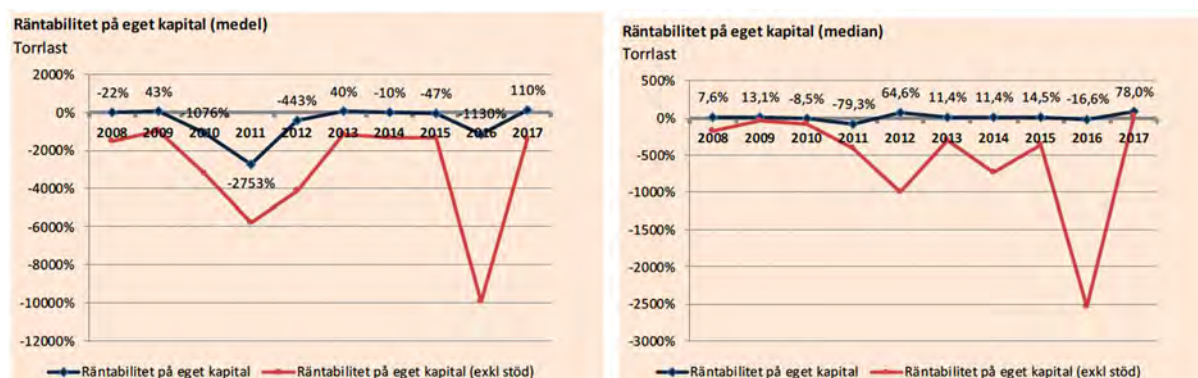


Diagram 5.30 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

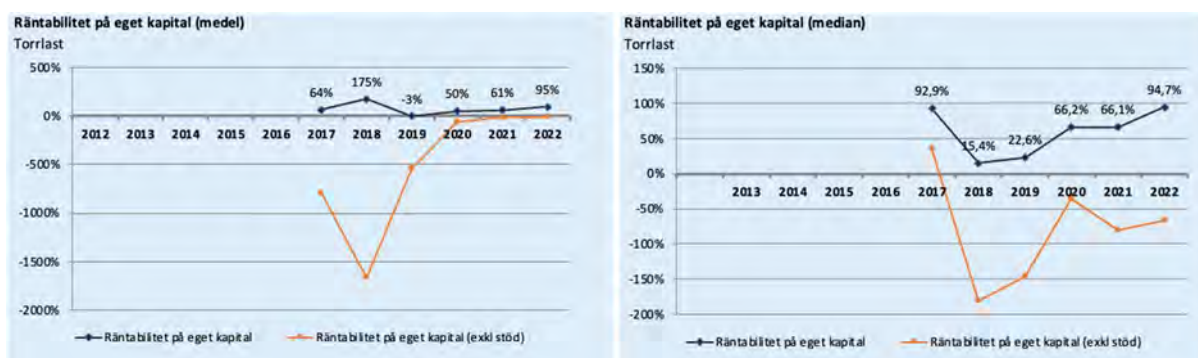


Diagram 5.31 Räntabilitet på eget kapital 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: 2022 är medelvärde ökande men det har under tidigare år varit en volatil utveckling där vi sett extrema värden i enskilda företag. Segmentet består av få bolag, och blir därför känsligt för populationsförändringar och enskilda redovisningar från år till år. Vissa bolag har dessutom små egna kapital och med ett negativt resultat kan detta nyckeltal bli mycket negativt.

Medianvärdet ökar också till 2022. Om sjöfartsstödet exkluderas blir både medelvärde och median för 2022 tydligt negativa (observera skalorna i diagrammen).

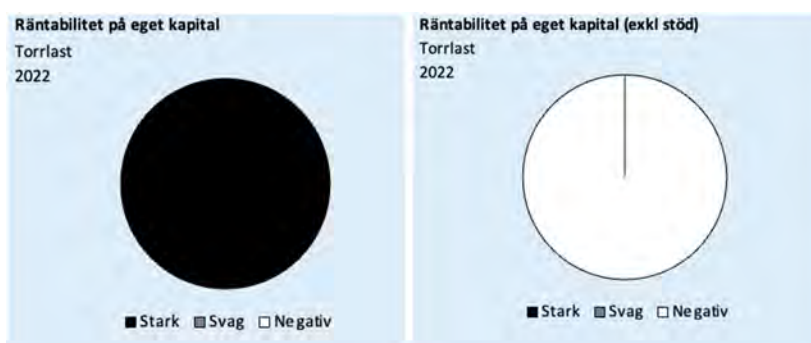


Diagram 5.32 Räntabilitet på eget kapital 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När sjöfartsstödet inkluderas har båda företagen i segmentet för torrlast en nivå som kan klassificeras som stark (>10%). Även 2021 hade dåvarande tre bolag alla en stark räntabilitet på eget kapital med sjöfartsstöd.

När sjöfartsstödet exkluderas får båda bolen istället negativ räntabilitet på eget kapital. Eftersom de två bolagens egna kapital samtidigt är små, så går nyckeltalet från starkt till tydligt negativt för dessa bolag när sjöfartsstödet tas bort.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2008–2022 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.10 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark > 10 %	50%	29%	67%	40%	40%	67%	43%	57%	67%	80%	80%	100%	100%
	Svag 0-10%	0%	29%	17%	20%	40%	0%	14%	43%	17%	0%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%	50%	43%	17%	40%	20%	33%	43%	0%	17%	20%	20%	0%	0%
Exkl. stöd	Stark > 10%	0%	14%	17%	0%	0%	17%	29%	57%	17%	0%	20%	33%	0%
	Svag 0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ < 0%	100%	86%	83%	100%	100%	83%	71%	43%	83%	100%	80%	67%	100%

5.4.2 Torrlast – Soliditet

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

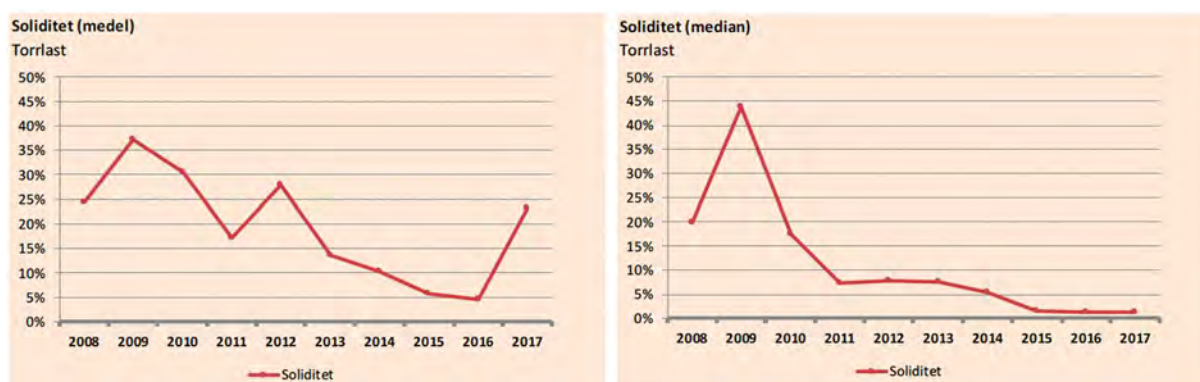


Diagram 5.33 Soliditet 2008-2017

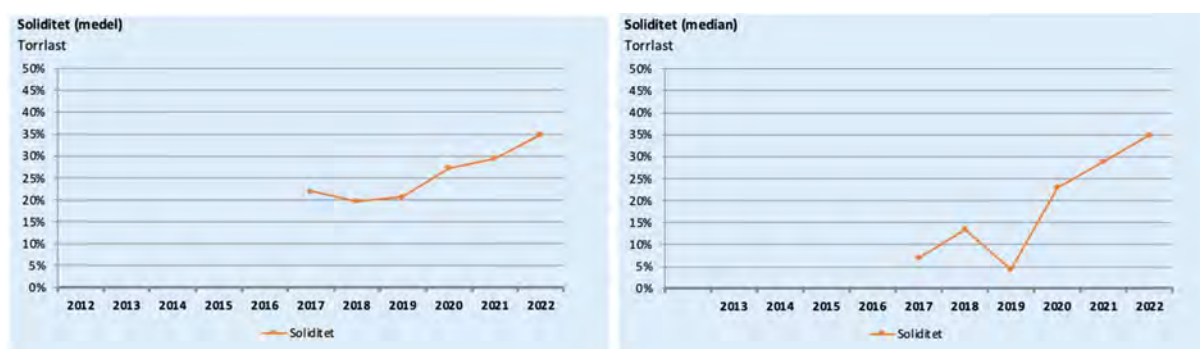


Diagram 5.34 Soliditet 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Segmentet har ett fortsatt stigande medelvärde och medianvärde på soliditeten till 2022.

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

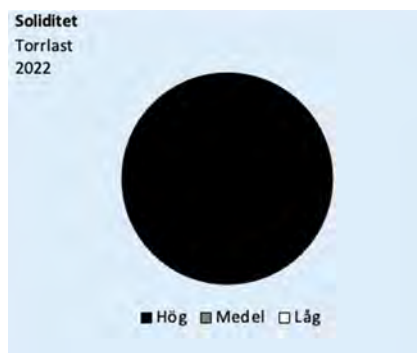


Diagram 5.35 Soliditet 2022

Båda bolagen 2022 har en soliditet som klassas som hög. 2 av 3 bolag 2021 hade hög soliditet.

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

Tabell 5.11 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Soliditet	Hög	> 25%	50%	43%	50%	40%	20%	33%	29%	43%	33%	40%	40%	67%	100%
	Medel	15-25%	25%	14%	0%	0%	20%	17%	0%	0%	17%	0%	40%	33%	0%
	Låg	< 15%	25%	43%	50%	60%	60%	50%	71%	57%	50%	60%	20%	0%	0%

5.4.3 Torrlast – Likviditet

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

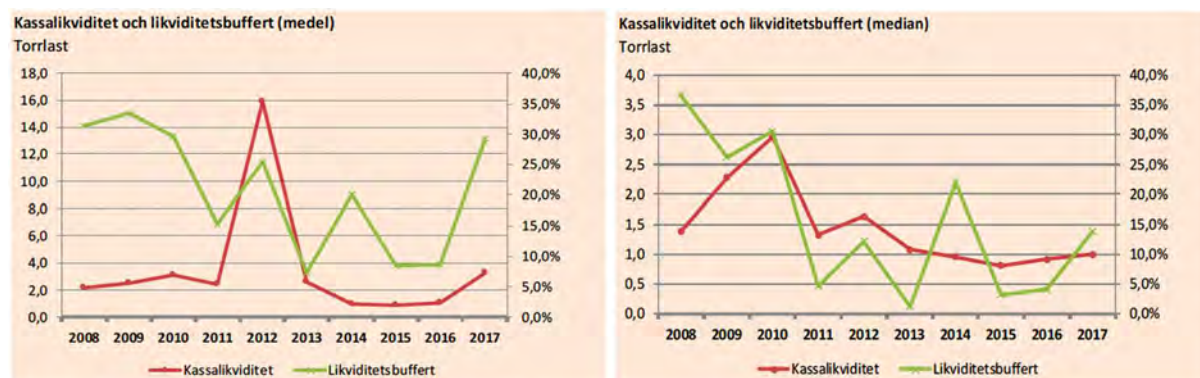


Diagram 5.36 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

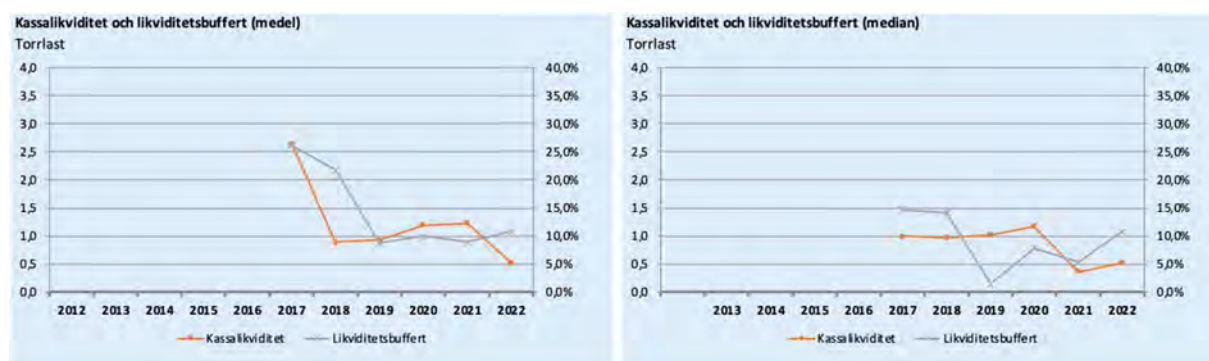


Diagram 5.37 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Till 2022 minskar kassalikviditeten avseende medelvärde, men ökar i median. Likviditetsbufferten ökar något i både medelvärde och median.

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

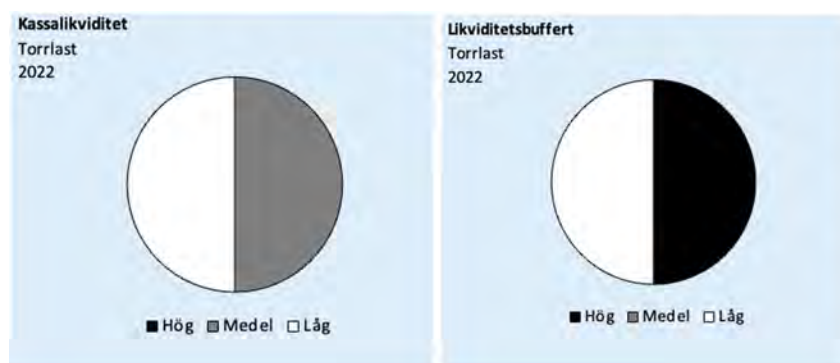


Diagram 5.38 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2022

Ett av torrlastföretagen har en kassalikviditet som klassas som låg 2022, medan ett företag ligger på en medelhög nivå. För likviditetsbufferten hittar vi ett bolag på låg nivå och ett bolag på hög nivå.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2022.

Tabell 5.12 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	63%	57%	33%	20%	0%	17%	29%	43%	33%	40%	60%	33%	0%
	Medel	0,8-1,1	25%	29%	33%	40%	60%	17%	14%	14%	33%	20%	0%	0%	50%
	Låg	< 0,8	13%	14%	33%	40%	40%	67%	57%	43%	33%	40%	40%	67%	50%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	63%	43%	50%	40%	40%	17%	29%	71%	50%	40%	40%	33%	50%
	Medel	5-10 %	13%	0%	0%	0%	0%	17%	14%	0%	17%	0%	20%	33%	0%
	Låg	< 5 %	25%	57%	50%	60%	60%	67%	57%	29%	33%	60%	40%	33%	50%

5.4.4 Torrlast – Ekonomisk effektivitet

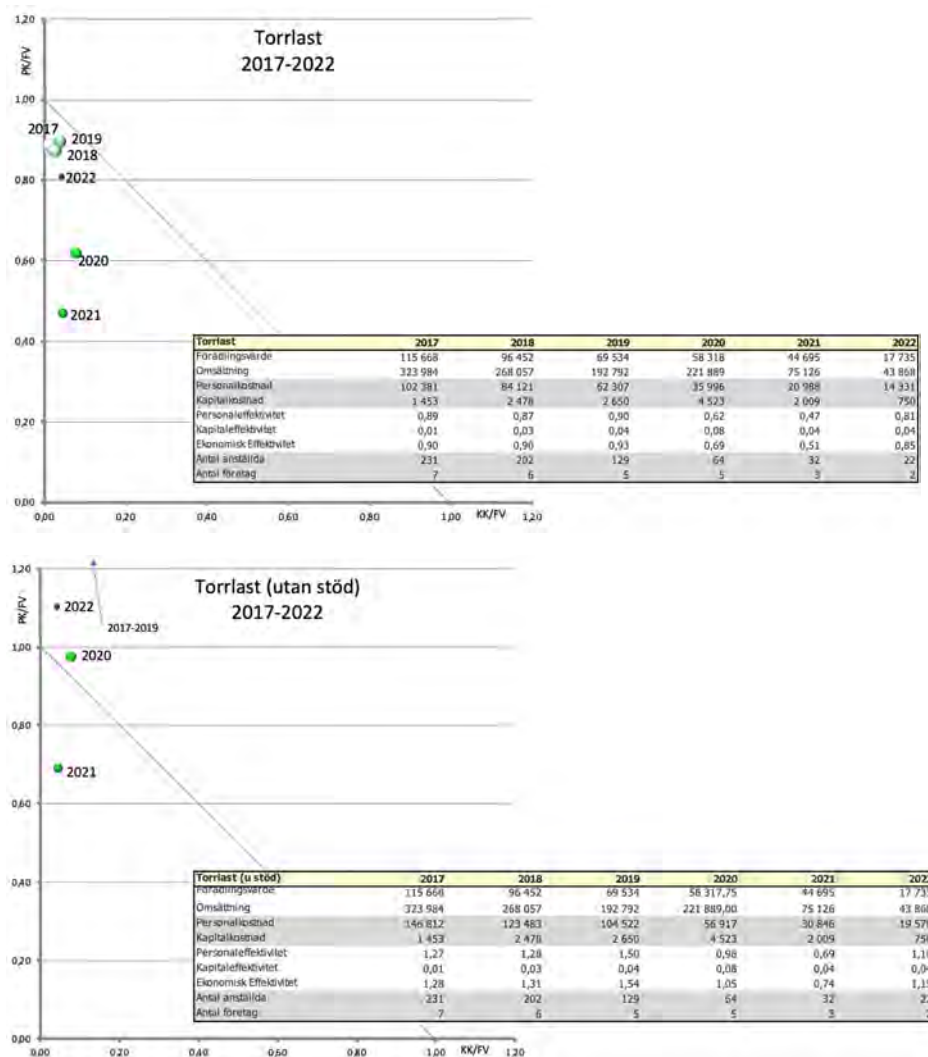


Diagram 5.39 Ekonomisk effektivitet 2017-2022 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

I segmentet torrlast är den ekonomiska effektiviteten god under 2022. Båda bolagen ligger under 1,0 med sjöfartsstöd. Med sjöfartsstödet visar åren 2017–2022 alla en god effektivitet (index lägre än 1,00). Utan stödet försämrars effektiviteten till 1,15 jämfört med 0,85 med sjöfartsstöd.

Sammantaget för torrlast så haltar jämförbarheten till följd av en förändrad population av bolag i segmentet jämfört med 2021 (tre bolag har blivit två). De två bolagen har starka nyckeltal inom lönsamhet (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), men får negativa lönsamhetsmått när sjöfartsstödet exkluderas. Sjöfartsstödet är avgörande även för nivån på segmentets övriga nyckeltal.

5.5 Färjesjöfart

I segmentet färjesjöfart ingår samma sju rederier år 2022 som 2021, med tillägg av ett åttonde bolag (Rederi AB Ishavet).

5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet

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

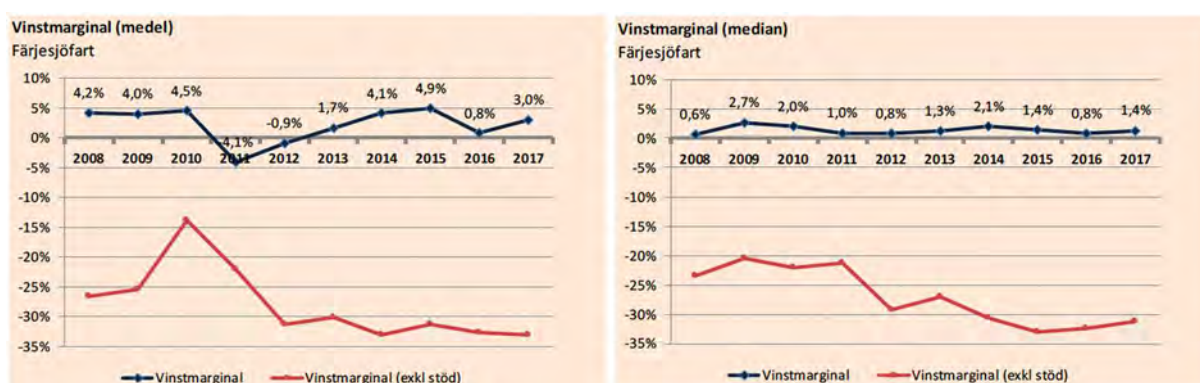


Diagram 5.40 Vinstmarginal 2008-2017

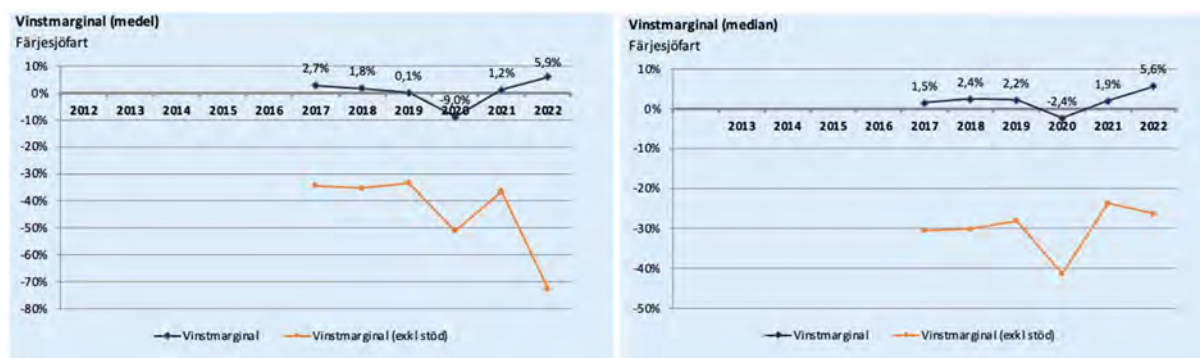


Diagram 5.41 Vinstmarginal 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Vinstmarginalen för segmentet färjesjöfart, sett både till medel- och medianvärden, fortsätter sin återhämtning efter pandemiåret 2020, och ligger 2022 på nivåer som även överstiger åren före pandemin.

Sjöfartsstödet har en stor inverkan på färjesjöfartens vinstmarginaler. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median fortsatt mycket negativa.

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

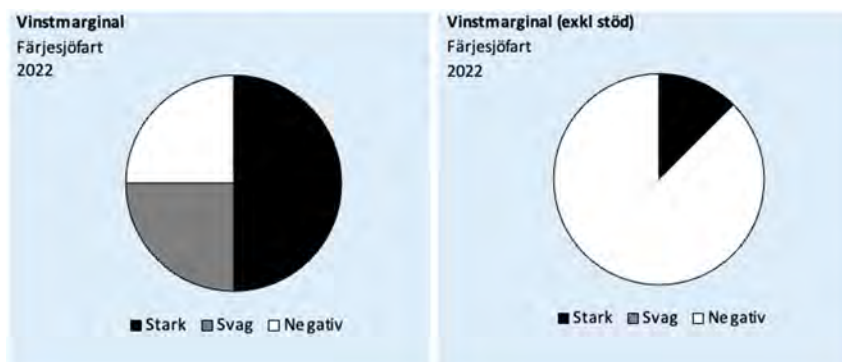


Diagram 5.42 Vinstmarginal 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Av företagen i segmentet för färjesjöfart inklusive sjöfartsstöd har 4 av 8 en stark vinstmarginal under 2022 (3 av 7 2021). Två företag har en svag vinstmarginal och två företag har en negativ vinstmarginal, med sjöfartsstöd.

Om sjöfartsstödet exkluderas har 7 av 8 bolag negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån under tidsperioden 2008-2022. Vi kan se att 2022 var ett relativt starkt år avseende vinstmarginal för segmentet, men också att rederierna i segmentet är beroende av sjöfartsstöd för sina vinstmarginaler.

Tabell 5.13 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Vinstmarginal		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark > 5%	50%	25%	25%	38%	33%	33%	17%	17%	17%	38%	29%	43%	50%
	Svag 0-5%	50%	50%	38%	50%	50%	50%	50%	67%	67%	38%	14%	29%	25%
	Negativ < 0%	0%	25%	38%	13%	17%	17%	33%	17%	17%	25%	57%	29%	25%
Exkl. stöd	Stark > 5%	13%	0%	13%	25%	17%	17%	17%	17%	17%	13%	0%	0%	13%
	Svag 0-5%	38%	25%	13%	13%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	14%	0%
	Negativ < 0%	50%	75%	75%	63%	67%	83%	83%	83%	83%	88%	86%	86%	88%

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

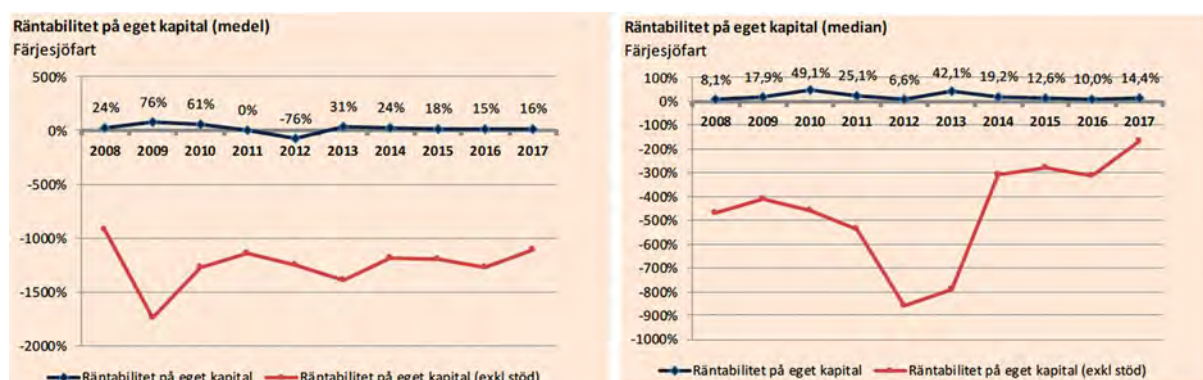


Diagram 5.43 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

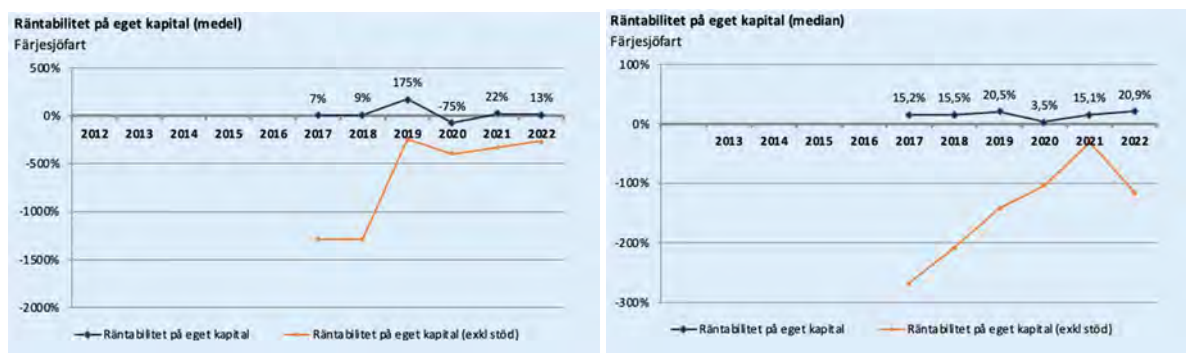


Diagram 5.44 Röntabilitet på eget kapital 2017-2022

Utvecklingen 2018-2022: 2022 minskar medelvärde en aning från 2021, medan median ökar något. Båda värdena är fortsatt positiva med sjöfartsstöd.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir röntabilitetens medelvärde och median klart sämre och starkt negativa.

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

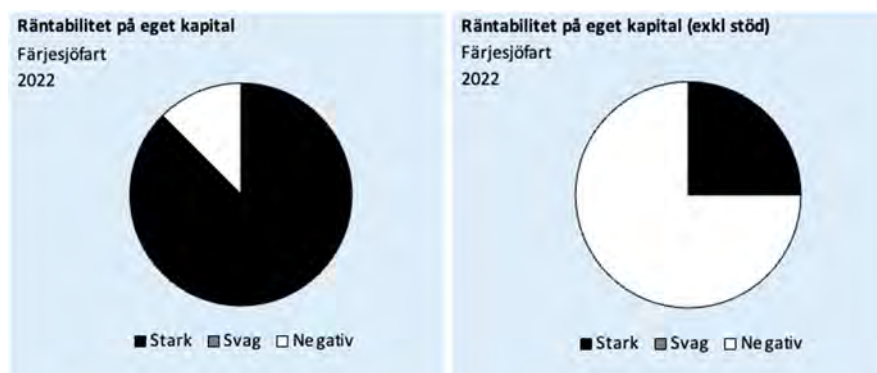


Diagram 5.45 Röntabilitet på eget kapital 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

7 av 8 bolag i segmentet för färjesjöfart har en röntabilitet på eget kapital som överstiger 10%, vilket klassificeras som stark, när sjöfartsstödet inkluderas. Denna andel sjunker till 2 av 8 bolag om sjöfartsstödet exkluderas. Samtliga bolag har antingen stark eller negativ röntabilitet – inget bolag har svag röntabilitet enligt denna klassificering.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2010–2022 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.14 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	63%	50%	63%	75%	67%	67%	67%	67%	50%	63%	29%	71%	88%
	Svag	0-10%	38%	25%	13%	25%	17%	33%	17%	17%	33%	25%	29%	14%	0%
	Negativ	< 0%	0%	25%	25%	0%	17%	0%	17%	17%	17%	13%	43%	14%	13%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	13%	0%	13%	13%	0%	33%	33%	17%	0%	13%	14%	29%	25%
	Svag	0-10%	38%	25%	25%	38%	33%	0%	0%	0%	17%	13%	14%	0%	0%
	Negativ	< 0%	50%	75%	63%	50%	67%	67%	67%	83%	83%	75%	71%	71%	75%

5.5.2 Färjesjöfart – Soliditet

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

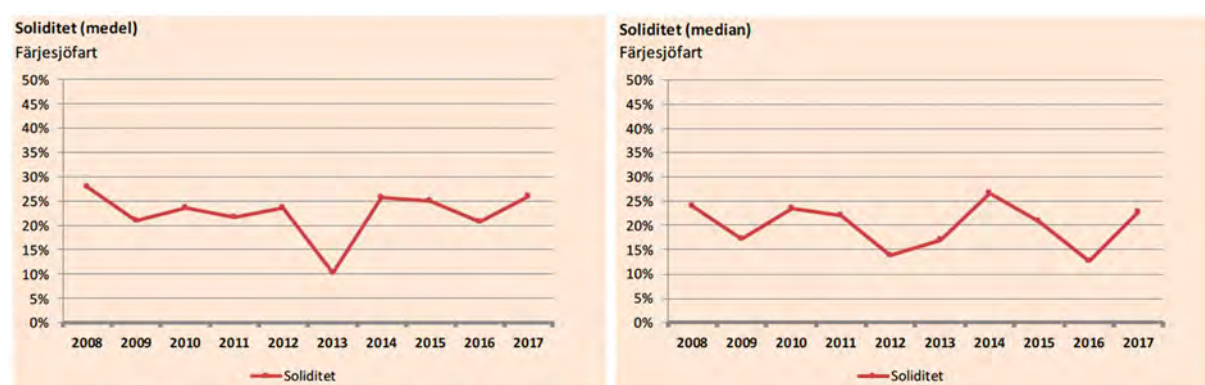


Diagram 5.46 Soliditet 2008-2017

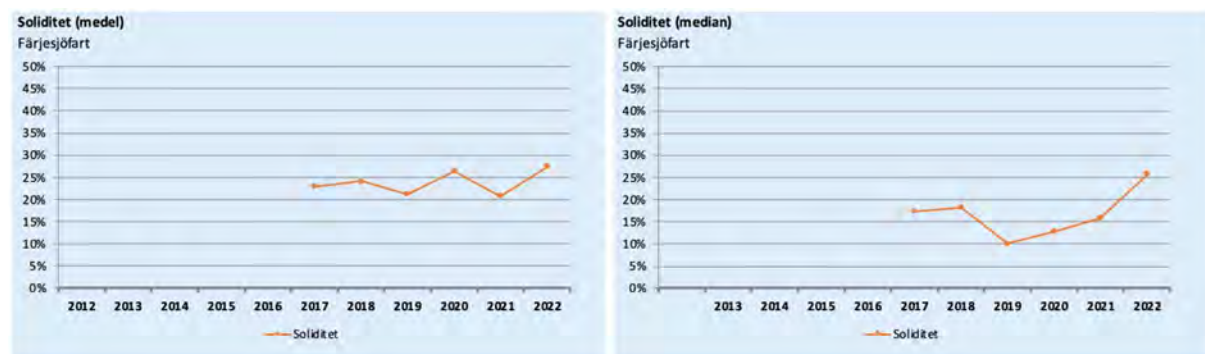


Diagram 5.47 Soliditet 2017-2022

Utvecklingen 2018-2022: Medelvärde för solviteten i segmentet ökar något till 2022. Detta gäller även för medianvärdet som ökar mer markant, från 15,8% till 25,7%.

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

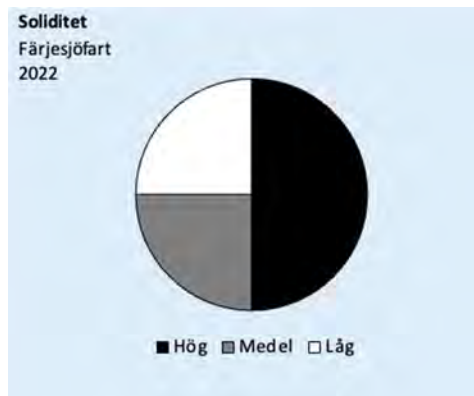


Diagram 5.48 Soliditet 2022

Av företagen i segmentet ligger 4 av 8 (50%) på en hög soliditet. 2021 hade 4 av 7 bolag en hög soliditet.

Tabell 5.15 Soliditet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Soliditet	Hög	> 25%	50%	50%	38%	38%	50%	33%	33%	33%	50%	38%	43%	43%	50%
	Medel	15-25%	0%	13%	13%	25%	17%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	14%	25%
	Låg	< 15%	50%	38%	50%	38%	33%	67%	67%	50%	50%	63%	57%	43%	25%

5.5.3 Färjesjöfart – Likviditet

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

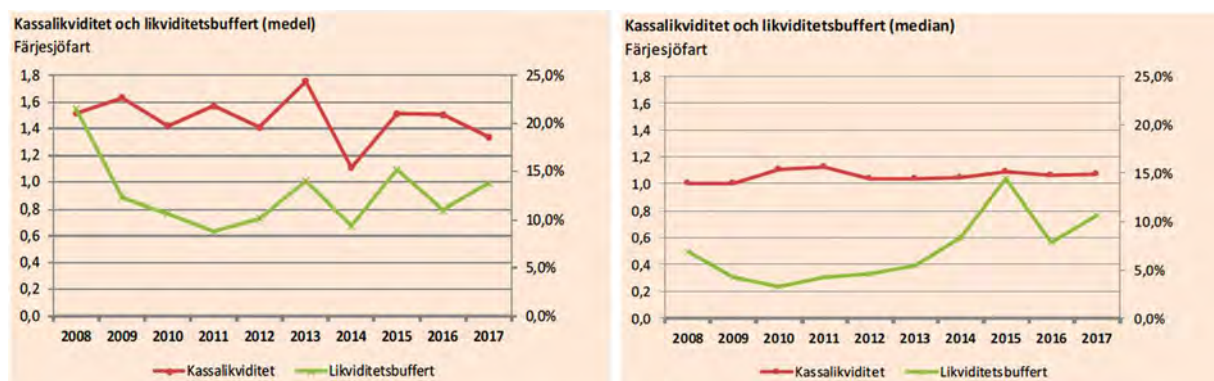


Diagram 5.49 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

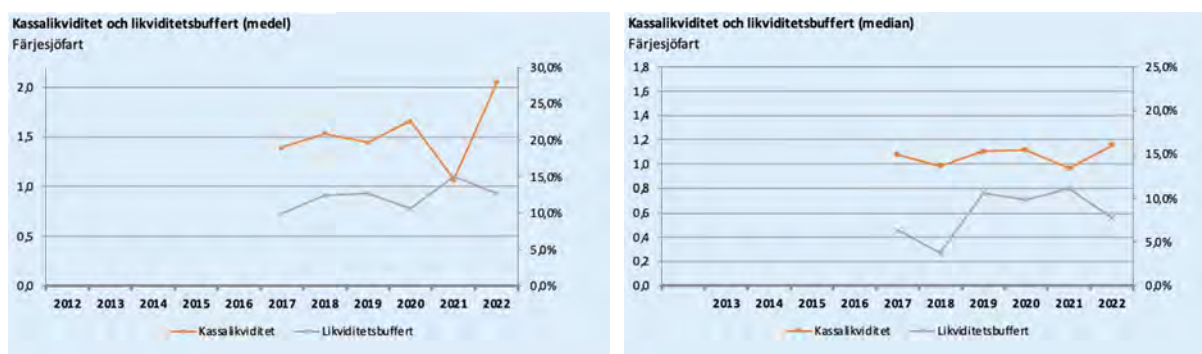


Diagram 5.50 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2022

Utvecklingen 2018-2022: Kassalikviditeten minskade till 2021, både som medelvärde och median. Till 2022 har både medelvärde och median ökat igen. Det stora hoppet för kassalikviditetens medelvärde förklaras av det nytilagda bolaget Rederi AB Ishavet som har ett mycket högt värde på kassalikviditet 2022. Den stora medelvärdessminskningen för kassalikviditeten 2021 kunde till stor del också förklaras av ett enskilt bolag (Destination Gotland).

Likviditetsbuffertens medelvärde har istället minskat till 2022, vilket beror på att ett par av bolagen har mycket små kassor och i praktiken ingen likviditetsbuffert alls.

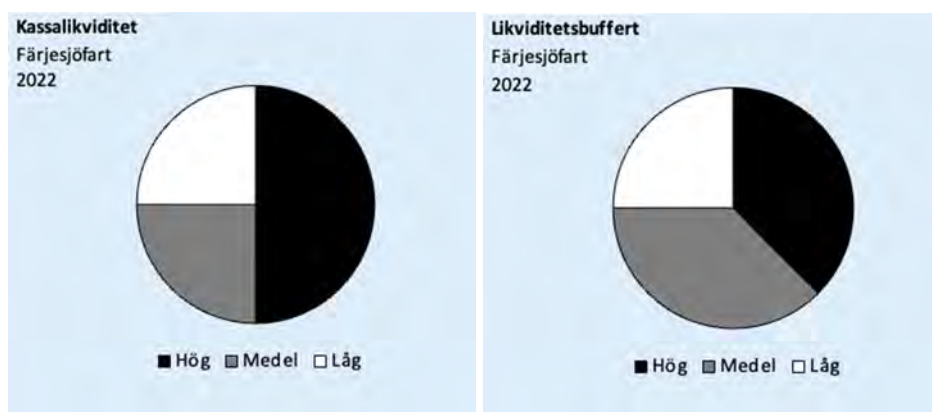


Diagram 5.51 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2022

Hälften av företagen har en kassalikviditet 2022 som klassificeras som hög. Två bolag har låg och två bolag har medelhög kassalikviditet. Det är en viss förbättring mot 2021. Avseende likviditetsbuffert har 3 av 7 bolag en hög nivå, vilket är en liten försämring mot 2021.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de två likviditetsmåten under tidsperioden 2008-2022.

Tabell 5.16 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	63%	38%	38%	38%	33%	50%	50%	50%	33%	50%	57%	29%	50%
	Medel	0,8-1,1	38%	38%	50%	50%	50%	33%	33%	17%	33%	25%	29%	57%	25%
	Låg	< 0,8	0%	25%	13%	13%	17%	17%	17%	33%	33%	25%	14%	14%	25%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	13%	13%	25%	38%	50%	67%	33%	50%	33%	50%	43%	57%	38%
	Medel	5-10 %	25%	13%	25%	13%	0%	0%	33%	0%	17%	13%	14%	0%	38%
	Låg	< 5 %	63%	75%	50%	50%	50%	33%	33%	50%	50%	38%	43%	43%	25%

5.5.4 Färjesjöfart – Ekonomisk effektivitet

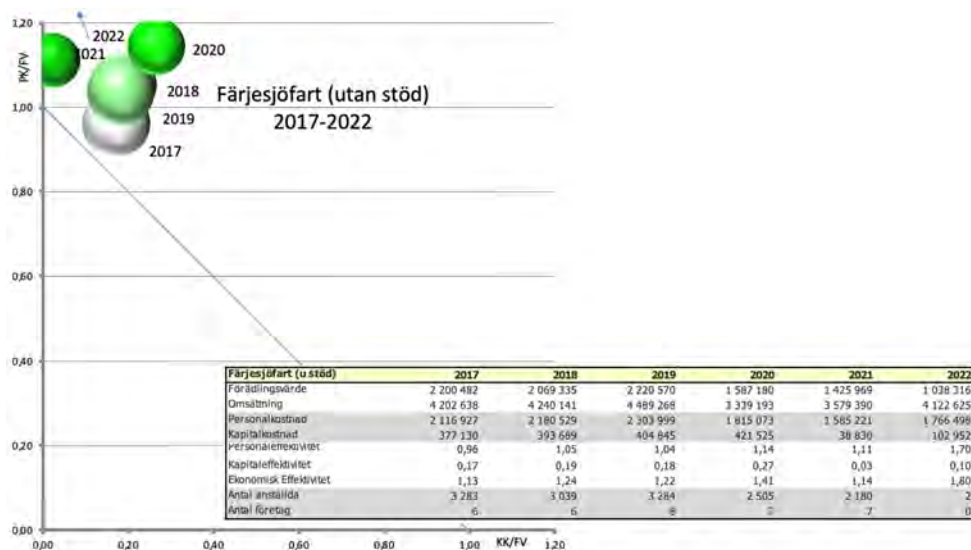
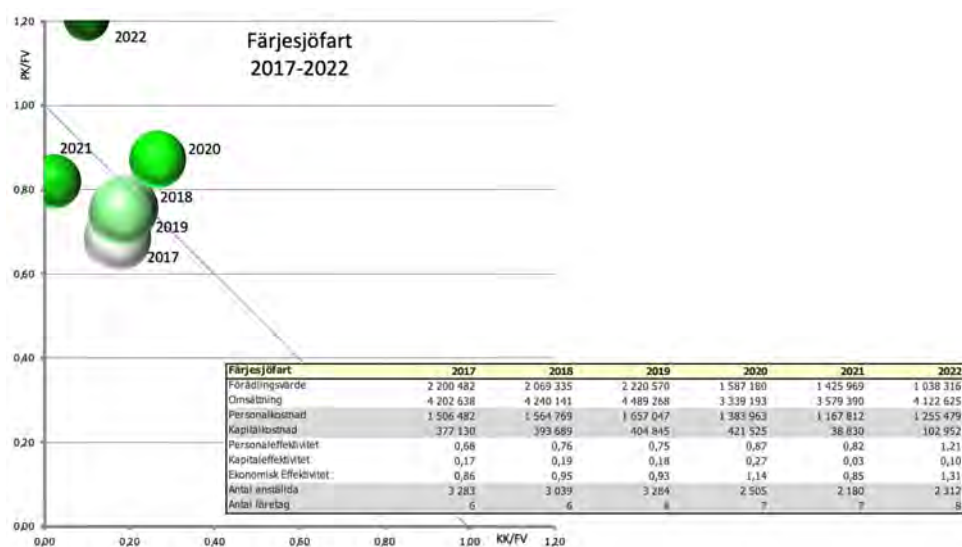


Diagram 5.52 Ekonomisk effektivitet 2017-2022 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

Färjesjöfartens ekonomiska effektivitet är försämrad 2022 jämfört med tidigare år. Detta kan dock härledas till ett specifikt bolag inom Destination Gotlands koncern (Hansa Destinations AB) som har ett rörelseresultat på -351 mkr, och som ger koncernen ett mycket litet förädlingsvärde i relation till koncernens storlek.

Om sjöfartsstödet exkluderas ser vi att detta påverkar den ekonomiska effektiviteten tydligt (1,31 med sjöfartsstöd, 1,80 utan sjöfartsstöd).

Sammantaget för färjesjöfart ser vi att nyckeltalen för lönsamhet förbättras 2022, och att vinstmarginalen fortsatt sin återhämtning från den dramatiska sänkningen under pandemiåret 2020.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir båda lönsamhetsmåttens medelvärde och median mycket sämre och negativa. Sjöfartsstödet betydelse framkommer mycket tydligt gällande segmentet färjesjöfart.

Soliditeten har stärkts till 2022, både som medelvärde och median. Även kassalikviditeten för segmentet ökar (efter tappet 2021), medan likviditetsbufferten minskar något.

Färjesjöfartens ekonomiska effektivitet är försämrad 2022 jämfört med tidigare år, vilket kan härledas till ett enskilt företag. Sjöfartsstödet har en stabil påverkan på segmentets ekonomiska effektivitet (och övriga nyckeltal).

5.6 Management

I segmentet management ingår 9 företag 2022, jämfört med 6 företag 2021. Jämförelser avseende management mellan åren haltar därför.

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).

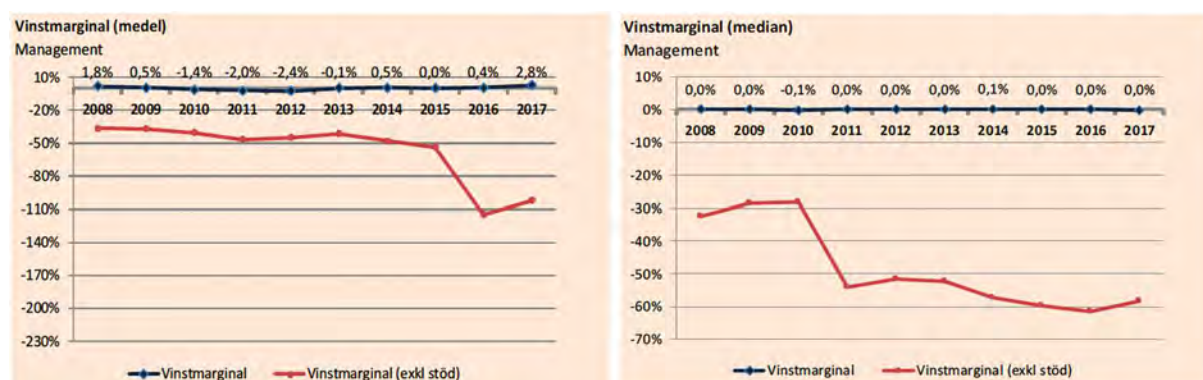


Diagram 5.53 Vinstmarginal 2008-2017

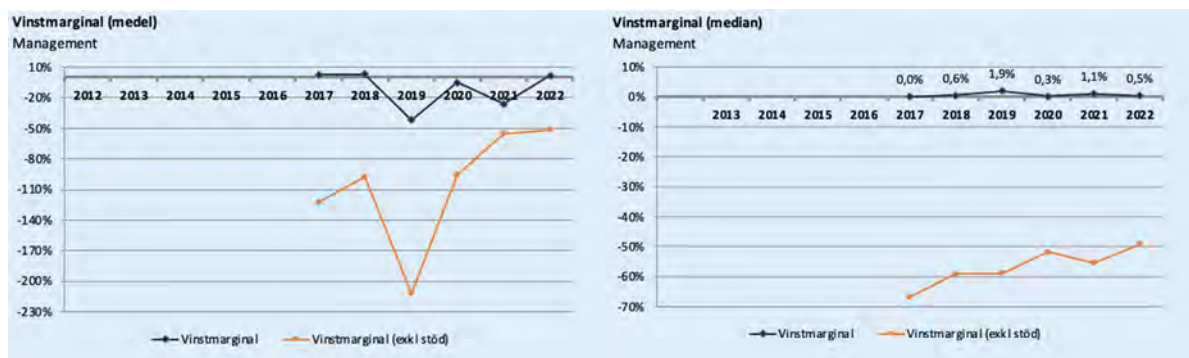


Diagram 5.54 Vinstmarginal 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: 2022 är medelvärde för vinstmarginalen för segmentet 1,6% och medianvärdet är 0,5%. Medianen visar stabilitet från år till år trots förändringar i populationen av bolag. Variationen i vinstmarginal mellan de ingående bolagen är också liten jämfört med andra segment.

Medelvärde påverkades 2021 kraftigt negativt av två bolag som endast haft marginell verksamhet under det året till följd av pandemin. Utan dessa bolag ändras medelvärde för segmentets vinstmarginal 2021 från -37,9% till 2,0%, vilket ligger mycket nära 2022 års medelvärde.

Även 2019 var det ett enskilt bolag som redovisade ett mycket negativt resultat och drog ned medelvärde. Detta företag är sedan dess inte med, och om det hade plockats bort från 2019 så hade även det året haft ett medelvärde på liknande nivå som övriga år.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median tydligt sämre och kraftigt negativa.

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

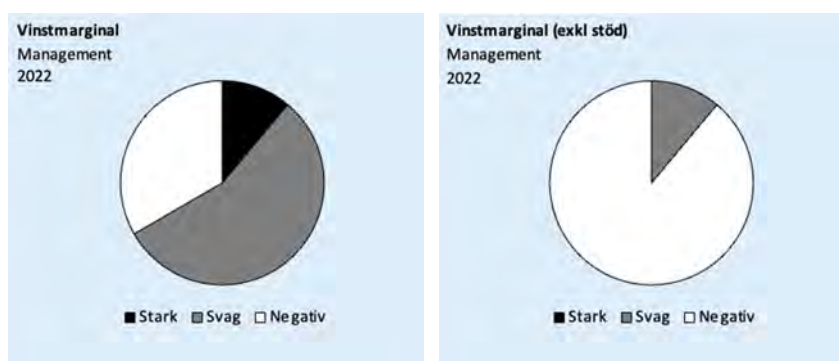


Diagram 5.55 Vinstmarginal 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

Vinstmarginalen för de nio företagen inom management fördelar sig så att ett företag har stark vinstmarginal, fem har svag vinstmarginal, och tre har negativ vinstmarginal. När sjöfartsstödet exkluderas får alla företag utom ett en negativ vinstmarginal.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under tidsperioden 2010–2022.

Tabell 5.17 Vinstmarginal 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Vinstmarginal			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	11%	14%	25%	29%	0%	17%	11%
	Svag	0-5%	50%	63%	57%	67%	100%	60%	56%	29%	75%	57%	67%	33%	56%
	Negativ	< 0%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	33%	57%	0%	14%	33%	50%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	11%
	Negativ	< 0%	100%	100%	86%	100%	100%	100%	89%	86%	100%	100%	100%	100%	89%

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

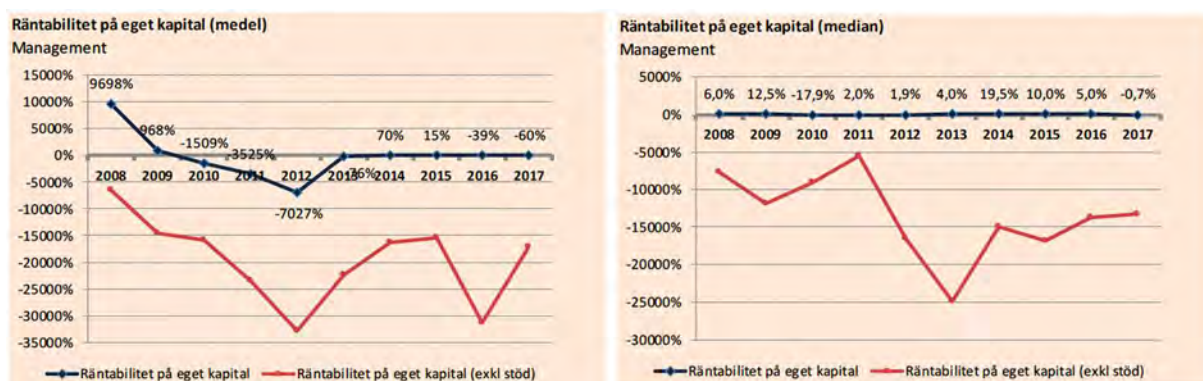


Diagram 5.56 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017

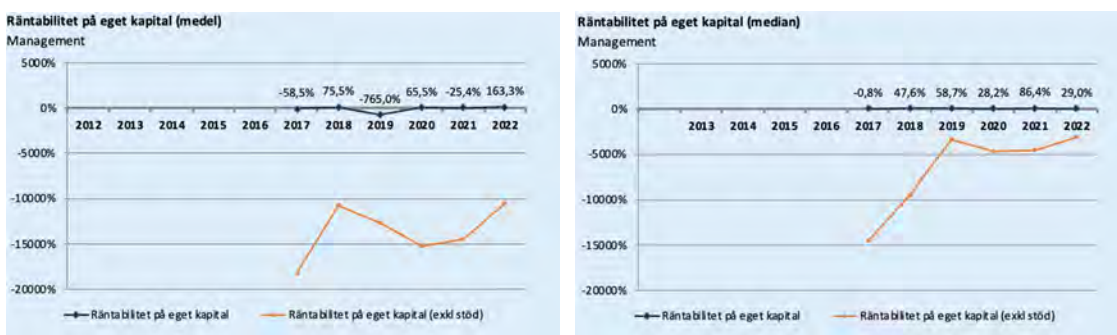


Diagram 5.57 Räntabilitet på eget kapital 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Negativa medelvärden 2019 respektive 2021 förklaras av extremvärden för enskilda bolag. Medianvärdet är positivt sedan 2018. Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median tydligt försämrade, och även medianen blir då långt negativ.

Överlag säger varken medelvärde eller median särskilt mycket om räntabiliteten hos de enskilda managementföretagen. Räntabiliteten skiljer sig hundratals (ibland tusentals) procent mellan de olika företagen.

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

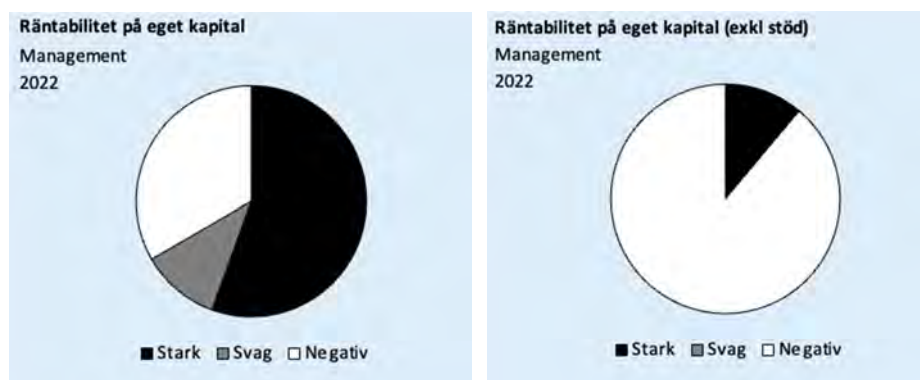


Diagram 5.58 Räntabilitet på eget kapital 2022 inkl. och exkl. sjöfartsstöd

När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har 5 av 9 företag en stark nivå, och 3 av 9 en negativ nivå, inklusive sjöfartsstödet. 8 av 9 företag i segmentet har en negativ räntabilitet om sjöfartsstödet exkluderas.

I tabellen nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2010-2022 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 5.18 Räntabilitet på eget kapital 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

Räntabilitet på eget kapital			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	25%	25%	14%	33%	80%	40%	44%	29%	88%	86%	50%	67%	56%
	Svag	0-10%	25%	38%	57%	33%	20%	20%	22%	14%	13%	0%	17%	0%	11%
	Negativ	< 0%	50%	38%	29%	33%	0%	40%	33%	57%	0%	14%	33%	33%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	11%	14%	0%	0%	0%	17%	11%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	89%	86%	100%	100%	100%	83%	89%

5.6.2 Management – Soliditet

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

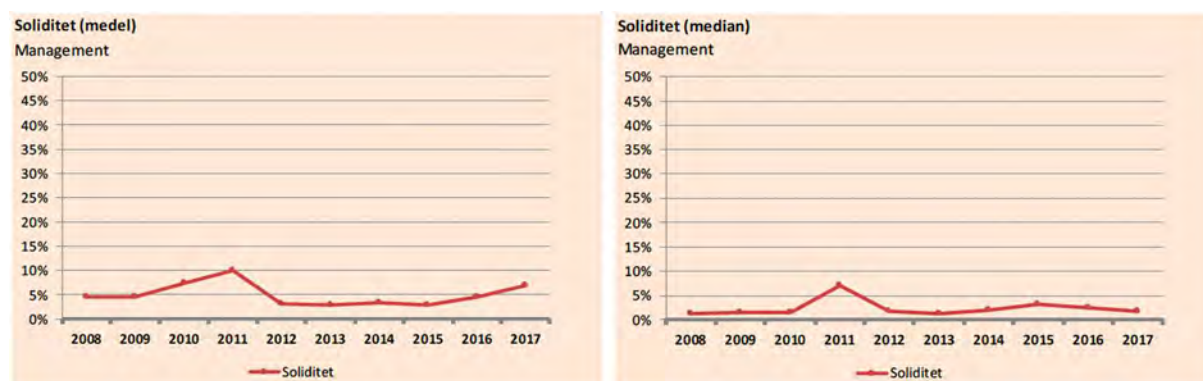


Diagram 5.59 Soliditet 2008-2017

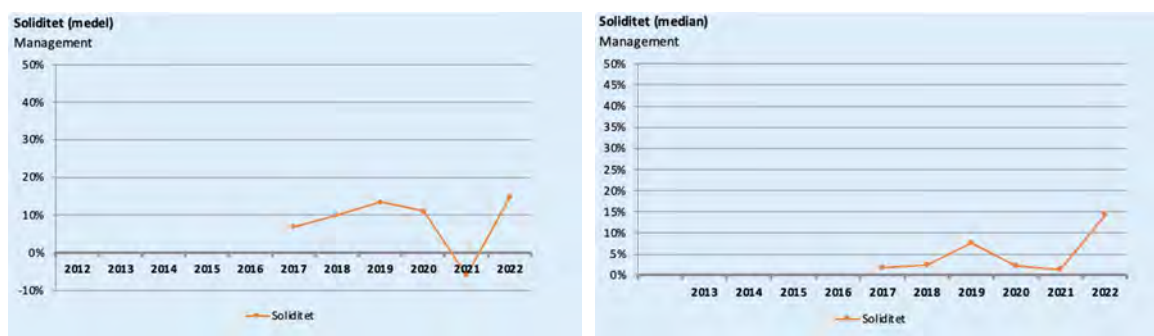


Diagram 5.60 Solvitet 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Solviteten för managementföretagen som segment försämrades 2021, framförallt på grund av ett enskilt bolag. Till 2022 har solviteten stärkts betänkligt (observera att populationen av bolag i segmentet också förändrats).

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

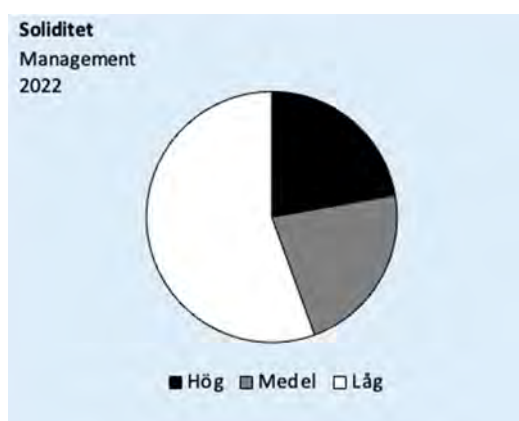


Diagram 5.61 Solvitet 2022

Som redan konstaterats är solviteten generellt låg i detta segment. Men 2022 ser starkare ut än 2021, även om jämförbarheten hållar. 2021 hade samtliga bolag i segmentet låg solvitet, medan två företag har hög, och två företag har medelhög, solvitet 2022.

Tabell 5.19 Solvitet 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Solvitet	Hög	> 25%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	11%	14%	13%	29%	17%	0%	22%
	Medel	15-25%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	22%
	Låg	< 15%	88%	75%	100%	100%	100%	100%	78%	86%	88%	71%	83%	100%	56%

5.6.3 Management – Likviditet

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

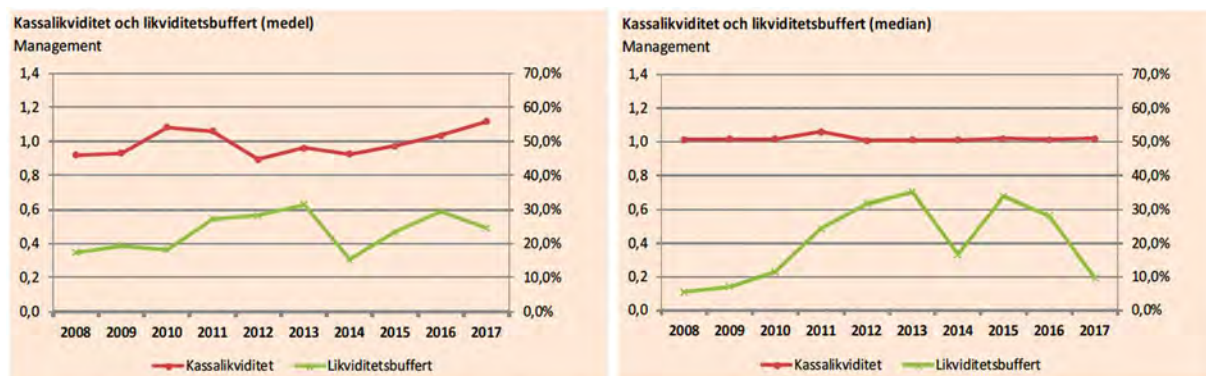


Diagram 5.62 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2008-2017

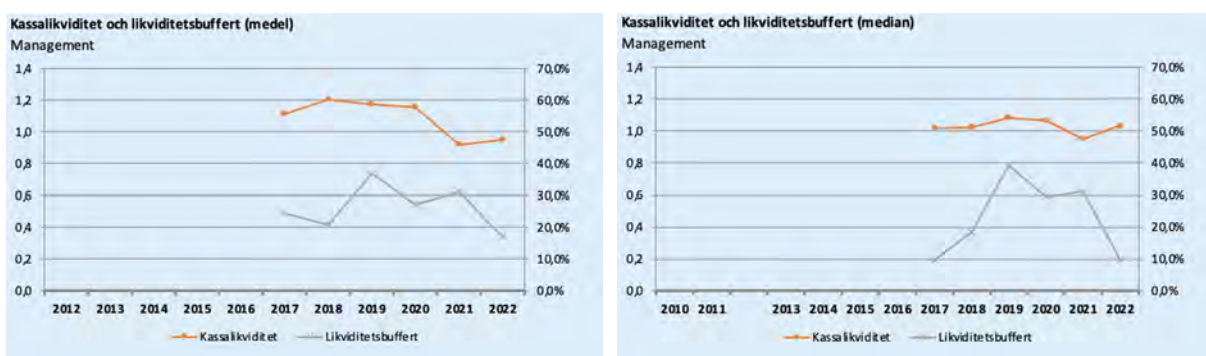


Diagram 5.63 Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2022

Utvecklingen 2018–2022: Kassalikviditeten i segmentet återhämtar sig något 2022, från nedgången 2021. Likviditetsbufferten faller dock ner under 20% i medelvärde (16,9%) på grund av att två av de ingående bolagen har mycket liten kassa och i praktiken får 0% i likviditetsbuffert.

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

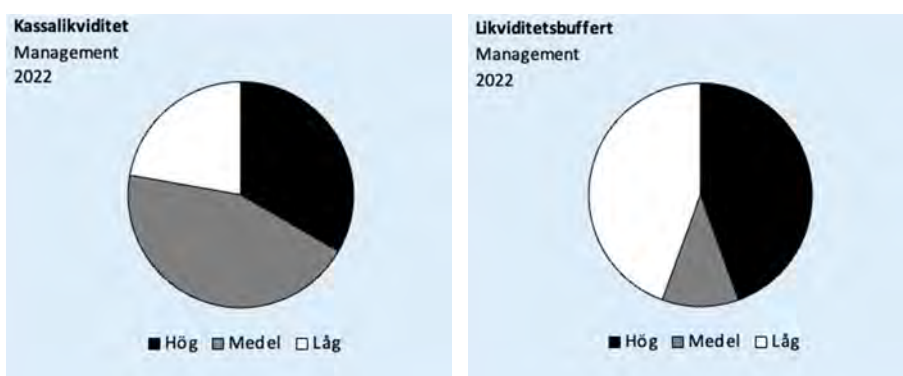


Diagram 5.64 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2022

4 av 9 företag i managementsegmentet ligger 2022 på en nivå som klassificeras som medelnivå (0,8–1,1). Tre bolag har hög nivå och två bolag har låg kassalikviditet. Beträffande likviditetsbufferten har 4 av 9 företag en nivå som klassificeras som hög, och lika många har en nivå som klassificeras som låg.

I tabellen nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under tidsperioden 2008–2022.

Tabell 5.20 Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2008-2017 enligt tidigare metod, 2018-2022 enligt ny metod

			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	13%	50%	0%	0%	0%	0%	22%	14%	25%	43%	50%	17%	33%
	Medel	0,8-1,1	88%	38%	86%	83%	80%	80%	78%	86%	75%	57%	50%	67%	44%
	Låg	< 0,8	0%	13%	14%	17%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	22%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	75%	86%	83%	60%	60%	67%	43%	50%	71%	83%	83%	44%
	Medel	5-10 %	13%	13%	0%	0%	20%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	0%	11%
	Låg	< 5 %	38%	13%	14%	17%	20%	40%	33%	43%	50%	29%	17%	17%	44%

5.6.4 Management – Ekonomisk effektivitet

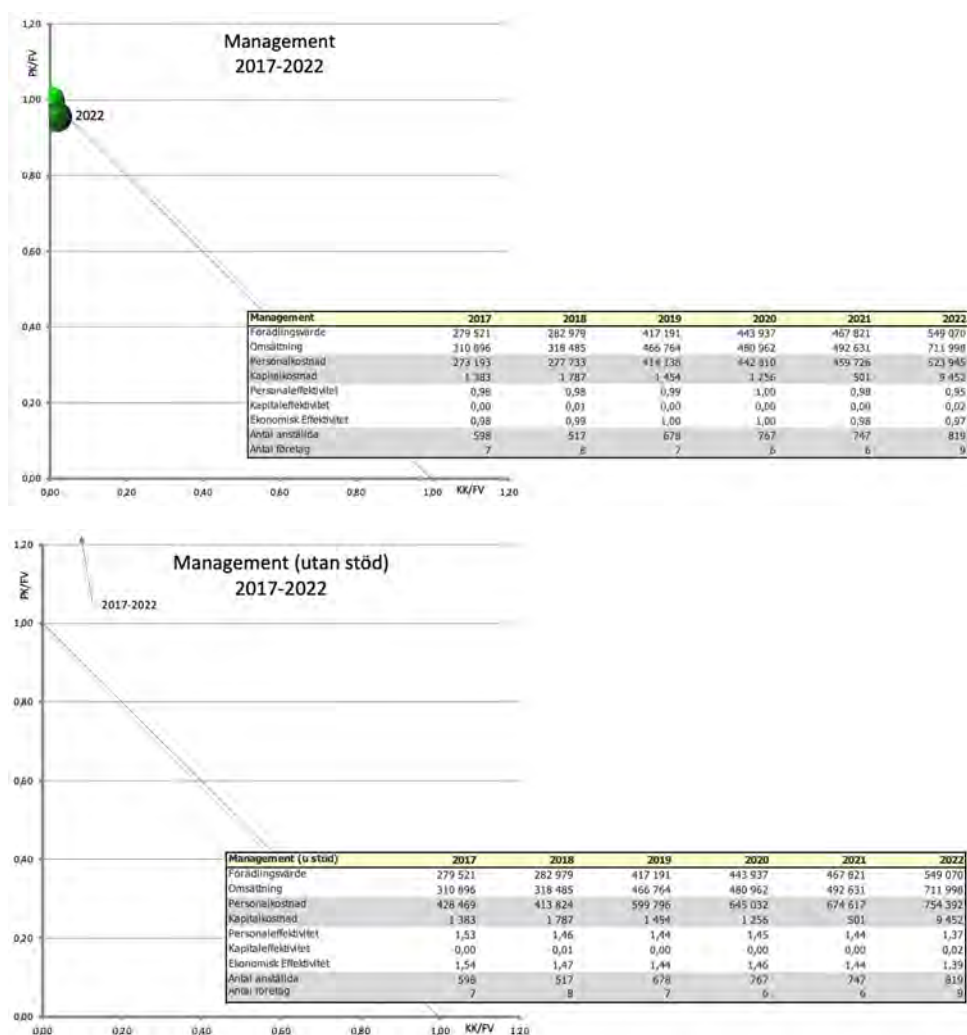


Diagram 5.65 Ekonomisk effektivitet 2017-2022 med stöd (upptill) och utan stöd (nedtill)

I segmentet management är den ekonomiska effektiviteten för de varje år ingående företagen likartad under 2017–2022. Med sjöfartsstödet visar samtliga år en god effektivitet (index lägre än eller lika med 1,00). Utan sjöfartsstöd är effektiviteten svagare, men vi ser även då att den är stabil från år till år.

Sammantaget för management haltar jämförelsen med 2021 eftersom populationen av ingående bolag förändrats. För år 2022 har vi sett lönsamheten förbättrats för segmentet, både sett till vinstmarginal räntabilitet på eget kapital. Lönsamhetsnyckeltalen blir dramatiskt sämre om sjöfartsstödet exkluderas.

Soliditeten för segmentet förbättras till 2022. Nyckeltalen 2021 drogs framförallt ner av ett enskilt bolag, men vi ser också en tydlig förbättring när segmentets bolag klassificeras (hög – medel – låg) avseende soliditeten.

Kassalikviditeten för managementsegmentet förbättras till 2021, medan likviditetsbufferten försämras. Den ekonomiska effektiviteten är stabil och fortsatt god med sjöfartsstöd, och samtidigt mycket svag utan stödet.

6. Kommentar

Rapporten har haft som ambition att utvärdera de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2022. Det här året karaktäriseras av återhämtning efter de mer pandemipåverkade åren 2020 och 2021. Sjöfartsstödet räckte 2022 bättre till, jämfört med 2020-2021, för att lyckas åstadkomma rimliga finanser i segmenten.

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 2021 och 2022. Den innehåller även historik som bygger på analyser i tidigare rapporter för perioden 2008–2020.

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, när t.ex. nämnaren i kvoten blir mycket liten. I rapporten har vi försökt att dra rimliga slutsatser och att kommentera där det behövs.

Särskilt slagiga blir beräkningarna av nyckeltal i form av medelvärden, eftersom medelvärdena inte viktas. Det här innebär att det minsta bolaget i varje segment påverkar lika mycket som det största bolaget. En alternativ metod hade varit att istället beräkna det aggregerade medelvärdet för varje segment, dvs. som om hela segmentet var ett och samma bolag. Då blir viktningen automatiskt inbyggd i modellen. Svagheten blir då å andra sidan att små bolag riskerar att inte märkas alls i segment med stora skillnader i omsättning mellan bolagen.

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

Appendix 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

Appendix 2 Bolag som ingår i studien

Bolag som ingår i studien, 2022

INFORMATION OM BOLAGEN			
Bolag som fått rederistöd 2022	Segment	Org.nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
AdMare Ship Management AB	Management	5569583460	
Baltic Offshore Kalmar AB	Management	5561788505	
BRP Shipping AB	Tanker	5566541479	
Destination Gotland AB	Färjesjöfart	5560382342	Rederi Aktiebolaget Gotland (sjöfartsdel av koncernredovisning)
F Shipping AB	Torrlast	5569636771	
Fiducia Rederi AB	Torrlast	5564326345	
Finnlines Ship Management AB	Management	5563148369	
Fiskebäck Bunkrings AB	Tanker	5561363143	
Fjordtank Rederi AB	Tanker	5566331004	
Forsea Helsingborg AB	Färjesjöfart	5562064575	Forsea AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Furetank Rederi AB	Tanker	5563717510	
GoTa NETSS AB	Management	5590245451	
GoTa Polar AB	Management	5592072796	
Northern Expeditions AB	Färjesjöfart	5591158505	
Northern Offshore Services AB	Tanker	5564421161	
OljOla Shipping AB	Tanker	5591519573	
Rederi AB Donsötank	Tanker	5560582925	
Rederi AB Ishavet	Torrlast	5565360830	
Rederi AB Virgo	Management	5592791734	
Rederi AB Alvtank	Tanker	5564663143	
Rederi Eckerö Sverige AB	Färjesjöfart	5561814350	
Sirius Crew AB	Management	5591297360	
Skattegården Rederi AB	Management	5592811870	
Stena Line Scandinavia AB	Diversifierad	5562317825	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tallink Silja AB	Färjesjöfart	5563426138	
Tankskär Rederi AB	Tanker	5565758488	
Tarbit Shipping AB	Tanker	5563791325	
TT-Line AB	Färjesjöfart	5560637828	
Veritas Management AB	Tanker	5590039391	
Viking Rederi AB	Färjesjöfart	5561157289	
Wallenius Marine AB	Diversifierad	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wisby Shipmanagement AB	Tanker	5565914305	
Zachau Expeditions in Svalbard AB	Management	5591836837	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2021:

Rederi AB Virgo	Management	5592791734	
GoTa Polar AB	Management	5592072796	
Baltic Offshore Kalmar AB	Management	5561788505	

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2021:

Charterfrakt Baltic Carrier AB	Torrlast	5565243150	
BRP Rederi AB	Tanker	5565362323	

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

Wisby Shipmanagement1 AB, 5592280159	Tanker	5592280159	Bolaget saknar årsredovisning för 2022
--------------------------------------	--------	------------	--

Appendix 3 Koncernjusteringar som ingår i studien

Koncernjusteringar som ingår i studien 2022.

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Forsea AB	5569907198	FORSEA Helsingborg AB	5562064575
		FORSEA Önsund AB	5565360889
Rederi Aktiebolaget Soya			
	5562977412	WalleniusNederlands Aktiebolag	5560335928
		Rederi AB Wallship	5560484148
		Wallenius Marine AB	5560846643
		Rederiaktiebolaget Walltime	5562539840
		Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412
		Minjoma Bravo Aktiebolag	5563481851
		United European Car Centers Aktiebolag	5564430144
		Walwal Aktiebolag	5564660305
		Wallfreight Aktiebolag	5565218483
		Wallkomm Aktiebolag	5590568597
		Cisturbine AB	5565215604
		Wallpen AB	5565252227
		Wallhell AB	5565252235
		Goed Campus Stockholm AB	5565593414
		Walltrade AB	5566745575
		Wallenius Logistics AB	5562539873
		Wallcargo Aktiebolag	5563313468
		Wallarm Aktiebolag	5565227542
		Wall HQ/RO AB	5566685961
		Wallmit Aktiebolag	5566685987
Rederiaktiebolaget Gotland			
	5560008020	Destination Gotland	5560008020
		Gotlands Stuveri Aktiebolag	5560198429
		Nederaktiebolaget Gure	5560210741
		Destination Gotland AB	5560387342
		Aktiebolaget Carl E. Elman	5560456237
		Rederi AB Kappelshamn	5560527169
		Rederi Hobbarn Aktiebolag	5562073816
		Trojaborg Aktiebolag	5563399574
		Stockholms Reparationsvarv AB	5564262391
		Rederiaktiebolaget Vindburg	5564962222
		Rederi AB Torsburen	5565705869
		Rederi AB Sudersand	5565835658
		Gotlandsbolaget AB	5566437850
		Rederi AB Ljusm	5566695903
		Rederi AB Veneri	5566805866
		Rederi AB Klintehamn	5566833686
		Rederi AB Katthamnarsvik	5567623250
		Gotland Tankers AB	5567623342
		Rederi AB Gnisvård	5567867519
		Rederi AB Västergarn	5567867592
		Wistby Tanker Trading AB	5567980700
		Rederi AB Lauter	5568151293
		Rederi AB Kvilav	5568640931
		Rederi AB Burjovik	5568640940
		Rederi AB Botvåfjärvi	5568993884
		Rederi AB Åsunden	5568993892
		Hallshuk Rederi AB	5569377756
		Sundre Rederi AB	5569377764
		Nya Skagårdsbolaget 2017 AB	5569783573
		Rederi Utholmen AB	5569803660
		Hangvar Rederi AB	5590196977
		Helvi Rederi AB	5590197025
		Rederi Sygne 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 Nordstrand	5563345833
		Rederi AB Lickershamn	5567400493
		Rederi AB Ronehamn	5567401616

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
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	5562317875
		Stena Bulk Aktiebolag	5562432236
		Aktiebolaget Stena Finans	5562445766
		Stena Nordic AB	5564220894
		NMT Scandinavia AB	5565623211
		Stena Rollo AB	5566208186
		Stena Marine Management AB	5566278148
		Stena Adartum AB	5566278155
		NTEX AB	5566487285
		Ntex Logistics AB	5566653464
		Stena Logistics Holding AB	5566875079
		Capitum Group AB	5568782972
		Stena RPM AB	5568782980
		Jungbären AB	5569143786
		Stena Don AB	5566208236
		Svensamlingen AB	5567157549
		Stena Aktiebolag	5563336808
		KBP Terminal AB	5564427344
		HH Ferries Helsingborg AB	5562064525
		HH Ferries Önsund AB	5565360889
		Stena Freighters AB	5561219105
		HH Ferries Sverige AB	5564275666
		Stena Calmar AB	5565889077
		Marstransport 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

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.