

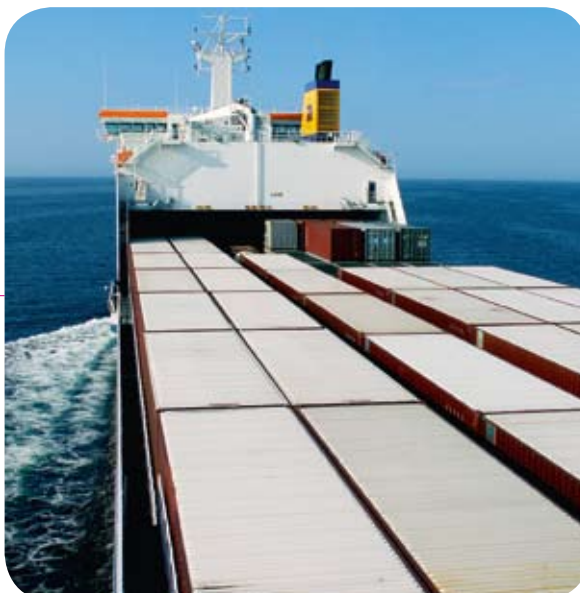
TransAtlantic Årsredovisning 2009



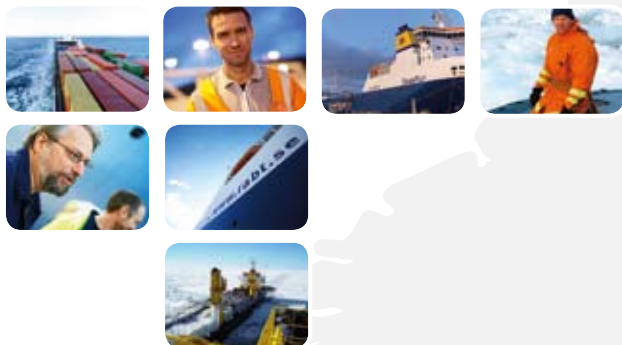
TRANSATLANTIC

Innehåll

Fakta om TransAtlantic	Flik
2009 i korthet	1
Affärsidé, mål, vision och strategi	2
VD har ordet	4
Ordföranden har ordet	5
Sjöfarten och miljön	6
Affärsområde Offshore/Icebreaking	8
Affärsområde Industrial Shipping	12
Koncerngemensamt	16
Säkerhetsarbete	17
Medarbetarna	19
Miljöförbättringar	21
Nybyggnation	22
Fartygsförteckning	23
Femårsöversikt med nyckeltal	24
Aktien	26
Styrelse	28
Ledning	29
Bolagsstyrning	30
Styrelsens rapport om intern kontroll	33
Ekonomisk redovisning	
Förvaltningsberättelse	34
Resultaträkning	37
Balansräkning	38
Eget kapital	40
Kassaflödesanalys	41
Noter	42
Revisionsberättelse	63
Årsstämman	64
Definitioner och Ordlista	



TransAtlantic



- Linjetrafik
- Kontor
- Huvudkontor

Fakta om TransAtlantic

Huvudkontoret ligger i Skärhamn. Verksamhet bedrivs också från kontor i Göteborg, Helsingborg, Västerås, Södertälje, Helsingfors, Moskva och i engelska Goole.

- Flottan består av 38 fartyg samt fartyg inchartrade på kortare perioder.
- Omsättningen för 2009 uppgick till cirka 2 300 MSEK
- Antal aktieägare uppgår till cirka 7 400.
- Bolaget är noterat på NASDAQ OMX Stockholm.
- Antal anställda är cirka 1 100.

Rederi AB TransAtlantic är ett av Sveriges största rederier med säte i Skärhamn. Bolaget är noterat på NASDAQ OMX Stockholm.

Verksamheten är indelad i affärsområdena Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping. I Koncerngemensamt ingår enheterna Ship Management, Administration, Finans, HSE och HR.

Offshore/Icebreaking



Offshore/Icebreakings verksamhet omfattar långtidskontrakt för isbrytning i Östersjön samt sysselsättning med främst riggförflyttningar för offshoreindustrin, med specialistkompetens att verka i arktiska farvatten.

Marknadsföringen av arktisk offshore kommer att intensifieras under 2010.

Sid 8

Industrial Shipping



Verksamheten inom Industrial Shipping är främst inriktad på kontraktbaserade transporter för nordisk basindustri. Affärsområdet består av fyra olika divisioner som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och ge kunderna hög service. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitets-tänkande, långsiktighet och nära samarbete. Till de större kunderna hör Stora-Enso, SCA, Norske Skog, M-real och SSAB.

Sid 12

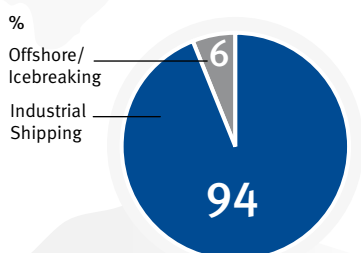
Koncerngemensamt



De koncerngemensamma resurserna skapar förutsättningar för ett konkurrenskraftigt rederi. Styrinstrumenten utgörs av effektiva system för fartygsdrift, kompetenta medarbetare och effektiva fartyg. Kvalitets-, säkerhets- och miljölednings-system binds samman för att omfatta hela TransAtlantics verksamhet.

Sid 16

Andel nettoomsättning affärsverksamheten



Koncernens omsättning har påverkats negativt av den globala finansiella krisen. Affärsområde Offshore/Icebreakings andel av koncernens omsättning har minskat på grund av verksamhetens exponering på Nordsjöns spotmarknad.

2009 i korthet

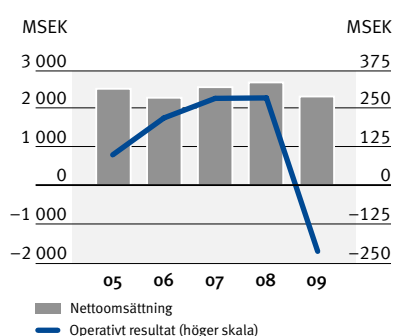
Året har präglats av den kraftiga nedgången i världsekonomin som utlöstes av den globala finanskrisen. Som en följd av detta blev TransAtlantics resultat otillfredsställande.

- Affärsområde Offshore/Icebreakings fyra AHTS-fartyg var samtliga sysselsatta på offshorespotmarknaden i Nordsjön under hela året. Året har präglats av låg aktivitet samt låga rater på spotmarknaden.
- Affärsområde Industrial Shipping påverkades negativt av både lägre volymer och lägre fraktrater samt en ojämn lasttillgång.
- Den finansiella ställningen är fortsatt god med en soliditet som uppgår till 37 procent (42).
- Ett besparingsprogram infördes vilket inneburit minskade kostnader och uppsägning av personal.
- Stefan Eliasson tillträdde som t.f. VD och koncernchef i december.

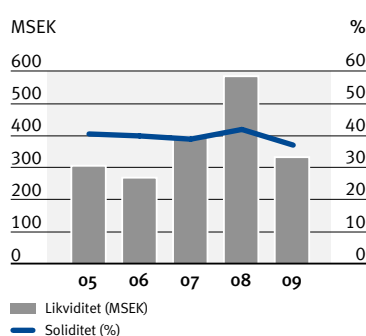
Fokus 2010

- Öka andelen långtidskontrakt för fartygen inom affärsområde Offshore/Icebreaking.
- Fortsätta den arktiska satsningen inom offshore.
- Förbättra lönsamheten inom affärsområde Industrial Shipping genom kostnadsreducering och omstrukturering av verksamheten.
- Utveckla kvalitetssystemen med starkt fokus på miljö- och säkerhetsarbetet.

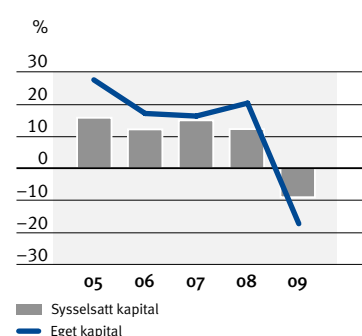
Nettoomsättning och operativt resultat



Likviditet och soliditet



Avkastning på sysselsatt och eget kapital



Affärsidé

TransAtlantic erbjuder...

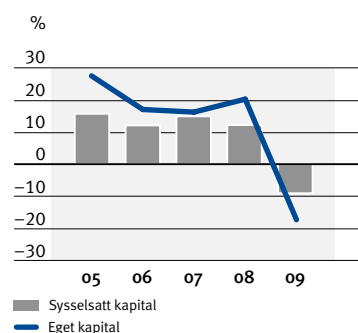
- | | |
|---------------------------------------|--|
| kundnära... | ▶ Genom hög kundkännedom kan vi erbjuda lösningar som skapar mervärde för kunderna. |
| och kostnadseffektiva... | ▶ Ett effektivt utnyttjande av resurser ger maximalt värde för varje insats. |
| sjötransporter och tjänster... | ▶ Vi fokuserar på de områden och segment där förutsättningar finns att bli ledande aktörer. |
| genom hög kompetens... | ▶ Med kompetens menar vi vår förmåga att lösa uppgifter genom kunskap, erfarenheter och vilja. |
| effektiva system... | ▶ Vi skapar optimala logistiksystem genom att vara kreativa, innovativa och anpassningsbara. |
| och anpassat tonnage. | ▶ Vi utvecklar fartygsflottan för att skapa effektivare system. |

Finansiella mål

Årlig tillväxt om 5–10 procent

- Kapitalavkastning över en konjunkturcykel med minst –12 procent för eget kapital
–10 procent för sysselsatt kapital.
- Soliditet på minst 30 procent
- Genomsnittlig utdelning av årlig nettovinst på 33 procent

Avkastning på sysselsatt och eget kapital



Vision

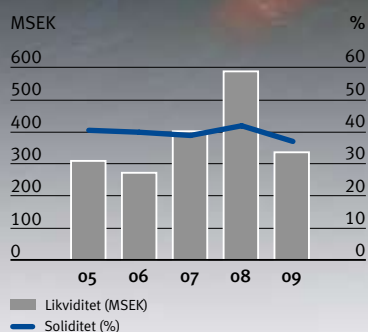
TransAtlantics vision är att vara det naturliga valet för våra kunder inom de segment där vi opererar. Detta ska ske genom att TransAtlantic framstår som en professionell partner med förmåga att med kvalitet och effektivitet utveckla kundanpassade transportlösningar och system.

Strategi i korthet

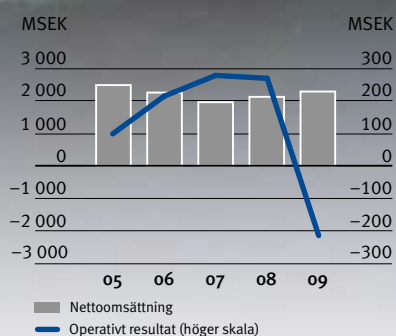
TransAtlantics strategi är att leverera långsiktiga transporttjänster till kunderna baserat på förståelse om rådande och framtida behov.



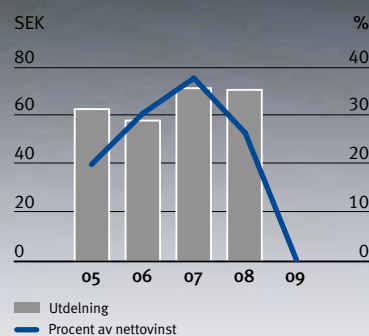
Likviditet och soliditet



Nettoomsättning och operativt resultat



Utdelning



VD har ordet

Ett år med extrema förutsättningar



År 2009 var ett unikt år inte bara för TransAtlantic utan för hela världsekonomin. Den snabba ekonomiska inbromsningen i slutet av 2008 och i början av 2009 innebar att många företag snabbt fick ställa om sina planer från expansion till kostnadsreduktion. Dessutom förvärrades hela förloppet av finanskrisens effekter genom att många företag fick svårt att uppfylla sina åtaganden avseende betalningar och investeringar.

För sjöfarten som bransch, som snabbt påverkas av konjunkturförändringar och är kapitalintensiv, innebar dessa effekter en extrem förändring av förutsättningarna. Stora fraktvolymen försvann från marknaden, raterna sjönk snabbt och bankerna ströp tillgången på kapital. Fartygsägare fick därmed problem med lönsamheten och kassaflödet, vilket resulterade i att rekordmånga fartyg lades upp. Problemet förvärras dessutom av att det finns en stor orderstock av nybeställningar, även om många rederier valt att annullera sina beställningar.

Även TransAtlantic drabbades allvarligt av utvecklingen under 2009. Inom vårt affärsområde Industrial Shipping har vissa segment fått kännas vid halverade volymer och fraktrater som motsvarade en fjärdedel av nivån för bara ett till två år sedan. Samtidigt ser vi att vår långsiktiga strategi har betalat sig. Våra kunder stannar hos oss och de vill gemensamt arbeta med att hitta nya kostnadseffektiva lösningar. Vi ser även att våra konkurrenter lider mer än vad vi gör och har tvingats till att lägga ner eller lägga om sina trafiksystem. I många fall har vi haft möjligheten att ta dessa laster och därmed kunnat öka våra marknadsandelar.

Inom vårt affärsområde Offshore/Icebreaking blev effekterna extra kraftiga 2009 eftersom vi hade samtliga fartyg på offshore-spotmarknaden i Nordsjön. Lägre aktivitet tillsammans med ett större utbud av fartyg innebar att spotraterna för helåret blev cirka 60 procent lägre än under 2008. Generellt sett så klarade sig offshorebranschen betydligt bättre än många andra sjöfartssegment eftersom oljesektorn fortfarande är lönsam och stadigt ökar sina investeringar i befintliga och nya offshoreområden. Arbetet med att utveckla vår satsning mot arktisk offshore fortsätter. Vi kommer också att arbeta aktivt för att teckna ytterligare långtidskontrakt för vår offshoreflotta. Trots stora ansträngningar för att sänka våra kostnader och finna nya laster och trafikmönster blev resultatet för 2009 klart otillfredsställande och det sämsta i företagets historia.

År 2010 kommer att bli ett år med många utmaningar för TransAtlantic där en resultatförbättring måste ske genom egna åtgärder. Det är svårt att se några snabba förbättringar av marknadsförutsättningarna, även om vi tror att marknaden har planat ut för att långsamt förbättras under kommande år.

Vi kommer att fortsätta fokusera på att omstrukturera verksamheten för att kunna vända resultatutvecklingen så snart som möjligt och ta vara på de möjligheter som trots allt finns. Detta innebär att vi behöver renodla vår verksamhet och skapa en organisation som snabbare klarar av att fånga upp dessa möjligheter. Alla anställda behöver komma närmare kunden för att förstå de krav som ställs och hur de möjligheter som finns ska kunna utnyttjas. Vårt arbete ska alltid genomföras med högsta kvalitet i alla led och överträffa våra kunders förväntningar samtidigt som det genomförs på ett säkert och miljövänligt sätt.

Jag vill tacka samtliga anställda inom TransAtlantic som har kämpat så hårt under året, styrelsen som har uppmuntrat och stöttat oss i vårt förändringsarbete samt alla engagerade aktieägare. Tillsammans har vi skapat en stark plattform att fortsätta utveckla verksamheten från.

Skärhamn februari 2010

Stefan Eliasson
t.f. VD och koncernchef

Ordföranden har ordet

Utmaningar och möjligheter

Inte någon gång under mina 47 år som redare, har jag upplevt en sådan besvärlig marknad som den under 2009. Visst har vi haft lågkonjunkturer, finanskriser och överutbud av tonnage tidigare – men inte på samma gång, och inte i en sådan global omfattning. Det är lätt att förstå att det för många rederier handlat om endast en sak, att överleva.



TransAtlantic har också drabbats allvarligt av problemen på marknaden under 2009. Något som är ytterst viktigt när svåra marknadsförutsättningar råder är att ha rätt erfarenhet och kompetens på plats för att leda företaget. När Anders Källström i december lämnade VD-posten kändes det tryggt

för styrelsen att omedelbart utse Stefan Eliasson, med tio år i TransAtlantic i olika ledande positioner, till tillförordnad VD. Stefan är också ansvarig för vårt affärsområde Offshore/Icebreacking, som går en spännande framtid till mötes när prospekteringen efter olja och gas tar fart i arktiska farvatten. Att få till en permanent lösning på VD-posten är nu både min och styrelsens högsta prioritet.

Till skillnad från många traditionella rederier befinner sig TransAtlantic i en relativt förmånlig position, och kan trots den svaga marknaden både bromsa och gasa. Vi ska fortsätta att spara och omstrukturera för att skapa resurser för satsningar i områden där vi ser stora möjligheter att växa. Förutom arktisk offshore gäller detta bland annat Östersjön, där vi fortsätter att bygga upp ett konkurrenskraftigt sjötransportsystem för den nordiska basindustrin.

Vi har inte beställt något nytt tonnage inom affärsområde Industrial Shipping vilket är positivt för oss idag. Däremot innebär den svaga fraktmarknaden att intjäningen är låg för alla. Det går inte heller att räkna med någon snabb återhämtning med tanke på det stora utbudet av fartyg som väntar på att tas i drift – fartyg som idag är upplagda eller på väg från varven. För att kunna öka lönsamheten under de närmaste åren inom den industriella sjöfarten krävs det täta dialoger med kunderna och ett starkt erbjudande. Vårt långa samarbete med exempelvis skogsindustrin är ett bra exempel på detta.

Vi på TransAtlantic tillhör nog undantagen när det gäller att visa glädje över den nuvarande isvintern. Förutom att alla våra isbrytare avropats av svenska Sjöfartsverket, för första gången

sedan vi ingick kontraktet 1999, så drar vi fördelar på både kort och lång sikt av vår omfattande iskompetens och en flotta som består av isgående fartyg. De besvärliga väderförhållandena har gjort fler och fler kunder medvetna om betydelsen av att kunna säkra sina transporter, i ett hav med eller utan is, både idag och i framtiden.

Just nu arbetar vi intensivt med att ytterligare stärka vår kompetens i säkerhets- och miljöfrågor. För att kunna vara med och bistå prospekteringen av olja och gas i arktiska farvatten får ingenting inom dessa områden lämnas åt slumpen. Nolltolerans är ett måste. Under 2010-2011 kommer flera av de större oljebolagen att skriva kontrakt med leverantörer för framtida prospektering i mycket känsliga områden i Arktis. Att leva upp till deras hårda krav vad gäller säkerhetstänkande och miljöarbete är ett måste för att överhuvudtaget vara med och diskutera. Vår långa erfarenhet av operationer i is samt att vi redan byggt upp säkra, effektiva och miljövänliga system för arktisk offshore gör att vi har goda förhoppningar inför förhandlingarna. Det högre säkerhets- och miljömedvetandet omfattar samtidigt hela TransAtlantics organisation, vilket ger fördelar i diskussioner med andra kundsegment.

Att många utmaningar ligger framför oss är jag den siste att förneka. Jag har upplevt många svåra sjöfartskonjunkturer och att denna är särskilt svår och utdragen är jag mycket väl medveten om. Det som glädjer mig är att samma insikt finns hos övriga styrelsen och hos alla duktiga medarbetare på TransAtlantic. Har vi bara tålamod och arbetar fokuserat inom de områden där vi har de bästa förutsättningarna så kommer vi att kunna gå ur denna lågkonjunktur starkare än någonsin.

Skärhamn i februari 2010

Folke Patriksson
Ordförande

Sjöfarten och miljön

Inget annat transportslag kan som sjöfarten transportera motsvarande kvantiteter gods på ett lika kostnads- och energieffektivt sätt. I arktiska farvatten tillåts inga utsläpp varken i havet eller luften, i syfte att skydda den mycket känsliga naturen. Inom TransAtlantic har miljö- och säkerhetsfrågorna högsta prioritet.

Väggtransporter leder till stora trafikstockningar på många platser runt om i Europa med ökade utsläpp, fler olyckor och minskad framkomlighet som följd. Sjöfarten däremot kräver inga vägar och kan med hög säkerhet frakta godset förbi många av Europas trafikinfarkter till hamnar närmare mottagaren, vilket medför mindre negativ inverkan på miljön och färre olyckor.

Under de senaste tio åren har den lätta lastbilstrafiken i Europa ökat med över 50 procent och den tunga med 21 procent. Sjöfarten har under samma tid ökat i totala volymer men precis som järnvägen stadigt minskat sin andel av de sammanlagda lasttransporterna. En förändring är nödvändig för att nå en hållbar utveckling av lasttransporterna i Europa.

Sjöfartens miljöpåverkan

Sjötransporter har en stor miljöfördel i effektiv bränsleanvändning. En liten energianvändning per ton transporterat gods ger låga utsläpp av koldioxid i förhållande till transportarbetet. Ett mindre kustfartyg i Europa behöver bara hälften så mycket energi för att frakta ett ton gods som järnvägen och jämfört med lastbilen förbrukar kustfartyget bara en fjärdedel.

Tillsammans med hanteringen av ballastvatten är luftutsläpp stora miljöfrågor som sjöfarten arbetar med. Svavel- och kväveoxidutsläpp leder till bland annat ökad försurning av mark och vatten, skogsdöd och övergödning. Ett effektivt sätt att få ner kväveoxidutsläppen (NOx) är att installera katalysatorer ombord, vilket kan minska utsläppen med över 90 procent. Svavel är där-

emot svårt att rena. Det lättaste och billigaste sättet är att använda en bunkerolja med lågt svavelinnehåll.

Skärpta utsläppsregler på väg

IMO (FN:s sjöfartsorgan) antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. De nya reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i de så kallade svavelkontrollområdena (SECA) Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks från nuvarande 1,5 procent till 0,1 procent från och med 2015. Utöver minskade svavelutsläpp tillkommer nyttan av minskade partikel-emissioner, vilka förväntas minska med cirka 80–85 procent i svavelkontrollområden.

Arktiska utmaningar

Det finns sjöfartsområden som redan är utsatta för mycket hårda krav. I exempelvis arktiska farvatten, där prospektering efter olja och gas snart kommer att tillåta, tillåts inga utsläpp varken till havs eller till luften i syfte att skydda den mycket känsliga naturen. Prospektering och eventuell produktion måste utföras med största möjliga fokus på miljö och säkerhet. Det är viktigt att försäkra sig om att vare sig natur, djur eller människor tar skada. Utmaningarna är stora för både personal och fartyg. Fartyg och oljeriggar måste vara specialutrustade och ha besättningar med specialistkunskap. I dagsläget finns begränsad erfarenhet och kunskap av att operera i arktiska farvatten. Dessutom finns det ingen eller väldigt begränsad infrastruktur. En annan viktig aspekt är att hänsyn alltid måste tas till urbefolkningen och deras levnadsvillkor.



Minskning av miljöpåverkan

Alla beslutade och föreslagna åtgärder medför att sjöfartens miljöpåverkan kommer att minska kraftigt framöver. För en fortsatt ökning av världshandeln är det avgörande med hållbara och effektiva transporter till sjöss eftersom inga konkurrenskraftiga landalternativ finns. Vid prospektering efter olja och gas i arktiska farvatten får inga utsläpp förekomma varken i havet eller luften.



Höga krav på TransAtlantics miljö- och säkerhetsarbete

Miljö- och säkerhetsfrågorna är prioriterade inom TransAtlantic och aktiviteten är hög. Inom TransAtlantic bedrivs idag en rad olika projekt för att minska miljöbelastningen, vilka kontinuerligt anpassas till omvärldsförändringar och kundbehov. Projekten bedrivs ur aspekter som miljöteknik, fartygsdesign och hållbara transportlösningar.

TransAtlantics geografiska verksamhetsområden utgörs främst av Östersjön, Nordsjön och arktiska farvatten. Dessutom består TransAtlantics kunder till övervägande del av stora internationella företag med höga krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete.

Att operera i arktiska farvatten innebär att fartygen ofta rör sig i tidigare helt orörda områden, där ett minimum av utsläpp får förekomma och med omfattande krav på säkerhet och specialistkompetens hos besättningarna.

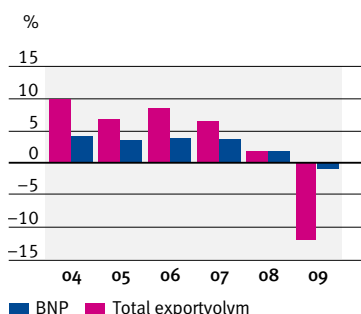
För att kunna utvecklas framgångsrikt behöver TransAtlantic vara ledande inom miljö och säkerhet samt kunna rekrytera de bästa medarbetarna. Personalen som arbetar ombord på TransAtlantics offshorefartyg har alla mycket hög iskompetens och lång erfarenhet av att operera i is samt av att utföra offshorearbeten i hårda väderförhållanden.

Säkra och effektiva operationer

För att klara utmaningarna i arktiska farvatten har TransAtlantic tagit fram en unik integrerad offshoreservice som ger kunderna effektivare, säkrare och miljövänligare operationer. TransAtlantic Ice Master och TransAtlantic Ice Academy har bildats för att säkerställa att servicen ständigt utvecklas med hög kvalitet. TransAtlantic Ice Council, som är ett globalt oberoende råd, ska bistå TransAtlantic och dess kunder med råd hur arktiska operationer ska genomföras på bästa sätt för både miljö och människor.

För att uppnå målen måste hela koncernen arbeta mot de stränga miljö- och säkerhetskrav som följer av operationer i arktiska farvatten. Beslut har därför tagits att HSE-avdelningen (Hälsa, Säkerhet och Miljö) flyttas från supportenheten Ship Management till en egen supportfunktion, som rapporterar direkt till VD. Syftet är att alla anställda ska känna ansvar och delaktighet för TransAtlantics viktiga miljö- och säkerhetsarbete.

Utteckling av global BNP och världshandel



Lågkonjunkturen har fått effekter även på den globala handeln. Mellan åren 2004–2007 uppgick tillväxten till drygt 7 procent per år. Under 2008 mer än halverades tillväxten och under 2009 föll den totala handeln med 12 procent, vilket var den största nedgången sedan slutet av andra världskriget.

Koldioxidutsläpp i Europa bland olika transportslag (kg/transporterat ton och kilometer, 2007)

Containerfartyg (4800 TEU)	0,119
Feederfartyg (400 TEU)	0,477
Järnväg (80 TEU)	0,673
Lastbil (2 TEU)	2,296

Källa: Institut für Energie und Umwelt (IFEU), Heidelberg.
TEU=Twenty Feet Equivalent Unit

Tack vare sin höga transportkapacitet har fartyg i jämförelse med järnväg, flyg och lastbilar de lägsta utsläppen av CO₂ per transporterad mängd gods. Miljön har de största fördelarna av att transporter läggs om från väg till vatten.

Affärsområde Offshore/Icebreaking

En stor del av den framtida utvinningen av olja och gas förväntas att ske i nya fält i arktiska farvatten vilket medför krav på isbrytande offshorefartyg med specialutbildade besättningar. TransAtlantics unika kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i dessa områden.

Den kraftiga ekonomiska tillväxten i länder såsom Kina och Indien leder till ett ökat energibehov. Trots en snabb utveckling av exempelvis energieffektiva hus och bilar bedöms den globala efterfrågan på energi öka med cirka 30 procent fram till 2030. Då behovet av olika energislag troligen inte förändras mycket kommer även efterfrågan på olja och gas att öka i samma omfattning. Eftersom produktionen från befintliga fält efterhand minskar måste nya fält tas i bruk. Enligt The International Energy Association (IEA) beräknas cirka 75 procent av oljan 2030 komma från nya fält och produktionsområden. Den procentuellt snabbaste produktionsökningen bedöms komma från offshorefält. Investeringarna i oljeproduktionsresurser, kringutrustning och fartyg beräknas enligt analysinstitutet Douglas Westwood öka med cirka 15 procent per år 2010–2020.

Arktiska farvatten får allt större betydelse

Av de nya fälten bedömer IEA att cirka 50 procent finns i arktiska farvatten och i områden med stora djup (över 500 meter). Att prospektera efter olja och gas i arktiska farvatten är en ny utmaning för oljebolagen. Den begränsade produktion som genomförs idag i Arktis sker i kustnära områden utanför Alaska och Ryssland.

Under de närmaste tio åren beräknas olja och gas utvinna i cirka 60 nya fält, många i områden med svåra isförhållanden och stora djup. De operatörer som kommer att verka i dessa områden kommer att ställas inför stora utmaningar. Eftersom miljö- och säkerhetskraven kommer att bli högre än för andra prospekteringsområden måste system införas som minimerar riskerna för att råka ut för olyckor och olika typer av utsläpp. Dessutom tillkommer krav på att en del av investeringarna och de arbetstillfällena som skapas ska tillfalla det land som prospekteringen sker i, framför allt gäller det områden som tillhör USA och Ryssland.

Ökad aktivitet i arktiska farvatten

Även om det är förhållandevis få arktiska områden som är exploaterade, så har länderna bjudit ut fler och fler licenser för exploatering i dessa områden. USA, Kanada, Grönland och Ryssland har redan sålt ett antal licenser och kommer att sälja fler licenser under 2010 och 2011. De oljebolag som köpt licenserna har därmed redan gjort stora investeringar och åtaganden för arktiska farvatten. Eftersom licenserna i många fall går ut 2016–2017 så måste prospekteringen påbörjas senast 2013–2014 för att oljebolagen ska hinna med att grundligt genomsöka sina respektive licensområden. Det innebär att upphandlingen av vilka leverantörer som ska bistå med tjänster och utrustning behöver ske senast 2010–2011, bland annat eftersom helt nya specialanpassade fartyg måste designas och byggas.

Snabb ökning av antalet offshorefartyg

De långsiktigt goda marknadsutsikterna för offshoreindustrin har under de senaste åren lett till ett stort antal beställningar på nya riggar och offshorefartyg. Antal beställda fartyg i de större offshoreklasserna motsvarar en ökning av flottan med cirka 50 procent. Den finansiella krisen och en svagare efterfrågan det senaste året innebär troligen att många av beställningarna skjuts upp eller avbeställs. Eftersom det förväntas en större ökning av produktion av olja på fält med stora djup, har beställningarna av riggar som klarar detta varit relativt sett stor. Utvecklingen har även inneburit att beställningarna av AHTS-fartyg som klarar kraven för djuphavsoperationer också varit relativt sett stor. För stora AHTS-fartyg förväntas det råda balans mellan utbud och efterfrågan.



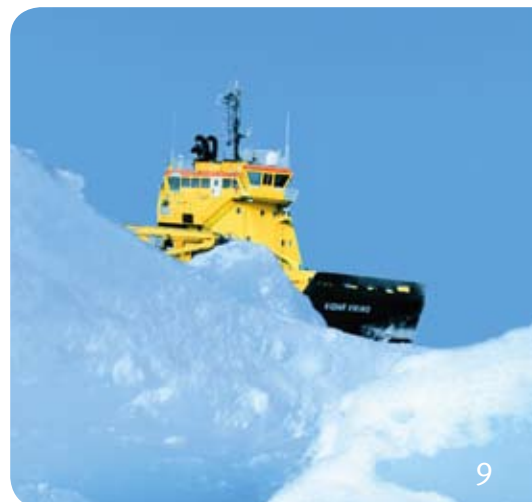
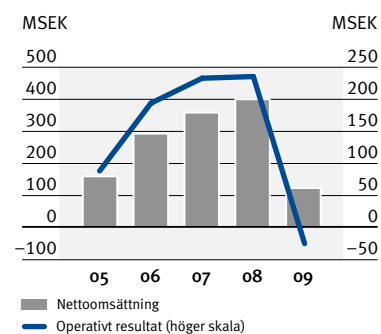
Fakta om Offshore/Icebreaking

Verksamheten inom affärsområdet Offshore/Icebreaking bedrivs i joint venture bolaget TransViking, som ägs till vardera 50 procent av TransAtlantic och norska Viking Supply Ships AS.

TransAtlantic ansvarar för bemanning, teknisk drift och säkerhet medan Viking Supply Ships ansvarar för marknadsföring och befraktning.

Flottan består av fyra fartyg och fyra nybyggnadskontrakt med leverans 2010–2011. Tre av de befintliga fartygen är utvecklade för att klara uppdrag inom både isbrytning och offshore. Under årets första kvartal är de tillgängliga för isbrytning för svenska Sjöfartsverket och under övriga delar av året är de tillgängliga för offshoreuppdrag både i Nordsjön och i arktiska områden. De fyra nybyggena är ankarhanteringsfartyg speciellt designade för uppdrag i arktiska farvatten.

Nettoomsättning och operativt resultat



Få fartyg klarar arktiska farvatten

Eftersom det ännu bara finns ett fåtal oljeproducerande fält i arktiska farvatten är det få av de befintliga fartygen och nybeställningarna som är utrustade för att klara de krav som ställs för operationer i is (isklass 1 A eller högre). För att kunna möta den framtida höga efterfrågan behövs troligen nybeställningar av cirka 125–150 isgående offshorefartyg, varav merparten bör ha en isbrytarkapacitet som motsvarar den som finns hos de största isbrytarna i världen idag. Eftersom tiden för prospektering i arktiska farvatten ofta är begränsad till sommarhalvåret är det en fördel om de fartyg som används för isoperationer kan användas för andra uppdrag under resterande del av året i syfte att öka intjäningen.

Unik kompetens inom TransAtlantic

TransAtlantics unika kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i arktiska farvatten. Den ökade aktiviteten i dessa områden kommer att skapa möjligheter till fleråriga kontrakt med oljebolagen och därmed kunna bidra till en bättre balans i den totala intjäningen för affärsområde Offshore/Icebreaking. Kundenpassning och kreativitet är tillsammans med en ledande position inom säkerhet och miljö avgörande faktorer för framgång. Förutom en modern flotta anpassad för operationer i is förfogar TransAtlantic över en ledande kompetens inom området. Befälhavarna ombord på AHTS-fartygen har i genomsnitt över 20 års erfarenhet av isbrytning och offshorearbeten. Dessutom har uppdrag redan utförts i arktiska farvatten, åt kunder såsom Shell och Statoil/Hydro. Under inledningen av 2010 har nya långtidskontrakt tecknats med internationella oljebolag.

Ledande koncept för arktisk offshore

TransAtlantic vill för kundernas räkning kunna ansvara för hela operationen för offshorefartyg i arktiska farvatten. Därför har TransAtlantic utvecklat en unik integrerad offshore/Ice managementservice som bygger på en dokumenterad operationsmodell, erfarna och välutbildade besättningar samt specialdesignade fartyg, vilket ger kunderna en effektivare, säkrare och miljövänligare operation. TransAtlantic Ice Management är ett system

för att säkerställa att operationer kan genomföras utan minimal påverkan av is. Förutom att bryta is inkluderar systemet prognosmetoder för isrörelser, meteorologi, säkerhets- och hälsosystem.

Ny fartygsdesign

För att kunna möta en ökad efterfrågan och kundernas krav behöver TransAtlantic expandera sin flotta, utöver nuvarande nybyggen, och utöka organisationen. Under 2009 har ett förslag på ny fartygsdesign för operationer i arktiska farvatten tagits fram. De isbrytande nya fartygen, som går under namnet TransArctica, är 103 meter långa, 27 meter breda och har 32 500 hästkrafter. Fartygen är multifunktionella och kan operera både i arktiska farvatten och i havsområden med stora djup. Läs mer om den nya fartygsdesignen på sid 22.

Nybyggnadsprogram

TransAtlantic har vid det spanska varvet Zamakona fyra isförstärkta AHTS-fartyg i beställning. Fartygen har en design som gör dem lämpliga för operationer i områden med is eller i djuphavsområden. De är dock inte isbrytande vilket innebär att de inte självständigt kan operera i ishavsområden. Målet är att fartygen ska operera på längre kontrakt när de levereras under 2010–2011.

Befintlig isbrytarkapacitet

TransAtlantics långtidskontrakt med Sjöfartsverket innebär att de tre kombinationsfartygen, under första kvartalet varje år, vid behov ska vara tillgängliga för isbrytning i Östersjön. Avtalet löper fram till 2015 med möjlighet till förlängning upp till ytterligare 15 år. Avtalets konstruktion innebär att fartygen vid milda vintrar kan användas inom offshore även under årets första kvartal. Fartygens användningsområde är då beroende på den korta inställningstiden för isbrytning, normalt begränsat till de södra delarna av Nordsjösektorn. På sikt förväntas även arktiska områden, som Nordostpassagen, växa till ett nytt stort marknadsområde för TransAtlantics isbrytare. TransAtlantic samarbetar även med svenska Sjöfartsverket i syfte att kunna använda de statliga isbrytarna, vilka TransAtlantic idag har driftsansvar för, för offshoreuppdrag när de inte behövs för isbrytning i svenska farvatten. Samarbetet ger TransAtlantic ett bredare marknadserbjudande.

Som stöd för utvecklingen av TransAtlantics koncept för arktisk offshore har tre stödssystem tagits fram:



► För att kunna genomföra så säkra och tillförlitliga offshoreuppdrag som möjligt i arktiska farvatten har TransAtlantic utvecklat en beslutsmodell i samarbete med ledande experter inom området. Utifrån olika variabler och kundernas mål och krav beräknas den optimala operationen fram samt med vilken sannolikhet målen kan uppnås.

► I syfte att öka besättningarnas kunskap inom isnavigering har TransAtlantic tagit fram en specialutbildning i samarbete med Högskolan i Kalmar. Förutom de egna besättningarna erbjuds kunders och samarbetspartners besättningar att genomgå utbildningen. Svenska Sjöfartsverket har gett utbildningen status som officiell utbildning inom isnavigering.

► Med målet att utveckla säkra processer för arktisk offshore har ett globalt råd av oberoende experter inom området bildats. Förutom att verka för att sätta olika branschstandards och etablera en marknad för arktisk offshore ska rådet bistå TransAtlantic och dess kunder med råd kring hur arktiska operationer ska genomföras på bästa sätt. Medlemmarna i rådet kommer från Sverige, Ryssland, USA, Kanada och Finland.

Konkurrens

Förutom Maersk är det enbart mindre rederier såsom Artica, Rieber Shipping, FESCO, Swire och Trans Viking som opererar inom segmentet arktisk offshore. När aktiviteten så småningom tilltar kommer troligen flera av de större aktörerna se över möjligheterna att etablera sig i Ryssland och andra arktiska områden. Ingen av konkurrenterna har utvecklat ett system för Ice management.

Utvecklingen 2009

Eftersom isvintern 2008/2009 var mild bröt inget av kombinationsfartygen is under det första kvartalet. TransAtlantics samtliga fartyg var under hela året i stor utsträckning sysselsatta på spotmarknaden i Nordsjön. Det genomfördes 87 riggförflyttningar och 6 transporter av förnödenheter åt kunderna. En svag konjunktur och lägre oljepriser, tillsammans med ett större tillskott av nytt AHTS-tonnage, satte press på raterna under året. Den höga volatiliteten från tidigare år uteblev och istället pendlade spotraterna för AHTS-tonnage mellan 5 250 och 87 500 GBP under hela året. Sysselsättningsgraden för TransAtlantics fartyg var 54 procent och andelen av resultatet i Trans Viking uppgick till -25 MSEK (233). Den tidigare aviserade delningen av TransViking kommer inte att genomföras under det närmaste året.

Fokus 2010

Marknadsföringen av den nya servicen för arktisk offshore kommer att intensifieras. Kanada är en prioriterad marknad där diskussioner om samarbete förs med flera av de oljebolag som ska inleda prospektering i arktiska farvatten 2013–2014. Dessutom ska bearbetningen av ryska kunder fortsätta, bland annat genom det nyöppnade kontoret i Moskva. Arbetet med att finna långtidskontrakt för befintligt tonnage och för nybyggnadskontrakten kommer att intensifieras under året.

I början av 2010 tecknade TransAtlantic ett flertal långtidskontrakt med internationella oljebolag för sina fyra AHTS-fartyg samt för ett av nybyggena, Loke Viking.



Fem frågor till Stefan Eliasson

t.f. VD och koncernchef samt

Chef för Affärsområde Offshore/Icebreaking

► Förra året var tufft för affärsområdet. Ser du några ljusglimtar?

Det finns tecken på ökad aktivitet bland de aktörer som kommer att leda prospekteringen i arktiska farvatten och i områden med stora djup. Ett antal fleråriga kontrakt är uppe till diskussion.

► Var finns expansionsmöjligheterna?

Nordsjön är en krympande marknad där behovet av offshore-uppdrag kontinuerligt kommer att minska. Eftersom världens behov av olja och gas kommer att fortsätta öka och de nuvarande reserverna är små behöver nya områden utvinnas. Arktiska farvatten är ett område med stora olje- och gastillgångar som kommer att behöva utvinnas inom en tioårsperiod. Där kommer vi att vara med.

► Hur möter ni konkurrensen från andra rederier?

Vi har en unik kompetens inom arktisk offshore. Grunden är den långa erfarenhet av operationer i is som byggts upp inom TransAtlantic. Utifrån denna har vi sedan byggt upp system och lösningar för kunderna som är svåra att kopiera för andra aktörer utan samma bakgrund.

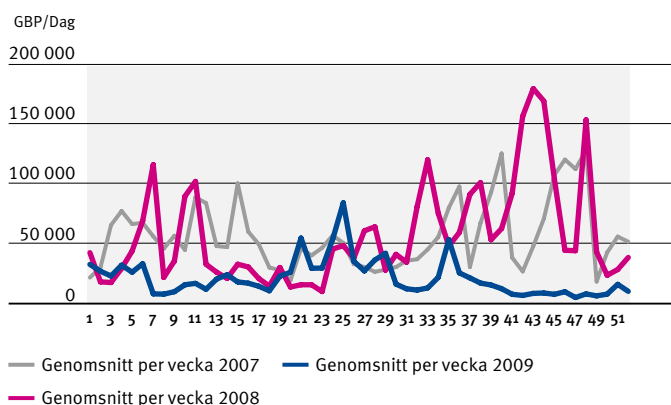
► Hur rustar ni för kommande utmaningar på marknaden?

Vi fokuserar i ännu större grad än tidigare på att lyfta säkerhets- och miljöfrågorna i rederiet. Att prospektera efter olja och gas i känsliga områden som i arktiska farvatten kräver nolltolerans vad gäller till exempel utsläpp och sannolikheten för olyckor och tillbud.

► Vad är viktigast under 2010?

Att vidareutveckla vår unika kompetens inom arktisk offshore. Vi ska behålla försprånget och ta tillvara de möjligheter till fler kontrakt som kommer att uppstå under 2010.

Rateutvecklingen i Nordsjön, spotmarknaden (AHTS 16000+)



Genomsnitt helår 2007: GBP 52 223
Genomsnitt helår 2008: GBP 56 925
Genomsnitt helår 2009: GBP 21 076

Källa: RS Platou

Affärsområde Industrial Shipping

Verksamheten inom Industrial Shipping består av fyra olika divisioner som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög service åt våra kunder. En svag konjunktur och överkapacitet medförde att fraktraterna och volymerna föll kraftigt under 2009. Affärsområdet gick med förlust trots omfattande besparings- och omstruktureringsprogram.

Med Östersjön som geografisk bas täcker affärsområde Industrial Shipping olika kundsegment inom nordisk basindustri. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete. Till de större kunderna hör StoraEnso, SCA, Norske Skog, M-Real och SSAB. Situationen med en svag världsekonomi och lägre efterfrågan på lasttransporter tillsammans med ett ökat utbud av tonnage ledde till en kraftig press nedåt på raterna under 2009. Alla marknader och segment drabbades.

Skogsprodukter dominerar

Av affärsområdets sjötransporter är cirka 60 procent kontrakterade på flerårsbasis och cirka 75 procent av godset utgörs av skogsprodukter. I Norden är trenden att skogsråvaran blir allt dyrare vilket medför import av stora mängder virke från andra delar av världen, bland annat Ryssland. I Finland har snabbt stigande energipriser och en eurobaserad ekonomi lett till att skogsbolagen minskar produktionen i landet. Däremot är industrin så gott som intakt i Sverige, där segment som hygienprodukter och kartong utvecklas starkt medan fin- och tryckpapper visar en fortsatt vikande trend.

Priserna på olika skogsprodukter föll gradvis under stora delar av 2009, med de kraftigaste fallen inom fin- och tidningspapper. Den strukturomvandling som pågått inom bland annat tidningspapper under de senaste åren accelererade under året. Priset på tidningspapper föll från cirka 700 USD/ton till cirka 500 USD/ton vilket innebär att pappersbrukens produktionskostnader inte längre täcks. Prisskillnaderna på tidningspapper mellan USA och Europa har jämnats ut något i takt med att efterfrågan minskat på båda marknaderna. I Europa föll efterfrågan på tidningspapper med 12 procent 2009.

Historiskt har leveranserna av europeiska pappersprodukter haft ett väldigt starkt samband med olika inköpsindex inom industrin. Den högre aktiviteten i dessa index indikerade en positiv utveckling av leveranserna från början av 2010, dock från låga nivåer.

Strukturella problem inom shipping

De nuvarande problemen inom shipping beror inte bara på en svag konjunktur. När efterfrågan på sjötransporter väl ökar igen kvarstår den allvarliga situation som branschen själv skapat. Förutom att det redan råder överkapacitet på marknaden är fartygsvarvens orderböcker fulla. Totalt finns över 9 000 fartyg på sammanlagt 560 miljoner ton dödsvikt i beställning, vilket motsvarar halva dagens världshandelsflotta. Alla beställda fartyg kommer dock inte att levereras. En del avbeställs förmodligen, andra beställningar skjuts upp och ett antal varv kommer att gå i konkurs. Trots detta kommer nyleveranserna att vara omfattande. Den svaga fraktmarknaden under 2009 innebar att en stor del av de nya fartyg som levererades lades upp, i avvaktan på bättre tider. Vid årsskiftet var cirka 14 procent (12) av det sammanlagda containertonnaget och 14 procent (14) av det sammanlagda bulktonnaget upplagt. Det stora utbudet av tonnage kommer att hålla nere fraktraterna under de närmaste åren, även om en viss återhämtning är att vänta under 2010 till följd av ett ökat transportbehov i världen.

Konkurrens

En generell trend är att sjöfartsoperatörerna blir allt större genom förvärv och sammanslagningar i syfte att möta kundernas behov och uppnå skalfördelar. De största konkurrenterna utgörs idag av Österströms, Spliethoff, Finnlines, DFDS Tor Line, Transfenica och Wagenborg. Konkurrenterna är aggressiva inom samtliga segment och det pågår många nybyggnadsprogram. Dessutom är affärsområdet utsatt för konkurrens från andra transportslag såsom lastbil och järnväg.

Division RoRo Baltic

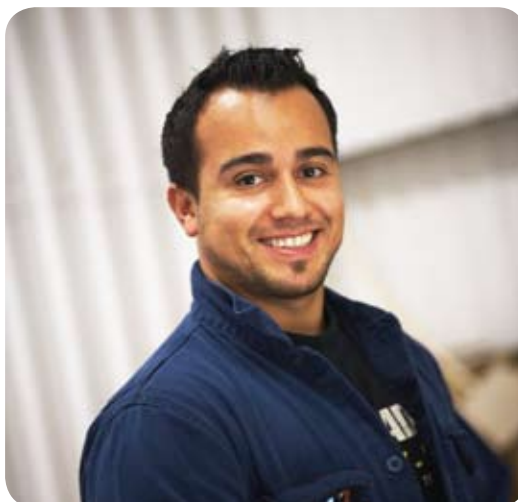
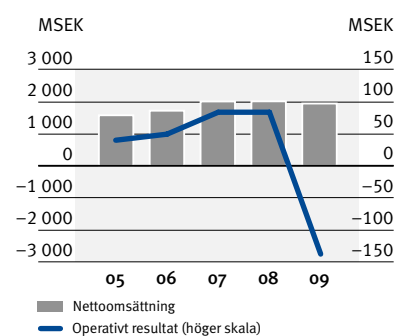
Divisionen bedriver Östersjöbaserad systemtrafik för skogsindustrin med dedikerade RoRo- och containerfartyg. För StoraEnso sker en omfattande systemtrafik med skogsprodukter i både norra och södra Östersjön. I norra Östersjön går tre egna RoRo-fartyg i fast slinga mellan Bottenviken, Göteborg och Lübeck under namnet TransLumi Line. Den tonnagekapacitet som StoraEnso inte fyller marknadsförs av TransAtlantic till tredje part för ett effektivt utnyttjande av lastkapaciteten. I södra Östersjön, där



Fakta om Industrial Shipping

Industrial Shipping består av fyra divisioner med sammanlagt 28 fartyg. Verksamheten är fokuserad på kontraktbaserade transporter, främst för nordisk basindustri men även för stora internationella aktörer. RoRo Baltic erbjuder genom sina specialanpassade RoRo- och containerfartyg ett av de mest heltäckande sjötransportsystemen i Östersjön. Bulk/LoLo är genom sina isklassade fartyg och sin iskompetens en internationell nischaktör inom det specialiserade mindre bulksegmentet. Affärsområdet bedriver även RoRo-trafik över Atlanten, trafik med sidoportsfartyg utmed den amerikanska östkusten och Karibien samt containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England.

Nettoomsättning och operativt resultat



trafiken övertogs från StoraEnso den 1 januari 2009, går tre inhyrda RoRo-fartyg i fast slinga mellan Kotka, Lübeck och Göteborg under namnet TransSuomi Line. Linjen driver TransAtlantic helt i egen regi, där StoraEnso har ingått ett fraktavtal för sina volymer. Kontraktet med StoraEnso löper fram till 2012 för båda linjerna, med möjlighet till förlängning. Erbjudandet till kundsegmenten kompletteras genom TransFeeder North, som omfattar två inhyrda containerfartyg som går mellan norra Finland och de stora omlastningshamnarna i norra Tyskland. Dessutom hyr divisionen ut, under långa avtal, anpassade RoRo-fartyg till SCA och M-real för deras systemtrafik med skogsprodukter i Östersjön.

Utvecklingen 2009

Både skogs- och tredjepartslasterna inom TransLumi Line fortsatte att utvecklas väl trots svag konjunktur. Kundunderlaget har ökat i takt med att fler insett att trafiken i norra Östersjön är långsiktig. Antalet projektlaster har successivt ökat, såsom större fordon och utrustning för gruvindustrin. Den nya linjen i södra Östersjön, TransSuomi Line, utvecklades däremot svagt under året. Volymerna av skogsprodukter från StoraEnso blev lägre än väntat, bland annat till följd av längre semesterstopp och aviserade produktionsneddragningar i östra Finland. Samtidigt drabbades tredjepartslasterna av krisen i öst. TransFeeder North påverkades av den lägre marknadsaktiviteten, även om en viss ljusning noterades mot slutet av året.

Division Bulk/LoLo

Divisionen omfattar tre mellanstora och fyra mindre isklassade bulkfartyg för kontraktinriktade bulktransporter i Östersjön, Medelhavet, Nordsjön samt över Atlanten för främst skogs-, stål- och den agrara industrin. Genom sina isklassade fartyg och besättningarnas unika iskompetens är divisionen en nischaktör inom dessa specialiserade mindre bulksegment. Av divisionens tre mellanstora bulkfartyg är ett inhyrt fram till 2010. I detta segment har TransAtlantic för avsikt att expandera inför den kommande konjunkturuppgången varför flottan beräknas att öka i storlek under 2010–11.

Utvecklingen 2009

Precis som för många andra segment inom shipping råder för närvarande överkapacitet samtidigt som orderböckerna är fulla. Situationen är värst för det mindre bulktonnaget, 4 000–6 000 ton. För de mellanstora bulkfartygen, 17–20 000 ton, är situationen något ljusare vilket inneburit något bättre rater i detta segment. I december återlämnades det inchartrade fartyget Weston.

Division Container

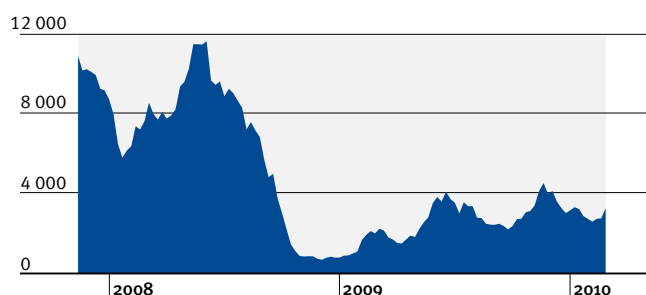
Divisionen bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Mälardals-/Stockholmsområdet och England respektive Tyskland. Englandstrafiken, TransPal Line, består av tre egna moderna containerfartyg med hög isklass och inbyggda avfuktare för transport av fukt känsliga stålprodukter. Linjen anlöper svenska hamnar i Mellansverige och södra Sverige, hamnen i engelska Goole samt Amsterdam. Linjen har egen stuveri- och terminalverksamhet i Goole.

Den andra linjen, TransFeeder South, betjänas av ett helägt och ett inhyrt containerfartyg med hög isklass. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och Hamburg och Bremerhaven, där många av de stora oceanrederierna är kunder. Med feedertrafiken som bas genomförs kontinuerligt genomfraktsaffärer på en mängd översjödestinationer. Även ett stort antal projektlaster utförs. I divisionen ingår även klarerings-, lagrings- och speditorsverksamhet.

Utvecklingen 2009

TransFeeder Souths kunder, de stora oceanrederierna, pressades under året av den vikande världshandeln. Det har lett till volymnedgång och lägre rater för divisionens feedertrafik. Till viss del har lönsamheten kunnat hållas uppe genom en ökad andel så kallade genomgångsfrakter. För TransPal Line innebar den svaga konjunkturen 2009 lägre volymer av stålprodukter från Oxelösund till England och en minskad import av stålråvaror i andra riktningen. Tecken på en bättre marknad noterades under slutet av året, men från låga nivåer. En aktiv marknadsbearbetning har gett TransPal Line ett ökat kundunderlag. I början av året gjordes en avsättning på 11 MSEK för en ändring i brittiska regler för beskattning av terminaler.

Baltic Dry Bulk Index



Baltic Dry Bulk Index beskriver priset för att transportera torra (icke flytande) handels-/råvaror som till exempel kol, järnmalm, koppar, cement, sand, konstgödsel, spannmål och bomull till sjöss. Indexet omfattar i princip alla varor som inte transporteras i ett tankfartyg eller i en container. Från toppnivån i slutet av maj 2008 föll indexet med 93 procent på bara sex månader.

Division Atlanten

Divisionen fraktar tidningspapper, bestruket finpapper och andra förädlade skogsprodukter från produktionsområdena i norra Europa och Kanada till marknaderna i USA, Europa samt Karibien.

Tre fartyg går sedan i oktober 2009 i en transatlantisk slinga från Lübeck i Östersjön och Zeebrugge i Nordsjön där Lübeck utgör en gemensam hub för de flesta av kunderna. Lasten består till största delen av bestruket papper, som används ibland annat magasin. Efter lossning i USA lastas tidningspapper från Kanada till Europa. Tre fartyg trafikerar den amerikanska ostkusten med lastning i Kanada och lossning i ett flertal hamnar i USA och/eller Karibien och norra Sydamerika. Nordgående last från USA till Kanada består av returpapper och kolanoder.

Utvecklingen 2009

Förutom en svag konjunktur har de negativa trenderna inom pappersindustrin pressat lönsamheten kraftigt under året. Divisionens volymer minskade i båda riktningarna över Atlanten. Även aktiviteten utmed den amerikanska kusten försvagades. Den svåra marknadssituationen ledde till att två fartyg, Oak och Map, togs ur drift. Ett inhyrt fartyg, som trafikerat den amerikanska ostkusten, återlevererades i mars 2010 och kommer inte att ersättas. Detta innebär att divisionens trafik omfattar fem fartyg från och med mars 2010. Den nya huben i Lübeck har medfört att nya kunder har kunnat knytas till TransAtlantic.

Strategi

Synergierna och fördelarna mellan de olika divisionerna ska utnyttjas i ännu större utsträckning är tidigare. Affärsområdets serviceutbud till gemensamma och nya kunder ska breddas ytterligare. Marknadsföring och försäljning intensifieras genom divisionernas organisationer, samt kontoren i Helsingfors och Lübeck.

Förutom fortsatt fokus på nordisk basindustri ska kundbasen breddas med nya kunder i andra branscher som ser fördelarna med helheten istället för endast en linje.

Arbetet med att utveckla systemtrafiken inom Östersjön, både inom RoRo och container, ska fortsätta. Målet är att genom rationaliseringar bli en så kallad common carrier åt skogsindustrin.

Fokus 2010

Med fokus på kostnader och effektiviseringar ska verksamheten fortsätta att anpassas utifrån lägre volymer och rater. En förbättrad balans mellan kapacitetsutbud och efterfrågan ska uppnås. En översyn av tonnagesammansättningen inom divisionerna Bulk/LoLo och Container kommer att genomföras för att uppnå högre produktivitet. Nya affärsmöjligheter finns för det större bulktonnaget. Dessa ska utvecklas vidare gentemot befintliga och nya kunder, även på delvis nya marknader.

Under andra halvåret bedöms möjligheter till förbättrade kombinationer till lägre kostnader kunna uppstå för container-tonnaget. Dessa ska tillvaratas. Inom division Atlanten ska nya möjligheter att säkra större marknadsandelar utvecklas vidare.



Fem frågor till Mårten Carlquist

Chef för Affärsområde Industrial Shipping

► Förra året var tufft för affärsområdet. Ser du några ljusglimtar?

Marknaden har bottnat ur, både vad gäller aktivitet och rater, men från låga nivåer. Inom exempelvis Division Bulk/LoLo ökar både importen och exporten av gods från de svenska hamnarna. I Atlanttrafiken ökar fyllnadsgraden hos fartygen efter att flera containerrederier minskat sin kapacitet.

► Ser du någon expansion inom Östersjöområdet?

Även om volymerna minskat med upp till 30 procent under 2009 finns den långsiktiga potentialen kvar. Efterfrågan i Ryssland och Baltikum kommer att återhämta sig, men många strukturella problem ska först övervinnas i ekonomierna. Dessutom har svensk och finsk basindustri drabbats hårt av den svaga världskonjunkturen, vilket har lett till omstruktureringar som vi ännu inte riktigt ser konsekvenserna av.

► Hur möter ni konkurrensen från andra rederier?

Vi erbjuder kunderna skeppningsmöjligheter inom alla våra divisioner, det vill säga vi är inte ett rederi som är nischat enbart i enskilda segment. I områden med hård konkurrens fokuserar vi på att behålla marknadsandelar genom andra erbjudanden än enbart sänkta priser.

► Hur rustar ni för kommande utmaningar på marknaden?

Vi ska fortsätta att öka vår närvaro på marknaden, bland annat genom de förstärkta resurserna på kontoren i Lübeck och Helsingfors. Vi har även breddat kompetensen inom organisationen i syfte att komma in på helt nya marknader och kundsegment.

► Vad är viktigast under 2010?

Vi har under 2009 genomfört en rad omstruktureringar och rationaliseringar som vi nu behöver dra fördel av. Med detta som bas har vi ett bra utgångsläge när marknaden återhämtar sig.

Koncerngemensamt

För att vara ett konkurrenskraftigt rederi måste effektiva system för fartygsdrift, kompetenta medarbetare och effektiva fartyg finnas. TransAtlantic fokuserar på att ständigt utveckla sina system, medarbetare och fartyg för att fortsätta vara det ledande rederiet inom sina nischer.

TransAtlantics fartyg ingår i komplicerade transportsystem där kunden ställer höga krav på tillförlitlighet, säkerhet och miljöhänsyn. För att uppfylla kundernas krav behövs integrerade system för kvalitets-, säkerhets- och miljöarbetet som omfattar hela TransAtlantics organisation, såväl land- som ombordanställda. En förutsättning för att kunna hantera dessa system är att det finns kompetenta och välutbildade medarbetare som alltid arbetar för att uppfylla kundernas krav samt att operationer genomförs på ett säkert och miljövänligt sätt. Fokus ligger på att minimera miljöpåverkan och att genom förebyggande arbete förhindra att olyckor och tillbud förekommer.

TransAtlantic arbetar ständigt med att utveckla sina system och medarbetare, så att rederiet även i framtiden kan möta och överträffa kundernas önskemål och krav. En viktig del i denna utveckling är ett effektivt tonnage. TransAtlantic ser därför kontinuerligt över vilka fartyg som behövs och hur både befintligt och nytt tonnage kan utvecklas för att möta de kundkrav som ställs. TransAtlantics mål är att genom system, medarbetare och fartyg leverera en service som är effektiv, säker och miljövänlig.

Supportenheten Ship Managements ansvar för drift och bemanning omfattar inte enbart den egna flottan, utan även externa fartyg såsom Atlantic Container Lines (ACL) container/RoRo-flotta och svenska statens isbrytare och sjömättningsfartyg. Sammanlagt bemannar TransAtlantic 38 fartyg med 1 100 medarbetare. Hela driftsorganisationen och samtliga fartyg möter kraven i ISM-koden och är dessutom certifierade enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001 och miljöledningssystemet ISO 14001.

En effektiv drift av fartygen har en avgörande betydelse för TransAtlantic. TransAtlantics kunder består till övervägande del av stora, internationella företag med höga krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete och för att möta dessa krav ska TransAtlantic utvecklas framgångsrikt och vara ledande inom miljö och säkerhet samt kunna rekrytera de bästa medarbetarna.



Miljö och säkerhet

Det övergripande internationella regelsystemet för miljö- och säkerhetsfrågor inom sjöfarten utgörs främst av de föreskrifter och konventioner som utarbetats inom FN:s sjöfartsorgan IMO ("International Maritime Organization"). Hit hör den så kallade ISM-koden (IMO:s styrmedel för kvalitet och säkerhet) samt SOLAS och MARPOL (IMO:s konventioner för säkerhet respektive miljö). Därutöver har även EU, de nationella sjöfartsmyndigheterna samt klassningssällskapen ett stort inflytande.

TransAtlantic har kommit långt i sitt säkerhets- och miljöarbete, fokus ligger på att lyfta säkerhetstänkandet bland de anställda ytterligare från en redan hög nivå och att se till att rapporteringen av säkerhetsarbetet alltid kommer i första hand.



Prioriterat säkerhetsarbete

TransAtlantic ska vara i frontlinjen när det gäller arbetsmiljö och har nolltolerans som mål i säkerhetsarbetet. Säkerhetsfrågorna är ett prioriterat område och rederiet arbetar aktivt med förebyggande åtgärder för att förhindra tillbud och olyckor både för personal och för fartyg. TransAtlantics Safety Management System (SMS) syftar till att främja och bidra till ett säkerhetsarbete som, både till lands och till sjöss, hela tiden förbättras. Rutiner och checklistor ombord på fartygen förbättras och utvecklas kontinuerligt ihop med sjöpersonalen för att minimera risker. De kontroller som genomförs av fartygen, dess utrustning, besättningens behörighet och viktigare rutiner visar på hög kvalitet.

Ledande position

Satsningen på arktisk offshore innebär att de stora oljebolagen är TransAtlantics kunder. Dessa har mycket hårda krav på säkerhetsarbetet hos sina leverantörer. För de rederier som ska bistå oljebolagen vid prospektering i arktiska farvatten införs nu samma typ av kravspecifikation som gäller för tankerederier. Kraven, som går under benämningen Offshore Vessels Management Self Assessment (OVMSA), omfattar tolv punkter som måste uppfyllas. I grunden handlar det om krav på ett systematiskt säkerhetsarbete enligt fastställda rutiner med kombinerade kvalitets- och miljöledningssystem. TransAtlantic har som ett av de första rederierna verksamma inom offshore inlett arbetet med att implementera dessa krav i hela organisationen. Eftersom TransAtlantic redan kommit långt i sitt säkerhets- och miljö-

arbete innebär implementeringen bland annat att befintliga kvalitets-, säkerhets- och miljöledningssystem binds samman så att de omfattar hela verksamheten. Fokus ligger även på att lyfta säkerhetstänkandet bland de anställda ytterligare från en redan hög nivå och att se till att rapporteringen av säkerhetsarbetet alltid kommer i första hand.

Utbildning för ökat säkerhetstänkande

Ett av kraven som omfattas av OVMSA är utbildning av alla bryggbefäl i systematiskt säkerhetstänkande. Under slutet av 2009 påbörjades utbildningen av alla bryggbefäl inom affärsområde Industrial Shipping i Maritime Resource Management (MRM). Det är ett system som bygger på det säkerhetstänkande som utvecklats inom flyget, där bland annat checklistor och rutiner medför att riskerna för olyckor begränsas till ett minimum. Förutom att minska risken för navigatoriska fel och olyckor som grundstötningar och kollisioner bidrar MRM till att öka förståelsen för ett bra ledarskap och teamwork samt nyttan av en gemensam terminologi. System för säkerhetstänkande som motsvarar MRM finns redan på TransAtlantics offshorefartyg och isbrytare.

Implementeringen av OVMSA beräknas vara klar 2010 och i full funktion från och med 2011. Det höga säkerhetstänkandet kommer att ha stor betydelse för TransAtlantics marknadsarbete inom både Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping.



Medarbetarna

TransAtlantics förmåga att leverera en högkvalitativ service beror till stor del på medarbetarnas förmåga och kunnande. Därför är det av stor betydelse att TransAtlantic har en uttalad strategi för hur medarbetarna ska utvecklas, för att möta framtidens krav och säkerställa personalförsörjningen. Strategin bygger på framtagna riktlinjer för ledarskap och värderingar där de fyra kärnvärdena Delaktighet, Pålitlighet, Målinriktning och Förändringsvilja har en central plats. TransAtlantic ska upplevas som en spännande och attraktiv arbetsgivare.

Utveckling

Utvecklingen av medarbetare sker alltid utifrån kundernas nuvarande och framtida krav. Därför är det viktigt att alla medarbetare har en god förståelse för vad dessa krav innebär för det egna arbetet. För att öka denna förståelse har TransAtlantic påbörjat arbetet med att införa en mer processinriktad organisation under 2010 som utgår från kundernas krav.

För att säkerställa denna utveckling, genomförs årligen individuella utvecklingssamtal där varje medarbetares uppnådda prestation och mål diskuteras och där en individuell utvecklingsplan tas fram. Målet är att alla anställda inom TransAtlantic under 2010 ska ha en egen utvecklingsplan.

För att kontinuerligt följa upp hur medarbetarna upplever TransAtlantics värderingar och mål genomförs årliga medarbetarundersökningar, vilka från och med 2009 även omfattar samtliga ombordanställda. Resultatet bildar underlag för det strategiska HR-arbetet och för lokala åtgärdsplaner.

Rekrytering

För att möta kommande stora pensionsavgångar arbetar TransAtlantic långsiktigt för att lägga en stabil grund för framtida rekryteringar, bland annat genom att närvara vid jobbrekryteringsdagar på högskolor och erbjuda studenter praktik och sommarjobb.

För att kunna rekrytera och behålla kompetent personal läggs stor vikt vid att skapa en attraktiv arbetsplats med fokus på kompetens och kvalitetstänkande.

Sjöfarten är en internationell marknad vad gäller kunder och konkurrens men också när det gäller arbetsmarknad för sjöfolk. Tillgången på utbildade och erfarna sjömän är begränsad idag, och trots nuvarande lågkonjunktur är det troligt att tillgången på kvalificerad personal fortsätter att minska under kommande år. Dels till följd av stora pensionsavgångar, dels på grund av att sjöfartens utbildningar under senare år inte haft resurser att utexaminera tillräckligt många sjöbefäl.

För att långsiktigt kunna bedriva internationell sjöfart från Sverige måste TransAtlantic kunna rekrytera och behålla de främsta medarbetarna. Förutom omfattande rekryteringsinsatser fokuserar rederiet därför på företagsdelaktighet och information, individuell karriärplanering med möjlighet till arbetsrotation var tredje år, expansion genom nya offshorefartyg med hög standard, specialanpassade utbildningar och en förebyggande friskvård. Genom den egna driftsorganisationen erbjuder TransAtlantic sina ombordanställda medarbetare möjligheter att utvecklas på olika typer av fartyg, i olika marknadsområden och inom olika sjöfartssektorer.

En organisation i förändring

De åtgärdsprogram som genomfördes under 2009 och som var en konsekvens av den negativa resultatutvecklingen, innebar att TransAtlantic var tvungen att reducera sin personalstyrka. Reduceringar av personalstyrkan skedde både bland land- och sjöanställda.

Under 2009 har en rad förändringar genomförts inom HR-avdelningen i syfte att effektivisera personalarbetet genom att dra nytta av erfarenheter från de olika avdelningarna. Bland annat har löne- och ekonomihanteringen centraliserats till huvudkontoret. HR-avdelningen ansvarar idag centralt för bland annat kompetensutveckling, policies, personalkonferenser och lönehantering för alla anställda.



Tre frågor till Britta Stolt

HR-chef

► 2009 var ett tufft år för hela koncernen. Hur påverkades personalen av detta?

Vid svåra tider är det lätt att det skapas rykten och dålig stämning bland personalen. Ett sätt att undvika detta är att hela tiden informera om vad som sker. Vi har lyckats få en bra struktur på informationen genom bland annat månadsmöten och personaltidning.

På vissa av våra kontor har det skett personalneddragningar och även våra ombordanställda har drabbats av uppsägningar, vilket har skapat en jobbig situation. Personalen har dock visat stor lojalitet under 2009, med starkt teamkänsla på många håll. Den årliga medarbetarenkäten bekräftade att det finns en stolthet att arbeta i TransAtlantic och att vi trivs med våra kollegor.

► Hur ser du på kompetensförsörjningen i framtiden? Vad finns det för mål?

Alla anställda ska ha sina egna individuella mål- och kompetensplaner som uppdateras i samband med det årliga utvecklingssamtalet med närmsta chef. Varje medarbetare har då möjlighet att jämföra sin nuvarande kompetens med befattningens kravprofil. Kompetensutvecklingen är nödvändig för både TransAtlantics och den enskilde medarbetarens utveckling.

► Vad är viktigast under 2010?

2010 ska bli ett år då vi resultatmässigt ska förbättra situationen för TransAtlantic. Redan under årets första månader märker jag att det finns en optimism och framtidstro bland de anställda. Vi har gjort stora strukturella förändringar de senaste två åren genom att bland annat centralisera administrationen till huvudkontoret och skapa en tydligare marknadsorganisation. Nu har vi en mycket bra plattform att jobba vidare med, och jag ser att det finns en stark förändringsvilja hos medarbetarna för att vi ska kunna nå våra mål.

Aktiv satsning

TransAtlantic är engagerat i en rad olika samarbeten för att möta det långsiktiga behovet av personal. Sjöfartens Arbetsgivarförbund genomför ett projekt för att öka antalet utbildningsplatser för sjöfarten i Sverige. För detta syfte har ett av de ACL-fartyg som TransAtlantic har driftsansvar för anpassats för att ta emot praktikanter som vill utbilda sig till sjöbefäl. Genom Sveriges Redareförening är TransAtlantic aktivt i den stora forsknings- och utbildningssatsningen "Lighthouse" som är ett kompetenscentrum för sjöfartsrelaterad forskning och utbildning.

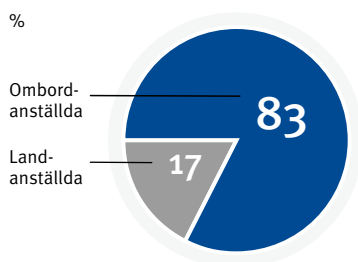
I samarbete med Högskolan i Kalmar har en specialutbildning inom isnavigering tagits fram, TransAtlantic Ice Management. Utbildningen vänder sig till både egen och extern besättning. Svenska Sjöfartsverket har gett utbildningen status som officiell utbildning inom isnavigering.

På Filippinerna bedrivs sjöbefälsutbildning med inriktning mot sjöingenjörskap tillsammans med Walleniusrederierna. Utbildningen, som är fyraårig och startade 2008, genomförs i samarbete med universitetet MAPUA i Manilla. TransAtlantic har 16 egna kadetter på skolan, vilka efter genomförd utbildning kontrakteras för fortsatt tjänstgöring i rederiet. Hösten 2009 inledde kadetterna sin första sjöpraktik på något av TransAtlantics fartyg. Satsningen på Filippinerna är den första av sitt slag och följs med stort intresse av många inom sjöfartsnäringen.

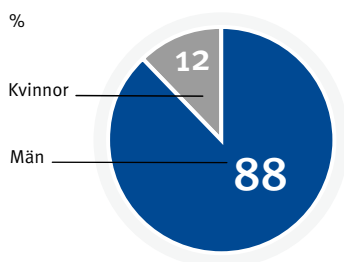
Personalsammansättningen

Landorganisationen består av 182 personer, varav merparten finns vid huvudkontoret i Skärhamn. Antal anställda ombord uppkick till cirka 870 (siffrorna är baserade på medelantalet anställda). För ytterligare information se Not 7.

Anställda per kategori



Andel per kön



Ständiga miljöförbättringar

Under 2009 har TransAtlantic genomfört en rad åtgärder inom miljöområdet och ytterligare skärpt styrningen av miljöarbetet, bland annat via nya miljömål. Hela TransAtlantics organisation och samtliga fartyg och dess drift är miljöcertifierade enligt ISO14001.

TransAtlantics miljömål

Med utgångspunkt i Sveriges nationella miljömål som berör sjöfarten – begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning, ingen övergödning, hav i balans, giftfri miljö och frisk luft – har TransAtlantic tagit fram miljömål för den egna verksamheten:

- Minska utsläppen till luft med 10 procent, mätt i utsläpp per ton/km.
- Minska antalet kemikalier ombord med 15 procent.
- Minska bränsleförbrukningen ombord med 5 procent.
- Använda kemikalier som är mindre farliga för människa och miljö.
- Förbättra avfallshantering ombord.
- Förbättra kontroll och hantering av utsläpp till vatten.

Målen gäller för perioden 2009–2014 med 2009 som basår, och uppföljning sker kontinuerligt. När målen uppnåtts kommer nya att tas fram som ett naturligt led i arbetet med att genomföra ständiga förbättringar för att minska TransAtlantics miljöpåverkan. Under 2009 har TransAtlantic särskilt fokuserat på att minimera antalet kemikalier och använda så miljövänliga kemikalier som möjligt. En kontinuerlig förnyelse sker av reningsutrustningen på fartygen såsom länsvattenseparatorer och utrustning för ballasthantering.

Minskade luftutsläpp

Att minska emissioner till luft ses som en av de viktigaste miljöfrågorna inom sjöfarten. En begränsning av utsläppen av svavel- och kväveoxider hör till de högst prioriterade frågorna. TransAtlantics AHTS/offshorefartyg opererar idag på bränsle med 0,1 procent svavelhalt och med katalysatorer som ger lägsta utsläpps-

nivå av kväveoxider. Systemfartygen i kontrakt för SCA och StoraEnso använder lågsavlig olja och har också katalysatorer med lägsta utsläppsnivå av kväveoxider. En rad åtgärder genomförs dessutom för att minska förbrukningen av fossilt bränsle och därmed minska utsläppen av koldioxid. På ett stort antal fartyg har flödesmätare installerats vilket ger befälhavaren god kontroll över bränsleåtgången vid körning i olika vindförhållanden, strömmar och djup. Eftersom kostnaden för bränsle kan stå för så mycket som halva driftskostnaden innebär en ekonomisk körning av fartygen stora kostnadsfördelar. På flera av TransAtlantics fartyg har även installerats mätare för frekvensstyrning av bland annat fläktar för att kunna minska förbrukningen av el ombord. Utvecklingen mot en större användning av landansluten el pågår över hela världen, bland annat genom att redare och lastägare går ihop och investerar i effektiva system. Svenska statens isbrytare, som TransAtlantic har driftsansvar för, använder landel och värms upp med fjärrvärme när de ligger i Luleås hamn i avvaktan på uppdrag i Östersjön. Fartygen som används i trafik för StoraEnso i Östersjön använder landansluten el i alla hamnar de trafikerar. En större användning av landansluten el bidrar inte bara till mindre koldioxidutsläpp utan begränsar också partikelutsläppen och buller.

Effektiva transportlösningar

Förutom att minska bränsleförbrukningen och luftutsläppen genomför TransAtlantic viktiga miljöinsatser genom att se till att fartygen är fullastade och att antalet positioneringsresor minimeras. TransAtlantics arbete med gemensamma transporthubar och integrerade logistiklösningar innebär att varje transportslag optimeras såväl miljömässigt som kostnadseffektivt. Exempelvis innebär kontraktet för systemtrafiken åt StoraEnso i Östersjön att TransAtlantic till tredje part marknadsför den tonnagekapacitet som StoraEnso inte fyller, vilket ger ett effektivt utnyttjande av lastkapaciteten. Även om den svaga skogskonjunkturen de senaste åren medfört en lägre andel skogsrelaterade laster, har fartygens fyllnadsgrad varit god tack vare en större andel tredjepartslaster.

TransAtlantics utsläppsdata

Utsläpp g/tonkm*	2007	2008	2009
CO ₂ (koldioxid)	18,9	16,1	20,6
NO _x (kväveoxider)	0,3	0,282	0,203
SO ₂ (svaveldioxid)	0,174	0,184	0,182
NMVO _C (flyktiga organiska ämnen)	0,00611	0,006	0,006
PM (partiklar)	0,0205	0,0191	0,016
CO (kolmonoxid)	0,0261	0,0212	0,0323

* Beräkningen inkluderar fraktfartyg. Isbrytare/ankarhanterare (10 procent av flottan) är exkluderade eftersom beräkningarna inte är relevanta för fartyg utan last.

Utsläppen av koldioxid (CO₂) per transporterat ton och kilometer ökade under 2009 jämfört med 2008. Utvecklingen beror på den lägre fyllnadsgraden i fartygen under främst första halvåret, ett resultat av den kraftigt försvagade industrikonjunkturen. De lägre utsläppen av kväveoxider (NO_x) under 2009 beror på att fler fartyg nu kör med katalysatorer.

Nybyggnation av fartyg

Även vid nybyggen har miljö- och säkerhetsaspekterna stor betydelse och TransAtlantic strävar efter att vara innovativa och ledande när det gäller bland annat fartygsdesign och utrustning.

Byggandet vid det spanska varvet Astilleros Zamakona av de fyra beställda ankarhanteringsfartygen fortskrider. Av fartygen, på vardera 19 000 hästkrafter, beräknas det första levereras i maj 2010. De övriga tre fartygen är planerade att levereras i november 2010 samt i mars och oktober 2011. Fartygen är konstruerade för att möta kraven på effektiv, säker och miljövänlig offshorehantering runt om i världen. Dessutom har fartygen utrustats speciellt för att kunna genomföra uppdrag i områden där det råder isförhållanden.

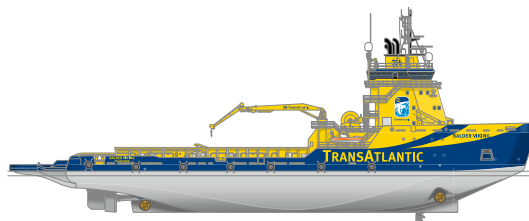
Ny fartygsdesign för arktisk offshore

Utöver det befintliga nybyggnadsprogrammet har TransAtlantic, i samråd med kunder och varv och genom olika tester och simuleringar, tagit fram en helt ny fartygsdesign för säkra och effektiva operationer i arktiska farvatten. Den nya designen innebär att fartygen ska byggas för att klara av många olika uppdrag. Förutom att bryta tjock is ska de fungera som bland annat ankarhanterare. Genom ett stort däck och stora lastutrymmen ska de även kunna transportera stora mängder varor och förnödenheter. Dessutom kommer fartygen att vara förberedda för att kunna utföra olika typer av konstruktionsuppdrag samt ha en stor hyttkapacitet i syfte att kunna medföra ett större antal experter och annan personal som kunderna behöver i prospekteringsarbetet.

Fartygen kommer att utföra offshoreuppdrag på längre kontrakt i arktiska farvatten under sommarhalvåret. Under vintern kan fartygen användas till isbrytning, antingen i de nya trafikområdena i Ryssland eller i Östersjön där behovet av moderna isbrytare blir allt större. Ett alternativ är att använda fartygen för traditionella offshoreuppdrag i djuphavsområden.

Inga fartyg kommer att beställas utan att långa hyresavtal först tecknats med kunderna. Den nya fartygsdesignen bidrar till en bättre miljö, lägre kostnader för kunden samt säkrare planering och därmed lägre risker.

Isbrytning – från Balder Viking till TransArctica



Kombinerade AHTS-fartyg

Levererad 2000
Längd 84 m
Bredd 18 m
Dwt 2 600



Nya ankarhanteringsfartyg

Leverans 2010–2011
Längd 85 m
Bredd 22 m
Dwt 4 500



De nya isbrytande fartygen under arbetsnamnet TransArctica är 103 meter långa, 27 meter breda och har 32 500 hästkrafter. Fartygen är multifunktionella och kan operera både i arktiska farvatten och i havsområden med stora djup.

Bilderna på fartygen är skalenliga.

Fartygsförteckning

Fartygsförteckning Ägda och långtidsinhyrda fartyg

Industrial Shipping	Typ	Dwt	Byggnadsår Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform
TransAgila	Container	4 500	1994	67%
TransFrej	Container	4 500	1994	72%
TransNjord	Container	4 500	1995	100%
TransOdin	Container	4 500	1994	66%
TransAlrek	Container	4 500	2006	Inhyrd – Timecharter
TransAnund	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter
TransJorund	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter
TransPaper	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransPulp	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransTimber	Container/RoRo	15 000	2007	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransEagle	LoLo	16 600	2002	100%
TransHawk	LoLo	16 600	2005	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
Tofton	LoLo	14 900	1980	Inhyrd – Timecharter
Weston	LoLo	14 900	1977	Inhyrd – Timecharter ⁴⁾
TransAndromeda	Bulk	6 700	1999	100%
Capricorn	Bulk	6 700	2000	100%
TransFalcon	Bulk	5 700	1993	100%
TransWing	Bulk	4 100	1999	100%
Obbola	RoRo	11 450	1996	Inhyrd – Bareboat charter ²⁾
Ortviken	RoRo	11 520	1996	Inhyrd – Bareboat charter ²⁾
Östrand	RoRo	11 560	1996	Inhyrd – Bareboat charter ²⁾
Stena Forteller	RoRo	12 640	2002	Inhyrd – Timecharter ³⁾
Tyrusland	RoRo	16 675	1978/1995	Inhyrd – Timecharter ³⁾
Vikingsland	RoRo	16 675	1979/1996	Inhyrd – Timecharter ³⁾
TransReel	RoRo	11 400	1987	100%
Oak	RoRo/Sidolastare	11 500	1984	100% ⁵⁾
Map	RoRo/Sidolastare	11 500	1984	100% ⁵⁾
TransFighter	RoLo/Sidolastare	15 100	2001	100%
TransPine	RoLo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransWood	RoLo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
Alida Gorthon	Sidolastare	14 240	1977/1991	Inhyrd – Timecharter
Ingrid Gorthon	Sidolastare	14 240	1977/1991	Inhyrd – Timecharter
Margit Gorthon	Sidolastare	14 240	1977/1991	Inhyrd – Timecharter
Offshore/Icebreaking				
Balder Viking	AHTS/Isbrytare	2 600	2000	50%
Tor Viking	AHTS/Isbrytare	2 600	2000	50%
Vidar Viking	AHTS/Isbrytare	2 600	2001	50%
Odin Viking	AHTS	2 870	2003	50%
Loke Viking	AHTS	4 500	2010	50%
Njord Viking	AHTS	4 500	2010	50%
NB 669	AHTS	4 500	2011	50%
NB 670	AHTS	4 500	2011	50%

- 1) Operationell lease
2) Finansiell lease
3) Timecharter från 1 januari 2009
4) Återlämnad 27 december 2009
5) Upplagda och utflaggade under 2009

5-årsöversikt med nyckeltal

Se sidan 65 för definitioner

MSEK	TransAtlantic				
	2009	2008	2007	2006	2005
Koncernens omsättning och resultat					
Nettoomsättning					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	125	402	359	294	162
Affärsområde Industrial Shipping	1 900	2 006	2 005	1 715	1 560
Ship Management/Koncerngemensamt ²⁾	259	240	166	243	612
Kvarvarande verksamheter	2 284	2 648	2 530	2 252	2 334
Avvecklad verksamhet ¹⁾	—	—	—	—	149
Koncernens nettoomsättning	2 284	2 648	2 530	2 252	2 483
Operativt resultat (före skatt)					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	-25	233	230	191	89
Affärsområde Industrial Shipping	-140	81	81	49	37
	-165	314	311	240	126
Ship Management/Koncerngemensamt	-48	-31	-30	-24	-26
Koncernens operativa resultat	-213	283	281	216	100
Omstruktureringskostnader och andra jämförelsestörande poster	-63	-24	-3	-9	214
Resultat från avvecklad verksamhet ¹⁾	—	—	—	—	23
Koncernens resultat före skatt	-276	259	278	207	337
Skatt	55	7	-92	-19	-23
Koncernens nettoresultat	-221	266	186	188	314
Koncernens kassaflöde					
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring i rörelsekapitalet	-50	455	415	363	278
Förändring i rörelsekapitalet	2	38	-116	-81	-42
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-142	-58	-41	-1	727
– därav investeringar	-142	-86	-84	-194	-172
– därav avyttringar	0	28	43	193	899
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-89	-240	-143	-296	-964
Totalt kassaflöde	-279	195	115	-15	39
Kursdifferens i likvida medel	32	-14	14	-17	13
Likvida medel vid årets slut ³⁾	327	574	393	264	296
Avgår spärrade/pantsatta likvida medel	-7	-7	-7	-6	-6
Disponibla ej utnyttjade checkräkningskrediter	124	400	400	—	18
Utgående disponibla likvida medel	444	967	786	258	307

1) För 2005 särredovisas den avyttrade verksamheten för Transbulk.

2) Förutom koncerngemensamma kostnader ingår här också koncernens externa ship managementuppdrag, där en stor del av omsättningen består av kostnader som vidarefaktureras till kunderna.

3) Utnyttjad checkräkningskredit ingår i likvida medel.

Se sidan 65 för definitioner

MSEK	TransAtlantic				
	2009	2008	2007	2006	2005
Koncernens balansräkning vid årets utgång					
Fartyg	2 195	2 171	2 047	1 902	1 980
Finansiella anläggningstillgångar	105	66	73	118	64
Övriga anläggningstillgångar	100	79	78	76	71
Omsättningstillgångar exklusive likvida medel	445	458	533	384	460
Likvida medel	327	574	393	264	296
Totala tillgångar	3 172	3 348	3 124	2 744	2 871
Eget kapital	1 175	1 421	1 217	1 085	1 135
Räntebärande skulder	1 381	1 188	1 215	1 082	1 183
Ej räntebärande skulder	616	739	692	577	553
Totalt eget kapital och skulder	3 172	3 348	3 124	2 744	2 871
Koncernens eget kapital ¹⁾					
Eget kapital vid årets ingång	1 421	1 217	1 085	1 135	764
Utdelning	-70	-70	-57	-62	-31
Årets resultat	-221	266	186	188	314
Valutadifferenser/övrigt	51	8	37	-83	88
Återköp av egna aktier	-6	—	-34	-93	—
Eget kapital vid årets utgång	1 175	1 421	1 217	1 085	1 135
Data per aktie (SEK)					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	-0,3	18,0	16,3	13,6	13,7
Resultat före räntekostnader (EBIT)	-8,4	11,3	12,0	8,9	12,7
Operativt resultat (före skatt)	-7,7	10,1	9,9	7,2	4,0
Resultat efter aktuell skatt	-9,9	9,2	6,5	6,7	10,9
Resultat efter full skatt	-8,0	9,5	6,5	6,2	10,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1,7	17,7	10,7	9,4	9,7
Totalt kassaflöde	-10,0	7,0	4,1	-0,5	1,3
Eget kapital vid årets utgång	42,4	50,9	43,6	37,90	36,8
P/E-tal	n.a	3,5	6,5	8,2	3,2
Utbetald utdelning	2,50	2,50	2,0	2,0	1,0
Antal aktier vid årets utgång ('000)²⁾	27 726	27 926	27 926	28 642	30 858
Genomsnittligt antal aktier	27 809	27 926	28 346	30 137	30 858
Nyckeltal					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA), MSEK	-8	502	462	409	423
Resultat före räntekostnader (EBIT), MSEK	-233	316	341	268	392
Eget kapital, MSEK	1 175	1 421	1 217	1 085	1 135
Sysselsatt kapital, MSEK	2 556	2 609	2 433	2 239	2 447
Utgående nettoskuldsättning, MSEK	1 054	615	823	819	878
Operativt kassaflöde, MSEK	-41	444	423	374	300
Totalt kassaflöde, MSEK	-279	195	115	-15	39
Avkastning på eget kapital, %	-17,1	20,2	16,2	17,0	27,4
Avkastning på sysselsatt kapital, %	-9,0	12,5	14,8	12,0	15,6
Soliditet, %	37	42	39	40	40
Utgående skuldsättningsgrad, %	90	43	68	75	77
Vinstmarginal, %	-12,1	9,8	11,0	9,2	13,4
Räntetäckningsgrad, ggr	0,0	9,2	7,7	7,4	5,1
Antal anställda, medeltal	1 050	1 058	1 017	1 268	1 312

1) I TransAtlantic finns inga teckningsoptioner eller andra egetkapitalinstrument.

2) Beräknat på antalet utestående aktier där återköpta aktier i eget förvar exkluderats.

Aktien

TransAtlantics aktiekurs minskade under 2009 med 29 procent samtidigt som Stockholmsbörsen (OMXSPI) steg 47 procent. Informationsgivningen var aktiv med fokus på bland annat TransAtlantics hantering av den ekonomiska krisen.

TransAtlantics B-aktie är noterad på NASDAQ OMX Stockholm, på Small Cap-listan och ingår i indexet OMX Transport. Vid årets slut var aktiekursen 22,70 SEK, vilket motsvarar ett börsvärde på 645 MSEK (904). Det totala bokförda egna kapitalet uppgick vid samma tidpunkt till 1 175 (1 421) vilket motsvarade 42,40 SEK per aktie (50,90). Under 2009 omsattes i genomsnitt cirka 69 361 TransAtlantic-aktier per handelsdag. Omsättningshastigheten uppgick till 61 procent (25,6) att jämföra med 119 procent (152) för börsen som helhet.

Totalavkastning

Totalavkastning anger den verkliga lönsamheten på en aktieplacering och består av kursförändring inklusive återinvesterad utdelning. Kursnedgången under 2009 medförde att totalavkastningen på en placering i TransAtlantic-aktier blev -22 procent.

Aktiekapital

Det totala antalet aktier i TransAtlantic, inklusive de av bolaget återköpta, uppgår till 28,4 miljoner fördelat på 1,8 miljoner A-aktier med röstetalet 10 och 26,6 miljoner B-aktier med röstetalet 1. TransAtlantic har inga teckningsoptioner eller andra aktierelaterade instrument. Aktierna har ett kvotvärde på 10 SEK.

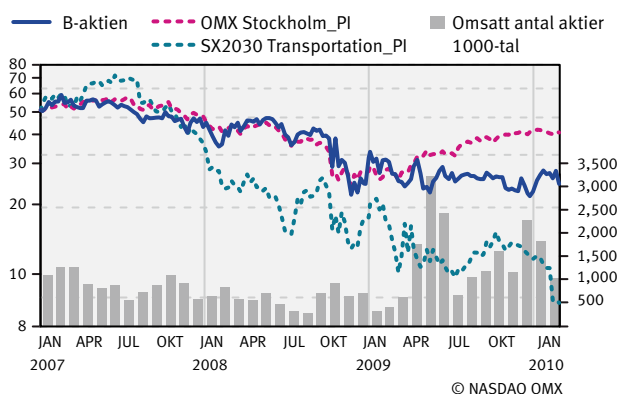
Aktieägare och ägarförändringar

Antalet aktieägare ökade 2009 till 7 402. Enneff Rederi/Enneff Fastigheter var den röstmässigt största aktieägaren med 29,8 procent av rösterna och 6,9 procent av kapitalet vid årsskiftet. TransAtlantics styrelseordförande Folke Patriksson är delägare i Enneff-bolagen. Ägarbilden för de tre största aktieägarna har inte förändrats under året. Aktieägarna består i övrigt av ett antal fondanknutna ägare samt ett stort antal privata investerare. De tre största ägarna har tillsammans 23 procent av kapitalet och 49 procent av rösterna.

Nyckeltal

	2009	2008	2007	2006	2005
Antal aktier vid årets slut, tusen	28 430	28 430	28 430	30 858	30 858
Börsvärde vid årets slut, MSEK	645	904	1 225	1 574	1 300
Antal aktieägare	7 402	6 184	6 324	7 280	7 575
Kursförändring under året, %	-29	-26	-15	57	40
Ordinarie utdelning, SEK	2,50	2,50	2,0	2,0	1,0
Utdelning i % av vinst per aktie	–	27	31	32	10
P/e-tal vid årets slut	n.a.	3,5	6,5	8,2	3,2
Eget kapital/aktie vid årets slut, SEK/aktie	42,40	50,9	43,6	37,9	36,8

Kursutveckling och omsättning per månad



Återköp av egna aktier

Vid årsstämman i april 2009 gavs mandat från stämman att påbörja ett återköpsprogram om maximalt 10 procent av antalet B-aktier. Återköpta aktier kan innehas tills vidare eller indras och därmed permanent elimineras. Under andra kvartalet 2009 förvärvades 200 000 B-aktier motsvarande 0,7 procent av det totala antalet aktier, till en genomsnittlig kurs av 28,50 SEK per aktie. Det totala antalet aktier i eget förvar uppgår till totalt 704 800 B-aktier, varav 504 800 B-aktier förvärvades under 2007.

Förslag till utdelning och utdelningspolicy

Mot bakgrund av TransAtlantics negativa resultat för 2009 och nuvarande finansiella ställning föreslår styrelsen att ingen utdelning lämnas för verksamhetsåret (2,50 SEK).

TransAtlantics mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara minst 33 procent av den årliga nettovinsten. Detta är primärt inriktat på den operativa vinsten exklusive extraordinära poster och är satt i perspektivet att utdelningsmålet ställs i en balanserad relation till verksamhetens aktuella finansieringsbehov.

Ägarkontakter

TransAtlantics ambition är att ha en god dialog med aktie marknaden och att tydligt informera om verksamhetens utveckling och händelser. Detta sker bland annat via presentationer i samband med kvartalsrapporter samt genom deltagande i konferenser och seminarier. Årsredovisningen, boksluts- och delårsrapporter återfinns på hemsidan www.rabt.se. Där finns också pressreleaser, presentationsmaterial från informationsmöten samt annan information om bolaget.

Kontakt

Ansvarig för IR-frågor är
Ola Helgesson, CFO.
Tel: 0304-40 97 68
ola.helgesson@rabt.se

De tio största aktieägare i Rederi AB TransAtlantic per den 31 december 2009

	A-Aktier	B-Aktier	Antal aktier	Andel kapital %	Andel röster %
Enneff Rederi AB/Enneff Fastigheter AB	1 266 061	699 745	1 965 806	6,92	29,83
Villa Costa AB	456 508	2 656 500	3 113 008	10,95	16,12
Ernstströms Finans AB	—	1 505 000	1 505 000	5,29	3,36
Karlsson Roger	58 606	249 396	306 002	1,08	1,87
Avanza Pension	—	831 668	831 668	2,93	1,86
Bank Morgan Stanley AG	—	830 000	830 000	2,92	1,85
Rederi AB TransAtlantic	—	704 800	704 800	2,48	1,58
SIX SIS AG	—	607 790	607 790	2,14	1,36
Sweden Tax Treaty	—	520 100	520 100	1,83	1,16
Fjärde AP-fonden	—	503 121	503 121	1,77	1,12
Totalt	1 781 175	9 108 120	10 887 295	38,31	60,11
Övriga aktieägare	36 855	17 504 394	17 543 179	61,69	39,89
Totalt antal aktier	1 817 960	26 612 514	28 430 474	100,0	100,0

Antal aktieägare i storleksklasser per den 31 dec 2009

Antal innehav	Aktieägare	Kapital %	Röster %
1–500	3 988	3,23	2,10
501–1 000	1 456	4,65	3,01
1 001–5 000	1 487	13,20	8,58
5 001–10 000	240	6,66	4,47
10 001–15 000	60	2,70	1,71
15 001–20 000	59	3,85	2,44
20 001–	112	65,71	77,68
Totalt	7 402	100	100

Styrelse



Folke Patriksson Jenny Lindén Urnes Björn Rosengren Lena Patriksson Keller Christer Lindgren Helena Levander Christer Olsson

Folke Patriksson

f 40, Skärhamn. Ledamot sedan 1972.
Styrelseordförande.

Utbildning: Styrmansexamen

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Sjöräddningssällskapet och Företagsforum på Tjörn. Styrelseledamot i Swede Ship Marine AB.

Aktieinnehav: Genom bolag 1 266 061 A och 699 745 B.

Styrelsearvode: 400 000 SEK

Jenny Lindén Urnes

f 71, Helsingborg. Ledamot sedan 2009.

Utbildning: Bachelor of Arts i filosofi.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Lindéngruppen AB, AB Wilh Becker och i stiftelsen Färgfabriken. Styrelseledamot i Höganäs AB och Yorklyde Ltd.

Aktieinnehav: Genom bolag 456 508 A-aktier och 2 656 500 B-aktier.

Styrelsearvode: 200 000 SEK

Björn Rosengren

f 42, Stockholm. Ledamot sedan 2003.

Utbildning: Maskiningenjör

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Arbetsmedicin AB, Aktiv Medicin AB och Transvoice AB. Vice ordförande P4 Radio Hele Norge ASA.

Styrelseledamot i SAK Moderna Försäkringar, Transcom World Wide S.A, Proceedo Solutions AB, Société Européenne de Communication S.A (SEC).

Aktieinnehav: 0 aktier

Styrelsearvode: 200 000 SEK

Lena Patriksson Keller

f 69 Stockholm. Ledamot sedan 2007.

Utbildning: Design och marknadsföring

Övriga styrelseuppdrag: Ägare och VD i Patriksson Communication AB och styrelseledamot i Whyred AB.

Aktieinnehav: 12 000 B

Styrelsearvode: 200 000 SEK

Christer Lindgren

f 65, Stockholm. Ledamot sedan 2001.

Arbetsstagarrepresentant.

Utbildning: Kock

Övriga uppdrag: Ledamot i styrelsen SEKO-sjöfolk.

Aktieinnehav: 0 aktier

Styrelsearvode: 0

Helena Levander

f 57, Stockholm. Ledamot sedan 2005.

Utbildning: Civilekonom

Övriga styrelseuppdrag: VD och delägare i Nordic Investor Services AB. Styrelseledamot i bl.a. SBAB, Erik Penser Bankaktiebolag, Nordisk Energiförvaltning AS, Svensk Exportkredit AB, och Stampen AB.

Aktieinnehav: 10 000 B

Styrelsearvode: 200 000 SEK

Christer Olsson

f 45, Stockholm. Ledamot sedan 1999.

Utbildning: Jur kand

Övriga styrelseuppdrag: Vice Ordförande i Walleniusrederierna AB. Styrelseledamot i Atlantic Container AB, Stolt-Nielsen SA, Singapore Shipping Corporation Pte Ltd, The Swedish Club och United European Car Carriers AB.

Aktieinnehav: 0 aktier

Styrelsearvode: 200 000 SEK.

Håkan Larsson (Ej på bild)

f 47, Göteborg. Ledamot sedan 1993.

Utbildning: Civilekonom

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Consafe Logistics AB, Schenker AB. Styrelseledamot i Bure Equity AB, Chalmers Tekniska Högskola, Ernströmsgruppen AB, Handelsbanken Region Väst, InPension Holding AB, Stolt-Nielsen AS, Svenska Skeppshypotekskassan, Semcon AB och Walleniusrederierna AB.

Aktieinnehav: 1 200 A och 50 000 B.

Styrelsearvode: 200 000 SEK

Ledning



Mårten Carlquist

Stefan Eliasson

Britta Stolt

Balder Hansson

Ola Helgesson

Mårten Carlquist

f 46

Utbildning: Fil.kand

Chef för Affärsområde Industrial Shipping

Anställd sedan 2001

Aktieinnehav: 1 000 B

Britta Stolt

f 65

Utbildning: Personaladministrativ utbildning

HR-Chef

Anställd sedan 1993

Aktieinnehav: 0

Balder Hansson

f 51

Utbildning: Sjökapten och civilingenjör

Chef för Ship Management

Anställd sedan 2007

Aktieinnehav: 2 300 B

Stefan Eliasson

f 61

Utbildning: Civilekonom

T.f. VD och koncernchef samt

Chef för Affärsområde Offshore/Icebreaking.

Arbetslivserfarenhet: Anställd som Ekonomichef på Sweden Yachts AB och Pelle Petterson AB. CFO på Infratest Burke mellan åren 1991-2000. Från 2000 anställd i dåvarande B&N Nord-sjöfrakt som Ekonomichef. Har sedan dess innehaft posten som Finansdirektör/CFO och från 2004 som chef för Affärsområde Offshore/Icebreaking. Anställd sedan 2000

Aktieinnehav: 40 150 B

Ola Helgesson

f 68

Utbildning: Civilekonom

CFO

Anställd sedan 2009

Aktieinnehav: 4 360 B

Aktieinnehav per 28 februari 2010.

Bolagsstyrning

Rederi AB TransAtlantic är ett svensk publikt aktiebolag noterat på NASDAQ OMX Stockholm, Small Cap-listan. Styrningen av TransAtlantic sker via årsstämman, styrelsen och VD i enlighet med Aktiebolagslagen, bolagsordningen och Svensk kod för bolagsstyrning.

Svensk kod för bolagsstyrning

Stockholmsbörsen införde 2005 Svensk kod för bolagsstyrning (Koden) i sitt regelverk för noterade bolag. Koden reviderades under 2008 och behandlar bland annat årsstämma, styrelse, revisorer och tillsättande av valberedning.

TransAtlantics styrelse och ledning anser att bolaget följer och tillämpar samtliga de regler som innefattas i Koden med undantag av sammansättningen av valberedningen. Koden anger att styrelseledamöterna får ingå i valberedningen men bör inte vara i majoritet. I TransAtlantics valberedning ingår representanter från de tre största aktieägarna. Två av dessa representanter, Folke Patriksson och Jenny Lindén Urnes, ingår i TransAtlantics styrelse. Styrelsen anser att detta förhållande speglar den ägarbild som bolaget har och är därmed en rimlig situation.

Denna bolagsstyrningsrapport följer av Kodens regler och tillämpningsanvisningar.

Årsstämma

Ordinarie årsstämma hölls den 23 april 2009 på Nordiska Akvarellmuseet i Skärhamn. Vid stämman närvarade 93 aktieägare och deras representanter, vilket representerade 52 procent av rösterna. Vid stämman var hela styrelsen, hela koncernledningen samt bolagets revisorer närvarande.

Bland de beslut som årsstämman togs kan nämnas;

- att fastställa utdelningen i enlighet med styrelsens och VDs förslag till 2,50 SEK.
- att arvudet till styrelsen ska vara oförändrat och utgå med 1 600 000 SEK att fördela med 400 000 SEK till ordförande och 200 000 SEK till vardera ledamot
- att fastställa stämmans riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare
- regler för valberedningens tillsättande och arbete
- besluta om bemyndigande för styrelsen om förvärv och överlåtelse av egna aktier

Under stämman gavs möjlighet för aktieägare att ställa frågor till VD och styrelsen. Det var inte möjligt att följa eller delta i stämman från annan ort med hjälp av kommunikationsteknik och någon förändring är inte planerad för årsstämman 2010.

Valberedning

Årsstämman har beslutat att inrätta en valberedning som ska bestå av de tre röstmässigt största aktieägarna per den 30 september varje år. Inför årsstämman 2009 bestod valberedningen, som utsågs den 23 oktober 2008, av Folke Patriksson, företrädare för VillaCosta AB samt Roger Karlsson. Vid årsstämman i april 2009 redogjorde valberedningens ordförande Folke Patriksson för arbetet i valberedningen. I sitt nomineringsarbete har valberedningen tagit hänsyn till de krav som kan ställas på en styrelse till följd av bolagets verksamhet och utvecklingsskede samt kompetens, erfarenhet och bakgrund hos styrelseledamöterna. Oberoendefrågor har också belysts liksom frågan om könsfördelning.

I enlighet med beslut vid årsstämman i april 2009 uppdrogs åt styrelsens ordförande att utse en valberedning, baserad på bolagets tre största aktieägare vid utgången av september 2009 enligt EuroClear Sweden AB. Valberedningen ska arbeta fram förslag till styrelseledamöter, styrelseordförande samt ersättning till styrelseledamöter samt förslag till regler för valberedningen inför årsstämman 2010. Valberedningens sammansättning meddelades på TransAtlantics webbplats och genom pressmeddelande den 28 oktober 2009. Valberedningen består av Folke Patriksson, ordförande i TransAtlantic och som representerar Enneff Rederi AB och Enneff Fastigheter AB, Jenny Lindén Urnes som representerar VillaCosta AB och Fabian Hielte som representerar Ernström Finans AB. Valberedningens ledamöter representerar drygt 49 procent av röstetalet för samtliga aktier i bolaget.

På valberedningens första möte utsågs Folke Patriksson till ordförande. Valberedningen har haft tre (tre) protokollförda möten.

Valberedningens förslag, dess motiverade yttrande till föreslagen styrelse samt kompletterande information om föreslagna styrelseledamöter offentliggörs i samband med kallelsen till årsstämman och presenteras tillsammans med en redogörelse för valberedningens arbete på årsstämman 2010.

Styrelsen

Styrelsen ska bestå av lägst fem och högst tio ledamöter enligt bolagsordningen. Styrelsens ledamöter väljs årligen vid årsstämman med en mandatperiod från årsstämman fram till och med slutet av nästa årsstämma. Årsstämman beslutar om antalet styrelseledamöter.

Styrelsen består av sju ledamöter och en arbetstagarrepresentant. Vid årsstämman 2009 omvaldes styrelseledamöterna Folke Patriksson, Håkan Larsson, Helena Levander, Christer Olsson, Björn Rosengren och Lena Patriksson Keller. Nyval skedde av Jenny Lindén Urnes. Folke Patriksson valdes till styrelsens ordförande. Utöver de av stämman valda styrelseledamöterna kvarstår Christer Lindgren som facklig representant. Arvode till styrelsens ledamöter beslutas av årsstämman efter förslag från valberedningen. För 2009 har ersättningar utgått enligt tabell nedan.

Styrelsens arbete

Styrelsens ansvar och uppgifter styrs utöver lagar och förordningar av en särskild fastställd arbetsordning. Styrelsen ser årligen över arbetsordningen och fastställer den genom styrelsebeslut. Styrelsens ansvar omfattar att fastställa bolagets mål, strategi, affärsplan, budget samt att godkänna större investeringar och lån som upptas inom TransAtlantic. Vidare är det styrelsens ansvar att utvärdera den operativa ledningen samt säkerställa system för uppföljning och kontroll av de etablerade målen. Det är också styrelsens uppgift att utse VD och i förekommande fall vice VD. Viktiga styrinstrument för styrelsen är finanspolicy, attestregler och kommunikationspolicy vilka fastställs årligen. Styrelsen säkerställer vidare kvaliteten i den finansiella rapporteringen genom att ingående behandla delårsrapporter, årsredovisning och bokslutskommunikéer på styrelsemötena. Styrelsen behandlar i sin helhet olika frågeställningar och har inte med hänsyn till koncernens storlek och komplexitet, ansetts att underkommittéer behövs för att förbereda vissa frågor. Detta innebär att styrelsen i sin helhet utgör revisions- och ersättningskommitté.

Styrelsen sammanträder normalt sex gånger om året samt därutöver vid behov. De ordinarie styrelsemötena äger rum i samband med respektive kvartalsrapport och därutöver har styrelsen särskilda möten för att behandla strategier och budget för

kommande verksamhetsår. Baserat på detta har styrelsen under mandatperioden 2009 haft fem ordinarie sammanträden, ett konstituerande möte och ett extra styrelsemöte där såväl löpande ärenden som frågor förknippade med verksamhetens struktur, risker och utveckling har behandlats. Finansdirektör Ola Helgesson är sekreterare vid styrelsemötena. Inför varje möte har ledamöterna erhållit skriftligt material beträffande de frågor som ska behandlas vid mötet. Styrelsen får också månadsvis rapportering beträffande bolagets finansiella ställning. Styrelsen har under året ägnat särskild uppmärksamhet åt bolagets finansiella ställning och likviditet. Vid de ordinarie styrelsemötena lämnas också rapporter beträffande det löpande arbetet inom respektive affärsområde med fördjupade analyser och åtgärdsförslag. Respektive ledamots närvaro presenteras i tabell nedan.

Ordförandens ansvar

Styrelsens ordförande väljs av stämman. Styrelsens ordförande ska organisera och leda styrelsens arbete, i enlighet med gällande regler för aktiemarknadsbolag, Kodex och bolagsordningen. Vidare ska ordförande vara ett stöd för VD. Styrelseordförande och VD tar fram förslag till dagordning för styrelsemöten. Styrelseordförande för dialog med VD och ansvarar för att övriga styrelseledamöter får den information och dokumentation som är nödvändig för beslutsfattande. Styrelsens ordförande är liksom tidigare Folke Patriksson.

Verkställande direktör

Anders Källström som utsågs till VD i november 2008 avgick i december 2009 och till ny tillförordnad VD tillika koncernchef utsågs Stefan Eliasson. VD ansvarar för den löpande operativa verksamheten baserat på den arbetsinstruktion som utfärdats av styrelsen. VDs ansvar innefattar bland annat löpande investeringar och avyttringar, personal-, finans-, och ekonomifrågor, löpande kontakter med företagets intressenter samt att tillse att styrelsen får den information som krävs för att kunna fatta väl underbyggda beslut. VD rapporterar till styrelsen. Han ingår inte i styrelsen men närvarar vid alla styrelsemöten.

VD leder företagsledningens arbete och fattar beslut i samråd med övriga i koncernledningen.

Styrelsens sammansättning, antal möten och arvoden under mandatperioden

	Invald	Styrelsemöten	Oberoende	Arvode, SEK
Folke Patriksson, ordförande	1972	7/7		400 000
Håkan Larsson	1993	5/7		200 000
Helena Levander	2005	7/7	x	200 000
Jenny Lindén Urnes	2009	7/7		200 000
Lena Patriksson Keller	2007	7/7		200 000
Christer Olsson	1999	7/7	x	200 000
Björn Rosengren	2003	7/7	x	200 000
Christer Lindgren, arbetstagarrepresentant	2001	7/7	x	–

Koncernledning

Den VD har utsett en koncernledning som består av fem personer. Koncernledningen består förutom VD av Mårten Carlquist, chef för affärsområde Industrial Shipping, Balder Hansson, chef för supportenheten Ship Management, Ola Helgesson, Finansdirektör, Britta Stolt, HR-chef och Stefan Eliasson, Chef för affärsområde Offshore/Icebreaking för närvarande t.f. VD. Koncernledningen ansvarar för att planera, styra och följa upp den dagliga verksamheten. Koncernledningen har haft kontinuerliga möten varannan vecka för att diskutera aktuell ekonomisk utveckling samt verksamhets-, utvecklings- och strategifrågor. Utöver dessa möten har koncernledningen strategimöten två gånger per år. Befogenheter och ansvar för VD och koncernledningen är definierade i policies, befattningsbeskrivningar och attestinstruktioner.

Revisor

Revisorerna utses av årsstämman och vid årsstämman i april 2008 valdes revisionsbyrån PriceWaterhouseCoopers AB, på en tid av fyra år. Till huvudansvarig revisor utsågs auktoriserad revisor Helen Olsson Svärdström som undertecknar revisionsberättelsen tillsammans med auktoriserad revisor Olof Enerbäck. Revisorerna har till uppgift att granska VD och styrelsens förvaltning av bolaget och kvaliteten i bolagets räkenskaper samt granskning av årsredovisningen. Huvudansvarig revisor lämnar också revisionsberättelse till årsstämman. Bolagets revisorer deltar tre gånger per år vid styrelsemötena för att lämna en redogörelse från årets revision av räkenskaperna samt sin syn på bolagets interna kontrollsystem. Revisorerna rapporterar direkt till styrelsen. Upplysning om ersättning till revisorerna framgår av Not 8 i årsredovisningen.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Årsstämman 2009 antog riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, som omfattar VD och dess koncernledning (under 2009 sex personer) som baseras på följande övergripande principer:

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare ska i såväl ett kort- som ett långsiktigt perspektiv attrahera, motivera och skapa goda förutsättningar för att behålla kompetenta medarbetare och chefer. För att uppnå detta är det viktigt att vidmakthålla rättvisa och internt balanserade villkor som samtidigt är marknadsmässigt konkurrenskraftiga vad avser struktur, omfattning och nivå. Anställningsvillkoren för ledande befattningshavare ska innehålla en väl avvägd kombination av fast lön, pensionsförmåner och andra förmåner samt särskilda villkor om ersättning vid uppsägning. Möjlighet ska finnas att utge årlig bonus.

Den totala årliga kontanta ersättningen till ledande befattningshavare ska vara fastställd med utgångspunkt från att den ska vara konkurrenskraftig. Den totala nivån på ersättningen ska ses över årligen för att säkerställa att den ligger i linje med likvärdiga positioner inom relevant marknad. Kompensationen ska vara baserad på såväl prestation som befattning.

Bolagets ersättningssystem ska innehålla olika former av ersättning i syfte att skapa en väl avvägd kompensation som styrker och stödjer att kortsiktiga och långsiktiga mål nås.

Den fasta lönen ska vara individuell och baserad på varje individs ansvar och roll, liksom på individens kompetens och erfarenhet i relevant befattning. VD och övriga ledande befattningshavare kan erhålla en årlig bonus om styrelsen särskilt beslutar om detta.

Vid ingående av nya pensionsavtal ska ledande befattningshavare som är pensionsberättigade, VD exkluderad, ha sedvanliga pensionsförmåner inom ramen för allmän pensionsplan. Pensionering sker för ledande befattningshavare vid 65 års ålder. Beträffande VD ska det göras pensionspremieinbetalningar motsvarande 25 procent av dennes grundlön intill pensionering.

Övriga förmåner, exempelvis företagsbil, ersättning för frisk- och sjukvård samt sjukförsäkring, ska utgöra en mindre del av den totala kompensationen och överensstämja med vad som är marknadsmässigt samt bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sina arbetsuppgifter.

Utöver fasta och löpande ersättningar finns inga tidigare beslutade ersättningar till ledande befattningshavare som inte har förfallit till betalning.

Uppsägningstiden för ledande befattningshavare ska vara sex månader och vid uppsägning från bolagets sida sex till tolv månader. För VD ska gälla en uppsägningstid om upp till sex månader vid uppsägning från bolagets sida. Vid sådan uppsägning har VD rätt till ett avgångsvederlag motsvarande 18 månadslöner.

Revisionskommitté och ersättningskommitté

Styrelsen har beslutat att den i sin helhet behandlar revisionsfrågor och har under året haft tre möten med koncernens revisorer. Vid dessa möten har planerat och genomförd revision diskuterats. Revisionen täcker frågor såsom riskhantering, ekonomisk kontroll, redovisningsfrågor, koncernens policies och förvaltningsfrågor. Stor vikt läggs vid uppföljning och genomförande av åtgärder. Revisorerna håller även styrelsen informerad om utvecklingen inom aktuella områden.

Styrelsen har även beslutat att behandla ersättningsfrågor inom ramen för styrelsearbetet. Ersättning till VD har behandlats liksom principerna för ersättning till ledande befattningshavare. Ersättningar förknippade med styrelsearbete godkänns av årsstämman.

Arvoden och ersättningar

Arvoden och ersättningar till VD och koncernledning finns närmare beskrivet i årsredovisningen Not 7.

Väsentliga policies

Till styrelsens ansvar hör såsom framgått ovan även att tillse att koncernens policies hålls uppdaterade och att de efterföljs. Koncernen har policies för bland annat investeringar, finansierings-, valutafrågor, godkännande och attestpolicy av ekonomiska åtaganden, kommunikation/Investor Relations samt etik och uppförandekod. För de anställda finns personal- och jämställdhetspolicy där företagets kärnvärden; delaktighet, förändringsvilja, pålitlighet och målinriktning särskilt betonas. Som ett led i koncernens ansvar till sjöss och till land finns en hälso-, säkerhets- och miljöpolicy (HSE-policy).

Denna bolagsstyrningsrapport har inte granskats av bolagets revisorer.

Styrelsens rapport om intern kontroll

Styrelsens och VDs ansvar för intern kontroll regleras i den svenska aktiebolagslagen. Denna rapport är upprättad i enlighet med Svensk kod för bolagsstyrning.

Intern kontroll

Ett effektivt styrelsearbete är grunden för god intern kontroll. Styrelsens arbetsordning och instruktioner för VD syftar till att säkerställa en tydlig roll- och ansvarsfördelning för en effektiv hantering av verksamhetens risker.

Styrelsen har fastställt ett antal policies och grundläggande riktlinjer för arbetet med den interna kontrollen såsom finanspolicy, kommunikationspolicy och policyn för attestinstruktion.

Företagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner och därtill kommer revisorernas granskning av den interna kontrollen. Bolagsledningen ansvarar för det system av interna kontroller som krävs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Här ingår bland annat riktlinjer, så kallade befattningsbeskrivningar, för olika befattningshavare och övriga anställda, för att de ska förstå och inse betydelsen av sina respektive roller för att upprätthålla en god intern kontroll.

Riskbedömning och kontrollaktivitet

Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Bolaget har utarbetat en modell för bedömning av risken för fel i den finansiella rapporteringen i vilken man har identifierat ett antal områden där risken för väsentliga fel är förhöjd. Särskild vikt har lagts vid

att utforma kontroller för att förebygga och upptäcka fel inom dessa områden. Interna styrinstrument för den finansiella rapporteringen utgörs främst av bolagets Finanspolicy.

Information och kommunikation

Väsentliga riktlinjer som har betydelse för den finansiella rapporteringen uppdateras och kommuniceras till berörda medarbetare löpande. Det finns såväl formella som informella informationskanaler till bolagsledningen och styrelsen för väsentlig information från medarbetarna. För den externa kommunikationen finns riktlinjer och policy framtagen som säkerställer att bolaget lever upp till högt ställda krav på korrekt information till marknaden.

Uppföljning

Styrelsen utvärderar löpande den information som bolagsledning och revisorer lämnar. Arbetet innefattar bland annat att säkerställa att åtgärder vidtas rörande brister och förslag till åtgärder som framkommit vid den externa revisionen.

Internrevision

Bolaget har hittills inte funnit anledning till att inrätta en internrevisionsfunktion med hänsyn till koncernens storlek och centralisering av ekonomiadministrationen.

Skärhamn den 22 februari 2010

Folke Patriksson
Styrelseordförande

Håkan Larsson
Styrelseledamot

Helena Levander
Styrelseledamot

Lena Patriksson Keller
Styrelseledamot

Jenny Lindén Urnes
Styrelseledamot

Christer Olsson
Styrelseledamot

Björn Rosengren
Styrelseledamot

Christer Lindgren
Arbetstagarrepresentant

Rapporten är inte en del av årsredovisningen och har inte granskats av bolagets revisorer.

Förvaltningsberättelse 2009

Rederi AB TransAtlantic (publ) – organisationsnummer 556161-0113

Rederi AB TransAtlantics verksamhet under året har präglats av den globala oron på finansmarknaden. Volymen och rater minskade och resultatet för verksamhetsåret 2009 är klart otillfredsställande. Koncernens fokuserade arbete med att utveckla verksamheten och sänka kostnaderna fortsätter.

Verksamheten

Verksamhetsåret 2009 har präglats av en svag konjunktur vilket har skapat betydande obalanser i flödena och fraktraterna har fallit till låga nivåer. Inom affärsområde Offshore/Icebreaking har noterats ett lägre resultat än föregående år beroende på en låg aktivitet på offshorespotmarknaden och lägre rater än föregående år. Inom affärsområde Industrial Shipping har vissa segment fått sina volymer halverade jämfört med föregående år. Ett kostnadsbesparingsprogram infördes under året. I december avgick Anders Källström som VD. Stefan Eliasson tillträdde som t. f. VD och koncernchef.

Affärsområde Offshore/Icebreaking

Ett långsiktigt kontrakt med svenska Sjöfartsverket genererade en garanterad grundintäkt under det första kvartalet för fartygen Tor Viking, Balder Viking och Vidar Viking. Utöver isbrytning är det tre kombinerade AHTS-fartygen och AHTS-fartyget Odin Viking sysselsatta med tjänster inom offshoreindustrin – främst ankarhantering och supplytjänster. Affärsområdets fyra fartyg ägs av TransAtlantic och norska Viking Supply Ships AS gemensamt via jointventure bolaget Trans Viking Offshore&Icebreaking AS samt Partrederiet Odin Viking AS. Ytterligare fyra isförstärkta ankarhanteringsfartyg är beställda med leverans 2010-2011. Den tidigare aviserade delningen av Trans Viking kommer på grund av ofördelaktiga förutsättningar inte att genomföras under 2010.

Affärsområde Industrial Shipping

TransAtlantics verksamhet inom affärsområdet bygger på gedigen kompetens och långa kundrelationer. Affärsområdena har fyra divisioner:

- Division RoRo Baltic: Verksamheten har sin bas i systemtrafik med skogs-, stål- och fordonsprodukter i Östersjön.
- Division Container: Divisionen bedriver en containerlinje mellan Västerås och engelska Goole. Divisionen har också feedertrafik mellan Västerås/Södertälje och Hamburg/Bremerhaven.
- Division Bulk/LoLo: Divisionens verksamhet består av transporter med isklassade små och medelstora bulkfartyg.
- Division Atlanten: Verksamheten består av transporter med RoRo-fartyg mellan Europa och Nordamerika samt utmed Nordamerikas östkust.

De fyra divisionernas verksamhet samverkar för att uppnå bästa möjliga utnyttjandegrad och kundservice.

Supportfunktioner

För att stödja verksamheten i de två affärsområdena finns förutom koncernledningen två supportenheter – Ship Management samt Administration. Ship Management omfattar drift, underhåll, bemanning och fartygsbyggnation. Ansvar för drift och bemanning omfattar inte enbart den egna flottan utan även externa uppdrag, såsom Atlantic Container Lines (ACL) container/RoRo-flotta och svenska statens statsisbrytare. Sammanlagt bemannar TransAtlantic 38 fartyg med 868 medarbetare. Administration består av ekonomi, finans, controlling, information, human resources och IT.

Omsättning, resultat och verksamhetsutveckling Koncernen

Koncernens nettoomsättning för 2009 uppgick till 2 284 MSEK (2 648). Resultatet före skatt uppgick till -276 MSEK (259) och resultatet efter skatt uppgick till -221 MSEK (266).

Utveckling under året för affärsområde Offshore/Icebreaking

Affärsområdet har bedrivit sin verksamhet under året på Nordsjöns offshorespotmarknad. Efterfrågan har varit mycket svag vilket inneburit en otillfredsställande utnyttjandegrad och kraftigt sänkta rater. Ovanstående har inneburit att omsättningen under 2009 uppgick till 125 MSEK (402) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -25 MSEK (233). Verksamheten bedrevs med fyra fartyg under året och ytterligare fyra är i beställning för leverans 2010 och 2011. Inriktningen att utveckla verksamheten mot offshoreuppdrag i arktiska områden har resulterat i ett antal längre uppdrag som ska genomföras de närmaste åren.

Utveckling under året för affärsområde Industrial Shipping

Affärsområdets omsättning och resultat belastades av den finansiella krisen. Befintlig verksamhets volymer och priser påverkades generellt negativt och dessutom startade affärsområdet en ny linje (TransSuomi Line) i januari 2009.

Omsättningen för året uppgick till 1 900 MSEK (2 006) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -140 MSEK (81).

I Division RoRo Baltic har linjen TransLumi Line fortsatt utvecklas positivt trots en svag konjunktur. Kundunderlaget har utökats. Förutom ordinarie lasttillgång har projektlaster för gruvindustrin ökat. Den nya linjen TransSuomi Line, har dock utvecklas svagt under året och har lönsamhetsproblem på grund av vikande volymer.

Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik och har också drabbats av den globala krisen och vikande världshandel. Både volymer och fraktrater har minskat. Under det fjärde kvartalet har noterats en svag volymökning främst beroende på återhämtning inom svensk stålindustri.

I Division Bulk/LoLo har fartygen delvis varit sysselsatta i kontraktbaserad trafik och delvis på spotmarknaden under året. Volymerna har under det fjärde kvartalet ökat, men från en mycket låg nivå. Ett inhyrt fartyg på TC-basis återlämnades i december.

I Division Atlanten har volymerna varit fortsatt mycket låga beroende på minskad efterfrågan på tidningspapper, stora lager och överproduktion. Även trafiken utmed den Amerikanska östkusten (USEC) har påverkats negativt av den låga efterfrågan på tidningspapper.

Affärsområdet har under året haft omstruktureringskostnader på –63 MSEK avseende fartygsnedskrivningar –61 MSEK och personalkostnader –2 MSEK.

Koncerngemensamma poster

De båda supportfunktionerna Administration och Ship Management (inklusive externa ship managementuppdrag) utgör tillsammans med koncernledningen och finansförvaltningen koncerngemensamma poster.

Omsättningen för de externa uppdragen uppgick till 260 MSEK (240) och det operativa resultatet före skatt uppgick till –48 MSEK (–31).

Investeringar

Koncernens bruttoinvesteringar under 2009 uppgick till 364 MSEK (139) och avsåg främst nybyggnation av ankarhanteringsfartyg, uppgraderingar på befintliga ankarhanteringsfartyg, aktiverade dockningsutgifter och ny- och ombyggnad av huvudkontor i Skärhamn.

Avyttringar

Inga avyttringar skedde under 2009.

Innehav av egna aktier

I enlighet med ett bemyndigande från årsstämman i april 2009, har bolaget under andra kvartalet förvärvat 200 000 B-aktier, till

en genomsnittlig kurs av 28,50 SEK per aktie. Per årsskiftet innehas 704 800 B-aktier i eget förvar, varav 504 800 B-aktier förvärvades under 2007.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans för 2009 var 574 MSEK. Verksamheten under 2009 innebar att kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till –48 MSEK (493).

Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på –142 MSEK (–58) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar.

Finansieringsverksamheten som omfattar både nyupplåning, amorteringar på lån, återköp av egna aktier och utdelning till aktieägarna redovisade en nettoeffekt på –89 MSEK (–240).

Årets kassaflöde uppgick totalt till –279 MSEK (195). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid årsskiftet till 327 MSEK (574). Därtill har koncernen ej utnyttjade kreditlöften om totalt 194 MSEK varav 124 MSEK är kreditlöftet i form av ej utnyttjad checkkredit, med nuvarande pantsättning.

Vid årsskiftet uppgick koncernens totala tillgångar till 3 172 MSEK (3 348) och det egna kapitalet till 1 175 MSEK (1 421). Soliditeten var vid årsskiftet 37 procent (42 procent) och skuldsättningsgraden uppgick till 90 procent (43).

Fartygen redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar. Fartygsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Värdering av koncernens fartyg har skett med hjälp av externa värderingar och avkastningsvärdeberäkningar. Årets resultat har belastats med nedskrivning om –61 MSEK (–22). Baserat på dessa värderingar uppskattas det dolda övervärdet på den totala fartygsflottan till cirka 18 SEK per aktie.

Vid årsskiftet uppgick koncernens egna kapital till 42,40 SEK per aktie (50,90). Med anledning av årets negativa lönsamhet har bolaget fört diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkoren. Dessa diskussioner är inte tillfullo avslutade men förs i positiv anda med målet att de ska vara slutförda under april 2010.

Moderbolaget

Omsättningen i moderbolaget uppgick till 1 245 MSEK (734). Ökningen av omsättningen är ett resultat av förändringar under 2008 där verksamhet som tidigare bedrevs i dotterbolag flyttades till moderbolaget. Nettoresultatet för året uppgick till –146 MSEK (220). Balansomslutningen vid årsskiftet uppgick till 1 252 MSEK (1 280). Likvida medel uppgick vid årsskiftet till 73 MSEK (222 MSEK).

Väsentliga händelser efter årets utgång

TransAtlantic vann den offentliga upphandlingen avseende teknisk drift och bemanning av statens fem statsisbrytare. Avtalet sträcker sig fram till 2015.

Fartygen Tor Viking och Balder Viking avropades av Sjöfartsverket för isbrytning i början på februari. Fartyget Vidar Viking avropades av Sjöfartsverket för isbrytning i slutet av februari. TransAtlantic har tecknat följande kontrakt:

- Ett tvåårskontrakt med oljebolaget Shell för fartyget Tor Viking. Uppdraget avser arktisk offshoreverksamhet utanför Alaska och startar i maj 2010.
- Ett fyramånaders kontrakt med oljebolaget Capricorn Energy Ltd för fartygen Balder Viking, Vidar Viking och nybyggda fartyget Loke Viking.
- Ett fyramånaders kontrakt med NorSKan offshore Ltd för fartyget Odin Viking.

Den 11 februari avkunnades en dom i Oslo som innebär att den inträdesskatt som togs ut av norska staten 2007 i samband med inträdet i den nya norska tonnageskatteförordningen, förklaras ogiltig. Sammanlagt belastades TransAtlantic med 65 MSEK i samband med inträdet. Konsekvenserna av domen för TransAtlantic är fortfarande oklara.

Miljörelaterade frågor

Inom TransAtlantic bedrivs ett aktivt arbete för att minska miljöbelastningen, vilket kontinuerligt anpassas till omvärldsförändringar och kundbehov. För vidare information se sidan 6 och sidan 21.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Koncernen följer aktivt de såväl operationella som finansiella faktorer som kan innebära risker eller osäkerheter. En beskrivning av koncernens operationella och finansiella riskhantering framgår av Not 1 och Not 33.

Framtidsutsikter

Den finansiella krisens negativa påverkan på verksamheten har varit mycket kraftig under 2009. Marknaden har planat ut och det finns tecken på en långsam återhämtning, dock från låga nivåer.

När det gäller affärsområde Industrial Shipping förväntas inga betydande volymförbättringar utan fokus kommer att inriktas på att reducera kostnaderna genom att inte ersätta inhyrda fartyg. För affärsområde Offshore/Icebreaking är den fortsatta marknadsstrategin inriktad på att teckna långtidskontakt inom arktisk offshore för den befintliga flottan samt för de fyra nybyggena.

Beskrivet i särskilda avsnitt

Följande finns beskrivet i särskilda avsnitt i årsredovisningen:

- TransAtlantic-aktien och ägarförhållanden, se sidan 26.
- Bolagsstyrning med beskrivning av styrelse- och ledningsarbetet, omfattande även riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, se sidan 30.
- Bolagsskatt redovisas och kommenteras i not 14.

Personal

Medelantalet anställda uppgick för koncernen till 1 050 (1 058). Närmare information återfinns i Not 7.

Förslag till vinstdisposition

Följande medel i moderbolaget står till årsstämmans förfogande:

TSEK	
Balanserat resultat	299 521
Årets resultat	-146 436
Totalt därmed	153 085

Styrelsen föreslår att ingen utdelning sker för verksamhetsåret 2009.

Motivet till förslaget är att TransAtlantics verksamhet under 2009 har gått med betydande förlust. De finansiella medel och egna kapital som koncernen besitter vid årsskiftet bedöms behövas för att på ett tillfredsställande sätt driva och utveckla verksamheten.

TSEK	
I ny räkning balanseras	153 085
Totalt	153 085

Årsstämma

Årsstämma hålls i Skärhamn onsdagen den 28 april 2010 klockan 16.00. Närmare information framgår av särskild kallelse samt av TransAtlantics hemsida, www.rabt.se.

Resultat, kassaflöde och balansräkning

Koncernens och moderbolagets resultat, likviditet och finansiella ställning framgår av de följande resultaträkningarna, kassaflödesanalyserna samt balansräkningarna och de noter som hör till dessa.

Resultaträkning

TSEK	Not 1, 35	Koncernen		Moderbolaget	
		2009	2008	2009	2008
Nettoomsättning	2, 3, 4	2 283 682	2 647 725	1 245 207	733 830
Övriga rörelseintäkter	5, 6	2 736	32 113	695	22 277
Direkta resekostnader	1	-1 116 420	-1 169 991	-381 867	-35 590
Personalkostnader	7	-647 731	-608 982	-254 614	-236 368
Övriga externa rörelsekostnader	4, 6, 8	-530 306	-399 020	-757 231	-526 949
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-234 953	-187 330	-21 564	-17 885
Resultat från andelar i intresseföretag	10	93	85	93	85
Rörelseresultat		-242 899	314 600	-169 281	-60 600
Resultat från andelar i koncernföretag	11	—	—	-20 171	249 115
Finansiella intäkter	12	10 049	27 454	4 036	35 604
Finansiella kostnader	13	-43 140	-83 425	-7 923	-12 660
Resultat före skatt		-275 990	258 629	-193 339	211 459
Inkomstskatt	14	54 570	7 355	46 903	9 000
Årets resultat		-221 420	265 984	-146 436	220 459
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare		-214 504	265 567	-146 436	220 459
Minoritetsintresse		-6 916	417	—	—
		-221 420	265 984	-146 436	220 459
Resultat per aktie, hänförligt till moderföretagets aktieägare, per aktie i SEK (före och efter utspädning)	15	-7,71	9,51	—	—

Rapport över totalresultat

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Årets resultat	-221 420	265 984	—	—
Övrigt totalresultat, netto efter skatt:				
Förändring säkringsreserv	16 186	-43 493	—	—
Förändring omräkningsreserv	34 633	50 479	—	—
Övrigt totalresultat, netto efter skatt	50 819	6 986	—	—
Årets totalresultat	-170 601	272 970	—	—
Hänförligt till:				
Moderföretagets aktieägare	-163 468	269 374	—	—
Minoritetsintresse	-7 133	3 596	—	—
	-170 601	272 970	—	—

Balansräkning

Tillgångar per den 31 december	Not	Koncernen		Moderbolaget	
TSEK	1, 35	2009	2008	2009	2008
Anläggningstillgångar					
Fartyg	9	1 789 207	1 961 941	—	—
Byggnader och mark	9	39 315	18 627	38 111	17 381
Inventarier	9	48 081	47 629	15 108	6 833
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	9	405 822	209 270	5 588	864
Goodwill	9	2 348	2 348	—	—
Varumärken	9	7 015	7 015	—	—
Övriga immateriella anläggningstillgångar	9	3 034	5 308	29 906	46 072
Innehav i koncernföretag	16	—	—	460 392	424 357
Fordringar hos koncernföretag		—	—	180 305	194 493
Innehav i intresseföretag	16	362	85	362	134
Finansiella tillgångar som kan säljas		170	170	170	170
Andra långfristiga fordringar	14, 17, 24	104 180	64 086	157 983	53 241
Summa anläggningstillgångar		2 399 534	2 316 479	887 925	743 545
Omsättningstillgångar					
Varulager	18	58 480	44 580	24 351	14 881
Kundfordringar	19	165 558	185 230	93 635	35 693
Fordringar hos koncernföretag		—	—	45 284	176 271
Fordringar hos joint ventures		—	—	—	8 830
Derivatinstrument	33	7 775	—	—	—
Övriga fordringar		91 230	130 825	49 329	39 021
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	122 424	97 394	77 911	39 381
Likvida medel	21	327 400	573 734	73 082	221 908
Summa omsättningstillgångar		772 867	1 031 763	363 592	535 985
Summa tillgångar		3 172 401	3 348 242	1 251 517	1 279 530

Eget kapital och skulder	Not	Koncernen		Moderbolaget	
TSEK	1, 35	2009	2008	2009	2008
Eget kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare	15, 22, 23				
Aktiekapital		284 305	284 305	284 305	284 305
Övrigt tillskjutet från ägarna		167 126	167 126	—	—
Reserver		97 083	46 047	—	—
Reservfond		—	—	245 782	245 782
Balanserad vinst		604 380	894 397	299 521	201 886
Årets resultat		—	—	-146 436	220 459
Summa eget kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare		1 152 894	1 391 875	683 172	952 431
Minoritetsintresse		21 624	28 757	—	—
Summa eget kapital		1 174 518	1 420 632	683 172	952 431
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner	24	—	—	34 475	39 277
Summa avsättningar		—	—	34 475	39 277
Långfristiga skulder	25				
Fartygslån		1 047 352	997 404	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut		111 570	22 363	95 750	—
Del i partrederiers långfristiga skulder	26	39 692	50 882	—	—
Pensionsförpliktelser	24	47 750	52 192	—	—
Uppskjutna skatteskulder	14	134 767	211 835	—	—
Övriga skulder		65 939	20 760	22 430	17 855
Summa långfristiga skulder		1 447 070	1 355 436	118 180	17 855
Kortfristiga skulder	25				
Fartygslån		136 334	139 089	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut		24 200	5 600	18 600	—
Del i partrederiers kortfristiga skulder	26	25 006	21 990	—	—
Checkräkningskredit		5 626	—	5 626	—
Leverantörsskulder		88 870	94 691	37 685	27 007
Aktuell skatteskuld		6 559	7 950	—	—
Skulder till koncernföretag		—	—	220 445	152 903
Skulder till joint venture		—	—	19 230	—
Derivatinstrument	33	15 291	61 231	—	—
Övriga skulder		38 638	33 830	22 149	12 582
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	27	210 289	207 793	91 955	77 475
Summa kortfristiga skulder		550 813	572 174	415 690	269 967
Summa eget kapital och skulder		3 172 401	3 348 242	1 251 517	1 279 530
Ställda säkerheter	28	—	—	44 586	45 030
Eventualförpliktelser	24, 29	—	—	604 865	391 698

Eget kapital

Koncernens förändringar i eget kapital TSEK	Hänförligt till Moderföretagets aktieägare						Summa eget kapital
	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet från ägarna	Reserver		Balanserade vinstmedel	Minoritets-intresse	
			Omräknings-reserv	Säkrings-reserv			
Ingående eget kapital 2008-01-01	284 305	167 126	20 532	21 708	698 644	25 161	1 217 476
Valutakursdifferens vid omräkning av utlands-verksamheter	—	—	47 300	—	—	3 179	50 479
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödes-säkringar se Not 33	—	—	—	-43 493	—	—	-43 493
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare	—	—	47 300	-43 493	—	3 170	6 986
Årets resultat	—	—	—	—	265 567	417	265 984
Summa förmögenhetsförändringar, exkl. trans-aktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	265 567	417	265 984
Utdelning	—	—	—	—	-69 814	—	-69 814
Summa transaktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	-69 814	—	-69 814
Utgående eget kapital 2008-12-31	284 305	167 126	67 832	-21 785	894 397	28 757	1 420 632
Ingående eget kapital 2009-01-01	284 305	167 126	67 832	-21 785	894 397	28 757	1 420 632
Valutakursdifferens vid omräkning av utlands-verksamheter	—	—	34 850	—	—	-217	34 633
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödes-säkringar se Not 33	—	—	—	16 186	—	—	16 186
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare	—	—	34 850	16 186	—	-217	50 819
Årets resultat	—	—	—	—	-214 504	-6 916	-221 420
Summa förmögenhetsförändringar, exkl. transaktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	-214 504	-6 916	-221 420
Återköp aktier, se Not 22	—	—	—	—	-5 699	—	-5 699
Utdelning	—	—	—	—	-69 814	—	-69 814
Summa transaktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	-75 513	—	-75 513
Utgående eget kapital 2009-12-31	284 305	167 126	102 682	-5 599	604 380	21 624	1 174 518

Moderbolagets förändringar i eget kapital	Aktiekapital	Reservfond	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
Eget kapital 2007-12-31	284 305	245 782	229 395	759 482
Koncernbidrag	—	—	58 755	58 755
Skatteeffekt på koncernbidrag	—	—	-16 450	-16 450
Utdelning	—	—	-69 814	-69 814
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	—	—	-27 509	-27 509
Årets resultat	—	—	220 459	220 459
Eget kapital 2008-12-31	284 305	245 782	422 344	952 431
Återköp aktier, se Not 22	—	—	-5 699	-5 699
Koncernbidrag	—	—	-64 192	-64 192
Skatteeffekt på koncernbidrag	—	—	16 882	16 882
Utdelning	—	—	-69 814	-69 814
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	—	—	-122 823	-122 823
Årets resultat	—	—	-146 436	-146 436
Eget kapital 2009-12-31	284 305	245 782	153 085	683 172

Kassaflödesanalys

TSEK	Not 21, 35	Koncernen		Moderbolaget	
		2009	2008	2009	2008
Kassaflöden från den löpande verksamheten					
Resultat före skatt		-275 990	258 629	-193 339	211 459
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet					
– Avskrivningar och nedskrivningar	9	234 953	187 330	21 564	17 885
– Realisationsresultat		—	-5 002	—	—
– Ej kassaflödespåverkande resultat från andelar i koncernföretag		—	—	20 171	-249 115
– Ej kassaflödespåverkande räntor ¹⁾		-2 478	-6 033	4 010	-29 450
– Verklig värdeförlust derivatinstrument		—	31 668	—	—
– Övrigt ²⁾		-6 031	-9 215	1 564	-7 982
Betald inkomstskatt		-575	-2 375	—	—
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital		-50 121	455 002	-146 030	-57 203
Förändring i rörelsekapital					
Förändring av varulager		-13 900	10 356	-9 470	-14 881
Förändring av kundfordringar och andra kortfristiga rörelsefordringar		66 085	16 717	-97 953	-70 165
Förändring av leverantörsskulder och andra kortfristiga rörelseskulder		-49 670	11 349	53 955	66 653
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-47 606	493 424	-199 498	-75 596
Investeringsverksamheten					
Förvärv av dotterföretag	16	-271	-100	-271	-178
Förvärv av andelar i intresseföretag		-133	-49	-135	-49
Förvärv av fartyg		-65 606	-72 113	—	—
Försäljning av fartyg		—	18 226	—	—
Försäljning av andra materiella anläggningstillgångar		—	—	—	1 726
Förvärv av andra immateriella anläggningstillgångar		-46	-2 430	-46	-2 430
Förvärv av andra materiella anläggningstillgångar		-33 244	-11 319	-39 081	-9 931
Förändring av långfristiga fordringar		-42 480	9 594	-41 400	-909
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-141 780	-58 191	-80 933	-11 771
Finansieringsverksamheten					
Förändring av lån från koncernföretag		—	—	88 579	280 834
Upptagna lån		167 106	—	124 626	—
Amortering av lån		-181 078	-170 244	-4 650	—
Återköp egna aktier		-5 699	—	-5 699	—
Utdelning till Moderbolagets aktieägare		-69 814	-69 814	-69 814	-69 814
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-89 485	-240 058	133 042	211 020
Förändring av likvida medel					
Likvida medel vid årets början		573 734	393 054	221 908	93 260
Kursdifferens i likvida medel		32 537	-14 495	-1 437	4 995
Likvida medel vid årets slut	21	327 400	573 734	73 082	221 908
1) Erhållen ränta uppgår till					
		7 664	21 422	1 213	6 020
Betald ränta uppgår till					
		-43 140	-83 454	-1 090	-12 526
		-35 476	-62 032	123	-6 506

2) I beloppet för koncernen ingår upplösning av skuld med 7 579 (7 268).

Noter

NOT 1 | Redovisnings- och värderingsprinciper, väsentliga bedömningar samt finansiell riskhantering

Allmän information

TransAtlantic-koncernen bedriver internationell kontraktbaserad sjöfart. Koncernen är organiserad i två affärsområden – Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping.

Moderbolaget är ett aktiebolag registrerat i Sverige och med säte i Skärhamn, organisationsnummer 556161-0113. Postadress till huvudkontoret är Box 32, 471 21 Skärhamn, besöksadress Södra Hamnen 27. Moderbolaget är noterat på OMX Nasdaq Nordiska Börs Stockholm, small Cap.

Denna koncernredovisning har den 22 februari 2010 godkänts av styrelsen för offentliggörande.

Grunden för den finansiella rapporteringens upprättande

De viktigaste redovisningsprinciperna som tillämpats, och som anges nedan, har tillämpats konsekvent för alla presenterade år, om inget annat anges.

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS, regelverk som antagits av EU samt i enlighet med RFR 1.2 kompletterande redovisningsregler för koncerner och Årsredovisningslagen.

Nedan beskrivs vilka ändrade redovisningsprinciper som koncernen tillämpar från och med 1 januari 2009. Övriga förändringar av IFRS med tillämpning från och med 2009 har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens redovisning.

Upplysning om finansiella instrument

Ändringar i IFRS 7 Finansiella instrument innebär att upplysningar med tillämpning från 1 januari påverkar TransAtlantics finansiella rapportering från och med årsredovisningen för 2009. Ändringarna medför huvudsakligen att nya upplysningskrav om finansiella instrument värderade till verkligt värde i balansräkningen. Instrumenten delas in i tre nivåer beroende på kvaliteten på indata i värderingen. Indelningen i nivåer avgör hur och vilka upplysningar som ska lämnas om instrumenten; där nivå 3 med lägst kvalitet på indata omfattas av mer upplysningskrav än de andra nivåerna. Dessa upplysningskrav har främst påverkat not 33. Därutöver medför ändringarna av IFRS 7 några förändringar avseende upplysningar om likviditetsrisk.

IFRS 8 Rörelsesegment (tidigare IAS 14)

Standarden behandlar indelningen av koncernens verksamhet i olika segment. Enligt standarden ska informationen ta utgångspunkt i den interna rapporteringen, sett ur koncernledningens perspektiv. Koncernen tillämpar redan idag en struktur som utgår ifrån den interna rapporteringen, varför standarden inte medfört några väsentliga förändringar.

IAS 23 Lånekostnader

Revidering av standarden innebär att lånekostnader skall aktiveras i samband med investeringar. Denna princip innebär ingen förändring då koncernen sedan tidigare, haft denna princip.

IAS 1 Utformning av finansiella rapporter

Alla förändringar av eget kapital exklusive transaktioner med aktieägarna redovisas i rapporten över totalresultat. Jämförande information har räknats om enligt ny standard.

Moderbolagets redovisning har upprättats i enlighet med RFR 2.2 "Redovisning för juridiska personer" samt i enlighet med Årsredovisningslagen. I de fall moderbolaget har andra redovisningsprinciper än koncernen, framgår dessa under rubriken "Moderbolagets redovisningsprinciper" i denna not.

Att upprätta rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga redovisningsmässiga uppskattningar, samt att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper. De huvudsakliga uppskattningarna och bedömningar som gjorts framgår i slutet av denna not.

Nya och ändrade redovisningsprinciper som blir tillämpliga från 2010

Ett antal nya eller ändrade IFRS träder i kraft först under kommande räkenskapsår och TransAtlantic har valt att inte tillämpa några av dessa standarder i förtid. Nya eller ändrade IFRS med tillämpning från och med 2010 bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna.

Koncernredovisning

I koncernredovisningen ingår moderbolaget samt dotter-, intresse- och joint venture företag.

Dotterföretag

Som dotterföretag klassificeras företag där koncernen har ett bestämmande inflytande genom en röstandel som överstiger 50%, eller där koncernen genom avtal eller andra uppgörelser kan utöva ett bestämmande inflytande (inklusive SPE-bolag dvs specialbolag bildat med begränsat och väldefinierat syfte).

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. I koncernens egna kapital ingår – förutom moderbolagets egna kapital – därför endast de förändringar av dotterbolagets egna kapital, som uppstått efter förvärv. Anskaffningskostnaden för förvärv av ett dotterbolag har fördelats på bolagets olika tillgångar och skulder med hänsyn till den värdering som utförts i samband med förvärvet, oavsett omfattning av ett eventuellt minoritetsintresse. Den del av anskaffningskostnaden som överstiger förvärvets nettotillgångar, värderade till verkligt värde, redovisas som goodwill vilken är föremål för årlig nedskrivningsprövning. Om anskaffningskostnaden understiger nettotillgångarna redovisas denna mellanskillnad direkt i resultaträkningen.

Minoritetens andel av dotterbolagets egna kapital, inklusive nettotillgångar till verkligt värde som redovisas för dotterbolaget, redovisas inom koncernens egna kapital på en egen rad. Minoritetens andel av årets nettoresultat framgår under egen rad i resultaträkningen.

Koncerninterna transaktioner och balansposter samt orealiserade vinster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Även orealiserade förluster elimineras, om inte transaktionen utgör ett bevis på att ett nedskrivningsbehov föreligger.

Intresseföretag

Företag där röstandelen uppgår för koncernen till minst 20% men understiger 50%, och som koncernen har ett betydande inflytande över, är intresseföretag. I koncernens bokslut redovisas andelar i intresseföretag enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att andelar i ett företag redovisas till anskaffningsvärde, inkl goodwill, vid anskaffningstillfället och därefter justerats med koncernens andel av förändringen i intresseföretagets nettotillgångar. Koncernens andel i intressebolagets resultat redovisas under posten "Resultat från andelar i intresseföretag". Det koncernmässiga värdet av innehavet redovisas som "Andelar i intresseföretag". Orealiserade internresultat elimineras med den på koncernen belöpande andelen av resultatet. Även orealiserade förluster elimineras om inte transaktionen utgör ett bevis för att ett nedskrivningsbehov föreligger. Intresseföretag redovisas i moderbolaget till anskaffningsvärdet. Som intäkt redovisas endast erhållen utdelning som erhållits efter förvärvet.

Joint venture företag

Joint venture företag är företag där koncernen tillsammans med andra ägare har gemensamt bestämmande inflytande. Koncernen är enbart engagerad i joint venture som utgör en egen juridisk enhet och dessa redovisas i koncernens bokslut enligt klyvningsmetoden, genom att redovisa koncernens andel av företagets resultat- och balansräkning. Koncernen redovisar den andel av vinster och förluster av koncernens försäljning av tillgångar till joint venture som motsvarar övriga samägares ägarandel, och först efter att tillgången sålts till oberoende part.

Partrederier

Andel i partrederiers resultat redovisas som rörelseintäkt, rörelsekostnad respektive finansiell intäkt eller kostnad i enlighet med klyvningsmetoden. Koncernens andel i partrederiers tillgångar och skulder ingår som särskilda poster under respektive tillgångs- och skuldkategori.

Omräkning av utländska valutor

Samtliga transaktioner som ingår i de finansiella rapporterna för respektive koncernbolag värderas och rapporteras i den valuta som ger den mest rättvisande bilden av företagets verksamhet, den s.k. funktionella valutan. Goodwill och justeringar av verkligt värde som uppkommer vid förvärv av en utlandsverksamhet behandlas som tillgång och skulder hos denna verksamhet och omräknas till balansdagens kurs.

Koncernens och moderbolagets rapporteringsvaluta är SEK. Moderbolagets funktionella valuta är SEK.

För koncernföretag som har annan funktionell valuta än koncernens rapporteringsvaluta omräknas balansräkningar till balansdagens kurs och resultaträkningar till för året genomsnittlig kurs, varvid omräkningsdifferensen förs till eget kapital. Vid avyttring eller likvidation av sådana bolag redovisas den ackumulerade omräkningsdifferensen som en del av realisationsresultatet.

Resultatposter omräknas till transaktionsdagens kurs, och uppkomna kursdifferenser förs till årets resultat. Undantaget är om transaktionen utgör säkring som uppfyller villkoren för säkringsredovisning av kassaflöden eller nettoinvesteringar, då vinster och förluster förs direkt mot eget kapital. Fordringar och skulder kommer att räknas om i enlighet med de principer som anges under stycket Finansiella instrument nedan.

Intäkter

För frakttuppsdrag redovisas de intäkter och kostnader som är hänförliga till uppdraget successivt i förhållande till fraktens genomförandegrad på balansdagen. Fraktens genomförandegrad beräknas genom antal resdagar på balansdagen i förhållande till totalt antal resdagar för uppdraget. Övriga intäkter, exempelvis intäkter för externa Ship Managementuppsdrag, redovisas först när överenskommelse med kund föreligger och tjänsten har levererats. Direkta utlägg som har vidarefakturerats till kund, nettoredovisas i resultaträkningen mot det kostnadsslag som inköpet gjorts i. Ränteintäkter intäktsredovisas fördelat över löptiden med tillämpning av effektivräntemetoden. Utdelningsintäkter redovisas när rätten att erhålla betalning har fastställts.

Direkta resekostnader

Kostnader direkt hänförliga till frakttuppsdrag, såsom bunkers, hamnkostnader mm, redovisas i resultaträkningen under rubriken Direkta resekostnader.

Statliga stöd

Rederistödet redovisas netto mot lönekostnad som den är beräknad på. Avräkning sker månadsvis.

Inkomstskatter

Skatt som ingår i koncernredovisningen avser aktuell och uppskjuten skatt. Koncernen redovisar uppskjuten skatt på temporära skillnader mellan tillgångars och skulders bokförda och skattemässiga värde. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast om det är sannolikt att de temporära skillnaderna kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Vid beräkning av uppskjuten skatt har aktuell nominell skattesats i respektive land använts. Uppskjutna skatteskulder avseende temporära skillnader som hänför sig till investeringar i dotterbolag och intresseföretag, redovisas inte i koncernredovisningen så länge inte beslut om vinsthemtagning har fattats. Moderbolaget kan i samtliga fall styra tidpunkten för återföring av de temporära skillnaderna, och för närvarande bedöms det inte sannolikt att en återföring sker inom överskådlig framtid. Skatteeffekten av poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas i resultaträkningen. Skatteeffekten av poster som redovisas direkt mot övrigt totalresultat, redovisas mot övrigt totalresultat.

Rapportering för segment

Segmenten innehåller tjänster som skiljer sig åt avseende risker och avkastning jämfört med andra rörelsegränar. Intern rapportering och uppföljning är uppdelad på dessa segment. Koncernen har två segment Offshore/Icebreaking och Industrial shipping.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar enligt nedan redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar.

Utgifter som höjer tillgångens värde eller höjer tillgångens avkastning, genom exempelvis kapacitetsförbättringar eller genom kostnadsrationaliseringar, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter i samband med omflaggning av fartyg, aktiveras enligt denna princip.

Utgifter för större återkommande översynsåtgärder, aktiveras som anläggningstillgång då de bedöms öka fartygets verkliga värde, och skrivs av linjärt under dess nyttjandeperiod. Övriga utgifter för reparationer och underhåll klassificeras som kostnader. I koncernen finns dockningskostnader som aktiveras enligt denna princip, och som skrivs av under 30 månader vilket är den normala tiden mellan dockningar. Kostnader, inkl räntor, för fartyg under byggande aktiveras som anläggningstillgång. Avskrivningar enligt plan för fartyg baseras på för varje fartyg individuell bedömning av nyttjandeperioden och därefter kvarvarande restvärde. Nedskrivning sker om tillgångens beräknade återvinningsvärde är lägre än dess redovisade värde. Tillgångarnas restvärde om nyttjandeperiod provas varje balansdag, och justeras vid behov. Den anläggningstyp som har störst restvärde är fartyg, där restvärdet består i beräknat skrotvärde vid slutet av nyttjandeperioden.

Följande nyttjandeperioder har använts avseende linjär planenlig avskrivning:

– Fartyg	20-32 år
– Dockning och större översynsåtgärder	2,5 år
– Datorer	3-5 år
– Övriga inventarier	5-10 år
– Byggnader	20-50 år
– Markanläggningar	25 år

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar redovisas till anskaffningsvärde, eller nedskrivet värde, efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. För varje tillgång fastställs en nyttjandeperiod som används för linjär planenlig avskrivning.

Följande nyttjandeperioder har använts avseende linjär planenlig avskrivning:

– Dataprogram
– Linjenät

För immateriella tillgångar som anses ha förmågan att ge ekonomisk avkastning under en obegränsad tid, ska ingen avskrivning ske. Däremot ska det årligen, eller när det finns indikationer på att tillgångens värde har förändrats, fastställa ett återvinningsvärde för tillgången.

Koncernen har goodwill och varumärke som immateriella tillgångar där ingen avskrivning sker. Goodwill testas årligen för att identifiera ev nedskrivningsbehov och redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar. Goodwill fördelas per kassagenererande enhet vid prövning av eventuellt nedskrivningsbehov, där en kassagenererande enhet är trafikområden inom segmenten. Varumärket avser TransAtlantic, där återvinningsvärdet för tillgången är väsentligt högre än bokfört värde.

Moderbolaget är genom finansiell leasingavtal leasetagare av fartyg som inkluderar rätten att förvärva fartygen efter leasingperiodens utgång. Avtalet redovisas på olika sätt i koncernen och moderbolaget med hänsyn till beskattningsregler. I koncernen redovisas leasingavtalen enligt beskrivningen under stycket Leasingavtal nedan, medan moderbolaget redovisar en immateriell tillgång avseende rätten att förvärva fartyg.

Följande nyttjandeperioder har använts avseende linjär planenlig avskrivning:

– Rätten att förvärva fartyg 6 år.

Nedskrivningar

Tillgångar som har obestämd nyttjandeperiod provas årligen avseende eventuellt nedskrivningsbehov. För tillgångar som har en planmässig avskrivning bedöms om nedskrivning skall ske för tillgången närhelst det finns indikationer på att det redovisade värdet är högre än dess återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Nedskrivning sker med ett belopp motsvarande skillnaden mellan återvinningsvärdet och redovisat värde.

Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar klassificeras i följande kategorier; Lån och kundfordringar samt Finansiella tillgångar tillgängliga till försäljning. Klassificeringen avgörs av syften med investeringen vid förvärvstillfället. Översyn av klassificeringen sker årligen.

Finansiella tillgångar som kan säljas värderas till verkligt värde med hänförliga transaktionskostnader.

Låne- och kundfordringar

Låne- och kundfordringar redovisas inledningsvis till verkligt värde och därefter till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden minskat med eventuell reservering för värdeminskning. En reservering för värdeminskning av fordringarna görs när det finns uppenbarliga bevis för att koncernen inte kommer att erhålla fullt belopp. Koncernens låne- och kundfordringar utgörs av kund- och övriga fordringar samt likvida medel.

Upplåning

Upplåning redovisas inledningsvis till verkligt värde, netto efter transaktionskostnader. Upplåning redovisas därefter till upplupet anskaffningsvärde. Eventuell skillnad mellan erhållet belopp och återbetalningsbeloppet, redovisas i resultaträkningen fördelat över låneperioden med tillämpning av effektivräntemetoden.

Leasingavtal

Koncernen är både leasetagare och leasegivare och har ingått både finansiella leasingavtal samt operationella leasingavtal.

Vid finansiella leasingavtal, då koncernen åtnjuter de ekonomiska förmånerna och står för riskerna, redovisas leasingobjektet i balansräkningen som anläggningstillgång. Tillgången redovisas vid början av leasingperioden till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Varje leasingobjekt åsätts en nyttjandeperiod i enlighet med de principer som anges under materiella anläggningstillgångar. Som skuld redovisas framtida leasingavgifter minskat med de finansiella kostnaderna. Varje leasingbetalning fördelas mellan amortering av skulden och finansiell kostnad.

Operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden i resultaträkningen som Rörelseintäkter vid uthyrning och som Övriga externa rörelsekostnader vid inhyrning.

Varulager

Varulager har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Varulagret består huvudsakligen av bunker och smörjolja. Värderingen har skett i enlighet med FIFO-principen.

Pensioner och liknande förpliktelser

Koncernen har förmånsbestämda och avgiftsbestämda pensionsplaner. Förmånsbestämda pensionsplaner ger de anställda en pensionsförmån motsvarande ett fastställt belopp och koncernen är skyldig att finansiera planerna så att dessa belopp kan utbetalas i framtiden. Vid avgiftsbestämda pensionsplaner betalar koncernen in en fastställd avgift till en fristående juridisk enhet. Avgifterna redovisas som personalkostnader när de förfaller till betalning. Koncern har därefter inte några ytterligare pensionsåtagande till de anställda.

Avsättningar görs för samtliga förmånsbaserade planer utifrån aktuariella beräkningar enligt den s.k. project unit credit metoden i syfte att fastställa nuvärdet på framtida förpliktelser för nuvarande och tidigare anställda. Aktuariella beräkningar görs årligen, och baseras på vid bokslutsdagen aktuella aktuariella antaganden. Avsättnings storlek bestäms av nuvärdet av de framtida pensionsutfästelserna med avdrag för verkligt värde för förvaltningskapitalet, oredovisade aktuariella vinster/förluster samt oredovisade skulder för tidigare tjänstgöringsperioder. Aktuariella vinster/förluster som överstiger ett s.k. korridorvärde om 10% skall resultatföras under de anställdas genomsnittliga återstående tjänstgöringsperiod.

Lånekostnader

Lånekostnader avseende nybyggnadsprojekt aktiveras som anläggningstillgång under projekteringsstiden. Övriga lånekostnader kostnadsförs löpande.

Kassaflödesanalysen

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Likvida medel

I likvida medel ingår kassa, banktillgodohavande och övriga kortfristiga placeringar med förfallodag inom tre månader samt checkräkningskredit. I balansräkningen redovisas checkräkningskredit som upplåning bland kortfristiga skulder.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Redovisningsrådets rekommendation RFR 2.2 Redovisning för juridisk person. Moderbolagets årsredovisning ska tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalande såvida de inte är i konflikt med Årsredovisningslagen och förhållandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag som skall göras och kan göras utifrån IFRS.

Detta innebär att moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen, förutom undantag som anges nedan:

Intresse- och dotterbolag

Andelar i intresse- och dotterbolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Redovisade värden provas vid varje balansdag för att bedöma om det föreligger nedskrivningsbehov. Som intäkt redovisas endast erhållna utdelningar under förutsättning att dessa härrör från vinstmedel som intjänas efter förvärvet. Utdelningar som överstiger dessa intjänade vinstmedel betraktas som en återbetalning av investering och reducerar andelens redovisade värde.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Aktieägartillskott redovisas direkt mot eget kapital hos mottagaren och som aktier och andelar hos givaren om inte nedskrivningsbehov föreligger. Koncernbidrag som lämnas i syfte att minimera koncernens skattekostnad, redovisas direkt mot balanserade vinstmedel efter avdrag för aktuell skatteeffekt.

Obeskattade reserver

De belopp som avsatts till obeskattade reserver utgör skattepliktig temporära skillnader. På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning, särskilt redovisas i juridisk person inte den uppskjutna skatteskulden som är hänförlig till de obeskattade reserver, utan redovisas med bruttobelopp i balansräkningen.

Finansiella intäkter

I moderbolagets finansnetto ingår även utdelning på dotterbolagsaktier, och först när rätten att erhålla betalning har fastställts.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar samma principer avseende finansiella instrument som koncernen förutom värderingsreglerna i IAS 39. I moderbolaget värderas finansiella anläggningstillgångar till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning och finansiella omsättningstillgångar enligt lägsta värdets princip.

Förvärv egna aktier

Vid förvärv av egna aktier minskas fritt eget kapital med utgiften för förvärvet. Vid överlåtelse av egna aktier skall fritt eget kapital ökas med inkomsten från överlåtelsen.

Riskstyrning

I koncernens verksamhet finns det ett antal operationella och finansiella risker som kan påverka resultatet. De väsentligaste riskerna är:

– operationella risker, – marknadsrisker, – likviditetsrisk, – kreditrisk.

Koncernens övergripande mål är att minimera de operationella och finansiella riskernas påverkan på koncernens resultat- och balansräkning.

Styrelsen har identifierat riskerna och arbetat fram en plan hur man kan undvika alternativt minimera påverkan på koncernens resultat- och balansräkning genom olika åtgärder. Genom tydliga policies och rapporteringsvägar anges hur dessa risker ska hanteras samt hur avrapporteringen ska ske.

Koncernens policy är därmed att aktivt arbeta med olika typer av försäkring eller finansiella instrument för att minimera olika typer av risker.

Operationella risker

Den allmänna ekonomiska utvecklingen i de länder koncernen är verksam i är en mycket viktig faktor för den finansiella utvecklingen, då konjunkturutvecklingen har en stor påverkan på varuflödena och dess storlek och därmed efterfrågan för sjötransporter. Även utvecklingen på andra marknader än de som

koncernen är verksam på, kan påverka efterfrågan på koncernens tjänster då sjötransportmarknaden är en mycket internationell marknad. Koncernen eftersträvar att ha nära kontakt med kunderna och teckna längre fraktavtal, för att begränsa påverkan av de konjunkturella svängningar.

Resultatet kan påverkas av haverier på fartyg. Genom ett aktivt service- och skadeförebyggande arbete hålls dessa kostnader nere, och innebär mindre risker för stora enskilda kostnadsökningar. För en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i en linjetrafik, har en s.k. offshore försäkring tecknats, som ger en ekonomisk kompensation vid längre driftsstörningar.

Kapitalrisk

Koncernens kapitalstruktur ska trygga driften av nuvarande verksamhet och möjliggöra önskade framtida investeringar och utveckling.

Kapitalet bedöms utifrån skuldsättningsgraden, d.v.s. nettolåneskulden i förhållande till eget kapital. Nettolåneskulden utgörs av lång- och kortfristig upplåning med avdrag för likvida medel.

Total upplåning uppgick till 1 381 MSEK (1 188). Avgår likvida medel till -327 MSEK (-574). Nettoskulden uppgick till 1 054 MSEK (614) och det egna kapitalet till 1 175 MSEK (1 421). Skuldsättningsgraden uppgick till 90% (43).

Ökningen av skuldsättningen under 2009 är en följd av redovisad resultatutveckling och negativt kassaflöde, som kommenterats i förvaltningsberättelsen.

Marknadsrisker

Valutarisker

Sjöfarten är en mycket internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av koncernens kassaflöde kommer från SEK och detta innebär att valutaförändringar har en stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöden. Valutarisken begränsas först och främst genom att exponeringen för intäkterna och tillgångarna i olika valutor matchas med lån i motsvarande valuta. Kvarstående exponering säkras genom olika typer av säkringsinstrument i enlighet med koncernens policy, se not 33.

Ränterisker

Sjöfart är en kapitalintensiv verksamhet, där långfristiga lån är den huvudsakliga finansieringsformen. Ränteförändringar har därmed stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöde. För att minska denna risk säkerställs räntenivåer i stor omfattning på olika tidsperioder och med olika typer av säkringsinstrument, se not 33.

Likviditetsrisk

För att undvika störningar i betalningsflödena så säkerställer koncernen att man har en tillräckligt stor likviditetsreserv i form av bankmedel och lånelöften för att klara oförutsägbara svängningar i kassaflödet, se not 33.

Kreditrisk

Koncernen lämnar endast korta rörelsekrediter. I huvudsak lämnas dessa krediter till stora kunder där koncernen har långa relationer. Nya kunder genomgår en kreditkontroll innan kredit lämnas. När längre krediter lämnas sker detta mot säkerhet.

Bunkerrisker

Kostnadsförändringar för bunkerolja kan påverka resultatet påtagligt. Fraktkontrakt inkluderar ofta klausuler som innebär att kunden bär risken för prisförändringar. För den del av förbrukningen där koncernen inte har sådan klausul, ingår koncernen terminskontrakt för bunkerolja, se not 33.

Derivatinstrument/Säkringsredovisning

Koncernen har säkringar som säkrar verkligt värde för tillgången (verkligt värdesäkring), mycket sannolika prognostiserade transaktioner (kassaflödes-säkring) samt förändringar av nettoinvesteringar i utländska dotterbolag.

Koncernen utnyttjar derivatinstrument för att täcka riskerna för valutakursförändringar, bunkerprisförändringar samt för att säkra exponering för ränterisker. Koncernen policy är att endast inneha instrument som är kvalificerade för säkringsredovisning. Säkringsredovisning kräver att säkringsåtgärden har ett uttalat syfte att utgöra säkring, att den har en entydig koppling till den säkrade posten och att säkringen effektivt skyddar den säkrade positionen.

När en säkring har ingåtts dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, tillsammans med målet med säkringen samt den strategin för att vidta säkringsåtgärder. Koncernen dokumenterar även sin bedömning, både vid säkrings ingång och löpande under dess livslängd, om säkringen är effektiv i att utjämna förändringen i verkligt värde eller kassaflödet för säkrade poster.

Derivatinstrumenten redovisas vid förvärvstillfället till verkligt värde, och omvärderas löpande till verkligt värde. Orealiserade värdeförändringar för säkringar av verkligt värde, redovisas i resultaträkningen tillsammans med värdeförändringen för den säkrade tillgången för den effektiva delen av säkringen. Den realiserade värdeförändringen för effektiva säkringar avseende kassaflöden, redovisas i övrigt totalresultat. När derivat avyttras löses värdeförändringen upp och redovisas i resultaträkningen. För derivat som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning, ska realiserad värdeförändring, inklusive den ineffektiva delen av säkringen, redovisas direkt i resultaträkningen. Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet redovisas på liknande sätt som kassaflödessäkringar.

Verkligt värde på finansiella instrument fastställs genom värdering som sker på en aktiv marknad (marknadsvärderingar), eller då inte en aktiv marknadsplats finns genom etablerade värderingsmetoder.

Beräkning av verkligt värde

Verkligt värde på finansiella instrument som handlas på en aktiv marknad baseras på noterade marknadspriser och tillhör värderingsnivå 1 enligt IFRS 7. I de fall noterade marknadspriser saknas har verkligt värde beräknats genom diskonterade kassaflöden. När beräkningar av diskonterade kassaflöden gjorts har samtliga variabler såsom diskonteringsräntor och valutakurser för beräkningar hämtats från marknadsnoteringar, där så varit möjligt. Dessa värderingar tillhör värderingsnivå 2. Övriga värderingar, för vilka någon variabel baseras på egna bedömningar, tillhör värderingsnivå 3.

Nominellt värde minskat med eventuella krediteringar, har använts som verkligt värde för kundfordringar och leverantörsskulder.

Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och rimliga antaganden om framtida utveckling.

Viktiga uppskattningar och antaganden för redovisningsändamål:

Koncernen gör uppskattningar om framtiden som påverkar koncernens resultat- och balansräkningar. De uppskattningar som har störst påverkan är:

- Nyttjandeperioden för materiella anläggningstillgångar samt dess restvärde.
- Inkomstskatter där koncernen har verksamhet i olika länder och olika skattesystem (som exempelvis tonnageskatt).
- Pensionsskulden och pensionskostnaden.

Nyttjandeperioden och restvärde bedöms i samband med den årliga prövningen av eventuellt nedskrivningsbehov, som för 2009 medförde behov av förändring av bokförda värden, se not 9. Pensionsberäkningarna utförs av aktuarie utifrån av bolaget fastställda antaganden.

Viktiga bedömningar vid tillämpning av koncernens redovisningsprinciper

De bedömningar som koncernen gör utifrån fastställda redovisningsprinciper består i huvudsak av klassificering av leasingavtal och av antagande om framtida kassaflöde för fartygen. Bedömningen av de framtida kassaflödena för fartygen baseras på prognoser framtagna i samband med koncernens budgetarbete, som med beaktande av effekter av konjunktursvängningar samt andra kända förändringar, nuvärdesberäknats med en diskonteringsfaktor om 8–10%.

För koncernen bedöms antagande av framtida kassaflöden för fartygen vara den bedömning och uppskattning som har störst påverkan på koncernens resultat- och balansräkning.

NOT 2 | Nettoomsättningens fördelning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Fraktintäkter	1 527 617	1 720 453	666 562	55 700
Tidsbefraktningstäkter	493 716	681 847	385 348	366 117
Vidarefakturererade kostnader till externa uppdragsgivare	260 799	244 054	6 894	10 925
Vidarefakturererade kostnader till interna uppdragsgivare	—	—	184 853	299 717
Övrigt	1 550	1 371	1 550	1 371
Totalt	2 283 682	2 647 725	1 245 207	733 830

NOT 3 | Segmentredovisning

TSEK	Industrial Shipping		Offshore/Icebreaking	
	2009	2008	2009	2008
Försäljning	1 899 550	2 005 527	125 005	401 735
Intern försäljning	—	—	—	—
Nettoomsättning	1 899 550	2 005 527	125 005	401 735
Avskrivningar/nedskrivningar	-190 130	-149 411	-40 779	-34 671
Resultatandelar från intresseföretag	—	—	—	—
Rörelseresultat ¹⁾	-170 466	94 563	-19 569	261 538
Finansnetto	-32 413	-37 053	-5 307	-29 002
Resultat före skatt	-202 879	57 510	-24 876	232 536
Inkomstskatt	—	—	—	—
Årets resultat	—	—	—	—
Tillgångar	1 554 669	1 744 173	973 899	767 930
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	—
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	—	—
Summa tillgångar	1 554 669	1 744 173	973 899	767 930
Skulder	785 977	845 510	863 763	583 089
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	—	—
Summa skulder	785 977	845 510	863 763	583 089
Bruttoinvesteringar ³⁾	39 344	81 850	302 910	44 308

TSEK	Ship Management/ Koncerngemensamt		Summa	
	2009	2008	2009	2008
Försäljning	1 107 967	1 024 143	3 132 522	3 431 405
Intern försäljning	-848 840	-783 680	-848 840	-783 680
Nettoomsättning	259 127	240 463	2 283 682	2 647 725
Avskrivningar	-4 044	-3 248	-234 953	-187 330
Resultatandelar från intresseföretag	93	85	93	85
Rörelseresultat	-52 864	-41 501	-242 899	314 600
Finansnetto	4 629	10 084	-33 091	-55 971
Resultat före skatt	-48 235	-31 417	-275 990	258 629
Inkomstskatt	—	—	54 570	7 355
Årets resultat	—	—	-221 420	265 984
Tillgångar	635 696	836 054	3 164 264	3 348 157
Kapitalandelar i intresseföretag	362	85	362	85
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	7 775	—
Summa tillgångar	636 058	836 139	3 172 401	3 348 242
Skulder	332 852	472 008	1 982 592	1 900 607
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	15 197	27 003
Summa skulder	332 852	472 008	1 997 789	1 927 610
Bruttoinvesteringar ⁴⁾	22 043	12 504	364 297	138 662

1) I rörelseresultatet ingår omstruktureringsskostnader inom affärsområde Industrial Shipping bestående av fartygsnedskrivningar med -61 MSEK (-22) samt personalkostnader med -2 MSEK (-9).

2) Ofördelade tillgångar och skulder består av finansiella instrument.

3) Årets- och föregående års investeringar bestod i huvudsak av pågående nybyggnation av fyra fartyg inom affärsområde Offshore/Icebreaking samt aktiverade dockningsutgifter inom Industrial Shipping. Inom Ship Management/Koncerngemensamt består årets investeringar främst av nybyggnation av kontor.

Koncernledning har fastställt har operativ ledning och ekonomistyrning ska utgå ifrån två affärsområden samt supportfunktionen Shipmanagement/Koncerngemensamt. Affärsverksamheten består av de två affärsområdena Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking. Denna uppdelning har använts genomgående i årsredovisningen vid beskrivning av verksamheten.

Affärsområde Offshore/Icebreaking utgörs av isbrytande s.k. ankarhanteringsfartyg vilka dels nyttjas för isbrytning (primärt för svenska Sjöfartsverket), dels för uppdrag inom offshoreindustrin med ompositionering av riggar och ankare för dessa. Fartygen utför även transporter av förnödenheter för kunder inom offshoreindustrin.

Affärsområde Industrial Shipping är främst inriktat på kontraktbaserad sjöfart för nordisk basindustri. Affärsområdet omfattar flera olika verksamhetsområden vilka är integrerade med varandra och samarbetar om tonnage och kundkontrakt. Division RoRo Baltic består av specialanpassade RoRo- och containerfartyg vilka bildar ett heltäckande sjötransportsystem i Östersjön. Division Bulk/LoLo består av isklassade fartyg inom de mindre bulksegmenten vilka opererar både inom Europa och över Atlanten. I Division Atlanten tillhandahålls bl.a. papperstransporter över Atlanten med specialanpassade RoRo-fartyg utrustade med sidoport samt även RoRo-trafik mellan amerikanska östkusten och Karibien. Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England.

Ship Management/Koncerngemensamt inkluderar ship management för koncernens egna och externt ägda fartyg, central ledning och administration.

Transaktioner mellan affärsområden och supportfunktioner har skett prisatta till marknadsmässiga villkor.

NOT 4 | Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Moderbolaget

I moderbolagets nettoomsättning ingår försäljning till övriga koncernföretag med 202 424 TSEK (299 717).

I moderbolagets övriga externa rörelsekostnader ingår inköp från övriga koncernföretag med 27 420 TSEK (25 115).

NOT 5 | Övriga rörelseintäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Valutakursdifferenser	—	21 169	—	21 693
Rearesultat försäljning fartyg	—	7 661	—	—
Övrigt	2 736	3 283	695	584
Totalt	2 736	32 113	695	22 277

NOT 6 | Valutakursdifferenser

I rörelseresultatet ingår valutakursdifferenser avseende rörelsefordringar och rörelseskulder enligt följande:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Övriga rörelseintäkter	—	21 169	—	21 693
Övriga externa rörelsekostnader	-16 937	—	-14 735	—
Totalt	-16 937	21 169	-14 735	21 693

Se även not 1 och not 33.

NOT 7 | Medelantal anställda, sjukfrånvaro, löner, andra ersättningar och sociala kostnader m.m.

Medelantal anställda

	2009		2008	
	Antal anställda	Varav kvinnor %	Antal anställda	Varav kvinnor %
Moderbolaget				
Sverige				
– landanställda	85	42%	91	36%
– ombordanställda	332	2%	373	3%
Totalt i moderbolaget	417	10%	464	10%

Dotterföretag

Sverige				
– landanställda	49	39%	64	39%
– ombordanställda	536	9%	478	8%
Storbritannien				
– landanställda	44	28%	49	27%
Finland				
– landanställda	4	25%	3	0%
Totalt i dotterföretag	633	13%	594	13%
Koncernen totalt	1 050	12%	1 058	11%

Sjukfrånvaro

%	Moderbolaget	
	2009	2008
Moderbolaget		
Total sjukfrånvaro	3,5	3,7
– långtidssjukfrånvaro	1,9	2,2
– sjukfrånvaro för män	3,5	3,9
– sjukfrånvaro för kvinnor	2,3	1,4
– anställda –29 år	0,8	0,8
– anställda 30–49 år	2,5	3,7
– anställda 50 år–	5,2	10,0

Not 7 fortsättning

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

TSEK	2009		2008	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner och ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget ¹⁾	217 247	112 183	211 682	102 151
		(34 094)		(27 597)
Dotterföretag i Sverige	250 095	116 293	234 629	114 762
		(27 346)		(27 261)
Dotterföretag utomlands	8 698	947	7 083	1 614
		(643)		(582)
Koncernen totalt	476 040	229 423	453 394	218 527
		(62 083)		(55 440)

1) Löner och ersättningar har reducerats med 3 382 TSEK (3 217), vilka aktiverats som arbete för egen räkning på pågående nybyggnadsprojekt.

Löner och andra ersättningar per land

TSEK	2009		2008	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderbolaget				
Sverige	14 309	202 939	7 771	203 911
Totalt i moderbolaget	14 309	202 939	7 771	203 911
Dotterföretag i Sverige	96	249 999	6 075	228 554
Dotterföretag utomlands				
Nederländerna	—	—	—	—
Storbritannien	740	4 772	605	4 594
Finland	—	3 186	—	1 884
Total dotterföretag utomlands	740	7 958	605	6 478
Koncernen totalt	15 145	460 896	14 451	438 943

Rederistöd har för moderbolaget erhållits med 98 221 TSEK (103 975) och totalt för koncernen med 172 799 TSEK (177 672). Notuppgifterna ovan avser belopp före reduktion med erhållet rederistöd.

Ersättningar till styrelseledamöter

TSEK	Styrelsearvode
Folke Patriksson, ordförande	400
Håkan Larsson	200
Helena Levander	200
Ulf G Lindén	67
Jenny Lindén Urnes	133
Lena Patriksson Keller	200
Christer Olsson	200
Björn Rosengren	200
Christer Lindgren	—
Totalt	1 600

Styrelsens ordförande har under en 10-års period 2004–2013 rätt till pension motsvarande 70% av avgångslönen. Därefter utgår förmånsbaserad, livsvarig pension baserad på ITP-planen. För att täcka bolagets åtagande för detta har pensionsförsäkringar tecknats. Bolagets tillgångar i sådana försäkringar respektive bolagets förpliktelser för dessa pensioner ingår i avsättningar enligt not 24.

Ersättningar till ledande befattningshavare

TSEK	Lön	Övriga förmåner	Pensionspremier	Summa
t.f. VD Stefan Eliasson	1 532	49	665	2 246
VD Anders Källström ¹⁾				
(anställd t.o.m. 2009-12-17)	9 054	95	1 179	10 328
Vice VD Mathias Wideroth ²⁾				
(anställd t.o.m. 2009-01-07)	1 179	49	507	1 735
Andra ledande befattningshavare, 4 personer (5)	4 520	229	1 557	6 306
Totalt	16 285	422	3 908	20 615

1) I beloppet ingår 18 månaders avgångsvederlag samt sex månaders uppsägningslön till Anders Källström, som under 2009 lämnat sin anställning, med lön om 6 000 TSEK, förmåner om 36 TSEK samt pensionspremier om 375 TSEK.

2) Moderbolagets vVD hade en avtalad årslön om 1 920 TSEK samt ett premiebestämt pensionsavtal med inbetalningar motsvarande 25 % av grundlönen. vVD hade tillgång till tjänstebil. Mathias Wideroth lämnade på egen begäran sin anställning den 7 januari 2009. Avgångsvederlaget uppgick till sex månadslöner.

Moderbolagets tillförordnade VD Stefan Eliasson kommer att uppbära en årslön om 2 400 TSEK samt har ett premiebestämt pensionsavtal med inbetalningar motsvarande 25% av grundlönen. T.f. VD har tillgång till tjänstebil. Avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivarens sida uppgår till en årslön. Anställningsavtalet innebär att t.f. VD från 65 år har rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen.

Andra ledande befattningshavare har avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivare sida för var och en med maximalt en årslön. Denna grupp har rätt till tjänstebil. Dessa befattningshavare har från fyllda 65 år rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen. Under 2009 har i gruppen liksom 2008 ingått en kvinna.

Inga särskilda arvoden har utgått inom koncernen för styrelseledamöter i dotter- och koncernbolag.

Årsredovisningens separata avsnitt Bolagsstyrning beskriver bl.a. frågor avseende beslut om ersättningar.

NOT 8 | Revisionsuppdrag

Under året kostnadsförda arvoden och kostnadsersättningar har uppgått till (TSEK).

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Arvoden avseende revisionsuppdrag och revisionsrådgivning				
PricewaterhouseCoopers	1 793	1 765	1 652	1 625
Svensk Revision i Göteborg AB	335	397	314	375
Övriga revisionsföretag	458	548	—	—
Arvoden avseende övriga uppdrag				
PricewaterhouseCoopers	880	889	702	864
Övriga revisionsföretag	496	697	10	—
Totalt	3 962	4 296	2 678	2 864

NOT 9 | Immateriella och materiella anläggningstillgångar

Fartyg 1) TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	2 605 485	2 377 919	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	75 177	71 313	—	—
Försäljningar/utrangeringar	-41 876	-56 846	—	—
Årets omräkningsdifferens	-33 009	213 099	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 605 777	2 605 485	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-618 544	-482 694	—	—
Försäljningar/utrangeringar	41 867	55 168	—	—
Årets omräkningsdifferens	729	-37 841	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-159 187	-153 177	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-735 135	-618 544	—	—
Nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	-25 000	—	—	—
Årets omräkningsdifferens	4 765	-3 039	—	—
Årets nedskrivning	-61 200	-21 961	—	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-81 435	-25 000	—	—
Utgående planenligt restvärde	1 789 207	1 961 941	—	—

Den genomsnittliga återstående nyttjandeperioden för fartygen är 13 år (14).

Fartgsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Värdering av koncernens fartyg har skett med hjälp av externa värderingar och impairmenttester. Baserat på dessa olika värderingar uppskattades det dolda övertärdet på hela fartygsflottan till cirka 516 MSEK (675).

1) I posten "Fartyg" ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt finansiella leasingavtal med följande belopp:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Fartyg, finansiell leasing, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	619 402	531 954	—	—
Årets anskaffning (inklusive förbättringskostnader)	9 923	4 874	—	—
Årets omräkningsdifferens	-31 493	82 574	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	597 832	619 402	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-116 789	-75 003	—	—
Årets omräkningsdifferens	6 937	-15 153	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-32 395	-26 633	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-142 247	-116 789	—	—
Utgående planenligt restvärde	455 585	502 613	—	—

Se även – Not 30 Åtaganden.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Byggnader och mark, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	26 623	20 564	24 942	18 682
Årets anskaffning (inkl förbättringskostnader)	21 149	6 260	21 149	6 260
Årets omräkningsdifferens	6	-201	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	47 778	26 623	46 091	24 942
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-7 996	-7 593	-7 561	-7 142
Årets omräkningsdifferens	-18	57	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-449	-460	-419	-419
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-8 463	-7 996	-7 980	-7 561
Utgående planenligt restvärde	39 315	18 627	38 111	17 381
– varav markvärde	5 855	5 855	5 760	5 760
Taxeringsvärden för fastigheter inom Sverige				
– byggnader	7 325	7 325	6 983	6 983
– mark	1 632	1 632	1 216	1 216
Totalt	8 957	8 957	8 199	8 199
Bokfört värde på fastigheter inom Sverige	38 394	17 671	38 111	17 381

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Inventarier, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	103 755	97 195	17 276	13 985
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	13 306	8 838	13 273	4 095
Försäljningar / utrangeringar	-1 631	-1 963	-447	-804
Årets omräkningsdifferens	619	-315	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	116 049	103 755	30 102	17 276
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-56 126	-46 954	-10 443	-9 010
Försäljningar / utrangeringar	418	564	382	380
Årets omräkningsdifferens	-461	238	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-11 799	-9 974	-4 933	-1 813
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-67 968	-56 126	-14 994	-10 443
Utgående planenligt restvärde²⁾	48 081	47 629	15 108	6 833

2) I posten "Inventarier" ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt finansiella leasingavtal med följande belopp:

Inventarier, finansiell leasing, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	64 920	62 321	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	—	2 599	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	64 920	64 920	—	—
Akkumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	–32 045	–26 180	—	—
Årets planenliga avskrivningar	–5 432	–5 865	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	–37 477	–32 045	—	—
Utgående planenligt restvärde	27 443	32 875	—	—

Se även – Not 30 Åtaganden.

Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	209 270	151 554	864	2 590
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	213 088	57 716	4 724	–1 726
Årets omräkningsdifferens	–1 6 536	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	405 822	209 270	5 588	864
Utgående planenligt restvärde	405 822	209 270	5 588	864

Goodwill, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	2 348	2 488	8 278	8 278
Årets omräkningsdifferens	—	–140	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 348	2 348	8 278	8 278
Akkumulerade nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	—	—	–8 278	–8 278
Utgående ackumulerade nedskrivningar	—	—	–8 278	–8 278
Utgående bokfört värde	2 348	2 348	—	—

I samband med fusionen med Gorthon Lines 2005 skedde i moderbolaget nedskrivning av den goodwillpost som uppkom vid minoritetsförvärvet av aktier i Gorthon Lines AB under 2001. Detta goodwillvärde ingick fram till fusionen i posten "Andelar i intresseföretag". Goodwillposten representerade övervärden i fartygsflottan som numera ägs av dotterbolag.

Not 9 fortsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Varumärken, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	7 015	7 015	—	—
Utgående planenligt restvärde	7 015	7 015	—	—
	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Övriga immateriella tillgångar, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	9 070	6 825	101 582	99 152
Årets anskaffning	46	2 430	46	2 430
Årets omräkningsdifferens	–2	–185	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	9 114	9 070	101 628	101 582
Akkumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	–3 762	–2 004	–55 510	–39 857
Årets planenliga avskrivningar	–2 318	–1 758	–16 212	–15 653
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	–6 080	–3 762	–71 722	–55 510
Utgående planenligt restvärde	3 034	5 308	29 906	46 072

Koncernen: Värdet består förutom av aktiverade programvaror också av uppbyggt trafiksystem inom affärsområde Industrial Shipping som innehas av dotterbolaget TransAtlantic European Services AB, och tillfördes koncernen vid förvärv av utestående 26% av aktierna 2004.

Moderbolaget: Beloppet utgörs förutom av aktiverade programvaror av värdet av rätten att vid hyresperiodens utgång förvärva tre fartyg som går i trafik för SCA. Denna rätt tillfördes moderbolaget i samband med fusionen med Gorthon Lines 2005.

NOT 10 | Resultat från andelar i intresseföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
TSEK				
Resultatandelar från övriga intresseföretag ¹⁾	93	85	93	85
Totalt	93	85	93	85

1) Resultatandelen 2009 avser resultat från Icebreaker Management Sweden AB och MS Agila Verwaltungs GmbH. Resultatandelen 2008 avser resultat från Icebreaker Management Sweden AB.

NOT 13 | Finansiella kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
TSEK				
Räntekostnader	41 709	72 502	674	199
Räntekostnader till koncernföretag	—	—	94	134
Valutakursdifferenser	1 431	10 923	6 739	11 468
Övriga finansiella kostnader	—	—	416	859
Totalt	43 140	83 425	7 923	12 660

NOT 11 | Resultat från andelar i koncernföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
TSEK				
Utdelningar	—	—	33 672	269 213
Nedskrivning av aktieinnehav	—	—	–57 167	–19 692
Nedskrivning av fordringar	—	—	722	–406
Rearesultat från försäljning av dotterbolag, netto	—	—	2 602	—
Totalt	—	—	–20 171	249 115

NOT 14 | Skatter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
TSEK				
Skatt i resultaträkningen				
– Aktuell skatt	–575	–2 375	–16 882	16 451
– Uppskjuten skatt	55 145	9 730	63 785	–7 451
Totalt	54 570	7 355	46 903	9 000

NOT 12 | Finansiella intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
TSEK				
Ränteintäkter	10 049	27 454	1 213	6 020
Ränteintäkter från koncernbolag	—	—	2 823	7 321
Valutakursdifferenser	—	—	—	22 263
Totalt	10 049	27 454	4 036	35 604

	Koncernen				Moderbolaget			
	2009		2008		2009		2008	
	TSEK	%	TSEK	%	TSEK	%	TSEK	%
Skilnad mellan redovisad skattekostnad och skattekostnad baserad på gällande skattesats								
Redovisat resultat före skatt	-275 990		258 629		-193 339		211 459	
Skattekostnad enligt svensk skattesats 26,3%	72 585	26	-72 416	-28	50 848	26	-59 209	-28
- Skillnad i olika verksamhetsländers skattesats	-1 313	0	-3 769	-2	—	—	—	—
- Omvärdering skattefordran/-skuld vid ny lägre skattesats i Sverige	—	—	9 237	4	—	—	-531	0
- Effekt förändrad tonnageskatteförordning Norge ³⁾	—	—	30 940	12	—	—	—	—
- Tonnagebeskattad verksamhet	-4 851	-2	53 764	22	—	—	—	—
- Effekt till följd av rapportering i funktionell valuta	-11 901	-4	-10 623	-4	—	—	—	—
- Effekt av ej skattepliktiga intäkter	1 308	0	853	0	9 540	4	76 219	36
- Effekt av ej avdragsgilla kostnader	-421	0	-440	0	-14 271	-7	-5 977	-3
- Värdeförändring pensionsåtaganden	702	0	-3 394	-2	981	1	-3 007	-2
- Justering av föregående års skatt	134	0	1 735	1	-188	0	1 495	1
- Övrigt	-1 674	0	1 468	1	-7	0	8	0
Skattekostnad	54 570	20%	7 355	4%	46 903	24%	-9 000	4%

TSEK	Koncernen					
	2009			2008		
	Före skatt	Skatt	Efter skatt	Före skatt	Skatt	Efter skatt
Skatt hänförlig till övrigt totalresultat						
Förändring säkringsreserven	21 962	-5 776	16 186	-60 407	16 914	-43 493
Förändring omräkningsreserven	34 633	—	34 633	50 479	—	50 479
	56 595	-5 776	50 819	-9 928	16 914	6 986

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Uppskjutna skattefordringar				
- Pensionsförpliktelser med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt	14 534	13 832	13 605	12 624
- Finansiella instrument, värdering till marknadsvärde	1 998	16 103	—	—
- Underskottsavdrag ¹⁾	66 514	6 457	65 882	6 821
	83 046	36 392	79 487	19 445
Uppskjutna skatteskulder				
- Immateriella anl.tillgångar, temporära skillnader	—	—	7 490	11 235
- Materiella anl.tillgångar, temporära skillnader ²⁾	170 275	201 551	—	—
- Övriga skulder med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt ³⁾	47 539	46 677	—	—
	217 814	248 228	7 490	11 235
Netto uppskjuten skattefordran / (skatteskuld)⁴⁾	-134 768	-211 835	71 997	8 210

- 1) För de svenska enheterna utgör posten nettot av ackumulerade underskottsavdrag och obeskattade reserver.
- 2) Temporära skillnader – till följd av skattemässig behandling av av- och nedskrivningar.
- 3) Norska staten beslutade att ändra reglerna för tonnageskattesystemet, vilket 2008 innebar att koncernen kunnat omvandla en del av tidigare års avsättning till eget kapital. Denna åtgärd innebar 2008 en positiv skatteeffekt om 30 940 TSEK. Vid utgången av 2009 kvarstår återbetalningar sammanlagt netto 52 466 TSEK (54 492) av den ursprungliga avsättningen om 94 405 TSEK från inträdet 1/1 2007 i nya norska tonnageskatteförordningen. Se även information i förvaltningsberättelsen, under avsnittet väsentliga händelser efter årets utgång.
- 4) Uppskjuten skatteskuld redovisas netto då kvittningsrätt bedömts föreligga enligt svensk skatterätt.

Underskottsavdragen i koncernen, för svenska enheter, uppgår netto efter avdrag av obeskattade reserver till 252 903 TSEK (24 553), för vilka uppskjutna skattefordringar beaktats till fullo. Underskottsavdragen i moderbolaget uppgår till 250 501 TSEK (25 935), för vilka uppskjutna skattefordringar beaktats till fullo. Temporära skillnader avseende investeringar i dotterföretag har inte beaktats, då realisationsresultat ej är beskattningsbart enligt gällande skattelagstiftning.

Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den mån det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Skatter som redovisats mot eget kapital uppgår i koncernen till 23 312 TSEK (12 346).

NOT 15 | Resultat per aktie

	Koncernen	
	2009	2008
Vägt genomsnittligt antal aktier exklusive aktier i eget förvar	27 809 007	27 925 674

	Koncernen	
	2009	2008
Resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK):		
Totalt	-214 504 000	265 567 000

	Koncernen	
	2009	2008
Resultat per aktie hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK):		
Totalt	-7,71	9,51

I koncernen finns inga optionsprogram som kan medföra utspädnings effekter.

NOT 16 | Andelar i koncernföretag, intresseföretag samt joint ventures

	Innehavets omfattning				Innehavets värde			
	Organisations-nummer	Säte	Antal	% av aktie-kapitalet	Bokfört värde 2009-12-31 TSEK	Bokfört värde 2008-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2009-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2008-12-31 TSEK
Dotterbolag ägda av moderbolaget¹⁾								
TransAtlantic Holding AB ²⁾	556376-4876	Skärhamn	1 000	100	—	100		
TransAtlantic Shipping AB	556208-0373	Skärhamn	2 118 115	100	344 263	344 263		
TransAtlantic European Services AB	556520-6504	Västerås	1 000	100	18 021	18 021		
TransAtlantic Hornet AB ²⁾	556519-4270	Stockholm	4 000	100	—	600		
TransAtlantic Crewing AB	556426-8646	Skärhamn	1 000	100	120	120		
TransAtlantic Services AB	556161-7928	Helsingborg	1 000	100	100	100		
TransAtlantic Fleet Services AB ²⁾	556275-8846	Skärhamn	200 000	100	—	5 622		
TransAtlantic Administration AB	556662-6866	Skärhamn	1 000	100	7 400	7 400		
TransAtlantic Icebreaker Crewing AB	556679-1454	Skärhamn	1 000	100	107	107		
ACL Ship Management AB ³⁾	556550-2159	Skärhamn	1 000	100	257	—		
B&N Crewing A/S	981240030	Sarpsborg	50	100	362	362		
TransAtlantic Nederland BV		Rotterdam	10	100	47 401	47 401		
TRS TransAtlantic Shipping GmbH ⁴⁾	HRB110034	Hamburg		100	42 042	—		
TransAtlantic Shipping Ltd		Gibraltar		100	27	27		
TransAtlantic Shipping (2) Ltd ⁴⁾		Gibraltar		100	32	—		
TransAtlantic Ship Management Ltd ⁴⁾		Gibraltar		100	26	—		
Gorthon International Shipping Ltd		Bermuda	12 000	100	84	84		
TransHawk Ltd ⁴⁾		Gibraltar		100	72	72		
Gorthon Shipping Inc.		Kanada	100	100	1	1		
OY TransAtlantic Services AB		Helsingfors		100	76	76		
Hays Mews Properties Ltd	2531990	London	100	100	1	1		
Totalt					460 392	424 357		

Moderbolagets ackumulerade anskaffningsvärde för aktier i dotterbolag uppgår till 702 103 TSEK (670 183).

Övriga koncernbolag

TransAtlantic Holding AB ²⁾	556376-4876	Skärhamn	1 000	100				
TransAtlantic Hornet AB ²⁾	556519-4270	Stockholm	4 000	100				
TransAtlantic Fleet Services AB ²⁾	556275-8846	Skärhamn	200 000	100				
TransAtlantic Specialtonnage AB	556074-5431	Skärhamn	20 000	100				
TransLumi Line AB ²⁾	556642-5889	Göteborg	1 000	100				
Mälarstuveri AB ²⁾	556119-6139	Västerås	1 000	100				
Mälartransport AB ²⁾	556056-9153	Västerås	1 000	100				
Paltrans Ferrieservices AB ²⁾	556059-8723	Västerås	1 200	100				
Percy Tham i Oxelösund AB	556022-4908	Oxelösund	1 000	100				
TransAtlantic Specialtonnage AS	987069295	Oslo	100	100				
TransAtlantic UK Ltd	3 384 716	Goole, UK	10 000	100				
Paltrans Cargo Services Ltd	2 547 016	Goole, UK	100	100				
Nordon Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
Andromeda Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
Capricorn Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
Swing Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
MS Frej Claus-Markus Speck KG	HRA1211	Hörsten		72				
MS Odin Claus-Markus Speck KG	HRA1215	Hörsten		66				
Agila GmbH & Co. KG Seeschiffahrt	HRA5055	Hörsten		67				
Euroforest Shipping Ltd		Malta	60	60				

Intresseföretagens koncernmässiga värde

Icebreaker Management Sweden AB	556754-2682	Skärhamn	49 000	49	160	85	209	134
MS Agila Verwaltungs GmbH ⁵⁾	HRB7664	Hörsten		49	54	—	153	—
Totalt					214	85	362	134

Joint Venture bolagens koncernmässiga värde⁶⁾

TRVI Offshore & Icebreaking AB	556710-9003	Skärhamn	500	50	173	16	228	71
TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB	556733-1102	Skärhamn	50 000	50	-14	-11	36	39
TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB	556733-1094	Skärhamn	50 000	50	-14	-11	36	39
Trans Viking Icebreaking & Offshore AS	979 437 943	Kristiansand	550	50	117 598	147 888	221 778	252 068
Partrederiet Odin Viking DA	989 573 152	Kristiansand	—	50	33 124	82 853	33 124	82 853
					150 867	230 735	255 202	335 070

1) Moderbolag i koncernen är Rederi AB TransAtlantic, 556161-0113, med säte i Skärhamn, Tjörns kommun.

2) Bolagen överlättna till TransAtlantic Administration under 2009 för att under januari 2010 infusioneras.

3) Bolaget har under 2009 förvärvats internt.

4) Bolaget bildades under 2009.

5) Andelarna förvärvades under 2009.

6) TransAtlantic-koncernen äger enligt joint ventureavtal rätt till 50% av ackumulerade vinstmedel i bolaget.

NOT 17 | Andra långfristiga fordringar

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Ingående värde	64 086	72 916	53 241	66 374
Årets anskaffning	45 314	—	45 975	—
Förändring uppskjuten skatt	—	—	63 787	-7 450
Årets avyttring	-5 220	-8 830	-5 020	-5 683
Utgående värde	104 180	64 086	157 983	53 241

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Uppskjutna skattefordringar	—	—	71 997	8 210
Förvaltningskapital avseende pensioner	38 241	42 626	22 156	27 176
Kapitalförsäkringar	24 539	20 625	22 430	17 855
Räntebärande fordringar	41 400	—	41 400	—
Övrigt	—	835	—	—
Totalt	104 180	64 086	157 983	53 241

Se även not 33.

NOT 18 | Varulager

Varulagret består av bunkers, smörjolja och lasthanteringsutrustning.

NOT 19 | Kundfordringar

Redovisat värde för kundfordringar fördelar sig på följande sätt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Fakturerade fordringar	168 716	146 324	93 636	35 693
Reserv för osäkra fordringar	-3 158	-146	—	—
Totalt	165 558	146 178	93 636	35 693

Redovisat värde för kundfordringar motsvarar verkligt värde då diskonterings-effekten är oväsentlig.

Reserven för osäkra fordringar förändrade sig på följande sätt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Ingående värde	146	—	—	—
Avsättningar för osäkra kundfordringar	3 012	146	—	—
Utgående värde	3 158	146	—	—

Årets konstaterade kundförluster uppgick till 3 753 TSEK (37).

Kundfordringarna klassificerade utifrån förfallotidpunkt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Ej förfallna	77 769	74 268	38 073	4 084
Förfalldag passerad med upp till 14 dagar	21 832	34 344	—	—
Förfalldag passerad med mellan 15–29 dagar	41 775	4 793	35 497	1 668
Förfalldag passerad med 30 dagar eller mer	24 182	32 773	20 066	29 941
Totalt	165 558	146 178	93 636	35 693

NOT 20 | Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Förutbetalda personalkostnader	22 603	27 074	12 050	13 109
Upplupna reseintäkter	45 116	41 067	25 297	—
Upplupna ränteintäkter	221	375	125	—
Förutbetalda dockningar för inchartrat tonnage	—	—	10 827	5 263
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	54 484	28 878	29 612	21 009
Totalt	122 424	97 394	77 911	39 381

NOT 21 | Kassaflödesanalys

I de fall då lånefinansiering vid investeringprojekt utbetalas direkt till varvet/leverantören och ej passerar bolagets/koncernens kassa, redovisas investeringsbeloppet i kassaflödesanalysen netto efter avdrag för finansiering. Redovisad investeringsutgift utgörs således av den egna kontantinsatsen.

Förvärv/avyttring av aktier i dotterbolag visas i koncernredovisningen som utbetalad/erhållen köpeskilling minskad med det förvärvade/avyttrade dotterbolagets likvida medel på förvärvs-/avyttringsdagen.

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Likvida medel				
Kassa och bank vid årets början	573 734	393 054	221 908	93 260
Årets förändring av kassa och bank	-246 334	180 680	-148 826	128 648
Likvida medel vid årets slut	327 400	573 734	73 082	221 908
Avgår spärrade/pant-satta likvida medel	-7 499	-6 609	—	—
Utgående disponibla likvida medel	319 901	567 125	73 082	221 908

NOT 22 | Aktiekapital

	Aktiekapital					
	2009			2008		
	A-aktier	B-Aktier	Summa	A-aktier	B-Aktier	Summa
Ingående aktiekapital	18 179 600	266 125 140	284 304 740	18 179 600	266 125 140	284 304 740
Utgående aktiekapital	18 179 600	266 125 140	284 304 740	18 179 600	266 125 140	284 304 740

	Antal aktier					
	2009			2008		
	A-aktier	B-Aktier	Summa	A-aktier	B-Aktier	Summa
Ingående antal aktier	1 817 960	26 612 514	28 430 474	1 817 960	26 612 514	28 430 474
Utgående antal aktier	1 817 960	26 612 514	28 430 474	1 817 960	26 612 514	28 430 474
Ingående antal aktier i eget förvar	—	–504 800	–504 800	—	–504 800	–504 800
Årets förvärv	—	–200 000	–200 000	—	—	—
Utgående antal aktier i eget förvar	—	–704 800	–704 800	—	–504 800	–504 800
Totalt utestående aktier	1 817 960	25 907 714	27 725 674	1 817 960	26 107 714	27 925 674

	Antal röster					
	2009			2008		
	A-aktier	B-Aktier	Summa	A-aktier	B-Aktier	Summa
Ingående antal röster	18 179 600	26 612 514	44 792 114	18 179 600	26 612 514	44 792 114
Aktier i eget förvar som ej är röst-berättigade	—	–704 800	–704 800	—	–504 800	–504 800
Totalt antal röster	18 179 600	25 907 714	44 087 314	18 179 600	26 107 714	44 287 314

Kvotvärdet är 10 SEK per aktie. I koncernen finns inga optionsprogram.

Återköp gjordes 2009 av egna aktier, sammanlagt 200 000 st till genomsnittskursen 28,50 SEK per aktie. Aktier i eget förvar bokförs som reduktion av fritt eget kapital och påverkar således inte aktiekapitalet. För aktier i eget förvar är alla rättigheter upphävda fram till dess dessa aktier återutges.

NOT 23 | Utdelning per aktie

De utdelningar som betalades ut under 2009 uppgick till 69 814 TSEK (2,50 SEK per aktie). Under 2008 betalades ut 69 814 TSEK (2,50 SEK per aktie). På årsstämman den 28 april 2010 kommer föreslås att ingen utdelning sker avseende verksamhetsåret 2009.

NOT 24 | Avsättningar för pensioner

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning erläggs till övervägande delen genom fortlöpande betalningar till fristående myndigheter eller försäkringsbolag som därmed övertar förpliktelserna för de anställda. Denna typ av pensionsplaner benämns avgiftsbestämda planer.

Åtaganden för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige tryggs genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från rådet för finansiell rapportering, UFR 3, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2009 har koncernen inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggs genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2009 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 141% (112%). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

Förmånsbestämda planer kännetecknas av att koncernen kvarstår med sin förpliktelse tills pensionen har blivit utbetald. Kostnaden och avsättningen för de förmånsbestämda planerna beräknas genom aktuella beräkningar som syftar till att fastställa nuvärdet på förpliktelsen. Förmånsbestämda planer finns endast i Sverige.

I nedanstående tabeller finns upplysningar om de förmånsbestämda planerna som finns i koncernen, vilka antaganden som används i beräkningarna, vilka kostnader som redovisats samt värde på förpliktelsen och förvaltnings-tillgångar.

MSEK	Koncernen				
	2009	2008	2007	2006	2005
Flerårsöversikt					
Per balansdagen					
Nuvärdet av förmånsbestämd förpliktelse	35 079	36 945	39 488	39 571	48 225
Verkligt värde på förvaltningskapital	-38 241	-42 626	-45 053	-37 068	-40 813
Oredovisade aktuariella (förluster) / vinster	1 881	4 979	4 913	4 832	-1 667
Skuld / (Tillgång)	-1 281	-702	-653	7 335	5 745

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar				
Sverige				
Genomsnittlig diskonteringsränta	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
Förväntad avkastning på förvaltningskapital	5,50%	5,50%	5,50%	5,50%
Långsiktigt löneökningssantagande	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Långsiktigt inflationsantagande	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Dödlighetsantagandet är detsamma som föreskrivs av finansinspektionen (FFFS 2007:31).				
Årets pensionskostnader				
Kostnad intjänade förmåner under perioden	1 578	1 666	10	91
Räntekostnad	1 415	1 734	982	1 225
Avskrivning aktuariella vinster/förluster	-558	-42	-111	-34
Korrigeringskostnad	1 509	983	—	—
Förväntad avkastning på förvaltningskapital (-)	-2 279	-1 917	-1 392	-1 392
Årets kostnad avseende förmånsbestämda pensioner	1 666	2 424	-511	-110
Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensionspremier	60 417	53 016	34 605	27 707
Årets kostnad för löneskatt	17 108	10 931	8 799	5 042
Årets pensionskostnader som ingår i personalkostnader	79 191	66 371	42 893	32 639
Faktisk avkastning på förvaltningskapital	-4,27%	5,42%	-5,02%	7,61%
Samtliga poster redovisas som personalkostnader. Av kostnaden för avgiftsbestämda planer utgör 55 475 TSEK (37 998) premier till Alecta.				
IB Skuld i balansräkning				
Pensionsförpliktelse	36 945	39 488	26 187	28 436
Förvaltningskapital	-42 626	-45 053	-27 176	-27 176
Oredovisade aktuariella (förluster) / vinster	4 979	4 913	3 719	3 188
Skuld som redovisas i balansräkning	-702	-653	2 730	4 448
UB Skuld i balansräkning				
Pensionsförpliktelse	35 079	36 945	21 761	26 187
Förvaltningskapital (-)	-38 241	-42 626	-22 156	-27 176
Oredovisade aktuariella (förluster) / vinster	1 881	4 979	2 614	3 719
Skuld som redovisas i balansräkning	-1 281	-702	2 219	2 730
Förändring av verkligt värde på förvaltningskapital				
IB Förvaltningskapital	42 626	45 053	27 176	27 176
Förväntad avkastning	2 279	1 917	1 392	1 392
Reglerad skuld/Kostnad ändrad plan under året	-685	-2 941	—	—
Uttag	-4 122	-4 444	-3 656	-2 848
Premier/insättningar	2 244	2 643	—	856
Aktuariell vinst/(förlust)	-4 101	398	-2 756	600
UB Förvaltningskapital	38 241	42 626	22 156	27 176

Merparten av dessa tillgångar är tryggade via försäkringar.

Not 24 fortsättning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Förändring av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen				
IB Förpliktelse	36 945	39 488	26 187	28 436
Kostnad intjänade förmåner under perioden	1 578	1 666	10	91
Reglerad skuld/kostnad ändrad plan under året	816	-1 686	—	—
Räntekostnad	1 415	1 734	982	1 225
Pensionsutbetalningar	-4 122	-4 274	-3 656	-3 600
Aktuariell (vinst)/förlust	-1 553	17	-1 762	35
UB Förpliktelse	35 079	36 945	21 761	26 187
Förändring av aktuariella förluster/vinster				
IB Oredovisade aktuariella (förluster) / vinster	4 979	4 913	3 719	3 188
10% av det största av Förpliktelse/ Förvaltningskapital	4 263	4 505	2 718	2 844
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster utanför korridoren	—	—	1 001	344
Avskrivning av aktuariella förluster/(vinster)	-558	-42	-111	-34
Korrigerig av aktuariella förluster/(vinster)	8	-272	—	—
Aktuariell vinst/(förlust) på förpliktelsen	1 553	-17	1 762	-35
Aktuariell vinst/(förlust) på förvaltningskapital	-4 101	398	-2 756	600
UB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	1 881	4 979	2 614	3 719
Avstämning av förändring i skuld				
IB Skuld i balansräkning	-702	-653	2 730	4 448
Årets pensionskostnad	1 666	2 424	-511	-110
Inbetalning till plantillgångar till förvaltningskapital	-2 244	-2 643	—	-856
Uttag från plantillgångar från förvaltningskapital	4 122	4 444	3 656	2 848
Pensionsutbetalningar (-)	-4 122	-4 274	-3 656	-3 600
UB Skuld i balansräkning	-1 281	-702	2 219	2 730
Förändring av löneskatteskuld				
IB Skuld i balansräkning	10 268	12 634	9 371	11 467
Årets förändring av löneskatteskulden	522	-2 366	729	-2 096
UB Skuld i balansräkning	10 790	10 268	10 100	9 371
Utgående avsättning netto	9 509	9 566	12 319	12 101

I balansräkningen har skulderna redovisats som Avsättningar för pensioner och tillgångarna som Andra långfristiga fordringar.

NOT 25 | Skulder

Koncernen

TransAtlantic-koncernens totala räntebärande skulder uppgick till 1 381 MSEK (1 188) vid omräkning till balansdagens kurs. Dessutom fanns ej räntebärande skulder totalt uppgående till 617 MSEK (740). Delar av de räntebärande skulderna är förknippade med så kallade covenant, enligt vilka koncernen måste uppfylla vissa nyckeltal. Eftersom inte alla nyckeltal är uppfyllda, för koncernen diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkoren.

Moderbolaget

Moderbolagets totala räntebärande skulder uppgick till 114 MSEK (-). Dessutom finns ej räntebärande skulder och avsättningar totalt uppgående till 454 MSEK (327).

Totala räntebärande skulders fördelning per valuta

TSEK	Koncernen	
	2009-12-31	2008-12-31
USD	156 551	178 734
EUR	808 109	675 831
Annan utländsk valuta	265 428	266 022
SEK	150 949	67 858
Totalt	1 381 037	1 188 445

Totala skulders fördelning utifrån förfallotidpunkt

TSEK	Koncernen			Totalt
	2010	2011–2014	Efter 2014	
Upplåning (exkl. skulder avseende finansiell leasing)	88 343	327 983	748 613	1 164 939
Skulder avseende finansiell leasing	83 866	85 347	—	169 213
Derivat-instrument	15 291	—	—	15 291
Leverantörs-skulder	88 870	—	—	88 870
Andra skulder	352 529	—	207 041	559 570
	628 899	413 330	955 654	1 997 883
TSEK	Moderbolaget			Totalt
	2010	2011–2014	Efter 2014	
Leverantörs-skulder	37 685	—	—	37 685
Skulder till kreditinstitut	18 600	74 400	21 350	114 350
Skulder till koncernföretag	220 445	—	—	220 445
Andra skulder	138 959	—	56 906	195 865
	415 689	74 400	78 256	568 345

Koncernen

Beviljad checkräkningskredit uppgick till 124 MSEK (–). Beviljade ej utnyttjade standby krediter uppgick till 194 MSEK (400), varav 124 MSEK finns disponibla med nuvarande pantsättning.

Moderbolaget

Beviljad checkräkningskredit uppgick till 124 MSEK (–). Beviljade ej utnyttjade standby krediter uppgick till 194 MSEK (400), varav 124 MSEK finns disponibla med nuvarande pantsättning.

NOT 26 | Del i partrederiers kort- respektive långfristiga skulder

Koncernen

Av TransAtlantic-koncernens andel i partrederiers skulder 64 698 TSEK (72 872), utgör 51 367 TSEK (63 354) räntebärande skulder.

Bokfört värde på del i partrederiers kort- respektive långfristiga skulder överensstämmer med verkligt värde.

NOT 27 | Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Koncernen				
Periodiserade personalkostnader	85 451	85 540	38 782	31 262
Periodiserade räntekostnader	3 487	40 189	207	—
Periodiserade resekostnader	68 110	27 516	12 475	3 307
Periodiserade övriga kostnader	53 241	54 548	40 491	42 906
Totalt	210 289	207 793	91 955	77 475

NOT 28 | Ställda säkerheter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Lång- och kortfristiga fartygslån samt del i partrederiers lång- och kortfristiga skulder				
– fartygsinteckningar	1 457 999	1 262 818	—	—
– nybyggnadskontrakt	414 072	208 407	—	—
Kort- och långfristiga övriga skulder till kreditinstitut				
– anl.tillgångar som innehas genom Fin. Leasingavtal ¹⁾	464 984	531 875	—	—
– företagsinteckningar	24 085	24 085	—	—
– säkerhet i fordran	7 397	37 871	—	—
– bankmedel	7 499	6 609	—	—
Avsättningar för pensioner				
– kapitalförsäkringar och förvaltnings-tillgångar	62 780	63 251	44 586	45 030
Totalt	2 438 816	2 134 916	44 586	45 030

1) I moderbolaget redovisas, 47 282 TSEK (56 958) i posten "Immateriella tillgångar", vilket utgör värdet av den rätt att förvärva fartygen som ingår i de finansiella leasing-avtalen.

NOT 29 | Eventualförpliktelser

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2009	2008	2009	2008
Borgensförbindelser	—	—	604 865	391 698
– varav för dotterbolag	—	—	604 865	391 698

Därutöver har moderbolaget lämnat garanti för dotterbolags fullgörande av tidsbefraktningsskylt vilket även omfattar delar av det avyttrade dotterföretaget Transbults åtagande. För sistnämnda finns samtidigt motgaranti från extern part på motsvarande belopp. Transbult avyttrades 2005.

NOT 30 | Åtaganden

Investeringsåtaganden

Kontrakterade återstående investeringsåtaganden inom koncernen som inte redovisas i balansräkningen är hänförligt till fyra ankarhanteringsfartyg under nybyggnation inom affärsområde Offshore/Icebreaking. Återstående åtagande per balansdagen uppgick till 752 MSEK (1 113).

Leasingåtaganden

Koncernen förhyr fartyg, byggnaden och maskiner genom leasingavtal.

Operationell leasing

Operationell leasing avser i huvudsak in- och uthyrning av fartyg på bareboat- och T/C basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten avser inhyrning av de tre fartygen, TransWood, TransPine och TransHawk, tidigare ägda inom TransAtlantic-koncernen, på bareboat basis, där avtalet har en återstående löptid på 6 år, samt inhyrning av pappers-transportfartygen, TransPaper TransPulp och TransTimber, som går i time-charter för StoraEnso, där avtalet har en återstående löptid på ca 12 år. Koncernen har därefter rätt att lösa ut fartygen till marknadsvärdet. I januari 2009 ingicks ett treårigt timecharteravtal för RoRo-fartygen Vikingland, Thyrsland och Stena Forteller för den nystartade linjen "TransSuomi Line". Det finns inga köpoptioner avseende dessa fartyg.

Not 30 fortsättning**Finansiell leasing**

Finansiell leasing utgörs av hyra av fartyg samt containers som används inom affärsområdet Industrial Shipping, där det största åtagandet är de tre fartygen Obbola, Östrand och Ortvisen. Dessa fartyg är inhyrda på bareboat basis och vidareuthyrda under timecharter kontrakt till SCA Transforest AB. Båda avtalen gäller t.o.m. 2011, och är tecknade i EUR. Koncernen äger därefter rätten att lösa ut fartygen till restvärdet.

Hysesintäkter operationell leasing

Hysesintäkter operationell leasing utgörs av fartyg uthyrda på bareboatbasis, samt timecharteravtal med SCA och StoraEnso (se ovan).

Antalet förhyrda fartyg var 20 st per balansdagen 2009-12-31 (19 st per 2008-12-31) och antalet uthyrda fartyg var 11 st (9).

MSEK	2009	2010	2011 –2014	efter 2014
Hyreskostnader				
Operationell leasing	502	412	699	705
Därav; – Bareboat charter	124	124	509	705
– T/C	375	286	187	–
– Övrigt	3	2	3	–
Finansiell leasing	90	90	69	–
Därav; – Bareboat charter	83	83	51	–
– Övrigt	7	7	18	–
Hysesintäkter				
Operationell leasing	486	339	749	1 160
Därav; – T/C	486	339	749	1 160

Ovanstående framtida leasingavgifter är koncernens nominella minimiavgifter.

I koncernens balansräkning är följande poster redovisade som finansiell leasing per balansdagen:

MSEK	2009	2008
Anläggningstillgångar		
Fartyg		
– Anskaffningsvärde	505	495
– Ackumulerad omräkningsdifferens	99	124
– Ackumulerade avskrivningar	–148	–116
Bokfört värde	456	503
Inventarier		
– Anskaffningsvärde	65	62
– Anskaffning under året	–	3
– Ackumulerade avskrivningar	–38	–32
Bokfört värde	27	33
Totalt – Bokfört värde	483	536
Se även not 9		
Skulder avseende finansiell leasing		
– Långfristig del	85	200
– Kortfristig del	84	64
Totalt	169	264
Avsättningar skatteskulder	80	71

NOT 31 | Joint venture företagens påverkan på koncernens resultat- och balansräkningar

”Trans Viking” bedrivs som ett joint venture mellan TransAtlantic-koncernen och Viking Supply Ships A/S i Kristiansand, Norge.

Samarbetsavtalet för joint venture innebär att TransAtlantic ska ansvara för drift av fartygen, och Viking Supply Ships A/S i Kristiansand, Norge ska ansvara för fartygens befraktning på offshoremarknaden. Trans Viking har inga egna anställda. Alla ekonomiska konsekvenser av samarbetet delas lika mellan parterna. Verksamheten bedrivs i bolagen Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, där fartygen Tor- Balder- och Vidar Viking ägs, samt Partrederiet Odin

Viking DA var fartyget Odin Viking ägs. Utöver innehavet i dessa två operativa bolag innehas 50% ägarandel i tre bolag vari nybeställning av fyra nya offshore-fartyg skett. Första fartyget i denna serie väntas levereras andrakvartalet 2010.

Nedan redovisas effekterna på koncernens resultat- och balansräkningar vid konsolidering av joint venture företagen enligt klyvningsmetoden.

MSEK	2009	2008
Belopp redovisas enligt koncernens andel.		
Resultaträkning¹⁾		
Rörelsens intäkter	119	402
Rörelsens kostnader	–125	–137
Rörelseresultat	–6	265
Finansnetto	–6	–29
Resultat före skatt	–12	236
Skatt	0	27
Årets resultat	–12	263
Balansräkning¹⁾		
Anläggningstillgångar	952	701
Omsättningstillgångar	197	254
Summa tillgångar	1 149	955
Eget kapital	256	335
Långfristiga skulder	849	599
Kortfristiga skulder	44	21
Summa eget kapital och skulder	1 149	955
Ställda säkerheter	1 122	873

1) Utgår från koncernens andel (50%) i joint venture bolagen.

NOT 32 | Närliggande transaktioner

Fartygsdriften för koncernens holländskt ägda fartyg, sköts av ett externt bolag som delvis ägs av Felix Feleus som även är VD i TransAtlantic Nederland BV. Arvodet för fartygsdriften är enligt marknadsmässiga villkor och uppgår till 178 KEUR per år för fyra fartyg.

Det har under året ej förekommit några transaktioner med Stiftelsen Gorthonrederiernas pensionsanstalt. Utbetalningar från stiftelsen har skett enligt uppgjorda avtal och till tidigare anställda.

Koncernen har ett hyresavtal på marknadsmässiga villkor avseende ett containerfartyg, TransAlrek, på 4 700 dwt som ägs av ett tyskt partrederi, vari TransAtlantics huvudägare Enneff Rederi AB har ett minoritetsägarintresse.

Enneff Fastigheter AB som är huvudägare i TransAtlantic arrenderar ett mindre markområde av koncernen till marknadsmässiga villkor. Arrendet uppgår till 25 TSEK per år.

NOT 33 | Finansiell riskhantering och derivatinstrument

TransAtlantic-koncernen är i sin verksamhet utsatt för olika typer av finansiella risker, såsom bland annat förändringar av valutakurser, räntesatser samt likviditets- och kreditrisker.

Koncernens mål är att minimera sådana negativa effekter på koncernens resultat- och balansräkning.

Riskhanteringen sköts av koncernens centrala finansavdelning, utifrån den av styrelsen fastställda finanspolicy. Policyn innehåller tydliga instruktioner hur olika finansiella risker skall hanteras, där olika typer av derivatinstrument är viktiga inslag för att minimera finansiella riskerna. Policyn inbegriper också instruktioner för hantering av kredit- likviditetsrisker genom finansiering och lånelöften.

Koncernen tillämpar säkringsredovisning enligt reglerna i IAS 39, vars innebörd beskrivs i not 1, Derivatinstrument.

Kreditrisk

Koncernen har en policy som fastställer hur krediter får lämnas till kunder och andra affärspartners. Lämnade krediter är ofta korta krediter i form av fordringar gentemot kunder. Kreditrisk i likvida medel hanteras genom att placera likviditet hos de stora svenska bankerna.

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken utgörs av att koncernen har otillräcklig likviditetsreserv. Detta kan leda till svårighet att infria kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar. Finansavdelningen tar kontinuerligt fram likviditetsprognoser för koncernen med syfte att förutse koncernens likviditetsbehov för den löpande verksamheten med beaktande av kommande investeringsbehov och amorteringar.

Utifrån detta arbete säkerställs tillräcklig likviditetsreserv genom bibehållande av banktillgodohavanden/placeringar samt erhållna kreditlöften. För information om skulders förfallostruktur ser även not 25. Överskottlikviditet placeras enligt i enlighet med fastställd finanspolicy.

Valutarisker

Valutaexponeringar för tillgångar ska i första hand hanteras genom att finansiering sker i samma valuta som tillgången. Merparten av fartygen har en sådan säkring för 2009.

Valutarisker för kassaflödet ska enligt finanspolicy i första hand hanteras genom att balansera valutaflödena så att in- och utflöden matchar varandra. Vid förväntade obalanser ska dessa transaktioner terminssäkras till minst 70% för de närmaste sex månaderna, med 60% för de påföljande sex månaderna, med 45% för år 2 och 20% för år 3. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, EUR och NOK. Under 2009 tecknades löpande ett antal säkringskontrakt i EUR i enlighet med policy, för att minska kassaflödesriskerna under 2010. För övriga valutor har inga säkringar skett då inga väsentliga obalanser föreligger eller osäkerhet när betalning ska ske.

Per rapporteringsdagen 22 februari 2010 hade koncernen följande öppna valutaderivatkontrakt:

TSEK	Kontraktsvärde i MSEK		Terminskurser (vägt snitt)	
	2009	2008	2009	2008
Valutaterminer USD	—	85	—	—
Valutaoptioner USD	46	127	—	—
Totalt USD	46	212	6,20	6,87
Valutaterminer EUR	31	37	10,28	10,32
Valutaterminer NOK	30	—	1,24	—

Valutaderivat förfaller mellan 1 mån till 12 månader från balansdagen.

Om säkring ej hade skett, skulle framtida resultat bli 8 MSEK högre om balansdagens kurs hade gällt vid terminernas lösentidpunkt.

Finansiella instrument per kategori

	Kundfordringar och likvida medel		Derivat som används för säkringsändamål		Finansiella tillgångar som kan säljas		Summa	
	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Tillgångar i balansräkningen								
Finansiella tillgångar som kan säljas ³⁾	—	—	—	—	170	170	170	170
Derivatinstrument ¹⁾	—	—	7 856	988	—	—	7 856	988
Kundfordringar och andra fordringar exkl interimfordringar ³⁾	256 788	316 055	—	—	—	—	256 788	316 055
Likvida medel ²⁾	327 400	573 734	—	—	—	—	327 400	573 734
	584 188	889 789	7 856	988	170	170	592 214	890 947

	Skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen		Derivat som används för säkringsändamål		Övriga finansiella skulder		Summa	
	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2009-12-31	2008-12-31
Skulder i balansräkningen								
Upplåning exkl skulder avseende finansiell leasing ²⁾	—	—	—	—	1 164 939	972 653	1 164 939	972 653
Skulder avseende finansiell leasing ²⁾	—	—	—	—	169 213	264 675	169 213	264 675
Derivatinstrument ¹⁾	—	31 668	15 453	30 551	—	—	15 453	62 219
Leverantörsskulder och andra skulder exkl interimsskulder ³⁾	—	—	—	—	453 442	482 489	453 442	482 489
	—	31 668	15 453	30 551	1 787 594	1 719 817	1 803 047	1 782 036

1) Verkliga värden som baseras på noterade marknadsvärden där finansiella instrument handlas på en aktiv marknad (Nivå 1).

2) Verkliga värden där noterade marknadsvärden saknas utan istället baseras på beräkningar av diskonterade kassaflöden. Variabler i beräkningsmodellen, såsom valutakurser och räntesatser, hämtas från marknadsnoteringar när så är möjligt (Nivå 2).

3) Övriga värderingar där någon variabel baseras på egna bedömningar (Nivå 3).

Ränterisker

Finanspolicy anger att ränterisken ska säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. Koncernens policy är att 25–50% av de räntebärande lånen ska säkras på en period understigande 1 år, 25–50% om en period på 1–3 år, samt 25–50% på en period längre än 3 år.

Räntebindning

Koncernen använder sig av olika typer av räntesäkringsinstrument. Per balansdagen hade koncernen följande räntebindningar:

Säkrade underliggande lånevärden för vilka koncernen bär ränterisken (inkluderar ränteexponerade leaseåtaganden)

MSEK	Rörlig ränta	1 år eller kortare	1–3 år	3 år eller längre	Totalt
Ränteswap	—	212	206	208	626
Fasträntelån	—	—	263	95	358
Totalt räntesäkrade lånevärden	—	212	469	303	984
Ränteexponerade lån	947	—	—	—	947
Totalt räntebärande lånevärden	947	212	469	303	1 931
% av totalt räntebärande lånevärden	49%	11%	24%	16%	100%

Vägd genomsnittlig räntesats för räntebärande lån uppgick till:

Koncernen		Moderbolaget	
2009	2008	2009	2008
3,35	5,26	1,57	—

Varurisker

För att minimera kostnadsvariationer för bunkers, har koncernen huvudsakligen ingått kundkontrakt som medger att koncernen kompenseras vid bunkersprisförändringar. Endast ringa andel av koncernens framtida bunkersförbrukning kommer vara exponerad mot prisförändringar. Per balansdagen innehade koncernen inga bunkersderivat.

Not 33 fortsättning

Verkliga värden derivatinstrument

Verkliga värden för derivatinstrument var per balansdagen fördelade enligt följande:

	Koncernen			
	2009		2008	
TSEK	Tillgångar	Skulder	Tillgångar	Skulder
Valutaoptioner	—	8 372	988	—
Valutaterminer	175	—	—	-13 118
Bunkersterminer	—	—	—	-31 668
Ränte SWAP	7 681	7 081	—	-17 433
Totalt	7 856	15 453	988	-62 219

Moderbolaget innehar finansiella instrument motsvarande ett verkligt värde om -8 MSEK. Detta värde är inte bokfört i moderbolaget.

NOT 34 | Händelser efter balansdagen

TransAtlantic vann den offentliga upphandlingen som omfattar teknisk drift och bemanning av statens fem statsisbrytare. Avtalet sträcker sig fram till 2015.

Två av TransAtlantics kombinerade AHTS-fartyg Tor Viking och Balder Viking avropades av Sjöfartsverket i början av februari för isbrytning i Östersjön. Balder Viking avropades senare i februari av Sjöfartsverket för ytterligare assistans med isbrytning i Östersjön.

TransAtlantic har tecknat ett tvåårskontrakt med oljebolaget Shell för ett av AHTS-fartygen Tor Viking. Tor Viking har chartrats för arktisk offshoreverksamhet i havet utanför Alaska. Uppdraget börjar gälla från maj 2010.

TransAtlantic har tecknat ytterligare kontrakt för tre av offshorefartyg med det engelska oljebolaget Capricorn Energy Ltd. Kontraktet sträcker sig över en fyramånadersperiod.

NOT 35 | Omklassificering av avvecklade verksamheter

Beslut fattades under 2008 om avyttring av Atlantdivisionen inom affärsområde Industriell Sjöfart, varvid denna verksamhet särredovisades som verksamhet under avveckling i 2008 års årsredovisning. Då utvecklingen av sjöfartskonjunkturen under 2009 omöjliggjorde en försäljning till uppsatta villkor beslutades att avbryta försäljningen. Atlantdivisionen ingår som en konsekvens fullt ut i denna årsredovisning. Återläggningen av Atlantdivisionen har jämförts med årsredovisningen 2008 förändrat jämförelsetalen med följande:

	Koncernen
	2008

MSEK

Resultaträkning

Nettoomsättning	527 210
Direkta resekostnader	-240 894
Personalkostnader	-35 752
Övriga externa kostnader	-212 935
Avskrivningar	-25 663
Rörelseresultat	11 966
Finansnetto	28
Resultat före skatt	11 994
Skatt	-3 358
Summa resultat	8 636

Kassaflöden

Resultat före skatt	11 994
Avskrivningar	25 663
Kassaflöde från löpande verksamheten	37 657
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-23 225
Summa kassaflöden	14 432

Tillgångar

Anläggningstillgångar ¹⁾	118 78
Varulager	12 912
Kundfordringar	39 052
Övriga omsättningstillgångar	19 748
Totalt	190 499

Skulder

Leverantörsskulder	8 277
Övriga kortfristiga skulder	25 591
Totalt	33 868

1) De fartyg som särredovisades 2008 var Oak och Map.

Styrelsen och verkställande direktör försäkrar att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och ger en rättvisande bild av koncernens ställning och resultat. Årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed och ger en rättvisande bild av moderbolagets ställning och resultat. Förvaltnings-

berättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Skärhamn den 22 februari 2010

Resultat- och balansräkningarna kommer att föreläggas årsstämman den 28 april 2010 för fastställande.

Folke Patriksson Ordförande	Håkan Larsson Styrelseledamot	Helena Levander Styrelseledamot	Jenny Lindén Urnes Styrelseledamot
Lena Patriksson Keller Styrelseledamot	Christer Lindgren Arbetsstagarrepresentant	Christer Olsson Styrelseledamot	Björn Rosengren Styrelseledamot

PricewaterhouseCoopers AB

Vår revisionsberättelse har avgivits den 18 mars 2010

Helen Olsson Svärdröm Auktoriserad revisor Huvudansvarig revisor	Olof Enerbäck Auktoriserad revisor
--	---------------------------------------

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Rederi AB TransAtlantic (publ) Org nr 556161-0113

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Rederi AB Transatlantic (publ) för år 2009. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 34–62. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att

utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 18 mars 2010

PricewaterhouseCoopers AB

Helen Olsson Svärdröm
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

Årsstämman

Ordinarie Årsstämma

Aktieägarna i Rederi AB TransAtlantic (publ) kallas härmed till årsstämma onsdagen den 28 april 2010 kl 16.00 i Akvarellmuseet, Skärhamn.

Anmälan

Aktieägare som önskar delta i årsstämman ska:

- dels vara införd i den av VPC AB förda aktieboken senast torsdagen den 22 april 2010.
- dels anmäla sitt deltagande till bolaget senast kl. 16.00 torsdagen den 22 april 2010, under adress Rederi AB TransAtlantic, Box 32, 471 21 Skärhamn, per tel 0304-67 47 21 eller via e-mail till arsstamma@rabt.se.

Vid anmälan ska namn och personnummer- eller organisationsnummer samt registrerat aktieinnehav uppges. I anmälan ska aktieägare också ange om denne avser att medföra biträde till stämman. I det fall aktieägaren avser att låta sig företrädas genom ombud bör fullmakt och övriga behörighetshandlingar biläggas anmälan.

Aktieägare, som har sina aktier förvaltarregistrerade, måste tillfälligt registrera aktierna i eget namn hos EuroClear Sweden AB för att äga rätt att delta på stämman. Sådan omregistrering måste vara genomförd senast torsdagen den 22 april 2010. Förvaltaren (bank eller fondhandlare) måste i god tid före den 22 april få besked om detta.

Kallelse till årsstämma kommer att publiceras tisdagen den 30 mars i Göteborgs-Posten, Dagens Industri och Post och Inrikes tidning.

Ytterligare information om kallelse och dagordning återfinns på bolagets hemsida, www.rabt.se

Kalendarium 2010

28 april	Delårsrapport januari–mars
28 april	Årsstämma
23 juli	Delårsrapport april–juni
27 oktober	Delårsrapport juli–september

Definitioner

Andel riskbärande kapital:

Eget kapital och uppskjuten skatt (inklusive minoritet) dividerat med den totala balansomslutningen.

Avkastning på eget kapital:

Resultat efter finansiella poster med avdrag för skatt på årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital:

Resultat efter finansiella poster plus räntekostnader dividerat med genomsnittligt sysselsatt kapital.

CAP:

Ett finansiellt ränteinstrument för att säkerställa att räntekostnaden inte överstiger en viss fastställd nivå.

Desinvestering:

Avyttring av anläggningstillgångar.

Direktavkastning:

Utdelning per aktie delat med börskurs vid årets slut.

EBIT:

"Earnings before interest and taxes", motsvarar Rörelse-resultat.

EBITDA:

"Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization", motsvarar resultat före kapitalkostnader och skatt.

Eget kapital per aktie:

Eget kapital dividerat med antal utestående aktier.

Hedge:

Ett övergripande begrepp för finansiella åtgärder som görs för att undvika oönskad resultatpåverkan pga variationer i räntor, valutor m m.

IFRS:

International Financial Reporting Standards, vilket är en internationell redovisningsstandard som samtliga börsnoterade företag inom EU ska ha anpassats till senast 2005.

Nettoskuldssättning:

Räntebärande skulder minus likvida medel.

Omstruktureringskostnader:

Inkluderar intäkter och kostnader av engångskaraktär t ex realisationsresultat vid fartygsförsäljningar, nedskrivning av fartyg samt personalrationaliseringskostnader.

Operativt kassaflöde:

Resultat efter finansnetto justerat för realisationsresultat, avskrivningar och nedskrivningar.

Operativt resultat (före skatt):

Resultat före skatt samt före omstruktureringskostnader.

Operativt resultat per affärsområde:

Resultat efter finansiella poster och före koncern-gemensamma kostnader och centralt/koncern-gemensamt finansnetto.

Operativt rörelseresultat:

Resultat före finansiella poster och skatt samt före omstruktureringskostnader.

P/E-tal:

Börskurs vid periodens slut dividerat med resultat efter finansiella poster med avdrag för full skatt per aktie.

Rörelseresultat per affärsområde:

Rörelseresultat för respektive affärsområde redovisas före koncerngemensamma kostnader.

Resultat per aktie:

Resultat efter finansiella poster med avdrag för: 1) aktuell skatt, 2) skatt på årets resultat (aktuell och uppskjuten skatt) enligt koncernens resultaträkning.

Räntetäckningsgrad:

Rörelseresultat före avskrivningar plus ränteintäkter dividerat med räntekostnader.

Skuldssättningsgrad:

Räntebärande skulder minus likvida medel dividerat med eget kapital.

Soliditet:

Eget kapital dividerat med total balansomslutning.

Sysselsatt kapital:

Räntebärande skulder och eget kapital.

Totalt kassaflöde:

Kassaflöde från den löpande verksamheten, från investeringsverksamheten samt finansieringsverksamheten.

Vinstmarginal:

Resultat efter finansiella poster dividerat med nettoomsättning.

Ordlista

AHTS – Anchor Handling, Tug & Supply Ships:

Kombinationsfartyg verksamma inom offshoremarknaden, avsedda för ankarhantering, bogsering och transport av förnödenheter.

Bareboat charter:

Uthyrning av fartyg utan manskap till en befektare under en bestämd tidsperiod. Befraktaren bär i princip alla driftskostnader.

Befraktare:

En lastägare eller den som hyr fartyget.

Breakbulk:

Styckegods eller bulklast som lastas "breakbulk" dvs utan pall eller annan lastbärare.

Bunker:

Benämning på fartygets drivmedel, dvs den olja som används i fartygets maskineri.

Bulkfartyg:

Fartyg för transport av oemballerade varor i stora kvantiteter såsom kol, malm och spannmål.

Dödviktston (DWT):

Vikten av den last, bunkers och lös utrustning som ett fartyg kan bära.

ERRV:

Emergency Respons and Rescue Vessels.

Feedertrafik:

Matartrafik med mindre fartyg till hamnar där omlastning sker till större fartyg.

FEU:

Containerstorlek. Fourty Equivalent Units, det vill säga en 40 fots container.

HSE-policy:

Hälsa, säkerhet och miljöpolicy.

IMO:

International Maritime Organization, FN:s internationella sjöfartsorganisation.

ISM-koden (International Safety Management):

De regler för kvalitet och säkerhet som stipulerats av IMO för världshandelsflottan. Certifiering enligt ISM-koden sker hos den nationella sjöfartsmyndigheten som i Sverige är Sjöfartsverket.

ISO:

International Standards Organisation.

Joint Venture:

Affärsverksamhet, som bedrivs av två eller flera företag tillsammans, med gemensamt risktagande.

LoLo-fartyg (Lift on Lift off):

Fartyg som lastas/lossas med egna eller landfasta kranar.

Marpol:

International Convention for Prevention of Maritime Pollution from Ship. IMOs konvention för miljön.

NETSS:

StoraEnso's logistiksystem för norra Europa. "North Europe Transport & Supply System"

Offshore:

Samlingsnamn för industriverksamhet kring oljeutvinning till havs.

Paper carrier:

Skogsproduktsfartyg särskilt anpassat till papperslaster.

PSV:

Platform Supply Vessel.

Rater:

Frakt- och transportpriser.

RoLo-fartyg: (Roll on/off Lift on/off):

Fartyg som har både lastluckor och ramper och kan kombinera lastning/lossning med truck och/eller kran.

RoRo-fartyg (Roll on Roll off):

Fartyg där lasten körs ombord via en eller flera ramper i fartyget.

SSPA:

Svensk Skeppsprovvningsanstalt.

SECU:

StoraEnso Cargo Unit.

Sidoportfartyg/sidolastare:

Fartyg som lastar med truck och/eller rullande flak genom sidoportar, oftast i kombination med hissar mellan olika däck.

Ship Management:

Samtliga tjänster som behövs för ett fartygs drift, inklusive bemanning.

Spotmarknad:

Den del av befraktningsmarknaden där man hyr fartyg för enstaka resor i motsats till långtidskontrakt.

Solas:

International Convention for Safety of Life at Sea. IMO:s konvention för säkerhet.

Supplyfartyg:

Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön.

TAP-avtal:

Anställning på svensklagade fartyg av Tillfälligt Anställd Personal baserat på annat än svenska avtal.

Timecharter (T/C):

Uthyrning av ett fartyg till en befektare under en bestämd tidsperiod. Redaren bär alla driftskostnader utom bunkers och hamnavgifter.



TRANSATLANTIC

Rederi AB TransAtlantic (publ)

Besöksadress: Södra Hamnen 27

Box 32, 471 21 Skärhamn

Tel: 0304-67 47 00

E-mail: info@rabt.se

www.rabt.se