



TRANSATLANTIC

Transatlantic Årsredovisning 2007

Årsredovisning 2007

Innehåll

flik	Transatlantic – översikt
1	Året i korthet
2	VD har ordet
4	Vision, mål, affärsidé och strategier
6	Femårsöversikt
8	Offshore/Isbrytning
10	Affärsområde Offshore/Isbrytning
12	Industriell sjöfart
13	Division Atlanttrafik
14	Division Europatrafik
18	Miljö och Säkerhet
20	Medarbetare
22	Utveckling/Projekthantering
23	Fartygsflottan
24	Förvaltningsberättelse
27	Resultaträkning
28	Balansräkning
30	Eget kapital
31	Kassaflödesanalys
32	Noter
53	Revisionsberättelse
54	Bolagsstyrning
56	Aktien
58	Styrelse
59	Koncernledning
60	Årsstämma
61	Definitioner och Ordlista



Offshoremarknaden var stark och efterfrågan på tonnage var hög, vilket ledde till en mycket god vinst och avkastning



Högre fraktrater och ett effektivare fartygsutnyttjande innebar att resultatet för Atlantverksamheten förbättrades något under 2007.



Synergierna mellan Europadivisionens fyra olika enheter har utvecklats och lett till högre volymer samt att fullservice-koncept kunnat erbjudas kunderna.

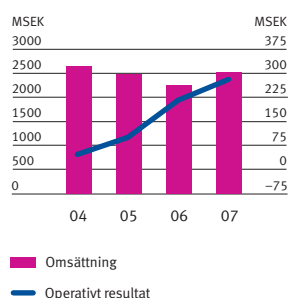
Kalendarium 2008

29 april	Kvartalsrapport januari–mars
29 april	Årsstämma
27 augusti	Kvartalsrapport april–juni
20 oktober	Kvartalsrapport juli–september

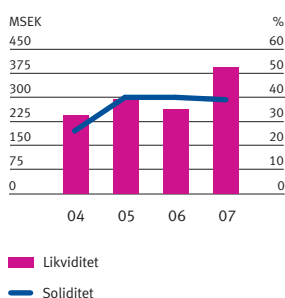
Året i korthet

- **Rekordhøgt operativt resultat om 281 MSEK (fg år 216).**
- **Inom Affärsområdet Offshore/Isbrytning** var offshoremarknaden fortsatt stark vilket innebar en bra resultatutveckling och avkastning. Två av fyra fartyg var uthyrda på längre kontrakt under året. Ytterligare två isgående ankarhanterare beställdes för leverans 2011, sammanlagt levereras fyra nya fartyg 2009-2011.
- **Inom Affärsområdet Industriell Sjöfart hade Europadivisionen** en resultatförbättring och tillväxt. Det tredje fartyget, TransTimber, som går i långtidskontrakt för StoraEnso, levererades. Containertrafiken på England har förändrats genom ett trafiksamarbete för att uppnå förbättrad lönsamhet.
- **Den Industriella Sjöfartens division Atlantrafik** förbättrade sitt resultat beroende på en generellt starkare marknadssituation. Två av fartygen i LoLo-trafiken har varit uthyrda till god intjäning. Resultatet var dock fortfarande otillfredsställande, främst på grund av obalanser i lasttillförseln och en svagare USD.
- **Ny VD** tillträdde vid årsskiftet. Carl-Johan Hagman efterträder Håkan Larsson som varit VD sedan 2003.

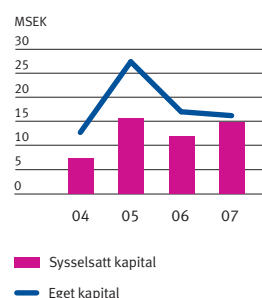
Omsättning och
operativt resultat



Likviditet och soliditet



Avkastning, sysselsatt
och eget kapital



Detta är Transatlantic

Transatlantic består dels av affärsområde Offshore/Isbrytning och affärsområde Industriell Sjöfart med två divisioner: Atlanttrafiken och Europatrafiken. Offshore/Isbrytning bygger på kombinationsfartyg med långtidskontrakt som garanterar intäkter för isbrytning samt i övrigt sysselsättning med främst riggförflyttningar för offshoreindustrin, med specialistkompetens att verka i arktiska områden. Atlant- och Europatrafiken bygger på kontraktstrafik för framförallt skog- och stålindustrin.

Fakta om Transatlantic:

Flottan består av 36 fartyg samt fartyg inchartrade på kortare perioder.

Antalet anställda ca 1 000

Antalet aktieägare ca 6 500.

Bolaget är noterat på OMX – Nordiska Börsen.

Huvudkontoret ligger i Skärhamn.

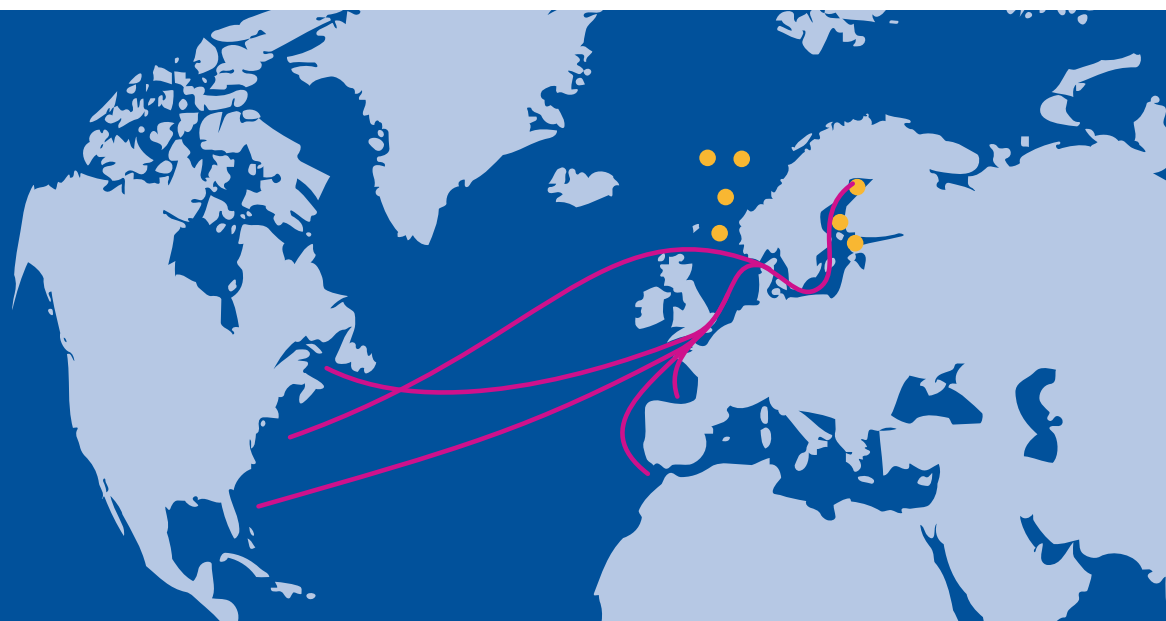
Omslag:

AHTS fartyget Tor Viking kopplar ankarkabel till en oljeborrplattform i Nordsjön. Transatlantic är världsledande med att serva offshoreindustrin i arktiska miljöer.

Affärsområde



tic



Verksamhet

Affärsområdet Offshore/Isbrytning består av fyra fartyg. Tre av fartygen är utvecklade för uppdrag inom både isbrytning och offshore. Under årets första kvartal är de tillgängliga för att vid behov bryta is utmed svenska kusten. Under övriga delar av året är de tillgängliga för offshore-marknaden i Nordsjön för att flytta oljeriggar och förse oljeplattformar med förnödenheter och service. Verksamheten inom affärsområdet bedrivs i ett Joint Venture samarbete med norska Viking Supply Ship AS.

Atlantdivisionen opererar 13 fartyg vilka går i trafik mellan Europa och Nordamerika, utmed den Nordamerikanska östkusten och till Karibien. Transporterna består huvudsakligen av tidningspapper samt papper av finare kvaliteter avsett för trycksaksproduktion, därtill kommer ett väsentligt inslag av andra skogsprodukter såsom timmer och pappersmassa. Ett långsiktigt logistiksamarbete med kunderna möjliggör en unik kund- och godsanpassad transportservice med exceptio-nellt hög lasthanteringskvalitet.

Europadivisionen omfattar 19 fartyg och verksamheten bedrivs inom fyra enheter: containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England i TransPal Line, feedertrafik mellan svenska och finska hamnar i Östersjön och norra Tyskland i TransFeeder Line, Östersjöbaserad systemtrafik för skogsindustrin med dedikerade fartyg i TransLumi Line och kontraktbaserad trafik med mindre bulkfartyg i TransBulk Services. Transporterna utgörs främst av helhetslösningar, som även inkluderar spedition och lagring, för stora internationella företag inom skog och annan basnäring.

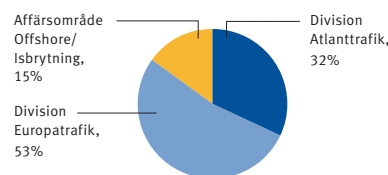
Kunder

De tre kombinationsfartygen är under årets första tre månader kontrakterade av svenska Sjöfartsverket. I övrigt används fartygen för offshoreuppdrag i främst Nordsjösektorn. Fartygen är huvudsakligen sysselsatta på "spot-marknaden" med kortare kontrakt. Bland kunderna märks flera av de större internationella oljebolagen. Ett av kombinationsfartygen har varit sysselsatt i ett längre uppdrag för Shell norr om Alaska. Ett fartyg var under en stor del av året kontrakterat för uppdrag i Brasilien och Mexico.

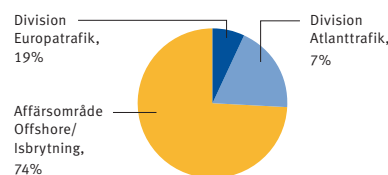
Divisionens kunder utgörs till största delen av företag inom skogs- och pappersindustrin. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete, manifesterat i löpande fleråriga kontrakt. De större kunderna är StoraEnso, SCA och Norske Skog i trade till Nordamerika samt Abitibi/Bowater, Kruger, Huber och White Birch i trade till Europa samt i den amerikanska kusttrafiken.

Med Östersjön som geografisk bas täcker Europa-trafiken olika kundsegment med fokus på skogs- och stålindustrin. Till de större kunderna hör StoraEnso, Sandviken, SCA, SSAB och Avesta. I rollen som fullserviceoperatör åt kunderna utvecklar Transatlantic kontinuerligt systemlösningar med synergier mellan olika enheter med fokus på att kontrollera så mycket som möjligt av transportkedjan.

Andel omsättning affärsverksamheten



Andel resultat före skatt affärsverksamheten



VD HAR ORDET

Bra utveckling

Utvecklingen 2007 innebar en fortsatt bra utveckling för Transatlantic. Kommersiellt stärkte koncernen sina positioner på flera områden och resultatet förbättrades rejält jämfört med året innan.

Inför 2007 fanns stora förväntningar på affärsområde Industriell Sjöfart både vad avser utveckling och resultat. Året blev också mycket aktivt med fortsatta marknadssatsningar, som ledde till både nya och utökade kundåtaganden. Affärsområdets resultat utvecklades likaledes positivt med ett operativt resultat som förbättrades med 32 MSEK till 81 MSEK. Även om resultatförbättringen var god är alltså affärsområdets lönsamhet otillräcklig. Dock har ett antal åtgärder vidtagits under året vilket skapat förutsättningar för en fortsatt resultatförbättring under de närmaste åren. Förutom konkreta och långsiktiga positiva affärer har organisatoriska och strukturella åtgärder vidtagits för att förbättra affärsområdets lönsamhet.

I division Atlanttrafik blev utvecklingen under 2007 totalt sett otillfredsställande till följd av trafikobalanser, en försvagad amerikansk konjunktur, ett antal kostsamma fartygshaverier samt effekter av omstruktureringen hos flera större kundföretag. Störningarna är delvis orsakade av valutakursutvecklingen med en starkt försvagad USD, vilket lett till minskade europiska exportvolymerna och kraftigt ökad import av pappersprodukter från Nordamerika.

Europatrafiken har haft ett framgångsrikt år 2007. De satsningar som gjordes på etableringen av TransLumi Line, på utökad feederservice i Östersjön och containertrafiken på England har också tydligt syns i resultaträkningen. TransLumi Line har successivt stärkt sina marknadspositioner och levererat ett mycket bra resultat. Engladstrafiken har utökats med ytterligare hamnanlöp på kontinenten och i Östersjön och i feedertrafikerna har vi kunnat notera successivt växande och mer stabila volymer under året. Sammantaget innebär detta att affärsområde Industriell Sjöfart, trots signaler om minskad tillväxt och försämrad konjunktur, har goda förutsättningar att förbättra sin marknadsposition och sitt resultat under 2008.

För affärsområdet Offshore/Isbrytning innebar 2007 ett nytt resultatmässigt rekordår. Den kombination av goda fraktnivåer på den så kallade termmarknaden och en osedvanlig stark spotmarknad, medförde en hög sysselsättning och mycket god intjäning för affärsområdets fyra ankarhanteringsfartyg. Transatlantics andel av det operativa resultatet (50%) steg med 39 MSEK, till 230 MSEK vilket måste betraktas som en syn-

nerligen tillfredsställande resultatnivå. Under en stor del av året var två fartyg sysselsatta på långtidscharter medan två fartyg var engagerade i spotmarknaden på Nordsjön.

Offshoremaknaden väntas vara fortsatt stark de närmaste åren till följd av högre oljepriser och hög exploateringsaktivitet. Tron på en fortsatt god efterfrågan och en övertygelse om riktigheten i den strategiska inriktningen mot arktiska områden medförde att vi beslöt att utnyttja våra optioner att beställa ytterligare två ankarhanteringsfartyg för sysselsättning primärt inom arktiska farvatten, där en icke oväsentlig del av framtidens oljefyndigheter väntas exploateras. Utsikterna för affärsområde Offshore/Isbrytning ser således goda ut. Att både stärka våra marknadspositioner och vår lönsamhet har varit min främsta prioritet under de nästan fem år som jag varit ansvarig för Transatlantic-koncernen. Vi har kommit en bit på väg och de mål som koncernens styrelse satte upp för utvecklingen 2004 har vi nu med god marginal överträffat. Samtidigt har konjunkturen de senaste åren varit god, vilket naturligtvis hjälpt till. Tillväxt och utveckling står nu överst på prioriteringslistan. Det är med tacksamhet och stor ödmjukhet jag ser tillbaka på de gångna fem åren. Lika väl som det var en stor utmaning för mig att överta ansvaret för koncernen efter Folke Patriksson, lika full av tillförsikt har jag lämnat över ansvaret till Carl-Johan Hagman. Jag vill önska honom lycka till, samtidigt som jag vill uttrycka stor tacksamhet för gott samarbete och kamratskap till styrelse, ledning och alla anställda både i land och till sjöss.

Skärhamn den 30 december 2007

Håkan Larsson
VD
t.o.m. 31 december 2007



Framtidsbransch

I en allt mer globaliserad värld är shipping- och transportsektorn bland de stora vinnarna.

Som en effekt av den pågående globaliseringen av världens ekonomier ökar mängden transporterat gods i betydligt snabbare takt än den globala BNP-tillväxten. På medellång sikt är detta en irreversibel trend och de senaste årens stora volymökningar på den globala arenan är här för att stanna. Inte bara kommer Kina och andra asiatiska länder att fortsätta exportera, importen kommer också att öka. Vi behöver dock inte gå till Asien för att se denna trend. Det räcker med att köra på en motorväg nere på kontinenten för att förstå vilka flaskhalsar som har skapats pga ökad handel och integration.

I vårt närområde är det mycket aktivitet i Baltikum och Ryssland. I tillägg kommer miljöhänsyn att successivt tvinga fram mer transporter till sjöss. Sjöfart som näring är därför högtintressant.

Transatlantic har en bred och spännande palett av verksamheter och kompetenser, i Atlanten, runt Europas kuster, i Östersjön och i Arktis.

Strategin att kombinera en stabil och långt integrerad industriell sjöfart med den mer volatila verksamheten i offshoresektorn, skapar förutsättningar för att vi skall kunna generera stabil lönsamhet även i svaga konjunkturen och samtidigt bibehålla förmågan att presentera goda resultat när konjunkturen är stark, såsom den varit de sista åren.

I det korta perspektivet har vi två övergripande mål, dels att säkerställa att vår industriella sjöfart genererar långsiktigt acceptabla vinster, dels att vidareutveckla och expandera våra tjänster inom offshoresektorn.

I de områden där vi kommer att vara aktiva i framtiden, måste vi bli större och ha god tillväxt. Det är bara genom att skapa transportsystem som är stora nog för att fullt ut kunna utnyttja fartygen som vi blir konkurrenskraftiga leverantörer till våra kunder. Samtidigt är vi väl medvetna om att den goda generella shippingkonjunkturen har medfört att mycket spekulativt tonnage har beställts från skeppsvarven och är på väg in i marknaden under de kommande åren.

Transatlantics styrka inom segmentet Industriell Sjöfart är att vi är väl etablerade med långvariga kontakter med våra största kunder. Detta har vi uppnått genom att under lång tid, i vissa fall under flera decennier, stadigt leverera transporttjänster på ett högkvalitativt och konkurrenskraftigt vis. Dessa kundrelationer är formaliserade i långa avtal som ger stabilitet och styrka över en konjunkturcykel. Icke desto mindre måste vår lönsamhet inom detta segment förbättras och åtgärder kommer att vidtagas under året.

I offshoremarknaden har vi fullt ut lyckats positionera oss för att maximalt kunna utnyttja den exceptionellt starka efterfrågan av våra nischade tjänster åt oljeindustrin, särskilt i arktisk miljö. Att vara med och driva och leda utvecklingen inom detta segment kommer att bli allt viktigare. Att knyta nyckelkunder närmare till oss, för att därigenom motverka den volatilitet som denna marknad tidigare varit känd för, kommer att stå i centrum för våra ansträngningar.

Med professionell och erfaren personal, med ett väletablerat namn bland våra kunder och med en stark shipping konjunktur i ryggen har vi goda förutsättningar att fortsätta den framgång som Transatlantic har haft under de senaste åren.

Skärhamn i mars 2008

Carl-Johan Hagman
VD

fr.o.m. 1 januari 2008



Vision, mål, affärsidé och strategi

Vision: Transatlantics vision är att vara det naturliga valet för våra kunder inom de segment där vi opererar

För kunder – befintliga och potentiella – skall Transatlantic vara det naturliga valet som professionell partner med förmågan att med kvalitet och effektivitet utveckla transportlösningar anpassade till kundernas behov.

Affärsidé: Transatlantic erbjuder

kundnära

Genom hög kundkännedom kan vi erbjuda lösningar som skapar de bästa värdena för kunderna.

och kostnadseffektiva

Kostnadskontroll är lika viktigt för oss som för våra kunder. Vi ger maximalt värde för varje insats.

sjötransporter

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 ett mer produktivt transportarbete.

Mål:

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

Operationella mål

- Uppnå en ledande position inom de segment där Transatlantic är verksamt.

Kvalitativa mål

- Nöjda kunder
- Motiverade medarbetare
- Hög kvalitet
- God ekonomi

Målsatt fokus 2007

- Inom Industriell Sjöfart ligger fokus på den fortsatta etableringen av de nya trafikerna inom Europa-divisionen samtidigt som ett program för högre effektivitet prioriteras inom Atlantdivisionen.
- Nya fartygsinvesteringar är aktuella inom Offshore/Isbrytning och Atlanttrafiken. Det tredje fartyget för långtidscharter till StoraEnso kommer att levereras. Feedertonaget effektiviseras.
- Inom Offshore/Isbrytning skall utvecklingsarbetet med nya marknadssegment fortsätta baserat på den strategiska inriktningen mot arktiska områden.
- Koncernens finansiella ställning skall vara i fortsatt balans vilket kan innebära att vissa nya fartyg kan komma att hyras in från externa ägare/investorer.

Genomfört 2007

- Europatrafiken inom Industriell Sjöfart har utvecklats positivt med högre volymer och förbättrad lönsamhet. Även Atlanttrafikens volymer har utvecklats positivt, men beroende på USD:s utveckling har trafikmönstret förändrats varför det uppstått obalanser i trafiken som belastat resultatet negativt.
- Beställningar av ytterligare två AHTS-fartyg har skett. Därmed har Transatlantic fyra AHTS fartyg i beställning för leverans 2009–2011. Leverans av fartyget TransTimber skedde i augusti. Fartyget TransNjord förvärvades i april.
- Tor Viking opererade i Alaska under större delen av året i arktisk miljö.
- En fortsatt förstärkning av koncernens finansiella ställning har skett under 2007.

Fokus 2008

- Fortsätta öka Transatlantics kompetenser inom offshoremarknaden i arktiska områden genom partnerskap, nybeställningar och/eller förvärv.
- Förbättra lönsamheten inom affärsområde Industriell Sjöfart genom att fokusera på specifika tradeområden och där bredda kundbaserna samt genom samarbeten skapa förutsättningar för större trafiksystem som kan åstadkomma kostnadseffektiva och konkurrenskraftiga transportlösningar.
- Påbörja implementeringen av en långsiktig rullande investeringsplan i nya fartyg.
- Införa Transatlantics kvalitets- och miljöledningssystem med konkreta förbättringsprocesser på samtliga långtidskontrollerande fartyg.

Femårsöversikt

Se sidan 61 för definitioner

MSEK	Transatlantic				B&N Nordsjöfrakt	
	2007	2006	2005	2004 ³⁾	2004	2003

Koncernens omsättning och resultat

Nettoomsättning

Affärsområde Industriell Sjöfart

– Atlanttrafik	748	798	806	993	391	295
– Europatrafik	1 257	917	754	699	644	768
Affärsområde Offshore/Isbrytning	359	294	162	78	78	70
Koncerngemensamma resurser ⁴⁾	166	243	612	423	423	442
Kvarvarande verksamheter	2 530	2 252	2 334	2 193	1 536	1 575
Avvecklad verksamhet ²⁾	—	—	149	459	459	271
Koncernens nettoomsättning	2 530	2 252	2 483	2 652	1 995	1 846

Operativt resultat (före skatt)

Affärsområde Industriell Sjöfart

– Atlanttrafik ¹⁾	21	12	0	25	14	–19
– Europatrafik	60	37	37	39	20	1
Affärsområde Offshore/Isbrytning	230	191	89	9	9	2
	311	240	126	73	43	–16
Koncerngemensamma resurser	–30	–24	–26	–26	–26	–30
Koncernens operativa resultat	281	216	100	47	17	–46
Omstruktureringsskostnader och andra jämförelsestörande poster ⁵⁾	–3	–9	214	–6	–6	–90
Resultat från avvecklad verksamhet ²⁾	—	—	23	56	56	–6
Koncernens resultat före skatt	278	207	337	97	67	–142
Skatt	–92	–19	–23	1	–9	24
Koncernens nettoresultat	186	188	314	98	58	–118

Koncernens kassaflöde

Kassaflöde från den löpande verksamheten

före förändring i rörelsekapitalet	414	363	278	194	57	46
Förändring i rörelsekapitalet	–116	–81	–42	–31	9	–8
Kassaflöde från investeringsverksamheten	40	–1	727	–264	75	98
– därav investeringar	–83	–194	–172	–300	–25	–41
– därav avyttringar	43	193	899	36	100	139
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	–143	–296	–964	51	–82	–129
Totalt kassaflöde	115	–15	39	–61	19	24

Likvida medel vid årets början	264	296	244	307	88	70
Kursdifferens i likvida medel	14	–17	13	–2	–2	–6
Likvida medel vid årets slut ⁶⁾	393	264	296	244	105	88
Avgår spärrade / pantsatta likvida medel	–7	–6	–6	–12	–12	–6
Disponibla ej utnyttjade checkräkningskrediter	400	—	18	13	13	18
Utgående disponibla likvida medel	786	258	307	245	106	100

1) Talen för B&N Nordsjöfrakt inkluderar andel i Gorthon Lines.

2) Verksamhetsgren som avvecklades i sin helhet 2005.

3) Proforma efter fusion B&N Nordsjöfrakt–Gorthon Lines

4) Förutom koncerngemensamma kostnader ingår här också koncernens externa Ship Managementuppdrag, där en stor del av omsättningen består av kostnader som vidarefaktureras till kunderna.

5) Se även definitioner på sidan 61.

6) För 2005 ingår utnyttjad checkräkningskredit i likvida medel.

Se sidan 61 för definitioner

MSEK	Transatlantic				B&N Nordsjöfrakt	
	2007	2006	2005	2004 ³⁾	2004	2003

Koncernens balansräkning

vid årets utgång

Fartyg	2 047	1 902	1 980	2 269	1 206	1 345
Finansiella anläggningstillgångar	73	118	64	42	226	208
Övriga anläggningstillgångar	78	76	71	102	98	98
Omsättningstillgångar exklusive likvida medel	533	384	460	300	219	221
Likvida medel	393	264	296	244	105	88
Totala tillgångar	3 124	2 744	2 871	2 957	1 854	1 960

Eget kapital	1 217	1 085	1 135	764	445	393
Räntebärande skulder	1 215	1 082	1 183	1 683	1 059	1 199
Ej räntebärande skulder	692	577	553	510	350	368
Totalt eget kapital och skulder	3 124	2 744	2 871	2 957	1 854	1 960

Koncernens eget kapital²⁾

Eget kapital vid årets ingång	1 085	1 135	764	678	393	547
Utdelning	-57	-62	-31	-12	—	—
Årets resultat	186	188	314	98	58	-118
Valutadifferenser/övrigt ¹⁾	37	-83	88	0	-6	-36
Återköp av egna aktier	-34	-93	—	—	—	—
Eget kapital vid årets utgång	1 217	1 085	1 135	764	445	393

Data per aktie (SEK)

Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	16,3	13,6	13,7	10,8	9,9	3,1
Resultat före räntekostnader (EBIT)	12,0	8,9	12,7	5,3	5,5	-4,4
Operativt resultat (före skatt)	9,9	7,2	4,0	3,3	3,5	-2,8
Resultat efter aktuell skatt	6,5	6,7	10,9	3,2	3,3	-7,8
Resultat efter full skatt	6,6	6,2	10,2	3,2	2,8	-6,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten	10,7	9,4	9,7	10,7	5,0	2,9
Totalt kassaflöde	4,1	-0,5	1,3	-2,0	1,0	1,3
Eget kapital vid årets utgång ⁴⁾	43,6	37,90	36,8	24,8	23,2	21,2
P/E tal	6,5	8,2	3,2	n/a	8,1	neg
Utbetald utdelning	2,0	2,0	1,0	0,4	—	—
Antal aktier vid årets utgång ('000)	27 926	28 642	30 858	30 858	19 119	18 645
Genomsnittligt antal aktier	28 346	30 137	30 858	30 858	18 967	18 645

Nyckeltal

Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	MSEK	462	409	423	332	186	58
Resultat före räntekostnader (EBIT)	MSEK	341	268	392	163	106	-83
Eget kapital	MSEK	1 217	1 085	1 135	764	445	396
Sysselsatt kapital	MSEK	2 433	2 239	2 447	1 505	1 623	2 256
Utgående nettoskuldssättning	MSEK	823	819	878	1 439	954	1 109
Operativt kassaflöde	MSEK	423	374	300	324	145	55
Totalt kassaflöde	MSEK	115	-15	39	-61	19	24
Avkastning på eget kapital	%	16,2	17,0	27,4	12,7	12,5	-25,4
Avkastning på sysselsatt kapital	%	14,8	12,0	15,6	7,4	6,5	-4,5
Soliditet	%	39	40	40	26	24	20
Utgående skuldssättningsgrad	%	68	75	77	188	214	280
Vinstmarginal	%	11,0	9,2	13,4	3,7	3,1	-7,6
Räntetäckningsgrad	ggr	7,7	7,4	5,1	4,3	1,1	1,9
Antal anställda	medeltal	1 017	1 268	1 312	1 401	1 099	1 194

¹⁾ Nyemission i samband med förvärv av återstående 26 procent av Paltrans har under 2004 tillfört 8 MSEK.²⁾ I Transatlantic finns inga teckningsoptioner eller andra egetkapitalinstrument.³⁾ Proforma efter fusion B&N Nordsjöfrakt-Gorthon Lines.⁴⁾ Beräknat på antalet utestående aktier där återköpta aktier i eget förvar exkluderats.

Offshore/ Isbrytning

Cirka 25 procent av världens oupptäckta resurser av olja och gas finns i arktiska farvatten som Barents hav och Alaska. Transatlantic kommer att koncentrera sin verksamhet i denna nisch.

Offshore

Aktiviteten inom offshore har ökat kraftigt under de senaste åren, vilket inneburit att efterfrågan på riggar och fartyg nått rekordhöga nivåer. Det höga oljepriset innebär att många oljebolag dels vill maximera produktionen i befintliga fält, dels drivs att leta efter nya fyndigheter.

Global marknad

Nordsjön och mexikanska golfen var tidigare de enda två stora offshoreområdena i världen. Idag har det stigande oljepriset och allt bättre teknik för att ta upp olja på stora djup gjort offshoremarknaden global. Brasilien, Stilla Havsregionen, Afrikas västkust och Kina är exempel på nya områden. Det är ofta de stora internationella oljebolagen som Shell, BP, Statoil och Texaco som ansvarar för utvinningen, men det höga oljepriset gör att även många små oberoende aktörer deltar mer aktivt.

Hög aktivitet i Nordsjön

Börning efter olja i Nordsjön inleddes under 1960-talet. Under 2005 uppgick den sammanlagda produktionen per dag till 2,2 miljoner fat olja och cirka 10 miljoner kubikfot naturgas. Aktiviteten i området har ökat kraftigt under de senaste åren, vilket bland annat inneburit att efterfrågan på riggar varit rekordhög. Den ökade aktiviteten under senare år beror på att oljebolagen dels utvunnit mer i befintliga fält, dels kontinuerligt utvidgat borrhållandet. Utvidgningen innebär att nästan hela den i sig omfattande Nordsjösektorn är aktiverad idag. På sikt får därför Nordsjön ses som en successivt krympande marknad.

Stora oupptäckta resurser i arktiska farvatten

Den kraftiga ekonomiska tillväxten i länder som Kina och Indien, tillsammans med en fortsatt stark tillväxt i västvärldens ekonomier, leder till ständigt ökat energibehov. För de närmaste 20–25 åren finns analyser som uppskattar att efter-

frågan på olja och gas kommer att öka med cirka 50 procent. Även om ökningen delvis kommer att tillgodoses av andra energikällor så kommer större delen av den ökade konsumtionen att bestå av olja och gas. Den största produktionsökningen framöver förväntas komma från befintliga landbaserade ("on-shore") fält, men de kommer inte att klara av att förse världen med tillräckliga mängder av olja och gas. Nya utvinningsområden behövs. Offshoreindustrin räknar därför med stora investeringar i oljeproduktionsresurser, kringutrustning och fartyg under den närmaste tioårsperioden. US Geological Survey, den amerikanska myndigheten för geologi- och mineralfrågor, uppskattar att cirka 25 procent av världens oupptäckta resurser av olja och gas finns i arktiska farvatten (= generellt uttryck för havsområden med isförhållanden), som Barents hav och Alaska. Eftersom det är svårtillgängliga delar av världen behöver de fartyg och riggar som kommer att operera där vara specialutrustade och specialkompetens krävs av besättningarna. Stor hänsyn till miljön är ett annat krav.

Riggar för olika djup

Vilken typ av rigg som behöver användas beror ofta på vattendjupet vid borrhållanden. I grunda områden som i Mexikanska Golfen är det vanligt med så kallade Jack-up-riggar, vilka står direkt på botten. Flytande riggar används där det finns stora djup, som i Nordsjön. De positioneras på botten genom stora kättingar med ankare.

Fyra typer av offshorefartyg

Det finns idag cirka 2 500 offshorefartyg som erbjuder oljeriggar världen över hjälp med allt från konstruktionsarbete på havsbotten till att transportera mat och andra förnödenheter till besättningen på riggarna. Fartygen brukar delas in i fyra olika typer:



- AHTS (Anchor Handling/Tug/Supply) – är benämningen för kombinerade fartyg som förutom lastkapacitet är utrustade för bogsering och ankarhantering. Fartygen har stora bogservinschar och kraftfullt maskineri, de flesta mellan 8 000 och 12 000 hästkrafter. Idag byggs fartyg för operation på större djup med maskinstyrka på upp mot 24 000 hästkrafter.
- PSV (Platform Supply Vessels) – är fartyg med stora öppna däcksytor och lasttankar och som endast kör förnödenheter till riggarna.
- ERRV – är säkerhetsfartyg som kretsar runt oljeriggarna med kapacitet att hantera olyckor.
- Konstruktionsfartyg – utför konstruktionsarbete på havsbottnen.

Antalet offshorefartyg under beställning uppgår till 700–800, vilket är ett rekordstort antal. Eftersom antalet riggar kommer att öka kraftigt under de närmaste åren är bedömningen att även behovet av offshorefartyg kommer att vara stort under samma period.

Stora rörelser i spotrater

Offshorefartygen arbetar på olika kontrakt åt oljebolagen, från några dagar (spot) upp till cirka tio år. Spotkontrakt finns endast i Nordsjön. Under 2007 var det fortsatt en mycket hög aktivitet i Nordsjön och utbudet av riggar och fartyg som kunde serva riggarna var begränsat. Följden blev att det noterades nya rekordnoteringar på spotmarknaden för AHTS-fartyg och att raterna varierade kraftigt från dag till dag. AHTS-fartygen befraktas ofta för ett uppdrag av viss varaktighet, till exempel flytt av en rigg. De höga spotraterna och den höga volatiliteten under 2006 och 2007 har börjat leda till att allt fler oljebolag efterfrågar långa kontrakt och är beredda att betala ett högre pris för att få tillgång till rätt tonnage.

Konsolideringen tilltar

En konsolidering av offshoremarknaden är trolig. Oljebolagen blir färre och större genom förvärv och sammanslagningar och för att möta deras ökade krav måste leverantörerna bli större för att ha kapacitet att erbjuda kvalificerade tjänster. Offshorerederierna består idag av ett fåtal stora aktörer och ett stort antal mindre s.k. nischaktörer. De flesta har färre än tio fartyg.

Ökade miljö- och säkerhetskrav

Hälsa- miljö- och säkerhetskraven ökar. Inte bara från olika myndigheter utan även från de stora oljebolagen, vilka vill upplevas som miljömedvetna av konsumenterna.

Oljebolagen ställer därför allt högre krav på sina leverantörers miljö och säkerhetsarbete. Eftersom säkerhetsarbetet ofta är förenat med stora kostnader föredrar oljebolagen att arbeta med ett begränsat antal leverantörer, så kallade preferred suppliers, för att finna skalfördelar.

Isbrytning

Ett antal länder i Östersjön och Nordostpassagen har behov av att utöka eller förnya sin flotta av isbrytare för att kunna skapa säkra sjötransportvägar året runt.

Samarbete kring isbrytning i Östersjön

Handeln i Östersjöområdet växer snabbt, inte minst beroende på ökad handel med Ryssland och nya EU-länder som Polen. Isfria farleder är en förutsättning för säkra, effektiva och jämna transportflöden i Östersjön. För att garantera öppna farleder har länderna runt Östersjön gått samman i ett projekt, Baltic Icebreaking Meeting. Projektet har som mål att öka samarbetet och informationsutbytet kring isbrytning, samt enas om gemensamma regler för vintersjöfarten för att säkerställa transporter även under svåra isförhållanden.

Östersjön är klassat som ett miljöskyddat område, vilket innebär att länderna i området, tillsammans med EU, kommer att investera stora belopp i att höja sjösäkerheten och hålla tillgängligheten för sjöfarten uppe. Det krävs därför stora investeringar framöver i isbrytare och sjösäkerhetsfartyg. Idag har länderna runt Östersjön olika kapacitet, resurser och rutiner för att hantera isbrytningen. Totalt finns cirka 25 fartyg i regionen tillgängliga för isbrytning och av dessa är nio svenska och nio finländska. Vid omfattande isläggning riskerar det i flera av de övriga länderna att uppstå brist på kapacitet. Eftersom behovet av isbrytning är starkt säsongsbaserat är det en fördel om fartygen kan användas inom andra områden.

Isbrytning utgör en intressant utvecklingspotential

I Ryssland pågår en snabb utbyggnad av infrastrukturen i hamnarna kring Nordostpassagen, vilket på sikt kommer att leda till en kraftig ökning av fraktvolymer inom området. Trafiken kommer att kräva assistans från fler isbrytare än vad som idag finns tillgängligt.

Affärsområde Offshore/Isbrytning

Fyra nya ankarhanteringsfartyg, speciellt utrustade för uppdrag i arktiska farvatten, har tecknats för leverans 2009–2011. Det till 50 procent ägda TransViking, fortsätter därmed att utveckla det strategiska koncept som en ledande nischaktör i arktiska vatten.

Resultat (MSEK)	2007	2006	Pro Forma	
			2005	2004
Nettoomsättning	359	294	162	78
Rörelseresultat	240	212	96	23
Operativt resultat före skatt	230	191	89	9

Se definitioner sidan 61 samt sidorna 6–7 för femårsöversikt.

Verksamhet

Verksamheten inom affärsområdet Offshore/Isbrytning bedrivs genom ett joint venture samarbete, benämnt TransViking, tillsammans med norska Viking Supply Ships. Transatlantic ansvarar för bemanning, teknisk drift och säkerhet medan Viking Supply Ships ansvarar för marknadsföring och befraktning. Tre av affärsområdets fyra fartyg 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 offshoremarknaden för att flytta oljeriggar och förse oljeplattformar med förnödenheter. Det fjärde fartyget är ett renodlat ankarhanteringsfartyg för offshorearbeten. Nybyggnadskontrakt för ytterligare fyra ankarhanteringsfartyg har tecknats med leverans 2009–2011. De nya fartygen är speciellt designade för att kunna genomföra uppdrag i arktiska områden.

Konkurrens

Offshoremarknaden är starkt fragmenterad och konkurrensen utgörs av ett fåtal stora aktörer – bland andra Edison Offshore, Bourbon Offshore, Maersk, Solstad, Tidewater och Farstad – samt ett stort antal mindre offshorerederier. TransVikings kombinationsfartyg har unika egenskaper att framföra fartygen i hårt väder och i områden där det råder isförhållanden. Idag finns endast ett fåtal aktörer med liknande kompetens.

Strategi

TransViking har en unik kompetens att utföra offshoreuppdrag under isförhållanden och i hårda väderförhållanden. Det är en kompetens som kommer att vara betydelsefull när prospekteringen efter olja och gas i arktiska områden påbörjas. Med Nordsjön som bas idag för kombinationsfartygen vad avser kortsiktiga uppdrag, utgörs de potentiella marknadsområdena av Barents Hav, Alaska samt ryska områden såsom Stochman, Nordostpassagen och Shakalin. Kundanpassning och kreativitet är tillsammans med en hög profil inom "HSE"-området (hälsa/säkerhet/miljö) viktiga faktorer för framgång.

Resultat

Efterfrågan på offshoretonnage har varit stark under en rad år och även under 2007 noterades rekordrater. Den höga aktiviteten i Nordsjön har inneburit en fortsatt hög efterfrågan på fartyg med kapacitet att förflytta och positionera oljeriggar. För första gången var två av TransVikings fartyg uthyrda på längre kontrakt under året till goda rater. Tor Viking genomförde ett uppdrag för Shell i Alaska och Odin Viking hade uppdrag för ENI i Brasilien. De övriga två fartygen var sysselsatta i Nordsjön med goda rater och en hög sysselsättningsgrad. Transatlantics andel av resultatet i TransViking blev 230 miljoner kronor, vilket är en ökning sedan föregående år med 39 miljoner kronor eller 20 procent.

Isbrytning

Långtidskontraktet med Sjöfartsverket innebär att fartygen, under första kvartalet varje år, vid behov och inom tio dagar ska vara tillgängliga för isbrytning. TransViking erhåller en årlig grundavgift, oavsett om isbrytning sker eller inte. Vid isbrytning utgår en förhöjd ersättning. 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. Isvintern 2007 får betraktas som lindrig – endast ett av TransVikings tre kombinationsfartyg bröt is och endast under en månad. Användningsområdet för de tre kombinationsfartygen är, beroende på den korta inställningstiden för isbrytning, normalt begränsat till de södra delarna av Nordsjösektorn under det första kvartalet.

Strategiutveckling 2007

TransViking fortsatte att under 2007 utveckla verksamheten mot att bli den ledande aktören i arktiska områden. Med hänsyn till de områden där potential finns för ny oljeutvinning kommer offshoreindustrin att behöva isgående AHTS-fartyg med isbrytarkapacitet. För till exempel Ryssland – med dåligt utvecklat landsvägsnät i de mer perifera och arktiska områdena – är det av stor betydelse att sjövägen kunna transportera de stora råvarutillgångarna i norra delen av landet. En handelsväg till sjöss som är öppen året runt kommer att behövas. Här finns en stor potential för TransVikings nybeställda fartyg.

Fokus 2008

Under 2008 kommer TransViking att fortsätta att etablera sig som den ledande nischaktören i arktiska områden. Den ryska marknaden kommer att bearbetas speciellt. Till målen hör även att fortsätta att öka andelen långa kontrakt på offshoremarknaden och därigenom minska beroendet av den volatila spotmarknaden.



Oslagbar kombination



25 minusgrader, styv kuling och extremt svåra isförhållanden. Det är vår arbetsmiljö i Arktis. Här bidrar Transatlantic med sin specialistkunskap i utforskandet av världens ännu oupptäckta olje- och gaskällor. En uppgift för våra isbrytande ankarhanteringsfartyg är att skydda borrhiggarna mot drivisen.

Besättningen på Tor Viking vet vad det innebär, och lite till. Ett stort isflak på flera hundratusen ton flyttade riggen Kulluk tusen meter ur position, med tolv ankare och allt. Tor Viking pulveriserade isen kring varje ankarlina, drog loss ankarna ur bottensedimenten – ett ankare gav sig först vid en dragkraft på 220 ton – och bogserade riggen på plats för omankring. Hela operationen tog två dygn.

Andra arktiska utmaningar som kräver nytänkande är det extremt känsliga ekosystemet och respekten för ursprungsbefolkningens livsmönster och försörjning. Under innuiternas jaktsäsong till exempel förekommer inga aktiviteter alls.

Vi trivs med utmanande multi-purpose-uppdrag inom offshore. Och vi är näst intill ensamma om våra kombinationsfartyg för ankarhantering och isbrytning.

Industriell Sjöfart

Industriell sjöfart innebär att vara en del av industrins varuflöden med fokus på skogs- och stålindustrin.

Stor andel transporteras till sjöss

De största kundsegmenten inom industriell sjöfart består av exportinriktade basnäringar såsom skog, stål och verkstad. Två tredjedelar av världshandeln med skogsprodukter, som uppgår till cirka 400 miljoner ton per år, transporteras till sjöss och nästan hälften av den globala bulkflottans transporter utgörs av malm och kol till stålverken samt färdiga stålprodukter från stålverk till industrin. Utvecklingen inom skogs- och stålindustrin påverkar därmed i hög utsträckning efterfrågan på transporttjänster.

För att minimera lagerhållningen och skapa jämna flöden av produkter till huvudmarknaderna bygger skogsbolagen upp omfattande transportsystem i samarbete med rederinäringen.

Samarbetet baseras på kontraktbundna, långsiktiga och nära transportrelationer. Målet är att utveckla logistikkoncept, med specialanpassade fartyg och transportvägar, som skapar förutsättningar för hög kundservice och lönsam tillväxt.

Varsam hantering och transport

Skogsprodukter betraktades tidigare som bulkods. Idag kan den klassificeringen endast tillämpas på råvaror och halvfabrikat, såsom rundvirke och flis samt pappersmassa och i viss mån sågade trävaror. Högt förädlade skogsprodukter – såsom kartong, tidningspapper och i synnerhet tryckpapper och andra specialpapper – är att betrakta som styckegods och kräver en varsam hantering och transport. Volymerna av de produkter som transporteras i containrar, kassetter, terminalvagnar och andra lastbärare ökar därför kontinuerligt.

Omfattande produktion och export

Av värdet på den globala produktionen av skogsprodukter står papper och kartong för cirka 60 procent. Idag konsumeras mer än 370 miljoner ton papper i världen årligen, varav drygt

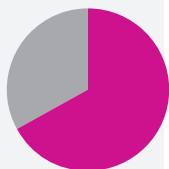
110 miljoner ton exporteras. USA, Kina och Japan är de största konsumenterna av papper medan Kanada, Finland och Sverige är de största exportörerna. Produktionen av sågade trävaror uppgår till cirka 320 miljoner ton per år, varav en dryg tredjedel går på export. De största exportländerna är Kanada, Ryssland, Sverige och Finland. Exporten av pappersmassa uppgår till drygt 40 miljoner ton varje år vilket utgör knappt 20 procent av den totala produktionen. De största massaproducenterna finns i Kanada, USA, Japan och Kina. Kanada och USA är också de största exportörerna av massa, tillsammans med Brasilien och Sverige.

Utvecklingstrender

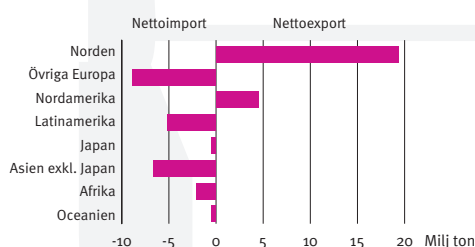
Det finns ett antal globala trender som har stor betydelse för efterfrågan på sjötransporter av skogsprodukter.

- Den totala **efterfrågan på papper ökar i hela världen**, främst på snabbt växande marknader som Asien och Sydamerika men även på mogna marknader som Europa och Nordamerika.
- För **tidningspapper minskar efterfrågan i Europa och USA**. Tidningar tappar marknadsandelar både för konsumtion och annonsering till Internet och teve.
- Överkapacitet, låga priser och stigande energikostnader leder till **omfattande strukturförändringar i form av nedläggningar och sammanslagningar i skogsbranschen**.
- Parallellt med strukturuomvandlingen pågår en allt intensivare **satsning från skogsbolagens sida på effektiva, mindre miljöpåverkande och hållbara transportsystem**, där sjötransportens betydelse ökar.
- **Kraven ökar på de rederier som transporterar skogsprodukter** vad avser just-in-time, flexibilitet, kvalitet, miljösattnings och integrering av transport- och distributionsflödena.

2/3 av världshandeln i skogsprodukter transporteras till sjöss



Nettohandel av papper i olika regioner 2006





Transportsystem med långa kontrakt

Skogsindustrin har i samarbete med rederier under det senaste decenniet byggt upp effektiva sjötransportsystem, för att bland annat minimera lagerhållningen och för att skapa jämna flöden av produkter till huvudmarknaderna. Gemensamt för transportsystemen är att de har hög avgångsfrekvens och att fartygen går enligt fasta tidtabeller. Genom likheterna med linjetrafiken utnyttjas därför ofta skogstransportfartygen av utomstående lastägare för annat gods. Skogsindustrins sjöburna transportlösningar bygger i de flesta fall på att trygga tillräcklig transportkapacitet genom i det närmaste full kontroll av tonnaget. Fartyg hyrs därför ofta in på långa kontrakt, vilket möjliggör för rederierna att tillsammans med kunderna beställa nybyggda och för skogsprodukter specialanpassade fartyg och system.

Hög aktivitet i Östersjön

Av den svenska skogsindustrins massa-, pappers- och trävaruexport transporteras drygt två tredjedelar sjövägen. Skogsbolagen ökar produktiviteten i sina fabriker i Sverige och Finland för att kompensera för nedläggningar i andra delar av Europa. Transport sker samtidigt av bland annat massa från andra delar av världen till Östersjön, varifrån fartygen sedan går ut igen med förädlade produkter. Dessutom transporteras rysk massaved till svenska och finska massabruk. Långa kontrakt tecknas med rederier som lever upp till skogsbolagens höga krav på transportkvalitet och miljö. SCA, M-Real och Iggesund samarbetar inom sin distribution till kontinenten och England. De använder RoRo-fartyg med lastrum som är planerade och dimensionerade för transport av kassetter. StoraEnso har utvecklat ett eget system för sin export. En intermodal lastenhet – SECU – med optimerade dimensioner för papper har tagits fram och ett transportsystem kring SECU med specialanpassade RoRo-fartyg utnyttjas för export från Sverige och Finland.

Division Atlanttrafik

Högre fraktrater och ett effektivare fartygsutnyttjande innebär att Division Atlanttrafiks resultat förbättrades under 2007.

Resultat (MSEK)	2007	2006	Pro Forma	
			2005	2004
Nettoomsättning	748	798	806	993
Rörelseresultat	29	18	42	53
Operativt resultat före skatt	21	12	0	25

Se definitioner sidan 61 samt sidorna 6–7 för femårsöversikt.

Verksamhet

Division Atlanttrafik utför transatlantisk RoRo-trafik med pappersprodukter, transatlantisk LoLo-trafik med bulkvaror samt trafik med sidoportsfartyg utmed den amerikanska östkusten och till Karibien/Sydamerika. De olika delarna är integrerade med varandra och samarbetar om tonnage och kundkontrakt. Verksamheten inom divisionen bygger främst på transporter av skogsprodukter för flera av världens största skogskoncerner i Nordamerika och Skandinavien. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete. Kontrakten med kunderna löper normalt på mellan ett och tre år och förnyas kontinuerligt. Den totala transportvolymen uppgick under 2007 till 1,9 miljoner ton.

Konkurrens

Konkurrenterna inom Atlanttrafiken, såsom Gearbulk, Saga, Spliethoff, Star och Wagenborg, är större än Transatlantic och har stora inslag av LoLo- och bulkfartyg i sin flotta.

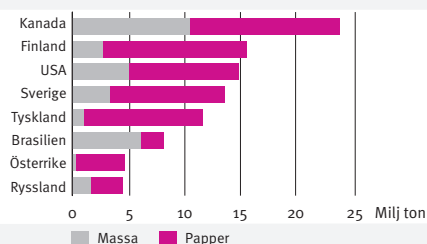
Bulkfartyg ger, jämfört med dedikerade sidoportsfartyg av det slag som Transatlantic använder, normalt lägre kostnader men sämre lastnings-/lossningseffektivitet och en betydligt högre exponering för lastskador.

Transatlantics främsta fördelar i den hårda konkurrensen är den höga kvaliteten på transportererna tillsammans med hög last-, kund- och branschkännedom. Med sina specialfartyg är Transatlantic en nischaktör på denna marknad.

Strategi

Divisionen fokuserar på att ständigt utveckla positionen som en attraktiv partner till skogsindustrin. Det ska ske genom en kontinuerlig förbättring av kompetens, transportkvalitet, leveranssäkerhet och frekvens.

Världens ledande exportörer av massa och papper 2006



Resultat och utsikter

Högre fraktrater och ett effektivare fartygsutnyttjande innebär att resultatet för Atlantverksamheten förbättrades något under 2007. Ökade kostnader för reparation och underhåll av fartygen var däremot faktorer som begränsade resultatförbättringen.

Den aktuella kontraktssituationen ger en fortsatt god volymtillgång under 2008 och bör därmed bidra till ett förbättrat resultat. Ett av de kanadensiska kontrakten har förnyats för en period om tre år, vilket skapar förutsättningar för ett förbättrat resultat för den amerikanska kusttrafiken

Marknaden

Under 2007 har flödena mellan öst- och västgående volymer varit ojämna. Den svaga konjunkturen i USA och den låga dollarkursen har lett till en lägre export från de europeiska skogsbolagen. Samtidigt har volymerna från Nordamerika varit väsentligt högre än tidigare år, då såväl priser som efterfrågan på papper i Europa varit högre än i USA. Den atlantiska trafiken sysselsätter sex RoRo-fartyg, som transporterar tidningspapper och bestruket papper, och fyra LoLo-fartyg som i huvudsak transporterar sågade trävaror. Den östgående trafiken över Atlanten har gett högre fraktrater och fullastade fartyg. Två av LoLo-fartygen har dessutom varit uthyrda på time-charter under året på goda villkor.

Den amerikanska kusttrafiken, som sysselsätter tre till fyra sidoportsfartyg, har fortsatt att utvecklas väl och kapacitetsutnyttjandet har varit högt. Transporterna av pappersprodukter från internationella skogskoncerners fabriker i Syd- och Mellanamerika har inte påverkats i någon större utsträckning av den svagare konjunkturen i USA.

Strategiuppföljning 2007

Division Atlanttrafik kunde, trots hård konkurrens och svag konjunktur i USA, befästa sin position som marknadsledande transportör av pappersprodukter i transatlantisk- och amerikansk trafik. Nya kunder har kontrakterats både inom den transatlantiska trafiken och på rutten längs den amerikanska kusten. Arbetet med att integrera LoLo- och RoRo-trafiken har fortsatt.

Fokus 2008

Under 2008 ligger fokus i första hand på att öka lönsamheten genom berättigade prisökningar och fullt ut implementerade bunkerkompensationsklausuler i alla kontrakt. Obalanserna i flödet av skogsprodukter över Atlanten skall motverkas genom en mer dynamisk positionering av fartygen. En breddning av kundunderlaget med särskild fokus på projektlaster och annat tyngre gods som fartygen är lämpade att hantera, kommer att initieras med prioritet.

Division Europatrafik

Den positiva volym- och resultatutvecklingen under 2007 är följden av en fastlagd strategi. Ökade aktiviteter inom och mellan enheterna ska göra Division Europatrafik till en större aktör och därmed ska kunderna kunna erbjudas fler och bättre transportlösningar.

Resultat (MSEK)	2007	2006	Pro Forma	
			2005	2004
Nettoomsättning	1 257	917	754	699
Rörelseresultat	85	56	56	52
Operativt resultat före skatt	60	37	37	39

Se definitioner sidan 61 samt sidorna 6–7 för femårsöversikt.

Verksamhet

De flesta av divisionens transporter utgörs av helhetslösningar för stora internationella företag inom skog och annan basnäring. Kundernas strävan att i allt högre omfattning flytta sina lager närmare slutkunderna har gett Transatlantic ett större ansvar för den logistiska kedjan. Divisionen erbjuder därför expedition och lagring av alla typer av gods, både bulk- och styckegods samt har moderna lagerlokaler och lagringssystem i hamnarna. Flottan består av 19 egna och 5 inchartrade fartyg. Östersjön utgör den geografiska basen och verksamheten bedrivs inom fyra enheter:

TransPal Line

Containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England. Med fyra fartyg trafikerar enheten linjen Västerås–Södertälje–Oxelösund–och engelska Goole tre gånger i veckan.

TransFeeder Line

Feedertrafik mellan svenska och finska hamnar i Östersjön och norra Tyskland. Divisionens feedertrafik till och från de stora omlastningshamnarna Bremerhaven och Hamburg omfattar fyra fartyg och två linjer. Den södra linjen – Södertälje, Västerås, Oxelösund och Oskarshamn – och den norra linjen mellan norra Finland och Tyskland.

TransLumi Line

Östersjöbaserad systemtrafik för skogsindustrin med dedikerade fartyg. Enheten bedriver omfattande systemtrafik med skogsprodukter i tre nya, specialbyggda fartyg för StoraEnso. Fartygen går i fast slinga mellan Bottenviken, Göteborg och Lubeck. Den tonnagekapacitet som StoraEnso inte fyller marknadsförs av TransLumi Line till tredje part för att effektivt utnyttja lastkapaciteten. Inom enheten bedrivs också systemtrafik med skogsprodukter för SCA och M-Real, som omfattar fyra RoRo-fartyg i fasta slingor mellan Sveriges norra östkust och norra Europa.



Smidig och varsam lastning A och O



Kapten Kjell Eriksson och styrman Victoria Quiding förbereder avgången från Norrköping vidare mot Finland och Zeebrugge i Belgien och över Atlanten. Under tiden går lastningen med tidningspapper från Holmen genom sidoporten som planerat. Tack vare förlängningen av RoRo-fartyget Finnpine 2006, så kan hon nu ta 20 procent mer last.

Väl över Atlanten kommer Finnpine att lastas med tidningspapper som ska lossas i Tilbury, England. Hon går i kontinuerlig trafik mellan Östersjön – Kontinenten – USA – Kanada – Kontinenten.

Besättningen är medveten om att transportkvalitet är en av Transatlantics främsta konkurrensfördelar. Att leverera med kvalitet är viktigt då kundernas krav på regelbunden skeppningsservice och varsam hantering genom hela transportkedjan är höga.

TransBulk Services

Kontraktsbaserad trafik med mindre bulkfartyg. Enheten omfattar sju fartyg inom kontraktsinriktade bulktransporter för främst skogsindustrin med Östersjön som bas.

Konkurrens

Konkurrensbilden för Europatrafiken skiljer sig åt mellan de olika segmenten. En generell trend är att sjöfartsoperatörerna blir allt större genom förvärv och sammanslagningar, i syfte att möta kundernas behov och uppnå skalfördelar.

Strategi

Ökade aktiviteter syftar till att göra Division Europatrafik till en större aktör inom utvalda segment och därmed ska kunderna kunna erbjudas fler och bättre transportlösningar. Rollen som fullserviceoperatör ska fortsätta att utvecklas och tonnage och resurser ska utnyttjas på bästa sätt genom att realisera identifierade last- och kundpotentialer.

Resultat och utsikter

De genomförda verksamhetssatsningarna ledde till en positiv volymutveckling och ett högre resultat under 2007 jämfört med föregående år. Den svagare skogskonjunkturen påverkade inte verksamheten i någon större omfattning.

Marknaden

Volymerna av sågade trävaror i containertrafiken minskade under året och istället har andra varor som till exempel stål ökat starkt. De investeringar som skedde i nya lastbärare och nya bulkcontainers 2006 har gett nya kundgrupper och ökat volymerna från befintliga kunder.

Feedertrafikens volymer fortsatte att öka under 2007 för både syd- och nordgående laster. Transporterna på den relativt nya, norra linjen var nästan fullbokade. Från Östersjön transporterades en stor andel sågade trävaror för vidare transport, via de tyska omlastningshamnarna, till Mellanöstern.

Inom systemtrafiken har StoraEnso under 2007 utnyttjat sina tre fartyg enligt plan. Däremot utvecklades tredjeparts-lasterna starkare än väntat, bland annat genom att ett stort antal projektlaster kunde genomföras. TransPals Lines trafik på Helsingborg har omstrukturerats i samarbete med isländska rederiet SamSkip. Samarbetet innebär en klar resultatförbättring och en bättre service för kunderna.

Bulktrafiken utvecklades starkt under 2007. Transporterna av sågade trävaror ökade till Mellanöstern och Norra Afrika, och från Medelhavet till Östersjön transporterades bland annat stål från Italien. Den ökade aktiviteten i bulktrafiken samt en bättre balans mellan långa kontrakt och spot har lett till till kapacitetsbrist, varför behov finns av utökad fartygskapacitet.

Strategiuppföljning 2007

Synergierna mellan de olika enheterna har utvecklats och lett till högre volymer samt att fullservicekoncept kunnat erbjudas kunderna.

Fokus 2008

Servicefrekvensen i huvudtraderorna skall öka för att kunna utgöra ett naturligt alternativ till järnväg och landsvägstransporter, särskilt i Östersjö- och Nordeuropaområdena. Tradområdena kommer över tid att få större geografisk täckning för att därigenom skapa större system.

Generellt sätt kommer större fartyg att sättas in för att också bredda kundunderlaget genom att komplettera skogs- och stålprodukter med annat gods, tex. projektlaster. Fortsatt fokus kommer att ligga på skraddarsydda intermodala dörr-till-dörr logistiklösningar som av kunderna upplevs som enkla, enhetliga och snabba.



Transportlösning med dubbel nytta



TransPulp, en container/RoRo-typ under kapten Kari Oikarinens befäl, är ett av de tre specialbyggda fartygen som är chartrade av StoraEnso och som ingår i dess europeiska distributionssystem – NETSS. Hon går i en fast slinga varje vecka från hamnarna Kemi och Uleåborg i norra Finland till Göteborg och Lübeck och sedan tillbaka igen. Transatlantic återchartrar en del av lastkapaciteten och lastar fartygen med tredjepartslaster i form av containers, men även olika typer av nyproducerade lastbilar och andra fordon.

Att säkra lastkapacitet och flöde samtidigt som allt utrymme kan utnyttjas är ett bra exempel på ett koncept med ömsesidig nytta mellan Transatlantic och StoraEnso.

TransPulp är ett exempel på hur Transatlantic fördjupar och breddar serviceutbudet samtidigt som rollen som full-serviceoperatör fortsätter att utvecklas. Tonnage och resurser kan då utnyttjas på bästa sätt.

Miljö och säkerhet

Transatlantics säkerhets- och miljöarbete ligger långt fram och sker bland annat genom att miljö- och säkerhetsfrågor uppmärksammas i dialog med kunderna, genom en gemensam säkerhets- och miljöpolicy samt en aktiv miljöledning med certifiering enligt ISO-systemet.

Inom Transatlantic bevakas fartygsflottans och sjötransporternas miljö- och säkerhetsaspekter kontinuerligt i syfte att minimera miljöpåverkan och förhindra att olyckor och tillbud inträffar. Arbetet med säkerhets- och miljöfrågor är en naturligt integrerad del i den dagliga verksamheten, bland annat har en rad olika miljöförbättrande åtgärder vidtagits:

- Katalysatorer med lägsta utsläpp av kväveoxider är installerat på nio av Transatlantics fartyg. Även samtliga beställda nybyggda fartyg, idag fyra stycken, förses med katalysatorer.
- Den senaste generationen av miljövänliga emulsionsbrytande separatorer används på de flesta av Transatlantics fartyg.
- Kemikalier med minsta möjliga miljöpåverkan används på fartygen. Kemikalier beställs från en miljögodkänd lista.
- Transatlantics fartyg använder olja med svavelinnehåll under gällande lagkrav. Inom ramen för koncernens miljöledningssystem registreras svavelinnehållet vid bunkringar i syfte att få så bra oljekvaliteter med så låg svavelhalt som möjligt.

Viktig dialog med kunder

Genom att uppmärksamma miljöfrågor i marknadsarbetet och i diskussioner med kunderna utvecklas Transatlantics flotta mot miljöförbättringar. Den största andelen av Transatlantics kunder är verksamma inom skogsindustrin och i oljesektorn, branscher som idag har ett väl utvecklat miljöförbättringstänkande och som investerar stora summor i olika former av miljöanpassningar. Transatlantics offshorefartyg av Viking-klass opererar idag på bränsle med 0,1 procent svavelhalt och med katalysatorer som ger lägsta utsläppsnivå av kväveoxider. Systemfartygen i kontrakt för SCA och StoraEnso använder en procentig lågsvavlig olja och har också katalysatorer med lägsta utsläppsnivå av kväveoxider.

Gemensam policy

Miljö- och säkerhetsfrågorna är nära förknippade med varandra. Transatlantic tog i början av 2007 fram en ny, koncerngemensam Health Security Environment-policy. Den ligger som grund för att på ett antal sätt aktivt uppmärksamma och konkret förbättra miljö- och säkerhetsaspekterna.

Miljöcertifiering av flottan

För att befästa den aktiva miljöledningen certifieras Transatlantics fartyg enligt det frivilliga ISO-systemet och dess kod 14001 för miljöledning.

För att bli ISO-certifierad krävs att företaget har en miljöpolicy som bland annat talar om vilka förbättringar företaget är berett att göra för att minska miljöbelastningen samt hur de anställdas miljökunskaper ska höjas. ISO 14001 har införts gradvis inom Transatlantic. Under 2007 certifierades sex fartyg, de tre svenska offshorefartygen och de s.k. NETSS-fartygen i kontrakt för StoraEnso. Målet är att flottan som helhet ska styras genom koncernens miljöledningssystem.

Under 2008 är ambitionen att även långtidsinchartrade fartyg skall följa rederiets HSE-ambitioner och målsättningar.

En medveten organisation

Miljö- och säkerhetsfrågorna går ofta hand i hand och inom Transatlantic arbetar säkerhets- och miljöenheterna i nära kontakt med varandra. I Transatlantic märks bland annat;

- att ledande personal är utbildad i krishantering genom att regelbundna övningar sker i samarbete med myndigheter och involverade fartyg och landorganisationens enheter
- att samtliga fartyg i trafik till USA är särskilt certifierade enligt OPA 90 med mycket rigorösa miljökrav
- att koncernens driftorganisation är certifierad enligt kvalitetssäkringssystemet Achilles som tillämpas av oljeindustrin i Skandinavien
- att uppmärksamheten är hög med väl genomförd positionering för att klara förväntade nya kundkrav, bland annat för den ur miljöhänsyn mycket viktiga hanteringen av ballastvatten
- att regelbundna kontroller genomförs av fartygen, dess utrustning, besättningens behörighet samt viktigare rutiner.



Unik miljö ställer krav



I Alaska är inga utsläpp tillåtna i havet och inget avfall får lämnas på platsen. Den unika arktiska miljön måste skyddas. Under en period varje år får inga fartyg överhuvudtaget passera för att skydda valarnas lek.

Tor Viking var därför väl förberett för sitt uppdrag i Alaska. Besättningen på 14 personer hade fått specialutbildning i hur de ska utföra sitt arbete i denna miljö. Krav fanns också på fartygets utsläpp av kväveoxider. De utrustas med avgasrening och har möjlighet att sända mätningar av utsläpp till en central mottagare hos Shell, för att säkerställa att inga gränser överträddes.

Genom att uppmärksamma miljöfrågor i marknadsarbetet och i diskussioner med kunderna utvecklas Transatlantics flotta mot en allt högre grad av miljöanpassning.

Medarbetare

Transatlantics långsiktiga framgång beror på förmågan att utveckla transporter, tjänster och logistiklösningar som möter marknadens krav. För detta krävs motiverade medarbetare med hög kunskap om de faktorer som påverkar kundernas verksamheter och utveckling

En enhetlig organisation

Medelantalet medarbetare i Transatlantic uppgick 2007 till 1 017. Dessa är organisatoriskt uppdelade i en land- och en sjöorganisation. Landorganisationen uppgick till 192 medarbetare, verksamma på sju orter i Sverige samt i Helsingfors i Finland och i engelska Goole. Antalet ombordanställda uppgick till 825. Samtliga medarbetare är delaktiga i Transatlantics utveckling och mål. En gemensam företagsidentitet, baserad på kärnvärdena Delaktighet – Pålitlighet – Målinriktning – Förändringsvilja har vuxit fram där anställda representerar inte bara sig själva och sin enhet, utan även koncernen som helhet.

Gemensam plattform för kommunikation

Genom olika samlingsformer och informationssätt ökar medarbetarnas förståelse för verksamheten. Koncernens spridning på flera kontor och 36 fartyg innebär samtidigt ett behov av att utveckla effektiva kommunikationslösningar. Transatlantic har under de senaste åren gjort stora investeringar i kvalificerad satellitkommunikationsutrustning som innebär att företagets intranät blir tillgängligt för de flesta anställda under 2008. Det medför att medarbetarna aktivt kan delta i utvecklingen inom Transatlantic och på ett effektivt sätt kommunicera med andra enheter/verksamheter i koncernen.

Medarbetare

Som svenskt rederi har Transatlantic höga kostnader, både vad avser fartyg, drift och administration. Dessa höga kostnader kan endast motiveras om vi kan påvisa för våra kunder att vår höga kvalitet, vår höga servicenivå och vårt nytänkande genererar påtagliga mervärden. För att vi långsiktigt skall kunna bedriva internationell shipping från Sverige måste vi därför kunna rekrytera och bibehålla de främsta logistikerna, operatörerna, befälhavarna och motormännen i landet. Vi är inte bland de största rederierna i Sverige, därför måste vi bevisa för våra anställda och presumtiva kandidater att vi är det främsta valet. Vi gör detta genom:

- företagsdelaktighet och information
- individuell karriärplanering
- expansion genom nya fartyg med hög standard
- personalrotation
- utbildning och kompetenshöjning
- förebyggande friskvård

Utökad kompetensutveckling

De snabba förändringarna på marknaden och bland kunderna ställer stora krav på medarbetarnas kompetens. Kontinuerlig kompetensutveckling och säkerställande av kompetensöverföring är en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling.

Alla medarbetare utbildas kontinuerligt inom miljö och säkerhet. Det individuella utbildningsbehovet arbetas fram i form av kompetens- och utbildningsplaner under utvecklingssamtalen med närmaste chef. Utbudet av tillgängliga utbildningar är omfattande och täcker alla yrkesområden inom Transatlantic. Genom att de flesta anställda under 2008 får tillgång till intranätet skapas möjligheter till utökad interaktiv utbildning både till lands och sjöss.

Inom sjöorganisationen bedrevs under året fortsatt utbildning inom system, utrustning och miljöfrågor. Befälen utbildades i underhållssystem, säkerhetssystem samt deltog i behörighetsuppehållande kurser. Ledare inom både land- och sjöorganisationen utbildades i utvecklingssamtal, stresshantering och förhandlingsteknik. Transatlantics ledarskapskriterier ligger till grund för hur koncernens ledare ska vara och agera.

Förebyggande friskvård

I syfte att uppnå en hälsosam arbetsplats lägger Transatlantic stor vikt vid förebyggande åtgärder såsom framtagande av friskvårdsprofiler, friskvårdsbidrag och en aktiv dialog mellan chefer och medarbetare. Sjukfrånvaron har minskat de senaste åren. Inga allvarigare olycksincidenter ombord rapporterades under året. Den svenska arbetsmiljölagen inkluderar sedan 2006 även arbete ombord på fartyg, i syfte att förebygga olycksfall och ohälsa.

Aktiv satsning inom rekrytering

Utvecklingen inom sjöfarten innebär att ett stort rekryteringsbehov kommer att uppstå i framtiden. Anledningen är åldersstrukturen hos de anställda och att sjöfartens utbildningar under senare år inte haft resurser att utexaminera tillräckligt många sjöbefäl. Samtidigt blir rekryteringen till sjöyrkena allt mer internationaliserad och konkurrensen om välutbildad personal är hård. Efterfrågan är särskilt hög på tekniskt befäl. Personalförsörjningen är av strategisk betydelse inom Transatlantic och måste mötas genom en aktiv satsning, där sjöfart i allmänhet och Transatlantic i synnerhet framstår som ett naturligt val. Sjöfartens Arbetsgivarförbund ("SARF"), där Transatlantic är en av medlemmarna, har startat ett projekt för att öka antalet utbildningsplatser. Det har skett genom att ett av våra fartyg anpassats för att ta emot praktiserande ungdomar som vill utbilda sig till sjöbefäl. Transatlantic bedriver även ett aktivt rekryteringsarbete direkt mot sjöbefälsskolorna i Kalmar och Göteborg. Genom Sveriges Redareförening är Transatlantic dessutom aktivt i den stora forsknings- och utbildningssatsningen "Lighthouse" som är ett nytt kompetenscentrum för sjöfartsrelaterad forskning och utbildning.



09:10 Ingrid Brouzell har just rekryterat en ny besättningsman med bakgrund från offshore. Att bemanna våra offshorefartyg ställer höga krav på flexibilitet och snabba beslut. Detta för att uppdragen styrs av marknaden där förutsättningarna ibland ändras timme för timme.



13:25 Vid kaj i Norrköping, snart på väg över Atlanten. Tredjestyrman Danilo Ferraris står i kontrollrummet - kallat "fågelboet" av besättningen - och styr lastborden med pappersrullar som tas ombord via sidoporten.

En dag av 365



21:20 Andrestyrman på Finnpine, Victoria Quiding, sätter ut en position i sjökortet och kontrollerar att allt stämmer innan hon lämnar över vakten till överstyrman. Victoria är också safety officer med ansvar för skeppsapotek och säkerhetsutrustning ombord.

Utveckling/ projekthantering

I takt med att kundernas behov förändras ställs nya krav på fartyg och tillhörande transport- och logistiklösningar. Att tidigt identifiera nya marknads- och kundbehov och utveckla koncept anpassade efter dessa är en viktig del av Transatlantics verksamhet.

Koncernens affärsenheter arbetar i nära samarbete med supportfunktionen Drift när det gäller utveckling av nya fartygs- och transportkoncept och för att optimera bemanning och teknisk drift av fartygsflottan.

Utveckling av fartyg

För att möta kundernas transportbehov krävs en kontinuerlig utveckling av flottan på både kort och lång sikt. I det kortare perspektivet omfattar verksamheten bland annat löpande teknisk utveckling och mindre förändringar av de befintliga fartygen. Det kan röra sig om anpassningar till följd av nya kunder eller som en konsekvens av nya krav och rekommendationer. I det längre perspektivet innebär arbetet ett säkerställande av att flottans sammansättning möter de behov som finns på marknaden. Inom koncernen finns kompetens och erfarenhet från utveckling av olika typer av fartyg, allt från enklare bulkfartyg till mer avancerade och specialanpassade fartyg, t.ex. de tre kombinerade isbrytare/offshorefartygen. Nya fartygstyper eller transportlösningar utvecklas i nära samverkan med kunder och de affärsdrivande divisionerna.

Under 2007 togs leverans av det tredje så kallade NETSS-fartyget, TransTimber, som specialbyggts för StoraEnsos europeiska distributionssystem.

Genom TransViking utnyttjades en option avseende nybyggnation av ytterligare två ankarhanteringsfartyg. Eftersom två ankarhanteringsfartyg beställdes även under 2006 innebär det att nuvarande offshoreflotta kommer att omfatta åtta fartyg 2011.

Inom den europeiska container- och bulktrafiken har god transportefterfrågan lett till brist på kapacitet. Hur ett eventuellt behov av ytterligare tonnage kommer att säkerställas diskuteras för närvarande. Transatlantics tonnagestrategi betonar en god balans mellan ägda och inhyrda fartyg och att uppnå en genomsnittlig ålder av flottan om tio år eller yngre.

Bemanning och teknisk drift

En effektiv drift av flottan hör till de mest avgörande framgångsfaktorerna inom sjöfart. Enheten Drift ansvarar för teknisk drift, utrustning och bemanning av såväl Transatlantics egna som externa kunders fartyg. Funktionen ansvarar även för att fartygen uppfyller gällande miljö- och säkerhetskrav. Driftverksamheten omfattar, förutom ägda fartyg och ett antal långtidsinhyrda fartyg, även externa uppdrag. Till de externa uppdragen hör Atlantic Container Lines (ACL) container/RoRo-flotta, Klaveness svenskflaggade fartyg och Ostindiefararen Göteborg, vars resa avslutades under året med stor uppmärksamhet från svenska och internationella medier.

Åldersstrukturen hos befälen i fartygsflottan är hög. Enhetens arbete med att säkerställa det långsiktiga rekryteringsbehovet kommer därför att intensifieras under de närmaste åren.

Fartygsflottan

Transatlantics flotta omfattar 36 hel-, delägda eller långtidsinhyrda fartyg (hyreskontrakt överstigande ett år) och dessutom finns normalt flera korttidsinhyrda fartyg. Transatlantic strävar efter en god finansiell balans mellan ägda och inhyrda fartyg. Affärsområden ska ha tillgång till effektivt tonnage till konkurrenskraftiga ekonomiska villkor. Genom den egna och omfattande fartygsdriften har Transatlantic kapacitet att driva en stor fartygsflotta och koncernen strävar därför mot att inhyrningen av externa fartyg sker på bareboat basis och att Transatlantic sköter fartygsdriften för dessa liksom för den ägda flottan.

Fartygsflottan

Fartygsförteckning

Ägda och långtidsinhyrda ¹⁾ fartyg

Atlanttrafiken	Typ	Dwt	Byggnadsår Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform
TransOak	RoRo/Sidolastare	11 500	1984	100%
TransMaple	RoRo/Sidolastare	11 500	1984	100%
TransFighter	RoLo/Sidolastare	15 100	2001	100%
Finnpine	RoLo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ²⁾
Finnwood	RoLo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ²⁾
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
Joh. Gorthon	RoRo/Sidolastare	8 350	1977	Inhyrd – Timecharter
Nordön	LoLo	16 600	2002	100%
Sandon	LoLo	16 600	2005	Inhyrd – Bareboat charter ³⁾
Tofton	LoLo	14 900	1980	Inhyrd – Timecharter
Weston	LoLo	14 900	1977	Inhyrd – Timecharter

Europatrafik

TransAgila	Container	4 500	1994	67%
TransFrej	Container	4 500	1994	72%
TransNjord ²⁾	Container	4 500	1995	100%
TransOdin	Container	4 500	1994	66%
TransAlrek	Container	4 500	2006	Inhyrd – Timecharter
TransAnund ²⁾	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter
TransJorund ²⁾	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter
Obbola	RoRo	11 450	1996	Inhyrd – Bareboat charter ⁴⁾
Ortviken	RoRo	11 520	1996	Inhyrd – Bareboat charter ⁴⁾
Östrand	RoRo	11 560	1996	Inhyrd – Bareboat charter ⁴⁾
Viola Gorthon	RoRo	11 400	1987	100%
TransPaper	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ³⁾
TransPulp	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ³⁾
TransTimber	Container/RoRo	15 000	2007	Inhyrd – Bareboat charter ³⁾
Andromeda	LoLo	6 700	1999	100%
Capricorn	LoLo	6 700	2000	100%
Falcon	LoLo	5 700	1993	100%
Swing	LoLo	4 100	1999	100%
Holmön ⁵⁾	LoLo	10 900	1978/1991	50%

Isbrytning/Offshore

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%
NB 667	AHTS	4 500	2009	50%
NB 668	AHTS	4 500	2010	50%
NB 669	AHTS	4 500	2010	50%
NB 670	AHTS	4 500	2011	50%

1) Inhyrda längre än ett år

2) Från och med februari – april 2007

3) Operationell lease

4) Finansiell lease

5) Söld 2008

Förvaltningsberättelse 2007

Rederi AB Transatlantic (publ) – organisationsnummer 556161-0113

Rederi AB Transatlantic noterade ett rekordresultat för koncernen 2007. Samtliga enheter förbättrade sina resultat, och den största förändringen kom ifrån affärsområde Offshore/Isbrytning.

Verksamheten

Verksamhetsåret 2007 innebar ett år med tillväxt, förbättrad lönsamhet och en god finansiell ställning. Återigen förbättrades det operativa resultatet¹⁾ för koncernen, där samtliga affärsområden uppvisar ett förbättrat resultat. Affärsområdet Offshore/Isbrytning hade fortsatt en stark marknad där fartygen sysselsattes till höga rater och med en hög utnyttjandegrad vilket resulterade i ett mycket starkt resultat. Även affärsområdet Industriell Sjöfart uppvisar en betydande resultatförbättring beroende på volymtillväxt inom Europatrafiken och en för övrigt god marknad.

Affärsområde Offshore/Isbrytning

Verksamheten baseras på fyra ankarhanteringsfartyg som betjänar offshoreindustrin. Tre av de under året totalt fyra fartygen har också isbrytningssegenskaper. Rörelsen drivs genom TransViking, som ägs på 50–50 basis tillsammans med norska Viking Supply Ships. Ett långt isbrytningskontrakt med svenska Sjöfartsverket ger en garanterad grundintäkt och fartygen är därutöver sysselsatta inom offshoreindustrin. Affärsområdet har fyra fartyg i beställning, för leverans under 2009–2011.

Affärsområde Industriell Sjöfart

Division Atlanttrafik

Division Atlanttrafik drivs genom dotterbolaget Transatlantic Services AB och består av de samverkande enheterna

- RoRo-trafik mellan Nordeuropa och Nordamerika,
- LoLo-trafik inom samma trafikområde samt
- Trafik med sidoportsfartyg längs Nordamerikas östkust och till Karibien och norra Sydamerika.

Division Europatrafik

Division Europatrafik drivs genom dotterbolaget Transatlantic European Services AB, utgörs idag av de fyra samverkande enheterna

- TransPal Line med containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och Storbritannien,
- TransFeeder Line med containerbaserad linjetrafik mellan Finland, Sverige och kontinenten. En stor andel av de sydgående volymerna omlastas med space charter (hyrt utrymme) till externa, större containerfartyg för vidare transporter,
- TransLumi Line med systemtrafik för skogsindustrin samt

- TransBulk Services med kontraktstrafik baserad på mindre bulkfartyg.

Supportfunktioner

Utöver koncernledning och affärsområdena är Transatlantic organiserat med två supportfunktioner - Drift och Administration. Drift ansvarar för fartygsdrift och fartygsutveckling. Administration omfattar funktionerna finans, ekonomi, controlling, IT/Informationsteknologi och human resources.

Koncernens verksamhet har renodlats så att den operativa affärsverksamheten liksom fartygsägande och fartygsdrift sker i dotterbolag medan central administration kvarstår i moderbolaget.

Omsättning, resultat och verksamhetsutveckling

Koncernen

Koncernens nettoomsättning uppgick för 2007 till 2 530 MSEK (2 252).

Det operativa resultatet före omstruktureringposter samt före skatt uppgick till 281 MSEK (216). Årets nettoresultat blev 186 MSEK (188).

Årets nettoresultat belastas med en skattekostnad på ca 90 MSEK avseende förändrade skatteregler för tonnagebeskattad verksamhet i Norge.

Affärsområde Offshore/Isbrytning

Efterfrågan var fortsatt mycket hög under året för Affärsområdets fartyg, vilket ledde till en tillfredsställande vinst och avkastning. Två av fartygen var uthyrda på längre avtal under större delen av året till en god intjäningsnivå. Ytterligare två större och isgående ankarhanterare har beställts under året genom att deklarerat optioner som erhöles i samband med beställningen av de två fartyg som beställdes 2006. Affärsområdet har därmed fyra fartyg i beställning med leverans 2009–2011.

Omsättningen under 2007 uppgick till 359 MSEK (294) och det operativa resultatet före skatt blev 230 MSEK (191).

Den nuvarande strukturen och goda utsikter för offshore-marknaden utgör grunden för en fortsatt positiv utveckling för affärsområdet. Principbeslut har tagits om en fortsatt utveckling inriktad på nya utvinningsområden inom arktiska områden.

Affärsområde Industriell Sjöfart

Division Atlanttrafik

Atlanttrafiken har förbättrat sitt resultat under 2007 beroende på en förbättrad marknadssituation. Två av divisionens fartyg inom LoLo-trafiken har varit uthyrda under året med tillfredsställande intjäning. Resultatet har dock påverkas negativt av obalanser i lasttillförsä samt en svagare USD kurs.

Omsättningen under 2007 uppgick till 748 MSEK (798) och det operativa resultatet före skatt blev 21 MSEK (12).

1) Operativt resultat = Resultat före skatt och före poster av omstrukturering- och engångskaraktär. Se även årsredovisningens inledande ekonomiska sammandrag samt uppslaget med ekonomisk femårsöversikt.

Ett fortsatt arbete pågår i divisionen för att effektivisera trafiken och för att skapa jämnare trafikflöde inom enheten.

Division Europatrafik

En fortsatt positiv utveckling inom Europatrafiken med ett förbättrat resultat och en god volymtillväxt. Det tredje fartyget i den s.k. NETSS trafiken för StoraEnso, levererades under året. Fartyg sysselsatta i långtidskontrakt för StoraEnso, där Transatlantic hyr dem genom en operationell lease med s.k. bare-boat charter. Charterkostnaden sänktes väsentligt under året till följd av en refinansiering. Se även Not 30.

Containertrafiken på England förändrades under året genom ett trafiksamarbete för Helsingborgslinjen med isländska rederiet Samskip, för att uppnå en förbättrad balans i trafiken.

Omsättningen under 2007 uppgick till 1 257 MSEK (917) och det operativa resultatet före skatt blev 60 MSEK (37). Under året förvärvades fartyget TransNjord, ett systerfartyg till TransOdin, TransFrej och TransAgila som koncernen äger sedan tidigare.

Koncerngemensamma poster

Koncernledning och supportfunktionerna Drift och Administration ingår tillsammans med central finansförvaltning i Koncerngemensamma poster. Även vissa ship management-/fartygsdriftsuppdrag för externa rederier ingår här. Omsättningen består huvudsakligen av driftkostnader som vidarefaktureras till externa kunder. Under året fortsatte avvecklingen av vissa mindre lönsamma uppdrag vilket påverkade omsättningen, som under 2007 uppgick till 166 MSEK (243). Det operativa resultatet före skatt blev –30 MSEK (–24).

Effekter av omstruktureringar

Omstruktureringar omfattar resultateffekter av engångskaraktär och var för 2007 hänförliga till omställningskostnader för personal.

Omstruktureringar uppgick 2007 till –3 MSEK (–9) vilket i resultaträkningen för 2007 ingår i posten Personalkostnader. Se femårsöversikten.

Investeringar

Koncernens investeringar under 2007 uppgick till 244 MSEK (310) och avsåg främst nybyggnadsprojekt och förvärv av fartyg. Likviditetsmässigt och med beaktande av lånefinansiering påverkades koncernen med 83 MSEK.

Avyttringar

Under året har amorteringar av långfristiga fordringar skett med 43 MSEK och bestod i amorteringar av de långfristiga krediter som koncernen lämnat i samband med försäljning av fartyg under 2006. Föregående års avyttringar bestod av fartygsförsäljningar.

Det sammanlagda avyttringsresultatet uppgick till 0 MSEK (–9).

Återköp av egna aktier

Årsstämman gav i april 2007 mandat till styrelsen att genomföra återköp av egna aktier. Under året förvärvades 715 580 B-aktier för 34 MSEK vilket motsvarar ett genomsnittligt förvärvspris på 47,37 SEK/aktie. Kvotvärdet för dessa återköpta aktier uppgick per balansdagen till 7 156 TSEK. Av de återköpta aktierna fanns vid utgången av februari 2008 504 800 B-aktier i eget förvar. Resterande aktier har indragits i enlighet med det beslut som togs vid årsstämman 2007.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till 299 MSEK (282).

Investeringsverksamheten, som omfattar såväl anskaffningar som avyttringar, gav netto –40 MSEK (–1) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar.

Finansieringsverksamheten, som omfattar både nyupplåning, låneamorteringar, återköp av egna aktier och utdelning till aktieägarna, redovisade ett netto på –143 MSEK (–296).

Totalt innebar detta att koncernens kassaflöde blev 115 MSEK (–15). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid utgången av året till 393 MSEK (264). Därtill har koncernen idag ej utnyttjade löfteskrediter om totalt 400 MSEK.

Vid utgången av december uppgick koncernens totala tillgångar till 3 124 MSEK (2 744) och det egna kapitalet (med avdrag för återköpta aktier) till 1 217 MSEK (1 085). Soliditeten var vid årets utgång 39 procent (40). Skuldsättningsgraden uppgick samtidigt till 68 procent (75).

Fartygen redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar. Oberoende marknadsvärderingar av fartygsflottan liksom genomförda avkastningsvärdeberäkningar visar på betryggande övervärden gentemot bokförda fartygsvärden. Övervärdet beräknas till ca 40 kr per aktie.

Vid utgången av 2007 uppgick koncernens bokförda egna kapital (exklusive återköpta aktier) till 43,60 SEK/aktie (37,90).

Moderbolaget

Moderbolagets verksamhet har främst bestått av koncernledning och supportfunktionen Administration.

Omsättningen i moderbolaget uppgick till 317 MSEK (170). Nettoresultatet blev 98 MSEK (201). Balansomslutningen vid årets slut uppgick till 994 MSEK (989). Moderbolagets likvida medel uppgick vid slutet av 2007 93 MSEK (104). Investeringar har under året skett med 12 MSEK (3) och avsåg huvudsakligen inventarier och programvaror.

Moderbolagets räkenskaper är upprättade i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 32:06, Redovisning för juridiska personer.

Väsentliga händelser efter årets utgång

Fartyget M/S Holmön som koncernen ägde 50% i, levererades till nya ägare 16 januari 2008, med ett realisationsresultat om 8 MSEK och ett likviditetstillskott om 18 MSEK.

Miljörelaterade frågor

Såsom framgår av särskilt avsnitt i årsredovisningen om kvalitet, säkerhet och miljö driver koncernen och dess moderbolag ett aktivt arbete för att säkerställa en hög kvalitet på verksamheten och dess transporter omfattande en rad säkerhetsföreskrifter och en stor hänsyn till miljöaspekter.

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 dels av Not 1, dels av Not 33.

Framtidsutsikter

Den generella sjöfartsmarknaden väntas bli fortsatt god även under 2008. De satsningar som gjorts i koncernen, framförallt i Europadivisionen, ökade transportvolymen, förbättrade fraktrater i så gott som alla segment samt kontinuerliga anpassningar av fartygskapacitet väntas medföra fortsatta resultatförbättringar i Affärsområde Industriell Sjöfart.

Offshoremärknaden har under inledningen av 2008 varit stark med avslut på spotmarknaden till rekordnivåer. Marknaden väntas bli fortsatt stark under resten av året, men med något fler fartyg i marknaden är det osäkert om fjolårets goda intjäning kommer att kunna upprepas.

Beskrivet i särskilda avsnitt

Följande finns beskrivet i särskilda avsnitt i årsredovisningen:

- Transatlantic-aktien och ägarförhållanden, se sidan 56.
- Bolagsstyrning med beskrivning av styrelse- och ledningsarbetet, omfattande även riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, se sidan 54.
- Bolagsskatt redovisas och kommenteras i not 14.

Personal

Medelantalet anställda uppgick för koncernen till 1 017 (1 268). Närmare information återfinns i Not 7.

Förslag samt motivering till vinstdisposition

Följande medel i moderbolaget står till årsstämmans förfogande:

– Balanserat resultat	131 260 TSEK
– Årets resultat	98 135 TSEK
– Totalt därmed	229 395 TSEK

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att:

Till aktieägarna utdelas

- kontant 2:50 SEK/aktie motsvarande 69 814 TSEK för utestående aktier exklusive de per den 26 februari 2008 av bolaget återköpta B-aktierna.
- I ny räkning balanseras 159 581 TSEK
- Totalt därmed 229 395 TSEK

Förslaget till aktieutdelning motiveras av att koncernresultatet har utvecklats gynnsamt och att koncernens finansiella ställning bedöms som god. Styrelsen har som underlag för sitt förslag till beslut om vinstutdelning beaktat de finansiella medel och det egna kapitalet som verksamheten bedöms behöva och den ekonomiska och likvida ställning som behövs för att driva och utveckla verksamheten. Varken bolagets tillgångar eller skulder har värderats till verkligt värde enligt 4 kap 13a §.

Det är styrelsens uppfattning att den värdeöverföring som kan ske från Bolaget till aktieägarna till följd av föreslagen vinstutdelning är försvarbar med hänsyn till den s.k. försiktighetsregeln i 17 kap 3 § andra och tredje stycket i Aktiebolagslagen.

Årsstämma

Årsstämma hålls i Skärhamn tisdagen den 29 april 2008 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	Koncernen		Moderbolaget	
		2007	2006	2007	2006
Kvarvarande verksamheter					
Nettoomsättning	2,3,4	2 529 968	2 252 377	316 744	169 915
Övriga rörelseintäkter	5,6	6 952	11 055	7 127	858
Personalkostnader	7	-450 951	-485 957	- 35 210	- 35 049
Övriga externa rörelsekostnader	4,6,8	-1 624 468	-1 368 251	- 296 883	-158 821
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella					
och immateriella anläggningstillgångar	9	-144 760	-157 696	- 16 836	-16 517
Resultat från andelar i intresseföretag	10	368	671	—	—
Rörelseresultat		317 109	252 199	-25 058	-39 614
Resultat från andelar i koncernföretag	11	-33	-103	114 138	216 798
Finansiella intäkter	12	24 250	16 153	16 283	21 544
Finansiella kostnader	13	-63 329	-60 936	-10 231	-40 738
Resultat efter finansiella poster		277 997	207 313	95 132	157 990
Upplösning av periodiseringsfond		—	—	—	29 333
Resultat före skatt		277 997	207 313	95 132	187 323
Inkomstskatt	14	-92 038	-19 032	3 003	13 335
Årets resultat		185 959	188 281	98 135	200 658
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare		185 752	183 587	98 135	200 658
Minoritetsintresse		207	4 694	—	—
		185 959	188 281	98 135	200 658
Resultat per aktie hänförligt till moderföretagets aktieägare, per aktie i SEK	15	6,55	6,09	—	—

Balansräkning

Tillgångar per den 31 december

TSEK	Not	2007	2006	2007	2006
Anläggningstillgångar					
Fartyg	9	1 895 225	1 901 682	—	—
Byggnader och mark	9	12 971	13 490	11 540	11 959
Inventarier	9	50 241	48 387	4 975	4 973
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	9	151 554	2 200	2 590	2 200
Goodwill	9	2 488	1 342	—	—
Varumärken	9	7 015	7 015	—	—
Övriga immateriella anläggningstillgångar	9	4 821	4 323	59 295	72 770
Innehav i koncernföretag	16	—	—	424 179	426 490
Fordringar hos koncernföretag		—	—	181 288	225 672
Innehav i intresseföretag	16	—	1 470	—	—
Finanisella tillgångar som kan säljas		170	170	170	170
Andra långfristiga fordringar	14,17,24	72 916	116 307	66 374	65 865
Summa anläggningstillgångar		2 197 401	2 096 386	750 411	810 099
Omsättningstillgångar					
Varulager	18	54 936	32 934	—	2 399
Kundfordringar	19	258 344	144 754	32 254	4 838
Fordringar hos koncernföretag		—	—	97 572	54 958
Fordringar hos joint ventures		—	—	5 163	517
Del i partrederiers omsättningstillgångar		3 449	—	—	—
Derivatinstrument	33	38 739	22 912	—	—
Övriga fordringar		63 169	78 156	8 387	—
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	104 890	105 049	6 956	11 623
Likvida medel	21	393 054	263 564	93 260	104 190
		916 581	647 369	243 592	178 525
Anläggningstillgångar som innehas till försäljning	35	9 900	—	—	—
Summa omsättningstillgångar		926 481	647 369	243 592	178 525
Summa tillgångar		3 123 882	2 743 755	994 003	988 624

Balansräkning

Eget kapital och skulder per den 31 december
TSEK

Not	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare	15, 22, 23			
Aktiekapital	284 305	308 577	284 305	308 577
Annat tillskjutet från ägarna	167 126	167 126	—	—
Andra reserver	42 240	5 103	—	—
Reservfond	—	—	245 782	245 782
Balanserad vinst	698 644	579 375	229 395	172 324
	1 192 315	1 060 181	759 482	726 683
Minoritetsintresse	25 161	24 751	—	—
Summa eget kapital	1 217 476	1 084 932	759 482	726 683
Avsättningar				
Avsättningar för pensioner	24	—	43 092	45 281
Summa avsättningar	—	—	43 092	45 281
Långfristiga skulder	25			
Fartygslån	984 402	920 674	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut	24 010	23 499	—	—
Del i partrederiers långfristiga skulder	26	63 456	—	—
Pensionsförpliktelser	24	57 035	—	—
Skulder till koncernföretag	—	—	—	75 000
Uppskjutna skatteskulder	14	208 076	—	—
Övriga skulder	27 359	25 375	23 532	21 249
Summa långfristiga skulder	1 364 338	1 207 035	23 532	96 249
Kortfristiga skulder	25			
Fartygslån	178 023	111 918	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut	5 600	5 676	—	—
Del i partrederiers kortfristiga skulder	26	11 256	—	—
Leverantörsskulder	121 052	99 629	3 086	5 646
Aktuell skatteskuld	6 719	6 693	—	—
Skulder till koncernföretag	—	—	117 485	98 445
Skulder till joint ventures	—	18 038	—	—
Derivatinstrument	33	4 315	—	—
Övriga skulder	33 494	34 427	13 798	838
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	27	185 924	33 528	15 482
Summa kortfristiga skulder	542 068	451 788	167 897	120 411
Summa eget kapital och skulder	3 123 882	2 743 755	994 003	988 624
Ställda säkerheter	17,28	2 060 759	50 708	49 815
Eventualförpliktelser	24, 29	—	322 396	20 447

Eget kapital

	Hänförligt till moderföretagets aktieägare						
			Andra reserver				
	Aktie- kapital	Annat tillskjutet från ägarna	Omräknings- reserv	Säkrings- reserv	Balanserade vinstmedel	Minoritets- intresse	Summa eget kapital
Koncernens förändringar i eget kapital							
Eget kapital 2005-12-31	308 577	167 126	61 732	-8 149	550 729	54 799	1 134 814
Återköp aktier – Not 22	—	—	—	—	-93 226	—	-93 226
Effekt förvärv ¹⁾	—	—	—	—	—	-34 742	-34 742
Valutakursdifferens vid omräkning av utlandsverksamheter	—	—	-70 019	—	—	—	-70 019
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödessäkringar – Not 33	—	—	—	21 539	—	—	21 539
Utdelning	—	—	—	—	-61 715	—	-61 715
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	—	—	-70 019	21 539	-154 941	-34 742	-238 163
Årets resultat	—	—	—	—	183 587	4 694	188 281
Eget kapital 2006-12-31	308 577	167 126	-8 287	13 390	579 375	24 751	1 084 932
Återköp aktier – Not 22	—	—	—	—	-33 894	—	-33 894
Nedsättning av aktiekapitalet	-24 272	—	—	—	24 272	—	—
Valutakursdifferens vid omräkning av utlandsverksamheter	—	—	28 819	—	—	203	29 022
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödessäkringar – Not 33	—	—	—	8 318	—	—	8 318
Utdelning	—	—	—	—	-56 861	—	-56 861
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	-24 272	—	28 819	8 318	-66 483	203	-53 415
Årets resultat	—	—	—	—	185 752	207	185 959
Eget kapital 2007-12-31	284 305	167 126	20 532	21 708	698 644	25 161	1 217 476

1) Under 2006 förvärvades utestående minoritetsandelar i två holländska partrederier varvid minoritetens andel i eget kapital lösts ut.

Moderbolagets förändringar i eget kapital	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
Eget kapital 2005-12-31	308 577	245 782	167 571	721 930
Återköp aktier – Not 22	—	—	-93 226	-93 226
Koncernbidrag	—	—	-56 894	-56 894
Skatteeffekt på koncernbidrag	—	—	15 930	15 930
Utdelning	—	—	-61 715	-61 715
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	—	—	-195 905	-195 905
Årets resultat	—	—	200 658	200 658
Eget kapital 2006-12-31	308 577	245 782	172 324	726 683
Återköp aktier – Not 22	—	—	-33 894	-33 894
Nedsättning av aktiekapitalet	-24 272	—	24 272	—
Koncernbidrag	—	—	35 304	35 304
Skatteeffekt på koncernbidrag	—	—	-9 885	-9 885
Utdelning	—	—	-56 861	-56 861
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	-24 272	—	-41 064	-65 336
Årets resultat	—	—	98 135	98 135
Eget kapital 2007-12-31	284 305	245 782	229 395	759 482

Kassaflödesanalys

TSEK	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2007	2006	2007	2006
Kassaflöden från den löpande verksamheten					
Resultat efter finansiella poster		277 997	207 313	95 132	157 990
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet					
– Avskrivningar och nedskrivningar	9	144 760	157 696	16 836	16 517
– Realisationsresultat		—	9 004	—	655
– Ej kassaflödespåverkande resultat från andelar i koncernföretag		—	—	–114 138	–216 798
– Ej kassaflödespåverkande räntor ¹⁾		2 318	–3 740	–4 652	21 338
– Övrigt ²⁾		–9 098	–7 183	2 069	508
Betald inkomstskatt		–1 724	–97	—	–38
Kassaflöde från den löpande verksamheten					
före förändringar i rörelsekapital		414 253	362 993	–4 753	–19 828
Förändring i rörelsekapital					
Förändring av varulager		–22 002	2 172	2 399	463
Förändring av kundfordringar och andra kortfristiga rörelsefordringar		–121 516	–25 595	–35 782	24 545
Förändring av leverantörsskulder och andra kortfristiga rörelseskulder		27 945	–56 994	28 894	–70 411
Kassaflöde från den löpande verksamheten					
		298 680	282 576	–9 242	–65 231
Investeringsverksamheten					
Förvärv av dotterföretag	16, 36	–1 929	—	—	—
Försäljning av dotterföretag		600	—	—	—
Förvärv av andelar i joint venture		–155	–55	—	—
Förvärv av fartyg		–78 025	–130 760	—	—
Försäljning av fartyg		—	192 670	—	—
Förvärv av andra immateriella anläggningstillgångar		–1 313	–1 805	–1 231	–1 805
Förvärv av andra materiella anläggningstillgångar		–2 187	–5 236	–2 103	–1 483
Försäljning av andra materiella anläggningstillgångar		—	246	—	246
Förändring av långfristiga fordringar		42 899	–56 250	–8 565	—
Kassaflöde från investeringsverksamheten					
		–40 110	–1 190	–11 899	–3 042
Finansieringsverksamheten					
Förändring av lån från koncernföretag		—	—	101 795	128 948
Upptagna lån		125 820	33 615	60 000	—
Amortering av lån		–178 011	–174 910	–60 000	–28 584
Återköp av egna aktier		–33 894	–93 226	–33 894	–93 226
Utbetald utdelning till moderbolagets aktieägare		–56 861	–61 715	–56 861	–61 715
Kassaflöde från finansieringsverksamheten					
		–142 946	–296 236	11 040	–54 577
Förändring av likvida medel		115 624	–14 850	–10 101	–122 850
Likvida medel vid årets början		263 564	295 641	104 190	236 607
Kursdifferens i likvida medel		13 866	–17 227	–829	–9 567
Likvida medel vid årets slut	21	393 054	263 564	93 260	104 190
1) Betald/erhållen ränta uppgår till					
		–36 761	–48 523	1 400	2 144

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/Isbrytning och Industriell Sjöfart.

Moderbolaget är ett aktiebolag registrerat i Sverige och med säte i Skärhamn, organisationsnummer 556161-0113. Adressen till huvudkontoret är Box 21, 471 21 Skärhamn. Moderbolaget är noterat på Stockholms Fondbörs.

Denna koncernredovisning har den 26 februari 2008 godkänts av styrelsen för offentliggörande.

Grunden för den finansiella rapporteringens upprättande

De viktigaste redovisningsprinciperna som tillämpats, och anges nedan, har tillämpats konsekvent för alla presenterade år, om inget annat anges. Koncernredovisningen har upprättats enligt IFRS så de har antagits av EU samt i enlighet med RR30:06 och Årsredovisningslagen. Någon förtida tillämpning av IFRS:s eller IFRIC:s som per bokslutsdagen ännu ej trätt i kraft har ej skett.

Följande principer har koncernen börjat tillämpa fr.o.m. 2007:

– IFRS 7 Finansiella instrument med tillägget i IAS 1 Utformning av finansiella rapporter.

Standarden har ingen inverkan på klassificering och värdering av koncernens finansiella instrument.

– IFRIC 10 Delårsrapportering och nedgångar

Nedskrivning i en tidigare delårsrapport av goodwill, placeringar i eget kapital-instrument och placeringar i finansiella tillgångar som redovisas till anskaffningsvärde kan inte återföras i en efterföljande rapport för del- eller helår.

En genomgång av de nya standarder och tolkningar av befintliga standarder, men som ännu inte trätt i kraft, har skett för att se vilka konsekvenser de bedöms få för koncernens finansiella rapporter när de införs. Följande standarder anses preliminärt vara relevanta för koncernen och kunna få en påverkan på de finansiella rapporterna.

– IFRS 8 Operativa segment

Standarden som träder i kraft den 1 januari 2009, behandlar indelningen av koncernens verksamhet i olika segment. Enligt standarden ska företaget ta utgångspunkt i den interna rapporteringen, sett ur koncernledningens perspektiv, och bestämma vilka segment som skall rapporteras och innehålllet på denna rapportering. Koncernen tillämpar redan idag en struktur som utgår ifrån den interna rapporteringen, varför standarden inte bedöms medföra några väsentliga förändringar.

Moderbolagets redovisning har upprättats i enlighet med RR 32:06 "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.

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 minoritets-

intresse. 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 realiserade vinster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Även realiserade 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 den kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att andelar i ett företag redovisas till anskaffningsvärde, inkl goodwill, vid anskaffningstillfället och därefter justeras 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". Ej utdelad ackumulerad vinstandel hänförlig till intresseföretag redovisas i koncernbalansräkningen som kapitalandelsfond under bundna reserver. Realiserade internresultat elimineras med den på koncernen belöpande andelen av resultatet. Även realiserade 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.

Utländska dotterbolags bokslut omräknas enligt dagskursmetoden, vilket innebär att balansräkningar omräknas 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 fraktoppdrag 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 managementuppdrag, 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.

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 bokföringsmässiga- 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, filialer, 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 eget kapital, redovisas mot eget kapital.

Rapportering för segment

Rörelsegränar innehåller tjänster som skiljer sig åt avseende risker och avkastning jämfört med andra rörelsegränar. Geografiska marknader tillhandahåller tjänster inom ett speciellt geografiskt område som skiljer sig från de risker och den avkastning som gäller för andra geografiska områden. I koncernen, och i moderbolaget, klassificeras rörelsegränar som primära segment och geografiska områden som sekundära.

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 omfällning 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 och 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	3–5 år
Linjenät	10 år

För immateriella tillgångar som anses ha förmågan att ge ekonomisk avkastning under en obegränsad tid, skall ingen avskrivning ske. Däremot skall 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 ev nedskrivningsbehov, där en kassagenererande enhet är trafikområden inom divisionerna. 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.

Försäljningar av fartyg m.m.

I resultat vid fartygsförsäljningar ingår skillnaden mellan köpeskillingen och redovisat värde för fartyget samt kvarstående redovisad dockningsutgift. För anläggningstillgång, eller verksamhetsgren, som beslutats avyttras, omklassificeras från anläggningstillgångar till omsättningstillgång under egen rubrik. Tillgången redovisas det lägsta av bokfört värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Avskrivningen av tillgången sker ej därefter.

Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar klassificeras i följande kategorier; Finansiella tillgångar till verkligt värde över resultaträkningen, Lån och kundfordringar, Investeringsföretag som innehas till förfall samt Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning. Finansiella skulder klassificeras i följande kategorier; Finansiella skulder till verkligt värde över resultaträkningen samt Övriga finansiella skulder. Klassificeringen avgörs av syften med investeringen vid förvärvstillfället. Översyn av klassificeringen sker årligen.

Finansiella tillgångar och skulder värderas vid förvärvstillfället till verkligt värde tillsammans med transaktionskostnaden. Investeringarna avförs ur balansräkningen när rättigheten till kassaflödet för tillgången upphör, eller när större delen av riskerna och möjligheterna för tillgången har överförts till en annan part.

Investeringarna omvärderas löpande till verkligt värde för Finansiella tillgångar till verkligt värde över resultaträkningen, Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning samt Finansiella skulder till verkligt värde över resultaträkningen. Verkligt värde bestäms genom vad tillgången kan bytas, säljas eller motsvarande till en extern part som har kunskap att bedöma investeringens värde. För Finansiella tillgångar till verkligt värde över resultaträkning och Finansiella skulder till verkligt värde över resultaträkningen, redovisas värdeförändringen i resultaträkningen i den period de uppkommer.

För Finansiella tillgångar tillgängliga för försäljning och för Övriga skulder, redovisas de orealiserade värdeförändringar inom det egna kapitalet för att redovisas i resultaträkningen i den period den realiserar. Lån och fordringar samt Investeringar som innehas till förfall upptas till det belopp de förväntas inflyta med.

Kundfordringar

Kundfordringar redovisas inledningsvis till verkligt värde. En reservering för värdeminskning av kundfordringar görs när det finns uppenbarliga bevis för att koncernen inte kommer att erhålla fullt belopp.

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 fördomarna 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. För varulager har erforderliga avdrag för inkurans gjorts.

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. Avsättningens 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 RR 32:06 Redovisning för juridisk person. RR 32:06 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen skall 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.

Denna innebär att moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen, förutom angivna undantag som angivits ovan eller som anges nedan:

Intresse- och dotterbolag

Andelar i intresse- och dotterbolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Redovisade värden prövas 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 avsatt till obeskattade reserver utgör skattepliktig temporära skillnader. På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning, särredovisas i juridisk person inte den uppskjutna skatteskulden som är hänförlig till de obeskattade reserver, utan redovisas med bruttobelopp i balansräkningen.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansnettot består av räntor på skulder inklusive pensionsavsättningar, räntointäkter på fordringar, valutavinster/-förluster på finansiella fordringar och skulder. I moderbolagets finansnetto ingår även utdelning på dotterbolsaktier, 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 värdest princip.

Finansiella garantiavtal

Moderbolaget tillämpar inte de regler som anges i IAS 39 avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intressebolag samt joint ventures.

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.

Ersättning till anställda – förmånsbestämda planer

Förmånsbestämda pensionsplaner redovisas på samma sätt som för koncernen.

Riskstyrning

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

- marknadsrisk
- operationell risk
- valutarisk
- ränterisk
- likviditetsrisk
- bunkerrisk

Koncernen har identifierat riskerna och arbetat fram en plan hur man kan undvika alternativt minimera påverkan på koncernens resultat- och balansräkning genom olika åtgärder.

Koncernens övergripande mål är att minimera de operationella och finansiella riskernas påverkan på koncernens resultat- och balansräkning. Styrelsen har fastställt en Finanspolicy som anger hur riskerna skall hanteras samt hur avrapportering skall ske.

Marknadsrisker:

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.

Operationella risker:

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.

Valutarisker:

Sjöfarten är en mycket internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av koncernens kassaflöde kommer från SEK. Detta innebär att valutaförändringar har en stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöden, samt dess tillgångar. 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.

Ränterisker:

Sjöfart är en kapitalintensiv verksamhet, där långfristig 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.

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.

Bunkerrisker:

Kostnadsförankringar för bunkerolja kan påverka resultatet påtagligt. Genom att ingå terminskontrakt för bunkerolja minskar koncernen denna risk.

Se vidare not 33 för mer information.

Derivatinstrument

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.

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

När en säkringar 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 säkringens 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 på balansdagen. 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 en omvärderingsreserv inom egna kapitalet. När sådana derivat avyttras löses värdeförändringen upp och redovisas i resultaträkningen. För derivat som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning, skall både realiserad som realiserad värdeförändring, inkl 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. Nominellt värde minskat med ev. krediteringar, har använts som verkligt värde för kundfordringar och leverantörsskulder.

Viktiga uppskattningar och antagande 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 ex.vis tonnageskatt).
- Värdering av finansiella instrument.
- Pensionsskulden och pensionskostnaden.

Nyttjandeperioder och restvärde bedöms i samband med den årliga prövningen av eventuellt nedskrivningsbehov som för 2007 inte medförde behov av förändring av bokförda värden. Avseende inkomstskatter har inga förändringar i skattesystemen noterats i de länder som koncernen är verksam i. Värderingen av finansiella instrument utgår från externa marknadsvärderingar. Pensionsberäkningarna utförs av aktuarie utifrån av bolaget fastställda antagande.

Viktiga bedömningar vid tillämpning av företags 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 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 10 %.

För koncernen bedöms antagande av framtida kassaflöden för fartygen vara den bedömning och uppskattning som har störst påverkan på koncernens resultat- och balansräkning. Hur en rimlig bedömning påverkar resultatet framgår av not 33.

Not 2 Nettoomsättningens fördelning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
TSEK				
Fraktintäkter	1 832 273	1 476 792	—	—
Tidsbefraktningstäckningar	529 124	438 249	277 951	138 807
Vidarefakturererade kostnader till externa uppdragsgivare	157 447	273 286	—	—
Vidarefakturererade kostnader till interna uppdragsgivare	—	—	15 531	12 106
Övrigt	11 124	64 050	23 262	19 002
Totalt	2 529 968	2 252 377	316 744	169 915

Not 3 Segmentsredovisning

TSEK	Industriell Sjöfart Atlanttrafik		Europatrafik		Offshore/Isbrytning	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Primära segment koncernen						
Försäljning	747 525	798 203	1 257 359	917 482	358 696	294 441
Intern försäljning	—	—	—	—	—	—
Nettoomsättning	747 525	798 203	1 257 359	917 482	358 696	294 441
Avskrivningar	-35 743	-50 369	-75 517	-70 401	-31 269	-26 686
Resultatandelar från intresseföretag	—	—	368	671	—	—
Rörelseresultat	28 890	17 653	84 988	56 330	239 684	211 885
Finansnetto	-7 953	-5 962	-25 387	-19 293	-9 209	-20 887
Resultat före skatt	20 937	11 691	59 601	37 037	230 475	190 998
Inkomstskatt	—	—	—	—	—	—
Årets resultat	—	—	—	—	—	—
Tillgångar	517 785	592 263	1 172 803	1 077 876	817 183	740 337
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	1 470	—	—
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	—	—	—	—
Summa tillgångar	517 785	592 263	1 172 803	1 079 346	817 183	740 337
Skulder	211 203	212 468	750 919	642 098	618 043	485 695
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	—	—	—	—
Summa skulder	211 203	212 468	750 919	642 098	618 043	485 695
Bruttoinvesteringar ³⁾	10 268	137 461	74 160	28 017	156 660	25 175

TSEK	Ship Management/Koncerngemensamt		Summa	
	2007	2006	2007	2006
Primära segment koncernen				
Försäljning	1 048 091	666 860	3 411 671	2 676 986
Intern försäljning	-881 703	-424 609	-881 703	-424 609
Nettoomsättning	166 388	242 251	2 529 968	2 252 377
Avskrivningar	-2 231	-10 240	-144 760	-157 696
Resultatandelar från intresseföretag	—	—	368	671
Rörelseresultat	-33 339	-24 656	320 223	261 212
Finansnetto	3 437	1 256	-39 112	-44 886
Resultat före skatt	-29 902	-23 400	281 111	216 326
Inkomstskatt	—	—	—	—
Årets resultat	—	—	281 111	216 326
Tillgångar	577 372	308 897	3 085 143	2 719 373
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	1 470
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	38 739	22 912
Summa tillgångar	577 372	308 897	3 123 882	2 743 755
Skulder	326 241	314 247	1 906 406	1 654 508
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	—	4 315
Summa skulder	326 241	314 247	1 906 406	1 658 823
Bruttoinvesteringar ³⁾	3 334	3 453	244 422	194 106

1) Omstruktureringsposter som ingår i Rörelseresultatet består 2007 av kostnader i samband med avveckling av shipmanagementverksamhet i Stockholm samt personalkostnader hänförliga till avyttrade fartyg. Omstruktureringsposter som ingår i Rörelseresultatet består 2006 av reasultat från avyttrade fartyg.

2) Ofördelade tillgångar och skulder består av finansiella instrument.

3) Årets investeringar avsåg främst pågående nybyggnation av fyra fartyg inom affärsområde Offshore/Isbrytning samt förvärv av ett containerfartyg, TransNjord, inom Europatrafiken. 2006 års investeringar om totalt 194 MSEK bestod huvudsakligen av finansiella investeringar, fartygsinvesteringar från förlängningen av Finnfighter, förvärv av TransAgila och Odin Viking samt dockningar.

Not 3 fortsättning

TSEK	Omstruktureringsposter ¹⁾		Summa	
	2007	2006	2007	2006
Primära segment koncernen				
Försäljning	—	—	3 411 671	2 676 986
Intern försäljning	—	—	-881 703	-424 609
Nettoomsättning	—	—	2 529 968	2 252 377
Avskrivningar	—	—	-144 760	-157 696
Resultatandelar från intresseföretag	—	—	368	671
Rörelseresultat	-3 114	-9 013	317 109	252 199
Finansnetto	—	—	-39 112	-44 886
Resultat före skatt	-3 114	-9 013	277 997	207 313
Inkomstskatt	—	—	-92 038	-19 032
Årets resultat	-3 144	-9 013	185 959	188 281
Tillgångar	—	—	3 085 143	2 719 373
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	1 470
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	38 739	22 912
Summa tillgångar	—	—	3 123 882	2 743 755
Skulder	—	—	1 906 406	1 654 508
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	—	4 315
Summa skulder	—	—	1 906 406	1 658 823
Bruttoinvesteringar ³⁾	—	—	244 422	194 106

1) Omstruktureringsposter som ingår i Rörelseresultatet består 2007 av kostnader i samband med avveckling av shipmanagementverksamheten i Stockholm samt personalkostnader hänförliga till avyttrade fartyg. Omstruktureringsposter som ingår i Rörelseresultatet består 2006 av rearesultat från avyttrade fartyg.

2) Ofördelade tillgångar och skulder består av finansiella instrument.

3) Årets investeringar avsåg främst pågående nybyggnation av fyra fartyg inom affärsområde Offshore/Isbrytning samt förvärv av ett containerfartyg, TransNjord, inom Europatrafiken. 2006 års investeringar om totalt 194 MSEK bestod huvudsakligen av finansiella investeringar, fartygsinvesteringar från förlängning av FinnFighter, förvärv av TransAgila och Odin Viking samt dockningar.

TSEK	Industriell Sjöfart Europatrafik	
	2007	2006
Primära segment moderbolaget		
Försäljning	288 294	146 758
Intern försäljning	—	—
Nettoomsättning	288 294	146 758
Avskrivningar	—	-3 085
Resultatandelar från intresseföretag	—	—
Rörelseresultat	10 315	4 743
Finansnetto	—	15
Resultat före skatt	10 315	4 758
Inkomstskatt	—	—
Årets resultat	—	—
Tillgångar	6 607	14 390
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—
Ofördelade tillgångar	—	—
Summa tillgångar	6 607	14 390
Skulder	7 666	4 590
Ofördelade skulder	—	—
Summa skulder	7 666	4 590
Bruttoinvesteringar ¹⁾	—	—

1) 2007 och 2006 års investeringar bestod främst av inventarier och programvaror.

Not 3 fortsättning

TSEK	Ship Management/ Koncerngemensamt		Summa	
	2007	2006	2007	2006
Primära segment moderbolaget				
Försäljning	28 450	23 157	316 744	169 915
Intern försäljning	-17 597	-12 106	-17 597	-12 106
Nettoomsättning	10 853	11 051	299 147	157 809
Avskrivningar	-16 836	-13 432	-16 836	-16 517
Rörelseresultat	-35 373	-44 357	-25 058	-39 614
Finansnetto	120 190	197 589	120 190	197 604
Resultat före skatt	84 817	182 565	95 132	187 323
Inkomstskatt	—	—	3 003	13 335
Årets resultat	—	—	98 135	200 658
Tillgångar	987 396	974 234	994 003	988 624
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	—
Ofördelade tillgångar	—	—	—	—
Summa tillgångar	987 396	974 234	994 003	988 624
Skulder	226 855	261 941	234 521	261 941
Ofördelade skulder	—	—	—	—
Summa skulder	226 855	261 941	234 521	261 941
Bruttoinvesteringar ¹⁾	3 334	3 288	3 334	3 288

1) 2007 och 2006 års investeringar bestod främst av inventarier och programvaror.

Sekundära segment

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Fördelning per geografiskt område:				
Nettoomsättning				
Norden	1 446 373	1 309 882	316 744	169 915
Övriga Europa	423 503	353 005	—	—
Nordamerika	486 871	481 789	—	—
Övriga världen	173 221	107 701	—	—
Totalt	2 529 968	2 252 377	316 744	169 915
Tillgångar				
Norden	2 648 404	2 424 718	994 003	988 624
Övriga Europa	475 478	319 037	—	—
Nordamerika	—	—	—	—
Övriga världen	—	—	—	—
Totalt	3 123 882	2 743 755	994 003	988 624
Investeringar				
Norden	179 886	186 095	3 334	3 288
Övriga Europa	64 536	8 011	—	—
Nordamerika	—	—	—	—
Övriga världen	—	—	—	—
Totalt	244 422	194 106	3 334	3 288

Primära segment

Koncernen redovisas fördelat på fyra segment samt dessutom särskilt med uppgifter om effekter av omstrukturering. De fyra segmenten består av affärsområde Industriell Sjöfart med divisionerna Atlanttrafik och Europatrafik och affärsområde Offshore/Isbrytning samt Shipmanagement/Koncerngemensamt. Denna uppdelning har använts genomgående i årsredovisningen vid beskrivning av verksamheten.

Division Atlanttrafik bedriver sjötransporter mellan Europa och Nordamerika samt längs den nordamerikanska östkusten. Divisionen transporterar huvudsakligen papper och andra skogsprodukter, men även insatsprodukter för skogsindustrin och stålvaror. Fartygen utgörs av såväl RoRo-fartyg som LoLo-fartyg.

Division Europatrafik omfattar linjetrafik mellan Sverige, Finland, Storbritannien och Tyskland. Trafiken är containerbaserad och omfattar såväl skogs- och stålprodukter som en rad andra produkter. Divisionen bedriver även trafik med mindre bulkfartyg och med transporter av råvaror och halvfabrikat inom Europa.

Dessutom innehåller divisionen en verksamhet där fartyg på time charter basis hyrs ut till större skogskoncerner för dess transportsystem i norra Europa. Fartygen utgörs av mindre container- och bulkfartyg samt av RoRo-fartyg.

Division Offshore/Isbrytning utgörs av ankarhanteringsfartyg vilka dels nyttjas för isbrytning 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.

Shipmanagement/Koncerngemensamt inkluderar central ledning och administration.

Omstruktureringposter omfattar kostnader för omställning av personal. Transaktioner mellan divisioner och segment har skett prissatta till marknads-mässiga villkor.

Sekundära segment – geografiska områden

Koncernens verksamhet bedrivs huvudsakligen i tre geografiska områden. I "Norden", som är koncernens hemmamarknad, bedrivs verksamhet inom samtliga segment. Även i "Övriga Europa" bedrivs verksamhet inom samtliga segment. I "Nordamerika" bedrivs Atlanttrafik. Resterande försäljning har lagts in i "Övriga världen". Försäljningssiffrorna baseras på det land där kunderna är verksamma. Tillgångar och investeringar rapporteras där tillgångarna är bokförda. Det är att notera att större delen av koncernens tillgångar finns i fartyg, som kan operera över hela världen. Indelningen av tillgångar och skulder kan därmed förändras snabbt.

Not 4 Inköp och försäljning mellan koncernföretag**Moderbolaget**

I moderbolagets nettoomsättning ingår försäljning till övriga koncernföretag med 17 597 TSEK (12 106).

I moderbolagets övriga externa rörelsekostnader ingår inköp från övriga koncernföretag med 94 697 TSEK (56 033).

Not 5 Övriga rörelseintäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Valutakursdifferenser	5 060	7 679	7 127	231
Övrigt	1 892	3 376	—	627
Totalt	6 952	11 055	7 127	858

Not 6 Valutakursdifferenser

I rörelseresultatet ingår valutakursdifferenser avseende rörelsefordringar och rörelseskulder enligt följande:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Övriga rörelseintäkter	5 060	7 679	7 127	231
Totalt	5 060	7 679	7 127	231

Koncernens valutakursrisker beskrivs under avsnittet "Risker och möjligheter i verksamhet och omvärld".

Not 7 Medelantal anställda, sjukfrånvaro, löner, andra ersättningar och sociala kostnader mm.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	(varav pensions- kostnader)	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	(varav pensions- kostnader)
	2007			2006		
Moderbolaget ¹⁾	18 567	15 589	(7 815)	17 472	13 324	(4 744)
Dotterföretag i Sverige	308 450	161 370	(45 358)	373 929	177 215	(45 993)
Dotterföretag utomlands	7 650	1 772	(642)	7 460	1 020	(733)
Koncernen totalt	334 667	178 731	(53 815)	398 861	191 559	(51 470)

1) Löner och ersättningar har reducerats med 1 279 TSEK (4 339), vilka aktiverats som arbete för egen räkning på pågående nybyggnadsprojekt.

2006 erhöll alla landanställda en gratifikation om 10 tsek/heltidsersättning.

Medelantal anställda	Antal anställda		Varav kvinnor	
	2007	2006	2007	2006
Moderbolaget				
Sverige – landanst.	31	48%	33	42%
Totalt i moderbolaget	31	48%	33	42%
Dotterföretag				
Sverige – landanst.	106	35%	108	36%
– ombordsanst.	825	7%	1 077	9%
Storbritannien – landanst.	52	23%	47	23%
Finland – landanst.	3	0%	3	0%
Totalt i dotterföretag	986	11%	1 235	12%
Koncernen totalt	1 017	12%	1 268	13%

Löner och ersättningar per land TSEK	Styrelse och VD		Övriga anställda	
	2007	2006	2007	2006
Moderbolaget				
Sverige	6 642	11 925	5 880	11 592
Totalt i moderbolaget	6 642	11 925	5 880	11 592
Dotterföretag i Sverige	2 957	305 493	3 358	370 571
Dotterföretag i utlandet				
Nederländerna	111	—	250	—
Storbritannien	677	5 114	705	4 433
Finland	—	1 748	—	2 072
Totalt dotterföretag i utlandet	788	6 862	955	6 505
Koncernen totalt	10 387	324 280	10 193	388 668

Rederistöd har för moderbolaget erhållits med – TSEK (–) och totalt för koncernen med 166 031 TSEK (160 452).
Notuppgifterna ovan avser belopp före reduktion med erhållet rederistöd.

Sjukfrånvaro	Moderbolaget	
	2007	2006
Total sjukfrånvaro	2,6%	1,7%
– långtidssjukfrånvaro	0,6%	—
– sjukfrånvaro för män	3,4%	1,8%
– sjukfrånvaro för kvinnor	1,7%	1,6%
– anställda 20–29 år	4,7%	2,4%
– anställda 30–49 år	1,5%	1,8%
– anställda 50 år & äldre	4,2%	1,3%

Not 7 fortsättning

Ersättningar till styrelseledamöter och ledande befattningshavare

Till styrelsens ordförande och ledamöter har 2007, i enlighet med bolagsstämmbeslut, utgått ett arvode om totalt 1 233 TSEK (9 00). Därav har ordföranden erhållit 367 TSEK (300). Ytterligare arvoden utgår ej avseende arbete i styrelseanknutna kommittéer. VD och arbetstagarrepresentant erhåller inte något styrelsearvode. Ordföranden erhåller arvodet fördelat över de tolv månaderna från årsstämma till årsstämma och övriga ledamöter erhåller arvodet i efterskott, innan nästföljande årsstämma.

Styrelsens ordförande har under 10-års perioden 2004–2013 rätt till pension motsvarande 70% av avgångslönen. Därefter utgår förmånsbestämd, 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.

Styrelsen har utsett VD (tillika koncernchef) samt en vVD som avslutade sin anställning i oktober 2007.

Moderbolagets VD Håkan Larsson har för 2007 haft en kontant lön om 4 419 TSEK (2 858) samt tjänstebil. I samband med att Håkan Larssons anställningsavtal förlängdes med ett år skedde en justering av lönen. Bonusavtal finns och utfaller när lönsamhets- och operativa mål uppnås. För verksamhetsåret 2007 har ingen bonus utgått. Avgångsvederlag vid väsentlig ägarförändring eller uppsägning från bolagets sida utgörs för VD av två årslöner. Inga pensionskostnader har betalats för VD. Håkan Larsson lämnade sin befattning 31/12 2007.

Vid årsskiftet tillträdde Carl-Johan Hagman posten som koncernchef och VD för moderbolaget. Carl-Johan Hagman kommer att uppbära en årslön om 3 750 TSEK samt ett premiebestämt pensionsavtal där inbetalningar motsvarande 25% av grundlönen görs. VD har tillgång till tjänstebil. Anställningsavtalet innebär både en rättighet och en skyldighet att lämna bolaget vid 60 års ålder. Avgångsvederlag vid väsentlig ägarförändring eller uppsägning från bolagets sida utgörs för VD av 18 månadslöner.

Moderbolagets vVD Hans Carlweitz, som avslutade sin anställning i oktober 2007 på egen begäran, har för 2007 haft en kontant lön om 1 257 TSEK (1 214) samt tjänstebil. Inget avtal har upprättats avseende bonus. Hans Carlweitz kommer under 2008 att uppbära en lön om 835 TSEK som reserverats 2007. Därefter har Hans Carlweitz under en femårsperiod från fyllda 60 år rätt till pension motsvarande 70% av avgångslönen varefter livsvarig pension motsvarande ITP-planen utgår.

Övriga ledande befattningshavare (liksom moderbolagets VD och tidigare vVD är medlemmar av koncernledningen) har uppgått till fyra personer (f.g. tre personer) vilka tillsammans har haft en kontantlön om 3 767 TSEK (2 730) och som har tillgång till tjänstebil. Denna grupp har bestått av en kvinna och tre män. Avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivarens sida utgörs för var och en av en årslön. Dessa befattningshavare har från fyllda 65 år rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen. 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	
	2007	2006	2007	2006

Under året kostnadsförda arvoden och kostnadsersättningar har uppgått till:

Arvoden avseende revisionsuppdrag

PricewaterhouseCoopers	1 758	1 376	1 476	1 278
Svensk Revision				
Forsång & Claezon	333	423	214	314
Övriga revisionsföretag	592	692	—	—

Arvoden avseende övriga uppdrag

PricewaterhouseCoopers	1 323	1 291	1 162	1 261
Övriga revisionsföretag	85	28	—	—
Totalt	4 091	3 810	2 852	2 853

Not 9 Immateriella och materiella anläggningstillgångar

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006

Fartyg ²⁾

Anskaffningsvärden

Ingående anskaffningsvärde	2 290 388	2 359 550	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	82 271	287 192	—	—
Omklassificering till anl.tillg som innehas för försäljning	–39 791	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	–20 023	–167 147	—	—
Årets omräkningsdifferens	65 074	–189 207	—	—

Utgående ackumulerade anskaffningsvärden

	2 377 919	2 290 388	—	—
--	------------------	------------------	---	---

Ackumulerade planenliga avskrivningar

Ingående avskrivningar	–383 988	–362 351	—	—
Omklassificering till anl.tillg som innehas för försäljning	24 167	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	20 023	87 364	—	—
Årets omräkningsdifferens	–10 828	28 378	—	—
Årets planenliga avskrivningar ¹⁾	–132 068	–137 379	—	—

Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar

	–482 694	–383 988	—	—
--	-----------------	-----------------	---	---

Nedskrivningar

Ingående nedskrivningar	–4 718	–17 666	—	—
Omklassificering till anl. tillg som innehas för försäljning	4 444	—	—	—
Försäljningar / utrangeringar	—	10 163	—	—
Årets omräkningsdifferens	274	2 785	—	—

Utgående ackumulerade nedskrivningar

	—	–4 718	—	—
--	---	---------------	---	---

Utgående planenligt restvärde

1 895 225	1 901 682	—	—
------------------	------------------	---	---

¹⁾ I resultaträkningen ingår även nedskrivningar på fartyg som i balansräkningen klassificerats bland omsättningstillgångarna "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning" med:

–1 280	–9 642	—	—
--------	--------	---	---

Se även Not 35 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter.

Den genomsnittliga återstående nyttjandeperioden för fartygen är 15 år (16).

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

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Fartyg som innehas enligt finansiella leasingavtal:				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	508 362	529 708	—	—
Årets omräkningsdifferens	23 592	-21 346	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	531 954	508 362	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-47 785	-24 500	—	—
Årets omräkningsdifferens	-2 798	1 135	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-24 420	-24 420	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-75 003	-47 785	—	—
Utgående planenligt restvärde	456 951	460 577	—	—

Se även Not 30 Leasing. Långtidsförhyrning och charter.

Värderingsintyg som utfärdats per 2007-12-31 av oberoende värderingsinstitut indikerar ett övervärde i fartygsflottan uppgående till 1 100 MSEK.

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Byggnader och mark				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	20 625	20 625	18 682	18 682
Årets omräkningsdifferens	-61	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	20 564	20 625	18 682	18 682
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-7 135	-6 659	-6 723	-6 303
Årets omräkningsdifferens	20	-1	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-478	-475	-419	-420
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-7 593	-7 135	-7 142	-6 723
Utgående planenligt restvärde	12 971	13 490	11 540	11 959
varav markvärde	855	855	759	759
Taxeringsvärden för fastigheter inom Sverige				
- byggnader	7 266	3 546	6 983	3 263
- mark	1 453	799	1 216	562
Totalt	8 719	4 345	8 199	3 825
Bokfört värde på fastigheter inom Sverige	11 740	12 257	11 540	11 959

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Inventarier				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	87 068	63 431	13 015	13 621
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	12 110	26 562	1 713	1 155
Försäljningar/utrangeringar	-2 148	-2 074	-743	-1 761
Årets omräkningsdifferens	165	-851	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	97 195	87 068	13 985	13 015

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-38 681	-31 617	-8 042	-7 339
Försäljningar/utrangeringar	2 078	2 222	743	924
Årets omräkningsdifferens	-234	334	—	-1
Årets planenliga avskrivningar	-10 117	-9 620	-1 711	-1 626
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-46 954	-38 681	-9 010	-8 042
Utgående planenligt restvärde ¹⁾	50 241	48 387	4 975	4 973
I årets anskaffning ingår aktiverade räntor med	—	—	—	—

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

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Inventarier som innehas enligt finansiella leasingavtal:				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	51 689	30 892	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	10 632	20 797	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	62 321	51 689	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-20 780	-16 681	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-5 400	-4 099	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-26 180	-20 780	—	—
Utgående planenligt restvärde	36 141	30 909	—	—

Se även Not 30 Leasing, långtidsförhyrning och charter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	2 200	14 634	2 200	1 833
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	147 819	367	390	367
Omklassificeringar	—	-11 061	—	—
Årets omräkningsdifferens	1 535	-1 740	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	151 554	2 200	2 590	2 200
Utgående planenligt restvärde	151 554	2 200	2 590	2 200
I årets anskaffning ingår aktiverade räntor med	—	—	—	—

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Goodwill				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	1 342	1 342	8 278	8 278
Årets anskaffning	1 351	—	—	—
Årets omräkningsdifferens	-205	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 488	1 342	8 278	8 278

Not 9 fortsättning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Ackumulerade nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	—	—	-8 278	-8 278
Utgående ackumulerade nedskrivningar	—	—	-8 278	-8 278
Utgående bokfört värde	2 488	1 342	—	—

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Varumärken				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	7 015	7 015	—	—
Utgående planenligt restvärde	7 015	7 015	—	—

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Övriga immateriella tillgångar				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	5 510	3 465	97 921	96 116
Årets anskaffning	1 315	2 045	1 231	1 805
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	6 825	5 510	99 152	97 921

Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-1 187	-607	-25 151	-10 680
Årets planenliga avskrivningar	-817	-580	-14 706	-14 471
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-2 004	-1 187	-39 857	-25 151
Utgående planenligt restvärde	4 821	4 323	59 295	72 770

Koncernen: Värde består förutom av aktiverade programvaror också av upparbetat trafiksystem inom Europatrafiken som innehas av dotterbolaget Transatlantic European Services AB, och som 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 koncernen i samband med fusionen med Gorthon Lines 2005.

Not 10 Resultat från andelar i intressebolag

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Resultatandelar från övriga intresseföretag ¹⁾	368	671	—	—
Totalt	368	671	—	—

¹⁾ Resultatandelen 2007 avser resultatet från Percy Tham i Oxelösund AB t.o.m. 30 juni. Därefter förvärvades utestående aktier och bolaget redovisas som dotterbolag. Se även Not 36.

Not 11 Resultat från andelar i koncernföretag

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Utdelningar	—	—	118 059	279 296
Nedskrivning av aktieinnehav	—	—	-3 400	-62 751
Nedskrivning av fodringar	—	—	-581	352
Rearesultat från försäljning av dotterbolag, netto	-33	-103	60	-99
Totalt	-33	-103	114 138	216 798

Not 12 Finansiella intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Ränteintäkter	20 539	16 153	5 026	9 716
Ränteintäkter från koncernbolag	—	—	11 257	11 828
Valutakursdifferenser	3 711	—	—	—
Totalt	24 250	16 153	16 283	21 544

Not 13 Finansiella kostnader

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Räntekostnader	63 329	53 623	2 044	1 486
Räntekostnader till koncernföretag	—	—	—	6 750
Valutakursdifferenser	—	7 313	8 187	32 502
Totalt	63 329	60 936	10 231	40 738

Not 14 Skatter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Årets skattekostnad				
– Aktuell skatt	-93 178	-6 790	—	-38
– Uppskjuten skatt	1 140	-12 242	3 003	13 373
Totalt	-92 038	-19 032	3 003	13 335

Bolagsskatt

Under året beslutades utträde, för den i Norge bedrivna offshoreverksamheten, ur tidigare tonnageskatteförordning för att samtidigt inträda i nya tonnageskatteförordningen. Inträdet skedde per den 1 januari 2007 varpå de vid den tidpunkten ackumulerade vinstmedlen hänförliga till tidigare år blev framförbara till beskattning vilket medförde en hög skattebelastning verksamhetsåret 2007. Från 1 januari 2007 beskattas den norska verksamheten enligt en tonnageskattemodell som finns i flera EU-länder och som kommer att ge låga framtida skattekostnader. Koncernens övriga verksamheter bedrivs redan i tonnagebeskattade länder alternativt under skatteregler, såsom för den svenska verksamheten, där avskrivningsmöjligheter på anläggningstillgångar medför att koncernen kan skjuta betalbar skatt på framtiden. Koncernens skatteskuld uppgår till totalt 215 MSEK varav 120 MSEK är hänförligt till den svenska verksamheten och motsvarande 94 MSEK är hänförligt till norska verksamheten. Diskussioner om införandet av EU-anpassad tonnageskatt förs idag i Sverige och kan komma att ersätta nuvarande system med möjligheter till uppskjuten skatt.

Not 14 fortsättning

TSEK	Koncernen				Moderbolaget			
	2007		2006		2007		2006	
Skillnad mellan redovisad skattekostnad och skattekostnad baserad på gällande skattesats								
Redovisat resultat före skatt	277 997		207 313		95 132		187 323	
Skattekostnad enligt svensk skattesats 28 %	-77 839	-28%	-58 048	-28%	-26 637	-28%	-52 450	-28%
– Skillnad i olika verksamhetsländers skattesats	105	0%	4 718	2%	—	—	—	—
– Effekt förändrad tonnageskatteförordning i Norge ³⁾	-91 243	-33%	—	—	—	—	—	—
– Tonnagebeskattad verksamhet	49 482	18%	44 506	22%	—	—	—	—
– Effekt till följd av rapportering i funktionell valuta	-1 110	0%	1 891	1%	—	—	—	—
– Effekt av ej skattepliktiga intäkter	3 940	1%	2 816	1%	33 261	35%	78 892	42%
– Effekt av ej avdragsgilla kostnader	-2 102	-1%	-4 377	-2%	-2 974	-3%	-18 548	-10%
– Värdeförändring pensionsåtaganden	-702	0%	4 229	2%	-886	-1%	3 282	2%
– Justering av föregående års skatt	4 378	2%	7 906	4%	239	0%	2 160	1%
– Underskott för vilka uppskjuten skattefordran ej beaktats	20 000	7%	-20 000	-10%	—	—	—	—
– Övrigt	3 053	1%	-2 673	-1%	—	—	—	—
Skattekostnad	-92 038	-33%	-19 032	-9%	3 003	3%	13 335	63%

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Uppskjutna skattefordringar				
- Pensionsförpliktelser med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt	18 120	18 822	16 446	17 332
- Underskottsavdrag ¹⁾	9 054	8 470	15 162	25 145
Totalt	27 174	27 292	31 608	42 477

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Uppskjutna skatteskulder				
- Immateriella anl. tillgångar temporära skillnader	—	—	15 948	19 935
- Materiella anl. tillgångar, temporära skillnader ²⁾	138 529	135 308	—	—
- Finansiella instrument, värdering till marknadsvärde	8 441	5 207	—	—
- Övriga skulder med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt ³⁾	88 280	2 568	—	—
Totalt	235 250	143 083	15 948	19 935
Netto uppskjuten skattefordran/ (skatteskuld) ⁴⁾	-208 076	-115 791	15 660	22 542

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) Ökningen är hänförlig till den skatteskuld som uppkom då det under 2007 beslutades om förändringar för del av den i Norge bedrivna verksamheten. Beslutet innebar att utträda ur tidigare tonnageskatteförordning för att samtidigt inträda i den nya tonnageskatteförordningen. Skulden, totalt 94 405 TSEK, är hänförlig till vinster upparbetade till och med 2006-12-31. Inträdet i den nya norska tonnageskatteförordningen skedde per den 1/1 2007. Årligen med början 2008 förfaller under en nioårsperiod omräknat 6 719 TSEK av denna skuld till betalning, tionde året förfaller resterande 33 934 TSEK till betalning. Den kortfristiga delen om 6 719 TSEK redovisas bland koncernens Övriga kortfristiga skulder. Hela skulden är redovisad till nominellt värde.

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 32 337 TSEK (115 879), varav 32 337 TSEK (44 450) beaktats avseende uppskjutna skattefordringar. Underskottsavdragen i moderbolaget uppgår till 54 150 TSEK (89 800), för vilka uppskjutna skattefordringar beaktats till fullo. Temporära skillnader avseende investeringar i dotterföretag har inte beaktats, då realisationsresultat ej är beskattningsbart enligt gällande skattlagstiftning.

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 -1 994 TSEK (34 143).

Not 15 Resultat per aktie

	Koncernen	
	2007	2006
Vägt genomsnittligt antal aktier	28 345 915	30 137 396
Resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK):		
Totalt	185 752 000	183 587 000

	Koncernen	
	2007	2006
Resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK/aktie):	6,55	6,09
Totalt	6,55	6,09

Det finns inga egetkapitalinstrument utgivna.

Not 16 Andelar i koncernföretag, intresseföretag samt joint ventures

	Organisations-nummer	Säte	Antal	% av aktie-kapitalet	Innehavens omfattning		Andel i Eget kapital, TSEK 2007-12-31	Andel i eget kapital, TSEK 2006-12-31
					Bokfört värde			
					2007-12-31 TSEK	2006-12-31 TSEK		
Dotterbolag ägda av moderbolaget ¹⁾								
Transatlantic Holding AB	556376-4876	Skärhamn	1 000	100	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	3 000		
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	556275-8846	Skärhamn	200 000	100	5 622	5 622		
Transatlantic Administration AB	556662-6866	Skärhamn	1 000	100	7 400	7 400		
B&N Nordsjöfrakt A/S ³⁾	977521041	Oslo	50	100	242	126		
B&N Shipmanagement A/S ³⁾	980363015	Sarpsborg	50	100	—	55		
B&N Crewing A/S	981240030	Sarpsborg	50	100	121	121		
Transatlantic Nederland B.V		Rotterdam	10	100	47 401	47 401		
Transatlantic Container Shipping LTD ⁴⁾		Gibraltar	—	100	27	—		
Gorthon International Shipping LTD		Bermuda	12 000	100	84	83		
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					424 179	426 490		

Moderbolagets ackumulerade anskaffningsvärde för aktier i dotterbolag uppgår till 670 005 TSEK (669 916).

Övriga koncernbolag

Transatlantic Specialtonnage AB	556074-5431	Skärhamn	20 000	100				
TransLumi Line AB	556642-5889	Göteborg	1 000	100				
Hamntrafiken i Stockholm AB	556202-6095	Stockholm	1 000	100				
ACL Ship Management AB	556550-2159	Skärhamn	1 000	100				
Percy Tham i Oxelösund AB ⁵⁾	556022-4908	Västerås	1 000	100				
Mälarstuveri AB	556119-6139	Västerås	1 000	100				
Mälartransport AB	556056-9153	Västerås	1 000	100				
Paltrans Ferrieservices AB	556059-8723	Västerås	1 200	100				
Transatlantic Specialtonnage AS	987069295	Oslo	100	100				
Pal Line 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 See Schifffahrt	HRA5055	Hörsten		67				
Euroforest Shipping Ltd		Malta	60	60				

Intresseföretagens koncernmässiga värde

Percy Tham i Oxelösund AB ⁵⁾	556022-4908	Västerås	—	—	—	1 470	—	1 410
Totalt					—	1 470	—	1 410

Joint Venture bolagens koncernmässiga värde ⁷⁾

TRVI Offshore&Icebreaking AB	556710-9003	Skärhamn	500	50	46	—	101	—
TRVI Offshore&Icebreaking 3 AB ⁶⁾	556733-1102	Skärhamn	50 000	50	2	—	52	—
TRVI Offshore&Icebreaking 4 AB ⁶⁾	556733-1094	Skärhamn	50 000	50	2	—	52	—
TransViking Icebreaking & Offshore AS	979437943	Kristiansand	550	50	161 152	269 043	161 702	269 593
Partrederiet Odin Viking DA	989573152	Kristiansand	—	50	64 049	63 430	64 049	63 430
Totalt					225 251	332 473	225 956	333 023

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

2) Nedskrivning har skett under året med 2 400 TSEK.

3) B&N Shipmanagement AS har under året fusionerats in i B&N Norsjöfrakt AS.

4) Bolaget bildades under 2007.

5) Utestående 50% av aktierna förvärvades under 2007.

6) Bolagen bildades under 2007, Transatlantic-koncernen äger enligt Joint Venture avtal rätt till 50% av ackumulerade vinstmedel i bolagen.

7) Transatlantic-koncernen äger enligt Joint Venture avtal rätt till 50% av ackumulerade vinstmedel i bolagen.

Not 17 Andra långfristiga fordringar

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Ingående värde	116 307	63 105	65 865	43 869
Årets anskaffning	10 269	70 195	7 391	—
Förändring uppskjuten skatt	—	—	-6 882	22 542
Årets avyttring	-53 660	-16 993	—	-546
Utgående värde	72 916	116 307	66 374	65 865

Största enskilda posterna består av:

Uppskjutna skattefordringar	—	—	15 660	22 542
Förvaltningskapital avseende pensioner	45 053	37 068	27 176	22 074
Kapitalförsäkringar	26 907	24 623	23 532	21 249
Övriga externa räntebärande fordringar	—	53 615	—	—
Övrigt	956	1 001	6	—
Totalt	72 916	116 307	66 374	65 865

Bokfört värde på andra långfristiga fordringar överensstämmer med verkligt värde.

Not 18 Varulager

Varulagret består av bunkers, smörjolja och lasthanteringsutrustning. Varulagret har värderats till anskaffningsvärde.

Not 19 Kundfordringar

Kundfordringar har klassificerats utifrån förfallotidpunkt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Ej förfallna	192 004	100 050	25 955	4 633
Förfallodag passerad med upp till 14 dagar	42 114	33 593	—	133
Förfallodag passerad med mellan 15–29 dagar	8 722	6 470	—	—
Förfallodag passerad med 30 dagar eller mer	15 504	4 641	6 299	72
Totalt	258 344	144 754	32 254	4 838

Not 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Förutbetalda personal-kostnader	25 679	24 715	—	—
Upplupna reseintäkter	49 469	61 984	—	—
Upplupna ränteintäkter	1 684	729	—	—
Förutbetalda dockningar för inchartat tonnage	—	—	5 065	10 390
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	28 058	17 621	1 891	1 233
Totalt	104 890	105 049	6 956	11 623

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	
	2007	2006	2007	2006
Likvida medel				
Kassa och bank vid årets början	263 564	304 933	104 190	236 607
Utnyttjad checkkredit vid årets början	—	-9 292	—	—
	263 564	295 641	104 190	236 607
Årets förändring av kassa och bank	129 490	-41 369	-10 930	-132 417
Årets förändring av utnyttjad checkkredit	—	9 292	—	—
	129 490	-32 077	-10 930	-132 417
Kassa och bank vid årets slut	393 054	263 564	93 260	104 190
Årets förändring av utnyttjad checkkredit	—	—	—	—
Likvida medel vid årets slut	393 054	263 564	93 260	104 190
Avgår spärrade/pantsatta likvida medel	-6 845	-6 064	—	—
Utgående disponibla likvida medel	386 209	257 500	93 260	104 190

Not 22 Aktiekapital

	2007			2006		
	A-aktier	B-Aktier	Summa	A-aktier	B-Aktier	Summa
Aktiekapital (SEK)						
Ingående aktiekapital	18 179 600	290 396 940	308 576 540	18 179 600	290 396 940	308 576 540
Under året indragna aktier	—	-24 271 800	-24 271 800	—	—	—
Totalt	18 179 600	266 125 140	284 304 740	18 179 600	290 396 940	308 576 540
Antal aktier						
Ingående antal aktier	1 817 960	29 039 694	30 857 654	1 817 960	29 039 694	30 857 654
Under året indragna aktier	—	-2 427 180	-2 427 180	—	—	—
Totalt	1 817 960	26 612 514	28 430 474	1 817 960	29 039 694	30 857 654
Återköpta aktier i eget förvar	—	-504 800	-504 800	—	-2 216 400	-2 216 400
Totalt utestående aktier	1 817 960	26 107 714	27 925 674	1 817 960	26 823 294	28 641 254
Ingående antal röster	18 179 600	29 039 694	47 219 294	18 179 600	29 039 694	47 219 294
Under året indragna aktier	—	-2 427 180	-2 427 180	—	—	—
Totalt	18 179 600	26 612 514	44 792 114	18 179 600	29 039 694	47 219 294
Aktier i eget förvar som ej är röstberättigade	—	-504 800	-504 800	—	-2 216 400	-2 216 400
Totalt antal röster	18 179 600	26 107 714	44 287 314	18 179 600	26 823 294	45 002 894

Kvotvärdet är 10 SEK per aktie. I koncernen finns inga optioner eller andra eget kapitalinstrument utgivna.

Återköp av egna aktier, sammanlagt 715 580 st (2 216 400) gjordes till genomsnittskursen 47,37 kr per aktie (42,06). Aktier i eget förvar bokförs som reduktion av fritt eget kapital och påverkar således inte aktiekapitalet. För aktier i eget förvar är alla rättigheter upphävd fram till dess dessa aktier återutges.

Not 23 Utdelning per aktie

De utdelningar som betalades ut under 2007 uppgick till 56 861 TSEK (2 SEK per aktie). Under 2006 betalades ut 61 715 TSEK (2,00 SEK per aktie). På årsstämman den 29 april 2008 kommer en utdelning avseende 2007 på 2,50 SEK per aktie, totalt 69 814 TSEK, exkl återköpta aktier per 26 februari 2008 att föreslås. Den föreslagna utdelningen har inte redovisats i dessa finansiella rapporter.

Not 24 Avsättningar för pensioner

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning, såsom pensioner, sjukvårdsförmåner och andra ersättningar, erläggs till övervägande delen genom fortlöpande betalningar till fristående myndigheter eller försäkringsbolag som därmed övertar förpliktelse för de anställda. Denna typ av pensionsplaner benämns avgiftsbestämda planer.

Åtaganden för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige tryggas genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Redovisningsrådets Akutgrupp, URA 42, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2007 har koncernen inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2007 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 152% (143%). 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 aktuariella 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 förvaltningskostnader.

MSEK	Koncernen			
	2007	2006	2005	2004
Flerårsöversikt per balansdagen				
Nuvärdet av förmånsbestämd förpliktelse	39 488	39 571	48 225	36 070
Verkligt värde på förvaltningskapital	-45 053	-37 068	-40 813	-35 173
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	4 913	4 832	-1 667	—
Skuld / (Tillgång)	-653	7 335	5 745	897

	Koncernen		Möderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar				
Sverige				
Genomsnittlig diskonteringsränta	4,30%	4,00%	4,30%	4,00%
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 2007:24).

Not 24 Fortsättning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Årets pensionskostnader				
Kostnad intjänade förmåner under perioden	2 203	1 766	656	446
Räntekostnad	1 352	1 626	867	959
Avskrivning aktuariella vinster/förluster	-1 503	188	-1 225	—
Korrigerig kostnad	1 079	-1 488	818	-1 663
Förväntad avkastning på förvaltningskapital (-)	-2 366	-2 449	-1 251	-1 530
Årets kostnader avseende förmånsbestämda pensioner	765	-357	-135	-1 788

Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensioner	53 050	51 470	7 950	4 744 ²⁾
Årets kostnad för löneskatt	12 196	11 767	2 256	1 460

Årets pensionskostnader som ingår i personalkostnader	66 011	62 880	10 071	4 416
--	---------------	---------------	---------------	--------------

Faktisk avkastning på förvaltningskapital	5,50%	6,00%	5,50%	6,00%
Samtliga poster redovisas som personalkostnader. Av kostnaden för avgiftsbestämda planer utgör 30 210 TSEK (40 180) premier till Alecta.				

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
IB Skuld i balansräkningen				
Pensionsförpliktelse	39 571	48 225	28 229	31 621
Förvaltningskapital	-37 068	-40 813	-22 074	-25 499
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	4 832	-1 667	4 967	3 109
Skuld som redovisas i balansräkningen	7 334	5 745	11 122	9 231

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
UB Skuld i balansräkningen				
Pensionsförpliktelse	39 488	39 571	28 436	28 229
Förvaltningskapital (-)	-45 053	-37 068	-27 176	-22 074
Oredovisade aktuariella (förluster) / vinster	4 913	4 832	3 188	4 967
Skuld som redovisas i balansräkningen	-653	7 335	4 448	11 122

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Förändring av verkligt värde på förvaltningskapital				
IB Förvaltningskapital	37 068	40 813	22 074	25 499
Förväntad avkastning	2 366	2 449	1 251	1 530
Korrigerig av IB förvaltningskapital	-1 317	-1	—	—
Uttag	-3 496	-1 750	-2 848	-1 057
Premier/insättningar	8 501	2 090	6 288	441
Aktuariell vinst / (förlust)	1 931	-6 531	411	-4 339
UB Förvaltningskapital	45 053	37 068	27 176	22 074

Merparten av dessa tillgångar är tryggnade via försäkringar.

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Förändring av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen				
IB Förpliktelse	39 571	48 225	28 229	31 621
Kostnad intjänade förmåner under perioden	2 203	1 766	656	446
Omklassificering från avsättning lön	—	4 121	—	4 120
Förvärv av pensionsavsättning genom fusionen	-550	—	818	—
Räntekostnad	1 352	1 626	867	959
Korrigerig IB pensionsförpliktelse ¹⁾	—	-1 136	—	-1 000
Pensionsutbetalningar	-3 747	-1 835	-3 099	-1 057
Aktuariell (vinst)/förlust	659	-13 196	965	-6 860
UB Förpliktelse	39 488	39 571	28 436	28 229

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Förändring av aktuariella förluster/vinster				
IB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	4 832	-1 667	4 967	3 109
10% av det största av Förpliktelse/Förvaltningskapital	3 957	4 823	2 823	3 162
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster utanför korridoren	—	—	2 144	—
Avskrivning av aktuariella förluster/(vinster)	-1 503	188	-1 225	—
Korrigerig av aktuariella förluster/(vinster)	312	-354	—	-663
Aktuariell vinst/(förlust) på förpliktelsen	-659	13 196	-965	6 860
Aktuariell vinst/(förlust) på förvaltningskapital	1 931	-6 531	411	-4 339
UB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	4 913	4 832	3 188	4 967

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Avstämning av förändring i skuld				
IB Skuld i balansräkning	7 334	5 745	11 122	9 231
Pensionskostnad (+)	765	-357	-135	-1 788
Inbetalning till plantillgångar (-)	-8 501	-2 090	-6 288	-441
Omklassificering av löneavsättning	—	4 121	—	4 120
Uttag från plantillgångar (+)	3 496	1 750	2 848	1 057
Pensionsutbetalningar (-)	-3 747	-1 835	-3 099	-1 057
UB skuld i balansräkningen	-653	7 335	4 448	11 122

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Förändring av löneskatteskuld				
IB Skuld i balansräkning	13 124	10 362	12 085	9 668
Årets förändring av löneskatteskulden	-490	2 762	-618	2 417
UB Skuld i balansräkningen	12 634	13 124	11 467	12 085
Utgående avsättning netto	11 981	20 459	15 915	23 207

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

1) Korrigerig har skett av ingående bruttovärden, avseende både förpliktelse och tillgångar, netto har ingen egentlig förändring skett.

Not 25 Skulder

Koncernen

Transatlantic-koncernens totala räntebärande skulder uppgick till 1 215 MSEK (1 082) vid omräkning till balansdagens kurs. Dessutom fanns ej räntebärande skulder totalt uppgående till 692 MSEK (577).

Moderbolaget

Moderbolagets totala räntebärande skulder uppgick till – MSEK (75) vid omräkning till balansdagens kurs. Dessutom fanns ej räntebärande skulder och avsättningar totalt uppgående till 235 MSEK (170).

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-12-31	2006-12-31	2007-12-31	2006-12-31
Totala räntebärande skulders fördelning per valuta				
USD	157 949	176 988	—	—
EUR	661 400	515 957	—	—
Annan utländsk valuta	322 981	312 596	—	—
SEK	72 840	76 534	—	75 000
Totalt	1 215 170	1 082 075	—	75 000

Totala skulder, ränte- och ej räntebärande, förfaller till betalning, enligt följande:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2007-12-31		2007-12-31	
2008	542 066		167 896	
2009–2012	535 237		—	
Efter 2012	829 103		66 624	
Totalt	1 906 406		234 520	

Koncernen

Beviljad checkräkningskredit uppgick till – MSEK (–). Beviljade ej utnyttjade standby krediter uppgick till 400 MSEK (400).

Moderbolaget

Beviljad checkräkningskredit uppgick till – MSEK (–). Beviljade ej utnyttjade standby krediter uppgick till 400 MSEK (400).

Not 26 Del i partrederiers kort- respektive långfristiga skulder

Av Transatlantic-koncernens andel i partrederiskulder 74 712 TSEK (74 004) utgör 74 252 TSEK (72 857) 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	
	2007	2006	2007	2006
Koncernen				
Periodiserade personalkostnader	65 140	82 628	7 017	8 543
Periodiserade räntekostnader	11 779	3 891	—	—
Periodiserade resekostnader	42 899	21 579	—	—
Periodiserade övriga kostnader	66 106	53 159	26 511	6 939
Totalt	185 924	161 257	33 528	15 482

Not 28 Ställda säkerheter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Lång- och kortfristiga fartygslån samt del i partrederiers lång- och kortfristiga skulder				
– fartyginteckningar	1 247 913	1 033 819	—	—
– nybyggnadskontrakt	155 403	—	—	—

Lång och kortfristiga övriga skulder till kreditinstitut

– anl. tillgångar som brukas enligt finansiella leasingavtal ¹⁾	493 092	485 122	—	—
– företagsinteckningar	24 085	24 085	—	—
– säkerhet i fordran	61 461	22 839	—	—
– bankmedel	6 845	6 064	—	—

Avsättningar för pensioner

– kapitalförsäkringar och förvaltningstillgångar	71 960	54 095	50 708	49 815
Totalt	2 060 759	1 626 024	50 708	49 815

1) I moderbolaget redovisas, 56 958 TSEK (72 770) i posten "Immateriella tillgångar", vilket utgör värdet av den rätt att förvärva fartygen som ingår i de finansiella leasingavtalen.

Not 29 Eventualförpliktelser

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Borgensförbindelser	—	—	322 396	20 447
– varav för dotterbolag	—	—	322 396	20 447

Därutöver har moderbolaget lämnat garanti för dotterbolags fullgörande av tidsbefraktningssavtal vilket även omfattar delar av det avyttrade dotterföretaget Transbulks åtaganden. För sistnämnda finns samtidigt motgaranti från extern part på motsvarande belopp. Transbulk avyttrades 2005.

Not 30 Leasing, långtidsuthyrning och charter

Koncernen

Koncernen förhyr fartyg, byggnader och maskiner genom leasingavtal.

Operationell leasing

Operationell leasing avser i huvudsak inhyrning och uthyrning av fartyg på bare-boat- och T/C basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten avser bare-boatinhyrning av tre fartyg, tidigare ägda inom Transatlantic-koncernen där avtalen löper under 8 år samt inhyrning av tre nybyggda papperstransportfartyg, som går i timecharter för StoraEnso. En refinansiering har skett av de fartyg som bare-boatchartrats av Transatlantic vilket medfört lägre fartygshyror.

Finansiell leasing

Finansiell leasing utgörs av hyra av fartyg samt containers som används inom segmentet Europatrafik, där det största åtagandet är de tre fartygen Obbola, Östrand och Ortviken. Dessa fartyg är inhyrda på bare-boat basis och vidareuthyrda under timer-charter kontrakt till SCA Transforest AB. Båda avtalen gäller tom 2011, och är tecknade i EUR. Koncernen äger därefter rätten att lösa ut fartygen till restvärdet.

Hyresintäkter operationell leasing

Hyresintäkter operationell leasing utgörs av fartyg uthyrda på bareboatbasis, samt time-charteravtal från SCA och StoraEnso (se ovan).

Antalet förhyrda fartyg var 20 st per balansdagen 2007-12-31 (20) och antalet uthyrda fartyg var 9 st (6).

Not 30 fortsättning

MSEK	Koncernen			
	2007	2008	2009–2012	efter 2012
Hyreskostnader				
Operationell leasing	412	416	937	1 225
Därav:				
– Bareboat charter	160	169	680	1 225
– T/C	247	242	247	—
– övrigt	5	5	10	—
Finansiell leasing	80	81	211	—
Därav:				
– Bareboat charter	73	74	195	—
– övrigt	7	7	16	—

Hyesintäkter

Operationell leasing	721	369	1 073	1 574
Därav:				
– T/C	721	369	1 073	1 574

Ovanstående framtida leasingavgifter är koncernens nominella minimiavgifter.

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

MSEK	2007	2006
Anläggningstillgångar		
Fartyg		
– Anskaffningsvärde	490	490
– Ackumulerad omräkningsdifferens	42	19
– Ackumulerade avskrivningar	–75	–21
Bokfört värde	457	461
Inventarier		
– Anskaffningsvärde	52	31
– Anskaffning under året	10	21
– Ackumulerade avskrivningar	–26	–21
Bokfört värde	36	31
Totalt – Bokfört värde	493	492
Skulder avseende finansiell lease		
– Långfristig del	234	281
– Kortfristig del	66	59
Totalt	300	340
Avsättningar skatteskulder	54	41

Not 31 Joint Venture företag – påverkan på koncernens resultat- och balansräkningar

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

Samarbetsavtalet för joint venture innebär att Transatlantic skall ansvara för drift av fartygen, och Viking Supply Ships i Kristiansand, Norge skall ansvara för fartygens befraktning på offshore marknaden. TransViking 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 vari fartyget Odin Viking ägs. Under 2007 utökades joint venture verksamheten genom bildandet av tre nya bolag (se not 16) vari nybeställning av fyra nya offshorefartyg skett. Första fartyget i denna serie levereras fjärde kvartalet 2009.

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

TSEK	TransViking	
	2007	2006
Belopp redovisas enligt koncernens andel		
Resultaträkning ¹⁾		
Rörelsens intäkter	359	294
Rörelsens kostnader	–118	–82
Rörelseresultat	241	212
Finansnetto	–10	–21
Resultat före skatt	231	191
Skatt	–79	—
Årets resultat	152	191
Balansräkning ¹⁾		
Anläggningstillgångar	705	523
Omsättningstillgångar	197	217
Summa tillgångar	902	740
Eget kapital	226	254
Långfristiga skulder	613	378
Kortfristiga skulder	63	108
Summa eget kapital och skulder	902	740
Ställda säkerheter	923	663

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

Not 32 Närliggande transaktioner

Ledande befattningshavare

Dotterbolaget Transatlantic European Services AB hyr kontor av ett bolag i vilket dotterbolagets VD Jan Thunberg har ägarintressen. Hyran är marknadsanpassad och uppgick till 825 TSEK (588).

All fartygsdrift 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 176 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 tecknat 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 24 TSEK per år

Not 33 Finansiell riskhantering och derivatinstrument

Transatlantic-koncernen har i sin verksamhet olika typer av finansiella risker, såsom bland annat förändringar av valutakurser och räntesatser.

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

Riskhanteringen sköts av koncernens centrala finansavdelning, utifrån den av styrelsen fastställda finanspolicyn. Policyn innehåller tydliga instruktioner hur olika finansiella risker skall hanteras, där olika typer av derivatinstrument är viktiga inslag för att minimera finansiella risker.

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

Valutarisker

Valutarisker för kassaflödet skall enligt finanspolicyn i första hand hanteras genom att balansera valutaflödena så att in- och utflöden matchar varandra. Vid förväntade obalanser skall 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 2007 tecknades löpande ett antal säkringskontrakt i USD och EUR i enlighet med policyn, för att minska kassaflödesriskerna under perioden 2008–2011. För övriga valutor har inga säkringar skett då inga väsentliga obalanser föreligger eller osäkerhet när betalning skall ske.

Valutaexponeringar för tillgångar skall i första hand hanteras genom att finansiering sker i samma valuta som tillgången. Samtliga fartyg har en sådan säkring för 2007.

Moderbolaget har ett antal utländska dotterbolag vilkas nettotillgångar exponeras för valutaomräkningsrisker. Ingen säkring av dessa valutapositioner har skett.

Ränterisker

Finanspolicyn anger att ränterisken skall säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. Koncernens policy är att 25–50% av de räntebärande lånen skall 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.

Kreditrisker

Koncernen har en policy som fastställer hur krediter får lämnas till kunder och andra affärspartners. Låmnade krediter är huvudsakligen korta krediter i form av fordringar gentemot kunder.

Varurisker

För att minimera kostnadsvariationer för bunkers, har koncernen ingått bunkers-terminskontrakt. Därutöver finns kundkontrakt som medger att koncernen kompenseras vid bunkersprisförändringar.

En mer detaljerad beskrivning av vilka risker och möjligheter Transatlantic-koncernen har, finns i Not 1.

Derivatinstrument

Valutaderivat

Per rapporteringsdagen 26 februari 2008 hade koncernen följande öppna valutaderivatkontrakt:

	Kontraktvärde i MSEK		Terminskurser (vägt snitt)	
	2007	2006	2007	2006
Valutaterminer USD	260	334	—	—
Valutaoptioner USD	138	80	—	—
Totalt USD	398	414	6,82	7,14
Valutaterminer EUR	25	18	9,19	9,02

Valutaderivat förfaller mellan 1 till 36 månader från balansdagen.

Om säkring ej hade skett skulle framtida resultat blivit 20 MSEK lägre om balansdagens kurs hade gällt vid terminernas löstidpunkt.

Räntederivat

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

Lånevärde i MSEK	6 mån eller kortare	7–12 mån eller kortare	1–2 år	2 år eller längre	Totalt
Ränte SWAP	—	—	42	—	42
Totalt	—	—	42	—	42

Därutöver har koncernen lån om 414 MSEK som har en bunden eller fastställd ränta under en period om 1 år eller längre. Totalt är 760 MSEK av lånen utsatta för räntexponering. Sammantaget innebär detta att 38% av räntebärande låneportfölj är säkrad per balansdagen. Därutöver har koncernen räntederivat för att säkra räntekomponenter i långsiktiga operationella leasingavtal (fartygshyra).

Vägd genomsnittlig räntesats för räntebärande lån uppgick till:

%	Koncernen		Moderbolaget	
	2007	2006	2007	2006
Fartygslån	4,64	4,94	—	—
Skulder till koncernföretag	—	—	—	3,60
Övriga skulder till kreditinstitut	4,52	4,04	4,40	—
Totalt	4,63	4,92	4,40	3,60

Om räntesatsen förändras med 1% enhet så kommer koncernens räntekostnad att förändras med 7 MSEK.

Bunkerderivat

Koncernen hade per balansdagen tecknat bunkersterminer för en bunkerskostnad om 18 MSEK. Totalt har 9 000 ton säkrats vilket är 50% av den bedömda bunkersförbrukning för de kommande 12 månaderna.

Verkliga värden

Verkliga värden för derivatinstrument var per balansdagen följande:

	Koncernen			
	2007		2006	
TSEK	Tillgångar	Skulder	Tillgångar	Skulder
Valutaoptioner	1 237	—	4 826	—
Valutaterminer	20 079	—	15 942	—
CAP avtal	—	—	50	—
Bunkersterminer	8 783	—	—	4 315
Ränte SWAP	48	—	2 094	—
Totalt	30 147	—	22 912	4 315

De finansiella instrumenten har redovisats i balansräkningen till verkligt värde (marknadsvärde). Moderbolaget innehar finansiella instrument motsvarande ett verkligt värde om 21 MSEK. Detta värde är inte bokfört i moderbolaget.

Not 34 Händelser efter balansdagen

Fartyget M/S Holmön, vilket ägdes till 50% och ingick i Europatrafiken, levererades till nya ägare 16 januari 2008. Försäljningen innebar ett realisationsresultat om 7 MSEK och ett likviditetstillskott om 18 MSEK. Se även Not – 35.

Not 35 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning**Anläggningstillgångar som innehas för försäljning**

Nedan visas omklassificeringar som skedde till posten "Anläggnings-tillgångar som innehas för försäljning" genom den under 2007 beslutade försäljningen av det 50% ägda bulkfartyget "Holmön". Fartyget levererades till nya ägare i mitten av januari 2008.

MSEK	Koncernen	
	2007-12-31	2006-12-31
Balansräkning		
Anläggningstillgångar som omklassificerats	9 900	—
Totalt	9 900	—

Not 36 Rörelseförvärv

Under 2007 skedde förvärv av samtliga utestående andelar, 50%, i bolaget Percy Tham i Oxelösund AB. Bolaget förvärvades 1 juli 2007 och redovisades fram till detta datum enligt kapitalandelsmetoden.

Nedan följer uppgifter om förvärvade nettotillgångar:

Köpeskillingens fördelning:

— Kontant erlagt	3 000
— Direkta kostnader vid förvärvet	—
Totalt	3 000

	Förvärvat verkligt värde 2007-06-30 av utestående andelar 50%	Redovisat värde 2007-06-30 av utestående andelar 50%
TSEK		
Goodwill	1 351	—
Materiella anläggningstillgångar	60	60
Övriga tillgångar	2 386	2 386
Likvida medel	1 071	1 071
Tillgångar	4 868	3 517
Långfristiga skulder	168	168
Övriga skulder	1 701	1 701
Skulder	1 868	1 868
Nettotillgångar	3 000	1 649

Påverkan på kassaflöde: Förvärvet av andelarna påverkade koncernens likvida medel netto med –1 929.

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. Förvalt-

ningsberättelsen 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 26 februari 2008

Resultat- och balansräkningarna kommer att föreläggas årsstämman den 29 april 2008 för fastställande.

Folke Patriksson
Ordförande

Håkan Larsson
Verkställande direktör

Helena Levander
Styrelseledamot

Ulf G Lindén
Styrelseledamot

Lena Patriksson Keller
Styrelseledamot

Christer Lindgren
Styrelseledamot

Christer Olsson
Styrelseledamot

Björn Rosengren
Styrelseledamot

Revisionsberättelse

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

Vi har granskat årsredovisningen som omfattar sidorna 24–52, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Rederi AB Transatlantic (publ) för år 2007. Det är styrelsens och verkställande direktörens som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättande av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättande 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, som omfattar sidorna 24–52, 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 7 mars 2008

PricewaterhouseCoopers AB

Lennart Wiberg
Auktoriserad revisor

Helen Olsson Svärdröm
Auktoriserad revisor

Bolagsstyrning

Rederi AB Transatlantics styrelse och ledning strävar efter att leva upp till aktieägarnas och andra intressenters krav på god ägar- och bolagsstyrning.

Genom öppenhet och tillgänglighet strävar bolaget efter att göra det möjligt för intressenter och myndigheter att följa företagets beslutsvägar och förstå var i organisationen ansvar och befogenheter ligger.

Årsstämma, valberedning och styrelse

Årsstämman väljer Transatlantics styrelse och godkänner de ersättningar som är förknippade med styrelsearbetet. Den ska hållas inom sex månader från räkenskapsårets utgång. Normalt hålls årsstämman i april. En valberedning utses av årsstämman och baseras på representanter för de största aktieägarna. Den nuvarande valberedningen består av Folke Patriksson, Ulf G Lindén samt Eric Hielte. Valberedningens uppgift är att till årsstämman föreslå lämplig sammansättning av bolagets styrelse, styrelsens ersättningar samt val av revisorer. På årsstämman i april 2007 omvaldes Håkan Larsson (VD), Helena Levander, Ulf G Lindén, Christer Olsson, Folke Patriksson och Björn Rosengren att ingå i Transatlantics styrelse. Lena Patriksson Keller nyvaldes som ledamot i styrelsen. Utöver dessa av stämman valda ledamöter kvarstod Christer Lindgren som facklig representant och ledamot av styrelsen. Av styrelsens valda ledamöter anses Helena Levander, Christer Olsson och Björn Rosengren vara oberoende ledamöter. Ytterligare information om styrelsens ledamöter framgår av särskild presentation i årsredovisningen. Målet har varit att skapa en professionell styrelse som aktivt bidrar med omfattande erfarenheter från såväl sjöfart som näringslivet generellt. Årsstämman godkänner styrelsens arbete, dess ersättningar och koncernens årsredovisning. Stämman ger möjlighet för alla ägare att diskutera aktuella frågor med styrelsen.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Årsstämman 2007 antog riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, som omfattar koncernchefen och dennes ledningsgrupp (under 2007, 6 personer), och som baseras på följande övergripande princip:

— Ersättningar till ledande befattningshavare skall 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 såvitt avser struktur, omfattning och nivå. Anställningsvillkoren för ledande befattningshavare skall innehålla en väl avvägd kombination av fast lön, pensionsförmåner och andra förmåner samt särskilda villkor om ersättning vid uppsägning. Begränsad bonus kan utgå om styrelsen särskilt beslutar

om detta. Uppsägningstiden för ledande befattningshavare skall vara sex månader och vid uppsägning från bolagets sida sex – tolv månader. För verkställande direktören skall gälla en uppsägningstid om upp till arton månader vid uppsägning från bolagets sida (redan träffade avtal kan avvika från denna princip). För 2007 har ingen bonus utgått. Riktlinjerna finns i sin helhet tillgängliga hos Transatlantic. Till årsstämman 2008 kommer ett förslag till Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare som är identisk med föregående års riktlinjer, med undantag av att uppsägning av VD skall vara sex månader och med ett avgångsvederlag om 18 månadslöner.

Styrelsearbetet

Styrelsens ansvar och uppgifter är fastställda genom en särskild arbetsordning. Till de viktigaste uppgifterna hör att bestämma övergripande mål och strategier, att utse den verkställande direktören, att godkänna större investeringar och att godkänna lån som upptas inom Transatlantic. Finanspolicy, attestregler och informationspolicy utgör viktiga styrinstrument. Styrelsen behandlar i sin helhet olika frågeställningar och har inte med hänsyn till koncernens storlek och komplexitet, ansett att underkommittéer behövs för att förbereda vissa frågor. Det innebär att styrelsen i sin helhet utgör revisions- och ersättningskommitte.

För den verkställande direktören fastställs särskild arbetsinstruktion som beskriver på vilket sätt den dagliga ledningen och löpande förvaltningen delegerats. Styrelsen går löpande igenom och tar ställning till aktuella ekonomiska utfall, budgetar och prognoser liksom kvartalsrapporter till marknaden och koncernens årsredovisning. Riskhantering och koncernens utveckling är andra exempel på de ansvarsområden som styrelsearbetet täcker.

Styrelsen sammanträder normalt sex gånger per år samt därutöver vid behov. De ordinarie mötena äger rum i samband med respektive kvartalsrapport och därutöver har styrelsen särskilda möten för att behandla strategifrågor samt besluta om budget för kommande verksamhetsår. Baserat på detta har styrelsen under 2007 haft totalt sju sammanträden där såväl löpande ärenden som frågor förknippade med verksamhetens struktur och utveckling har behandlats. Finansdirektören och vice verkställande direktören Hans Carlweitz har varit sekreterare vid styrelsemötena t.o.m 31 oktober, då han lämnade

koncernen. Därefter har koncernens nyutnämnde finansdirektör Stefan Eliasson tagit över denna syssla. Inför varje styrelsemöte distribueras material som täcker till exempel uppföljning av utestående frågor, analyser, ekonomiska rapporter, utvecklingsärenden och andra beskrivningar.

Revisorer

Revisionsbyrån PricewaterhouseCoopers, med Lennart Wiberg som huvudansvarig revisor, har fram till årsstämman 2008 varit bolagets revisor och undertecknar revisionsberättelsen tillsammans med Helen Olsson Svärdström, som svarat för ledningen av revisionsarbetet. Inför årsstämman 2008 föreslår valberedningen att PricewaterhouseCoopers väljs till bolagets revisor med Helen Olsson Svärdström som huvudansvarig att underteckna revisionsberättelsen tillsammans med Claes Thimfors.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande har en särställning inom styrelsen med ansvar för att styrelsens arbete är väl organiserat och bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina uppgifter.

Folke Patriksson är liksom tidigare styrelsens ordförande. Folke Patriksson har löpande följt verksamheten och har kontinuerligt informerat övriga ledamöter om utvecklingen i Transatlantic.

Verkställande direktör

Verkställande direktören ansvarar för den löpande ledningen av verksamheten baserat på den arbetsinstruktion som utfärdats av styrelsen. Genom kontinuerlig muntlig och skriftlig information och genom styrelsemöten hålls styrelseordföranden och styrelsen uppdaterad om koncernens utveckling. I enlighet med fastställd arbetsordning har styrelsen dessutom godkänt frågor av väsentlig betydelse.

Håkan Larsson har sedan mars 2003 och till utgången av december 2007 varit bolagets verkställande direktör. Styrelsen har från januari 2008 utsett Carl-Johan Hagman till ny verkställande direktör i Transatlantic.

Koncernledning

Den verkställande direktören har utsett en koncernledning bestående av cheferna för supportfunktionerna Drift respektive Administration samt cheferna för de tre divisionerna. Divisionsansvariga har varit Anette Henriksson (Atlanttrafik), Jan Thunberg (Europatrafik) och Stefan Eliasson (Offshore/Isbrytning). Ansvarig för Drift har varit Balder Hansson. Ansvarig för Administration har t.o.m oktober månad varit Hans Carlweitz, som även varit vice verkställande direktör. Till ny chef för Administration utsågs per november 2007 Stefan Eliasson. Koncernledningen har löpande kontakt och har normalt månatliga möten för att diskutera aktuell ekonomisk utveckling samt verksamhets-, utvecklings- och strategifrågor.

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 planerad och genomförd revision diskuterats. Revisionen täcker frågor såsom riskbedömning, riskhantering, ekonomisk kontroll, redovisningsfrågor, koncernens policies och förvaltningsfrågor. Stor vikt läggs vid uppföljning och genomförande av åtgärder. Revisorerna håller även styrelsen informerad om utveckling inom aktuella områden.

Styrelsen har beslutat att även behandla ersättningsfrågor inom ramen för styrelsearbetet. Ersättning till koncernens verkställande direktör och vice verkställande direktör (fram till 31 okt-07) har behandlats liksom principerna för ersättning till ledande befattningshavare. Ersättningar förknippade med styrelsearbetet godkänns av årsstämman.

Arvoden och ersättningar

Arvoden och ersättningar är närmare beskrivna i årsredovisningens Not 7.

Väsentliga policies

Till styrelsens ansvar hör såsom även framgått ovan att tillse att koncernens policies hålls uppdaterade och att de efterföljs. Koncernen har policies för bland annat investeringar, finansierings- och valutafrågor, godkännande och attest av ekonomiska åtaganden, kommunikation och Investor Relations samt etik/uppförandekod. För de anställda finns personal- och jämställdhetspolicies där kärnvärdena delaktighet, förändringsvilja, pålitlighet och målinriktning särskilt betonas. Som ett led i koncernens ansvar till sjöss och för landverksamheten finns en säkerhets- och miljöpolicy.

Svensk kod för bolagsstyrning

Transatlantic är på grund av aktuellt börsvärde inte ålagt att följa Svensk Kod för Bolagsstyrning, som ingår i regelverket för Stockholmsbörsen. Koden omfattar former och agerande avseende årsstämma, tillsättning av styrelse och revisorer, styrelsens respektive bolagsledningens arbete samt information om bolagsstyrning och intern kontroll. Transatlantics styrelse och ledning anser att bolaget i allt väsentligt redan uppfyller vad Koden omfattar och syftar till och att det inte avseende verksamhetens förvaltning och i den ekonomiska rapporteringen till marknaden, inklusive årsredovisningen, finns brister som en full anpassning till Koden skulle uppmärksamma. Avvikelse utgörs främst av att valberedningsfrågor hanteras annorlunda än Kodens rekommendationer, att inga delårsrapporter varit föremål för översiktlig granskning samt att styrelsen inte avger någon rapport avseende intern kontroll. Under 2008 kommer en reviderad kod för bolagsstyrning att införas där Transatlantic kommer att omfattas. Beskrivningen av bolagsstyrning har ej varit föremål för revision.

Aktien

Transatlantic-aktien har trots den senaste tidens börsoro haft en positiv utveckling sedan fusionen i mars 2005. Kursen var 45,00 vid utgången av februari 2008 vilket motsvarar en ökning med cirka 100 procent sedan fusionen. Under 2007 sjönk kursen med cirka 15 procent.

Det totala antalet aktier i Transatlantic uppgår till 28,4 miljoner stycken, av vilka 1,8 miljoner är A-aktier med röstetalet 10 och övriga är B-aktier med röstetalet 1. Transatlantic har inga teckningsoptioner eller andra aktierelaterade instrument.

Den 31 december 2007 uppgick det totala bokförda egna kapitalet till 1 217 (1 085) MSEK vilket motsvarade 43,6 (37,9) SEK/aktie.

Vid utgången av 2007 var antalet aktieägare 6 324 vilket var en minskning jämfört med föregående år.

Börsnoteringshistorik

Transatlantics B-aktie är sedan mars 2005 noterad på vad som sedan oktober 2006 utgör den Nordiska Börsens Stockholmslista. Dagens Transatlantic är resultatet av fusionen 2005 mellan B&N Nordsjöfrakt och Gorthon Lines vilket ledde till att B&N Nordsjöfrakt förvärvade Gorthon Lines samt namnändrades till Rederi AB Transatlantic. B&N Nordsjöfrakts B-aktie är sedan 1991 noterad på Stockholmsbörsen. Gorthon Lines B-aktie var från 1997 och till fusionen med B&N Nordsjöfrakt också noterad på Stockholmsbörsen.

Återköp av egna aktier

Vid årsstämman i april 2006 gavs mandat att återköpa B-aktier upp till 10 procent av utestående aktier. Vid årsstämman i april 2007 uppgick antalet återköpta aktier till 2 427 180 vilket stämman beslutade att de skulle indragas. Ett nytt mandat gavs också vid denna årsstämma och per utgången av januari 2008 hade ytterligare 504 800 B-aktier återköpts. Vid återköp dras det faktiska anskaffningsvärdet för aktierna av från det bokförda egna kapitalet och nyckeltal per aktie räknas också ut exklusive de återköpta aktierna.

Återköp av aktier kan ske med maximalt 10 procent av aktuellt antal befintliga aktier. Återköpta aktier kan innehållas tills vidare eller kan indras och därmed permanent elimineras.

Inför årsstämman i april 2008 har styrelsen föreslagit att återköpta aktier tills vidare skall innehållas.

Aktieägarstruktur

Såsom framgår av vidstående tabell per utgången av 2007 var Enneff Rederi/Enneff Fastigheter den röstmässigt största aktieägaren (28,5 procent av rösterna och 6,4 procent av kapitalet). Transatlantics styrelseordförande Folke Patriksson är delägare i Enneff-bolagen. Styrelseledamoten Ulf G Lindén var genom bolag den kapitalmässigt största aktieägaren (10,1

procent av kapitalet och 15,3 procent av rösterna). Ägarbildningen för de två största aktieägarna var likartad den som fanns föregående år.

Aktieägarna består i övrigt av ett antal fondanknutna ägare samt ett stort antal privata investerare. Tillsammans med de tre största ägarna enligt ovan innehar de större fondanknutna ägarna cirka 21,4 procent av kapitalet. Den tredje största aktieägaren är Ernströmgruppen AB med ett innehav som vid utgången av 2007 uppgick till 4,9 procent av kapitalet och 3,2 procent av rösterna. Koncernen har endast ett avtal vars villkor förändras vid större ägarförändring. VD har rätt att avsluta sin anställning med 18 månaders betald lön.

Aktieomsättning och kursutveckling

Aktieomsättningen under kalenderåret 2007 var totalt 11,7 miljoner aktier eller i genomsnitt cirka 47 000 aktier per handelsdag.

Vid fusionen i mars 2005 var aktiekursen cirka 23 SEK/aktie. Kursen har sedan, som framgår av vidstående diagram, visat en positiv utveckling och uppgick vid slutet av 2006 till 51,00 SEK/aktie. Vid utgången av 2007 var kursen 43,10 SEK/aktie, vilket innebar en försämring av aktiekursen med ca 15 procent under 2007. Per den sista februari 2008 hade kursen stigit med 1,1 SEK eller 2 procent jämfört med årsskiftet 2007/2008. Under motsvarande perioder sjönk Stockholmsbörsen med 7 procent respektive 9 procent.

Utdelningspolicy och förslag till utdelning

Transatlantics mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara 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.

Styrelsen föreslår att den ordinarie utdelningen till aktieägarna höjs med 25 procent eller 0,50 SEK/aktie till 2,50 SEK/aktie. Förslaget till aktieutdelning motiveras av att koncernresultatet utvecklats gynnsamt och att koncernens finansiella ställning är god. Styrelsen har som underlag för sitt förslag till vinstutdelning beaktat de finansiella medel och det egna kapitalet som verksamheten bedöms behöva och den ekonomiska och likvida ställning som behövs för att driva och utveckla verksamheten.

Följ aktiens utveckling

Aktien handlas under beteckningen "RABT" (en förkortning av Rederi AB Transatlantic). Aktiehandeln kan bland annat följas på Transatlantics hemsida www.rabt.se.

Ägarkontakt

Transatlantics ambition är att ha en god dialog med aktiemarknaden och att tydligt informera om verksamhetens utveckling och händelser. Det sker genom årsredovisningen

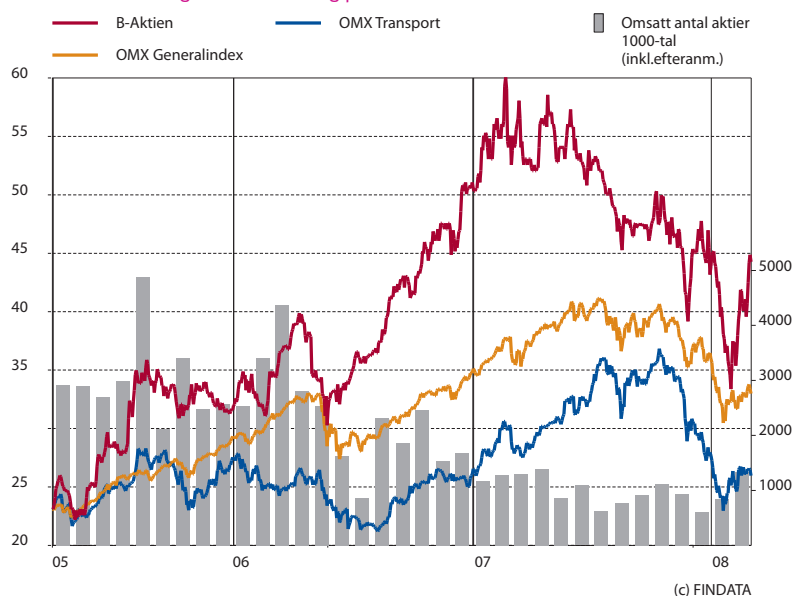
samt boksluts- och delårsrapporter. Dessa återfinns på vår hemsida www.rabt.se. Här finns även pressreleaser och presentationsmaterial från informationsmöten samt annan information om bolaget. Årsredovisning för 2007 kommer att sändas per post till aktieägarna i vecka 14, 2008.

Kontakter med aktieägarna välkomnas. Transatlantics huvudkontor har telefonnummer 0304-67 47 00 och e-post adresseras till info@rabt.se.

De tio största aktieägare i Rederi AB Transatlantic per den 29 december 2007

	A-Aktier	B-Aktier	Antal aktier	Andel kapital	Andel röster
Enneff Rederi AB /Enneff Fastigheter AB	1 266 991	699 745	1 965 736	6,4%	28,5%
Lindengruppen	456 508	2 656 500	3 113 008	11,0%	16,1%
Ernströms Finans AB	—	1 505 000	1 505 000	4,9%	3,2%
Karlsson Roger	58 606	249 396	308 002	1,0%	1,8%
JP Morgan Chase Bank	—	830 000	830 000	2,9%	1,9%
Inter/Zurich	—	720 312	720 312	2,5%	1,6%
Fjärde AP-Fonden	—	520 200	520 200	1,8%	1,2%
Rederi AB Transatlantic	—	504 800	504 800	1,7%	1,1%
Bengtsson Svante	—	445 000	445 000	1,6%	1,0%
Aktiebolaget Geveko	—	400 000	400 000	1,4%	0,9%
Totalt	1 781 105	8 530 953	10 312 058	38,9%	59,6%
Övriga aktieägare	36 855	18 081 561	18 118 416	61,1%	40,4%
Totalt antal aktier	1 817 960	26 612 514	28 430 474	100,0%	100,0%

Kursutveckling och omsättning per månad



Antal aktieägare i storleksklasser per den 29 december 2007

Antal Innehav	aktieägare	Kapital %	Röster %
1–500	3 361	2,71	1,736
501–1 000	1 274	4,11	2,68
1 001–5 000	1 256	11,13	7,24
5 001–10 000	226	6,24	4,21
10 001–15 000	55	2,44	1,55
15 001–20 000	38	2,43	1,54
20 001–	132	70,94	81,02
Totalt	6 342	100	100

Styrelse

Folke Patriksson

f 40, Skärhamn

Ledamot sedan 1972.

Styrelseordförande.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Sjöräddningssällskapet, Väst-svenska Industri och Handelskammaren samt Universeum. Vice ordförande i The Swedish Club.

Styrelseledamot i Börssällskapet och Swede Ship Marine AB.

Aktieinnehav: Genom bolag 1 266 991 A och 699 745 B

Styrelsearvode: 400 000 SEK



Håkan Larsson

f 47, Göteborg

Ledamot sedan 1993. Koncernchef och VD sedan 1 mars 2003. Avgick som VD den 31 december 2007.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Consafe Logistics AB, Nimbus Boats AB, Nordic Tile Holding AS och Schenker AB. Styrelseledamot i Bure Equity AB, Chalmers Tekniska Högskola, Ernströmsgruppen AB, Handelsbanken Region Väst, Stolt-Nielsen AS, Svenska Skeppshypotekskassan, Sveriges Redareförening och Wallenius-rederierna AB.

Aktieinnehav: 1 200 A och 214 000 B
Styrelsearvode: 0



Helena Levander

f 57, Stockholm

Ledamot sedan 2005

Övriga styrelseuppdrag: VD och delägare i Nordic Investor Services AB.

Styrelseledamot i bl.a. SBAB, Svensk Exportkredit AB, Geveko AB och Stampen AB.

Aktieinnehav: 5 000 B

Styrelsearvode: 200 000 SEK



Ulf G Lindén

f 37, Höganäs

Ledamot sedan 1997. Ekon Dr hc. Tekn Dr hc.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Lindengruppen AB. Styrelseledamot i Yorklyde Plc Scotland.

Aktieinnehav: Genom bolag 456 508 A och 2 656 500 B
Styrelsearvode: 200 000 SEK



Christer Lindgren

f 65, Stockholm

Ledamot sedan 2001.

Arbetsstagarrepresentant.

Aktieinnehav: 0 aktier

Styrelsearvode: 0



Lena Patriksson Keller

f 69 Stockholm

Ledamot sedan 2007.

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

Aktieinnehav: 4 400 B
Styrelsearvode: 200 000 SEK



Christer Olsson

f 45, Stockholm

Ledamot sedan 1999

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.



Björn Rosengren

f 42, Stockholm

Ledamot sedan 2003.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Arbetsmedicin AB, Aktiv Medicin AB och Transvoice AB. Vice ordförande P4 Radio Hele Norge ASA. Styrelseledamot i SAK Moderne Försäkringar, Transcom World Wide S.A, Proceedo Solutions AB, Société Européenne de Communication S.A (SEC).

Aktieinnehav: 0 aktier

Styrelsearvode: 200 000 SEK



Ledning

Carl-Johan Hagman

f 66

VD och koncernchef.
Anställd sedan 1 jan 2008
Aktieinnehav: 0 aktier



Jan Thunberg

f 44

Chef för Division Europatrafik
Anställd sedan 1977
Aktieinnehav: 188 175 B



Balder Hansson

f 51

Chef för Drift.
Anställd sedan 2007
Aktieinnehav: 1 200 B



Anette Henriksson

f 62

Chef för Division Atlanttrafik
Anställd sedan 1986
Aktieinnehav: 0 aktier



Håkan Larsson avgick som Verkställande direktör den 31 december 2007.

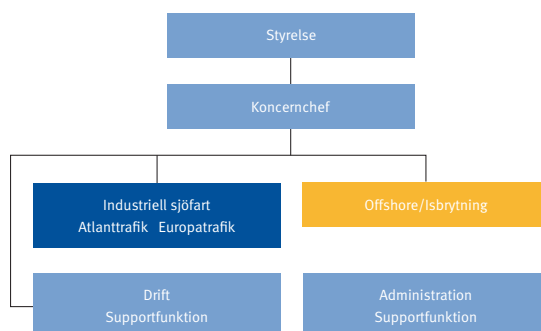
Hans Carlweitz, vVD och chef för Administration slutade sin anställning 31 oktober 2007.



Stefan Eliasson

f 61

CFO och Chef för Division Offshore/
Isbrytning och Administration.
Anställd sedan 2000
Aktieinnehav: 40 150 B



Årsstämman

Ordinarie Årsstämma

Aktieägarna i Rederi AB Transatlantic (publ) kallas härmed till årsstämma tisdagen den 29 april 2008 kl 16.00 i Akvarellmuseet, Skärhamn.

Anmälan

Aktieägare som önskar delta i årsstämman skall:

- dels vara införd i den av VPC AB förda aktieboken senast onsdagen den 23 april 2008.
- dels anmäla sitt deltagande till bolaget senast kl.16.00 torsdagen den 24 april 2008, under adress Rederi AB Transatlantic, Box 32, 471 21 Skärhamn, per tel 0304-67 47 00 eller via e-mail till bolagstamma@rabt.se.

Vid anmälan skall namn och personnummer- eller organisationsnummer samt registrerat aktieinnehav uppges. I anmälan skall 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 VPC AB för att äga rätt att delta på stämman. Sådan omregistrering måste vara genomförd senast onsdagen den 23 april 2008. Förvaltaren (bank eller fondhandlare) måste i god tid före den 23 april få besked om detta.

Förslag till föredragningslista vid årsstämman

- 1) Val av ordförande vid stämman.
- 2) Upprättande och godkännande av röstlängd.
- 3) Val av en eller två justeringsmän (att också vara röstkontrollanter).
- 4) Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
- 5) Godkännande av föredragningslista.
- 6) Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen för moderbolaget och koncernen för år 2007. Verkställande direktörens redogörelse för verksamheten. Styrelseordförandens redogörelse för styrelsens arbete och styrelsens kommittéer.
- 7) Beslut om:
 - a) fastställande av resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.
 - b) dispositioner beträffande årets resultat enligt den fastställda balansräkningen.
 - c) ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören.

- 8) Bestämmande av antalet styrelseledamöter och styrelsesuppleanter och revisorer.
- 9) Fastställande av arvoden till styrelsen och revisorn.
- 10) Val av styrelseledamöter, styrelseordförande och eventuella styrelsesuppleanter samt revisor.
- 11) Beslut om valberedning inför nästa årsstämma.
- 12) Beslut om riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare.
- 13) Beslut om bemyndigande för styrelsen angående överlåtelse av egna aktier.
- 14) Övriga ärenden.
- 15) Stämmans avslutande.

Som avstämningsdag föreslås den 2 maj 2008. Om stämman beslutar i enlighet med förslaget beräknas utbetalning av utdelningen ske den 7 maj 2008.

Handlingar

Följande handlingar kommer, för aktieägarna, att finnas tillgängliga hos bolaget samt på hemsidan www.rabt.se senast två veckor innan årsstämman:

- Årsredovisning och revisionsberättelse,
- Reivors yttrande huruvida de riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare som fastställdes vid årsstämman 2007 har följts,
- Styrelsens förslag till utdelning jämte motiverat yttrande därtill,
- Styrelsens förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, samt
- Styrelsens fullständiga förslag till bemyndigande angående överlåtelse av egna aktier.

Handlingarna skickas också till de aktieägare som önskar detta och uppger sin postadress.

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 räntinstrument för att säkerställa att räntekostnaden inte överstiger en viss fastställd nivå.

Desinvestering:

Avyttring av anläggningstillgångar.

Direktavkastning:

Börskurs vid årets slut dividerat med utdelning per aktie.

EBIT

"Earnings before interest and taxes", motsvarar Rörelseresultat.

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 skall ha anpassats till senast 2005.

Nettoskuldssättning:

Räntebärande skulder minus likvida medel.

Omstruktureringskostnader:

Kostnader i samband med avveckling av Bulk- och RoRo-sjöfart. Inkluderar resultat av fartygsförsäljningar, nedskrivning av fartyg samt personalrationaliseringskostnader. Även uppkomna kostnader i samband med fusionen med Gorthon Lines ingår här.

Operativt kassaflöde:

Resultat efter finansnetto justerat för realisationsresultat, avskrivningar och nedskrivningar.

Operativt resultat (före skatt):

Resultat före skatt samt före omstruktureringskostnader.

Operativt resultat per affärsenhet:

Resultat efter finansiella poster och före koncerngemensamma kostnader och centralt/koncerngemensamt 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 affärsenhet:

Rörelseresultat för respektive affärsenhet 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 rörelseintäkter.

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 Organisation, FNs 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:

Skogsproduktfartyg särskilt anpassat till papperslast.

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.

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. IMOs 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.

Trad:

Trafikområde.

B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ



Rederi AB Transatlantic (publ)
Besöksadress: Södra Hamnen 27
Box 32, 471 21 Skärhamn
Tel: 0304-67 47 00
Fax: 0304-67 47 70
E-mail: info@rabt.se
Internet: www.rabt.se