





Innehåll

2011 i korthet	2
VD har ordet	4
40 år inom svensk sjöfart	6
Den operativa verksamheten	8
Affärsområde Industrial Shipping	10
Affärsområde Viking Supply Ships	22
Aktien	32
Femårsöversikt	34
Bolagsstyrningsrapport	36
Styrelse	42
Ledning	43
Förvaltningsberättelse	44
Ekonomisk redovisning	
Resultaträkning	49
Balansräkning	50
Eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53
Noter	54
Styrelsens underskrifter	80
Revisionsberättelse	81
Definitioner	82
Ordlista	83
Årsstämma och kalender 2012	84



”Vi ser två starka affärsområden växa fram.”

VD har ordet, sidan 4



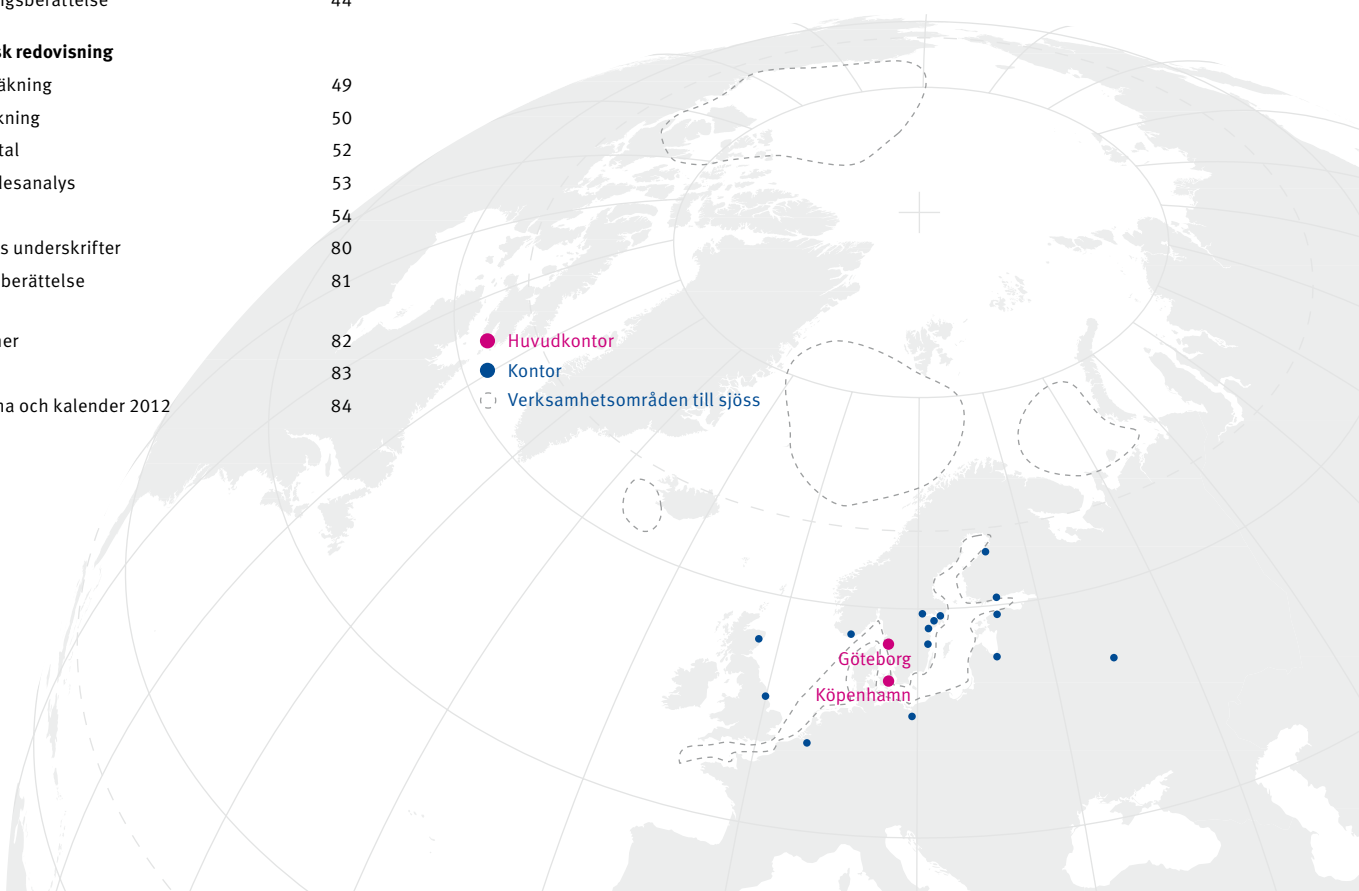
”Fortsatta steg mot lönsamhet.”

Kommentar från chefen för affärsområde Industrial Shipping, sidan 10



”Kompetens som ger konkurrensfördelar.”

Kommentar från chefen för affärsområde Viking Supply Ships, sidan 22





► Om TransAtlantic

Rederi AB TransAtlantic är ett ledande svenskt rederi. Verksamheten är indelad i affärsområdena Industrial Shipping med inriktning mot industriell sjöfart med Östersjön som geografisk bas samt Viking Supply Ships med inriktning mot offshorearbeten och isbrytning i Nord-sjön och arktiska farvatten.

- Flottan består av 62 fartyg varav 48 inom Industrial Shipping och 14 inom Viking Supply Ships.
- Bolaget har cirka 850 anställda. Huvudkontoret ligger i Göteborg.
- Omsättningen för 2011 uppgick till 2 989 MSEK.
- Antalet aktieägare uppgick vid årsskiftet till 5 854.
- Bolaget är noterat på NASDAQ OMX Stockholm, Small Cap-listan.

TransAtlantic 2011



Operativ verksamhet

TransAtlantics operativa verksamhet är sedan 2007 uppdelad i två affärsområden, Industrial Shipping och Viking Supply Ships (tidigare benämnt Offshore/Icebreaking). Fartygsflottan består av 62 fartyg varav 48 inom Industrial Shipping och 14 inom Viking Supply Ships. Läs mer på sidorna 8–9



Industrial Shipping

Med integrationen av rederi- och logistikföretaget Österströms och utvecklingen av nya tjänster och kompetenser har en omställning påbörjats av verksamheten under 2011. Nu ligger fokus på att öka lönsamheten. Läs mer på sidorna 10–21



Viking Supply Ships

Under 2011 var aktiviteten hög inom affärsområdet, med bland annat ett viktigt strategiskt förvärv, leveranser av nybyggda AHTS-fartyg och nya uppdrag inom Ice Management. Diskussioner om större samarbeten förs med flera av de oljebolag som ska inleda prospektering i arktiska farvatten 2013–2014. Läs mer på sidorna 22–31

Delning av koncernen

Processen med en uppdelning av koncernen fortsätter enligt plan. Målsättningen är att dela ut Viking Supply Ships A/S till aktieägarna och notera bolaget på Oslo Börs. Rederi AB TransAtlantic kommer efter delningen att bestå av affärsområde Industrial Shipping, och fortsätta vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm. Under 2011 har Viking Supply Ships verksamhet flyttats till Danmark och ett huvudkontor etablerats i Köpenhamn. Huvudkontoret för TransAtlantic har flyttats från Skärhamn till Göteborg.



2011 i korthet

Koncernens nettoomsättning ökade till 2 989 MSEK (2 394). Ökningen kan hänföras till att Trans Viking bolagen ingår till 100 procent från slutet av september 2010 (tidigare 50 procent), att Österströms inkluderas i räkenskaperna från och med juni 2011, och att affärsområde Viking Supply Ships förvärvat SBS Marine med redovisningsmässig effekt från oktober och under året tagit leverans av två AHTS-fartyg, Njord Viking och Magne Viking. Koncernens nettoresultat efter skatt uppgick till –435 MSEK (585) varav omstruktureringsposter och förvärvs-effekter ingår med –194 MSEK (528).

Kvartal 1

Förvärv av Österströms och beslut att utreda en framtida delning av koncernen

Ny isvinter påverkar transportaktiviteten i Östersjön negativt. Leverans av AHTS-fartyget Njord Viking. Avtal ingås om att förvärva rederi- och logistikföretaget Österströms. Styrelsen beslutar om att utreda en framtida delning av koncernen i två fristående börsnoterade bolag men att så snart som möjligt genomföra en organisatorisk uppdelning, där delar av Viking Supply Ships flyttas till Danmark. Stefan Eliasson avgår som VD för TransAtlantic och till ny VD utnämns Rolf Skaarberg.

Kvartal 2

Nytt fraktavtal med StoraEnso

Fortsatt svag offshorespotmarknad på Nordsjön men högre aktivitet i container- och RoRo-trafiken i Östersjön. Nytt treårigt fraktavtal tecknas med StoraEnso för deras transporter av papper från norra Finland till Sverige, Tyskland och Belgien. Avtalet omfattar sex fartyg. Förvärvet av Österströms slutförs. Tidigare VD för Österströms, Percy Österström utses till chef för affärsområde Industrial Shipping och Christian W. Berg utses till chef för affärsområde Viking Supply Ships.

Kvartal 3

Rekordhøgt avslut inom offshore

Svagt resultat påverkat av omstrukturingskostnader och låg aktivitet inom bulksegmentet. Leverans av AHTS-fartyget Magne Viking, det tredje i en serie av fyra nybyggen. Ökad aktivitet och höjda rater ger rekordhøgt avslut för Magne Viking på offshorespotmarknaden om 1,5 MNOK/dygn för en åtta dagars charter. Njord Viking påbörjar en fyraårig charter för ENI Norge i Barents hav. Vidar Viking påbörjar en två månaders charter utanför Grönland för brittiska Cairn Energy.

Kvartal 4

Nyemission och förvärv av SBS Marine

Nya treåriga fraktavtal inom bulk tecknas med FNsteel och Nordkalk. Flerårigt avtal tecknas för AHTS-fartyget Vidar Viking med ryska Sakhalin Energy för tjänster inom bland annat isbrytning*. Nyemission genomförs om cirka 555 MSEK för att förvärva SBS Marine och stärka bolagets finansiella ställning. Henning E. Jensen ersätter Rolf Skaarberg som VD för koncernen. Huvudkontoret för Industrial Shipping flyttas från Skärhamn till Göteborg och huvudkontoret för Viking Supply Ships i Köpenhamn står klart.

► Sammanfattning av året

Svag resultatutveckling, men hög aktivitet och stora strategiska förändringar.

- Förberedelser för en delning av koncernen i två fristående börsnoterade bolag.
- Förvärv av rederi- och logistikföretaget Österströms.
- Leverans av två nybyggda AHTS-fartyg (därefter har Brage Viking levererats i januari 2012).
- Nya fraktavtal med StoraEnso och FNsteel, två av affärsområde Industrial Shippings största kunder.
- Flytt av huvudkontor för koncernen TransAtlantic inklusive Industrial Shipping till Göteborg. Nytt huvudkontor för Viking Supply Ships i Köpenhamn.
- Nyemission om cirka 555 MSEK och förvärv av SBS Marine.
- Nya avtal med Cairn Energy, Shell och Sakhalin Energy* inom isbrytning och offshoretjänster.
- Byte av namn på affärsområde Offshore/ Icebreaking till Viking Supply Ships.

► Händelser efter räkenskapsårets utgång

Heléne Mellquist tillträdde som CFO från den 2 januari 2012. Kim H. Sörensen utsågs i januari 2012 till ny chef för affärsområde Industrial Shipping med start den 1 mars 2012.

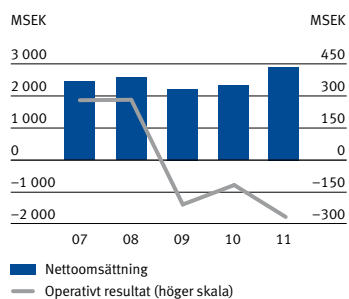
2 989 MSEK

Koncernens nettoomsättning ökade under året

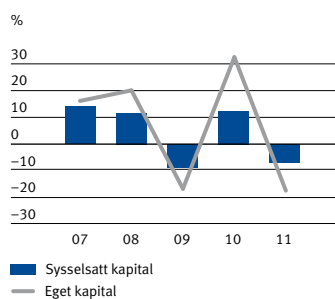
* Avtalet är villkorat av godkännande från TransAtlantics styrelse och berörda banker.



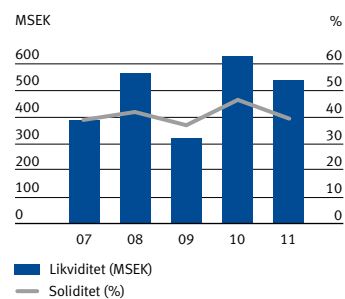
Nettoomsättning och operativt resultat



Avkastning på sysselsatt och eget kapital



Likviditet och soliditet



Nyckeltal¹⁾

	Jan-dec 2011	Jan-dec 2010	Jan-dec 2009
Nettoomsättning, MSEK	2 989	2 394	2 284
Operativt resultat före skatt, MSEK	-272	-121	-213
Resultat före skatt, MSEK	-466	407	-276
Resultat efter full skatt, MSEK	-435	585	-221
Nettoresultat per aktie, SEK ²⁾	-6,60	16,60	- 8,00
Eget kapital, SEK/aktie ²⁾	22,50	43,20	42,40
Avkastning på sysselsatt kapital, %	-6,9	12,8	- 9,0
Avkastning på eget kapital, %	-17,8	32,8	-17,1
Soliditet per balansdagen, %	39,5	46,6	37,0

1) Jämförbarheten mellan åren påverkas av att Trans Viking bolagen ingår till 100 procent från slutet av september 2010 (tidigare 50 procent), att Österströmskoncernen inkluderas i räkenskaperna från och med juni 2011 och att affärsområde Viking Supply Ships mottagit två fartygsleveranser under året samt förvärvat SBS Marine med redovisningsmässig effekt från oktober.

2) Efter nyemission i december 2011, då antalet aktier fördubblades.

Två verksamheter med olika förutsättningar

Under 2011 har vi fokuserat på att bygga upp två distinkta affärsområden som långsiktigt ska kunna konkurrera framgångsrikt på sina respektive marknader. Viking Supply Ships och Industrial Shipping opererar samtidigt på marknader med helt olika förutsättningar de närmaste åren.

Även om jag tillträdde som VD och koncernchef vid årsskiftet så har jag i egenskap av VD för TransAtlantics moderbolag Kistefos AS varit involverad i det senaste årets arbete med att utveckla verksamheten. Det har varit en hög aktivitet där vi balanserat olika tillväxtsatsningar med att minska kostnader och öka effektiviteten. Arbetet syftar till att skapa två var för sig starka verksamheter – med två separata organisationer – som har goda förutsättningar att konkurrera framgångsrikt på sina respektive marknader. Förutsättningarna på de olika marknaderna ser dock olika ut.

Stark offshoremarknad gynnar Viking Supply Ships

Jakten på nya olje- och gasfyndigheter för att tillgodose ett snabbt, växande globalt behov av energi har lett till en allt högre aktivitet inom offshore det senaste året. Dessutom befinner sig offshoremarknaden i balans vad gäller utbud och efterfrågan på fartyg där bland annat en global dynamik bidrar till att fartygen opererar där de bäst behövs. Viking Supply Ships har ett starkt erbjudande för att kunna dra fördel av en förväntat positiv utveckling av efterfrågan kommande år. Fartyg och system samt medarbetare med hög kompetens inom offshore och isbrytning finns redan på plats. De nya kontrakt som togs inom arktisk offshore under 2011 är ett kvitto på detta. Nu gäller det att växa med marknaden och vara med och konkurrera om bland annat nya stora kontrakt i arktiska farvatten inom offshoreaktiviteter och Ice Management.

Fortsatta effektiviseringar inom Industrial Shipping

Industrial Shipping opererar på en marknad med helt andra förutsättningar. Bakom detta ligger såväl en svag ekonomisk utveckling i Europa som överbeställningar av tonnage från överoptimistiska redare. Dessa faktorer kommer att hålla nere fraktraterna under flera år framöver och innebär att vi måste fokusera extra mycket på att vidareutveckla produkter och tjänster som efterfrågas av våra kunder samt minska kostnaderna och öka effektiviteten. Under 2011 har vi inlett och kommit en bit på väg med en kraftfull omstrukturering av verksamheten. Fokus ligger bland annat på ett bättre driftsnetto och att stärka konkurrenskraften genom att effektivisera linjenätet, reducera kostnader och ändra kontraktsstrukturen. Ännu återstår en del innan vi nått ända fram, men vi ser att det vi genomfört tagits emot positivt av våra kunder. Under året har Industrial Shipping tagit flera nya kontrakt hos några av de största bolagen inom nordisk basindustri. Affärsområdets kompetens inom integrerade logistiklösningar kommer att betyda mycket de närmaste åren för att kunna öka marknadsandelarna och förbättra lönsamheten.

Trots de olika marknadsförutsättningarna ser vi två starka affärsområden med en stark huvudägare växa fram – vilka kommer att kunna utvecklas framgångsrikt även som självständiga bolag när delningen av koncernen väl är genomförd. Och på några års sikt räknar jag med att kunna se tillbaka på 2011 som en mycket viktig period i byggandet av dessa bolag.

Henning E. Jensen
VD och koncernchef, TransAtlantic



” Vi ser två starka affärs-
områden växa fram –
vilka kommer att utveck-
las framgångsrikt även
som självständiga bolag.”

40 år inom svensk sjöfart

1972–1989

Nordsjöfrakt bildas och drivs från Skärhamn, Tjörn och utvecklas successivt med mindre bulk och RoRo-tonnage. Verksamheten omfattar år 1989 femton fartyg, inklusive tre kylfartyg som förvärvats tillsammans med Bylock Group. Bylock & Nordsjöfrakt (B&N) bildas den 31 december 1989 genom en sammanslagning av Nordsjöfrakts verksamhet och Bylock Group.

1990

Gorthon Lines förvärvas från Bilspeidition (nuvarande Schenker).

1991

B&N börsnoteras på Stockholmsbörsens O-lista.

1993

1990–1993 växer verksamheten genom olika fartygsköp. 1993 förvärvas dessutom Svenska Orient Linien från Bilspeidition. B&N flyttas till Stockholmsbörsens A-lista.

1994–1996

Det holländska rederiet Moerman (med en mindre flotta av bulk- och RoRo-tonnage) och Panamax-operatören Transbulk förvärvas. Tre nybyggda RoRo-fartyg levereras och hyrs in av Gorthon Lines för att betjäna SCA i ett långt charterkontrakt.

1997

B&N omstruktureras. Gorthon Lines delas ut till aktieägarna och noteras på Stockholmsbörsens O-lista. Svenska Orient Linien avyttras till 75 procent genom en börsnotering (också på O-listan). Även B&N flyttas till O-listan. Den kvarvarande verksamheten består huvudsakligen av bulkverksamhet samt en flotta av time charter-uthyrda RoRo-fartyg.

1998–2000

B&N köper 74 procent av Paltrans Shipping. Det nya affärsområdet Offshore/Icebreaking etableras för vars verksamhet tre nya kombinationsfartyg byggs. Trans Viking etableras som ett joint

venture, ägt till 50 procent av B&N och 50 procent av Kistefos genom det helägda dotterbolaget Viking Supply Ships AS.

2001–2003

B&N förvärvar 34 procent i Gorthon Lines. Offshore/Icebreaking har samtliga tre fartyg i operation. 2001–2002 sätts totalt fyra nya fartyg i trafik över Atlanten. Tonnagesamarbete med Gorthon Lines inleds. Under 2002–2003 visar bulksegmentet liksom RoRo-verksamheten väsentliga förluster vilket bland annat leder till stora omstrukturings- och nedskrivningskostnader.

2004

I april bildas det 50/50 ägda samtrafikbolaget Gorthon-B&N TransAtlantic. Utestående andel i Paltrans förvärvas och blir därmed helägt. I oktober offentliggörs förslaget om ett fullständigt samgående med Gorthon Lines.

2005

Fusionen mellan B&N Nordsjöfrakt och Gorthon Lines slutförs i mars och B&N Nordsjöfrakt ändrar namn till Rederi AB TransAtlantic. B&N Transbulk säljs under det första kvartalet. Under året flyttas TransAtlantics aktie till Stockholms Attract 40-lista. TransAtlantic startar bolaget TransLumi Line AB.

2006

Affärsområde Offshore/Icebreaking förvärvar ytterligare ett ankarhanteringsfartyg, Odin Viking. Ytterligare två isgående ankarhanteringsfartyg beställs för leverans 2009–2011. Under andra halvåret får affärsområde Industrial Shipping leverans av två av tre nya fartyg i långtidskontrakt för Stora Enso. Avtalet löper på 15 år. Stora Enso kommer att fylla fartygen med sina laster till ca 60 procent och därefter marknadsföra TransLumi Line den kvarvarande tonnagekapaciteten till tredje part för att effektivt utnyttja lastkapaciteten. Äldre fartyg inom Atlantdivisionen avyttras och hyrs tillbaka på kortare period.

2007

Ytterligare två isgående ankarhanteringsfartyg beställs för leverans 2011. Det tredje fartyget TransTimber, som går i långtidskontrakt för Stora Enso, levereras.

2009

I juni meddelas att den tidigare aviserade försäljningen av division Atlanten avbrutits.

2008

En ny integrerad offshoreservice för operationer i arktiska farvatten utvecklas. Systemen TransAtlantic Ice Academy och TransAtlantic Ice Council lanseras. Uppdrag utförs åt Shell utanför Alaska.

2010

TransAtlantic förvärvar utestående aktier och andelar i joint venturebolagen Trans Viking, vilket resulterar i att norska Kistefos blir ny huvudägare i TransAtlantic. Uppdrag utförs inom Ice Management utanför Grönland med fartygen Vidar, Balder och Tor Viking II. Fyraårigt kontrakt tecknas med ENI Norge om Ice Management-tjänster i Barents Hav 2011–2015. Leverans av Loke Viking.

2011

TransAtlantic förvärvar rederi- och logistikföretaget Österströms och SBS Marine, startar upp TransBothnia Line och beslutar att flytta huvudkontoret från Skärhamn till Göteborg till årsskiftet 2011/12. Flerårigt kontrakt tecknas med oljekonsortiet Sakhalin Energy om bland annat isbrytning utanför Sakhalin, Ryssland*. Leverans av Njord och Magne Viking. TransAtlantic fattar beslut om att förbereda för en uppdelning av koncernen i två delar samt förbereda för en notering på Oslo Börs av dotterbolaget Viking Supply Ships A/S. TransAtlantic kommer fortsatt vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm och bestå av affärsområde Industrial Shipping.

2012

Leverans av Brage Viking. Arbetet med att dela upp koncernen i två fristående börsnoterade bolag fortsätter.

* Avtalet är villkorat av beslut av styrelsen i TransAtlantic och berörda banker.



Den operativa verksamheten

TransAtlantics operativa verksamhet är uppdelad i två affärsområden, Industrial Shipping och Viking Supply Ships. Dessa affärsområden har även delats upp organisatoriskt under 2011, med egna huvudkontor. Under 2012 fortsätter arbetet med att förbereda affärsområdena till att kunna verka som två fristående börsnoterade bolag. Affärsområde Viking Supply Ships planeras att delas ut till aktieägarna och börsnoteras på Oslo Börs. Affärsområde Industrial Shipping behåller namnet TransAtlantic och kommer att vara fortsatt noterat på NASDAQ OMX Stockholm.

Industrial Shipping

Affärsområde Industrial Shipping erbjuder integrerade logistiklösningar och effektiva fartygstransporter. Verksamheten består av fem divisioner vilka samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och ge kunderna hög service. Detta kombineras med en logistisk infrastruktur inom Europa, egna terminaler på strategiska platser samt nätverk för kompletterande landtransporter.

Geografiskt område

Fokus främst på Östersjöområdet, men även Nordsjön och Medelhavet.

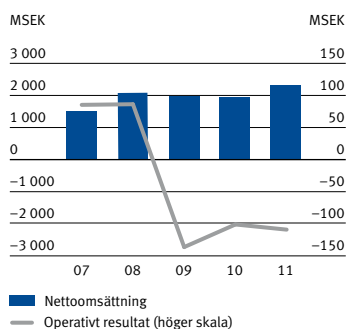
Kunder

I första hand skogs- och stålindustrin i Östersjöområdet samt basindustrin i övriga Norden. De största kunderna är StoraEnso, FNsteel, SSAB, Rautaruukki, M-real, Sveaskog och Nordkalk.

Resurser

48 fartyg med dedikerade besättningar samt cirka 215 landanställda medarbetare i sju länder som arbetar på terminaler, kontor och i hamnar.

Nettoomsättning och operativt resultat



Den svaga marknadssituationen, med låg efterfrågan och ett överutbud på tonnage, pressade lönsamheten inom affärsområdet. Även omstruktureringkostnader och förvärvseffekter påverkade resultatet negativt.

Andel av omsättning



TRANSATLANTIC

sid 10–21 ►



Viking Supply Ships

Med specialanpassat tonnage och besättningar med specialistkunskaper erbjuds oljeprospekterande kunder i Nordsjön och arktiska farvatten en säker och förutsägbar operation genom en integrerad offshore- och Ice Managementtjänst. För svenska Sjöfartsverkets räkning sker vid behov isbrytning i Östersjön under årets första kvartal.

Geografiskt område

Nordsjön och arktiska områden såsom Barents Hav, Grönland och Beaufort Sea.

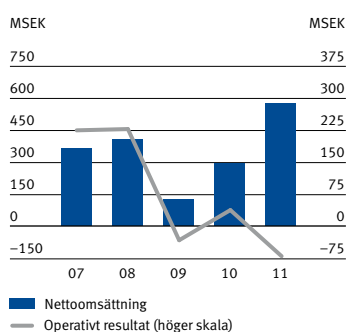
Kunder

De stora internationella oljebolagen, andra oljeprospekterande bolag samt svenska Sjöfartsverket. De största kunderna är Cairn Energy, Eni Norge, Shell och Statoil.

Resurser

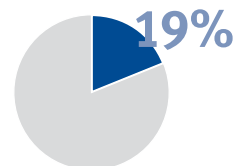
14 fartyg – varav tre kombinerade isbrytare/AHTS-fartyg, fyra nybyggda isförstärkta AHTS-fartyg (inklusive Brage Viking som levererades i januari 2012) och fem moderna PSV-fartyg – med dedikerade besättningar som har lång erfarenhet av isbrytning och offshorearbeten i svåra väderförhållanden. Cirka 40 landanställda medarbetare på kontor i Danmark, Sverige, Norge, Skottland och Ryssland.

Nettoomsättning och operativt resultat



Offshoremarknaden har successivt stärkts under året med ett ökat antal riggförflyttningar och generellt sett ökad aktivitet. Det har inneburit ökad utnyttjandegrad för Viking Supply Ships AHTS-fartyg med höjda rater som följd. Omstruktureringar och framtida satsningar påverkade resultatet negativt.

Andel av omsättning



14 fartyg



sid 22–31 ►

Kommentar från affärsområdeschefen:

Viktigt steg mot lönsamhet



Under 2011 har en kraftig omställning av verksamheten inletts. Vi har minskat kostnader, anpassat flottan och vi har utvecklat nya tjänster som ska ta TransAtlantic från ett traditionellt rederi till att bli en ledande logistikaktör för stora och krävande kunder inom basindustrin i norra Europa.

Det omfattande arbete som under 2011 påbörjats med att utveckla och förbättra verksamheten inom Industrial Shipping har gett resultat. Vi har ett ännu tydligare fokus på effektiva transportlösningar med Östersjön som geografisk bas och har byggt upp kompetens, system och tjänster som gör att vi har förutsättningar att växa med våra stora nordiska industrikunder över hela Europa – såväl till sjöss som på land.

Fler tjänster ska adderas

Samtidigt kan det som gjorts ses som ett viktigt första steg mot lönsamhet. Vi opererar på en marknad som är utsatt för hård konkurrens och med stora obalanser. Det finns alldeles för mycket tonnage som tävlar om samma kunder, en situation som under de senaste åren pressat ner fraktraterna till låga nivåer – och något vi troligen får leva med under flera år framöver.

Vi ser också att våra kunder ställer allt högre krav på sina leverantörer och efterfrågar ökad frekvens, sänkta ledtider och lägre enhetskostnader. Förutom att möta dessa utmaningar genom att bli ett ännu effektivare företag så ska vi fortsätta utveckla vår kunskap i syfte att addera allt fler tjänster som gör TransAtlantic mer attraktivt än sina konkurrenter.

Att kunna bygga nya transportsystem för såväl befintliga som nya kunder samt att integrera andra transportlösningar, såsom järnvägar, lastbilar och pråmar, är nyckeln till vår fortsatta framgång. Vi har idag några av de största företagen inom bland annat skogs-, stål- och kemisk industri i Norden som kunder. Att möta och överträffa dessa kunders förväntningar underlättar för en fortsatt expansion även inom andra kundsegment. Under 2012 har vi ett starkt fokus på ökad lönsamhet genom att både gasa och bromsa. Vi ska fortsätta förbättra och höja vår produkt- och servicenivå och vi ska stärka försäljningsorganisationen. Tillsammans med en fortsatt kostnadsanpassning av verksamheten ska detta leda till att vi kan öka vår omsättning och utnyttjandegrad och ta nästa steg mot lönsamhet.

Kim H. Sörensen
Affärsområdeschef, Industrial Shipping

Effektiva logistik- och transportlösningar

Affärsområde Industrial Shippings affärsidé är att addera värde till europeiska industrikunder genom att leverera miljöeffektiva logistiklösningar av högsta kvalitet och med största tillförlitlighet. Med integrationen av Österströms och utvecklingen av nya tjänster och kompetenser har en snabb omställning påbörjats av verksamheten under 2011. Nu ligger fokus på att öka lönsamheten.

Verksamheten inom affärsområde Industrial Shipping består av fem olika divisioner – med sammanlagt 48 bulk-, container- och RoRo-fartyg – som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och hög servicenivå åt TransAtlantic kunder. Detta kombineras med en logistisk infrastruktur inom Europa, egna terminaler på strategiska platser samt nätverk för kompletterande landtransporter. Med Östersjön som geografisk bas är verksamheten fokuserad på kontraktbaserade transporter, främst för nordisk basindustri.

Förvärv av Österströms breddar verksamheten

Som ett led i satsningen på att utveckla affärsområdet förvärvades rederi- och logistikföretaget Österströms under 2011. Österströms kompletterar affärsområdet genom sina sjötransporter med mindre bulkfartyg samt tjänster inom integrerad logistik. Förvärvet bidrar till att öka tjänsteutbudet och volymerna och har också medfört att affärsområdet delats in i fem divisioner; Bulk, Container, RoRo Baltic, Short Sea Bulk och Integrated Logis-

tics. Under året har ett intensivt arbete påbörjats för att förbättra lönsamheten i samtliga divisioner genom kostnadsrationaliseringar, översyn av strukturer och affärsplaner samt anpassning av flottan.

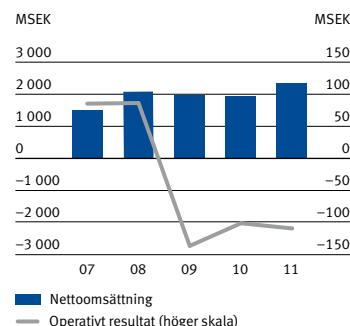
Stora kunder inom nordisk basindustri

TransAtlantic samarbetar med några av de största aktörerna inom skogs- och stålindustrin i Finland och Sverige. Detta är kunder med höga krav som opererar på en global marknad där tid och kvalitet är viktiga faktorer. Bolagen har ett stort behov av att bland annat korta ledtiderna och sänka kostnaderna för att kunna klara konkurrensen. Till de större kunderna hör bland andra Stora Enso, M-real, Rautaruukki, FNsteel, Sveaskog, SMA Mineral, SSAB och Nordkalk. Under 2011 tecknades ett nytt treårigt avtal med StoraEnso för deras transporter av papper från norra Finland till Tyskland, Sverige och Belgien. Avtalet innebär att en ny RoRo-linje startades mellan norra Finland och Antwerpen/Zeebrugge samt att TransAtlantic övertog både det kommersiella och operativa ansvaret för TransLumi Line från Stora Enso, som tidigare opererat

Fakta om affärsområdet

- Ett av Sveriges största rederier
- Huvudkontor i Göteborg samt kontor i Stockholm, Västerås, Södertälje, Hull, Helsingfors, Riga, Tallinn, Szczecin, Antwerpen, Oxelösund, Västervik och Raahe
- Fokus på Östersjön, med ledande positioner i Bottenviken
- Stora kunder inom nordisk basindustri
- Fem divisioner som samverkar
- Integrerade logistiklösningar
- 48 fartyg, varav 11 ägda
 - 10 RoRo-fartyg
 - 8 containerfartyg
 - 30 bulkfartyg

Nettoomsättning och operativt resultat



Ledning Industrial Shipping



Kim H. Sörensen
Chef för affärsområde
Industrial Shipping



Klas Eskilsson
CCO



Heléne Mellquist
CFO



Britta Stolt
HR-chef

linjen. Nya, viktiga avtal tecknades även med FNsteel och Nordkalk för transporter av såväl insatsvaror för stålproduktion som förädlade stålprodukter.

Flexibel fartygsflotta

En allt större del av fartygen hyrs in så att flottan snabbt ska kunna anpassas utifrån kundernas behov samt förnyas i takt med teknisk utveckling och nya miljökrav. Detta kombineras med ägda fartyg för att tillgodose ett långsiktigt behov av moderna fartyg med hög isklass och rätt tonnage för kunderna. På så vis behålls hög kompetens inom områden som exempelvis fartygsdrift, lastekonomi och fartygsutveckling. Bulkfartyg har i och med förvärvet av Österströms blivit en stor del av det sammanlagda tonnaget, men genom ständigt arbete med att optimera utnyttjandet av fartygsflottan har inhyrda fartyg kunnat återlämnas successivt.

För samtliga divisioner sker en långsiktig omställning mot större, effektivare men

färre fartyg. Under 2011 såldes fem fartyg och fem fartyg återlämnades efter avslutad charter. Vid årsskiftet fanns totalt 48 fartyg inom affärsområdet, varav 11 ägda. Antalet fartyg har ökat jämfört med samma tidpunkt föregående år som en följd av förvärvet av Österströms.

Strukturella problem inom sjöfarten består

Rederibranschen lider fortfarande av sviktarna efter den senaste högkonjunkturen då redare och andra investerare beställde många fartyg som nu kommer ut på marknaden. Enligt Svensk Sjöfartstidning har det beställts cirka 9 000 fartyg på sammanlagt 560 miljoner ton dödvikt, vilket motsvarar närmare halva världshandelsflottan. Alla beställda fartyg levereras dock inte. En del avbeställs, andra beställningar skjuts upp och ett antal varv förväntas gå i konkurs. Trots detta kommer nyleveranserna att vara omfattande och bidra till att hålla nere fraktraterna under de närmaste åren.

► Aktiviteter 2011

- Förvärv av Österströms
- Flytt av huvudkontor till Göteborg
- Nytt avtal med StoraEnso
- Nya avtal med FNsteel och Nordkalk
- Ny terminal i Hull, England
- Avveckling av Atlantrafiken och TransSuomi Line
- ISO-certifiering av flotta och bolag slutförd

► Fokus 2012

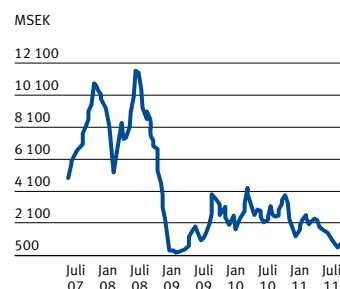
Synergierna och fördelarna mellan de olika divisionerna ska utnyttjas i ännu större utsträckning. Förutom fortsatt fokus på nordisk basindustri ska kundbasen breddas med nya kunder även i andra branscher som kan dra nytta av affärsområdets helhetslösning som innebär en komplett systemtrafik, både vad gäller linjenätverk och typ av fartyg, kopplat med integrerad landlogistik.



Hela flottan miljö- och kvalitetscertifierad

TransAtlantic är certifierat enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001 och miljöledningssystemet ISO 14001. Miljöcertifieringen omfattar 54 miljöledningpunkter för verksamheterna både till havs och på land. TransAtlantic prioriterar miljöfrågorna högt och mäter miljöbelastningen kontinuerligt i varje enskild sjötransport.

Baltic Dry Index (Biffex) 1997–2011



Stort utbud av tonnage pressar fraktrater

Baltic Dry Index är en global prisindikator för sjötransporter med torra varor såsom kol, järnmalm, koppar och spannmål. De stora strukturella problemen inom shipping, med en alldeles för snabb ökning av den globala fartygsflottan, bidrar till att hålla nere fraktraterna på fortsatt låga nivåer.

Utvecklingen inom divisionerna

Division RoRo Baltic

Divisionen bedriver Östersjöbaserad systemtrafik för bland annat skogsindustrin med dedikerade RoRo- och containerfartyg. TransAtlantic har länge varit en av de större operatörerna inom RoRo-segmentet i Östersjön och har byggt upp långa kundrelationer och effektiva transportsystem. Uppbyggnaden av sjötransportsystemen för StoraEnso har gett TransAtlantic en successivt utökad kundbas även utanför skogsindustrin. Under året genomfördes en del förändringar i trafik- och avtalsstruktur som innebär ett ökat fokus på Bottenviken samt att TransAtlantic tar ett större grepp om trafiken. Vid årets slut drevs tre linjer – TransLumi Line,

TransBothnia Line och TransFeeder North – med sammanlagt sex fartyg mellan norra Finland och Sverige/Tyskland/Belgien. Lasterna omfattar, förutom papper och pappersmassa, framför allt tankcontainers, rullande laster och vanliga containers. En växande och viktig del är projektlaster för bland annat den snabbt växande gruvindustrin i norra Finland och Sverige.

► Utveckling 2011

Med undantag av en svag inledning, på grund av det besvärliga isläget i Östersjön, utvecklades divisionen stabilt under året med god fyllnadsgrad av såväl skogsprodukter från StoraEnso

som tredjepartslaster från befintliga och nya kundsegment.

► Fokus 2012

Förvaltning av nuvarande trafik med fokus på att öka lönsamheten ytterligare i systemen genom ökad utnyttjandegrad i fartygen och samtidigt se på nya långsiktiga projekt för utökad systemtrafik för skogsindustrin i Östersjön.

Förstärkning av det nya TransBothnia-konceptet genom att öka utnyttjandegraden i fartygen samt ökad koncentration av linjetrafik på Bottenviken baserat på ett kontrakt med Stora Enso.



Division Container

Divisionen bedriver containerbaserad linjetrafik på England, TransPal Line, samt feedertrafik, TransFeeder South. Linjerna betjänas av moderna containerfartyg med isklass, flertalet

med inbyggda avfuktare för transport av fukt känsliga stålprodukter. Under året har TransPal Line utökats med ett fartyg och inom TransFeeder South har större tonnage satts in för att kunna ge utrymme för fortsatt expansion. Inom divisionen ingår klarerings-, lagrings- och speditorsverksamhet i både Sverige och England. I England distribueras importgodset till dess slutliga mottagare, antingen via lagerhotell eller direkt från fartygen, som en integrerad del av transporten. Med den nya terminalen i Hull skapas ytterligare fördelar för kundernas totala transportkedja genom bland annat en modern maskinpark och nya stora lagerutrymmen. Vid årsskiftet gick fyra fartyg i TransPal Line och två fartyg i TransFeeder South.

► Utveckling 2011

En viss avmattning i efterfrågan på stålprodukter medförde något lägre snittlaster inom TransPal Line. TransFeeder South uppvisade fortsatt stark volymtillväxt.

► Fokus 2012

I Hull ska ett arbete genomföras med att effektivisera och koordinera alla godsflöden för att få bättre kostnadseffektivitet och därmed skapa ännu större konkurrensfördelar för kunderna. Ytterligare effektivisering av trafiken ska ske samt arbete med att utveckla större upptagningsområden genom en fokuserad marknadsansats. En vidareutveckling inom verksamhetsrelaterat IT-stöd kommer också att utgöra ett prioriterat område 2012.

Division Bulk

Verksamheten omfattar fyra mellanstora isklassade bulkfartyg för kontraktssinriktade transporter i Östersjön och Nordsjön för främst skogs-, stål och den agrara industrin. Ett intensivt arbete har under året genomförts med att finna längre kontrakt och att renodla flottan mot mellanbulksegmentet. Ett treårigt kontrakt tecknades för två av fartygen med de finska företagen FNsteel och Nordkalk för transporter av insatsvaror till stålproduktion. Under början av 2012

överflyttades fartygen från den transatlantiska delen av divisionen, RoRo-fartygen TransPine och TransWood, till division RoRo Baltic och den nya linjen TransBothnia i Östersjön. Därmed finns bara ett fartyg kvar i divisionen som kör mot kunder i Nordamerika. Fartyget, TransFighter, transporterar tidningspapper utmed den nordamerikanska ostkusten på avtal för kanadensiska Kruger.

► Utveckling 2011

En hög exponering mot en svag spotmarknad på grund av låg lasttillgång och överkapacitet på tonnage, gav svag lönsamhet inom divisionen. Under året har Atlantrafiken lagts ner.

► Fokus 2012

Förvalta befintliga och utveckla nya kontrakt. Utveckla nya affärsrelationer och att växa med lönsamhet i Östersjön även genom fortsatta synergier med andra divisioner inom affärsområdet.

Division Short Sea Bulk

Divisionen förfogar över ett 25-tal mindre bulkfartyg som är anpassade för alla slags produkter inom skogs- och stålindustrin. Fartygen anlöper de flesta hamnar inom Östersjöområdet samt flera av hamnarna på kontinenten. Divisionen erbjuder integrerade logistiklösningar för bland annat den finska stålindustrin, som inkluderar distribution av stålprodukter från Polen till slutkunder i centrala och östra Europa. Under 2011 har ett omfattande arbete genomförts med att

anpassa kapaciteten till en lägre efterfrågan samt att skapa en flexibel kontraktsstruktur på de nya charteravtal som ingås.

► Utveckling 2011

Den svåra isvintern i början av 2011 påverkade aktiviteten negativt och en successivt svagare efterfrågan på skogs- och stålprodukter gjorde att divisionen gick med förlust under 2011.

Marknaden karakteriseras av överutbud av tonnage och konjunkturellt låga kontraktsvolymer hos de större kunderna.

► Fokus 2012

Att etablera en flexibel struktur på tonnaget samt att öka effektiviteten i flottan genom närmare dialog med kunderna och fler tredjepartslösningar i syfte att minska beroendet av en typ av produkter.

Utvecklingen inom divisionerna forts.

Integrated logistics

Varje produkt kräver sin egen logistiklösning; från råvarutransport till industri, vidare till förädling, mellanlagring och slutligen leverans till slutkund. TransAtlantic erbjuder integrerade logistiktjänster som inkluderar sjötransporter, terminaloperation, lagring, landdistribution och IT-tjänster. Genom dessa delar erbjuds en obruten transportkedja och det skapas ett utökat informationsutbyte med kunderna samt med deras respektive kunder. Målet är att öka andelen tjänster inom samtliga divisioner genom att sälja fler integrerade lösningar till befintliga och nya kunder.

Sjötransporter

De 48 container-, RoRo- och bulkfartygen ingår som en central del i affärsområdets integrerade logistik. Befäl ombord på fartygen har hög kunskap i vilka krav kunden ställer på frakten och hur den fortsatta processen av godset går

till. Då transportererna omfattar känsliga produkter såsom pappersmassa och olika typer av stålprodukter är det extra viktigt med anpassade lastrum och en varsam lastning och lossning.

IT-och informationssystem

Informationshanteringen kring godset blir allt mer omfattande och nödvändig. Ingen vill ligga på stora lager eller få onödigt spillmaterial, därför blir varje beställning mer exakt och mer frekvent. Inom flera av affärsområdets divisioner erbjuds sammanhållande IT-system som övervakar varje enskild godsartikel som befinner sig i logistikkedjan och när den beräknas nå slutkund. Detta sker genom läsning och identifiering av streckkoder som ger kunden möjlighet att via en webbplats följa godsets rörelse. Liknande system används sedan tidigare för landtransporter men är ovanliga i kombination med industriell sjöfart.

Terminalhantering

Det är viktigt att fartyget ligger så kort tid som möjligt i hamn. Fartyg är dyra i drift och det är därför angeläget att ha hög last- och lossnings-effektivitet i hamnarna. TransAtlantic driver egna, effektiva terminaler i geografiska nyckelområden i Sverige, Polen och England. Här finns en omfattande erfarenhet inom sjöfart, hamn- och stuveriarbete, lasthantering, logistik, distribution och agentverksamhet. Hamnarna i Szczecin, Polen, samt i Hull, England utgör centrala omlastningspunkter och är strategiskt lokaliserade till de mest intensiva marknadsområdena för nordisk basindustri.

Lagring

Tjänsten mellanlagring är viktig för industrin. När ett fartyg lossar går det åt flera hundra godsvagnar och lastbilar för att transportera hela lasten vidare. Industrin har oftast inte kapacitet att ta emot hela transporten på en gång utan vill själv göra avrop för att på så vis anpassa leveranserna utifrån sin egen produktionstakt. Mellanlagringen inkluderas i TransAtlantic's integrerade logistiktjänst och hamnkoncept.

Distribution

Att arbeta i nätverk och partnerskap är en viktig del i att bygga ett logistiskt flöde. TransAtlantic har ett omfattande nätverk och flera partnerskap som möjliggör snabba och effektiva distributionstjänster via lastbil, tåg eller pråm. I till exempel Hull, England lastas godset på lastbil för vidare transport eller mellanlagring. I Szczecin, Polen sker ett samarbete med partners för flodbundna transporter på bland annat floden Oder som är vägen in till det europeiska flodsystemet liksom med partners som bedriver åkeriverksamhet i västra och östra Europa. Pråm och järnväg är de transportslag som ger klara miljöfördelar i kombination med sjötransporten.



Integrerade logistiklösningar



TransAtlantic adderar värden

TransAtlantic sköter hela transportkedjan och tar ett totalansvar mot kunderna. Det innebär att leveransprecision och kvalitetssäkring överlämnas till TransAtlantic. De olika logistikresurserna

som fartyg, hamn, terminal och landtransport ingår som delar i en och samma helhet. Kunderna får endast en faktura trots att många omväxlingspunkter är delaktiga i transporten.



Nya kompetensområden växer fram

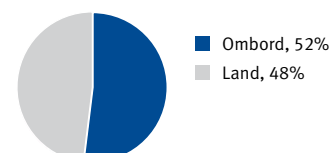
På en marknad utsatt för hård konkurrens, där ett stort utbud av tonnage begränsar en uppgång i fraktraterna, behöver nya tjänster utvecklas i syfte att kunna öka lönsamheten. Industrial Shipping har under 2011 strukturerats i en mer kundorienterad organisation som omfattar nya kompetensområden. Här ingår utveckling av kunskap för att tillgodose satsningen på integre-

rade logistiklösningar samt att bygga upp specifik kompetens inom olika branscher i syfte att ta fram ansvariga för nyckelkunder, så kallade Key Account Managers. Under året har även en process initierats i syfte att identifiera olika talanger inom TransAtlantic. Under 2012 ligger fokus på att utveckla och samordna ledarskapet i samband med att affärsområdet planeras bli ett självständigt bolag.

Affärsområde Industrial Shipping

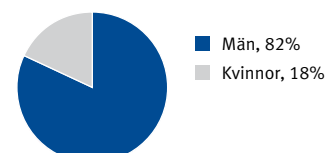
Antal anställda, (totalt 442 personer)

Per den 31 dec 2011

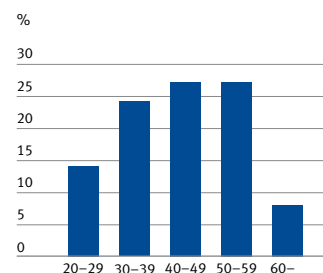


Könsfördelning

Per den 31 dec 2011



Åldersstruktur



Miljöövervakning med TransPaper

Under hösten 2008 installerades en så kallad Ferrybox på TransPaper. Det är en apparat som ger SMHI mätdata i realtid över internet om vattnets tillstånd i Östersjön. Projektet som planeras pågå i tio år är ett samarbete mellan SMHI, Finska havsforskningsinstitutet och TransAtlantic. Trans-

Paper går i regelbunden kontraktstrafik åt StoraEnso mellan finska Kemi, Lübeck i Tyskland och Göteborg och då kontraktet sträcker sig över många år ger det möjlighet att bedriva långsiktig högfrekvent marin miljöövervakning på samma rutt. Mätningar sker var tjugonde sekund och kompletteras

med vattenprover vid tjugofyra förutbestämda platser, vilka lämnas i land vid hamnanlöp. Fram till idag har över en miljon prover tagits, vilka kommer att ha stor betydelse för den långsiktiga miljöövervakningen av ett av världens känsligaste hav.

Säkerhet och miljö

Ständiga förbättringar

En effektiv drift av fartygen med fokus på kvalitetsstyrning har en avgörande betydelse för TransAtlantic. Dels kommer nya, internationella regelverk att leda till ökade kostnader, dels består TransAtlantics kunder till övervägande del av stora, internationella företag med höga krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete.

För att TransAtlantic ska kunna utvecklas framgångsrikt behöver rederiet vara ledande inom miljö och säkerhet samt kunna rekrytera de bästa medarbetarna. Hela TransAtlantics organisation och de fartyg som TransAtlantic opererar, möter kraven i ISM-koden och är certifierade enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001:2008 och miljöledningssystemet ISO 14001:2004.

Säkra leveranser

Ett säkerhetsarbete som syftar till att minimera incidenter är extra viktigt vid operationer i känsliga områden såsom Östersjön och Nordsjön. Säkerhetsfrågorna är ett prioriterat område och rederiet arbetar aktivt med förebyggande åtgärder. TransAtlantics Safety Management System (SMS) syftar till att främja och bidra till ett säkerhetsarbete som, både till lands och till sjöss, hela tiden förbättras. Rutiner och checklistor ombord på fartygen utvecklas kontinuerligt ihop med personalen för att minimera risker. Samtliga TransAtlantics fartyg är isklassade och har besättningar med iskompetens, vilket bidrar till att öka sjösäkerheten.

TransAtlantics bryggbefäl har utbildats i Maritime Resource Management (MRM). Det är ett system som bygger på det säkerhetstänkande som utvecklats inom flyget, där bland annat checklistor och rutiner medför att riskerna för olyckor begränsas till ett minimum. Förutom att minska risken för

navigatoriska fel och olyckor som grundstötningar och kollisioner bidrar MRM till att öka förståelsen för ett bra ledarskap och teamwork samt nyttan av en gemensam terminologi. MRM är implementerat på samtliga lastfartyg som drivs av TransAtlantic och under 2012 kommer utbildningen att fortgå enligt plan.

Ständiga miljöförbättringar

Miljö blir en allt viktigare konkurrensfaktor. Många transportköpare ökar kraven på ett effektivt miljöarbete hos sina leverantörer som ofta är högre än de olika lagkrav som gäller för näringen. Utvecklingen gynnar TransAtlantic, vars arbete med flottans miljöprestanda bygger på ständiga förbättringar. Inom koncernen bedrivs en rad olika projekt för att minska miljöbelastningen, vilka kontinuerligt anpassas till omvärldsförändringar och kundbehov.

Integrerad logistik för bättre miljö

Hela transportkedjan genomsyras av en ambition att skapa ett system med så liten miljöpåverkan som möjligt. TransAtlantics största bidrag till detta sker genom integrerad logistik där man miljö- och kostnadseffektivt kombinerar transporter på fartyg, järnväg och lastbil. Dessutom genomför TransAtlantic viktiga miljöinsatser genom att se till att fartygen är fullastade och att antalet positioneringsresor minimeras.

TransAtlantics miljömål under perioden 2009–2014

- Minska utsläppen till luft, inklusive CO₂, med 10 procent mätt i utsläpp per ton/km
- Minska antalet kemikalier ombord med 15 procent
- Minska bränsleförbrukningen ombord med 5 procent
- Använda kemikalier som är mindre farliga för människa och miljö
- Förbättra avfallshantering ombord
- Utöka kontrollen och hanteringen av utsläpp till vatten

Under 2011 har TransAtlantic särskilt fokuserat på energieffektivisering via flödesmätare och frekvensstyrning av fläktar, att ytterligare avlägsna farliga kemikalier och att öka användningen av biologiskt nedbrytbara oljor.

Minskade luftutsläpp

En begränsning av utsläppen av svavel- och kväveoxider samt att minska förbrukningen av fossilt bränsle och därmed minska utsläppen av koldioxid hör till de högst prioriterade frågorna inom TransAtlantic.

Skärpta utsläppsregler en utmaning

IMO antog 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. Reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i de så kallade svavelkontrollområdena (SECA) Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks från nuvarande 1,0 procent till 0,1 procent från och med 2015. Globalt sänks gränsen för svavelinnehåll till 0,5 viktprocent 2020 eller, beroende på tillgång, senast 2025. En konsekvens av kraven på minskad svavelhalt är att

fartygens kostnader för bunkerolja kommer att öka kraftigt, vilket medför betydligt högre sjötransportkostnader. Detta är svårt att överföra på kund och skulle kunna innebära att transporter flyttas från sjö till land, vilket är negativt ur miljösynpunkt. Behovet av alternativa lösningar är därför stort för de cirka 70 000 fartyg som berörs av de nya reglerna.

Problemet är att det blir svårt att få fram en beprövad och effektiv reningsteknik innan

reglerna träder i kraft 2015. Visserligen sker det en snabb utveckling av olika tekniker och inom användningen av alternativa bränslen men ännu finns ingen lösning som är tillräckligt effektiv varken ur renings- eller kostnadssynpunkt. TransAtlantic ser positivt på införandet av skärpta utsläppsregler, men inom rimlig tid, och är engagerade i en rad samarbeten kring utvecklingen av olika tekniker såsom scrubber och alternativa bränslen.

Fartygsförteckning

Industrial Shipping

Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår/ Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform	Flagga
TransAgila	Container	4 500	1994	Ägd – 67%	Antigua/Barbuda
TransFrej	Container	4 500	1994	Ägd – 70%	Antigua/Barbuda
TransNjord	Container	4 500	1995	Ägd – 100%	Gibraltar
TransOdin	Container	4 500	1994	Ägd – 65%	Antigua/Barbuda
TransAlrek	Container	4 500	1995/2006	Timecharter	Antigua/Barbuda
TransAnund	Container	9 800	2007	Timecharter	Cypern
TransJorund	Container	9 800	2007	Timecharter	Cypern
Conger	Container	5 207	1995	Timecharter	Antigua/Barbuda
TransPaper	RoRo	16 000	2006	Bareboat-charter	Sverige
TransPulp ¹⁾	RoRo	16 000	2006	Bareboat-charter	Sverige
TransTimber	RoRo	15 960	2007	Bareboat-charter	Sverige
TransEagle	LoLo	16 600	2002	Ägd – 100%	Nederländerna
TransOsprey ¹⁾	LoLo	20 400	2003/2008	Timecharter	Gibraltar
TransHawk	LoLo	16 600	2005	Bareboat-charter	Gibraltar
Toftön ²⁾	LoLo	14 900	1980	Timecharter	Gibraltar
TransAndromeda	Bulk	6 700	1999	Ägd – 100%	Nederländerna
TransCapricorn	Bulk	6 700	2000	Ägd – 100%	Nederländerna
TransFalcon	Bulk	5 700	1993	Ägd – 100%	Sverige
Andante	Bulk	6 397	2005	Timecharter	Gibraltar
Arina	Bulk	4 402	1989	Timecharter	Lettland
Brilliant	Bulk	5 557	1997	Bareboat-charter	Gibraltar
Distinto	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
Ernst Hagedorn	Bulk	4 401	1989	Timecharter	Antigua/Barbuda
Festivo	RoRo	4 600	1979	Bareboat-charter	Gibraltar
Forte	Bulk	6 397	2005	Ägd – 100%	Gibraltar
Forza	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Nederländerna
Furioso	Bulk	5 580	2007	Timecharter	Antigua/Barbuda
Lontano	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
Metallica	Bulk	4 401	1989	Timecharter	Antigua/Barbuda
Nemuna	Bulk	4 135	1989	Timecharter	Antigua/Barbuda
Risolut	Bulk	4 145	1997	Bareboat-charter	Gibraltar
Sereno	Bulk	4 455	1991	Timecharter	Nederländerna
Soave	Bulk	4 455	1991	Timecharter	Nederländerna
Sonoro	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
Vigoro	Bulk	5 580	2007	Timecharter	Gibraltar
Visurgis	Bulk	4 145	1997	Timecharter	Antigua/Barbuda
Volante	Bulk	4 135	2000	Bareboat-charter	Gibraltar
Solenne	Bulk	4 600	2000	Timecharter	Nederländska Antillerna
Subito	Bulk	4 600	2000	Timecharter	Nederländerna
Suono	Bulk	4 600	2000	Timecharter	Nederländska Antillerna
Salsa	Bulk	4 600	2000	Timecharter	Nederländska Antillerna
Samba	Bulk	4 600	2000	Timecharter	Nederländerna
Vikingland ²⁾	RoRo	16 675	1979/1996	Timecharter	Sverige
TransReel ¹⁾	RoRo	11 400	1987	Ägd – 100%	Sverige
TransFighter	RoRo/Sidolastare	18 855	2001	Ägd – 100%	Sverige
TransPine	RoRo/Sidolastare	18 855	2002	Bareboat-charter	Sverige
TransWood	RoRo/Sidolastare	18 855	2002	Bareboat-charter	Sverige
Ingrid Gorthon ²⁾	Sidolastare	14 240	1977	Timecharter	Cypern

1) Fartyget är uthyrt på timecharter basis.

2) Återlevererades januari/februari 2012.

En nordeuropeisk logistikaktör

Med 48 fartyg med dedikerade besättningar och med 213 landanställda på 13 kontor fördelat i sju länder erbjuder TransAtlantics affärsområde Industrial Shipping sina europeiska kunder kostnadseffektiva lösningar genom hög kompetens, effektiva system och anpassat tonnage. Tjänsteutbudet omfattar allt från separata sjötransporter till integrerade logistiklösningar som kan innefatta både sjötransport, terminalhantering, lagerhållning och distribution.

RoRo

Rullande last och enhetsgods

TransAtlantics tio RoRo-fartyg tar de flesta typer av rullande last, såsom bilar, lastbilar, tunga maskiner och gruvutrustning. Fartygen hanterar även enhetsgods såsom maskindelar, båtar, containrar och tankar.

Container

Inbyggda avfuktare

TransAtlantics åtta moderna containerfartyg har isklass, flertalet med inbyggda avfuktare för transport av fukt känsliga stålprodukter.

Bulk

Flexibla lastlösningar

TransAtlantics 30 isklassade bulkfartyg fraktar en rad olika torra produkter för skogs-, gruv-, kemi- och stålindustrin. Kunderna erbjuds att nyttja hela eller delar av fartygens lastutrymme.

Integrerade logistiklösningar

One-stop shop

TransAtlantics logistiklösningar är att likna vid en One-stop shop där kunden vänder sig till en enda kontaktperson som tar ansvar för kundens hela logistik från råvarutransport till leverans av färdig produkt till slutkund.

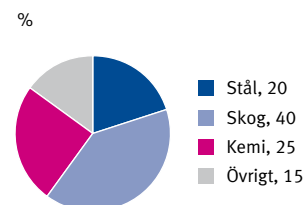
Konkurrenssituationen

TransAtlantics största konkurrenter inom industriell sjöfart är Spliethoff, Finnlines, DFDS Tor Line, Transfennica och Wagenborg. Segmentet präglas av överkapacitet och svag lönsamhet. För att kunna öka lönsamheten krävs ett bättre utnyttjande av fartygsflottan, till exempel genom samarbete mellan olika rederier. Detta skulle även leda till kostnadseffektivare frakter och minskad miljöbelastning.

Kortfakta 2011

- 2 300 fartygsresor

Andelar av produktkategorier som fraktats 2011

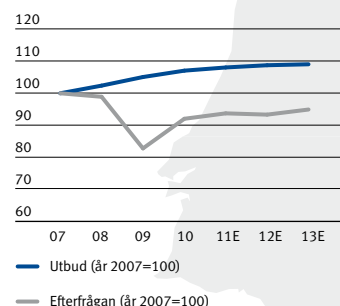


2012 – fokus på ökad lönsamhet

Efter att under 2011 genomfört rationaliseringar och anpassat tonnage ligger nu fokus på att öka tjänsteutbudet och volymerna samt att förbättra utnyttjandegraden av fartygsflottan och därmed höja lönsamheten.

Ingen marknadsbalans i Östersjön

Den ökning som skett av container- och bulkflottan i Östersjön sedan 2007 står inte i samklang med utvecklingen av efterfrågan. Obalanserna kommer att kvarstå under flera år framöver och verka dämpande på fraktraterna.



Källa: TransAtlantics egen uppskattning byggd på källor från officiell statistik eller marknadskällor inom sjöfart och produktions-/GDP-statistik.



Bottenviken

TransAtlantic har en stark position inom sjötransporter i Bottenviken, ett viktigt tillväxtområde för nordisk basindustri. TransAtlantics bulk-, container- och RoRo-fartyg transporterar bland annat skogs- och stålprodukter för några av de största företagen i regionen, såsom StoraEnso och Rautaruukki.

Helsingfors

Från det egna försäljningskontoret i den finska huvudstaden bearbetas de största företagen inom basindustrin i landet. Av affärsområde Industrial Shippings omsättning 2011 stod finska kunder för cirka 13 procent.

Short Sea Bulk

Division Short Sea Bulk erbjuder bland annat integrerade logistiklösningar för den finska stålindustrin, som inkluderar distribution av stålprodukter från stålbruken i Finland till slutkunder i Sverige, Norge och på kontinenten.

Szczecin

I den polska hamnstaden Szczecin har TransAtlantic etablerat en viktig terminal för integrerade logistiklösningar för bland annat finsk stålindustri. Genom partnerskap med aktörer inom tågtrafik, flodbundna transporter och lastbils-transporter distribueras produkter till slutkunder i centrala och östra Europa.

Hull

Den nya terminalen i engelska Hull ger TransAtlantic möjlighet att ta ett helhetsgrepp över kundernas verksamhet. Terminalen erbjuder en modern maskinpark och nya täckta lagerutrymmen om cirka 16 000 kvm, och eftersom den inte är tidvattenberoende kan fartygen ta mer och tyngre last.

- Hamn
- TransLumi Line (RoRo)
- TransBothnia Line (RoRo)
- TransFeeder North (Cont)
- TransPal Line (Cont)
- TransFeeder South (Cont)
- Ruukki Raahen/Antwerp (Bulk/MPP)
- Short Sea Bulk

En snabb och säker väg för finskt stål gods

Det omfattande logistiksystem som TransAtlantic bygger upp ska öka kundernas konkurrenskraft. Utifrån varje enskild kunds behov och förutsättningar tas ett logistikförslag fram som kan vara början på en lång och utvecklande affärsförbindelse. Med det finska stålbolaget FNSteel inleddes en sådan förbindelse 2007.

Det var då som det första bulkfartyget avgick från hamnen i Dalsbruk i Finland – lastad med stål-rullar (valstråd) för distribution via hamnarna Västervik i Sverige och polska Szczecin, till industrikunder runt om i Europa. Idag, fem år senare, har närmare 1,2 miljoner ton stål-rullar lämnat den finska hamnen med TransAtlantics fartyg, för vidare leverans via lastbilar, tågagnar och pråmar till kunder inom fordons- och byggindustrin på kontinenten och i Norden. Dessutom har stora mängder insatsvaror för FNsteels stålproduktion, såsom koks och malmpellets, fraktats in till stålverket i Finland.

Totalansvar för transporten

Logistikarbetet för FNSteel fortsätter. Ungefär två fartyg i veckan avgår året runt från hamnen i Dalsbruk med en värdefull last av stål-rullar. Hela logistikflödet opereras från TransAtlantics kontor i Stockholm och Szczecin, från lastningen i Finland till lossning hos slutkunden någonstans i Europa. FNSteel har TransAtlantic som enda kontakt för hela logistikkedjan, och kan följa varje enskild stål-rullas väg via TransAtlantics IT-system. Förutom att bidra till att stärka FNsteels konkurrenskraft genomsyras hela transportkedjan av en ambition att skapa ett värdeadderande system med så liten miljöpåverkan som möjligt.

TransAtlantic tar ett totalansvar mot FNSteel, vilket inkluderar leveransprecision och kvalitets-säkring.

En växande verksamhet

Effektiva logistiksystem byggs upp för flera aktörer inom nordisk basindustri. Förutom transport av stål- och skogsprodukter till slutkunder på kontinenten och Norden, via

”Hög kvalitet, korta ledtider och ett effektivt informations-system är avgörande faktorer för vårt samarbete med TransAtlantic.”

Markus Malinen, Vice President Logistics & Business Development, FNSteel*

hamnarna i Östersjön, tar TransAtlantic ansvar för hela logistikkedjan för kunder som transporterar container- och bulk-gods från Sverige och Finland till olika slutkunder i Storbritannien – via TransAtlantics terminal i Hull. Oavsett kund finns IT och miljöfokus alltid med som ett viktigt mer-värde genom hela transportkedjan.



* Finska FNSteel är ett ledande europeiskt företag inom produktion och förädling av specialstålsprodukter i form av valstråd och spännlina. Produkterna används i bland annat den europeiska fordons- och byggindustrin. Tillverkningen sker i Finland, Sverige och Holland med en sammanlagd stålproduktionskapacitet på cirka 600 000 ton per år.

50

lastbilstransporter från Szczecin sker varje dag

INFORMATION I REALTID

Alla stål-rullar som lämnar FNsteels produktionsanläggning i Dalsbruk är kundbeställda. Varje enskild stål-rulle är identitetsmärkt med en streckkod som via TransAtlantics informationstjänst ger detaljerad och löpande information till alla aktörer under hela transportvägen. Genom att TransAtlantic och FNSteel integrerat sina informationssystem har samtliga aktörer i logistikkedjan i realtid alltid kontroll på var deras produkter befinner sig.





KVALITETSSÄKRING VID LOSSNING

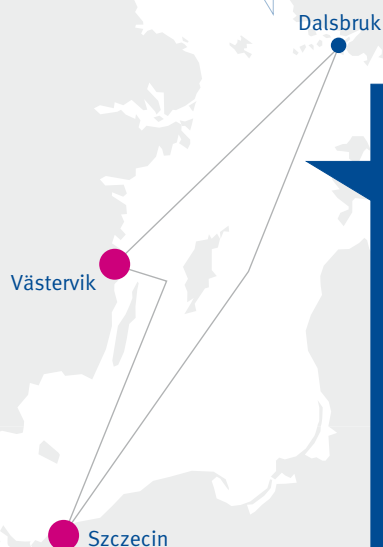
Vid lossning kontrollerar TransAtlantic varje enskild stålrollas kvalitet och skannar streckkoden på dessa innan de levereras vidare till kund eller placeras för mellanlagring. Via trådlös kommunikation i hamnen får såväl FNsteel som slutkunderna omedelbar information om vad som lossats och samtidigt ett uppdaterat saldo på lagret.



1

VARSAM OCH EFFEKTIV LASTNING

Specialstål är en känslig produkt. Lastningen och lossningen är därför speciellt anpassad för att stålrollarna inte ska komma till skada. Eftersom fartyg är dyra i drift även när de ligger stilla är hög last- och lossningseffektivitet viktigt. Det tar i genomsnitt cirka två dagar att lasta ombord upp till 3 000 ton stålrollar på något av TransAtlantics moderna bulkfartyg i hamnen i Dalsbruk.



2

SÄKER SJÖTRANSPORT

Stålrollar kräver även en särskilt anpassad lastsäkring för att undvika skador. För att effektivisera transportkedjan förbereds dessutom lastning och lossning ombord på fartyget innan det angrör hamnen. TransAtlantics moderna och bränslesnåla bulkfartyg är isklassade och kan gå i Östersjöns farvatten året runt.



4

EGNA TERMINALER

TransAtlantics terminal i Szczecin är dimensionerad för att ta emot och lagra FNsteels produkter. Lagerutrymmet fördelas mellan olika kunder och kvaliteter för att sedan avropas för slutlig leverans. I Szczecin har TransAtlantic ett eget kontor med sju medarbetare, vilka bland annat planerar för lossning av fartygen och den dagliga distributionen för TransAtlantics olika kunder. Personalen i hamnen arbetar i skift med att koordinera lossningen av stålrollar från fartyg till lager för att senare lasta dessa på lastbil, tåg eller pråm till slutdestinationen.



5

OMFATTANDE NÄTVERK FÖR DISTRIBUTION

Från sina terminaler i Szczecin, Västervik och Hull har TransAtlantic byggt upp ett omfattande nätverk av åkerier och andra distributionspartners. I Szczecin avgår upp mot 50 lastbilar varje dag med stålrollar från FNsteel till industrikunder i Polen, Tyskland, Österrike, Italien och Tjeckien. När slutkunden gör ett avrop skannas produkterna när de lastas på godsvagn, pråm eller lastbil. Ett meddelande går automatiskt till mottagaren och FNsteel som då vet att godset är lastat och på väg.

Kommentar från affärsområdeschefen:

Kompetens som ger konkurrensfördelar



Förutom att ha fått en ny organisation på plats, inklusive flytt av huvudkontor till Köpenhamn, så var 2011 ett år med hög marknadsaktivitet. Vi har tagit flera viktiga kontrakt som stärker vår ledande nischposition i arktiska områden och vi har med förvärvet av SBS Marine breddat vårt erbjudande.

Som grund för en fortsatt framgångsrik utveckling ligger vår kompetens. Viking Supply Ships förfogar över en unik kunskap att utföra operationer i områden med svåra väderförhållanden och i områden med is. Denna kompetens omfattar förstås våra system och metoder men framför allt utgörs den av den långa och gedigna erfarenhet som bland annat våra befäl byggt upp genom åren inom isbrytning och offshore. Vi kommer att fokusera ännu mer på att utveckla och marknadsföra denna konkurrensfördel framöver. En del i detta är att vidareutveckla utbildningssatsningen inom ramen för Viking ICE Academy och den arktiska expertisen inom Viking ICE Council. I den nya organisation som bildades under 2011 tillsattes de flesta nyckelpositioner av tidigare anställda i TransAtlantic. Dessutom lägger vi stort fokus på att utveckla våra egna talanger.

I januari 2012 tog vi leverans av det sista ATHS-fartyget från Astilleros Zamakona varvet i Spanien. Det innebär att vi nu har 14 egna offshorefartyg och isbrytare i vår egen flotta samt fem isbrytare som vi för svenska Sjöfartsverket har driftansvar för. Till sammans innebär detta ett kompetensmässigt ökat försprång inom isbrytning, tillika ett starkt erbjudande inför kommande förhandlingar om nya uppdrag i olika farvatten.

Positiva utsikter

Efter att marknaden under flera år pressats av ett stort utbud av tonnage och låg aktivitet såg vi under 2011 tecken på förändring. Utsikterna inför 2012 är positiva med färre fartyg tillgängliga, bara ett fåtal nybyggen och ökad aktivitet inom samtliga våra geografiska områden. Under de närmaste åren kommer bland annat flera viktiga uppdrag för att bistå oljebolagen vid prospektering i arktiska farvatten komma ut på marknaden. Med vår gedigna kunskap och erfarenhet samt nolltolerans vad gäller olyckor, utsläpp och materialskador så kommer vi att kunna vara med och framgångsrikt konkurrera om dessa uppdrag.

Christian W. Berg
Affärsområdeschef, Viking Supply Ships

Starkt erbjudande inom arktisk offshore

Viking Supply Ships omfattande kompetens att utföra offshoreuppdrag under isförhållanden och i hårda väderförhållanden kommer att växa i betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i arktiska farvatten. Under 2011 var aktiviteten hög inom affärsområdet, med bland annat ett viktigt strategiskt förvärv och nya kontrakt inom Ice Management.

Den kraftiga ekonomiska tillväxten i bland annat BRIC-länderna Kina och Indien leder till ett ökat energibehov. Trots en snabb utveckling av olika energieffektiva lösningar bedömer International Energy Agency (IEA) att den globala efterfrågan på energi kommer att öka med minst 35 procent fram till 2035. Då behovet av olika energislag troligen inte förändras mycket kommer även efterfrågan på olja och gas att öka i samma omfattning. Eftersom produktionen från befintliga fält minskar måste

nya fält tas i bruk och enligt IEA beräknas cirka 50 procent av oljan 2035 komma från nya fält och produktionsområden. Den procentuellt snabbaste produktionsökningen bedöms komma från offshorefält, bland annat i arktiska områden.

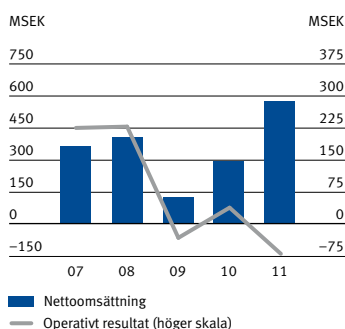
Arktiska farvatten får allt större betydelse

IEA bedömer att cirka 25–30 procent av världens potentiella olje- och gasreserver finns i arktiska områden. Att prospektera efter olja och gas i Arktis är en ny utmaning för oljebolagen. Förutom att övervinna de svåra is- och väderförhållanden som råder i dessa områden gäller det att klara av logistiken. För att lyckas krävs inte bara nyinvesteringar i riggar och fartyg utan även i nya operationsmetoder. Även om det är förhållandevis få arktiska områden som är exploaterade, så har länderna som kontrollerar dessa bjudit ut fler och fler licenser för exploatering. USA, Kanada, Grönland och Ryssland har redan sålt ett antal licenser och kommer sälja fler under 2012. De oljebolag som köpt licenserna har därmed redan gjort stora investeringar och åtaganden för arktiska farvatten. Eftersom licenserna i många fall går ut 2016–2017 måste prospek-

Fakta om affärsområdet

- Huvudkontor i Köpenhamn samt kontor i Aberdeen, Göteborg, Kristiansand och Moskva
- 391 medarbetare, varav 349 på fartygen
- Omfattande erfarenhet av isbrytning och offshoreaktiviteter
- En av få operatörer som har verklig erfarenhet av arktisk offshore
- Långa kontrakt med svenska Sjöfartsverket:
 - isbrytning vintertid med eget tonnage
 - ship management för de fem svenska statliga isbrytarna
- En flotta på 14 fartyg:
 - tre kombinerade isbrytare/AHTS-fartyg
 - fyra isförstärkta AHTS-fartyg
 - ett AHTS-fartyg utan isklass
 - sex PSV-fartyg utan isklass
- Ledande utbildningsprogram inom arktisk offshore – Viking ICE Academy

Nettoomsättning och operativt resultat



Ledning Viking Supply Ships



Christian W. Berg
Chef för affärsområde
Viking Supply Ships



Jan Lybecker Steffensen,
COO



Jesper Bejstrup
CFO



Jeanette Wetterström
HR-chef



Lars Karlsson
HSE-chef

Ej med på bild:
Tord Ytterdahl, CCO

teringen påbörjas senast 2013–2014 för att oljebolagen ska hinna med att grundligt genomsöka sina respektive licensområden.

Stort behov av nya offshorefartyg

Mot bakgrund av det ökade energibehovet och den positiva utvecklingen för offshore-fält är förutsättningarna gynnsamma för en successivt starkare marknad för offshore-fartyg. Jämfört med många andra fartygstyper befinner sig dessutom orderboken för offshorefartyg på låga nivåer, vilket också stärker marknadsutsikterna. Behovet av arktiska offshorefartyg med hög isklass bedöms av Viking Supply Ships att vara betydande under den kommande tioårsperioden. Det kommer också finnas ett stort behov av kraftfulla isbrytare/offshorefartyg (isklass PC 3 eller högre) inom en snar framtid, i takt med att nya aktiviteter i arktiska områden påbörjas.

Ökad efterfrågan i Nordsjön

I Nordsjön har flera stora nya fynd av olja och gas gjorts under de senaste åren. I marknaden märks detta genom en kraftig ökning av efterfrågan på offshore-riggar. De så kallade subsea-aktörerna ser en stor orderbok vilket indikerar att flottan av produktionsfartyg kommer att öka de närmaste åren. Detta kommer att leda till ökad efterfrågan på offshorefartyg, såsom supplyfartyg (PSV) och ankarhanterare (AHTS). Den kraftiga expansion som brasilianska oljebolaget Petrobras genomför utanför Brasiliens kust innebär att fartyg flyttas från Nordsjön, vilket också kommer att bidra till en bättre marknad för offshorefartyg i såväl Nordsjön som på andra marknader.

Höga krav vid arktiska operationer

Is påverkar både personal och utrustning och det finns idag begränsade kunskaper om operationer i is. Den korta operationsperioden i arktiska farvatten medför dessutom krav på en omfattande planering innan själva operationen för att bland annat få all logistik att fungera. Borrningarna utförs långt från normala förrådsbaser och det finns ofta ingen eller bara begränsad infrastruktur i området. Det råder dessutom ett extremt fokus på säkerhets- och

miljöfrågor, och inget får riskera lokalbefolkningens livsstil. För att kunna medverka i arktiska operationer behöver de rederier som ska bistå oljebolagen ha en gedigen erfarenhet av offshoreverksamhet och fartygsoperationer i is. De måste även uppfylla högt ställda kvalitets- och miljökrav och ofta ha en lokal närvaro på den marknad operationerna ska utföras.

Hög kompetens och lång erfarenhet

Viking Supply Ships höga kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas tar fart i arktiska farvatten. Den ökade aktiviteten i dessa områden kommer att skapa möjligheter till fleråriga kontrakt med oljebolagen och därmed balansera den mer volatila intjäningen från offshorespotmarknaden i Nordsjön. Kundanpassning och kreativitet är tillsammans med en ledande position inom säkerhet och miljö avgörande faktorer för framgång. Förutom en modern flotta anpassad för operationer i is förfogar Viking Supply Ships över en ledande kompetens inom området. Befälhavarna ombord på AHTS-fartygen har i genomsnitt över tio års erfarenhet av isbrytning och offshorearbeten. Dessutom har uppdrag redan utförts, sedan 2007, i arktiska farvatten åt Cairn Energy, ENI Norge, Exxon, Shell och Statoil.

Nybyggnadsprogram genomfört

Viking Supply Ships har vid det spanska varvet Astilleros Zamakona byggt fyra isförstärkta AHTS-fartyg. Det sista fartyget i nybyggnadsprogrammet levererades i januari 2012. Fartygen har en design som gör dem lämpliga för operationer i områden med is eller i områden med hårda väderförhållanden, såsom Barents Hav. Under året har ett omfattande arbete genomförts med att rekrytera besättningar till fartygen. Den nya kompetensen är jämnt fördelad mellan Danmark, Norge och Sverige. Ett av fartygen, Njord Viking, har genomgått en större uppgradering för att möta kraven för den fyraåriga charter för ENI Norge i Barents Hav som fartyget påbörjade i slutet av juli. Övriga nybyggen har varit aktiva på spotmarknaden i Nordsjön.

► Aktiviteter 2011

- Nybyggnadsprogrammet avslutat
- Förvärv av offshorerederiet SBS Marine
- Etablering av huvudkontor i Köpenhamn
- Utveckling av nya utbildningar inom Viking ICE Academy
- Kontrakt med Sakhalin Energy inom arktisk offshore*
- Påbörjat fyraårigt uppdrag i Barents Hav för ENI Norge
- Ice Management-uppdrag åt Cairn Energy utanför Grönland
- Uppdrag åt Statoil i Barents Hav
- Intensivt arbete med supplyarbete och riggförflyttningar i Nordsjön
- Isbrytning i Östersjön åt svenska Sjöfartsverket
- Avtal om isbrytning i Östersjön 2012 för estniska sjöfartsmyndigheten
- Utveckling av ny fartygsdesign

► Fokus 2012

Marknadsföringen av arktisk offshore kommer att intensifieras. Diskussioner om samarbete förs med flera av de oljebolag som ska inleda prospektering i arktiska farvatten 2013–2014. Arbetet med att teckna långtidskontrakt gäller för hela flottan.

* Avtalet är villkorat av godkännande av styrelsen i TransAtlantic och berörda banker.

Fyra typer av offshorefartyg

Det finns idag cirka 6 700 offshorefartyg som erbjuder hjälp till oljeriggar världen över 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 Vessels) – kombinerade fartyg som förutom lastkapacitet är utrustade för bogsering av oljeriggar och ankarhantering.
- **PSV** (Platform Supply Vessels) – fartyg med stora öppna däcksytor och lasttankar som utför transporter till och från riggarna.
- **ERRV** (Emergency Response and Rescue Vessels) – säkerhetsfartyg som kretsar runt oljeriggarna med kapacitet att hantera olyckor.
- **COV** (Construction Offshore Vessels) – fartyg som utför konstruktionsarbete på havsbotten.

Läs mer om Viking Supply Ships fartyg på sidan 29.



Utveckling av ny fartygsdesign

Utöver det nyligen avslutade nybyggnadsprogrammet utvecklar Viking Supply Ships, i samråd med kunder och varv samt genom olika tester och simuleringar, ny fartygsdesign för säkra och effektiva operationer i arktiska farvatten. Bland annat utvecklas en ny serie av fartyg med optimerad design för att klara framtida krav i arktiska och subarktiska områden som Barents Hav. Dessutom har ett arbete påbörjats med en ny serie AHTS/isbrytare som är en ny version av isbrytaren Tor Viking.

Isbrytning i Östersjön

Viking Supply Ships långtidskontrakt med Sjöfartsverket innebär att de två kombinationsfartygen Tor- och Balder Viking, under första kvartalet varje år, vid behov ska vara tillgängliga för isbrytning i Östersjön. Avtalets konstruktion innebär att fartygen vid milda vintrar kan användas inom offshore

även under årets första kvartal. Fartygens operationsområde är då beroende på den korta inställningstiden för isbrytning, normalt begränsat till de södra delarna av Nordsjösektorn.

Viking Supply Ships samarbetar även med svenska Sjöfartsverket i syfte att kunna använda de statliga isbrytarna, som Viking Supply Ships idag har driftsansvar för, för alternativa uppdrag när de inte behövs för isbrytning i svenska farvatten. Samarbetet ger Viking Supply Ships ett bredare marknadserbjudande. Under 2011 ingicks avtal om att avsluta gällande charteravtal med det svenska Sjöfartsverket för Vidar Viking, som under 2012 ska påbörja ett flerårigt kontrakt utanför Sakhalin för oljekonsortiet Sakhalin Energy. Avtalet är villkorat av godkännande av styrelsen i TransAtlantic och berörda banker. För isbrytarssäsongen 2012 tillhandahåller Vidar Viking isbrytning för den estniska Sjöfartsmyndigheten.

Förvärv av SBS Marine och Arctic Ice Management

Bakgrunden till förvärvet av SBS Marine är att stärka och vidareutveckla verksamheten inom affärsområdet genom ett ökat produktutbud. SBS Marine opererar en flotta om fem moderna och ett äldre PSV-fartyg, som hanterar transporter till och från offshoreplattformar. Förutom att kunna erbjuda ytterligare tjänster till existerande kunder leder förvärvet till skalfördelar. Under 2011 var två av SBS fartyg kontrakterade på uppdrag i Indien, medan två fartyg var på långtidskontrakt inom brittisk sektor och de två resterande på spotmarknaden i Nordsjön. Viking Supply Ships har för avsikt att under kommande år använda fartygen för operationer i Nordsjön samt för att komplettera vissa arktiska operationer. I början av 2011 förvärvades även det svenska bolaget Arctic Ice Management AB, som besitter teknik och kunskap inom Ice Management och bidrar till att ytterligare stärka Viking Supply Ships erbjudande.



Iskompetens i fokus

Viking Supply Ships har ett stort rekryteringsbehov för sin arktiska satsning, och under 2011 har de fyra nybyggda ankarhanteringsfartygen bemannats med sammanlagt 112 personer. I ett längre perspektiv, när exploateringen och utvinningen av olja och gas tar fart i arktiska farvatten, finns ett stort behov av medarbetare med specialist-

kunskaper inom bland annat isbrytning och isnavigering. Rekrytering och utbildning av specialistfunktioner kommer att ske i samarbete med svenska Sjöfartsverket och svenska Polarforskningssekreteriatet. Rekryteringsbasen för isbrytning finns i Sverige, Finland och Ryssland och rekryteringsbasen för offshore finns i Norge, Sverige, Danmark och Storbritannien.

Viking ICE Academy

I syfte att öka besättningarnas kunskap inom isnavigering har Viking Supply Ships tagit fram specialutbildningar inom området i samarbete med Sjöfartshögskolan i Kalmar. Förutom de egna besättningarna erbjuds kunders och samarbetspartners besättningar att delta i utbildningarna, som kombinerar teori och praktik genom att använda simulatorer och ombordpraktik. Nuvarande utbildningsprogram omfattar "Ice training", "Arctic training", "Cold climate shipping" och "Dynamic positioning operations in Arctic waters". Utbildningen "Ice training" har av svenska Sjöfartsverket fått status som officiell utbildning inom isnavigering. Läs mer på www.iceacademy.org.

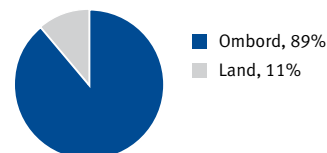
Viking ICE Council

Med målet att utveckla säkra processer för arktisk offshore har Viking Supply Ships initierat bildandet av ett globalt råd av oberoende experter inom området. Förutom att verka för att sätta olika branschstandards och etablera en marknad för arktisk offshore ska Ice Council bistå med råd kring hur arktiska operationer ska genomföras på bästa sätt. Medlemmarna i rådet kommer från Sverige, Ryssland, USA, Kanada, Finland och Tyskland. Under 2011 genomfördes möten i Murmansk och Montreal med fokus på bland annat Nordostpassagen och operationer i Arktis. Läs mer på www.icecouncil.se.

Affärsområde Viking Supply Ships

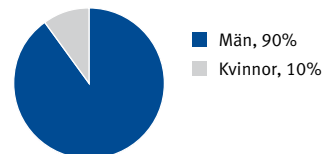
Antal anställda (totalt 391 personer)

Per den 31 dec 2011

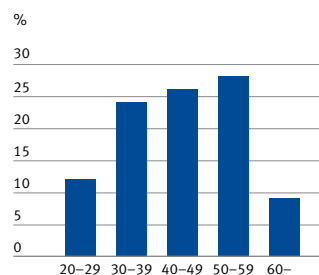


Könsfördelning

Per den 31 dec 2011



Åldersstruktur





Säkerhet och miljö

Ledande säkerhetstänkande

Att operera i arktiska farvatten innebär att fartygen ofta rör sig i tidigare helt orörda områden där ett minimum av utsläpp får förekomma och med omfattande krav på säkerhet och specialistkompetens hos besättningarna. Dessutom ställer de stora oljeprospekterande bolagen allt högre krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete, något som gynnar Viking Supply Ships.

Satsningen på arktisk offshore innebär att det framför allt är de stora oljebolagen som är Viking Supply Ships kunder. Dessa har mycket hårda krav på säkerhetsarbetet hos sina leverantörer. För de rederier som ska bistå oljebolagen vid prospektering i arktiska farvatten gäller idag samma stränga kravspecifikation som för tankrederier. Kraven, som går under benämningen Offshore Vessels Management Self Assessment (OVMSA), omfattar tolv områden som måste uppfyllas.

I grunden handlar det om krav på ett systematiskt säkerhetsarbete enligt fastställda rutiner med kombinerade kvalitets- och miljöledningssystem. Beroende på hur väl kraven uppfylls bedöms rederierna utifrån en femgradig skala. Vid bedömningen av sina underleverantörer kompletterar oljebolagen OVMSA med egna inspektionskontroller av fartygen samt besök vid huvudkontoren för att se över rutinerna. Det samlade intrycket bestämmer sedan om rederiet godkänns som leverantör, vilket är en kvalitetsstämpel.

Under 2011 har flera större oljebolag gjort inspektionskontroller av affärsområdets verksamhet, samtliga med framgångsrikt resultat. Viking Supply Ships har certifierats enligt kvalitetssäkringssystemet FPAL som tillämpas av olje- och gasindustrin. Alla offshorefartyg på marknaden är registrerade i OVID, Offshore Vessel Inspection Database, där oljebolagen kan gå in och kontrollera uppgifterna online.

Ständiga förbättringar av säkerheten

Ett av kraven som omfattas av OVMSA är utbildning av alla bryggbefäl i systematiskt säkerhetstänkande, vilket redan finns implementerat på Viking Supply Ships offshorefartyg och isbrytare. Att kontinuerligt identifiera risker utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord.

Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg och därigenom möjliggörs ständiga förbättringar. Dessutom genomgår besättningarna säkerhetsutbildningar som i många fall sträcker sig längre än marknadens krav och säkerhetsutrustningen är av hög standardklass på samtliga fartyg. Det höga säkerhets- och miljötänkandet inom Viking Supply Ships kommer att ge fördelar i kommande marknadsbearbetning.

Ökade miljökrav hos oljebolagen

Trenden går mot ett allt större miljötänkande inom branschen, vilket bland annat indikerats av de ökade krav som ställts på miljöarbetet i samband med oljebolagens inspektionskontroller 2011.

Viking Supply Ships fartyg opererar på bränsle med 0,1 procent svavelhalt och med katalysatorer som ger lägsta utsläppsnivå av kväveoxider. Hela Viking Supply Ships organisation och samtliga fartyg av Viking-klass är certifierade enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001 och miljöledningssystemet ISO 14001. Under 2012 ligger fokus

på att implementera ISO-systemen även på SBS Marines fartyg.

För Viking Supply Ships, såväl som hela TransAtlantic koncernen, gäller att i så hög mån som möjligt minska miljöpåverkan och att lagkraven följs.

Specialutbildade besättningar

Inom offshore är erfarenheten av att operera i is fortfarande begränsad. Som ett av de ledande rederierna inom segmentet fokuserar Viking Supply Ships på att etablera en standard för kraven på hur en säker och miljövänlig operation ska genomföras. Viking Supply Ships har högre krav på sina ombordanställda på offshorefartygen än vad marknaden kräver, bland annat genom skräddarsydda egna utbildningar inom Viking ICE Academy vid Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Genom att kontinuerligt utveckla kunskapen och bygga upp erfarenheten hos besättningarna ökar Viking Supply Ships konkurrenskraft att operera i arktiska farvatten.



Fartygsförteckning

Viking Supply Ships

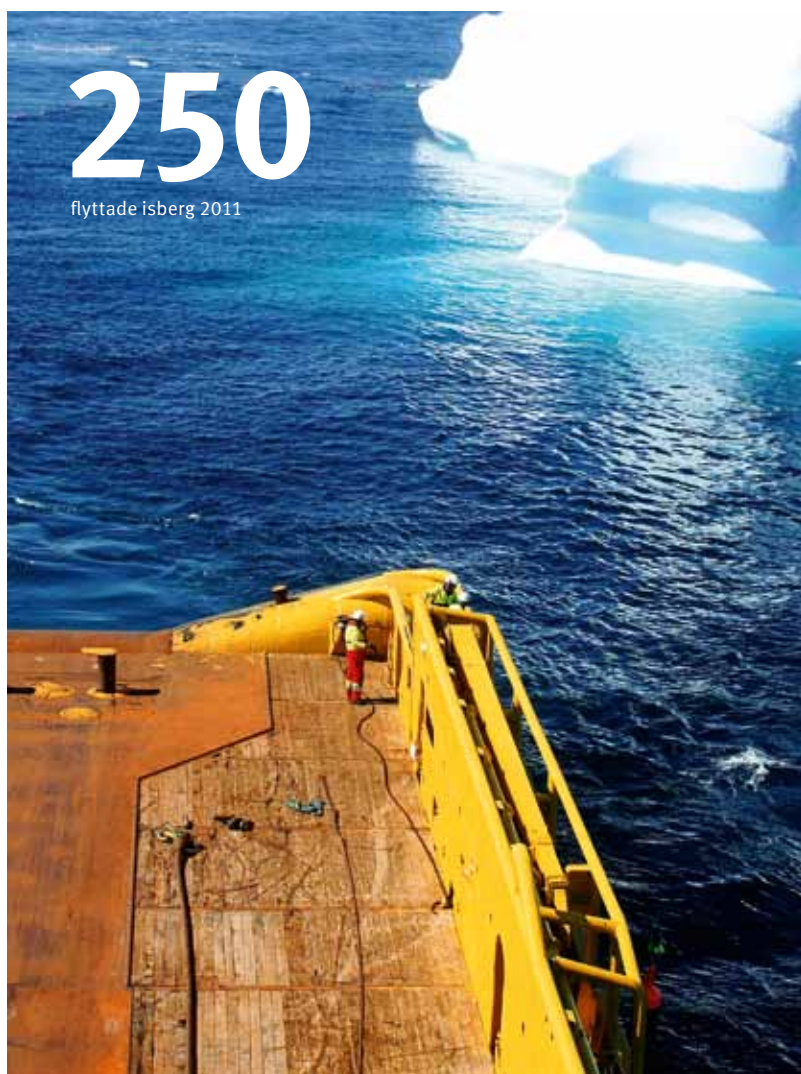
Fartyg	Typ	Dwt	Byggnadsår	Ägande/Hyresform	Flagga
Balder Viking	AHTS/Isbrytare	3 000	2000	Ägd – 100%	Sverige
Tor Viking II	AHTS/Isbrytare	3 000	2000	Ägd – 100%	Sverige
Vidar Viking	AHTS/Isbrytare	3 000	2001	Ägd – 100%	Sverige
Odin Viking	AHTS	2 869	2003	Ägd – 100%	Norge
Loke Viking	AHTS	4 500	2010	Finansiell lease – Bareboat-charter	Danmark
Njord Viking	AHTS	4 500	2011	Finansiell lease – Bareboat-charter	Danmark
Magne Viking	AHTS	4 500	2011	Finansiell lease – Bareboat-charter	Danmark
Brage Viking	AHTS	4 500	2012	Finansiell lease – Bareboat-charter	Danmark
SBS Torrent	PSV	3 662	2007	Operationell lease – Bareboat-charter	Storbritannien
SBS Typhoon	PSV	3 662	2006	Operationell lease – Bareboat-charter	Storbritannien
SBS Nimbus	PSV	3 622	2003	Ägd – 100%	Storbritannien
SBS Stratus	PSV	3 662	2003	Ägd – 100%	Storbritannien
SBS Tempest	PSV	3 662	2006	Ägd – 100%	Storbritannien
SBS Cirrus	PSV	3 250	1985	Ägd – 100%	Storbritannien

Nya fyndigheter driver efterfrågan

Utifrån att upp till 25–30 procent av världens potentiella olje- och gasreserver beräknas finnas i arktiska områden, har fler och fler oljebolag börjat undersöka möjligheten att utvinna dessa reserver. Viking Supply Ships är redan idag en etablerad aktör inom arktisk offshore med hög kompetens att utföra operationer i is och svåra väderförhållanden.



40
riggförflyttningar
under året



250
flyttade isberg 2011

Kortfakta 2011

- 73% (AHTS) och 73% (PSV) utnyttjandegrad
- 40 riggförflyttningar
- 250 flyttade isberg

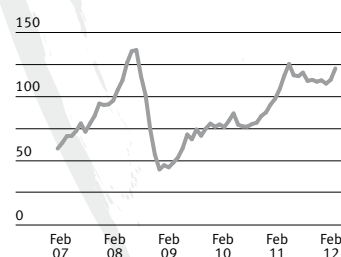
Konkurrensläget

Förutom Maersk är det idag huvudsakligen mer nischade rederier såsom DOF, Farstad, Solstad, Havila, Siem, Artica, Rieber Shipping, Fesco och Swire som opererar inom segmentet arktisk offshore.

Fortsatt högt oljepris

Trots en svagare världsekonomi har oljepriset utvecklats stabilt under 2011. Orsaken är en fortsatt osäkerhet kring framtida utbud kombinerat med oro för den geopolitiska situationen i viktiga oljeproducerande länder.

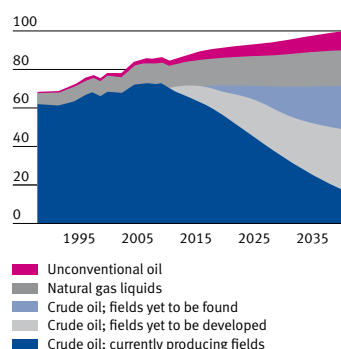
USD/fat Brent Crude



Nya fyndigheter behövs

Utvinningen av olja från befintliga fält har redan börjat minska. Av världens potentiella gas- och oljereserver beräknas 25–30% finnas i arktiska områden.

Miljoner fat/dag





► 2012 – högre aktivitet, högre rater

De nya fyndigheter som börjat exploateras i bland annat Nordsjön, Barents Hav och utanför Sakhalin bidrar till en stabil ökning av efterfrågan, och därmed högre rater, på offshorefartyg av typen AHTS och PSV. Viking Supply Ships kommer under 2012 fokusera på Nordsjön och arktiska områden med samtliga sina 14 fartyg.

Grönland

U.S. Geological Survey uppskattar att det finns cirka 50 miljarder fat olja och gas utanför den grönländska väst- och ostkusten. Flera aktörer har börjat leta efter fyndigheter, däribland brittiska oljebolaget Cairn Energy. För andra året i rad har Viking Supply Ships varit engagerade med att skydda deras borrhoperation från drivande isberg, under 2011 med isbrytarna Vidar och Balder Viking.

Barents Hav

Aktiviteten i Barents Hav har tilltagit under 2011, men de svåra väderleksförhållanden och det totala mörker som råder vintertid innebär att det ställs särskilda krav på de fartyg och besättningar som ska operera i området. Under 2011 påbörjade Njord Viking en fyraårig charter för ENI Norge och Loke Viking deltog i en kortare charter för Statoil i området.

Sakhalin

Utanför Rysslands största ö Sakhalin, norr om Japan, pågår ett intensivt arbete med att både producera och leta efter olja och gas. Med start sommaren 2012 kommer Vidar Viking bistå oljekonsortiet Sakhalin Energy med tjänster kring isbrytning, ankarhantering samt övrig support*.

Moskva

Viking Supply Ships har genom sitt kontor i Moskva byggt upp ett omfattande och nära samarbete med olika aktörer på den växande ryska marknaden. Under 2011 resulterade detta i ett flerårigt kontrakt med Sakhalin Energy*. Det löpande arbetet med kontraktet kommer att skötas i sin helhet av medarbetarna på Moskvakontoret.

Aberdeen

Det under 2011 förvärvade offshorerederiet SBS Marine har sin hemvist i skotska Aberdeen. Flottan omfattar sex PSV-fartyg som under 2011 omsatte cirka 240 MSEK. Med SBS Marine stärker och breddar Viking Supply Ships sitt offshore-erbjudande i såväl Nordsjön som isfria arktiska farvatten.

Nordsjön

Investeringar i nya fält och utvidgad produktion har tillsammans med ett begränsat utbud av tonnage bidragit till en bättre marknad för offshorefartyg i Nordsjön. Under 2011 har Viking Supply Ships haft mellan två och sex AHTS-fartyg på spotmarknaden i Nordsjön.

Kalmar

För att öka såväl de egna som olika samarbetspartners besättnings kunskap inom isnavigering har Viking Supply Ships tagit fram en unik specialutbildning inom området i samarbete med Sjöfartshögskolan i Kalmar. Utbildningen har av svenska Sjöfartsverket fått status som officiell utbildning inom isnavigering och går under namnet Viking ICE Academy.

* Avtalet är villkorat av godkännande av styrelsen i TransAtlantic och berörda banker.

TransAtlantic-aktien

Nyemission inför delning

TransAtlantics aktiekurs sjönk med 65,3 procent under 2011. Utvecklingen påverkades av fortsatt svag resultatutveckling i bolaget samt generella nedgångar på världens aktiebörser. Nyemissionen i samband med förvärvet av SBS Marine medförde att norska Kistefos ökade sitt ägande från 50 procent till 62,9 procent av aktiekapitalet i TransAtlantic.

TransAtlantics B-aktie är noterad på NASDAQ OMX Stockholm, på Small Cap-listan och ingår i indexet OMX Transport. Vid årets slut var aktiekursen 9,15 kronor, vilket motsvarar ett börsvärde på 1 015 MSEK (1 686). Det totala bokförda egna kapitalet uppgick vid samma tidpunkt till 2 493 MSEK (2 396) vilket motsvarar 22,5 SEK/aktie (43,20).*

Aktiekapital och nyemission

I slutet av 2011 genomfördes en nyemission, med företrädesrätt för befintliga aktieägare, om cirka 555 MSEK före emissionskostnader i syfte att finansiera förvärvet av SBS Marine samt för att stärka bolagets finansiella ställning inför den förestående uppdelningen av koncernen. Nyemissionen ökade TransAtlantics aktiekapital med cirka 555 MSEK till cirka 1 109 MSEK och antalet aktier ökade med cirka 55,4 miljoner varav 3,6 miljoner aktier av serie A och 51,8 miljoner aktier av serie B.

Det totala antalet aktier i TransAtlantic uppgick vid årsskiftet till cirka 110,9 miljoner aktier fördelat på cirka 7,2 miljoner A-aktier med röstetalet 10 och cirka 103,6 miljoner B-aktier med röstetalet 1. Vidare beslöts på

extra bolagsstämma att minska bolagets aktiekapital. Minskningen av aktiekapitalet, som kommer resultera i ett aktiekapital om cirka 110,9 MSEK, beräknas bli registrerat hos Bolagsverket den 29 februari 2012.

Aktieägare och ägarförändringar

Förvärvet av Trans Viking hösten 2010 medförde att norska Kistefos blev TransAtlantics nya majoritetsägare med strax över 50 procent av både aktiekapital och röster. Denna ägarandel ökade till 62,9 procent av kapitalet och 58,4 procent av rösterna i samband med att Kistefos utställda garantier för nyemissionen 2011 delvis utnyttjades. Kistefos ökade ägarandel skulle ha utlöst budplikt, men bolaget erhöll av Aktiemarknadsnämnden undantag från detta i enlighet med de regler som gäller ökat ägande i samband med nyemission. Det totala antalet aktieägare uppgick vid årsskiftet till 5 854 (6 783) vilket är en minskning jämfört med föregående år.

Delning av bolaget

Processen med en uppdelning av koncernen fortsätter enligt plan. Målsättningen är att dela ut Viking Supply Ships A/S till aktie-

ägarna och notera bolaget på Oslo Börs. Rederi AB TransAtlantic kommer efter delningen att bestå av affärsområde Industrial Shipping, och fortsatt vara noterat på NASDAQ OMX Stockholm.

Utdelning och utdelningspolicy

Med hänsyn till årets resultat och det investeringsbehov som föreligger har styrelsen gjort bedömningen att ingen utdelning ska ske för verksamhetsåret 2011. TransAtlantics mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara 33 procent av den årliga nettovinsten.

Ägarkontakter

TransAtlantic strävar efter en god dialog med aktiemarknaden och att tydligt informera om verksamhetens utveckling och händelser. Detta sker bland annat via pressreleaser, presentationer i samband med kvartalsrapporter och genom deltagande i konferenser och seminarier. Årsredovisningen, boksluts- och delårsrapporter återfinns på hemsidan www.rabt.se. Där finns också pressreleaser, presentationsmaterial samt annan information om bolaget och aktien.

* Efter genomförd nyemission då antalet aktier ökade med 55 451 350 till 110 902 700.

Pressmeddelanden

- **2012-02-28** Bokslutskommuniké 2011
- **2012-01-27** Ny VD utsedd för TransAtlantic Industrial Shipping
- **2012-01-13** Nytt AHTS-fartyg levererat till TransAtlantic
- **2011-12-30** Förändrat antal aktier och röster i Rederi AB TransAtlantic (publ)
- **2011-12-14** Ny VD i TransAtlantic
- **2011-12-08** Slutgiltigt utfall av TransAtlantics nyemission
- **2011-11-24** TransAtlantic stärker positionen inom arktisk offshore och tecknar långtidskontrakt med Sakhalin Energy
- **2011-11-09** Refinansiering av befintliga lån avseende Tor Viking II, Balder Viking och Vidar Viking
- **2011-11-09** Publicering av prospekt avseende TransAtlantics nyemission
- **2011-11-08** Kommuniké från extra bolagsstämma i Rederi AB TransAtlantic

- **2011-11-03** Villkoren i TransAtlantics nyemission fastställda
- **2011-11-03** Delårsrapport jan–sep 2011
- **2011-10-26** TransAtlantics valberedning utsedd
- **2011-10-25** TransAtlantic tecknar treårigt fraktavtal
- **2011-10-24** Ny CFO i TransAtlantic har utsetts
- **2011-10-05** Kallelse till extra bolagsstämma i Rederi AB TransAtlantic (publ)
- **2011-10-05** TransAtlantic förvärfvar SBS Marine och genomför nyemission om cirka 550 MSEK
- **2011-08-04** Delårsrapport jan–jun 2011
- **2011-07-29** TransAtlantic har tagit leverans av AHTS-fartyget Magne Viking
- **2011-06-17** TransAtlantics besättning ombord på Tor Viking belönas för sin räddningsinsats
- **2011-06-08** TransAtlantic fortsätter processen med en uppdelning av koncernen
- **2011-05-31** Konkurrensmyndigheter ger TransAtlantic sitt godkännande
- **2011-05-26** TransAtlantic och StoraEnso utökar sitt samarbete

- **2011-05-04** Stämmorelease Rederi AB TransAtlantic
- **2011-05-03** Delårsrapport jan–mar 2011
- **2011-04-29** Ny VD tillsatt i Trans Viking Offshore A/S
- **2011-04-12** Rederi AB TransAtlantic publicerar sin årsredovisning för 2010 på www.rabt.se
- **2011-04-04** Kallelse till årsstämma
- **2011-03-31** Strategiska förändringar inom TransAtlantic
- **2011-03-31** TransAtlantic avyttrar RoRo-fartygen Ortviken, Östrand och Obbola
- **2011-03-31** TransAtlantic har tecknat kontrakt för AHTS-fartyget Balder Viking
- **2011-03-30** Korrigerad bokslutskommuniké
- **2011-02-23** Bokslutskommuniké 2010
- **2011-02-09** TransAtlantic har tagit leverans av AHTS-fartyget Njord Viking
- **2011-01-21** TransAtlantics isbrytare Tor Viking kallas in för isbrytning i Östersjön

Nyckeltal*

	2011	2010	2009	2008	2007
Antal aktier vid årets slut, tusen	110 903	55 451	28 430	28 430	28 430
Börsvärde vid årets slut, MSEK	1 015	1 686	645	904	1 225
Antal aktieägare	5 854	6 783	7 402	6 184	6 324
Kursförändring under året, %	-65,3	32	-29	-26	-15
Ordinarie utdelning, SEK	—	—	—	2,50	2,0
Utdelning i % av vinst per aktie	—	—	—	27	31
P/e-tal vid årets slut	-1,39	1,8	n.a.	3,5	6,5
Eget kapital/aktie vid årets slut, SEK/aktie	22,5	43,2	42,4	50,9	43,6

IR-kontakt

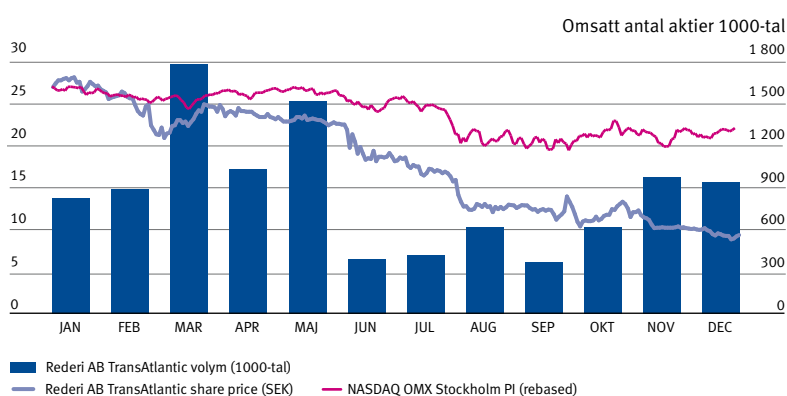
Carina Dietmann
Informationschef
Direkt: +46 (0) 31 763 23 34
E-mail: carina.dietmann@rabt.se

* Efter genomförd nyemission då antalet aktier ökade med 55 451 350 till 110 902 700.

Aktieägare i Rederi AB TransAtlantic per den 31 december 2011

	A-aktier	B-aktier	Antal aktier	Andel kapital %	Andel röster %
Kistefos (via helägda dotterbolag)	3 693 178	66 090 461	69 783 639	62,9	58,4
Enneff Rederi/Enneff Fastigheter	2 532 122	1 399 490	3 931 612	3,6	15,2
Lindéngruppen AB	913 016	5 313 000	6 226 016	5,6	8,2
Ernström Finans AB	0	3 010 000	3 010 000	2,7	1,7
Skagen Fonder	0	1 877 633	1 877 633	1,7	1,1
Morgan Stanley & Co Intl PLC	0	1 600 000	1 600 000	1,4	0,9
Credit Agricole Suisse SA	0	1 000 000	1 000 000	0,9	0,6
Försäkringsbolaget Avanza Pension	0	998 245	998 245	0,9	0,6
SEB S.A-NQI	0	956 329	956 329	0,9	0,5
Karlsson, Anders	58 606	124 698	183 304	0,2	0,4
Ribbskottet AB	0	600 000	600 000	0,5	0,3
Handelsbanken Fonder	0	515 930	515 930	0,5	0,3
Totalt	7 196 922	83 485 796	90 682 708	81,8	88,2
Övriga aktieägare	74 920	20 145 062	20 219 992	18,2	11,8
Totalt antal aktier	7 271 842	103 630 858	110 902 700	100%	100%

Kursutveckling 2011



Antal aktieägare i storleksklasser per den 31 dec 2011

Antal innehav	Aktieägare
1-500	2 740
501-1 000	1 146
1 001-5 000	1 415
5 001-10 000	273
10 001-15 000	75
15 001-20 000	49
20 001-	156
Totalt	5 854

Aktiekapitalets utveckling

Händelse	Förändring			Antal aktier			Aktiekapital		Kvotvärde
	A-aktier	B-aktier	Totalt	A-aktier	B-aktier	Totalt	Förändring	Totalt	
2004 Nyemission	—	474 275	474 275	1 208 980	17 910 153	19 119 133	4 742 750	191 191 330	10
2005 Nyemission	608 980	11 129 541	11 738 521	1 817 960	29 039 694	30 857 654	117 385 210	308 576 540	10
2007 Under året indragna aktier	—	-2 427 180	-2 427 180	1 817 960	26 612 514	28 430 474	-24 271 800	284 304 740	10
2010 Nyemission	1 817 961	25 907 715	27 725 676	3 635 921	52 520 229	56 156 150	277 256 760	561 561 500	10
2010 Indragning av egna aktier	—	-704 800	-704 800	3 635 921	51 815 429	55 451 350	-7 048 000	554 513 500	10
2011 Nyemission	3 635 921	51 815 429	55 451 350	7 271 842	103 630 858	110 902 700	554 513 500	1 109 027 000	10

* Nedsättning av aktiekapitalet beräknas bli registrerat hos Bolagsverket 29 februari 2012 från 1 109 027 000 till 110 902 700.

Femårsöversikt

Se sidan 82 för definitioner

MSEK	TransAtlantic				
	2011	2010	2009	2008	2007
Koncernens omsättning och resultat					
Nettoomsättning					
Affärsområde Viking Supply Ships	568	298	125	402	359
Affärsområde Industrial Shipping	2 259	1 865	1 900	2 006	2 005
Ship Management/Koncerngemensamt ¹⁾	162	231	259	240	166
Koncernens nettoomsättning	2 989	2 394	2 284	2 648	2 530
Operativt resultat (före skatt)					
Affärsområde Viking Supply Ships	-72	45	-25	233	230
Affärsområde Industrial Shipping	-113	-105	-140	81	81
		-60	-165	314	311
Ship Management/Koncerngemensamt	-87	-61	-48	-31	-30
Koncernens operativa resultat	-272	-121	-213	283	281
Omstruktureringsskostnader och andra jämförelsestörande poster	-187	-247	-63	-24	-3
Förvärvseffekt	-7	775	—	—	—
Koncernens resultat före skatt	-466	407	-276	259	278
Skatt	31	178	55	7	-92
Koncernens nettoresultat	-435	585	-221	266	186
Koncernens kassaflöde					
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring i rörelsekapitalet	-37	58	-50	455	415
Förändring i rörelsekapitalet	151	33	2	38	-116
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-477	164	-142	-58	-41
– därav investeringar ²⁾	-824	152	-142	-86	-84
– därav avyttringar	347	12	0	28	43
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	273	86	-89	-240	-143
Totalt kassaflöde	-90	341	-279	195	115
Kursdifferens i likvida medel	1	-31	32	-14	14
Likvida medel vid årets slut	548	637	327	574	393
Avgår spärrade/pantsatta likvida medel	—	-14	-7	-7	-7
Disponibla ej utnyttjade checkräkningskrediter	93	24	124	400	400
Utgående disponibla likvida medel³⁾	641	647	444	967	786

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

2) I beloppet för 2011 ingår likvida medel om 38 MSEK som tillfördes koncernen genom förvärvet av Österströms och SBS Marine, för 2010 ingår likvida medel om 298 MSEK som tillfördes koncernen i samband med förvärvet av Trans Viking.

3) Av koncernens disponibla medel 2011 om 548 MSEK (637) var 157 MSEK avsatta på särskilt konto för att säkerställa koncernens kontantåtagande vid leveransen av Brage Viking. För 2010 var motsvarande avsättning för leveranserna av Njord, Magne och Brage Viking 315 MSEK.

Se sidan 82 för definitioner

MSEK	TransAtlantic				
	2011	2010	2009	2008	2007
Koncernens balansräkning vid årets utgång					
Fartyg	4 839	3 815	2 195	2 171	2 047
Finansiella anläggningstillgångar	188	71	105	66	73
Övriga anläggningstillgångar	88	91	100	79	78
Omsättningstillgångar exklusive likvida medel	620	497	445	458	533
Likvida medel	548	637	327	574	393
Totala tillgångar	6 283	5 111	3 172	3 348	3 124
Eget kapital ¹⁾	2 493	2 396	1 175	1 421	1 217
Räntebärande skulder	2 983	2 135	1 381	1 188	1 215
Ej räntebärande skulder	807	580	616	739	692
Totalt eget kapital och skulder	6 283	5 111	3 172	3 348	3 124
Koncernens eget kapital ¹⁾					
Eget kapital vid årets ingång	2 396	1 175	1 421	1 217	1 085
Nyemission, netto efter transaktionskostnader	542	658	—	—	—
Utdelning	—	—	-70	-70	-57
Årets resultat	-435	585	-221	266	186
Valutadifferenser/övrigt	-10	-22	51	8	37
Återköp av egna aktier	—	—	-6	—	-34
Eget kapital vid årets utgång	2 493	2 396	1 175	1 421	1 217
Data per aktie (SEK)²⁾					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	1,0	21,6	-0,3	15,5	14,1
Resultat före räntekostnader (EBIT)	-5,2	11,1	-7,2	9,7	10,3
Operativt resultat (före skatt)	-4,1	-2,9	-6,6	8,7	8,5
Resultat efter aktuell skatt	-7,3	9,9	-8,5	7,9	5,6
Resultat efter full skatt	-6,6	14,3	-6,9	8,2	5,6
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1,7	22	-1,5	15,3	9,2
Totalt kassaflöde	-1,4	8,3	-8,6	6,0	3,5
Eget kapital vid årets utgång	22,5	43,2	42,4	50,9	43,6
P/E-tal	n.a	1,8	n.a	3,5	6,5
Utbetald utdelning	—	—	2,50	2,50	2,00
Antal aktier vid årets utgång ('000)³⁾	110 903	55 451	27 726	27 926	27 926
Genomsnittligt antal aktier	66 246	41 057	32 258	32 394	32 872
Nyckeltal					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA), MSEK	67	884	-8	502	462
Resultat före räntekostnader (EBIT), MSEK	-348	455	-233	316	341
Eget kapital, MSEK	2 493	2 396	1 175	1 421	1 217
Sysselsatt kapital, MSEK	5 476	4 566	2 556	2 609	2 433
Utgående nettoskuldsättning, MSEK	2 407	1 533	1 054	615	823
Operativt kassaflöde, MSEK	-51	841	-41	444	423
Totalt kassaflöde, MSEK	-90	341	-279	195	115
Avkastning på eget kapital, %	-18	32,8	-17,1	20,2	16,2
Avkastning på sysselsatt kapital, %	-6,9	12,8	-9,0	12,5	14,8
Soliditet, %	40	47	37	42	39
Utgående skuldsättningsgrad, %	98	64	90	43	68
Vinstmarginal, %	-16	17,0	-12,1	9,8	11,0
Räntetäckningsgrad, ggr	0,5	16,0	0,0	9,2	7,7
Antal anställda vid årsskiftet	833	911	1 050	1 058	1 017

1) I TransAtlantic finns inga teckningsoptioner eller andra egetkapitalinstrument.

2) I en nyemission med företrädesrätt för de gamla aktieägarna där emissionskursen är lägre än aktiens verkliga värde uppkommer ett så kallat fondemissionselement, vilket påverkar beräkning av resultat per aktie för innevarande period samt perioder före nyemissionen. Fondemissionselementet i nyemissionen representerar det värde som företagets aktieägare avhänder sig genom att rabattera priset på aktien.

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

Bolagsstyrningsrapport

Rederi AB TransAtlantic är ett svenskt publikt aktiebolag noterat på NASDAQ OMX Stockholm, segment Small Cap. Styrningen av TransAtlantic sker via bolagsstämma, styrelsen och verkställande direktören i enlighet med Aktiebolagslagen, bolagsordningen och Svensk Kod för bolagsstyrning.

Bolagsstyrning inom TransAtlantic

Denna rapport om bolagsstyrning har upprättats i enlighet med bestämmelserna i Svensk Kod för bolagsstyrning ("Koden") samt 6 kap. 6–9 § Årsredovisningslagen och 9 kap. 31 § Aktiebolagslagen och avser räkenskapsåret 2011. Revisorn har uttalat sig om att bolagsstyrningsrapporten upprättas och om att upplysningar enligt 6 kap. 6 § andra stycket 2–6 Årsredovisningslagen (till exempel de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering i samband med den finansiella rapporteringen), är förenliga med årsredovisningens övriga delar.

TransAtlantics bolagsordning och annan ytterligare information om bolagsstyrning i TransAtlantic finns på www.rabt.se.

Till grund för företagets styrning, ledning och kontroll ligger externa lagar och regler samt interna regelverk, policies och instruktioner. TransAtlantics styrelse och ledning strävar efter att TransAtlantic ska leva upp till de krav som börsern, aktieägare och andra intressenter ställer på bolaget. Genom att vara öppen och tillgänglig strävar TransAtlantic efter att ge aktieägare och andra intressenter insikt i bolagets beslutsvägar, ansvarsfördelning, befogenheter och kontrollsystem. Därutöver utgör bolagsordningen ett centralt styrande dokument. Bolagsordningen fastställer var styrelsen

har sitt säte, verksamhetsinriktning, firmateckning samt uppgifter om antalet aktier och aktiekapital. Det högsta beslutande organet i TransAtlantic är bolagsstämman där bolagets aktieägare utövar sitt inflytande. Styrelsen förvaltar, för ägarnas räkning, företagets intressen och affärer. TransAtlantics styrelse leds av styrelseordförande Christen Sveaas. Styrelsen utser verkställande direktör.

Ansvarsfördelningen mellan styrelsen och verkställande direktören regleras i styrelsens arbetsordning och VD-instruktion, båda dokumenten fastställs årligen av styrelsen. Styrelsen och verkställande direktörens förvaltning samt företagets finansiella rapportering granskas av en extern revisor, som utses på årsstämman.

Tillämpning av Koden

Styrelsen och ledningen anser att bolaget följer och tillämpar de regler som innefattas i Koden med undantag för sammansättningen av valberedningen. Koden anger att majoriteten av valberedningens ledamöter ska vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. I TransAtlantics valberedning ingår styrelseledamöterna Christen Sveaas (ordförande) och Henning E. Jensen, som båda är beroende av Kistefos AS, som är bolagets största aktieägare, samt Lena Patriksson Keller som inte är

oberoende i förhållande till en medlem i styrelsen, en medlem i bolagsledningen eller en av huvudägarna, Enneff Rederi/Enneff Fastigheter. Därutöver ingår Jenny Lindén Urnes från Lindéngruppen som är oberoende i förhållande till bolaget, bolagsledningen och huvudägarna. Styrelsen anser dock att sammansättningen är rimlig utifrån bolagets ägarbild.

Aktieägare

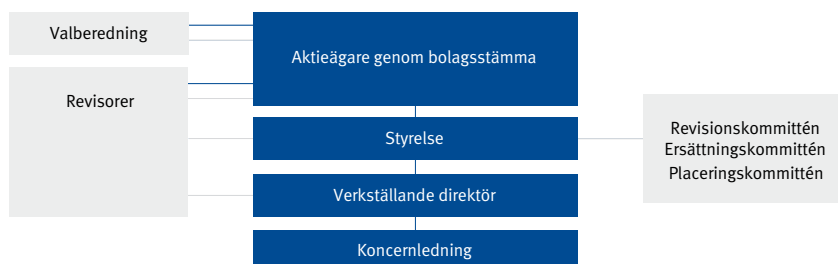
TransAtlantics B-aktie är sedan 1991 noterad på NASDAQ OMX Stockholm, segment Small Cap. Aktiekapitalet uppgår till 1 109 027 000 kr fördelat på 110 902 700 aktier med ett kvotvärde på 10 kr. Totalt finns det 7 271 842 A-aktier och 103 630 858 B-aktier. Aktier av serie A har tio röster och aktier av serie B har en röst. Antal aktieägare per den 31 december uppgick till 5 854 (6 783). Båda aktieslagen är berättigade till utdelning.

Ytterligare information om aktien och aktieägare, se sidan 32.

Bolagsstämma

TransAtlantics högsta beslutande organ är bolagsstämman. Bolagets årsstämma ska hållas inom sex månader från utgången av räkenskapsåret. Kallelse till årsstämman sker tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman. Samtliga aktieägare

Struktur för bolagsstyrning i TransAtlantic



som är införda i aktieboken och som anmält deltagande i tid, har rätt att delta och rösta på stämman. De aktieägare som inte kan närvara själva kan företräddas av ombud.

Ordinarie årsstämma hölls den 3 maj 2011 i Tjörn kommuns lokaler i Skärhamn. Vid stämman närvarade 55 aktieägare, vilka representerade 65,9 procent av rösterna. Vid stämman var hela styrelsen, hela koncernledningen och bolagets revisorer närvarande. På årsstämman informerade verkställande direktören om företagets utveckling under det gångna året och bland de beslut som årsstämman togs kan nämnas

- att ingen utdelning lämnas för verksamhetsåret 2010
- att arvudet till styrelsen ska utgå med 1 400 000 kr att fördela med 400 000 kr till ordföranden och 200 000 kr till vardera av de stämmoutsedda ledamöterna
- riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare
- rutiner för valberedningens tillsättande och arbete.

På årsstämman omvaldes Christen Sveaas, Folke Patriksson, Åge Korsvold, Håkan Larsson, Christer Olsson och Magnus Sonnor. Utöver dessa av stämman valda ledamöter kvarstår Christer Lindgren som facklig representant och ledamot av styrelsen. Christen Sveaas kvarstår som

styrelsens ordförande och Folke Patriksson som vice ordförande.

Under stämman gavs möjlighet för aktieägare att ställa frågor till verkställande direktören och styrelsen. Beslut vid stämman fattas normalt med enkel majoritet av avgivna röster, dock kan i vissa beslutsfrågor krävas högre andel av de på bolagsstämman företrädda rösterna. Det är inte möjligt att följa eller delta i stämman från annan ort med hjälp av kommunikationsteknik och någon förändring av detta är inte planerad inför stämman 2012.

Extra bolagsstämma

Extra bolagsstämma hölls den 7 november med anledning av styrelsens förslag om förvärv av SBS Marine (Holdings) Ltd., nyemission av aktier samt ändring av bolagsordningen och minskning av bolagets aktiekapital samt reservfond. Stämman beslöt att godkänna förslagen i enlighet med styrelsens förslag. Beslutet på stämman innebar att TransAtlantic beslöt att förvärva samtliga aktier i SBS Marine (Holdings) Ltd. mot kontant betalning samt genomföra en nyemission av aktier om cirka 555 miljoner kr med företrädesrätt för existerande aktieägare till villkoren 1:1 och tio kronor per ny aktie. Stämman beslutade även om en ändring av bolagsordningen samt minskning av bolagets aktiekapital.

Bolagets aktiekapital minskas under 2012 med 998 124 300 kr och uppgår därefter till 110 902 700 kr. Vidare beslöts att bolagets reservfond minskas med 245 782 000 kr. Ändringarna i bolagsordningen avsåg även byte av bolagets säte till Göteborgs kommun samt möjlighet för bolaget att hålla bolagsstämma i Härryda kommun. Därutöver beslöt stämman att utse Henning E. Jensen som ny styrelseledamot. Henning E. Jensen ersätter Åge Korsvold som lämnade styrelsen.

För ytterligare information se [www.rabt.se/Investor Relations](http://www.rabt.se/Investor_Relations).

Valberedning

Årsstämman har beslutat att inrätta en valberedning som ska bestå av de tre röstmässigt största aktieägarna per den 30 september varje år. Vid årsstämman i maj 2011 redogjorde valberedningens ordförande Christen Sveaas för arbetet i valberedningen. I sitt nomineringsarbete har valberedningen tagit hänsyn till de krav som kan ställas på en styrelse till följd av bolagets verksamhet, utvecklingsskede, kompetens, erfarenhet och bakgrund hos styrelseledamöterna. Oberoendefrågor har också belysts liksom frågan om könsfördelning.

I enlighet med beslut vid årsstämman i maj 2011 uppdrogs åt styrelsens ordförande

Styrelsens sammansättning samt antal möten under räkenskapsåret

	Invald	Styrelsemöten	Oberoende till större aktieägare	Oberoende till bolaget och bolagsledningen
Christen Sveaas, Ordförande ¹⁾	2010	18/20	Nej	Ja
Folke Patriksson, Vice ordförande	1972	20/20	Nej	Ja
Henning E. Jensen ^{2,3)}	2011	4/5	Nej	Nej
Åge Korsvold ^{2,4)}	2010	13/15	Nej	Ja
Håkan Larsson	1993	19/20	Ja	Ja
Christer Lindgren	2001	18/20	Ja	Nej
Christer Olsson	1999	13/20	Ja	Ja
Magnus Sonnor	2010	20/20	Ja	Ja

1) Frånvarande vid två tillfällen på grund av intressekonflikt.

2) Frånvarande vid ett tillfälle på grund av intressekonflikt.

3) Invaldes i styrelsen vid extra bolagsstämma 7 november 2011.

4) Avgick ur styrelsen vid extra bolagsstämma 7 november 2011.

att utse en valberedning, baserad på bolagets tre största aktieägare vid utgången av september 2011 enligt EuroClear Sweden AB. Valberedningen ska arbeta fram förslag till styrelseledamöter, styrelseordförande samt ersättning till styrelseledamöter samt förslag till regler för valberedningen inför årsstämman 2012. Valberedningens sammansättning meddelades på TransAtlantics webbplats och genom pressmeddelande den 26 oktober 2011. Valberedningen består av Christen Sveaas, styrelsens ordförande, Henning E. Jensen som representerar Kistefos AS/Viking Supply Ships AS, Lena Patriksson Keller som representerar Enneff Rederi AB/Enneff Fastigheter i Skärhamn AB samt Jenny Lindén Urnes som representerar Lindéngruppen AB. Valberedningens ledamöter representerar 81,8 procent av röstetalet (per 31 december 2011) för samtliga aktier i bolaget. I samband med förvärvet av Trans Viking 2010 ingick Folke Patriksson genom Enneff Rederi AB/Enneff Fastigheter i Skärhamn AB ett aktieägaravtal med Kistefos AS avseende vissa frågor relaterade till TransAtlantic. I aktieägaravtalet regleras bland annat tillsättning av styrelse i TransAtlantic, som enligt avtal ska bestå av sex stämموvalda styrelseledamöter. Kistefos AS äger rätt att nominera tre styrelseledamöter, inklusive styrelsens ordförande och Enneff äger rätt att nominera tre styrelseledamöter, inklusive styrelsens vice ordförande. En av vardera partens nominerade styrelseledamöter ska vara oberoende gentemot bolagets större aktieägare. Avtalet innehåller även föreskrifter om förköp för det fall endera avtalsparten önskar sälja sina aktier.

Valberedningens sammansättning uppfyller inte Kodens krav om oberoende ledamöter, men styrelsen anser att sammansättningen i valberedningen är rimlig utifrån bolagets ägarbild.

Valberedningens förslag, dess motiverade yttrande till föreslagen styrelse samt kompletterande information om föreslagna styrelseledamöter offentliggörs i samband med kallelsen till årsstämman och presenteras tillsammans med en redogörelse för valberedningens arbete på årsstämman 2012.

Styrelsen

Styrelsen ska bestå av lägst fem och högst tio ledamöter med högst fem suppleanter

enligt bolagsordningen. Styrelsens ledamöter väljs årligen vid årsstämman med en mandatperiod från årsstämman fram till och med nästa årsstämma. Årsstämman beslutar det exakta antalet styrelseledamöter.

Vid årsstämman 3 maj 2011 valdes Christen Sveaas, Folke Patriksson, Åge Korsvold, Håkan Larsson, Christer Olsson, samt Magnus Sonnorps till styrelseledamöter. Christen Sveaas valdes till styrelsens ordförande. Folke Patriksson kvarstår som styrelsens vice ordförande. Utöver de av stämman valda styrelseledamöterna kvarstår Christer Lindgren som facklig representant. Det antal stämموvalda ledamöter som anses oberoende i förhållande till bolaget, enligt Kodens krav, bedöms uppgå till fem och till större aktieägare bedöms uppgå till tre. Vid en extra bolagsstämma den 7 november 2011 utsågs Henning E. Jensen som ny styrelseledamot och Åge Korsvold lämnade styrelsen.

Inga andra ersättningar har utgått utöver vad årsstämman beslutat om. Arvode till styrelsens ledamöter beslutas av årsstämman efter förslag från valberedningen. För information om arvoden, se not 7.

Styrelsens arbete

Styrelsen utses av aktieägarna vid årsstämman. Styrelsens ansvar och uppgifter styrs, utöver lagar och förordningar, av en särskild fastställd arbetsordning. Styrelsen ser årligen över arbetsordningen och fastställer den genom styrelsebeslut. Styrelsens ansvar omfattar att fastställa bolagets mål, strategi, affärsplan, budget samt att godkänna större investeringar och lån som upptas inom TransAtlantic. Vidare är det styrelsens ansvar att utvärdera den operativa ledningen samt säkerställa system för uppföljning och kontroll av de etablerade målen. Det är också styrelsens uppgift att utse verkställande direktör och i förekommande fall vice verkställande direktör. Viktiga styrinstrument för styrelsen är finanspolicy, attestregler och kommunikationspolicy, vilka fastställs årligen. Styrelsen säkerställer vidare kvaliteten i den finansiella rapporteringen genom att ingående behandla delårsrapporter, årsredovisning och bokslutskommunikéer på styrelsemöten. Styrelsen behandlar i sin helhet olika frågeställningar och har inte med

hänsyn till koncernens storlek och komplexitet, ansett att underkommittéer behövs för att förbereda revisions- och ersättningsfrågor. Detta innebär att styrelsen i sin helhet utgör revisions- och ersättningskommitté. I december 2011 beslöt styrelsen att tillsätta en placeringskommitté som har till uppgift att besluta om förvaltningen av koncernens överskottslikviditet.

Styrelsen sammanträder normalt sex gånger om året samt därutöver vid behov. Med anledning av att bolaget arbetat med och genomfört ett stort antal större aktiviteter under året såsom förvärvet av Österströms, uppdelningen av koncernen i två fristående enheter, förvärv av SBS Marine (Holdings) Ltd. och nyemission av aktier har styrelsearbetet under året varit omfattande. De ordinarie styrelsemötena äger rum i samband med respektive kvartalsrapport och därutöver har styrelsen särskilda möten för att behandla strategier och budget för kommande verksamhetsår. Baserat på detta har styrelsen under 2011 haft sex ordinarie sammanträden och ett konstituerande möte samt tretton extra styrelsemöten. Finansdirektören är sekreterare vid styrelsemötena. Styrelsen får också månadsvis rapportering beträffande bolagets finansiella ställning. Vid de ordinarie styrelsemötena lämnas också rapporter beträffande det löpande arbetet inom respektive affärsområde med fördjupade analyser och aktiviteter.

Ordförandens ansvar

Styrelsens ordförande väljs av stämman. Styrelseordföranden ska organisera och leda styrelsens arbete, i enlighet med gällande regler för aktiemarknadsbolag, Svensk Kod för bolagsstyrning och bolagsordningen. Vidare ska ordföranden vara ett stöd för verkställande direktören. Styrelseordföranden och verkställande direktören tar fram förslag till dagordning för styrelsemöten. Styrelseordföranden för en dialog med verkställande direktören och ansvarar för att övriga styrelseledamöter får den information och dokumentation som är nödvändig för beslutsfattande. Styrelseordföranden ansvarar även för att styrelsens arbete årligen utvärderas.

Styrelsens ordförande är Christen Sveaas och vice ordförande är Folke Patriksson.

Utöver sitt ordförandeskap i Trans-Atlantic är Christen Sveaas styrelseordförande i Kistefos Holding AS samt i ett flertal andra bolag.

Verkställande direktör

Rolf Skaarberg utsågs till ny verkställande direktör och koncernchef 31 mars 2011. Henning E. Jensen tillträdde som ny verkställande direktör 31 december 2011 då Rolf Skaarberg gick i pension. Verkställande direktören ansvarar för den löpande operativa verksamheten baserat på den arbetsinstruktion som utfärdats av styrelsen. Verkställande direktörens ansvar innefattar bland annat beslut avseende löpande investeringar och avyttringar, personal-, finans-, och ekonomifrågor, löpande kontakter med företagets intressenter samt tillse att styrelsen får den information som krävs för att kunna fatta väl underbyggda beslut. Verkställande direktören rapporterar till styrelsen. Rolf Skaarberg ingick inte i styrelsen vilket däremot Henning E. Jensen gör. Verkställande direktören närvarar vid alla styrelsemöten utom vid det styrelsemöte där utvärdering sker av verkställande direktören.

Verkställande direktören leder koncernledningens arbete och fattar beslut i samråd med övriga medlemmar i ledningen.

Rolf Skaarberg och Henning E. Jensen är inte anställda inom TransAtlantic utan är anlitate som konsulter genom Kistefos AS.

Koncernledning

Den verkställande direktören har utsett en koncernledning som under större delen av 2011 bestått av följande fem befattningar: verkställande direktör, finansdirektör, HR-chef samt cheferna för affärsområdena Viking Supply Ships och Industrial Shipping. Koncernledningen ansvarar för att planera, styra och följa upp den dagliga verksamheten. Koncernledningen har haft regelbundna möten för att följa upp affärsverksamheten, den ekonomiska utvecklingen samt övriga verksamhets-, utvecklings- och strategifrågor. Koncernledningen följer upp att rätt kompetens finns i organisationen i förhållande till bolagets strategier. Befogenheter och ansvar för verkställande direktören och koncernledningen är definierade i policies, befattningsbeskrivningar och attestinstruktioner.

Från och med 1 januari 2012 består koncernledningen av Henning E. Jensen, verkställande direktör, Heléne Mellquist, finansdirektör, Britta Stolt HR-chef, Christian W. Berg chef för Viking Supply Ships samt Kim H. Sørensen, chef för Industrial Shipping. Kim H. Sørensen tillträder som ny chef för Industrial Shipping 1 mars 2012. För utförligare information om verkställande direktören och koncernledningen, se sidan 43 i årsredovisningen.

Revisor

Revisorerna utses av årsstämman och vid årsstämman i april 2008 valdes revisionsbyrån PriceWaterhouseCoopers AB, på en tid av fyra år. Till huvudansvarig revisor utsågs Helén Olsson Svärdröm som undertecknar revisionsberättelsen tillsammans med Olof Enerbäck. Revisorerna har till uppgift att granska verkställande direktören och styrelsens förvaltning av bolaget och kvaliteten i bolagets finansiella rapportering samt granskning av årsredovisningen. Bolagets revisorer har avrapporterat en gång till styrelsen och då lämnat en redogörelse från årets revision samt gett sin syn på bolagets interna kontrollsystem. Upplysning om ersättning till revisorerna framgår i årsredovisningen not 8.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Årsstämman 2011 antog riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, som omfattar verkställande direktören och koncernledningen som under 2011 bestod av fem personer och som baseras på följande övergripande principer:

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

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

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

Den fasta lönen ska vara individuell och baserad på varje individs ansvar och roll, liksom på individens kompetens och erfarenhet i relevant befattning. Verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare kan erhålla en rörlig ersättning om styrelsen särskilt beslutar om detta. Eventuell rörlig ersättning ska baseras på extraordinära insatser i förhållande till definierade och mätbara mål samt vara maximerade i förhållande till den fasta lönen och motiveras alltid särskilt vid en gemensam diskussion inom styrelsen. Den verkställande direktörens ersättning beslutas av styrelsen.

Vid ingående av nya pensionsavtal ska ledande befattningshavare som är pensionsberättigade, verkställande direktören exkluderad, ha sedvanliga pensionsförmåner inom ramen för allmän pensionsplan. Pensionering sker för ledande befattningshavare vid 65 års ålder. Pensionsavsättningar ska baseras enbart på fast lön. Beträffande verkställande direktören ska det kunna göras pensionspremieinbetalningar motsvarande 25 procent av dennes grundlön intill pensionering.

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

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

Uppsägningstiden för ledande befattningshavare ska vara sex månader från individens sida och vid uppsägning från bolagets sida sex till tolv månader. För

verkställande direktören ska gälla en uppsägningstid om upp till sex månader vid uppsägning från bolagets sida. Vid en uppsägning från bolagets sida har den verkställande direktören rätt till ett avgångsvederlag motsvarande 18 månadslöner. För ytterligare information om verkställande direktören och koncernledningens ersättning, se not 7 i årsredovisningen.

Revisionskommitté och ersättningskommitté

Styrelsen har beslutat att den i sin helhet behandlar revisionsfrågor och har under året haft ett möte med koncernens revisorer. Vid detta möte 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 utvecklingen inom aktuella områden.

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

Placeringskommitté

Styrelsen har i december 2011 beslutat tillätta en placeringskommitté som har till uppgift att besluta om placeringar av koncernens överskottslikviditet.

Styrelsens beskrivning av intern kontroll och riskhantering i den finansiella rapporteringen

Denna beskrivning av intern kontroll och riskhantering lämnas av TransAtlantics styrelse och är upprättad i enlighet med Svensk Kod för bolagsstyrning. Styrelsen i TransAtlantic har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Ett effektivt styrelsearbete är grunden för god kontroll. Styrelsens arbetsordning och instruktioner för verkställande direktören syftar till att säkerställa en tydlig roll- och ansvarsfördelning för en effektiv hantering av

verksamhetens risker. Företagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner och därtill kommer revisorernas granskning av den interna kontrollen. Koncernledningen ansvarar för de system av interna kontroller som behövs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Det syftar till att säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och effektivt samt att den finansiella rapporteringen är tillförlitlig och att lagar och förordningar efterlevs.

Bolaget har utarbetat rutiner för bedömning av risker i den finansiella rapporteringen samt för att uppnå en hög tillförlitlighet i den externa rapporteringen och att rapporteringen är upprättad i enlighet med lagar och övriga krav på noterade bolag.

Riskbedömning och kontrollaktivitet

TransAtlantics bedömning avseende den finansiella rapporteringen syftar till att identifiera och utvärdera de väsentliga risker som påverkar den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen i koncernens bolag, affärsområden och affärsprocesser. Särskild vikt har lagts vid att utforma kontroller för att förebygga och upptäcka fel inom dessa områden. Viktiga styrinstrument för den finansiella rapporteringen utgörs främst av bolagets Finanspolicy. Se även sidan 47, Risker och osäkerhetsfaktorer.

Kontrollmiljö

Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Styrelsen har fastställt en arbetsordning som reglerar dess ansvar och dess inbördes arbetsfördelning. Ansvaret för att upprätthålla en effektiv kontrollmiljö bygger på en organisation med tydliga beslutsvägar och tydliga instruktioner och med gemensamma värderingar där den enskilde medarbetaren har insikt om sin roll i upprättandet av god intern kontroll.

Information och kommunikation

TransAtlantics styrelse har fastställt en Kommunikationspolicy som anger vad som ska kommuniceras, av vem samt på vilket sätt information ska utges för att säkerställa

att den externa informationen blir korrekt och fullständig. Därutöver finns det instruktioner för hur den finansiella informationen ska kommuniceras mellan ledning och övriga medarbetare. TransAtlantics aktieägare och andra intressenter kan följa bolagets verksamhet och dess utveckling på hemsidan där aktuell information publiceras löpande. Händelser som bedöms som kurspåverkande offentliggörs genom pressmeddelande. Finansiell information lämnas genom kvartalsrapporter och bokslutskommunikéer samt genom bolagets årsredovisning. För att uppnå en effektiv information internt samlas medarbetarna för information och frågor en gång i månaden.

Uppföljning

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

Internrevision

Styrelsen har inte funnit anledning till att inrätta en internrevisionsfunktion med hänsyn till koncernens storlek och centraliseringen av ekonomiadministrationen.

Väsentliga riktlinjer som har betydelse för den finansiella rapporteringen uppdateras löpande och kommuniceras till berörda medarbetare kontinuerligt.

Arvoden och ersättningar

Arvoden och ersättningar till verkställande direktören och koncernledningen finns närmare beskrivna i not 7.

Väsentliga policies

Till styrelsens ansvar hör förutom vad som framgått ovan även att tillse att koncernens policies hålls uppdaterade och efterföljs. Koncernen har policies för bland annat investeringar, finansierings- och valutafrågor, godkännande av och attestinstruktion av ekonomiska åtaganden, kommunikation/Investor Relations samt etik och uppförandekod. Som ett led i koncernens ansvar till sjöss och i land finns en hälsa-, säkerhets- och miljöpolicy (HSE-policy).

Göteborg den 28 februari 2012

Christen Sveaas
Ordförande

Folke Patriksson
Vice ordförande

Henning E. Jensen
Styrelseledamot

Håkan Larsson
Styrelseledamot

Christer Olsson
Styrelseledamot

Magnus Sonnorp
Styrelseledamot

Christer Lindgren
Styrelseledamot/Arbetsagarrepresentant

Revisorsyttrande över bolagsstyrningsrapporten

Till årsstämma i Rederi AB TransAtlantic (publ) org nr 556161-0113

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2011 på sidorna 36–41 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vi har läst bolagsstyrningsrapporten och baserat på denna läsning och vår kunskap om bolaget och koncernen anser vi att vi har tillräcklig grund för våra uttalanden. Detta innebär att vår lagstadgade genomgång av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har.

Vi anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 23 mars

PricewaterhouseCoopers AB

Styrelse



1. Christen Sveaas

f 56, Oslo. Styrelseordförande sedan 2010. Christen Sveaas har flera styrelseuppdrag inklusive styrelseordförande i Kistefos Skog AS, Kistefos Holding AS och Anders Sveaas Almennyttige Fond. Han är också medlem i Dean's Council Executive Committee. Christen Sveaas har en Lic. oec. HSG från St Gallen, Schweiz.
Aktieinnehav: Genom bolag 3 693 178 A och 66 090 461 B.
Styrelsearvode: 400 000 SEK/år.

2. Folke Patriksson

Vice ordförande.
 f 40, Skärhamn. Ledamot sedan 1972. Folke Patriksson är vice ordförande och har varit ledamot i styrelsen sedan 1972. Folke Patriksson har tidigare varit styrelseordförande i Svenska Sjöräddningssällskapet och är nu styrelseledamot i Swede Ship Marine AB. Folke Patriksson har styrmansexamen och 40 års erfarenhet av sjötransportindustrin. Han är en av grundarna av TransAtlantic och var tidigare dess VD i 32 år.
Aktieinnehav: Genom bolag 2 532 122 A och 1 399 490 B.
Styrelsearvode: 200 000 SEK/år.

3. Henning E. Jensen

f 60, Oslo. Ledamot sedan 2011. VD och koncernchef i TransAtlantic. Henning E. Jensen är också VD i Kistefos. Tidigare uppdrag har närmast varit som Senior Vice President Chairman of the Supervisory Board, Controller, Managing Director, Director och Vice President i TE Connectivity samt VD och ordförande för RHI AG. Henning E. Jensen har ledningserfarenhet från olika industrier inkl RHI AG, TE Connectivity och General Motors. Han har också varit Professor of Finance vid University of San Francisco, där han också utbildats.
Aktieinnehav: –
Styrelsearvode: 200 000 SEK/år.

4. Håkan Larsson

f 47, Göteborg. Ledamot sedan 1993. Håkan Larsson var VD för TransAtlantic från 2003 till 2007 och var tidigare VD för Bilspedition/BTL och Schenker AG. Håkan Larsson är styrelseordförande i BTL Aktiebolag, Schenker AB, Schenker North, Inpension Asset Management AB och Valea Holding AB. Han är styrelseledamot i Walleniusrederierna AB, Bure Equity AB, Handelsbanken Region Väst och Semcon AB. Håkan Larsson är utbildad civilekonom vid Handelshögskolan i Göteborg.
Aktieinnehav: 2 400 A och 100 000 B.
Styrelsearvode: 200 000 SEK/år.

5. Christer Olsson

f 45, Stockholm, ledamot sedan 1999. Christer Olsson är vice ordförande i Walleniusrederierna AB, ordförande i Stolt-Nielsen Ltd och ledamot i Wallenius-Wilhelmsen A/S, Atlantic Contair Line AB, Eukor Car Carriers och Singapore Shipping Corporation Ltd. Han tog sin juristexamen vid Stockholms universitet och har 25 års erfarenhet från sjötransportindustrin.
Aktieinnehav: –
Styrelsearvode: 200 000 SEK/år.

6. Magnus Sonnorp

f 67, Stockholm. Ledamot sedan 2010. Magnus Sonnorp är styrelseledamot i Linver AB och Sulgrave Rd AB, Brunkeberg Industriutveckling AB och Planglasteknik Stockholm AB samt styrelseledamot i Secure Glass Holding AB och har tidigare varit styrelseordförande för ClearSense AB och EDSA Holdings. Magnus Sonnorp har en civilekonomexamen från Handelshögskolan i Stockholm och en MBA från Insead.
Aktieinnehav: 50 000 B.
Styrelsearvode: 200 000 SEK/år.

7. Christer Lindgren

f 65, Stockholm. Ledamot sedan 2001. Arbetstagarrepresentant. Christer Lindgren är kock och sjöman. Styrelseledamot i SEKO-sjöfolk.
Aktieinnehav: –
Styrelsearvode: –

Ledning



1. Henning E. Jensen

VD och koncernchef

f 60, Oslo. Verkställande direktör sedan 2012.

Utbildning: Bachelor of Arts, University of San Francisco, MBA, University of San Francisco och Cand. Dr., Hochschule St. Gallen.

Aktieinnehav: –

2. Kim H. Sørensen

Chef för affärsområde Industrial Shipping

f 66, Göteborg. Anställd sedan 2012.

Utbildning: Aalborg universitet, BSc & MSc Macroeconomics, MSc Development Economics, London Business School Executive Management Program, IMD: Program for Executive Development, MBA.

Aktieinnehav: –

3. Christian W. Berg

Chef för affärsområde Viking Supply Ships

f 68, Köpenhamn. Anställd sedan 2011.

Utbildning: Sjörättsliga studier vid Vestfold University College i Horten, Norge och Norwegian Navy Academy vid Befalskolen for Marinen i Horten, Norge.

Aktieinnehav: –

4. Heléne Mellquist

CFO

f 64, Göteborg. Anställd sedan 2012.

Utbildning: Göteborgs universitet, Civilekonom. IFL Handelshögskolan i Stockholm, Executive Program.

Aktieinnehav: –

5. Britta Stolt

HR-chef

f 65, Göteborg. Anställd sedan 1993.

Utbildning: Programmeringsutbildning och högre personalstrategisk utbildning.

Aktieinnehav: –

Förvaltningsberättelse 2011

Rederi AB TransAtlantic (publ) – organisationsnummer 556161-0113

TransAtlantics verksamhetsår 2011 blev ännu ett händelserikt år präglat av flera strukturella förändringar och ett fortsatt utmanande affärsklimat som har resulterat i ett resultatmässigt underskott.

I juni 2011 förvärvades samtliga aktier i Österströms International AB som är moderbolag i den stockholmsbaserade rederi- och logistikkoncern som bedriver verksamhet huvudsakligen i östersjöområdet. I november 2011 med redovisningsmässig effekt från oktober förvärvades det brittiska offshore rederiet SBS Marine (Holdings) Ltd.

På en extra bolagsstämma i november 2011 beslutades om nyemission om cirka 555 MSEK med företrädesrätt för existerande aktieägare. Genom nyemissionen ökade Kistefos sitt ägande som per 31 december 2011 uppgick till 62,9 procent av kapitalet och 58,4 procent av rösterna.

Rolf Skaarberg tillträdde 31 mars 2011 som verkställande direktör och koncernchef efter Stefan Eliasson som lämnade koncernen. Rolf Skaarberg gick i pension den 30 december 2011 och efterträddes av Henning E. Jensen.

Omsättning, resultat och verksamhetsutveckling

Under året har verksamheten inom Industrial Shipping fortsatt präglats av svaga volymer och ett överutbud på tonnage. Förvärvet av Österströms och omfattande omstrukturingskostnader har påverkat resultatet negativt. För Viking Supply Ships har marknaden successivt stärkts. Vidare har verksamheten påverkats av under året genomförda fartygsleveranser och etablering av huvudkontor i Köpenhamn.

Koncernens nettoomsättning för 2011 uppgick till 2 989 MSEK (2 394). Resultatet före skatt uppgick till -466 MSEK (407) och resultatet efter skatt uppgick till -435 MSEK (585). Resultatet för 2011 har påverkats negativt av omstrukturingskostnader och förvärvseffekter om -194 MSEK (528), i form av positivt reasultat från försäljning av fartyg med 6,6 MSEK, utfall från en tvist från

en tidigare fartygsförsäljning med -4,1 MSEK, kostnader och nedskrivningar relaterade till etablering av den danska offshorestrukturen och förberedelser för introduktion av Viking Supply Ships på oslobörsen med -48 MSEK, omstrukturering av koncernen, Industrial Shipping och integration av Österströms -46 MSEK och kostnader för före detta VD med -5 MSEK. Därutöver har nedskrivning av fartyg skett med -32 MSEK samt goodwill med -58 MSEK. Kostnader hänförliga till förvärven av Österströms International AB och Arctic Ice Management AB uppgår till -7 MSEK. För 2010 påverkades resultatet positivt av en engångseffekt om 775 MSEK genom förvärvet av samtliga utestående aktier i joint venture bolagen inom Trans Viking.

Fartygsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Ovan beskrivna nedskrivning av fartyg om -32 MSEK bestående av TransFalcon med -8 MSEK, TransFrej med -18 MSEK och TransNjord med -6 MSEK, samtliga inom Industrial Shipping, motiveras av bedömda marknadsvärderingar då ett arbete har påbörjats för att avyttra fartygen. Efter nedskrivningarna bedöms redovisade fartygsvärden vara i paritet med aktuella marknadsvärden.

Goodwill om -58 MSEK från förvärvet av Österströms har skrivits ned efter en omprövning av förutsättningarna för lönsamhet på de marknader som Österströms-bolagen verkar på.

Nedskrivning har skett av aktiverade utvecklingskostnader för dataprogramvara inom Arctic Ice Management AB om -6 MSEK då utvecklingsarbetet avbrutits då det kommersiella värdet för närvarande bedöms som osäkert. Nedskrivningen ingår i beloppet om -48 MSEK avseende etableringen i Danmark.

Affärsområde Industrial Shipping

Året har präglats av omfattande omstruktureringar. Två linjer stängdes ner i slutet av året, RoRo-linjerna från södra Finland till Lübeck och Göteborg samt Atlanttrafiken. En ny RoRo-linje startades upp mellan norra Finland och Antwerpen/Zeebrugge, TransBothnia Line. Affärsområdet erbjuder integrerade logistiklösningar med fartygstransporter. Verksamheten bedrivs främst genom systemtrafik i norra Europa med RoRo-, containerfartyg samt bulk- och småbulktrafik. Affärsområdet har fem divisioner:

- Division RoRo Baltic: Verksamheten har sin bas i systemtrafik med skogs-, stål- och fordonsprodukter i Östersjön.
- Division Container: Divisionen bedriver en containerlinje mellan Västerås och engelska Hull. Divisionen har också feedertrafik mellan Västerås/Södertälje och Hamburg/Bremerhaven.
- Division Bulk: Divisionens verksamhet består av transporter med isklassade medelstora bulkfartyg samt transporter med RoRo-fartyg mellan Europa och Nordamerika samt transporter utmed Nordamerikas östkust.
- Division Short Sea Bulk: Divisionens verksamhet består av transporter med mindre bulktonnage företrädesvis inom Östersjön men även till hamnar på kontinenten.
- Division Integrated Logistics: Divisionens verksamhet består i att utveckla integrerade transportlösningar där TransAtlantic ombesörjer en större del i den totala transportkedjan.

De fem divisionerna samverkar för att uppnå bästa möjliga utnyttjandegrad och kundservice.

Omsättningen för året uppgick till 2 259 MSEK (1 865) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -113 MSEK (-105). Därutöver har fartygsnedskrivningar gjorts med -32 MSEK (-156).

Division RoRo Baltic bedrev under året linjetrafik mellan Finland och Sverige/Tyskland/Belgien med fyra linjer. I juni startades en ny RoRo-linje, TransBothnia Line, mellan norra Finland och Antwerpen/Zeebrugge med två inchartrade fartyg. Under året lades RoRo-linjerna från södra Finland till Lübeck respektive Göteborg ned på grund av dålig lönsamhet.

Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik på England (TransPal Line) och feedertrafik till Tyskland (Trans-Feeder South). Sjunkande volymer från stålindustrin har motverkats av volymtillväxt inom TransPal Line.

Division Bulk tecknade i oktober ett tre-årskontrakt med FNsteel gällande transporter mellan Luleå och Koverhar i Finland samt med Nordkalk avseende frakt av kalksten mellan Storugns och Luleå/Kokkola. Atlantrafiken avvecklades i slutet av året.

Division Short Sea Bulk vilket innefattar den tidigare verksamheten inom Österströms, har haft en fortsatt svag lönsamhet. Marknaden karakteriseras av överutbud av tonnage och konjunktorellt låga kontraktsvolymer hos de större kunderna.

Division Integrated Logistics har under året fortsatt att utveckla integrerade transportlösningar där TransAtlantic ombesörjer en större del i den totala transportkedjan utifrån kundens önskemål.

Affärsområde Viking Supply Ships

Affärsområdets flotta består av totalt fjorton offshorefartyg varav åtta AHTS-fartyg, inräknat Brage Viking som levererades januari 2012, och sex Platform Supply Vessels. Fartygen verkar på marknaden för arktisk offshore, på offshorespotmarknaden i Nordsjön samt i den globala offshoresektorn. Fartygen är utrustade och har kapacitet för att verka i områden med kalla och hårda väderförhållanden såsom ark-

tiska farvatten. Tre av AHTS-fartygen har isbrytarkapacitet.

Nybyggnadsprogrammet har fortsatt enligt plan med leverans av Njord Viking i februari 2011 och Magne Viking i juli 2011. Det sista fartyget i serien om fyra, Brage Viking levererades i januari 2012. Fartygen är speciellt konstruerade och utrustade för att möta kraven på effektiv, säker och miljömässig offshorehantering i områden med svåra isförhållanden. I november 2011 med redovisningsmässig effekt från oktober förvärvades det brittisktbaserade offshore-rederiet SBS Marine (Holdings) Ltd. SBS Marines flotta består av fem moderna och ett äldre Platform Supply Vessels som i första hand används till att frakta förnödenheter till plattformar ute till havs.

Viking Supply Ships avslutade kontraktet med svenska Sjöfartsverket för Vidar Viking under året och ingick därefter avtal med den estniska Sjöfartsmyndigheten om att tillhandahålla isbrytning för säsongen 2012 med Vidar Viking. Vidare har avtal tecknats med Sakhalin Energy för en period om 2,5 år med option om förlängning för 4x3 månader för Vidar Viking. Fartyget skall utföra tjänster kring isbrytning, ankarhantering samt övrig support i norra Ryssland med start sommaren 2012. Det totala bruttokontraktsvärdet uppgår till i storleksordningen 70 MUSD för den fasta perioden. Avtalet är villkorat av godkännande från TransAtlantics styrelse och berörda banker.

Ovanstående har inneburit att omsättningen ökade under 2011 och uppgick till 568 MSEK (298) med ett operativt resultat före skatt om -72 MSEK (45). Resultatet har påverkats av kostnader för etablering av verksamheten i Danmark, leverans av två nybyggda AHTS-fartyg samt en initialt svag men under året stärkt marknad. Verksamheten bedrevs i slutet av året med tretton fartyg. Jämförbarheten mellan åren påverkas av förvärvet av joint venture bolagen inom Trans Viking hösten 2010, de levererade nybyggda, Loke Viking juni 2010 samt Njord och Magne Viking under 2011 samt

förvärvet av SBS Marine. Under året har affärsområdet etablerat sitt huvudkontor i Köpenhamn samt per 1 januari 2012 bytt namn till Viking Supply Ships.

Koncerngemensamt

Koncerngemensamt omfattar företagsledning, central administration, finansförvaltning och extern Ship Management. I enheten extern Ship Management ingår uppdrag för externa fartygsägare, såsom bemanning av svenska statens fem isbrytare. De primära motiven för de externa uppdragen är att uppnå skalfördelar för bemanningen av fartyg samt inköp som sker till koncernens fartygsflotta.

Omsättningen uppgick till 162 MSEK (231) för året. Det operativa resultatet före skatt uppgick till -87 MSEK (-61) och resultatförändringen är huvudsakligen hänförlig till ökade lånekostnader främst på grund av högre skuldsättning samt kostnader till externa rådgivare för ett flertal pågående strukturprojekt.

Från och med 2012 har koncerngemensamt delats upp och ingår i respektive affärsområde.

Investeringar

Koncernens bruttoinvesteringar uppgick till 1 239 MSEK (268) och avsåg främst kontantinsats vid leverans av Njord Viking i februari 2011, kontantinsats vid leverans av Magne Viking i juli 2011 samt förvärvet av samtliga aktier i Arctic Ice Management AB, Österströms International AB och SBS Marine (Holdings) Ltd.

Avyttringar

Under året har fartygen Obbola, Östrand, Ortvik, Map och TransWing avyttrats vilket gav ett positivt likviditetstillskott om netto 62 MSEK. Sammantaget gav fartygsförsäljningarna en positiv resultateffekt om 6,6 MSEK.

Förvärv av Arctic Ice Management, Österströms och SBS Marine

I februari 2011 förvärvades samtliga aktier i Arctic Ice Management AB. I juni 2011 förvärvades samtliga aktier i Österströms International AB som bedriver verksamhet huvudsakligen i östersjöområdet. Förvärvet är ett led i TransAtlantics strategi att erbjuda kunderna en bättre och mer effektiv service genom möjlighet till dörr till dörr transporter genom kombinerade Bulk-, RoRo- och containertransporter. I november 2011 slutfördes förvärvet av samtliga aktier i SBS Marine (Holdings) Ltd. SBS Marine är ett brittiskt offshorefartygsbaserat i Aberdeen som opererar en flotta om sex Platform Supply Vessels. Förvärvet stärker Viking Supply Ships produkt erbjudande till existerande kunder samt tillför nya kunder.

Extra bolagsstämma

Vid den extra bolagsstämman 7 november 2011 beslutade stämman om nyemission om totalt cirka 555 MSEK mot kontant ersättning med företrädesrätt för befintliga aktieägare till villkoren 1:1 och 10 kronor per ny aktie. Vidare beslöt stämman om en minskning av aktiekapitalet om 998 124 300 kronor samt överföring av 245 782 000 kronor från reservfond till fri fond. Minskningen av aktiekapital och överföring till fri fond beräknas godkännas av bolagsverket 29 februari 2012.

Besluten innebär att bolagets aktiekapital minskar till 110 902 700 kronor samt att antalet aktier i bolaget ökar med 3 635 921 A-aktier och 51 815 429 B-aktier.

Det totala antalet aktier i bolaget uppgår per den 31 december 2011 till 110 902 700 aktier fördelat på 7 271 842 A-aktier och 103 630 858 B-aktier. Aktiekapitalet uppgår till 1 109 027 000 kronor.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans var 637 MSEK (327). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 114 MSEK (91).

Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på -477 MSEK (164) och avsåg både materiella och finansiella anläggnings-tillgångar.

Finansieringsverksamheten som omfattar nyemission, nyupplåning och amorteringar på lån redovisade en nettoeffekt på 273 MSEK (86).

Årets kassaflöde uppgick totalt till -90 MSEK (341). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid årsskiftet till 548 MSEK (637) varav 157 MSEK är avsatta på särskilt konto som ska säkerställa koncernens kontantåtagande vid leveransen av Brage Viking som levererades i januari 2012. Därtill har koncernen ej utnyttjat kreditlöften om totalt 93 MSEK (24). Koncernen har i låneavtal förbundit sig att vid var tillfälle tillse att likvida medel inte understiger det högsta av beloppet av antingen 5 procent av koncernens räntebärande skuld eller motsvarande 125 MNOK, med avdrag för 50 procent av i koncernen ej utnyttjad checkkredit.

Vid årsskiftet uppgick koncernens totala tillgångar till 6 283 MSEK (5 111) och det egna kapitalet till 2 493 MSEK (2 396). Soliditeten var vid årsskiftet 40 procent (47) och skuldsättningsgraden uppgick till 97,7 procent (64,0).

Fartygen redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar. Fartygsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Värdering av koncernens fartyg har skett med stöd av externa värderingar och interna avkastningsvärdeberäkningar. Årets resultat har belastats med nedskrivningar om -32 MSEK (-241).

Vid årsskiftet uppgick koncernens egna kapital till 22,5 SEK per aktie (43,2). Genom nyemission i december 2011 fördubblades antalet aktier.

Moderbolaget

Omsättningen i moderbolaget uppgick till 1 333 MSEK (1 258). Nettoresultatet efter skatt för året uppgick till 1 216 MSEK (-217). I beloppet för helåret ingår anteciperade utdelningar från dotterbolag med 1 377 MSEK, koncernbidrag med 215 MSEK, reasultat vid koncernintern försäljning av dotterbolag med 26 MSEK, nedskrivning av aktieinnehav i dotterbolag med -433 MSEK, reasultat vid avyttring av ägarbolagen till fartygen Obbola, Östrand och Ortviken med 244 MSEK. I beloppet för helåret 2010 ingår nedskrivningar av aktieinnehav i dotterbolag med -59 MSEK samt koncernbidrag om -49 MSEK. Moderbolagets eget kapital uppgick till 2 883 MSEK (1 125) och balansomslutningen uppgick till 4 526 MSEK (2 153) vid årsskiftet. Likvida medel uppgick vid årsskiftet till 202 MSEK (31 MSEK).

Väsentliga händelser efter årets utgång

Heléne Mellquist anställdes som finansdirektör från 1 januari 2012.

Den 1 januari 2012 bytte TransAtlantics affärsområde Offshore/Icebreaking namn till Viking Supply Ships.

TransAtlantics affärsområde Viking Supply Ships har i januari 2012 tagit leverans av AHTS-fartyget Brage Viking från varvet Astilleros Zamakona i Bilbao, Spanien. Fartyget har flaggats in i det danska fartygsregistret, DIS.

Kim H. Sørensen har utsetts till ny chef för affärsområde Industrial Shipping. Kim H. Sørensen kommer närmast från rollen som VD Europe Region, Damco, ett dotterbolag till AP Möller Maersk. Kim H. Søren-

sen tillträder tjänsten den 1 mars 2012 och ersätter därmed Percy Österström som lämnar den dagliga verksamheten för att helt fokusera på att utveckla affärsområdets växande marknad och stärka kundrelationerna i rollen som Senior Vice President. Percy Österström träder även in som medlem i Industrial Shippings styrelse.

Miljörelaterade frågor

Inom TransAtlantic bedrivs ett aktivt arbete för att minska miljöbelastningen och under året har nya åtgärder genomförts och kvalitetsstyrningen förbättrats i syfte att ytterligare stärka koncernens position inom miljöområdet. Med utgångspunkt i Sveriges nationella miljömål som berör sjöfarten arbetar TransAtlantic utifrån sex detaljerade miljömål för den egna verksamheten. För vidare information, se sidan 16.

Risker och osäkerhetsfaktorer

TransAtlantic är en koncern med en i hög grad internationell verksamhet och är därmed exponerad för ett antal operationella och finansiella risker. TransAtlantic arbetar aktivt för att identifiera, bedöma och hantera dessa risker. Riskhantering ingår som en del i den löpande uppföljningen av verksamheten.

Det i januari 2012 avslutade nybyggnadsprogrammet innebar utbetalningar av likvida medel i samband med fartygsleveranserna. För att säkerställa dessa åtaganden har koncernen enligt låneavtal fått avsätta medel på särskilt konto som uppgick till 157 MSEK. Dessa redovisas tillsammans med övriga likvida medel.

TransAtlantic utvärderar fortsatt ett förslag till överenskommelse med en bank på grund av att koncernen inte uppfyllde vissa nyckeltalskrav under 2010 samt för tredje och fjärde kvartalet 2011. Vidare förs dialog med ytterligare två banker om att Trans-

Atlantic inte fullt ut möter låneavtalens krav på finansiella nyckeltal för Q4. Som en effekt av ovanstående har lån om sammanlagt 636 MSEK omklassificerats från långfristiga till kortfristiga skulder. För dessa lån har TransAtlantic erhållit offerter om refinansiering vilka är under övervägande.

Ytterligare beskrivning av koncernens operationella och finansiella riskhantering framgår av not 1 och not 32.

Framtidsutsikter

Inom Industrial Shipping fortsätter arbetet med att integrera Österströms och att anpassa fartygsflottan till rådande efterfrågan. Allteftersom verksamheten och organisationen samordnas skall sänkta kostnader och ökad effektivitet uppnås. Vi bedömer att efterfrågan på tonnage successivt kommer öka men överutbudet på tonnage på marknaden kommer bestå ytterligare en tid.

Inom Viking Supply Ships har en kraftig expansion skett under året, som ännu inte fått fullt genomslag i omsättning och resultat, genom leverans av två nybyggda AHTS-fartyg samt förvärvet av SBS Marine. Vidare togs leverans av Brage Viking i januari 2012. Sammantaget innebär det en väsentligt utökad fartygsflotta. Aktiviteten kring olje- och gasutvinning till havs i Nordsjön, Barents hav och arktiska farvatten ökar och ger bolaget goda förutsättningar för att satsa på fartygsflottan framöver.

Beskrivet i särskilda avsnitt

Följande finns beskrivet i särskilda avsnitt i årsredovisningen:

- TransAtlantic-aktien och ägarförhållanden, se sidan 32.
- Bolagsstyrning med beskrivning av styrelse- och ledningsarbetet, omfattande även riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, se sidan 36.

Personal

Antalet anställda i koncernen i slutet av året uppgick till 833 (911). Ytterligare information återfinns i Not 7.

Förslag till vinstdisposition

Följande medel i moderbolaget står till årsstämmans förfogande:

TSEK	
Övrigt tillskjutit från ägarna	388 159
Balanserat resultat	-76 413
Årets resultat	1 216 091
Totalt därmed	1 527 837

Styrelsen föreslår att ingen utdelning sker för verksamhetsåret 2011.

Motivet till förslaget är att de finansiella medel och egna kapital som koncernen besitter vid årsskiftet bedöms behövas för att på ett tillfredsställande sätt driva och utveckla verksamheten.

TSEK	
I ny räkning balanseras	1 527 837
Totalt	1 527 837

Årsstämma

Årsstämma hålls på Göteborgs Konstmuseum fredagen den 27 april 2012 klockan 16.00. Närmare information framgår av särskild kallelse i Dagens Industri, Göteborgs Posten och i Post & Inrikes Tidning samt på hemsidan, 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.

Ekonomisk redovisning

Resultaträkning	49
Balansräkning	50
Eget kapital	52
Kassaflödesanalys	53
Noter	54
Styrelsens underskrifter	80
Revisionsberättelse	81

Notförteckning

NOT 1	Redovisnings- och värderingsprinciper, väsentliga bedömningar samt finansiell riskhantering	54	NOT 18	Andra långfristiga fordringar	70
NOT 2	Nettoomsättningens fördelning	59	NOT 19	Varulager	70
NOT 3	Segmentredovisning	59	NOT 20	Kundfordringar	70
NOT 4	Inköp och försäljning mellan koncernföretag	60	NOT 21	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	70
NOT 5	Övriga rörelseintäkter	60	NOT 22	Kassaflödesanalys	70
NOT 6	Övriga rörelsekostnader	61	NOT 23	Aktiekapital	71
NOT 7	Medelantal anställda, sjukfrånvaro, löner, andra ersättningar och sociala kostnader m.m.	61	NOT 24	Utdelning per aktie	71
NOT 8	Revisionsuppdrag	62	NOT 25	Avsättningar för pensioner	71
NOT 9	Andra vinster	62	NOT 26	Skulder	73
NOT 10	Materiella och immateriella anläggningstillgångar	63	NOT 27	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	74
NOT 11	Resultat från andelar i intresseföretag	66	NOT 28	Ställda säkerheter	74
NOT 12	Resultat från andelar i koncernföretag	66	NOT 29	Eventualförpliktelser	74
NOT 13	Finansiella intäkter	66	NOT 30	Åtaganden	75
NOT 14	Finansiella kostnader	66	NOT 31	Närstående transaktioner	76
NOT 15	Skatter	66	NOT 32	Finansiell riskhantering och derivatinstrument	76
NOT 16	Resultat per aktie	67	NOT 33	Rörelseförvärv	78
NOT 17	Andelar i koncernföretag, intresseföretag samt joint ventures	68	NOT 34	Händelser efter balansdagen	79

Resultaträkning

TSEK	Not 1, 3, 33	Koncernen		Moderbolaget	
		2011	2010	2011	2010
Nettoomsättning	2, 3, 4	2 989 468	2 394 096	1 332 815	1 258 420
Övriga rörelseintäkter	5	10 031	784 328	112	366
Direkta resekostnader	1	-1 573 977	-1 163 241	-436 194	-395 493
Personalkostnader	7	-701 323	-704 179	-306 635	-283 184
Övriga externa rörelsekostnader	4, 8	-643 523	-389 527	-736 833	-706 691
Övriga rörelsekostnader	6	-14 206	-37 926	-4 027	-28 383
Andra vinster	9	608	—	—	—
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	10	-414 942	-428 618	-22 850	-14 873
Resultat från andelar i intresseföretag	11	-451	0	-14 915	1 270
Rörelseresultat		-348 315	454 933	-188 527	-168 568
Resultat från andelar i koncernföretag	12	—	—	1 428 184	-105 925
Finansiella intäkter	13	20 674	7 859	54 527	17 248
Finansiella kostnader	14	-138 705	-55 865	-69 639	-26 812
Resultat före skatt		-466 346	406 927	1 224 545	-284 057
Inkomstskatt	15	31 798	178 354	-8 454	66 948
Årets resultat		-434 548	585 281	1 216 091	-217 109
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare		-429 936	583 832	1 216 091	-217 109
Innehav utan bestämmande inflytande		-4 612	1 449	—	—
		-434 548	585 281	1 216 091	-217 109
Resultat per aktie, hänförligt till moderföretagets aktieägare, per aktie i SEK (före och efter utspädning)	16	-6,49	14,22	—	—

Rapport över totalresultat

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Årets resultat	-434 548	585 281	1 216 091	-217 109
Övrigt totalresultat, netto efter skatt:				
Förändring säkringsreserv	-24 760	19 251	—	—
Förändring omräkningsreserv	13 797	-41 166	—	—
Övrigt totalresultat, netto efter skatt	-10 963	-21 915	—	—
Årets totalresultat	-445 511	563 366	1 216 091	-217 109
Hänförligt till:				
Moderföretagets aktieägare	-441 424	566 485	—	—
Innehav utan bestämmande inflytande	-4 087	-3 119	—	—
	-445 511	563 366	1 216 091	-217 109

Balansräkning

Balansräkning per den 31 december	Not	Koncernen		Moderbolaget	
TSEK	1	2011	2010	2011	2010
Tillgångar					
Anläggningstillgångar					
Fartyg	10	4 558 882	3 170 303	—	—
Byggnader och mark	10	21 576	38 591	20 786	37 779
Inventarier	10	52 861	40 622	4 800	10 003
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	10	280 177	644 288	—	8 393
Goodwill	10	2 459	2 348	—	—
Varumärken	10	7 015	7 015	—	—
Övriga immateriella anläggningstillgångar	10	4 463	3 063	9	1 800
Innehav i koncernföretag	17	—	—	3 582 202	613 080
Fordringar hos koncernföretag		—	—	112 637	941 364
Innehav i intresseföretag	17	153	153	153	153
Uppskjutna skattefordringar	15	105 577	40 376	130 487	138 942
Finansiella tillgångar som kan säljas		105	105	105	105
Derivatinstrument	32	15 314	20 799	—	—
Andra långfristiga fordringar	18, 25	65 885	29 907	35 688	24 886
Summa anläggningstillgångar		5 114 467	3 997 570	3 886 867	1 776 505
Omsättningstillgångar					
Varulager	19	69 397	40 873	20 856	21 318
Kundfordringar	20	335 728	231 984	77 526	113 931
Fordringar hos koncernföretag		—	—	196 915	60 990
Derivatinstrument	32	1 059	7 583	—	—
Övriga fordringar		66 464	111 786	81 181	93 500
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21	134 013	84 284	47 039	53 991
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen	32	13 610	—	13 610	—
Likvida medel	22	547 848	636 893	201 584	33 150
Summa omsättningstillgångar		1 168 119	1 113 403	638 711	376 880
SUMMA TILLGÅNGAR		6 282 586	5 110 973	4 525 578	2 153 385

TSEK	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2011	2010	2011	2010
Eget kapital och skulder					
Eget kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare	16, 23, 24				
Aktiekapital		1 109 027	554 514	1 109 027	554 514
Övrigt tillskjutet från ägarna		555 285	555 285	388 159	388 159
Reserver		68 248	79 736	245 782	245 782
Balanserad vinst		745 887	1 188 437	-76 413	153 310
Årets resultat		—	—	1 216 091	-217 109
Summa kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare		2 478 447	2 377 972	2 882 646	1 124 656
Innehav utan bestämmande inflytande		14 418	18 505	—	—
Summa eget kapital		2 492 865	2 396 477	2 882 646	1 124 656
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner	25	—	—	10 463	11 688
Summa avsättningar		—	—	10 463	11 688
Långfristiga skulder	26				
Fartygslån		2 003 143	1 842 072	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut		75 026	90 645	—	77 150
Skulder till koncernföretag		—	—	1 172 638	398 354
Pensionsförpliktelser	25	6 807	8 551	—	—
Uppskjutna skatteskulder	15	9 739	28 422	—	—
Derivatinstrument	32	20 630	8 327	—	—
Övriga skulder		66 179	77 628	31 467	22 875
Summa långfristiga skulder		2 181 524	2 055 645	1 204 105	498 379
Kortfristiga skulder	26				
Fartygslån		865 741	185 235	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut		57 571	25 601	59 150	18 600
Checkräkningskredit		10 189	75 624	—	75 624
Leverantörsskulder		178 503	100 848	64 130	45 612
Aktuell skatteskuld		33 355	14 974	—	—
Skulder till koncernföretag		—	—	146 212	252 202
Derivatinstrument	32	7 320	586	—	—
Övriga skulder		74 863	49 520	28 689	20 133
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	27	380 655	206 463	130 183	106 491
Summa kortfristiga skulder		1 608 197	658 851	428 364	518 662
Summa eget kapital och skulder		6 282 586	5 110 973	4 525 578	2 153 385
Ställda säkerheter	28			3 314 556	63 975
Eventualförpliktelser	29			2 146 550	1 029 772

Eget kapital

	Hänförligt till Moderföretagets aktieägare					Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Koncernens förändringar i eget kapital TSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet från ägarna	Omräknings-reserv	Säkrings-reserv	Balanserade vinstmedel		
Ingående eget kapital 2010-01-01	284 305	167 126	102 682	-5 599	604 380	21 624	1 174 518
Årets resultat	—	—	—	—	583 832	1 449	585 281
Valutakursdifferens vid omräkning av utlandsverksamheter	—	—	-36 598	—	—	-4 568	-41 166
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödessäkringar se Not 32	—	—	—	19 251	—	—	19 251
Summa totalresultat	—	—	-36 598	19 251	583 832	-3 119	563 366
Nyemission	277 257	388 159	—	—	-6 823 ¹⁾	—	658 593
Indragning aktier se Not 23	-7 048	—	—	—	7 048	—	—
Summa transaktioner med bolagets ägare	270 209	388 159	—	—	225	—	658 593
Utgående eget kapital 2010-12-31	554 514	555 285	66 084	13 652	1 188 437	18 505	2 396 477
Ingående eget kapital 2011-01-01	554 514	555 285	66 084	13 652	1 188 437	18 505	2 396 477
Årets resultat	—	—	—	—	-429 936	-4 612	-434 548
Valutakursdifferens vid omräkning av utlandsverksamheter	—	—	13 272	—	—	525	13 797
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödessäkringar se Not 32	—	—	—	-24 760	—	—	-24 760
Summa totalresultat	—	—	13 272	-24 760	-429 936	-4 087	-445 511
Nyemission	554 513	—	—	—	-12 614 ¹⁾	—	541 899
Summa transaktioner med bolagets ägare	554 513	0	0	0	-12 614	0	541 899
Utgående eget kapital 2011-12-31	1 109 027	555 285	79 356	-11 108	745 887	14 418	2 492 865

1) Transaktionskostnader i samband med nyemission.

Moderbolagets förändringar i eget kapital	Aktiekapital	Övrigt till- skjutet från ägarna	Reservfond	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
Eget kapital 2009-12-31	284 305	—	245 782	153 085	683 172
Årets resultat	—	—	—	-217 109	-217 109
Summa totalresultat	—	—	—	-217 109	-217 109
Nyemission	277 257	388 159	—	-6 823 ¹⁾	658 593
Indragning aktier se Not 23	-7 048	—	—	7 048	—
Summa transaktioner med bolagets ägare	270 209	388 159	—	225	658 593
Eget kapital 2010-12-31	554 514	388 159	245 782	-63 799	1 124 656
Eget kapital 2011-01-01	554 514	388 159	245 782	-63 799	1 124 656
Årets resultat	—	—	—	1 216 091	1 216 091
Summa totalresultat	—	—	—	1 216 091	1 216 091
Nyemission	554 513	—	—	-12 614 ¹⁾	541 899
Summa transaktioner med bolagets ägare	554 513	—	—	-12 614	541 899
Eget kapital 2011-12-31	1 109 027	388 159	245 782	1 139 678	2 882 646

1) Transaktionskostnader i samband med nyemission.

Kassaflödesanalys

TSEK	Not 22	Koncernen		Moderbolaget	
		2011	2010	2011	2010
Kassaflöden från den löpande verksamheten					
Resultat före skatt		-466 346	406 927	1 224 545	-284 057
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>					
– Avskrivningar och nedskrivningar	10	414 942	428 618	22 850	14 873
– Realisationsresultat		-2 504	5 450	-112	—
– Ej kassaflödespåverkande resultat från andelar i koncernföretag		—	—	-1 428 184	105 925
– Ej kassaflödespåverkande räntor ¹⁾		14 793	-639	18 338	5 412
– Ej kassaflödespåverkande resultateffekter av förvärv Trans Viking		—	-784 608	—	—
– Övrigt ²⁾		17 668	-7 485	-1 068	911
Betald/erhållen inkomstskatt		-15 114	9 827	—	—
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital		-36 561	58 090	-163 631	-156 936
Förändring i rörelsekapital					
Förändring av varulager		-4 299	20 079	462	3 033
Förändring av kundfordringar och andra kortfristiga rörelsefordringar		107 440	-2 526	46 068	-40 606
Förändring av leverantörsskulder och andra kortfristiga rörelseskulder		48 270	15 619	50 742	1 214
Kassaflöde från den löpande verksamheten		114 850	91 262	-66 359	-193 295
Investeringsverksamheten					
Förvärv av dotterföretag	33	-351 533	-100	-47 925	-9 782
Försäljning av dotterföretag		—	—	308 404	—
Förvärv av fartyg		-478 722	-137 359	—	—
Försäljning av fartyg		346 210	12 442	—	—
Likvida medel tillförda vid rörelseförvärv	33	38 283	298 493	—	—
Förvärv av andra immateriella anläggningstillgångar		—	-1 425	—	-1 426
Förvärv av andra materiella anläggningstillgångar		-2 035	-2 137	-693	-4 068
Avyttring av andra materiella anläggningstillgångar		748	—	748	—
Förändring av långfristiga fordringar		-30 600	-6 408	-13 610	-1 946
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-477 649	163 506	246 924	-17 222
Finansieringsverksamheten					
Förändring av lån från koncernföretag		—	—	-441 653	120 231
Upptagna lån		984 987	270 114	40 000	69 998
Amortering av lån		-1 253 930	-184 136	-152 220	-18 600
Nyemission med avdrag för emissionskostnader		541 899	—	541 899	—
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		272 956	85 978	-11 974	171 629
Förändring av likvida medel		-89 843	340 746	168 591	-38 888
Likvida medel vid årets början		636 893	327 400	33 150	73 082
Kursdifferens i likvida medel		798	-31 253	-157	-1 044
Likvida medel vid årets slut		547 848	636 893	201 584	33 150
1) Erhållen ränta uppgår till		7 857	7 220	499	1 129
Betald ränta uppgår till		-123 912	-55 865	-10 629	-5 281
Totalt		-116 055	-48 645	-10 130	-4 152

2) I beloppet för koncernen ingår intäkt från erhållet förskott från tidigare år om 12 424 (9 240).

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 – Viking Supply Ships och Industrial Shipping.

Moderbolaget är ett aktiebolag registrerat i Sverige och med säte i Göteborg, organisationsnummer 556161-0113. Postadress till huvudkontoret är Box 8809, 402 71 Göteborg, besöksadress Lindholmsallén 10. Moderbolaget är noterat på NASDAQ OMX Stockholm, Small Cap.

Denna koncernredovisning har den 28 februari 2012 godkänts av styrelsen för offentliggörande.

Grunden för den finansiella rapporteringens upprättande

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

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS, regelverk som antagits av EU samt i enlighet med RFR 1 kompletterande redovisningsregler för koncerner och Årsredovisningslagen.

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

Nya och ändrade standarder som tillämpas av koncernen

Inga av de IFRS eller IFRIC-tolkningar som för första gången är obligatoriska för det räkenskapsår som började 1 januari 2011 har haft någon väsentlig inverkan på koncernen.

Nya standarder, ändringar och tolkningar av befintliga standarder som ännu inte har trätt i kraft och som inte har tillämpats i förtid av koncernen

IAS 19 "Ersättnings till anställda" ändrades i juni 2011. Ändringen innebär att koncernen kommer att sluta tillämpa "korridormetoden" och i stället redovisa alla aktuariella vinster och förluster i övrigt totalresultat när de uppstår. Kostnader för tjänstgöring under tidigare år kommer att redovisas omgående. Räntekostnader och förväntad avkastning på förvaltningstillgångar kommer att ersättas av en nettoränta som beräknas med hjälp av diskonteringsräntan, baserat på nettoöverskottet eller nettounderskottet i den förmånsbestämda planen. Koncernen avser att tillämpa den ändrade standarden för det räkenskapsår som börjar 1 januari 2013 och beräknad positiv effekt på eget kapital förväntas bli cirka 2 MSEK netto efter skatt. Standarden har ännu inte antagits av EU.

IFRS 9 "Financial instruments" hanterar klassificering, värdering och redovisning av finansiella skulder och tillgångar och ersätter delar av IAS 39. IFRS 9 anger att finansiella tillgångar ska klassificeras i två olika kategorier och fastställas vid första redovisningstillfället. För finansiella skulder sker mindre förändringar, vilka avser skulder som är identifierade till verkligt värde. Koncernen har för avsikt att tillämpa den nya standarden senast det räkenskapsår som börjar 1 januari 2015 och har ännu inte utvärderat effekterna. Standarden har ännu inte antagits av EU.

IFRS 10 "Consolidated financial statements" inför inga nya principer men ger ytterligare vägledning för att bistå vid fastställandet av kontroll när detta är svårt att bedöma. Koncernen avser att tillämpa IFRS 10 för det räkenskapsår som börjar 1 januari 2013 och har ännu inte utvärderat den fulla effekten på de finansiella rapporterna. Standarden har ännu inte antagits av EU.

IFRS 12 "Disclosures of interests in other entities" omfattar upplysningskrav för dotterföretag, joint arrangements, intresseföretag och ej konsoliderade "structured entities". Koncernen avser att tillämpa IFRS 12 för det räkenskapsår som börjar 1 januari 2013 och har ännu inte utvärderat den fulla effekten på de finansiella rapporterna. Standarden har ännu inte antagits av EU.

IFRS 13 "Fair value measurement" tillhandahåller en exakt definition och en gemensam källa till verkligt värdevärderingar och tillhörande upplysningar samt vägledning kring tillämpning då andra IFRS redan kräver eller tillåter värdering till verkligt värde. Koncernen har ännu inte utvärderat den fulla effekten av IFRS 13 på de finansiella rapporterna. Koncernen har för avsikt att tillämpa den nya standarden det räkenskapsår som börjar 1 januari 2013. Standarden har ännu inte antagits av EU.

Inga andra av de IFRS eller IFRIC-tolkningar som ännu inte har trätt i kraft, väntas ha någon väsentlig inverkan på koncernen.

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 special 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 dotterföretagets egna kapital, som uppstått efter förvärv. Anskaffningskostnaden för förvärv av ett dotterföretag har fördelats på bolagets olika tillgångar och skulder med hänsyn till den värdering som utförts i samband med förvärvet, oavsett omfattning av ett eventuellt innehav utan bestämmande inflytande.

Vid förvärv som sker i steg fastställs goodwill den dag då bestämmande inflytande uppkommer. Om företaget sedan tidigare ägt en andel i det förvärvade företaget omvärderas denna till verkligt värde och värdeförändringen redovisas i årets resultat. På motsvarande sätt omvärderas kvarstående innehav vid en avyttring där det bestämmande inflytandet förloras till verkligt värde och värdeförändringen redovisas i årets resultat.

Den del av anskaffningskostnaden vid rörelseförvärv 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.

Transaktionsutgifter, med undantag av transaktionsavgifter som är hänförligt till emission av eget kapitalinstrument eller skuldinstrument, redovisas direkt i årets resultat.

Innehav utan bestämmande inflytande andel av dotterföretagets egna kapital, inklusive nettotillgångar till verkligt värde som redovisas för dotterföretag, redovisas inom koncernens egna kapital på en egen rad. Innehav utan bestämmande inflytande andel av årets nettoresultat framgår under egen rad i resultaträkningen.

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

Intresseföretag

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

Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande

Koncernen behandlar transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande som transaktioner med koncernens aktieägare. Vid förvärv från innehavare utan bestämmande inflytande redovisas skillnaden mellan erlagd köpeskilling och den faktiska förvärvade andelen av det redovisade värdet på dotterföretagets nettotillgångar i eget kapital. Vinster och förluster på avyttringar till innehavare utan bestämmande inflytande redovisas också i eget kapital.

När koncernen inte längre har ett bestämmande eller inflytande, omvärderas varje kvarvarande innehav till verkligt värde och ändringen i redovisat värde redovisas i resultaträkningen. Det verkliga värdet används som det första redovisade värdet och utgör grund för den fortsatta redovisningen av det kvarvarande innehavet som intresseföretag, joint venture eller finansiell tillgång. Alla belopp avseende den avyttrade enheten som tidigare redovisats i övrigt totalresultat, redovisas som om koncernen direkt hade avyttrat de hänförliga tillgångarna eller skulderna. Detta kan medföra att belopp som tidigare redovisats i övrigt totalresultat omklassificeras till resultat.

Om ägandet i ett intresseföretag minskar men ett betydande inflytande kvarstår, omklassificeras, i de fall det är relevant, bara en proportionell andel av de belopp som tidigare redovisas i övrigt totalresultat till resultat.

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 skuld hos denna verksamhet i aktuell valuta och omräknas till balansdagens kurs.

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

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

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

Intäkter

För frakttupdrag redovisas de intäkter och kostnader som är hänförliga till uppdraget successivt i förhållande till fraktens genomförandegrad på balansdagen. Fraktens genomförandegrad beräknas genom antal resdagar på balansdagen i förhållande till totalt antal resdagar för uppdraget. Övriga intäkter, exempelvis intäkter för externa Ship Managementuppdrag, redovisas först när överenskomelse med kund föreligger och tjänsten har levererats. Direkta omkostnadsutlägg som har vidarefakturerats till kund, brutto-redovisas. Kostnad för personal anställda i koncernen bruttoredo visas även om de bemannar externa fartyg. Ränteintäkter intäktsredovisas fördelat över löptiden med tillämpning av effektivräntemetoden. Utdelningsintäkter redovisas när rätten att erhålla betalning har fastställts.

Direkta resekostnader

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

Statliga stöd

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

Inkomstskatter

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

Rapportering för segment

Segmenten innehåller tjänster som skiljer sig åt avseende risker och avkastning jämfört med andra rörelsegränar. Intern rapportering och uppföljning är uppdelad på dessa segment. Koncernen har två segment Viking Supply Ships och Industrial shipping. Rapportering sker till bolagets koncernledning som utses av VD.

Not 1 forts.

Materiella anläggningstillgångar

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

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

Utgifter för större återkommande översynsåtgärder, aktiveras som anläggningstillgång då de bedöms öka fartygets verkliga värde, och skrivs av linjärt under dess nyttjandeperiod. Övriga utgifter för reparationer och underhåll klassificeras som kostnader. I koncernen finns dockningskostnader som aktiveras enligt denna princip, och som skrivs av under 30 månader vilket är den normala tiden mellan dockningar. Kostnader, inkl räntor, för fartyg under byggande aktiveras som anläggningstillgång. Avskrivningar enligt plan för fartyg baseras på för varje fartyg individuell bedömning av nyttjandeperioden och därefter kvarvarande restvärde. Nedskrivning sker om tillgångens beräknade återvinningsvärde är lägre än dess redovisade värde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperiod prövas 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
– Dockningar och större översynsåtgärder	2,5–5 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	4 år
– Linjenät	10 år

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

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

Nedskrivningar

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

Finansiella tillgångar

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

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

Låne- och kundfordringar

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

Upplåning

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

Leasingavtal

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

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

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

Varulager

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

Pensioner och liknande förpliktelser

Koncernen har förmånsbestämda och avgiftsbestämda pensionsplaner. Förmånsbestämda pensionsplaner ger de anställda en pensionsförmån motsvarande ett fastställt belopp och koncernen är

skyldig att finansiera planerna så att dessa belopp kan utbetalas i framtiden. Vid avgiftsbestämda pensionsplaner betalar koncernen in en fastställd avgift till en fristående juridisk enhet. Avgifterna redovisas som personalkostnader när de förfaller till betalning. Koncernen har därefter inte några ytterligare pensionsåtaganden 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. Diskontering av pensionsförpliktelser sker på basis av statsobligationsräntan. 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 projekteringstiden. 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- och banktillgodohavanden med förfallodag inom tre månader. Spärrade likvida medel redovisas bland Övriga långfristiga fordringar.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridiska personer. Moderbolagets årsredovisning ska tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalande såvida de inte är i konflikt med Årsredovisningslagen och förhållandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag som skall göras och kan göras utifrån IFRS.

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

Klassificering och uppställningsformer

Moderbolagets resultaträkning och balansräkning är uppställda enligt årsredovisningslagens scheman, medan rapporten över totalresultat, rapporten över förändringar i eget kapital och rapporten över kassaflöden baseras på IAS i Utformning av finansiella rapporter respektive IAS 7 Rapport över kassaflöden. De skillnader mot koncernens rapporter som gör sig gällande i moderbolagets resultat- och balansräkningar berör främst eget kapital samt förekomsten av avsättningar som egen rubrik.

Intresse- och dotterföretag

Andelar i intresse- och dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Redovisade värden provas vid

varje balansdag för att bedöma om det föreligger nedskrivningsbehov. Som intäkt redovisas endast erhållna utdelningar under förutsättning att dessa härrör från vinstmedel som intjänas efter förvärvet. Utdelningar som överstiger dessa intjänade vinstmedel betraktas som en återbetalning av investering och reducerar andelens redovisade värde.

Transaktionsutgifter inkluderas i det redovisade värdet för innehav i dotterföretag och intresseföretag. I koncernen däremot redovisas transaktionsutgifterna för dotterföretag direkt i resultatet.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Aktieägartillskott redovisas direkt mot eget kapital hos mottagaren och som aktier och andelar hos givaren om inte nedskrivningsbehov föreligger. Rådet för finansiell rapportering har dragit tillbaka UFR 2 Koncernbidrag och aktieägartillskott. Rederi AB Transatlantic har därmed förändrat sin redovisning av koncernbidrag för 2011 i enlighet med RFR 2 Redovisning för juridiska personer. Förändringen tillämpas retroaktivt varför jämförelseåret 2010 har omräknats. Den förändrade redovisningen påverkar övriga finansiella intäkter och kostnader med 215 MSEK för 2011 samt -49 MSEK för 2010. Skatteeffekten på koncernbidrag redovisas efter förändringen i resultaträkningen och inte i övrigt totalresultat. Den förändrade redovisningen påverkar skattekostnaden med -57 MSEK för 2011 samt 13 MSEK för 2010. Resultatet för jämförelseåret 2010 har minskat med -36 MSEK samtidigt som övrigt totalresultat ökat med lika mycket. Den förändrade redovisningen har ingen påverkan på totalt eget kapital.

Obeskattade reserver

De belopp som avsatts till obeskattade reserver utgör skattepliktiga 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

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

Finansiella instrument

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

Förvärv av egna aktier

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

Riskstyrning

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

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

Not 1 forts.

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

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

Operationella risker

Den allmänna ekonomiska utvecklingen i de länder koncernen är verksam i är en mycket viktig faktor för den finansiella utvecklingen, då konjunkturutvecklingen har en stor påverkan på varuflödena och dess storlek och därmed efterfrågan för sjötransporter. Även utvecklingen på andra marknader än de som koncernen är verksam på, kan påverka efterfrågan på koncernens tjänster då sjötransportmarknaden är en mycket internationell marknad. Koncernen eftersträvar att ha nära kontakt med kunderna och teckna längre fraktavtal, för att begränsa påverkan av de konjunkturella svängningar.

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

Kapitalrisk

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

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

Total upplåning uppgick till 2 983 MSEK (2 170). Avgår likvida medel med -548 MSEK (-637). Nettoskulden uppgick till 2 435 MSEK (1 533) och det egna kapitalet till 2 493 MSEK (2 396). Skuldsättningsgraden uppgick till 98% (64).

Ökningen av upplåningen under 2011 är en följd av av leveranserna av AHTS-fartygen Njord- och Magne Viking, pågående nybyggnation av Brage Viking samt förvärven av SBS Marine (Holdings) Ltd. och Österströms International AB. Dessa händelser kommenteras också i förvaltningsberättelsen.

Marknadsrisker**Valutarisker**

Sjöfart är en mycket internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av koncernens kassaflöde kommer från SEK och detta innebär att valutakursförändringar har en stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöden. Valutarisken begränsas först och främst genom att exponeringen för intäkter i olika valutor matchas med kostnader i samma valuta. På samma sätt matchas tillgångar i en viss valuta med skulder i samma valuta. Kvarstående exponering säkras genom olika typer av säkringsinstrument i enlighet med koncernens policy, se not 32.

Ränterisker

Sjöfart är en kapitalintensiv verksamhet, där långfristiga lån är den huvudsakliga finansieringsformen. Ränteförändringar har därmed

stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöde. För att minska denna risk säkerställs räntenivåer i stor omfattning på olika tidsperioder och med olika typer av säkringsinstrument, se not 32.

Likviditetsrisk

För att undvika störningar i betalningsflödena så säkerställer koncernen att man har en tillräckligt stor likviditetsreserv i form av bankmedel och lånelöften för att klara oförutsägbara svängningar i kassaflödet, se not 22 och 26.

Kreditrisk

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

Bunkerrisker

Kostnadsförändringar för bunkerolja kan påverka resultatet påtagligt. Fraktkontrakt inkluderar ofta klausuler som innebär att kunden bär risken för prisförändringar. För den del av förbrukningen där koncernen inte har sådan klausul, ingår koncernen terminskontrakt för bunkerolja, se not 32.

Derivatinstrument/Säkringsredovisning

Koncernen har derivatinstrument som säkrar mycket sannolika prognostiserade transaktioner (kassaflödessäkring).

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

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

Derivatinstrumenten redovisas vid förvärvstillfället till verkligt värde, och omvärderas löpande till verkligt värde. Den orealiserade värdeförändringen för effektiva säkringar avseende kassaflöden, redovisas i övrigt totalresultat. Förändringar i verkligt värde på ett derivat som formellt identifierats för säkring av verkligt värde, och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, redovisas i resultaträkningen tillsammans med förändringar i verkligt värde, hänförliga till den säkrade risken, på den säkrade tillgången eller skulden. För derivat som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning, ska orealiserad värdeförändring, inklusive den ineffektiva delen av säkringen, redovisas direkt i resultaträkningen.

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

Beräkning av verkligt värde

Verkligt värde på finansiella instrument som handlas på en aktiv marknad baseras på noterade marknadspriser och tillhör värderingsnivå 1 enligt IFRS 7. I de fall noterade marknadspriser saknas har verkligt värde beräknats genom diskonterade kassaflöden. När beräkningar av diskonterade kassaflöden gjorts har samtliga variabler såsom diskonteringsräntor och valutakurser för beräkningar

hämtats från marknadsnoteringar, där så varit möjligt. Dessa värderingar tillhör värderingsnivå 2. Övriga värderingar, för vilka någon variabel baseras på egna bedömningar, tillhör värderingsnivå 3.

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

Viktiga uppskattningar och bedömningar

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

Viktiga uppskattningar och antaganden för redovisningsändamål: Koncernen gör uppskattningar om framtiden som påverkar koncernens resultat- och balansräkningar.

De uppskattningar som har störst påverkan är:

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

Nyttjandeperioder och restvärde bedöms i samband med den årliga prövningen av eventuellt nedskrivningsbehov, som för 2011 medförde behov av förändring av bokförda värden, se not 10.

Pensionsberäkningarna utförs av aktuarie utifrån av bolaget fastställda antaganden.

Viktiga bedömningar vid tillämpning av koncernens redovisningsprinciper

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

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

NOT 2 Nettoomsättningens fördelning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Fraktintäkter	2 069 600	1 534 304	691 557	685 338
Tidsbefraktningstäckningar	760 813	622 842	308 610	353 240
Vidarefakturerade kostnader till externa uppdragsgivare	155 030	235 779	33 840	1 520
Vidarefakturerade kostnader till interna uppdragsgivare	—	—	295 529	217 108
Övrigt	4 025	1 171	3 279	1 214
Totalt	2 989 468	2 394 096	1 332 815	1 258 420

NOT 3 Segmentredovisning

Under 2011 har verksamheten successivt övergått till att styras genom de två affärsområdena Industrial Shipping och Viking Supply Ships. Koncernens ekonomistyrning har dock fortsatt att även följa supportfunktionen Shipmanagement/koncerngemensamt. Från och med 2012 har den kvarvarande externa Ship Management verksamheten tillförts respektive affärsområde och gemensamma kostnader fördelats till respektive affärsområde.

Affärsområde Viking Supply Ships utgörs av isklassade samt även isbrytande skrovhänteringsfartyg vilka dels nyttjas för isbrytning (primärt för svenska Sjöfartsverket), samt för uppdrag inom offshoreindustrin med ompositionering av riggar och ankare för dessa. I och med förvärvet av SBS Marine tillfördes en ny verksamhet och fartygstyp, Platform Supply Vessels, som huvudsakligen utför transporter av förnödenheter till riggar för kunder inom offshoreindustrin.

Industrial Shipping är främst inriktat på kontraktbaserad sjöfart för nordisk basindustri. Affärsområdet omfattar flera olika verksamhetsområden vilka är integrerade med varandra och som sam-

arbetar om tonnage och kundkontrakt. Division RoRo Baltic bedriver linjetrafik med specialanpassade RoRo- och containerfartyg vilka bildar ett heltäckande sjötransportsystem i Östersjön. Division Bulk består av isklassade fartyg inom de medelstora bulksegmenten vilka opererar primärt inom Europa, samt bedriver även RoRo trafik mellan Kanada och södra delen av amerikanska östkusten. Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England och feedertrafik mellan Sverige och Tyskland.

Division Short Sea Bulk utför transporter med mindre bulktonnage företrädesvis inom Östersjön. Division Integrated Logistics utvecklar integrerade transportlösningar där TransAtlantic ombesörjer en större del i den totala transportkedjan.

Ship Management/koncerngemensamt omfattar företagsledning, central administration, finansförvaltning och Ship Management både för egna fartyg och externa uppdragsgivare. Från och med 2012 har verksamheten delats upp och tillförts respektive affärsområde.

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

Not 3 forts.

TSEK	Viking Supply Ships		Industrial Shipping		Ship Management/ koncerngemensamt		Summa	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Försäljning	568 490	298 396	2 258 923	1 865 191	1 387 875	1 150 694	4 215 288	3 314 281
Intern försäljning	—	—	—	—	-1 225 820	-920 185	-1 225 820	-920 185
Nettoomsättning	568 490	298 396	2 258 923	1 865 191	162 055	230 509	2 989 468	2 394 096
Avskrivningar/nedskrivningar	-212 601	-77 137	-183 934	-262 797	-18 407	-88 684	-414 942	-428 618
Resultatandelar från intresseföretag	-451	—	—	—	—	—	-451	—
Rörelseresultat	-48 649	65 531	-219 330	-323 359	-80 336	712 761	-348 315	454 933
Finansiella intäkter								
Finansiella intäkter	1 999	1 379	9 845	2 156	8 830	4 324	20 674	7 859
Finansiella kostnader	-79 420	-21 444	-38 126	-30 427	-21 159	-3 994	-138 705	-55 865
Resultat före skatt ¹⁾	-126 070	45 466	-247 611	-351 630	-92 665	713 091	-466 346	406 927
Inkomstskatt	—	—	—	—	—	—	31 798	178 354
Årets resultat							-434 548	585 281
Tillgångar	4 664 468	3 158 639	822 130	1 080 472	779 615	864 126	6 266 213	5 103 237
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	—	153	153	153	153
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	—	—	—	—	16 373	7 583
Summa tillgångar	4 664 468	3 158 639	822 130	1 080 472	779 768	864 279	6 282 739	5 110 973
Skulder	2 844 351	1 659 607	705 885	772 927	211 535	281 376	3 761 771	2 713 910
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	—	—	—	—	27 950	586
Summa skulder	2 844 351	1 659 607	705 885	772 927	211 535	281 376	3 789 721	2 714 496
Bruttoinvesteringar ³⁾	1 155 097	235 879	55 710	27 720	27 863	4 061	1 238 670	267 660

1) I resultat före skatt för affärsområde Viking Supply Ships ingår omstrukturering- och förvärvseffekter med totalt -52 MSEK bestående av kostnader och nedskrivningar i samband med etableringen av den danska offshore strukturen samt förberedelser för introduktion av Viking Supply Ships på Oslo Börs med -48 MSEK samt kostnader i samband med förvärvet av SBS Marine (Holdings) Ltd. med -4 MSEK. I resultat före skatt för affärsområde Industrial Shipping ingår omstrukturering- och förvärvskostnader om totalt -142 för 2011. Kostnaderna består av omstrukturering av affärsområdet i samband med förvärvet och integrationen av Österströms med -45 MSEK, kostnader för före detta VD med -5 MSEK samt kostnader i samband med förvärvet av Österströms International AB med -3 MSEK. Därutöver har fartygsnedskrivningar inom affärsområdet skett med -32 MSEK samt goodwillnedskrivningar med -58 MSEK. I resultat före skatt 2010 ingick inom Ship Management/koncerngemensamt effekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking om 775 MSEK, omstruktureringposter inom affärsområde Industrial Shipping bestående av fartygsnedskrivningar med -241 MSEK samt reaförlust vid fartygsförsäljning med -6 MSEK.

2) Ofördelade tillgångar och skulder består av finansiella instrument.

3) Årets investeringar bestod inom Viking Supply Ships i huvudsak av nybyggnation av tre fartyg, förvärv av SBS Marine (Holdings) Ltd., samt aktiverade dockningsutgifter. Föregående års investeringar bestod i huvudsak av pågående nybyggnationer samt aktiverade dockningsutgifter. Inom affärsområde Industrial Shipping bestod årets investeringar i förvärvet av Österströms International AB samt aktiverade dockningsutgifter. Föregående år bestod investeringarna i huvudsak av aktiverade dockningsutgifter. Inom Ship Management/koncerngemensamt bestod årets investeringar av likvida medel avsatta på spärrade konton, förvärv av kapitalplaceringsaktier samt inventarier. Föregående års investeringar inom affärsområdet bestod av investering i ny kontorsbyggnad samt investeringar i dataprogram och inventarier.

Sekundära segment**Fördelning per geografiskt område:**

TSEK	Koncernen	
	2011	2010
Nettoomsättning		
Norden	1 568 165	1 327 485
Övriga Europa	1 114 975	781 786
Nordamerika	275 368	283 446
Övriga världen	30 960	1 379
Summa	2 989 468	2 394 096
Tillgångar		
Norden	5 965 141	4 414 924
Övriga Europa	317 598	696 049
Nordamerika	—	—
Övriga världen	—	—
Summa	6 282 739	5 110 973
Investeringar		
Norden	924 743	251 778
Övriga Europa	313 927	15 882
Nordamerika	—	—
Övriga världen	—	—
Summa	1 238 670	267 660

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

I moderbolagets nettoomsättning ingår försäljning till övriga koncernföretag med 304 664 TSEK (233 830).

I moderbolagets övriga externa rörelsekostnader ingår inköp från övriga koncernföretag med 87 545 TSEK (60 572).

NOT 5 Övriga rörelseintäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Förvärvseffekter	—	774 915	—	—
TransViking	—	—	—	—
Aktiverat arbete för egen räkning	2 233	7 215	—	—
Realisationsresultat	7 798	—	112	—
Övrigt	—	2 198	—	366
Totalt	10 031	784 328	112	366

NOT 6 Övriga rörelsekostnader

I rörelseresultatet ingår valutakursdifferenser avseende rörelsefordringar och rörelseskulder enligt följande:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Valutakursdifferenser	-8 806	-32 578	-4 027	-28 383
Rearesultat	-5 400	-5 348	—	—
Totalt	-14 206	-37 926	-4 027	-28 383

Se även not 1.

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

Medelantal anställda	2011		2010	
	Antal anställda	Varav kvinnor %	Antal anställda	Varav kvinnor %
Moderbolaget				
Sverige				
– landanställda	87	46%	113	40%
– ombordanställda	317	2%	344	2%
Totalt i moderbolaget	404	12%	457	11%
Dotterföretag				
Sverige				
– landanställda	75	41%	47	41%
– ombordanställda	177	8%	360	8%
Danmark				
– landanställda	13	31%	—	—
– ombordanställda	36	8%	—	—
Storbritannien				
– landanställda	11	27%	38	22%
– ombordanställda	133	2%	—	—
Finland				
– landanställda	8	38%	4	25%
Ryssland				
– landanställda	6	33%	5	20%
Polen				
– landanställda	6	0%	—	—
Estland				
– landanställda	8	0%	—	—
Lettland				
– landanställda	4	25%	—	—
Nederländerna	3	33%	—	—
Norge	4	50%	—	—
Totalt i dotterföretag	484	14%	453	13%
Koncernen totalt	888	13%	911	12%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

TSEK	2011		2010	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner och ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	260 161	136 121 (39 225)	230 888	140 078 (48 412)
Dotterföretag i Sverige	124 388	84 032 (21 271)	202 667	109 273 (38 865)
Dotterföretag utomlands	36 995	6 298 (2 913)	10 299	1 185 (957)
Koncernen totalt	421 544	226 451 (63 409)	443 854	250 536 (88 234)

Löner och andra ersättningar per land

TSEK	2011		2010	
	Styrelse ¹⁾ och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderbolaget				
Sverige	11 484	248 677	4 468	226 420
Totalt i moderbolaget	11 484	248 677	4 468	226 420
Dotterföretag i Sverige	2 492	121 896	67	202 600
Dotterföretag i utlandet:				
Nederländerna	90	949	—	—
Danmark	—	10 120	—	—
Storbritannien	—	15 301	634	4 074
Finland	—	4 036	—	2 728
Estland	126	695	—	—
Lettland	244	226	—	—
Polen	406	470	—	—
Ryssland	632	3 700	603	2 260
Total dotterföretag utomlands	1 498	35 497	1 237	9 062
Koncernen totalt	15 474	406 070	5 772	438 082

1) I beloppet för moderbolaget ingår arvode enligt konsultavtal med 3 132 TSEK samt ersättningen av engångskaraktär till avgående VD med 3 937 TSEK. Rederistöd har för moderbolaget erhållits med 122 448 TSEK (102 153) och totalt för koncernen med 130 651 TSEK (153 684). Notuppgifterna ovan avser belopp före reduktion med erhållit rederistöd.

Löner och andra ersättningar till styrelseledamöter och ledande befattningshavare

Ersättning till styrelseledamöter 2011-01-01–2011-12-31 (TSEK)	Styrelsearvode	
	2011	2010
Christen Sveaas, ordförande	400	100
Folke Patriksson, vice ordförande	200	350
Åge Korsvold ¹⁾	167	50
Christer Olsson	200	200
Håkan Larsson	200	200
Magnus Sonnor ³⁾	200	133
Henning E. Jensen ²⁾	33	—
Helena Levander ⁴⁾	—	150
Jenny Lindén Urnes ⁵⁾	—	67
Lena Patriksson Keller ⁴⁾	—	150
Björn Rosengren ⁴⁾	—	150
Christer Lindgren, arbetstagarrepresentant	—	—
	1 400	1 550

1) Avgick på extra bolagsstämma i november 2011.

2) Valdes in på extra bolagsstämma i november 2011.

3) Valdes in på årsstämman i april 2010.

4) Avgick på extra bolagsstämma i september 2010.

5) Avgick på årsstämman i april 2010.

Styrelsens vice 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 pensionsförpliktelse, som per 2011-12-31 uppgick till 10 248 TSEK, har pensionsförsäkringar tecknats vilka per 2011-12-31 hade ett marknadsvärde om 9 987 TSEK. Bolaget har under 2011 inte haft någon kostnad för detta åtagande. Det finns inga andra pensionsförpliktelser till förmån för moderbolagets styrelseledamöter.

Not 7 forts.

Ersättning till ledande befattningshavare

TSEK	Lön		Övriga förmåner		Pensionspremier		Konsultarvoden		Summa	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
VD Rolf Skaarberg ¹⁾	—	—	—	—	—	—	3 132	—	3 132	—
VD Stefan Eliasson ²⁾	6 404	2 400	46	49	502	469	—	—	6 952	2 918
Andra ledande befattningshavare, 4 personer (4) ³⁾	5 624	4 594	374	252	1 182	1 555	3 423	—	10 603	6 401
Totalt	12 028	6 994	420	301	1 684	2 024	6 555	—	20 687	9 319

1) Rolf Skaarberg var VD i moderbolaget under perioden 1 april–30 december 2011. Ersättning till Rolf Skaarberg utgick under året med 300 TNOK per månad i enlighet med konsultavtal som tecknats med Kistefos AS. Henning E. Jensen tillträdde som VD 31 december 2011 som även han erhåller ersättning i enlighet med konsultavtal med Kistefos AS. Ersättning utgår med 200 TNOK per månad.

2) I beloppet ingår 6 månaders uppsägningslön samt tolv månaders avgångsvederlag till Stefan Eliasson som avgick som VD 31 mars 2011.

3) Koncernens fd CFO samt fd chefen för Affärsområde Viking Supply Ships har under delar av året, 8 resp 5 månader, varit arvoderade via konsultavtal.

Uppsägningstiden från bolagets sida för övriga ledande befattningshavare är sex till tolv månader. Denna grupp följer ITP-planen och har rätt till tjänstebil. Dessa befattningshavare har från fyllda 65 år rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen. Under 2011 har i gruppen

liksom 2010 ingått en kvinna. Inga särskilda arvoden har utgått inom koncernen för styrelseledamöter i dotter- och koncernbolag. Årsredovisningens separata avsnitt Bolagsstyrning beskriver bl a frågor avseende beslut om ersättningar.

NOT 8 Revisionsuppdrag

Under året kostnadsförda arvoden och kostnadsersättningar har uppgått till:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Arvoden avseende revisionsuppdrag				
– PwC	3 427	2 204	2 380	1 920
– BDO	209	390	177	354
– KPMG	816	—	—	—
– Övriga revisionsföretag	984	653	—	—
Arvoden avseende revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget				
– PwC	1 923	1 361	1 618	1 187
– Övriga revisionsföretag	48	1	—	—
Arvoden avseende skatterådgivning				
– PwC	4 341	1 187	4 012	1 168
– Övriga revisionsföretag	48	78	11	—
Andra tjänster				
– PwC	991	—	16	—
Totalt	12 787	5 874	8 214	4 629

NOT 9 Andra vinster

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Räntesäkringsderivat:				
– Verkligt värde vinster	608	—	—	—
Totalt	608	0	0	0

1) Se även Not 32 Finansiell riskhantering och derivatinstrument, avsnitt "Verkliga värden derivatinstrument".

NOT 10 Materiella och immateriella anläggningstillgångar

Fartyg ¹⁾ TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	4 499 976	2 605 777	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	49 181	28 382	—	—
Anskaffning via rörelseförvärv	772 226	1 992 385	—	—
Omklassificeringar	1 174 756	245 822	—	—
Försäljningar/utrangeringar ²⁾	-679 348	-93 438	—	—
Årets omräkningsdifferens	39 817	-278 952	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	5 856 608	4 499 976	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-1 048 559	-735 135	—	—
Anskaffning via rörelseförvärv	—	-274 911	—	—
Försäljningar/utrangeringar	228 766	47 097	—	—
Årets omräkningsdifferens	-423	87 246	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-274 578	-172 856	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-1 094 794	-1 048 559	—	—
Nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	-281 114	-81 435	—	—
Försäljningar/utrangeringar	112 015	28 312	—	—
Årets omräkningsdifferens	-1 793	13 207	—	—
Årets nedskrivning	-32 040	-241 198	—	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-202 932	-281 114	—	—
Utgående planenligt restvärde²⁾	4 558 882	3 170 303	—	—

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

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

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	—	597 832	—	—
Årets anskaffning av leasade fartyg ²⁾	—	-597 832	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	—	0	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	—	-142 247	—	—
Årets anskaffning av leasade fartyg ²⁾	—	157 082	—	—
Årets planenliga avskrivningar	—	-14 835	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	—	—	—	—
Utgående planenligt restvärde³⁾	—	—	—	—

2) Fartygsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Värdering av koncernens fartyg har skett med hjälp av externa värderingar och interna impairment-tester. Under 2011 har nedskrivningar gjorts på TransFalcon med -8 MSEK, TransFrej med -18 MSEK och TransNjord med -6 MSEK, samtliga inom Affärsområde Industrial Shipping. Nedskrivningarna baseras på bedömda aktuella marknadsvärderingar då ett arbete har börjats för att avyttra dessa fartyg. Efter dessa nedskrivningar uppskattas redovisade fartygsvärden vara i paritet med bedömda marknadsvärden. Under 2010 gjordes nedskrivningar inom Industrial Shipping på TransFighter med -128 MSEK, SCA-fartygen (Obbola, Östarnd och Ortvikén) med -85 MSEK, TransNjord med -25 MSEK samt Map med -3 MSEK.

3) I samband med att TransAtlantic 2010 förvärvade de tre ägarbolagen till SCA fartygen, Cove-, Kirmar- och Sanaga Shipping Ltd skrevs avtal vilket gav SCA rätten att förvärva bolagen. Denna option att förvärva fartygen utnyttjades av SCA i juni 2011, vilket innebar att fartygen såldes med en reavinest om 6 MSEK.

Byggnader och mark, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	48 003	47 778	46 745	46 091
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	—	313	-1	654
Årets omräkningsdifferens	16	-88	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	48 019	48 003	46 744	46 745

Not 10 forts.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Byggnader och mark, TSEK				
Accumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-9 412	-8 463	-8 966	-7 980
Årets omräkningsdifferens	-8	75	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-1 023	-1 024	-992	-986
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-10 443	-9 412	-9 958	-8 966
Nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	—	—	—	—
Årets nedskrivning ¹⁾	-16 000	—	-16 000	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-16 000	—	-16 000	—
Utgående planenligt restvärde	21 576	38 591	20 786	37 779
– varav markvärde	5 855	5 855	5 855	5 855
Bokfört värde				
Taxeringsvärden för fastigheter inom Sverige				
– byggnader	10 725	10 725	10 725	10 725
– mark	2 054	2 054	2 054	2 054
Totalt	12 779	12 779	12 779	12 779
Bokfört värde på fastigheter inom Sverige	20 786	37 779	20 786	37 779

1) Beslut togs 2011 om försäljning av koncernens kontorsfastighet i Skärhamn. I samband med detta beslut gjordes en marknadsvärdering vilket föranledde en nedskrivning om -16 MSEK.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Inventarier, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	118 287	116 049	30 339	30 102
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	11 996	4 861	895	1 067
Anskaffning via rörelseförvärv	22 299	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	-12 485	-1 400	-2 372	-830
Årets omräkningsdifferens	759	-1 223	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	140 856	118 287	28 862	30 339
Accumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-77 665	-67 968	-20 336	-14 994
Anskaffning via rörelseförvärv	-7 251	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	20 221	1 400	1 300	372
Årets omräkningsdifferens	-670	1 043	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-22 630	-12 140	-5 026	-5 714
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-87 995	-77 665	-24 062	-20 336
Utgående planenligt restvärde³⁾	52 861	40 622	4 800	10 003

3) I posten "Inventarier" ingår leasingobjekt, i huvudsak containers, som koncernen innehar enligt finansiella leasingavtal med följande belopp:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Inventarier, finansiell leasing, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	68 008	64 920	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	—	3 088	—	—
Årets anskaffning genom förelseförvärv	8 420	—	—	—
Avslutade leasingavtal	-12 921	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	63 507	68 008	—	—
Accumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-42 470	-37 477	—	—
Årets anskaffning genom förelseförvärv	-5 502	—	—	—
Avslutade leasingavtal	12 374	—	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-5 189	-4 993	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-40 787	-42 470	—	—
Utgående planenligt restvärde	22 720	25 538	—	—

Se även Not 30 Åtaganden

Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	644 288	405 822	8 393	5 588
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader) ⁴⁾	804 457	148 393	1 176	6 849
Anskaffning via rörelseförvärv	6 283	337 140	—	—
Omklassificeringar	-1 174 756	-245 822	—	—
Avyttringar	-2 122	-4 044	-9 569	-4 044
Årets omräkningsdifferens	2 028	2 798	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	280 177	644 288	—	8 393
Utgående planenligt restvärde	280 177	644 288	—	8 393

4) I beloppet ingår aktiverade finansieringskostnader med 62 MSEK (26). Räntesatsen på nybyggnadskreditivet har under året varit 4,95%.

Goodwill, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	2 348	2 348	8 278	8 278
Årets anskaffning ¹⁾	58 137	—	—	—
Årets omräkningsdifferens	111	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	60 596	2 348	8 278	8 278
Ackumulerade nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	—	—	-8 278	-8 278
Årets nedskrivning	-58 137	—	—	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-58 137	—	-8 278	-8 278
Utgående bokfört värde	2 459	2 348	—	—

1) Årets anskaffning avser förvärvet av Österströms International AB per 2011-06-08. Hela värdet skrevs ned under året. Förvärvskalkylen är fortfarande preliminär och skall slutgiltigt fastställas senast 30 juni 2012. Nedskrivningen motiveras av en omprövning av förutsättningarna för lönsamhet på de marknader som Österströmsbolagen verkar på.

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

Varumärken, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	7 015	7 015	—	—
Utgående planenligt restvärde	7 015	7 015	—	—

Övriga immateriella tillgångar, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	10 543	9 114	6 938	101 628
Årets anskaffning	8 555	1 429	154	1 426
Anskaffning via rörelseförvärv	8 838	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	-3 605	—	-1 579	-96 116
Årets omräkningsdifferens	225	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	24 556	10 543	5 513	6 938
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-7 480	-6 080	-5 138	-71 722
Anskaffning via rörelseförvärv	-2 574	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	466	—	466	74 757
Årets omräkningsdifferens	29	—	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-4 909	-1 400	-832	-8 173
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-14 468	-7 480	-5 504	-5 138
Nedskrivningar¹⁾				
Ingående nedskrivningar	—	—	—	—
Årets nedskrivning	-5 625	—	—	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-5 625	—	—	—
Utgående planenligt restvärde	4 463	3 063	9	1 800

1) Under året har nedskrivning skett av aktiverade utvecklingskostnader för dataprogramvara inom Arctic Ice Management AB. Nedskrivningen baseras på att utvecklingsarbetet har avbrutits då det kommersiella värdet för närvarande bedöms som osäkert.

Koncernen: Värdet består förutom av aktiverade programvaror också av upparbetat trafiksystem inom affärsområdet Industrial shipping som innehas av dotterföretag TransAtlantic European Services AB, och tillfördes koncernen vid förvärv av utestående 26% av aktierna 2004.

Moderbolaget: Beloppet utgörs av aktiverade programvaror.

NOT 11 Resultat från andelar i intresseföretag

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Resultatandelar från övriga intresseföretag ¹⁾	-451	—	-14 915	1 270
Totalt	-451	—	-14 915	1 270

1) Resultatandelen i moderbolaget 2010 och 2011 avser resultatandelar från Partrederiet för Odin Viking DA. Resultatandelen i koncernen 2011 avser andelar av resultat i Östersjöfrakt AB. Detta bolag, som ägs till 20%, ingick i förvärvet av Österströmskoncernen (se även Not 33).

NOT 12 Resultat från andelar i koncernföretag

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Utdelningar	—	—	1 376 857	1 772
Koncernbidrag ¹⁾	—	—	214 636	-48 646
Nedskrivning av aktieinnehav	—	—	-433 280	-59 100
Nedskrivning av koncernfordringar	—	—	—	-30
Rearesultat från försäljning av dotterbolag	—	—	269 971	79
Totalt	—	—	1 428 184	-105 925

1) Har tidigare år redovisats direkt mot eget kapital.

NOT 13 Finansiella intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ränteintäkter	7 857	7 859	499	1 129
Ränteintäkter från koncernbolag	—	—	39 426	16 119
Valutakursdifferenser	12 817	—	14 602	—
Totalt	20 674	7 859	54 527	17 248

NOT 14 Finansiella kostnader

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Rätekostnader	138 705	55 733	10 629	4 869
Rätekostnader till koncernföretag	—	—	57 764	7 150
Valutakursdifferenser	—	132	—	14 381
Övriga finansiella kostnader	—	—	1 246	412
Totalt	138 705	55 865	69 639	26 812

NOT 15 Skatter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Skatt i resultaträkningen				
– Aktuell skatt	-17 919	-1 593	—	—
– Uppskjuten skatt	49 717	179 947	-8 454	66 948
Totalt	31 798	178 354	-8 454	66 948

	Koncernen				Moderbolaget			
	2011		2010		2011		2010	
	TSEK	%	TSEK	%	TSEK	%	TSEK	%
Skillnad mellan redovisad skattekostnad och skattekostnad baserad på gällande skattesats								
Redovisat resultat före skatt	-466 346		406 927		1 224 545		-284 057	
Skattekostnad enligt svensk skattesats 26,3%	122 649	26	-107 022	-26	-322 055	-26	74 707	26
– Skillnad i olika verksamhetsländers skattesats	-1 080	-0	-22 819	-6	—	—	—	—
– Ej skattepliktiga förvärvseffekter TransViking	—	—	204 557	51	—	—	—	—
– Effekt förändrad tonnageskatteförordning Norge ²⁾	—	—	40 460	10	—	—	—	—
– Tonnagebeskattad verksamhet	-32 917	-7	9 753	2	—	—	—	—
– Effekt till följd av rapportering i funktionell valuta	2 956	1	-8 844	-2	—	—	—	—
– Effekt av ej skattepliktiga intäkter	1 496	0	3 113	1	432 969	35	2 439	1
– Effekt av ej avdragsgilla kostnader	-224	-0	-334	—	-118 246	-10	-15 351	-5
– Effekt av ej avdragsgill nedskrivning av goodwill	-15 290	-3	—	—	—	—	—	—
– Effekt av skattepliktig intäkt ³⁾	-44 120	-9	—	—	—	—	—	—
– Värdeförändring pensionsåtaganden	-1 270	-0	-728	—	-1 027	-0	-488	-0
– Upplöst skatteskuld kopplad till köpoption ⁴⁾	—	—	77 788	19	—	—	5 617	2
– Underskott för vilka skattefordran ej redovisats	-2 104	-0	-25 124	-6	—	—	—	—
– Justering av föregående års skatt	-521	-0	1 540	0	-253	—	21	0
– Övrigt	2 223	1	6 013	1	158	0	3	0
Skattekostnad	31 798	7%	178 354	44%	-8 454	-1%	66 948	24%

	Koncernen					
	2011			2010		
	Före skatt	Skatt	Efter skatt	Före skatt	Skatt	Efter skatt
Skatt hänförlig till övrigt totalresultat						
Förändring säkringsreserven	-29 055	4 295	-24 760	25 284	-6 033	19 251
Förändring omräkningsreserven	13 272	—	13 272	-36 598	—	-36 598
	-15 783	4 295	-11 488	-11 314	-6 033	-17 347

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Uppskjutna skattefordringar				
– Pensionsförpliktelser med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt	12 536	13 806	12 090	13 117
– Finansiella instrument, värdering till marknadsvärde	34	—	—	—
– Underskottsavdrag	149 124	101 831	130 952	133 769
	161 694	115 637	143 042	146 886
Kvittning skattefordringar och skatteskulder inom samma verksamhetsländer	-56 117	-75 261	-12 555	-7 944
Uppskjutna långfristig skattefordring i balansräkningen	105 577	40 376	130 487	138 942
Uppskjutna skatteskulder				
– Materiella anl.tillgångar, temporära skillnader ¹⁾	-56 117	-71 227	-12 555	-7 944
– Finansiella instrument, värdering till marknadsvärde	—	-4 035	—	—
– Övriga skulder med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt ²⁾	-9 739	-28 421	—	—
	-65 856	-103 683	-12 555	-7 944
Kvittning skattefordringar och skatteskulder inom samma verksamhetsländer	56 117	75 261	12 555	7 944
Uppskjuten långfristig skatteskuld i balansräkningen	-9 739	-28 422	—	—
Netto uppskjuten skattefordran / (skatteskuld)³⁾	95 838	11 954	130 487	138 942

1) Temporära skillnaden – till följd av skattemässig behandling av av- och nedskrivningar.

2) I januari 2010 ogiltligförklarade Högsta Domstolen, Norge den engångsskatt som kostnadsfördes 2007 i samband med inträdet i nya norska tonnageskatteförordningen. Konsekvensen av detta domslut blev att koncernen under 2010 kunde återföra avsättningar motsvarande cirka 63 MSEK. En ny lag antogs av norska Stortinget 18 juni 2010 som innebär att rederierna för en reducerad engångsskatt, återigen gavs möjligheten att inträda i nya tonnageskatteförordningen. Skattekonsekvensen för TransAtlantic av detta inträde innebar en engångsbelastning 2010 om -23 MSEK. Netto påverkade dessa förändringar koncernens skattekostnad under 2010 positivt med 40 MSEK.

3) Under 2011 har fartyg inom Affärsområde Viking Supply Ships överlåtits koncerninternt varvid skattepliktiga reavinster utlösts. I koncernresultatet är reareresultateffekterna eliminerade.

4) Optionen att förvärva Cove-, Kirmar- och Sanaga Shipping LTD (ägarbolagen till Obbola, Östrand och Ortvisen) utnyttjades under 2010 varvid skatteskulden kopplad till optionsvärdet kunde upplösas.

5) Uppskjuten skattefordran/skatteskuld redovisas netto i respektive verksamhetsland då kvittningsrätt bedömts föreligga. Underskottsavdrag i koncernen, för svenska enheter, uppgår netto efter avdrag för obeskattade reserver till 457 MSEK (197), varav 354 MSEK (101) aktiverats. Underskottsavdragen i moderbolaget uppgår till 498 MSEK (509), för vilka uppskjutna skattefordringar beaktats till fullo. Inom svensk beskattning finns ingen borte tidsgräns för utnyttjande av uppkomna underskottsavdrag.

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.

NOT 16 Resultat per aktie¹⁾

SEK	Koncernen	
	2011	2010
Vägt genomsnittligt antal aktier exklusive aktier i eget förvar	57 798 159	35 321 750
Fondemissionselement	8 447 758	5 735 353
Totalt	66 245 917	41 057 103

Resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK):	Koncernen	
	2011	2010
Totalt	-429 936 000	583 832 000

SEK	Koncernen	
	2011	2010
Resultat per aktie hänförligt till moderbolagets aktieägare	-7,44	16,53
Fondemissionselement	0,95	-2,31
Totalt	-6,49	14,22

1) I en nyemission med företrädesrätt för de gamla aktieägarna där emissionskursen är lägre än aktiens verkliga värde uppkommer ett så kallat fondemissionselement, vilket påverkar beräkning av resultat per aktie för innevarande period samt perioder före nyemissionen. Fondemissionselementet i nyemissionen representerar det värde som företags aktieägare avhänder sig genom att rabattera priset på aktien.

I koncernen finns inga optionsprogram som kan medföra utspädnings effekter.

NOT 17 Andelar i koncernföretag, intresseföretag samt joint ventures

	Innehavets omfattning				Innehavets värde			
	Organisations-nummer	Säte	Antal aktier/andelar	% av aktiekapitalet	Bokfört värde 2011-12-31 TSEK	Bokfört värde 2010-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2011-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2010-12-31 TSEK
Dotterföretag ägda av moderbolaget⁹⁾								
Transatlantic Specialtonnage AB ²⁾	556074-5431	Skärhamn	20 000	100	1 360 910	—		
Transatlantic Shipping AB ³⁾	556208-0373	Skärhamn	2 118 115	100	214 263	444 263		
Transatlantic European Services AB	556520-6504	Västerås	1 000	100	18 021	18 021		
Transatlantic Crewing AB ²⁾	556426-8646	Skärhamn	1 000	100	—	120		
Transatlantic Services AB ⁴⁾	556161-7928	Helsingborg	1 000	100	—	100		
Transatlantic Administration AB ³⁾	556662-6866	Skärhamn	1 000	100	1 400	7 400		
Transatlantic Administration (2) AB ⁵⁾	556550-2159	Skärhamn	1 000	100	257	257		
Transatlantic Icebreaker Management Sweden AB ²⁾	556679-1454	Skärhamn	1 000	100	—	5 106		
SOIC Shipmanagement AB	556803-0372	Skärhamn	510	51	51	51		
Österströms International AB ⁶⁾	556777-2180	Stockholm	166 667	100	10 883	—		
Viking Supply Ships A/S ⁸⁾	33369794	Köpenhamn	5 000	100	1 901 295	—		
Trans Viking Management AS ²⁾	981240030	Sarpsborg	50	100	—	361		
Partrederiet Odin Viking DA	989 573 152	Kristiansand		50	11 326	26 242		
Transatlantic Nederland BV ³⁾		Rotterdam	10	100	32 402	47 401		
TRS Transatlantic Shipping GmbH ³⁾	HRB110034	Hamburg		100	27 042	42 042		
Transatlantic Shipping LTD		Gibraltar		100	27	27		
Transatlantic Shipping (2) LTD		Gibraltar		100	32	32		
Transatlantic Ship Management LTD		Gibraltar		100	26	26		
Transhawk LTD		Gibraltar		100	4 072	72		
Gorthon International Shipping LTD		Bermuda	12 000	100	84	84		
Cove Shipping LTD ⁹⁾		Isle of Man		100	—	7 121		
Kirmar Shipping LTD ⁹⁾		Isle of Man		100	—	7 121		
Sanaga Shipping LTD ⁹⁾		Isle of Man		100	—	7 121		
Gorthon Shipping Inc.		Kanada	100	100	1	1		
OY Transatlantic Services AB		Helsingfors		100	76	76		
Hays Mews Properties Ltd ¹⁰⁾	2531990	London	100	100	—	1		
Transatlantic LLC	1107746094060	Moskva		100	34	34		
Totalt					3 582 202	613 080		

Moderbolagets ackumulerade anskaffningsvärde för aktier i dotterföretag uppgår till 2 247 697 TSEK (854 791).

Övriga koncernbolag

Percy Tham i Oxelösund AB	556022-4908	Oxelösund	1 000	100				
TRVI Offshore & Icebreaking AB	556710-9003	Skärhamn	1 551 000	100				
TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB	556733-1102	Skärhamn	100 000	100				
TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB	556733-1094	Skärhamn	100 000	100				
Trans Viking Offshore AB ¹¹⁾	556858-2463	Göteborg	1 000	100				
Transatlantic Crewing AB ²⁾	556426-8646	Göteborg	1 000	100				
Transatlantic Icebreaker Management AB ²⁾	556679-1454	Göteborg	1 000	100				
Arctic Ice Management AB ¹²⁾	556807-0972	Göteborg	99	100				
Österströms Rederi AB ⁷⁾	556073-3767	Norrköping	15 000	100				
Österströms Logistics AB ⁷⁾	556320-7215	Valdemarsvik	1 000	100				
Österströms Nordic AB ⁷⁾	556284-6740	Norrköping	5 000	100				
Multidocker Cargo Handling AB ⁷⁾	556149-1860	Norrköping	1 000	100				
Västerviks Logistik och Industri AB ⁷⁾	556598-0454	Västervik	10 000	100				
Rederi AB Nordship ⁷⁾	556309-9141	Norrköping	500	100				
Trans Viking Icebreaking & Offshore AS	979 437 943	Kristiansand	1 100	100				
Trans Viking Management AS	981240030	Sarpsborg	50	100				
Partrederiet Odin Viking DA	989 573 152	Kristiansand	—	50				
Transatlantic Specialtonnage AS	987069295	Oslo	100	100				
Viking Supply Ships Crewing ApS ¹¹⁾	33775199	Köpenhamn	800	100				
Viking Supply Ships 3 ApS ¹¹⁾	33775172	Köpenhamn	800	100				
Viking Supply Ships 4 ApS ¹¹⁾	33859082	Köpenhamn	800	100				

	Innehavets omfattning				Innehavets värde			
	Organisations-nummer	Säte	Antal aktier/andelar	% av aktiekapitalet	Bokfört värde 2011-12-31 TSEK	Bokfört värde 2010-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2011-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2010-12-31 TSEK
SBS Marine (Holdings) Ltd ¹³⁾	SC303430	Aberdeen, UK	7 900 001	100				
SBS Aberdeen Ltd ¹⁴⁾	SC250818	Aberdeen, UK	30 001	100				
Stoneywood Crewing Services Ltd ¹⁴⁾	SC351608	Aberdeen, UK	1	100				
Bankhead Management Ltd ¹⁴⁾	43805	Guernsey, UK	2	100				
SBSL (Holdings) Ltd ¹⁴⁾	SC180512	Aberdeen, UK	76 924	100				
SBS Marine Ltd ¹⁴⁾	SC202464	Aberdeen, UK	1 000	100				
Transatlantic UK Ltd	3384716	Goole, UK	10 000	100				
Österström UK Ltd ⁷⁾		Hull, UK	100	100				
Paltrans Cargo Services Ltd	2547016	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				
Holding Zeena Maritiem B.V. ⁷⁾	34119948	Zuiddorpe	200	100				
Zeena Maritiem Management B.V. ⁷⁾	20088567	Zuiddorpe	400	100				
Österströms Netherlands B.V. ⁷⁾	34088147	Zuiddorpe	400	100				
Zeeron Maritiem B.V. ⁷⁾	24179737	Zuiddorpe	525	100				
Zeeff Maritiem B.V. ⁷⁾	34119950	Zuiddorpe	200	100				
Zeefor Maritiem B.V. ⁷⁾	34119948	Zuiddorpe	180	100				
Zeehorn Maritiem B.V. ⁷⁾	24234773	Zuiddorpe	1 919	100				
Zeedor Maritiem B.V. ⁷⁾	34088151	Zuiddorpe	4 000	100				
Zeedal Maritiem B.V. ⁷⁾	34088150	Zuiddorpe	48	100				
Zeehelm Maritiem B.V. ⁷⁾	12061348	Zuiddorpe	18 000	100				
Zeegra Maritiem B.V. ⁷⁾	24145899	Zuiddorpe	35	100				
Zeenim Maritiem B.V. ⁷⁾	34119949	Zuiddorpe	200	100				
Zeeranc Maritiem B.V. ⁷⁾	20070758	Zuiddorpe	400	100				
Zeelis Maritiem B.V. ⁷⁾	34149137	Zuiddorpe	40	100				
Zeros Maritiem B.V. ⁷⁾	24138471	Zuiddorpe	300	100				
Nachricht B.V. ⁷⁾	33259663	Zuiddorpe	400	100				
Sea Message B.V. ⁷⁾	23079359	Zuiddorpe	40	100				
Multidocker Netherlands B.V. ⁷⁾	33290480	Zuiddorpe	590	100				
MS Frej Claus-Markus Speck KG	HRA1211	Hörsten		72				
MS Odin Claus-Markus Speck KG	HRA1215	Hörsten		66				
Agila GmbH & Co. KG Seeschiffahrt	HRA5055	Hörsten		67				
Österströms OY ⁷⁾	1931010-50	Finland	100	100				
Daugava Shipping Services SIA ⁷⁾		Lettland	10 000	100				
Österströmi Laevanduse ⁷⁾		Estland	196	98				
Österströms Spolka Z.o.o. ⁷⁾		Polen	100	100				
Euroforest Shipping Ltd		Malta	60	60				
Intresseföretagens koncernmässiga värde								
Östersjöfrakt AB ⁷⁾	556393-0709	Norrköping	200	20				
MS Agila Verwaltungs GmbH	HRB7664	Hörsten		49	153	153	153	153
Totalt					153	153	153	153

- Moderbolag i koncernen är Rederi AB Transatlantic, 556161-0113, med säte i Göteborg.
- Bolaget har förvärvats/övertäts koncerninternt under 2011 i samband med bildandet av Viking Supply Ships koncernen.
- Nedskrivning har skett under året.
- Bolaget fusionerades under 2011 in i Transatlantic Administration AB.
- Bolaget namnändrades under 2011 från ACL Ship Management AB till Transatlantic Administration 2 AB.
- Bolaget är moderbolag i Österströmskoncernen som förvärvades under 2011. Se även Not 33 Företagsförvärv.
- Bolaget ingick i Österströmskoncernen som förvärvades under 2011.

- Bolaget bildades under 2011 och är moderbolag i Viking Supply Ships koncernen.
- Bolagen, som ägde fartygen Obbola, Östrand och Ortviken, avyttrades under 2011.
- Bolaget har under 2011 avvecklats.
- Bolaget bildades under 2011.
- Bolaget förvärvades under 2011, se även Not 33 Företagsförvärv.
- SBS Marine (Holdings) Ltd., som under 2011 förvärvades av Viking Supply Ships A/S, är moderbolag i den Aberdeenbaserade företagsgrupp som bedriver verksamhet med Platform Supply Vessels. Se även Not 33 Företagsförvärv.
- Bolaget ingick som dotterbolag till SBS (Holdings) Ltd. som förvärvades 2011.

NOT 18 Andra långfristiga fordringar

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ingående värde	29 907	65 939	24 886	63 830
Årets anskaffning	41 520	5 491	13 840	2 456
Årets avyttring	-5 542	-41 523	-3 038	-41 400
Utgående värde	65 885	29 907	35 688	24 886

De största enskilda posterna består av:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Kapitalförsäkringar	22 414	24 416	21 467	22 875
Spärrade bankmedel	41 520	—	13 840	—
Övrigt	1 951	5 491	361	2 011
Totalt	65 885	29 907	35 688	24 886

Se även not 32 Finansiell riskhantering och derivatinstrument.

NOT 19 Varulager

Varulagret består av bunkers, smörjolja och lasthanteringsutrustning.

NOT 20 Kundfordringar

Redovisat värde för kundfordringar fördelar sig på följande sätt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Fakturerade fordringar	336 491	232 025	77 547	113 931
Reserv för osäkra fordringar	-763	-41	-21	—
Totalt	335 728	231 984	77 526	113 931

Redovisat värde för kundfordringar motsvarar verkligt värde då diskonteringseffekten är oväsentlig.

Reserven för osäkra fordringar förändrade sig på följande sätt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ingående värde	41	3 158	—	—
Avsättningar för osäkra kundfordringar	763	—	763	—
Återförda avsättningar	-41	-3 117	-742	—
Utgående värde	763	41	21	—

Årets konstaterade kundförluster uppgick till -2 274 TSEK (-3 117). Utöver redovisade reserveringar bedöms endast ringa kreditrisk förekomma i de kvarvarande kundfordringarna. Den maximala exponeringen för kreditrisk per balansdagen är det redovisade värdet för varje kategori fordringar som nämns ovan.

Not 20 forts.

Åldersanalys:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ej förfallna	252 625	128 490	63 799	54 703
Förfallodag passerad med upp till 30 dagar	68 208	74 166	11 090	42 535
Förfallodag passerad med mellan 31–60 dagar	4 858	5 873	464	2 400
Förfallodag passerad med 61 dagar eller mer	10 037	23 455	2 173	14 293
Totalt	335 728	231 984	77 526	113 931

NOT 21 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Förutbetalda personalkostnader	13 838	23 238	12 768	20 567
Upplupna reseintäkter	52 087	38 915	17 852	11 948
Upplupna ränteutgifter	10	880	—	862
Förutbetalda dockningar för inchartrat tonnage	412	—	—	10 015
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	67 666	21 251	16 419	10 599
Totalt	134 013	84 284	47 039	53 991

NOT 22 Kassaflödesanalys

I de fall då lånefinansiering vid investeringsprojekt 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 dotterföretag visas i koncernredovisningen som utbetalad/erhållen köpeskilling minskad med det förvärvade/avytrade dotterföretagets likvida medel på förvärvs-/avyttringsdagen.

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Likvida medel				
Kassa och bank vid årets början	636 893	327 400	33 150	73 082
Årets förändring av kassa och bank	-47 525	309 493	168 434	-39 932
Likvida medel vid årets slut	589 368	636 893	201 584	33 150
Avgår spärrade/pant-satta likvida medel	-41 520	—	—	—
Utgående disponibla likvida medel¹⁾	547 848	636 893	201 584	33 150

1) Av koncernens disponibla likvida medel om 548 MSEK är 157 MSEK avsatta på ett särskilt konto för att säkerställa koncernens kontantåtagande vid leveransen av AHTS-fartyget Brage Viking som genomfördes 12 januari 2012. Dessa avsatta likvida medel har kunnat utnyttjas mot särskild avgift. I koncernens likvida medel ingår förskott från externa uppdragsgivare om 28 MSEK att användas i externa shipmanagementverksamheten. Koncernen har i låneavtal förbundit sig att vid varje tillfälle tillse att likvida medel inte understiger det högsta beloppet av antingen 5% av koncernens räntebärande skuld eller motsvarande 125 MNOK, med avdrag för 50% av i koncernen ej utnyttjad checkkredit.

NOT 23 Aktiekapital

SEK	Aktiekapital					
	2011			2010		
	A-aktier	B-aktier	Summa	A-aktier	B-aktier	Summa
Ingående aktiekapital	36 359 210	518 154 290	554 513 500	18 179 600	266 125 140	284 304 740
Nyemission ^{1, 2)}	36 359 210	518 154 290	554 513 500	18 179 610	259 077 150	277 256 760
Indragning av aktier i eget förvar	—	—	—	—	-7 048 000	-7 048 000
Utgående aktiekapital	72 718 420	1 036 308 580	1 109 027 000	36 359 210	518 154 290	554 513 500

	Antal aktier					
	2011			2010		
	A-aktier	B-aktier	Summa	A-aktier	B-aktier	Summa
Ingående antal aktier	3 635 921	51 815 429	55 451 350	1 817 960	26 612 514	28 430 474
Nyemission ^{1, 2)}	3 635 921	51 815 429	55 451 350	1 817 961	25 907 715	27 725 676
Indragning av aktier i eget förvar	—	—	—	—	-704 800	-704 800
Utgående antal aktier	7 271 842	103 630 858	110 902 700	3 635 921	51 815 429	55 451 350
Ingående antal aktier i eget förvar	—	—	—	—	-704 800	-704 800
Indragning av aktier i eget förvar	—	—	—	—	704 800	704 800
Utgående antal aktier i eget förvar	—	—	—	—	—	—
Totalt utestående aktier	7 271 842	103 630 858	110 902 700	3 635 921	51 815 429	55 451 350

	Antal röster					
	2011			2010		
	A-aktier	B-aktier	Summa	A-aktier	B-aktier	Summa
Antal röster	72 718 420	103 630 858	176 349 278	36 359 210	51 815 429	88 174 639
Totalt antal röster	72 718 420	103 630 858	176 349 278	36 359 210	51 815 429	88 174 639

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

1) Förvärvet av utestående andelar i Trans Viking som genomfördes i september 2010 betalades med nyemitterade aktier i TransAtlantic. Samtidigt skedde indragning av samtliga tidigare återköpta aktier som hölls i eget förvar. Se även Not 33 Rörelseförvärv.

2) I december 2011 slutfördes en nyemission med företrädesrätt för befintliga aktieägare i förhållandet 1:1. Teckningskursen var lika med kvotvärdet, dvs 10 SEK per aktie.

NOT 24 Utdelning per aktie

Under 2011 och 2010 skedde inga aktieutdelningar. Till årsstämman den 27 april 2012 föreslås att ingen utdelning utbetalas avseende verksamhetsåret 2011.

NOT 25 Avsättningar för pensioner

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

Åtaganden för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige tryggs genom en försäkring i Alecia. Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 3, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2011 har koncernen inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggs genom en försäkring i Alecia redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Alecias överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2011 uppgick Alecias överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 113 % (146 %). Den kollektiva konsolideringsnivån

deringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alecias tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alecias försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

Förmånsbestämda planer kännetecknas av att koncernen kvarstår med sina förpliktelser tills pensionerna har blivit utbetalda. Kostnaden och avsättningen för de förmånsbestämda planerna beräknas genom aktuariella beräkningar som syftar till att fastställa nuvärdet på förpliktelserna. Förmånsbestämda planer finns endast i Sverige.

Förpliktelserna tryggs genom pensionsförsäkringar med placeringar i huvudsak ränte- och aktiefonder.

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 förpliktelserna och förvaltningsstillgångarna.

Not 25 forts.

MSEK	Koncernen				
	2011	2010	2009	2008	2007
Flerårsöversikt					
Per balansdagen					
Nuvärdet av förmånsbestämd förpliktelse	27 033	30 243	35 079	36 945	39 488
Verkligt värde på förvaltningskapital	-31 149	-35 124	-38 241	-42 626	-45 053
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	1 617	3 183	1 881	4 979	4 913
Löneskatteskuld	9 306	10 249	10 790	10 268	12 634
Nettoskuld	6 807	8 551	9 509	9 566	11 982

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar				
Sverige				
Genomsnittlig diskonteringsränta, %	3,40%	3,75%	3,40%	3,75%
Förväntad avkastning på förvaltningskapital, %	5,10%	6,00%	5,10%	6,00%
Långsiktigt löneökningssantagande, %	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Långsiktigt inflationsantagande, %	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Dödlighetsantagandet är detsamma som föreskrivs av finansinspektionen (FFFS 2007:31).				
Årets pensionskostnader				
Kostnad intjänade förmåner under perioden	1 309	1 749	10	10
Räntekostnad	1 158	1 348	697	816
Avskrivning aktuariella vinster/förluster	-161	-50	-161	-50
Korrigeringskostnad	40	-129	—	—
Förväntad avkastning på förvaltningskapital (-)	-1 865	-1 876	-991	-1 026
Årets kostnad avseende förmånsbestämda pensioner	481	1 042	-445	-250
Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensionspremier	50 914	70 882	31 638	39 535
Årets kostnad för löneskatt	15 283	19 171	9 897	10 433
Årets pensionskostnader som ingår i personalkostnader	66 678	91 095	41 090	49 718
Faktisk avkastning på förvaltningskapital, %	2,0%	4,4%	1,7%	5,1%
Samtliga poster redovisas som personalkostnader. Av kostnaden för avgiftsbestämda planer utgör 36 175 TSEK (55 977) premier till Alecta.				
Förändring av verkligt värde på förvaltningskapital				
IB Förvaltningskapital	35 124	38 241	19 738	22 156
Förväntad avkastning	1 865	1 876	991	1 026
Reglerad skuld/kostnad ändrad plan under året	-2 488	-2 290	—	—
Uttag	-3 413	-3 858	-3 023	-3 472
Premier/insättningar	1 282	1 460	18	18
Aktuariell vinst/(förlust)	-1 221	-305	-680	10
UB Förvaltningskapital	31 149	35 124	17 044	19 738
Dessa tillgångar består i huvudsak av aktie- och räntefonder.				
Förändring av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen				
IB Förpliktelse	30 243	35 079	18 587	21 761
Kostnad intjänade förmåner under perioden	1 309	1 749	10	10
Reglerad skuld/kostnad ändrad plan under året	-2 429	-2 601	—	—
Räntekostnad	1 158	1 348	697	816
Pensionsutbetalningar	-3 413	-3 858	-3 023	-3 472
Aktuariell (vinst)/(förlust)	165	-1 474	-32	-528
UB Förpliktelse	27 033	30 243	16 239	18 587

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Förändring av aktuariella förluster/vinster				
IB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	3 183	1 881	3 102	2 614
10% av det största av förpliktelse/förvaltningskapital	3 512	3 824	1 974	2 216
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster utanför korridoren	—	—	1 129	399
Avskrivning av aktuariella förluster/(vinster)	-161	-50	-161	-50
Korrigerig av aktuariella förluster/(vinster)	-19	183	—	—
Aktuariell vinst/(förlust) på förpliktelsen	-165	1 474	32	528
Aktuariell vinst/(förlust) på förvaltningskapital	-1 221	-305	-680	10
UB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	1 617	3 183	2 293	3 102
Förändring av löneskatteskuld				
IB Skuld i balansräkning	10 249	10 790	9 737	10 100
Årets förändring av löneskatteskulden	-943	-541	-762	-363
UB löneskatteskuld	9 306	10 249	8 975	9 737
Skuld i balansräkningen				
Pensionsförpliktelse	27 033	30 243	16 239	18 587
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	1 617	3 183	2 293	3 102
Löneskatteskuld	9 306	10 249	8 975	9 737
UB Skuld i balansräkningen	37 956	43 675	27 507	31 426
Nettoskuld i balansräkning				
Förvaltningskapital (-)	-31 149	-35 124	-17 044	-19 738
Pensionsförpliktelse	27 033	30 243	16 239	18 587
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	1 617	3 183	2 293	3 102
Löneskatteskuld	9 306	10 249	8 975	9 737
UB Nettoskuld	6 807	8 551	10 463	11 688
Avstämning av förändring i nettoskuld				
IB Skuld i balansräkning	8 551	9 509	11 688	12 319
Årets pensionskostnad (+)	481	1 042	-445	-250
Inbetalning till förvaltningskapital (-)	-1 282	-1 460	-18	-18
Uttag från förvaltningskapital (+)	3 413	3 858	3 023	3 472
Pensionsutbetalningar (-)	-3 413	-3 858	-3 023	-3 472
Årets förändring av löneskatteskulden	-943	-541	-762	-363
UB Nettoskuld	6 807	8 551	10 463	11 688

NOT 26 Skulder

Koncernen

TransAtlantic-koncernens totala räntebärande skulder uppgick till 2 983 MSEK (2 135) vid omräkning till balansdagens kurs. Dessutom fanns ej räntebärande skulder totalt uppgående till 807 MSEK (580). Delar av de räntebärande skulderna är förknippade med så kallade covenantar, enligt vilka koncernen måste uppfylla vissa nyckeltal.¹⁾

Moderbolaget

Moderbolagets totala räntebärande skulder uppgick till 1 232 MSEK (569). Dessutom finns ej räntebärande skulder och avsättningar totalt uppgående till 411 MSEK (479).

1) TransAtlantic utvärderar fortsatt ett förslag till överenskommelse med en bank på grund av att koncernen inte uppfyllde vissa nyckeltalskrav under 2010 samt för tredje och fjärde kvartalet 2011. Vidare förs dialog med ytterligare två banker om att TransAtlantic inte fullt ut möter låneavtalens krav på finansiella nyckeltal för Q4 2011. För dessa lån har TransAtlantic erhållit offerter om refinansiering vilka är under övervägande.

Totala räntebärande skulders fördelning per valuta

TSEK	Koncernen	
	2011-12-31	2010-12-31
USD	462 291	138 465
EUR	864 921	821 989
NOK	1 584 512	592 040
Annan utländsk valuta	—	176 714
SEK	71 034	406 147
Totalt	2 982 758	2 135 355

Not 26 forts.

Totala avtalade förpliktelser

TSEK	Koncernen		
	2012	2013–2016	Efter 2016
Upplåning (exkl skulder avseende finansiell leasing) ²⁾	1 027 625	1 403 333	1 053 972
Skulder avseende finansiell leasing	9 553	6 483	—
Derivatinstrument	7 320	20 630	—
Leverantörsskulder	178 503	—	—
Andra skulder	488 873	75 918	6 807
	1 711 874	1 506 364	1 060 779
TSEK	Moderbolaget		
	2012	2013–2016	Efter 2016
Skulder till kreditinstitut ³⁾	60 762	—	—
Skulder till koncernföretag	204 844	234 528	1 172 638
Leverantörsskulder	64 130	—	—
Andra skulder	158 852	10 000	31 950
	488 588	244 528	1 204 588

2) Av koncernens långfristiga skulder har 636 MSEK omklassificerats till kortfristig skuld då vissa nyckeltal enligt krav i låneavtal ej uppnåtts.

3) Av moderbolagets långfristiga skulder har 41 MSEK omklassificerats till kortfristig skulder då vissa nyckeltal i låneavtal ej uppnåtts.

Koncernen

Koncernen har kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om totalt 93 MSEK (24 MSEK). Utnyttjad checkkredit uppgick per balansdagen till 10 MSEK (76).

Moderbolaget

Moderbolaget har kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om totalt 70 MSEK (24 MSEK). Utnyttjad checkkredit uppgick per balansdagen till 0 MSEK (76).

NOT 27 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Periodiserade personalkostnader	77 601	71 709	46 047	42 883
Periodiserade räntekostnader	38 624	5 242	13 602	300
Periodiserade resekostnader	100 400	85 736	20 303	33 226
Periodiserade övriga kostnader	164 030	43 776	50 231	30 082
Totalt	380 655	206 463	130 183	106 491

NOT 28 Ställda säkerheter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Lång- och kortfristiga fartygslån samt del i partrederiers lång- och kortfristiga skulder				
– fartygsinteckningar	3 196 024	2 545 992	—	—
– nybyggnadskontrakt	280 177	636 590	—	—
Kort- och långfristiga övriga skulder till kreditinstitut				
– anl.tillgångar som innehas genom fin. leasingavtal	587 436	25 538	—	—
– företagsinteckningar	86 030	24 085	—	—
– aktier i dotterföretag	2 833 350	124 011	3 262 205	21 362
– säkerhet i fordran	32 580	20 011	—	—
– bankmedel	198 417	328 995	13 840	—
Avsättningar för pensioner				
– kapitalförsäkringar och förvaltnings-tillgångar	53 564	59 539	38 511	42 613
Totalt	7 267 578	3 764 761	3 314 556	63 975

NOT 29 Eventualförpliktelser

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Borgensförbindelser	—	—	2 146 550	1 029 772
– varav för dotterbolag	—	—	2 146 550	1 029 772

Moderbolaget har lämnat garanti för dotterbolags fullgörande av tidsbefraktningssavtal vilket även omfattar delar av det avyttrade dotterföretaget Transbulks åtagande. För sistnämnda finns samtidigt motgaranti från extern part på motsvarande belopp. Transbulk avyttrades 2005. Därutöver har moderbolaget lämnat garanti för förpliktelser i leasingavtal bland annat rörande minsta restvärde.

NOT 30 Åtaganden

Investeringsåtaganden

Kontrakterade återstående investeringsåtaganden inom koncernen som inte redovisas i balansräkningen är hänförligt till nybyggnationen av Brage Viking, som levererades i januari 2012, inom affärsområde Viking Supply Ships. Föregående år fanns åtaganden även för systerfartygen Njord och Magne Viking som levererades under 2011. Återstående åtagande uppgick per balansdagen till:

MSEK	2011	2010
Fartyg	278	919

Leasingåtaganden

Koncernen förhyr fartyg, byggnader och maskiner genom leasingavtal.

Operationell leasing

Operationell leasing avser i huvudsak in- och uthyrning av fartyg på bareboat- och T/C basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten avser inhyrning av tre fartyg, TransWood, TransPine och TransHawk, tidigare ägda inom TransAtlantic koncernen, på bareboat basis, där avtalet har en återstående löptid på 4 år, samt inhyrningen av papperstransportfartygen, TransPaper, TransPulp och TransTimber, som går i time-charter för StoraEnso, där avtalet har en återstående löptid på cirka 10 år. Koncernen äger därefter rätt att lösa ut ovannämnda fartyg till marknadsvärde. Ovan nämnda leasingkontrakt är variabla med avseende på ränteelementet. Koncernen har säkrat denna exponering med räntederivat.

I förvärvet av Österströms International AB medföljde kontrakt, som är under omförhandling, avseende långtidsinhyrning av 8 st bulkfartyg med en återstående löptid om ca 14 år. Diskussioner pågår med fartygsägarna om vissa förändringar i avtalen, bland annat om reducering av ett fartyg vilket avräknats i nedan angivna minimileaseavgifter. Utöver dessa långtidsinhyrda fartyg fanns i Österströmskoncernen per balansdagen ytterligare ett långtidsinhyrt fartyg med en återstående löptid om ca 3 år samt 11 korttidsinhyrda fartyg med en genomsnittlig återstående löptid om ca 6 månader. Se även Not 33.

Genom förvärvet av SBS Marine (Holdings) Ltd. tillkom kontrakt avseende inhyrning av två st Platform Supply Vessels. Dessa kontrakt löper till och med april resp augusti 2014. Kontrakten innebär möjlighet att under perioden 2012–2014 förvärva dessa fartyg.

Finansiell leasing

Finansiell leasing utgörs vid utgången av 2011 av hyra av containers och utrustning som används inom affärsområdet Industrial Shipping.

Hyresintäkter operationell leasing

Hyresintäkter operationell leasing utgörs av fartyg uthyrda på time- och bareboatcharter basis.

Antalet inhyrda fartyg var 34 st per 2011-12-31 (15 st per 2010-12-31), och antal uthyrda fartyg var 15 st (14 st).

MSEK	2011	2012	2013 –2016	efter 2016
Hyreskostnader				
Operationell leasing	472	315	838	820
Därav; – Bareboat charter	169	198	717	820
– T/C	302	116	121	–
– Övrigt	1	1	–	–
Finansiell leasing	6	9	6	–
– Containers och maskiner	6	9	6	–
Hyresintäkter				
Operationell leasing	888	417	1 151	873
– T/C	888	417	1 151	873

Ovanstående framtida leasingavgifter är koncernens nominella minimiavgifter.

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

MSEK	2011	2010
Anläggningstillgångar		
<i>Inventarier</i>		
– Anskaffningsvärde	68	65
– Anskaffning under året	2	3
– Ackumulerade avskrivningar	–47	–42
Totalt	23	26
Skulder avseende finansiell lease		
– Långfristig del	6	12
– Kortfristig del	8	6
Totalt	14	18
<i>Avsättningar skatteskulder</i>	2	2

Se även not 10.

NOT 31 Närstående transaktioner

TransAtlantic upptog i juni 2011 ett lån om 150 MNOK från Kistefos AS med en rörlig ränta i storleksordningen 8,5 procent som återbetalades i november 2011. Beslut om att förvärva SBS Marine (Holdings) Ltd., ett bolag helägt av Kistefos AS, togs på extra bolagsstämma i november 2011. Vidare har Kistefos AS via ett konsultavtal ställt management till förfogande för vilka ersättning om 10 MSEK, varav 4 MSEK avser kostnader för tidigare VD Rolf Skaarberg, utgått för perioden april-december. Under året har 6 MSEK betalats i garantiavgift till ett av Kistefos AS ägt bolag rörande lån till två av AHTS-fartygen.

Vidare hyr TransAtlantic i andra hand delar av ett av Kistefos ägt bolags kontorslokaler i Kristiansand. Hyran som är satt på marknadsmässiga villkor har under 2011 uppgått till 512 TNOK. Därutöver har tjänster tillhandahållits avseende teknik och redovisning för Odin Viking om 713 TNOK.

Under året har TransAtlantic förlängt hyresavtalet avseende ett containerfartyg, TransAlrek, som ägs av ett tyskt partrederi, vari

TransAtlantic vice styrelseordförande Folke Patriksson har ett minoritetsintresse via sitt bolag Enneff Rederi AB. Avtalet är till marknadsmässiga villkor och löper till 2014 med en option för TransAtlantic att förlänga avtalet ytterligare två år. Dagsraten uppgår till EUR 3 850 till och med juni 2012 och därefter till EUR 4 000 fram till och med juni 2014.

TransAtlantic arrenderar ut ett mindre markområde till Enneff Fastigheter i Skärhamn AB, ett bolag som ägs av vice styrelseordförande Folke Patriksson, till marknadsmässiga villkor. Arrendet uppgår till 25 TSEK per år. Avtalet löper sedan 2007.

Fartygsdriften för fyra av koncernens holländskt ägda fartyg, sköts av ett externt bolag som delvis ägs av Felix Feleus som även är VD i Transatlantic Netherlands BV. Arvodet för fartygsdriften är enligt marknadsmässiga villkor och uppgick för 2011 till 171 TEUR per år för fyra fartyg.

Avseende ersättning till styrelseledamöter och ledande befattningshavare se not 7.

NOT 32 Finansiell riskhantering och derivatinstrument

TransAtlantic-koncernens verksamhet är utsatt för olika typer av finansiella risker, såsom bl a förändringar av valutakurser, räntesatser, likviditets- och kreditrisk. 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 de finansiella riskerna. Policyn inbegriper också instruktioner för hantering av kredit- och likviditetsrisker genom finansiering och lånelöften.

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

Kreditrisk

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

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken utgörs av att koncernen har en otillräcklig likviditetsreserv. Detta kan leda till svårigheter att infria kortfristiga betalnings-skyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar.

Finansavdelningen arbetar kontinuerligt fram likviditetsprognoser för koncernen med syfte att förutse koncernens likviditetsbehov för den löpande verksamheten med beaktande av kommande investeringsbehov och amorteringar. Utifrån detta arbete säkerställs tillräcklig likviditetsreserv genom bibehållande av banktillgodohavanden/placeringar samt kreditlöften. För information om skulders förfallostruktur och lånevillkor se även not 26.

Överskottslikviditet placeras i enlighet med fastställd finanspolicy och instruktion till placeringskommitté.

Valutarisker

Valutaexponeringar för tillgångar skall i första hand hanteras genom att finansiering sker i samma valuta som tillgången. Merparten av fartygen har en sådan matchning för 2011. Moderbolaget har ett antal utländska dotterföretag vars nettotillgångar exponeras för valutaomräkningsrisker. Ingen säkring av dessa valutapositioner har skett.

Valutarisker i kassaflödet skall enligt finanspolicyn i första hand hanteras genom att balansera valutaflödena så att in- och utflöden matchar varandra. Vid sannolika 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 2011 tecknades löpande ett antal säkringskontrakt i dessa valutor i enlighet med policyn, för att minska kassaflödesriskerna under 2012. För övriga valutor har inga säkringar skett då inga väsentliga obalanser föreligger, eller osäkerhet när betalningen skall ske föreligger.

Per rapporteringsdagen 28 februari 2012 hade koncernen följande öppna valutaderivatskontrakt:

TSEK	Kontraktsvärde i MSEK		Terminskurser (vägt snitt)	
	2011	2010	2011	2010
Valutaterminer USD/EUR	125	—	1,29	—
Valutaterminer/optioner SEK/USD	—	114	—	7,13
Valutaterminer SEK/EUR	—	52	—	9,22
Valutaterminer SEK/NOK	—	9	—	1,13

Valutaderivat förfaller mellan 1 mån till 12 månader från balansdagen.

Om säkring ej hade skett, skulle framtida resultat bli 0 MSEK högre om balansdagens kurs hade gällt vid terminernas löstidpunkt.

Ränterisker

Finanspolicyen anger att ränterisken skall säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. Koncernens policy är att 25–50% av de räntebärande lånen, med hänsyn tagen till genomförda säkringstransaktioner, skall ha en räntebindning understigande 1 år, 25–50% skall ha en räntebindning om 1–3 år och 25–50% skall ha en räntebindning om över 3 år.

Räntebindning

Koncernen använder sig av olika typer av räntesäkringsinstrument. Koncernen har valt att för närvarande ha en något kortare räntebindning än finanspolicyen föreskriver. Per balansdagen hade koncernen följande räntebindningar:

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

MSEK	1 år eller kortare	1–3 år	3–5 år	Totalt
Totalt räntesäkrade lånevärden	2 063	724	678	3 465
% av totalt räntebärande lånevärden	59%	21%	20%	100%

Vägd genomsnittlig räntesats för räntebärande lån uppgick till:

%	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
	4,53	3,26	5,30	2,97

Om räntesatsen förändras med 1% enhet så kommer koncernens räntekostnad att förändras med 3 MSEK.

Varurisker

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

Finansiella instrument per kategori

	Kundfordringar och likvida medel		Derivat som används för säkringsändamål		Tillgångar värderade till verkligt värde i resultaträkningen		Finansiella tillgångar som kan säljas		Summa	
	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Tillgångar i balansräkningen										
Finansiella tillgångar som kan säljas ³⁾	—	—	—	—	—	—	105	105	105	105
Derivatinstrument ²⁾	—	—	16 373	28 382	—	—	—	—	16 373	28 382
Kundfordringar och andra fordringar exkl interimssfordringar ⁴⁾	402 192	343 770	—	—	—	—	—	—	402 192	343 770
Aktier noterade på Oslo börsen ¹⁾	—	—	—	—	13 610	—	—	—	13 610	0
Likvida medel ⁴⁾	547 848	636 893	—	—	—	—	—	—	547 848	636 893
	950 040	980 663	16 373	28 382	13 610	—	105	105	980 128	1 009 150
Skulder i balansräkningen										
Upplåning exkl skulder avseende finansiell leasing ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	2 992 759	2 201 654	2 992 759	2 201 654
Skulder avseende finansiell leasing ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	18 911	17 523	18 911	17 523
Derivatinstrument ²⁾	—	—	—	—	27 950	8 913	—	—	27 950	8 913
Leverantörsskulder och andra skulder exkl interimsskulder ⁴⁾	—	—	—	—	—	—	369 446	279 943	369 446	279 943
	—	—	—	—	27 950	8 913	3 381 116	2 499 120	3 409 066	2 508 033

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

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

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

4) Redovisas till upplupet anskaffningsvärde.

Not 32 forts.

Verkliga värden derivatinstrument

Verkliga värden för derivatinstrument per balansdagen var fördelade enligt följande:

TSEK	Koncernen			
	2011		2010	
	Tillgångar	Skulder	Tillgångar	Skulder
Valutaoptioner	—	—	956	—
Valutaterminer	495	390	6 627	—
Ränte SWAP ¹⁾	15 878	27 560	20 799	8 913
Totalt	16 373	27 950	28 382	8 913

1) Säkringsredovisning tillämpas ej på koncernens räntesäkringsinstrument. Värdeförändringar på dessa instrument redovisas i koncernresultaträkningen, se även Not 9.

Moderbolaget innehar finansiella instrument motsvarande ett verkligt värde om 0 MSEK (16). Detta värde är inte bokfört i moderbolaget.

NOT 33 Rörelseförvärv

Årets genomförda företagsförvärv omfattar aktier i:

Företag:	Förvärvsdatum	Förvärvad andel	Antal anställda	Land:	Affärsområde:
Arctic Ice Management AB	2011-02-28	100	2	Sverige	Viking Supply Ships
Österströms International AB	2011-06-08	100	100	Sverige	Industrial Shipping
SBS Marine (Holdings) Ltd.	2011-10-01	100	141	Storbritannien	Viking Supply Ships

Avtal tecknades i slutet av februari 2011 om förvärv av samtliga aktier i Arctic Ice Management AB, ett bolag som besitter teknik om "Ice Management". Köpeskillingen för aktierna i Arctic Ice Management AB har beräknats till 8 MSEK med en möjlig tilläggsköpeskillning om max 6 MSEK. Per 31 december 2011 hade sammanlagt 6 MSEK av köpeskillingen utbetalats, varav 4 MSEK 2011. Koncernen har endast haft ringa transaktionskostnader i samband med detta förvärv. Nettoomsättning och resultat från förvärvsdagen uppgår till 0 resp –8 MSEK. Om förvärvad verksamhet hade varit helägd från årets början hade koncernens nettoomsättning varit 0 MSEK högre, och koncernresultatet hade varit –1 MSEK lägre för perioden 1 januari–27 februari.

I juni 2011 slutfördes förvärvet av samtliga aktier i Österströms International AB från Skärgårdshavet AB. Österströms International AB är moderbolag i den stockholmsbaserade rederi- och logistik-koncern som bedriver verksamhet huvudsakligen i östersjöområdet. Förvärvet är ett led i att stärka Industriell Shippings närvaro i östersjöområdet och genom detta kunna erbjuda kunderna en bättre och mer effektiv service genom möjlighet till dörr till dörr transporter genom kombinerade Bulk-, RoRo- och containertransporter. Köpeskillingen utgörs av en fast del, 40 MSEK, samt en rörlig del uppgående till 0–40 MSEK. Den rörliga delen baseras på om lönsamhetsmål uppnås för åren 2012–2013 inom Industrial Shipping. Den sammanlagda köpeskillingen har vid förvärvstillfället beräknats till 50 MSEK, varav 40 MSEK utbetalats på tillträdesdagen. Eventuell rörlig del utbetalas 2014. Transaktionskostnader i samband med förvärvet om –3 MSEK har belastat koncernresultatet för 2011. I och med förvärvet av Österströms tillfördes åtta långtids-inhyrda fartyg. Dessa avtal, som är föremål för omförhandling,

har behandlats som operationell leasing. En eventuell omklassificering av hyresavtalen till finansiell skulle leda till att fartygen tas upp i koncernens balansräkning. Framtagandet av den slutgiltiga förvärvsanalysen är inte avslutad, utan kommer att fastställas under första halvåret 2012. Resultatet avseende de förvärvade andelarna har intagits i koncernresultaträkningen från förvärvsdagen. Nettoomsättning och resultat exklusive förvärvskostnader från förvärvsdagen uppgår till 533 resp –48 MSEK. Om förvärvad verksamhet hade varit helägd från årets början hade koncernens nettoomsättning varit 422 MSEK högre, och koncernresultatet hade varit –23 MSEK lägre för perioden 1 januari–7 juni.

TransAtlantic slutförde den 7 november 2011 förvärvet av samtliga aktier i SBS Marine (Holdings) Ltd. från Kistefos. SBS Marine (Holdings) Ltd. är ett brittiskt offshore-rederi baserat i Aberdeen. Bolaget opererar en flotta om sex PSV fartyg (Platform Supply Vessels) varav fyra är ägda och två är inhyrda på bareboat basis med köpoption. Förvärvet är ett led i satsningarna inom Viking Supply Ships för att stärka affärsområdets produkt erbjudande. Köpeskillingen för aktierna uppgår till 307 MSEK. Transaktionskostnader i samband med förvärvet uppgår till –4 MSEK och har belastat koncernresultatet för 2011. Resultatet avseende de förvärvade andelarna har intagits i koncernresultaträkningen från 1 oktober 2011 då bestämmande inflytande övergick. Nettoomsättning och resultat exklusive förvärvskostnader som 2011 tillförts TransAtlantic-koncernen uppgår till 55 resp 4 MSEK. Om förvärvad verksamhet hade varit helägd från årets början hade koncernens nettoomsättning varit 171 MSEK högre, och koncernresultatet hade varit 8 MSEK högre för perioden 1 januari–30 september 2011.

Påverkan i koncernbalansräkningen

MSEK	Arctic Ice Management AB	Österströms International AB	SBS Marine (Holdings) Ltd.	Summa
Fartyg	—	51	732	783
Övr materiella anläggningstillgångar	—	9	—	9
Immateriella anläggningstillgångar	8	3	—	11
Finansiella anläggningstillgångar	—	18	24	42
Summa anläggningstillgångar	8	81	756	845
Omsättningstillgångar ¹⁾	—	196	115	311
Summa tillgångar	8	277	871	1 156
Långfristiga skulder	—	–88	–353	–441
Kortfristiga skulder	—	–197	–211	–408
Summa skulder	0	–285	–564	–849
Verkligt värde på nettotillgångar	8	–8	307	307
Köpeskillning	–8	–50	–307	–365
Förvärvsgoodwill	—	58	—	58
Nedskrivning	—	–58	—	–58
Goodwill 2011-12-31	—	—	—	—

Påverkan på koncernens likvida medel under 2011:

Kontant erlagd köpeskillning	–4	–40	–307	–351
Förvärvad kassa	0	31	7	38
Totalt	–4	–9	–300	–313

1) I samband med förvärven har analys av bolagens fordringar gjorts, och bedömningen är att de förväntas inflyta till bokförda belopp.

NOT 34 Händelser efter balansdagen

Heléne Mellquist anställdes som finansdirektör från 1 januari 2012.

Den 1 januari 2012 bytte TransAtlantics affärsområde Offshore/Icebreaking namn till Viking Supply Ships.

TransAtlantics affärsområde Viking Supply Ships har i januari 2012 tagit leverans av AHTS-fartyget Brage Viking från varvet Astilleros Zamakona i Bilbao, Spanien. Fartyget har flaggats in i det danska fartygsregistret, DIS.

Kim H. Sörensen har utsetts till ny ansvarig i affärsområde Industrial Shipping. Kim H. Sörensen kommer närmast från rollen som VD för Europé Region, Damco, ett dotterbolag till AP Möller Maersk. Kim H. Sörensen tillträder tjänsten den 1 mars 2012 och ersätter därmed Percy Österström som lämnar den dagliga verksamheten för att helt fokusera på att utveckla affärsområdets växande marknad och stärka kundrelationerna i rollen som Senior Vice President.

Styrelsen och verkställande direktören 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. Förvaltningsberättelsen 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.

Göteborg den 28 februari 2012

Resultat- och balansräkningarna kommer att föreläggas årsstämman den 27 april 2011 för fastställande.

Christen Sveaas
Ordförande

Folke Patriksson
Vice ordförande

Håkan Larsson
Styrelseledamot

Christer Olsson
Styrelseledamot

Magnus Sonnorp
Styrelseledamot

Christer Lindgren
Styrelseledamot/
Arbetstagarrepresentant

Henning E. Jensen
Verkställande direktör

PricewaterhouseCoopers AB

Vår revisionsberättelse har avgivits den 23 mars 2012

Helén Olsson Svärdström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har reviderat årsredovisningen och koncernredovisningen för Rederi AB TransAtlantic för år 2011. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 44–80.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt internationella redovisningsstandarder IFRS, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden

rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen, och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess resultat och kassaflöden enligt internationella redovisningsstandarder, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Rederi AB TransAtlantic för år 2011.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen 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 de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 23 mars 2012
PricewaterhouseCoopers AB

Helén Olsson Svärdström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

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 före avskrivningar (EBIT) dividerat med genomsnittligt sysselsatt kapital.

CAP:

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

Desinvestering:

Avyttring av anläggningstillgångar.

Direktavkastning:

Utdelning per aktie delat med börskurs vid årets slut.

EBIT:

"Earnings Before Interest and Taxes", motsvarar 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, är en vedertagen standard för redovisning i börsnoterade företag. Vissa äldre standards som ingår i samlingsbegreppet IFRS benämns IAS (International Accounting Standards).

Nettoskuldsättning:

Räntebärande skulder minus likvida medel.

Omstruktureringskostnader:

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

Operativt kassaflöde:

Resultat efter finansnetto justerat för realisationsresultat, avskrivningar och nedskrivningar.

Operativt resultat (före skatt):

Resultat före skatt samt före omstruktureringskostnader.

Operativt resultat per affärsområde:

Resultat efter finansiella poster och före 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 affärsområde:

Rörelseresultat för respektive affärsområde redovisas före koncerngemensamma kostnader.

Resultat per aktie:

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

Räntetäckningsgrad:

Rörelseresultat före avskrivningar plus ränterintäkter dividerat med räntekostnader.

Skuldsättningsgrad:

Räntebärande skulder minus likvida medel dividerat med eget kapital.

Soliditet:

Eget kapital dividerat med total balansomslutning.

Sysselsatt kapital:

Räntebärande skulder och eget kapital.

Totalt kassaflöde:

Kassaflöde från den löpande verksamheten, från investeringsverksamheten samt finansieringsverksamheten.

Vinstmarginal:

Resultat efter finansiella poster dividerat med nettoomsättning.

Ordlista

AHTS – Anchor Handling, Tug & Supply Ships:

Kombinationsfartyg verksamma inom offshore-marknaden, avsedda för ankarhantering, bogsering och transport av förnödenheter.

Bareboat charter:

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

Befraktare:

En lastägare eller den som hyr fartyget.

Breakbulk:

Styckegods eller bulklast som lastas ”break-bulk” 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 Response and Rescue Vessels.

Feedertrafik:

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

FEU:

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

HSE-policy:

Hälsa, säkerhet och miljöpolicy.

IMO:

International Maritime Organization, FN:s internationella sjöfartsorganisation.

ISM-koden (International Safety Management):

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

ISO:

International Standards Organisation.

Joint Venture:

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

LoLo-fartyg (Lift on Lift off):

Fartyg som lastas/lossas med egna eller landfasta kranar.

Marpol:

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

MRM:

Maritime Resource Management.

NETSS:

Stora Ensos logistiksystem för norra Europa. ”North Europe Transport & Supply System”

Offshore:

Samlingsnamn för industriverksamhet kring oljeutvinning till havs.

Paper carrier:

Skogsproduktsfartyg särskilt anpassat till papperslaster.

PSV:

Platform Supply Vessels.

Rater:

Frakt- och transportpriser.

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

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

RoRo-fartyg (Roll on Roll off):

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

SSPA:

Svensk Skeppsprovsningsanstalt.

SECU:

Stora Enso 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 svenskflaggade fartyg av Tillfälligt Anställd Personal baserat på annat än svenska avtal.

Timecharter (T/C):

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

Årsstämma

Aktieägarna i Rederi AB TransAtlantic (publ) kallas härmed till årsstämma fredagen den 27 april 2012 kl. 16.00 på Göteborgs konstmuseum, Göteborg.

Anmälan

Aktieägare som önskar delta i årsstämman ska:

- dels vara införd i den av EuroClear Sweden AB förda aktieboken lördagen den 21 april 2012.
- dels anmäla sitt deltagande till bolaget senast kl. 16.00 måndagen den 23 april 2012 under adress Rederi AB TransAtlantic, c/o Computer-share AB, Box 610, SE-182 16 Danderyd eller per telefon 0771-24 64 00 eller på Rederi AB TransAtlantics hemsida www.rabt.se.

Vid anmälan ska uppges aktieägarens namn och personnummer- eller organisationsnummer, registrerat aktieinnehav, adress, telefonnummer

(dagtid), uppgift om eventuella biträden (högst två) samt i förekommande fall uppgift om ställföreträdare eller ombud. I det fall aktieägaren avser att låta sig företräddas genom ombud bör fullmakt och övriga behörighetshandlingar biläggas anmälan.

Aktieägare, som har sina aktier förvaltarregistrerade, måste tillfälligt registrera aktierna i eget namn hos EuroClear Sweden AB för att äga rätt att delta på stämman. Sådan omregistrering måste vara genomförd senast fredagen den 20 april 2012. Förvaltaren (bank eller fondhandlare) måste i god tid före denna dag få besked om detta.

Kallelse till årsstämma publicerades onsdagen den 28 mars 2012 i Dagens Industri, Göteborgs-Posten och Post och Inrikes tidning.

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

Kalender 2012

27 april	Årsstämma
15 maj	Delårsrapport januari–mars
8 augusti	Delårsrapport januari–juni
2 november	Delårsrapport januari–september



Rederi AB TransAtlantic (publ)
Besöksadress:
Lindholmsallén 10
Box 8809, SE-402 71 Göteborg
Tel: 031-763 23 00
E-mail: info@rabt.se
www.rabt.se

Solberg, Tryck: Göteborgstryckeriet

