

# Innehåll

## 75:E RÄKENSKAPSÅRET

Nyckeltal .....	2.	Balansräkning .....	9.
Presentation .....	3.	Beräkning av kapitaltäckningsgrad .....	10.
Ordförandens och VD:s kommentar .....	4.	Kassaflödesanalys .....	10.
Branschöversikt .....	4-5.	Noter .....	11-14.
Sammandrag av resultat- och balansräkningar .....	6.	Redovisnings- och värderingsprinciper .....	14.
Förvaltningsberättelse .....	7.	Revisionsberättelse .....	15.
Resultaträkning .....	8.	Styrelse .....	16.



FARTYGSMODELLER ÄR VACKRA att se på. De får oss att drömma oss bort, de väcker en längtan ut på haven, ut i världen. De vackra linjerna, de skickligt gjorda detaljerna, vår suveräna överblick och det fascinerande med att byta perspektiv och höjd gör deras värde som utställningsobjekt stort.

Åskådligheten ger också ett högt och koncentrerat informationsvärde. Det betyder att fartygsmodeller använts flitigt och gjort stor nytta i undervisningen av såväl fartygskonstruktörer som besättning. Man har tidigt använt sig av modeller för utveckling av nya former och konstruktioner. År 1752 grundades statliga modellkammare vid örlogsbaserna i Stockholm, Karlskrona och Göteborg. Som ansvarig i Karlskrona valdes skeppsbyggmästaren och amiralen Fredrik Henrik af Chapman. Han ses allmänt som den person som betytt mest för svenskt skeppsbyggeri. Han föddes vid Nya Varvet i Göteborg 1721 och dog 1808 i Karlskrona. Stommen i modellkammaren utgjordes av modeller av hans egna fartygskonstruktioner, vanligtvis i skala 1:16 och byggda med stor noggrannhet och detaljrikedom, ofta mer än vad den praktiska nyttan kan ha krävt.

## INTE BARA FÖR LUST

Men samlingarna innehöll också äldre modeller. Storkyrkoskeppet, från Stockholms Storkyrka, är från 1600-talets inledning och en av de äldsta örlogsfartygsmodellerna i världen. Undervattensskroppen är skalmässigt förminskad, vilket tyder på att den skulle ses nedifrån, hängande från tak, och alltså mer för beundran än lärande.

af Chapman gjorde också experiment i vatten med olika skrovmodeller. Dessa försök väckte stor uppmärksamhet och torde ha bidragit till hans nya och internationellt omtalade konstruktioner. Men försök kunde göras endast som rena jämförelser mellan olika skrov i samma skala. Det var först under 1870-talet, genom engelsmannen William Froude, som pålitliga omräkningar kunde göras mellan modell och färdigbyggt fartyg i full skala.

Experiment med skrovformer, längder och djup görs även i dag. En internationellt betydande aktör är SSPA Sweden AB. Verksamheten startade 1940 i samråd med de stora varven i Göteborg. Till dags dato har man testat cirka 6.500 olika skrovmodeller.

De modeller vi visar på följande sidor är handelsfartyg, byggda mellan 1907 och 1957, som alla har seglat under svensk flagg.



# Nyckeltal

SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN	2002	2001	2000	1999	1998
Rörelseresultat, Mkr	68,1	58,3	51,5	43,3	46,7
Balansomslutning, Mkr	5 849,3	5 417,2	3 944,4	3 469,7	2 537,2
Reservfond, Mkr	1 011,4	943,3	885,0	833,5	790,2
Vinstnivå, procent	1,2	1,3	1,4	1,4	1,8
Räntabilitet på eget kapital, procent	7,2	6,6	6,2	5,5	6,3
Soliditet, procent	17,3	17,4	22,4	24,0	31,1
Kapitaltäckningsgrad, procent	20,2	21,2	25,1	29,3	42,8
Antal anställda	9	9	9	9	9

## Vesterland.

**BYGGD I SUNDERLAND, 1907,  
FÖR ÅNGFARTYGS AB TIRFING, GÖTEBORG.**

Längd 106,7. Bredd 15,2. Djup 7,9. Dödvikt 4.018 ton.

*Vesterland var ett av de första utpräglade bulkfartygen, s k Turrettfartyg. Hon hade flera systerfartyg, alla med samma egenhet vad gäller skrovet. Den säregna konstruktionen med indragen midja berodde på en skatteregel som utgick från skeppets bredd på däck.*

*Vesterland prejades in till Lerwick, för undersökning och kontroll av last, den 20 februari 1917 av en brittisk hjälpkryssare. Lasten bestod av oljekakor, på väg från Savannah till Göteborg. Hon blev kvarhållen ända till 17 maj då hon tillsammans med fem andra fartyg avgick i konvoj. Samma dags kväll, 20:40, noteras en kraftig explosion, mitt för styrbords ångpanna, under vattenlinjen. Hon börjar genast att sjunka, tre man blir inestängda, och följer henne till botten. Den övriga besättningen räddas.*



# Svenska Skeppshypotekskassan

## – EN PRESENTATION

SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN (Kassan) bildades 1929 med uppgift att underlätta finansieringen för svenska rederier och medverka till svenska handelsflottans förnyring.

I dag kan Kassan också finansiera rederiverksamhet med utländskt ägande om betydande svenskt intresse eller inflytande finns. Kassan bedriver sin verksamhet på helt kommersiella villkor och i konkurrens med andra kreditinstitut.

Verksamheten regleras i Lagen om Svenska Skeppshypotekskassan (SFS 1980:1097). Senaste ändring trädde i kraft 1 juli 1998 (SFS 1998:310).

### KASSAN HAR OFFENTLIGRÄTTSLIG STÄLLNING

Staten har ställt garantier för Kassans verksamhet. Dessa uppgår till 350 MSEK. Kassans reservfond (f.n. 1 011 MSEK) och svenska statens garanti skall användas till eventuell förlusttäckning.

Kassan har sitt säte i Göteborg. Styrelsen – består av 7 ledamöter och 7 suppleanter – är utsedd av regeringen. Lånetiden kan uppgå till 15 år. Kassan lämnar i huvudsak långfristiga lån mot



säkerhet i svenskt eller utländskt skepp. Lånen skall säkerställas genom tillgodohavande hos eller garanti från bank eller staten eller säkerhet i skepp. Säkerheten skall ligga inom 70 % av det värde som Kassan uppskattar fartyget till (i särskilda fall 80 %). Utlåningen sker i utländsk eller svensk valuta och med rörlig eller fast ränta efter låntagarens val. Individuell räntesättning tillämpas.

Verksamheten finansieras huvudsakligen genom reverslån. Upplåningen sker på i princip samma villkor som utlåningen vad beträffar valuta och räntebindningstid.

### LÅN TILL DEN MINDRE SKEPPSFARTEN

Lån kan i vissa fall lämnas upp till 90 % av fartygets värde enligt en särskild förordning. Företräde skall ges till mindre rederier.

### REDERINÄMNDEN

Regeringen har uppdragit åt Rederinämden att administrera beslutat sjöfartsstöd till svensk sjöfart. Kassans personal sköter även Rederinämdens löpande angelägenheter.

## Ferm.

**BYGGD VID AALBORGS MSK. & SKIBSBYGGERI, AALBORG, 1936,  
FÖR ÅNGBÅTSAKTIEBOLAGET FERM, KRISTINEHAMN.**

Längd 62,87. Bredd 10,11. Djup 3,92. Dödvikt 1.275 ton. Maskin 800 hkr.

*Ferm trafikerade linjen Aberdeen-Dundee. 1963 såldes Ferm till Åbo där hon döptes om till Kannas.*

*I april 1972 såldes hon till Partrederi Gisela, vars namn hon fick. Sent året efter såldes hon vidare, förmodligen till Libanon. Modellen visar Ferm som hon såg ut under sin första ägare.*



# Ordförandens och VD:s kommentar

SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSANS vinst ökade år 2002 med 17 procent efter en ökning med 13 procent år 2001.

Vi beviljade nya lån med 1.500 Mkr och hade utbetalningar på nästan 1.000 Mkr. Lånestocken var 4.857 Mkr.

Räntabiliteten på eget kapital steg från 6,6 procent till 7,2 procent och soliditeten var i stort sett oförändrat god med 17,3 procent. Kapitaltäckningsgraden sjönk med en procentenhet – helt enligt plan för fortsatt expansion – till 20,2 procent.

Reservfonden, som består av reserverade

vinstmedel, översteg för första gången 1.000 Mkr.

Vi expanderar fortfarande med oförändrat antal anställda, nämligen 9 personer. Därmed har vi fortsatt hög produktivitet.

Bonussystemet är uppskattat och personliga utvecklingsmål och deras infriande driver förbättrad effektivitet och kundservice.

Vi fortsätter att öka våra marknadsandelar.

Styrelsen arbetar effektivt och målmedvetet och fortsätter fokusera på de viktiga kreditfrågorna genom en kreditkommitté

och på belöningsprogrammen genom en ersättningskommitté.

Våra anställda gör en mycket gedigen insats och denna inriktas på förstklassig kundservice och sund kreditgivning.

Vi hade förra året inga kreditförluster och har inga osäkra krediter.

PEHR G GYLLENHAMMAR  
*Ordförande*

BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON  
*Verkställande direktör*

## Branschöversikt



*Gripsholm beställdes av Svenska Amerikalinien, byggdes i Genova och anträdde sin jungfruresa från Göteborg till New York 2 april 1957.*

*Verkställande direktören,*

**BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON**

1990-TALETS ÅRLIGA genomsnittliga tillväxt av världshandeln på runt sju procent har följts av en mycket svag inledning av det nya århundradet. Stagnation under 2001 följdes av en viss tillväxt under 2002. Tillväxten i den globala ekonomin och i världshandeln är sannolikt inte tillräcklig för att kunna motsvara kapacitetsökningen i världshandelsflottan utan att sjöfarmsmarknaderna pressas. Detta gäller också för tankmarknaderna även om utfasningen av enkelskrovs tankfartyg intensifierats efter Prestige-katastrofen.

Denna olycka kan dock komma att få mer långsiktiga effekter på tankmarknaden

än vad tidigare tankfartygsförlisningar fått. Sådana har alltid följts av medie- och opinionsstormar som oftast har avtagit relativt fort. Detta har förändrats efter produkttankern Erikas förlisning 1999 och det politiska agerandet har accelererat ytterligare efter Prestige-katastrofen i september 2002. Nu börjar grunden för många regelverk att ifrågasättas och det gäller allt från ansvarsfrågor till havens frihet. Den politiska hanteringen av den säkerhetsproblematik som finns i ett öppet samhälle efter terrorattackerna den 11 september 2001 kommer också att påverka sjöfarten i högsta grad. Sammantaget kan dessa händelser komma

att medföra stora strukturella förändringar i marknaden med ökade krav på kvalitet, seriositet och öppenhet.

År 2002 ökade världshandelsflottan med 47,5 miljoner ton dödvikt till cirka 760 miljoner ton dödvikt. Fartyg med en samlad dödvikt av närmare 50 miljoner ton beställdes vid världens varv, vilket är mer än året innan men betydligt under noteringen för rekordåret 2000. Intressant att notera är att västeuropeiska rederier fortsätter att dominera och svarar för närmare hälften av nybeställningarna.

Situationen är bekymmersam för den europeiska varvsindustrin. Visserligen ökade leveranserna från dessa varv något och svarade för närmare en femtedel av leveranserna av fartyg över 30.000 ton dödvikt. Av denna femtedel svarade Tyskland för 25 procent, Polen för nästa 20 procent och Finland för strax över 10 procent. Den europeiska näringen har dock tappat kraftigt mot sina asiatiska konkurrenter och tog förra året ca 10 procent av alla order i världen.

Den svenskkontrollerade orderboken är ett bra exempel på den förskjutning som skett. Idag ligger ca hälften av fartygsbeställningarna i Kina. Konkurrensituationen framförallt gentemot Sydkorea har fått EU-kommissionen att agera och efter över två års förhand-

lingar har man anmält de sydkoreanska varvens prissättning till världshandelsorganisationen WTO. Samtidigt har man godkänt möjligheten för medlemsnationerna att återinföra ett varvsstöd på sex procent av ordersumman, dock med begränsningar avseende fartygstyp. Ännu har stödet inte haft någon synbar effekt på den globala orderbokens fördelning.

Förra året sjönk nybyggnadspriserna fram till fjärde kvartalet. Ökningen i slutet av året räckte dock inte till för att nå samma nivå som året innan utan hamnade cirka fem procent under. Andrahandspriserna för bulktonnage ökade generellt sett medan tankfartygspriserna sjönk kraftigt. Här finns dock stora skillnader mellan olika storlekssegment och fartygstyper. På tankfartygssidan fortsatte trenden med minskande beställningar totalt sett. Huvuddelen av de tecknade kontrakten gäller fartyg i Aframax-storlek och nedåt. Den enda sektor som ökade i orderboken förra året var större bulkfartyg, medan antalet leveranser minskade jämfört med rekordåret 2001.

En allt mer orolig världsbild har under året påverkat alla sjöfartsmarknader med en utdragen lågkonjunktur, högre försäkringskostnader och stigande bunkerpriser. I Rotterdam var bunkerpriserna närmare 50 procent högre i slutet av 2002 än i början av året.

Fraktraterna i viktiga marknader för den svenska sjöfarten som produkttank- och

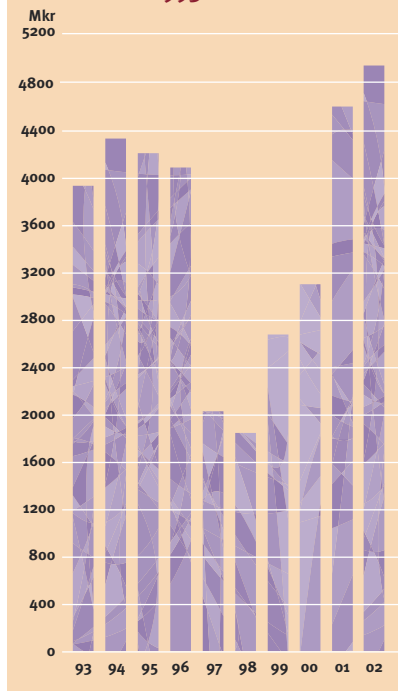
kemikalietanksjöfart samt ro-ro-sjöfart var satta under press förra året. Produkttankmarknaderna försvagades avsevärt och fraktraterna under första kvartalet var de lägsta sedan 1999. I slutet av året ökade efterfrågan igen och fraktraterna steg, beroende dels på en tidig vinter och dels på strejkerna i Venezuela. Även Prestige-katastrofen hade inverkan på marknadsutvecklingen.

Två stora affärer med svensk anknytning inom ro-ro- och bilsjöfart slutfördes förra året. Atlantic Container Line avnoterades från Oslo Børs efter att ha blivit uppköpt av italienska Grimaldi Lines. Wallenius Wilhelmsen Lines tog över kontrollen av sydkoreanska Hyundai Merchant Marines biltransportdivision som förts över till ett nytt bolag EUKOR Car Carriers, där de nordiska rederierna äger 80 procent. Det nya bolaget förfogar över en flotta på cirka 75 fartyg.

För det mindre bulktonnaget förbättrades marknaden framförallt i Östersjön under andra halvåret. Svårigheterna fortsätter dock för det mindre bulktonnaget under svensk flagg. Dessa fartyg har en klar konkurrensnackdel i en marknad där förutsättningarna sätts av undermåligt tonnage under annan flagg. Den svenskflaggade torrlastflottan blir allt äldre och börjar nu närma sig en medelålder på 30 år.

Den svenskkontrollerade handelsflottan mätt i dödvikt har mer än halverats sedan 1997. Orsaken är framförallt utflyttningen av

Utestående lån och garantiåtaganden  
1993 – 2002



de stora Stockholmsbaserade tankrederierna. För den svenskflaggade handelsflottan innebar dock 2002 ett trendbrott och flottan ökade under året. En bidragande orsak till detta är den svenska sjöfartspolitikerna med en s.k. nettolönemodell som tillsammans med TAP-avtalet gör att bemanningskostnaderna kan hållas på en konkurrenskraftig nivå gentemot andra EU-flaggor. Totalt omfattade den svenska handelsflottan vid årsskiftet drygt 500 fartyg om ca 11 miljoner ton dödvikt. Av dessa var cirka 220 fartyg om 1,8 miljoner dwt svenskflaggade. Svenska redare har för närvarande drygt 30 fartyg i beställning.

## Mindoro.

**BYGGD VID GÖTAVERKEN, GÖTEBORG, 1941,  
FÖR AB SVENSKA OSTASIATISKA KOMPANIET,  
GÖTEBORG.**

Längd 140,78. Bredd 19,57. Djup 8,57. Maskin 9.700 hkr.

*Mindoro levererades enligt kontrakt 1941, men sattes inte i trafik förrän 1943. I början av 1969 såldes hon till Alpa Shipping i Limassol på Cypern och döptes om till Alpa. I mars 1978 gjorde hon sin sista resa. Hon gick då till skrotning i Hong Kong. Modellen visar Mindoro som hon såg ut under krigsåren 1943-45.*



# Sammandrag

## AV RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR

	2002	2001	2000	1999	1998
<b>RESULTATRÄKNING TSEK</b>					
Räntenetto	80 037	71 901	59 958	55 940	58 570
Övriga rörelseintäkter	–	–	3 968	–	–
Allmänna administrationskostnader	–7 920	–7 972	–6 753	–6 922	–6 242
Garantifondsavgift till staten	–3 850	–5 330	–5 330	–5 330	–5 330
Avskrivning av inventarier	–53	–142	–216	–214	–113
Övriga rörelsekostnader	–135	–137	–136	–136	–141
Årets vinst	68 079	58 320	51 491	43 338	46 744
<b>BALANSRÄKNING TSEK</b>					
<b>Tillgångar</b>					
Likvida medel	2 857	3 747	3 450	2 486	3 294
Räntebärande värdepapper:					
korta placeringar	205 817	169 578	208 979	312 945	229 064
långa placeringar	700 336	650 791	542 978	382 332	408 817
Utlåning till rederier	4 895 887	4 539 655	3 123 799	2 709 542	1 842 174
Övriga tillgångar	44 382	53 431	65 212	62 422	53 896
	5 849 279	5 417 202	3 944 418	3 469 727	2 537 245
<b>Skulder och eget kapital</b>					
Reverslån	4 821 559	4 450 592	3 025 146	2 606 894	1 726 138
Övriga skulder	16 316	23 285	34 267	29 318	20 931
Reservfond	1 011 404	943 325	885 005	833 515	790 176
	5 849 279	5 417 202	3 944 418	3 469 727	2 537 245

## Yngaren.

**BYGGD AV W DOXFORD & SONS,  
SUNDERLAND, 1921.**

Längd 128,82. Bredd 16,42. Djup 7,57.

Dödvikt 9.000 ton. Maskin 3.000 hkr,

2-takts, 4-cylindrig, enkelverkande Doxford-diesel.

Fartyget beställdes med traditionellt ångmaskineri, 12 januari 1917, av skeppsredare Jan Østervold i Bergen. I november samma år såldes kontraktet vidare till D Steen i Kristiania. Som i sin tur sålde till ett rederi i Tvedestrand. Som sålde vidare till Transatlantic i Göteborg. Nu var det 1920 och maskinen ändrades till Doxfordvarvets egen motor av en helt ny typ, diesel och motgående kolvar. Hon fick nu sitt namn, Yngaren. Jungfruresan gick i september 1921.



# Förvaltningsberättelse

## STYRELSEN FÖR SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN FÅR HÄRMED AVGE BERÄTTELSE ÖVER FÖRVALTNINGEN UNDER ÅR 2002



KASSAN HAR UNDER året utbetalat lån på 976 Mkr (föregående år 1 673 Mkr). Totalbeloppet av utestående lånefordringar utgjorde vid årets slut i aktuella kurser 4 857 Mkr (5 364 Mkr).

Lånestocken i aktuella kurser har minskat beroende på att USD-kursen sjunkit från 10,67 kr 2001-12-31 till 8,83 kr 2002-12-31.

Vid årets slut uppgick av styrelsen beviljade men ännu inte utbetalade lån till ca 1 500 Mkr (1 500 Mkr). Lånebeloppen kommer att utbetalas under åren 2003 och 2004 i samband med att de fartyg för vilka lånen beviljats blir levererade.

Kassans rörelse har lämnat en vinst av 68 Mkr (58 Mkr). Resultatet i förhållande till genomsnittlig balansomslutning uppgick till 1,2 procent (1,3). Några kreditförluster har inte uppstått. Kassan har per balansdagen inte några oreglerade eller osäkra krediter eller krediter med ränteeffergifter.

Räntabiliteten på eget kapital blev 7,2 procent (6,6) och Kassans soliditet uppgick till 17,3 procent (17,4). Kapitaltäckningsgraden utgjorde 20,2 procent (21,2).

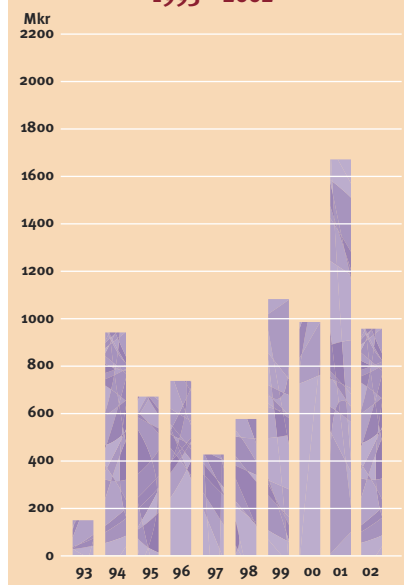
Årets vinst, 68 Mkr, har tillförts reservfonden, som därefter uppgår till 1 011 Mkr.

Riksdagen beslöt den 20 december 1994 om ny lag om kapitaltäckning och stora exponeringar för kreditinstitut och värdepappersbolag. I denna lag är Kassan undantagen från bestämmelserna om begränsningar av stora exponeringar men omfattas såsom tidigare av bestämmelserna om kapitaltäckning. Styrelsen följer självfallet en intern policy beträffande stora exponeringar. Därtill tillser styrelsen att Kassans lånestock har en god fördelning på olika fartygstyper.

Kassans personal har förutom verkställande direktören utgjorts av 8,0 personer (8,0). På regeringens uppdrag sköter Kassans personal dessutom Rederinämndens löpande angelägenheter.

Resultatet av Kassans verksamhet under året och Kassans ställning vid årets slut framgår av följande Resultaträkning och Balansräkning.

Utbetalade lån och garantiåtaganden  
1993 – 2002



2 januari 1942 avgick Yngaren från Halifax mot England med 3.000 ton manganmalm, lastat i Bombay, och 5.000 ton kopra, lastat i Macassar. På däck fanns flygplan, stridsvagnar och pansarbilar, nedmonterade i lårar. Resan gick i konvoj som skingrades av dåligt väder redan efter ett par dagar. 12 januari, strax efter klockan fyra på morgonen träffades Yngaren av två torpeder från den tyska u-båten U-43. Fartyget gick till botten utan att någon livbåt hann sättas i sjön. Full storm och tjocka rådde. Två man, utkikar som just avlöst varandra på bryggan, hann ta sig till en räddningsflotte. De upptäcktes av ett RAF-plan den 10 februari och kunde räddas av en trälare. De övriga 38 ombord följde fartyget i djupet. Yngaren gick till botten den 12 januari, på dagen 21 år efter att Transatlantic tagit över kontraktet.

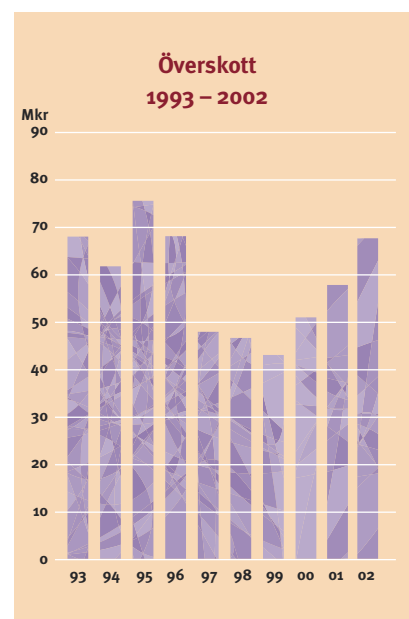


# Resultaträkning

SEK		2002	2001
<b>Ränteintäkter</b>			
Utlåning till rederier:			
	räntor	200 131 010	251 116 209
	ersättning för upplåningskostnader	2 219 169	2 642 690
Korta placeringar:			
	svenska finansinstitut	146 280	192 439
	räntebärande värdepapper	9 827 275	8 851 477
Långa placeringar:			
	räntebärande värdepapper	36 220 097	32 938 745
	Övriga ränteintäkter:	525 255	208 751
<b>Räntekostnader</b>	(not 1)	-169 032 339	-224 049 049
<b>Räntenetto</b>	(not 2)	80 036 747	71 901 262
Allmänna administrationskostnader	(not 3)	-7 919 782	-7 971 962
Garantifondsavgift till staten		-3 850 000	-5 330 000
Avskrivning på inventarier		-53 091	-142 492
Övriga rörelsekostnader		-135 000	-136 833
Årets vinst som tillförts reservfonden		68 078 874	58 319 975



Rio de Janeiro,  
se sid 12.





# Balansräkning

SEK		2002-12-31	2001-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
Kassa		10 000	10 000
Utlåning till kreditinstitut	(not 4)	2 846 912	3 737 802
Obligationer och andra räntebärande värdepapper: (not 5)			
korta placeringar		205 816 616	169 578 229
långa placeringar		700 336 524	650 790 546
Utlåning till rederier	(not 6)	4 895 886 642	4 539 654 898
Materiella tillgångar	(not 7)	54 483	72 428
Övriga fordringar	(not 8)	1 719 990	2 707 898
Upplupna ränteutgifter		41 198 287	45 568 940
Förutbetalda kostnader och övriga upplupna intäkter		1 409 101	5 081 722
Summa tillgångar		5 849 278 555	5 417 202 463
<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>			
<b>Skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut	(not 9)	4 821 558 570	4 344 890 882
Övrig upplåning	(not 10)	—	105 701 335
Övriga skulder		3 059	8 059
Upplupna räntekostnader		14 989 489	22 023 973
Förutbetalda intäkter och övriga upplupna kostnader		1 323 316	1 252 967
<b>Eget kapital</b>			
Reservfond, varav årets vinst 68,1 Mkr (58,3)		1 011 404 121	943 325 247
Summa skulder och eget kapital		5 849 278 555	5 417 202 463
<b>Garantifond</b>			
Svenska statens garanti		350 000 000	350 000 000
<b>Ställda panter</b>			
<b>Ansvarsförbindelser</b>			
		inga	inga
		inga	inga

GÖTEBORG DEN 28 FEBRUARI 2003

Pehr G Gyllenhammar

Anna-Lisa Engström  
Åsa Kastman Heuman  
Jan Källsson

Christer Berggren  
Folke Patriksson  
Tomas Abrahamsson  
/Birgitta Wickenberg Karlsson

# Kapitaltäckningsgrad

2002-12-31

KAPITALBAS TSEK		
Primärt kapital	= Reservfonden	1 011 404
Summa kapitalbas		1 011 404
KAPITALKRAV TSEK		
	Vägningstal %	Riskvägda belopp
Grupp A	0	0
Grupp B	20	185 537
Grupp D	100	4 833 561
Summa riskvägda belopp		5 019 098

$$\text{Kapitaltäckningsgrad i \%} = \frac{\text{Summa kapitalbas} \times 100}{\text{Summa riskvägda belopp}} = 20,15 \%$$

# Kassaflödesanalys

	2002	2001
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>		
Erhållna räntor och ersättning för upplåningskostnader	209 504 221	264 761 664
Erhållna räntebetalningar på räntebärande värdepapper	43 518 605	40 997 408
Betalda räntor	-176 066 823	-235 514 839
	76 956 003	70 244 233
Betalda förvaltningskostnader	-6 761 991	-11 031 506
Kassaflöde från den löpande verksamheten	70 194 012	59 212 727
<b>ÖKNING/MINSKNING AV DEN LÖPANDE VERKSAMHETENS TILLGÅNGAR OCH SKULDER</b>		
Ökning/Minskning av lån till rederier	-356 231 744	-1 415 855 518
Ökning/Minskning av upplåningsskulder	370 966 353	1 425 446 030
Placeringar i räntebärande värdepapper	-85 784 365	-68 412 264
	-71 049 756	-58 821 752
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investeringar i inventarier	-35 146	-93 151
	-35 146	-93 151
Årets kassaflöde	-890 890	297 824
Likvida medel vid periodens början	3 747 802	3 449 978
Likvida medel vid periodens slut	2 856 912	3 747 802

Likvida medel avser kassa och utlåning till kreditinstitut.

# Noter

<b>NOT 1</b>	<b>RÄNTEKOSTNADER</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
	Skulder till kreditinstitut	157 990 322	210 835 174
	Övrig upplåning	11 042 017	13 213 875
		<hr/>	<hr/>
		169 032 339	224 049 049
<b>NOT 2</b>	<b>RÄNTENETTOT</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
	Medelräntan under året utgjorde för		
	– utlåning till rederier	4,13	6,73
	– reverslån	3,51	6,09
<b>NOT 3</b>	<b>ÅTERBETALNING AV SPP-MEDEL</b>		
	<b>2002</b>		<b>2001</b>
	Av återstående allokerade företagsanknutna medel 3 256 975 har totalt 1 513 163 erhållits under året. Resterande belopp 1 743 812 beräknas erhållas under 2003.		Av återstående allokerade företagsanknutna medel kr 3 765 877 har totalt 508 902 erhållits under året för betalning av premier. Resterande belopp 3 256 975 har nuvärdeberäknats och uppskattas kunna utnyttjas de kommande 7 åren.
	<b>Allmänna administrationskostnader</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
	Personalkostnader:		
	arvoden och löner till styrelse och verkställande direktör varav till:	1 718 491	1 351 842
	styrelsens ordförande 100 000		
	verkställande direktör 1 262 241		
	löner till övriga anställda	2 464 524	2 344 685
	avsättning till bonusprogram	389 607	376 000
	pensionskostnader överstigande allmänna pensionsplanen	—	—
	övriga pensionskostnader	721 361	641 084
	socialförsäkringsavgifter	1 529 318	1 357 564
	andra personalkostnader	502 101	553 014
	Hyror och andra lokalkostnader	886 977	756 815
	Övriga administrationskostnader	1 757 788	1 905 471
		<hr/>	<hr/>
		9 970 167	9 286 475
	Administrationsersättning	-2 050 385	-1 314 513
		<hr/>	<hr/>
		7 919 782	7 971 962
	Bonus avseende 2001 utbetald 2002	180 400	
	VD		
	Övriga	215 207	
		<hr/>	
		395 607	
	<b>Revisionsarvode</b>		
	KPMG AB	80 745	86 125
	Övriga av regeringen utsedda revisorer	37 500	32 500
		<hr/>	<hr/>
		118 245	118 625

För Kassans verkställande direktör gäller en ömsesidig uppsägningstid om 2 år. Vid 62 års ålder rätt till ålderspension motsvarande 70 % av uppburen lön.

# Noter

NOT 4	UTLÅNING TILL KREDITINSTITUT	2002-12-31	2001-12-31
	Betalbara på anfordran	2 846 912	3 737 802

NOT 5	OBLIGATIONER OCH ANDRA RÄNTEBÄRANDE VÄRDEPAPPER	ANSKAFNINGSVÄRDE	MARKNADSVÄRDE	NOMINELLT VÄRDE
	Korta placeringar			
	Bostadsfinansierande institut	206 023 067	207 928 220	205 800 000
	Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-206 451		
	Bokfört värde	205 816 616		
	Långa placeringar ( <i>obligationer</i> )			
	Bostadsfinansierande institut	695 772 808	711 699 316	693 300 000
	Svenska staten	2 919 660	2 960 970	3 000 000
	Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	698 692 468	714 660 286	696 300 000
	Bokfört värde	700 336 524		

	2002-12-31	2001-12-31
Återstående löptid		
Högst tre månader	29 351 821	0
Längre än tre månader men högst ett år	176 464 795	169 578 229
Längre än ett år men högst fem år	700 336 524	650 790 546
Återstående räntebindningstid		
Högst tre månader	29 351 821	0
Längre än tre månader men högst ett år	176 464 795	169 578 229
Längre än ett år men högst fem år	700 336 524	650 790 546

Genomsnittlig återstående löptid 1,6 år (2,0 år). Genomsnittlig effektiv ränta i procent av anskaffningsvärdet 5,31 % (5,35 %).

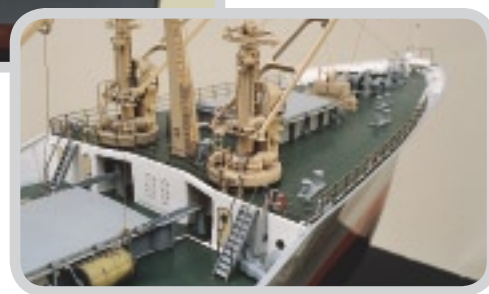
## Rio de Janeiro.

**BYGGD VID LINDHOLMEN, GÖTEBORG, 1957,  
FÖR REDERI AB NORDSTJERNAN, STOCKHOLM.**

Längd 142. Bredd 19. Djup 8. Dödvikt 8.980 ton.

Rio de Janeiro är det första fartyget i en serie om sju. Rio-serien rönt stor uppmärksamhet för sina vackra och harmoniska linjer. Den byggdes för Johnsonlinjens trafik till La Plata, men fartygen kom i stor utsträckning att gå också på andra linjer.

Rio de Janeiro trafikerade linjen Brasilien-Uruguay-Argentina. 1969 förlängdes hon, dödvikten ökades med 33 procent. 1980 såldes hon till Firma Skrot- & Avfallsprodukter, fick svartmålad skorsten, döptes om till Ris 8 och blev av med sitt maskineri. Hon såldes snart igen, nu som pråm till Spanien. 2 december 1980 lämnade hon Göteborg, under bogsering, för Barcelona där upphuggning väntade. Modellen visar Rio de Janeiro innan förlängningen. För helfigur se sidan 16.



# Noter

NOT 6	UTLÅNING TILL REDERIER	2002-12-31	2001-12-31
	Lån i SEK	97 859 601	117 106 334
	Lån i utländsk valuta	4 615 495 945	4 253 557 503
	Räntestödd utlåning	83 525 345	103 661 061
	Lån till den mindre skeppsfarten enligt SFS 1988:103	99 005 751	65 330 000
		<u>4 895 886 642</u>	<u>4 539 654 898</u>

	Återstående löptid		
	Högst tre månader	1 500 000	—
	Längre än tre månader men högst ett år	94 004 726	—
	Längre än ett år men högst fem år	174 982 541	251 528 295
	Längre än fem år	4 625 399 375	4 288 126 603
	<i>Genomsnittlig återstående löptid 11,8 år (12,1 år).</i>		
	Återstående räntebindningstid		
	Högst tre månader	2 334 629 116	2 660 686 583
	Längre än tre månader men högst ett år	2 455 486 094	1 419 347 383
	Längre än ett år men högst fem år	105 771 432	233 298 682
	Längre än fem år	—	226 322 250

Enligt förordningarna SFS 1980:561 och SFS 1981:413 infördes ett system för räntestöd till svenska beställare av skepp hos svenska varv. Systemet har numera upphört men räntestöd på kvarvarande krediter beräknas utgå till år 2003.

En särskild fond som enligt regeringsbeslut 1987 förvaltas av Kassan får användas för förlusttäckning vid nyutlåning till den mindre skeppsfarten. Fondens kapitalbehållning uppgick den 31 december 2002 till 102,9 Mkr (98,3 Mkr).

NOT 7	MATERIELLA TILLGÅNGAR		
	Inventarier		
	Ingående anskaffningsvärde	1 242 087	
	Årets anskaffningsvärde	35 146	
	Summa anskaffningsvärde	<u>1 277 233</u>	
	Ingående ackumulerade avskrivningar	1 169 659	
	Årets avskrivningar	53 091	
	Summa ackumulerade avskrivningar	<u>—</u>	-1 222 750
	Bokfört värde		<u>54 483</u>

*Inventarieinköp t o m 1996-12-31 har i sin helhet kostnadsförts.*

*Inventarieinköp fr o m 1997-01-01 har aktiverats med en avskrivningstid om 3 år.*

NOT 8	ÖVRIGA FORDRINGAR	2002-12-31	2001-12-31
	Avser SPP-medel varav kortfristig del:	1 719 990	500 509
	långfristig del:	—	2 207 389
		<u>1 719 990</u>	<u>2 707 898</u>

# Noter

<b>NOT 9</b>	<b>SKULDER TILL KREDITINSTITUT</b>	<b>2002-12-31</b>	<b>2001-12-31</b>
	Svenska banker	3 781 185 497	3 504 707 689
	Svenska kreditmarknadsbolag	1 040 373 073	840 183 193
		<u>4 821 558 570</u>	<u>4 344 890 882</u>
	Återstående löptid		
	Högst tre månader	—	—
	Längre än tre månader men högst ett år	89 096 188	—
	Längre än ett år men högst fem år	158 662 495	120 667 214
	Längre än fem år	4 573 799 887	4 224 223 668
	<i>Genomsnittlig återstående löptid 11,8 år (12,4 år).</i>		
	Återstående räntebindningstid		
	Högst tre månader	2 313 989 095	2 632 080 345
	Längre än tre månader men högst ett år	2 406 798 043	1 371 940 665
	Längre än ett år men högst fem år	100 771 432	114 547 622
	Längre än fem år	—	226 322 250
<b>NOT 10</b>	<b>ÖVRIG UPPLÅNING</b>	<b>2002-12-31</b>	<b>2001-12-31</b>
	Övrig upplåning	—	105 701 335
	Återstående löptid		
	Högst tre månader	—	—
	Längre än tre månader men högst ett år	—	—
	Längre än ett år men högst fem år	—	105 701 335
	Längre än fem år	—	—
	<i>Genomsnittlig återstående löptid 0 år (1,8 år).</i>		
	Återstående räntebindningstid		
	Högst tre månader	—	—
	Längre än tre månader men högst ett år	—	—
	Längre än ett år men högst fem år	—	105 701 335
	Längre än fem år	—	—

## Redovisnings- och värderingsprinciper

ÅRSREDOVISNINGEN HAR UPPRÄTTATS i enlighet med Lag (1995:1559) om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag. Finansinspektionens föreskrifter har beaktats.

Den del av räntebärande värdepapper som avser korta placeringar har i allt väsentligt värderats till det lägsta av anskaffningsvärde respektive verkligt värde per balansdagen. Räntebärande värdepapper som avser långa placeringar värderas till anskaffningsvärde justerat med över- respektive underkurs, vilket redovisas som ränta. Periodisering sker över återstående löptid.

Värdering av lånefordringar med avseende på kreditrisk görs enligt Finansinspektionens föreskrifter.

Lån till rederier i utländsk valuta värderas till anskaffningsdagens kurs mot bakgrund av att motsvarande upplåning i samma valuta också värderas till anskaffningsdagens kurs. Någon valutarisik föreligger således ej.

Ränterisken är begränsad genom att räntevillkoren för Kassans långfristiga upplåning överensstämmer med placeringarna i utestående lån.

# Revisionsberättelse

VI HAR GRANSKAT årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Svenska Skeppshypotekskassan för år 2002.

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskaphandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionsed. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskaphandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande

direktörens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade informationen i årsredovisningen.

Vi har granskat väsentliga beslut,

åtgärder och förhållanden i Kassan för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot Kassan eller på annat sätt har handlat

i strid mot årsredovisningslagen eller de bestämmelser om Kassans verksamhet som är intagna i lagen om Svenska Skeppshypotekskassan. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen, varför vi tillstyrker att resultaträkningen och balansräkningen fastställs.

Styrelseledamöterna och verkställande

direktören har inte vidtagit någon åtgärd eller gjort sig skyldiga till någon försumelse som enligt vår bedömning kan föranleda ersättningsskyldighet mot Kassan, varför vi tillstyrker att styrelsens ledamöter och verkställande direktören beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

GÖTEBORG DEN 3 MARS 2003

*Lars Johan Cederlund*

*Lena Möllerström*

AUKTORISERAD REVISOR

AV REGERINGEN UTSEDDA REVISORER

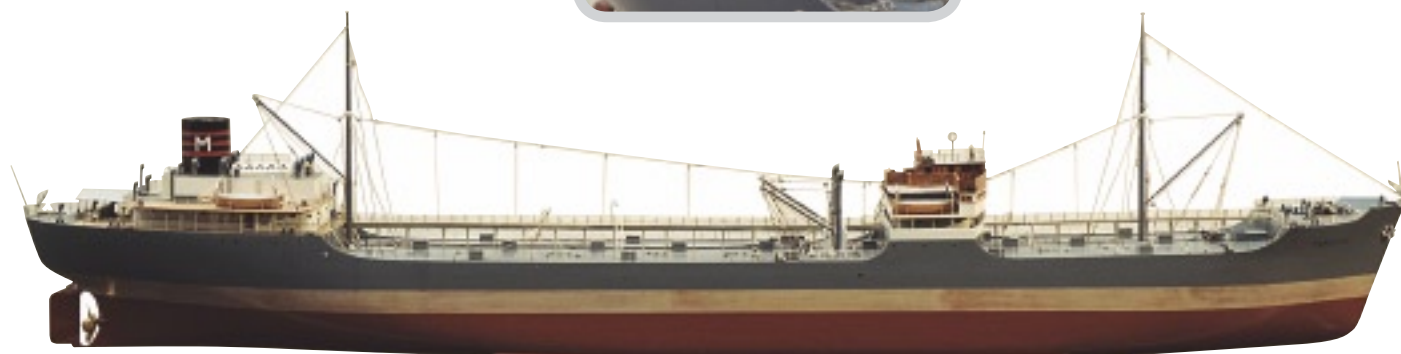


## Tankland.

**BYGGD VID ERIKSBERG, GÖTEBORG, 1941,  
FÖR REDERI AB MOTORTANK, GÖTEBORG.**

Längd 147. Bredd 19. Djup 8. Dödvikt 12.835 ton.

Tankland var färdigbyggd 1941, men sattes inte i trafik förrän 1945. Hon tjänstgjorde för sin beställare fram till 1957 då hon köptes av den polska staten.



# Styrelse

## LEDAMÖTER

### ORDFÖRANDE

PEHR G GYLLENHAMMAR  
*Med dr hc, tekn dr hc,  
London*

CHRISTER BERGGREN  
*Kansliråd,  
Näringsdepartementet, Stockholm*

ÅSA KASTMAN HEUMAN  
*Expeditions- och rättschef,  
Näringsdepartementet, Stockholm*

JAN KÄLLSSON  
*Verkställande direktör,  
Erik Thun AB, Lidköping*

### VICE ORDFÖRANDE

ANNA-LISA ENGSTRÖM  
*Verkställande direktör,  
Dag Engström Rederi AB, Lysekil*

TOMAS ABRAHAMSSON  
*Vice ordförande,  
SEKO, Stockholm*

FOLKE PATRIKSSON  
*Verkställande direktör,  
B&N Nordsjöfrakt AB, Skärhamn*

## SUPPLEANTER

TURE AXELSSON  
*Skeppsredare,  
Charterfrakt AB, Skärhamn*

SIV AXELSSON  
*Styrelseledamot  
SEKO-Sjöfolk, Helsingborg*

LARS HÖGLUND  
*Skeppsredare,  
Furetank Rederi AB, Donsö*

ANDERS LINDSTRÖM  
*Generaldirektör,  
Medlingsinstitutet, Stockholm*

MORGAN JOHANSSON (1/1 –20/10 2002)  
*Riksdagsledamot,  
Lund*

AGNETA RODOSI  
*Finansdirektör,  
Statliga Akademiska Hus AB, Göteborg*

BO SEVERED  
*Verkställande direktör,  
Stena Line AB, Göteborg*

## VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON



Produktion och grafisk formgivning: Larsson Communications och Radiator, Göteborg.

Papper omslag: Confetti 250 g. Papper inlaga: Lessebo Bok naturvit 150 g. Tryck och repro: Ofta Grafiska, Göteborg. Foto: Ulf Celander.

Ett speciellt tack till Yngve Björndal och Thomas Thieme, Sjöfartsmuseet, Göteborg, för lån av litteratur, fartygsmodeller och fartygsuppgifter.

Fartyget ovan är Rio de Janeiro. Omslagsfartyg är Ferm.