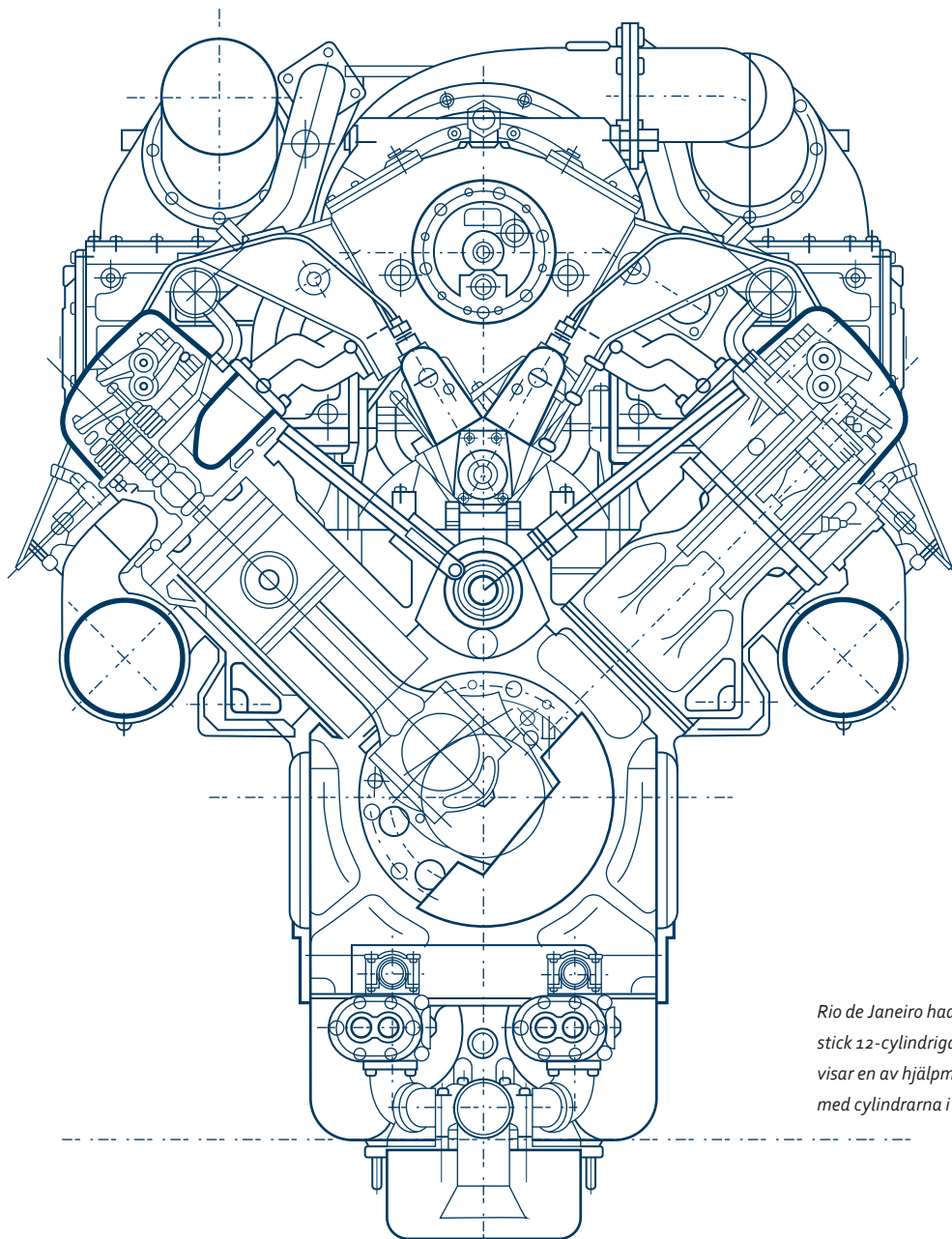


# INNEHÅLL

3	Årets tema
4	Presentation
4	Fakta om verksamheten
5	VD kommenterar
6	Nyckeltal
7	Branschöversikt
9	Sammandrag av resultaträkningar och balansräkningar
10	Förvaltningsberättelse
11	Resultaträkning
12	Balansräkning
13	Kassaflödesanalys
14	Kapitaltäckning
16	Redovisnings- och värderingsprinciper
18	Noter
30	Revisionsberättelse
31	Bolagsstyrningsrapport
34	Hållbarhetsredovisning
40	Bestyrkanderapport



Rio de Janeiro hade fyra Pielstick 12-cylindriga PC1. Bilden visar en av hjälpmotorerna, med cylindrarna i 90 grader.

## RIO DE JANEIRO 1957 - PC1

Pielstickmaskinerna krävde mer underhåll och mer kunskap av sina maskinister än de tekniskt enklare och mycket större tvårörsmotorerna. Pielstick blev därför vanligare i fartyg med korta rutter än atlantgående fraktfartyg vars maskiner kunde gå en vecka i sträck, utan avbrott.

Rioseriens sex fartyg byggdes för Johnsonlinjens fasta turer till Sydamerika, men fick ändå de nya maskinerna. Kanske för att man inom Nordstjernansfären ofta varit tidig med tekniska innovationer.

Varje fartyg fick fyra PC1, 12-cylindriga V-motorer som gjorde 425 varv per minut och gav 365 hk per cylinder. Eller 4 380 per

maskin, eller 17 520 per fartyg. Detta gav en fart på 21 knop. PC1 hade 400 mm cylinderdiameter, 460 mm slaglängd. Turboladdningen kan ha varit den första på ett handelsfartyg.

Både fartyg och maskiner byggdes på Lindholmens Varv. Hon sjösattes tidigt 1957 och levererades under hösten. Då var hon 150 meter lång och 19 meter bred. Ett långt, smäckert, vackert fartyg. 12 år senare förlängdes hon med 23 meter, för containrar, utan att bli vackrare.

1980 lyftes Pielstickmaskinerna ur i Göteborg innan hon gick till skrot i Spanien.

## HÖGRE KRAV, LÄGRE MASKIN.

Många håller de sju fartygen i Rio-serien för att vara de vackraste som byggts i Göteborg. M/S Rio de Janeiro var först, hon sjösattes i början av februari 1957. Sex år senare kom det sista i serien, Bahia Blanca. Det mest utmärkande med Rio-serien var kanske inte de vackra linjerna så mycket som de nytvecklade maskinerna.

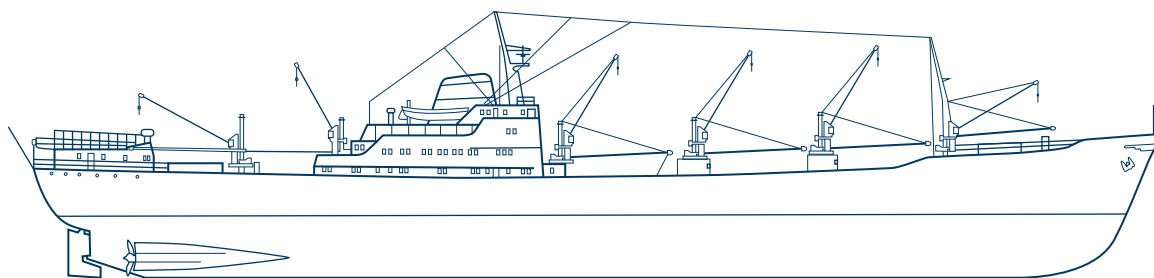
Under andra världskriget hade svenska Rederiaktiebolaget Nordstjernen kontakt med ingenjör Gustav Pielstick, mannen bakom de tyska u-båtarnas kompakta och effektiva motorer. Kanske kunde han konstruera en medelvarvs fyrtaktsmotor för en planerad serie om åtta handelsfartyg? Pågående krig sköt arbetet på framtiden. Den påtänkta Seattle-serien kunde dock inte vänta, det första fartyget sjösattes i april 1947, med dubbelverkande MAN-maskin av konventionellt slag.

Efter kriget lämnade Gustav Pielstick Tyskland för Paris. Där startade han och Leonard Geislinger konstruktionsbyrån S.E.M.T. – la Société d'étude des machines thermiques. 1948 hade de ritningarna klara till den första kommersiella Pielstickmaskinen. PC1 var V-byggd och långt mindre utrymmeskrävande än traditionella maskiner, särskilt på höjden. Samtidigt var den runt 20 procent mer bränsleeffektiv.

Nordstjernans tidigare goda kontakter gjorde att Lindholmens Varv, som ingick i koncernen sedan 1941, blev förste licenstagare för att bygga Pielstickmotorer. Rio de Janeiro var inte bara vacker, utan också första svenskbyggda fartyg med svenskbyggd Pielstickmaskin.

Pielsticks utmärkande egenskaper, lågbyggd, kompakt och effektiv, passade efterkrigstidens tillväxt och ökande rörlighet perfekt. Godsmängden ökade, den första skeppningen med container gjordes 1956, behovet att färdas med bil över vatten exploderade.

Ett rederi som såg utvecklingsmöjligheterna i Pielstickmaskinernas låga höjd var norska Thoresen Car Ferries. De startade linje över Engelska Kanalen med tre nya bilfärjor. De fick två Lindholmens Pielstick PC2 vardera, vilket möjliggjorde ett stort obrutet bildäck i kajhöjd. M/S Viking I blev 1964 första reguljära roro-färja över Engelska Kanalen – succé.



*Rio de Janeiro, före förlängning.*

# EN PRESENTATION – SVENSKA SKEPPSHYPOTEK

Svenska Skeppshypotek är sedan 1929 närvarande inom den svenska rederinäringen. Förutom att vara en möjlig långgivare inför investeringar i fartyg är vi en neutral rådgivare och diskussionspartner. Vår kompetens och vårt mångåriga engagemang gör oss till en trygg finansiell partner med stor förståelse för rederinäringen och dess särdrag.

Våra resurser står till förfogande för redare och rederier som strävar mot en förnyelse av den svenska handelsflottan. Vilket i sin tur medverkar till att stärka den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft.

I ryggen har vi en finansiell styrka som har byggts av ackumulerade vinster genom många år. Det egna kapitalet uppgår idag till 1 871 mnkr, vilket säkerställer en betydande utlåningskapacitet.

## STYRELSEN FATTAR ALLA KREDITBESLUT

Svenska Skeppshypotek grundades 1929, under namnet Svenska Skeppshypotekskassan. Det uttalade syftet var att underlätta finansieringen av fartyg för svenska rederier och därigenom medverka till handelsflottans förnyring. Verksamheten regleras i lagen om Svenska Skeppshypotekskassan. Regeringen utser Svenska Skeppshypotekets styrelse och revisorer samt beviljar styrelsen ansvarsfrihet. Styrelsen är sammansatt av representanter från staten, rederinäringen, facket samt näringslivet och består av sju ledamöter och tre suppleanter. Alla kreditbeslut tas av Svenska Skeppshypotekets styrelse.

## LÅN TILL UTLÄNDSKA REDERIER

Vid starten kunde lån lämnas upp till 50 procent av det värde som Svenska Skeppshypotek åsatte ett fartyg. Lånen löpte i svenska kronor och lämnades endast till svenska rederier för svenskflaggade fartyg. I takt med globalisering och ökad konkurrens inom såväl rederinäring som finansmarknad har Svenska Skeppshypotekets regler liberaliserats. Idag kan lån lämnas både till svenska rederier och till utländska rederier som har betydande svenskt inflytande

eller intresse. Möjlig belåningsgrad är idag 70 procent, eller i särskilda fall 80 procent, av ett fartygs värde. Utlåning sker vanligtvis i den valuta som kunden efterfrågar.

## SMÅ FARTYG, STORA FÖRDELAR

För att särskilt måna om den mindre skeppsfarten, enligt en speciell förordning, kan lån lämnas till 90 procent av fartygets värde. För risken mellan 70 och 90 procent finns en fond och en statlig garanti för eventuell förlusttäckning.

Vid grundandet tillfördes inte Svenska Skeppshypotek något kapital. Däremot ställdes en statlig garanti på 10 miljoner kronor. Denna statliga garanti finns kvar, idag är den 350 mnkr. Under många år kunde Svenska Skeppshypotek säkra sitt växande upplåningsbehov genom utgivning av obligationer. Efter kapitalmarknadens avreglering lånar Svenska Skeppshypotek idag direkt av banker och andra kreditinstitut. Möjligheten att ge ut obligationer finns kvar och utvärderas kontinuerligt.

Svenska Skeppshypotekets verksamhet bedrivs från Göteborg med åtta anställda, varav två administrerar det statliga sjöfartsstödet som via Trafikverket lämnas till svenskflaggade handelsfartyg.

# FAKTA OM VERKSAMHETEN

Svenska Skeppshypotekets verksamhet regleras i lagen (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan.

- Svenska Skeppshypotek kan finansiera fartyg för svenska rederier eller utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande.
- Lånet skall vara slutförbetalt då fartyget uppnår 20 års ålder.
- Lånetid är maximalt 15 år.
- Lån skall säkerställas med inteckning i svenskt eller utländskt fartyg eller tillgodohavande hos eller garanti från bank eller staten.
- Lån kan lämnas upp till 70 procent av det värde Svenska Skeppshypotek uppskattar fartyget till.
- I särskilda fall kan, enligt en speciell förordning där företrädare ges mindre rederier, lån lämnas upp till 90 procent av fartygets värde.
- Individuell räntesättning tillämpas.
- Utlåning sker i utländsk eller svensk valuta med rörlig eller fast ränta.

## VD KOMMENTERAR

Den svenska sjöfarten hade i allmänhet ett bra år under 2015. För den internationella sjöfarten var det dock ännu ett år med många prövningar.

Container, torrlast och offshore är segment som präglas av ytterligare leveranser av nybyggen tillsammans med en minskad efterfrågan på transporter. Inom torrlast är det de större enheterna som intjäningsmässigt drabbats hårdast. Baltic Dry Index, som är ett fraktindex inom torrlast, noterades under året på de lägsta nivåerna sedan indexet skapades, för att fortsätta ner under inledningen på 2016. Även containersjöfarten påverkades av ett ökat utbud av tonnage tillsammans med efterfrågan som inte kunde möta utbudet, mycket beroende på avtagande tillväxt i ekonomier som Kina.

Det låga oljepriset bestod under 2015 vilket påverkat sjöfarten mycket, men med olika effekt på olika segment. Oljepriset har lett till en kraftig nedgång i efterfrågan på offshore-relaterade fartyg. Fraktraterna har fallit och många fartyg har lagts upp. Råolje- och produkttank hade tvärtemot de högsta raterna sedan finanskrisen. Bättre marginaler för raffinaderierna tillsammans med ökat intresse att lagra både råolja och produkter påverkade. Ett lägre tillgångspris ökade även aktiviteten inom trading.

Bunkerpriset föll med i genomsnitt 50 % under 2015 vilket även kan påverka sjöfarten negativt då kostnaden för att öka hastigheten på fartygen är lägre. Risken finns att fartyg tas ur slow steaming, vilket skulle innebära att ytterligare transportkapacitet snabbt tillförs marknaden. Det höga utbudet av transportkapacitet gör att utmanande tider inom shipping fortsatt kommer att råda.

Den svenskkontrollerade sjöfarten verkar i huvudsak inom biltransport, färje-, RoRo- och tanksegmentet samt mindre torrlast. Marknaden för dessa segment har varit relativt bra under 2015. Året utmärktes av hög aktivitet vilket även påverkade vår verksamhet. Förbättrad marknad och lönsamhet skapade möjlighet att investera i nytt tonnage, både genom inköp av second hand och genom nybeställningar.

Det finns ett stort intresse hos svenska rederier att minska miljöpåverkan inom transportsektorn men även minska driftskostnaden för att öka konkurrenskraften. Många investeringar har därför genomförts för framdrift på renare bränslen såsom LNG och metanol men även genom batteridrift till sjöss eller vid kaj.

Svenska Skeppshypotek har deltagit i flera projekt för att skapa en miljövänligare sjöfart eller genom att underlätta investeringar i miljöåtgärder. Som finansiell aktör kan vi påverka och ställa krav för en positiv utveckling av miljö och samhälle. Svenska Skeppshypotek fortsätter att utveckla hållbarhetsarbetet och redovisar det i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI).

Flera initiativ inom sjöfartspolitik har skett under året där beslutet om tonnagesbaserat skattesystem är ett tydligt tecken på att staten ser sjöfartsnäringsen som prioriterad för att klara framtida utmaningar. Beslutet att införa tonnageskatt kommer att stärka det svenska registrets konkurrenskraft jämfört med de utländska.

Svenska Skeppshypotek såg under året en ökad efterfrågan på finansiering på grund av hög aktivitet i marknaden tillsammans med minskat utbud av bankfinansiering. Nyutlåning uppgick till 2 645 mnkr vilket är den hösta volymen sedan starten 1929. Även krediter



Lars Johanson, verkställande direktör, Svenska Skeppshypotek.

beviljade för utbetalning under 2016 och därefter steg till ca 2,1 mdkr. Ökningen av utlåningsvolymen bekräftar att Svenska Skeppshypotek stärker rederinäringsen i ett läge av minskat utbud av lånekapital.

Resultatet före kreditförluster uppgick till 80,3 mnkr vilket får anses som ett bra utfall med tanke på att avkastningen på likviditetsreserven fallit i samband med att tidigare placeringar löpt ut. Även avkastningen på utlåning finansierad med egen likviditet påverkas av ett lågt ränteläge. Positivt är en högre utlåningsvolym tillsammans med mer utlåning av egen likviditet.

Kreditrisken i våra engagemang och belåningsgraden på pantsatta fartyg fortsatte att förbättras under året mycket på grund av en förbättrad underliggande marknad för de segment där våra kunder verkar. Trots en förbättrad kreditrisk i låneportföljen bedömer vi ändå att ett reserveringsbehov på 25 mnkr för enstaka engagemang föreligger.

Verksamheten har inga uppsatta ekonomiska mål. Styrelsen har dock satt upp restriktioner vad gäller soliditet och total kapitalrelation. Tillsammans med en i största del matchad upplåning i förhållande till utlåningen och mycket god likviditet klarar vi med god marginal de krav som ställs på banker och kreditinstitut. Teoretisk utlåningskapacitet medger en tredubbling av utlåningsvolymen.

Vi tackar våra kunder för förtroendet att finansiera deras verksamhet i en långsiktig relation. Tillsammans stärker vi svensk sjöfart och den svenska ekonomin.

---

**Lars Johanson**  
Verkställande Direktör

# NYCKELTAL

	2015	2014	2013	2012	2011
Årets resultat, mnkr	55,3	73,3	87,4	76,7	57,1
Balansomslutning, mnkr	7 549,4	6 604,6	6 233,6	6 375,8	6 983,7
Reservfond, mnkr	1 871,1	1 815,8	1 742,5	1 655,1	1 578,4
Avkastning på genomsnittlig balansomslutning, procent	0,8	1,1	1,4	1,1	0,8
Avkastning på eget kapital, procent	3,0	4,1	5,1	4,7	3,7
Soliditet, procent	24,8	27,5	28,0	26,0	22,6
Kapitaltäckningskvot	–	–	3,67	3,59	3,15
Kärnprimärkapitalrelation, procent	23,4	27,7	–	–	–
Total kapitalrelation, procent	23,4	27,7	27,9	–	–
Antal anställda	8	8	8	8	8

## Definitioner:

Avkastning på genomsnittlig balansomslutning = Resultat / Genomsnittlig balansomslutning

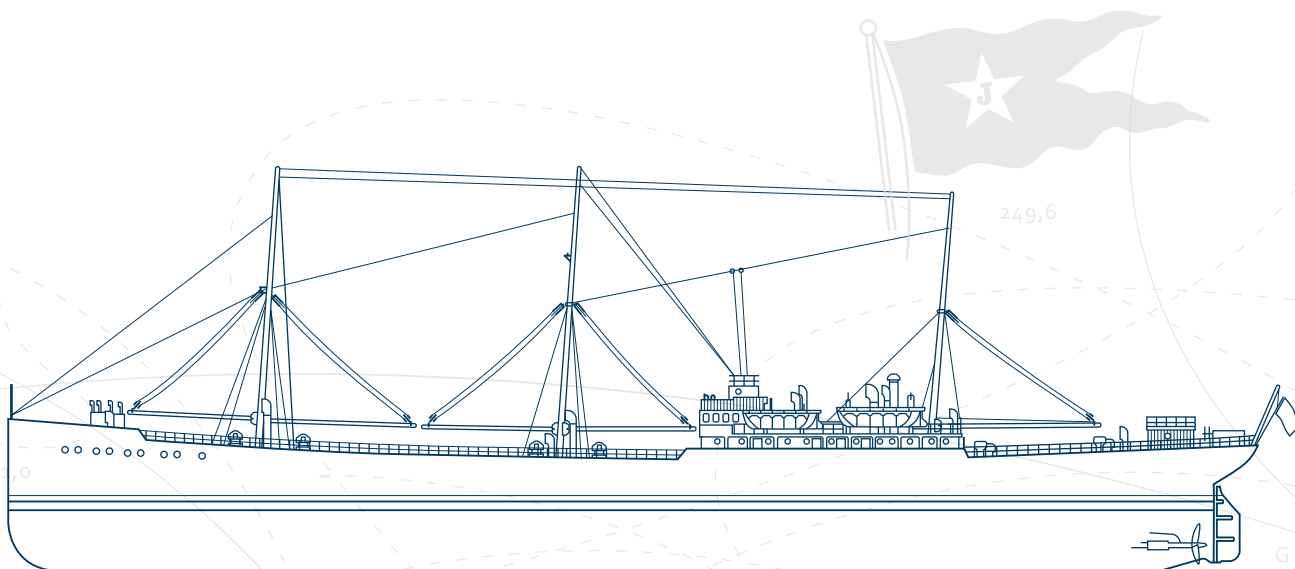
Avkastning på eget kapital = Resultat / Genomsnittlig reservfond

Soliditet = UB Reservfond / UB Balansomslutning

Kapitaltäckningskvot = Kapitalbas / Kapitalkrav

Kärnprimärkapitalrelation = Kärnprimärkapital / Totalt riskvägt exponeringsbelopp

Total kapitalrelation = Kapitalbas / Totalt riskvägt exponeringsbelopp



## M/S SUECIA 1912 - DIESEL

Första svenska handelsfartyg med dieselmotor var M/S Suecia. Hon byggdes i Köpenhamn, på varvet Burmester & Wain. De byggde också fartygets två dieselmotorer, på sammanlagt 2 200 hk. Beställare var Rederi AB Nordstjernen i Stockholm.

Fartyget levererades i december 1912, första resan gick tvärs över sundet till Limhamn för last till Stockholm där konung Gustav V blev ombord för att beundra maskineriet. Suecia följdes av tio syskon.

Alla var 110 meter långa, 16 meter breda och gjorde runt 10 knop.

Sista fartyg i serien hette Santos, byggdes 1925 på Kockums i Malmö.

M/S Suecia gick i trafik till Sydamerika, första resan i januari 1913. På sommaren samma år drabbades hon av explosion ombord på väg till Brasilien. Med en av de två dieselmotorerna i drift lyckades man ta sig till Rio de Janeiro. 1940 hyrdes hon ut till Storbritannien, 1942 torpederades hon i Nordatlanten, nio man omkom.

# BRANSCHÖVERSIKT

2015 blev totalt sett ett utmanande år för sjöfarten där fallande råvarupriser, moderat global tillväxt och tonnageöverskott inom flera segment ledde till fallande fraktrater och lägre nyttjandegrad. Undantaget var tank där det låga oljepriset resulterade i mer oljelaster, ökade tonmil, uppbyggnad av oljelager samtidigt som flotttillväxten var relativt låg. Det låga oljepriset innebär lägre bunkerkostnad vilket samtliga segment gynnas av. Varvsindustrin har under flera år kämpat med överkapacitet och när nu ett flertal segment inom shipping och offshore bromsar in spär detta på problemen ytterligare.

Den globala tillväxten hamnade runt 3 % under 2015, lägre än både 2013 och 2014. Världshandeln växte ungefär lika mycket. USA:s och Europas tillväxt var högre än 2014 även om de fortfarande ligger kvar på låga tal. Lägre ekonomisk tillväxt i Kina bidrog till en generell inbromsning i hela den asiatiska regionen. Strukturella förändringar inom ett flertal stora ekonomier leder till att mer och mer av tillväxten sker inom tjänstesektorn vilket inte genererar lika stora behov av sjöburen transport i jämförelse med industrisektorn.

## KRITISKT FÖR VARVSINDUSTRIN

Den globala varvsindustrin upplevde fortsatta utmaningar och tuffa marknadsförutsättningar under 2015. Intresset att teckna nya beställningar var markant lägre, främst till följd av dåliga fraktmarknader för offshore, container och torrbulk. Totalt beställdes drygt 1 700 fartyg, det lägsta antalet beställningar inom offshore och shipping sedan 2009. Det lägre antalet nya beställningar kombinerat med rådande överkapacitet hos varven resulterade i kraftiga förluster för några av de större varvskoncernerna. De tre största koreanska varvskoncernerna – Hyundai, Samsung och Daewoo – hade under 2015 en sammanlagd förlust på nästan USD 7 miljarder.

## HALVERING I KINA

Situationen är lika kritisk bland de kinesiska varven där antalet nya beställningar nästan halverades jämfört med 2014. Flera privatägda kinesiska varv riskerar att gå i konkurs och omfattande konsolideringar inom branschen är den nödvändiga vägen framåt. Detta blir extra tydligt vid en analys av var nya beställningar läggs. Drygt 50 av de totalt cirka 300 kinesiska varven står för en marknadsandel på mer än 92 % vilket innebär att en stor andel av de övriga varven inte fick en enda beställning under 2015.

Varvsindustrin måste ställa in sig på fortsatt tuffa tider under kommande år. Den lågkonjunktur som råder inom

offshore, torrlast och container kommer troligen resultera i ett lågt intresse att investera tillsammans med dålig tillgång till kapital. Vissa analytiker bedömer att även tanksegmentet, i en inte alltför avlägsen framtid, kan dras med nedåt vilket skulle förstärka den negativa trenden för varven ytterligare.

## FORTSATT SVÅRT FÖR TORRLAST

2015 var det sämsta året för torrlast sedan 1986 och genomsnittet för Baltic Dry Index slutade på 718. Under första halvåret rörde sig torrlastindex huvudsakligen sidledes innan en överraskande uppgång under sommaren höjde förhoppningarna om att det normalt starka fjärde kvartalet skulle kunna ge viss lättnad för ett i övrigt uselt år. Tyvärr, så blev inte fallet, utan den nedgång som inleddes i augusti fortsatte under resterande del av året. Nedgången ser även ut att hålla i sig under inledningen av 2016. I början av mars 2016 låg Baltic Dry Index på ca 330.

För Capesize-fartyg uppgick den genomsnittliga intäkten till USD 8 100/dag, för Panamax USD 5 500/dag och för Supramax USD 7 000/dag. Dessa nivåer täcker knappt driftskostnaderna (Opex) och i kombination med kraftigt fallande tillgångsvärden har det resulterat i att majoriteten av torrlastrederier har problem. 2015 blev en brytpunkt för torrlast när de ackumulerade obalanserna till slut blev för stora. En alltför kraftig tillväxt av flottan relativt en mer flack utveckling av efterfrågan på transport ledde till slut till att intäktsnivåerna hamnade avsevärt lägre än tidigare lägstanivåer.

## VATTENKRAFT MINSKAR KOLFRAKT

Tillväxten av flottan slutade på 2,5 % medan preliminära data för tonmil indikerar en efterfrågetillväxt på 0,4 %. Det finns flera orsaker till den svaga efterfrågetillväxten.

Kina genomför strukturella förändringar i sin energimix för att handskas med miljöproblem, där vattenkraft kommer att utgöra en allt större del av energiproduktionen. Andelen vattenkraft kontra fossila kraftverk har stigit från 25 % till 35 %. I tillägg så sker en kontraktion i den kinesiska industrin som inleddes redan 2014. Totalt resulterade det i en dramatisk nedgång vad gäller kinesisk import av kol. En större andel av kinesisk BNP-tillväxt sker dessutom

inom tjänstesektorn vilken genererar mindre sjötransporter jämfört med industrisektorn.

2016 och 2017 kommer troligen bli år av omställning i torrlastsegmenten. Då kommer vi sannolikt att se skrotning/återvinning av fartyg, kasserade nybyggnadskontrakt, betalningsinställelser och konkurser. Detta skulle kunna ge förbättrade marknadsförutsättningar från 2018.

### FÄRRE NYA FARTYG STÄRKER TANKSEGMENTET

De olika segmenten inom tanksjöfart har nu haft flera år av förbättrade marknadsfundament vilket under 2015 resulterade i de högsta fraktraterna sedan 2008. Den genomsnittliga time charter-ekvivalenten för VLCC (enligt The Baltic Exchange) uppgick till USD 49 600/dag, för Suezmax USD 44 800/dag och för Aframax USD 36 800/dag.

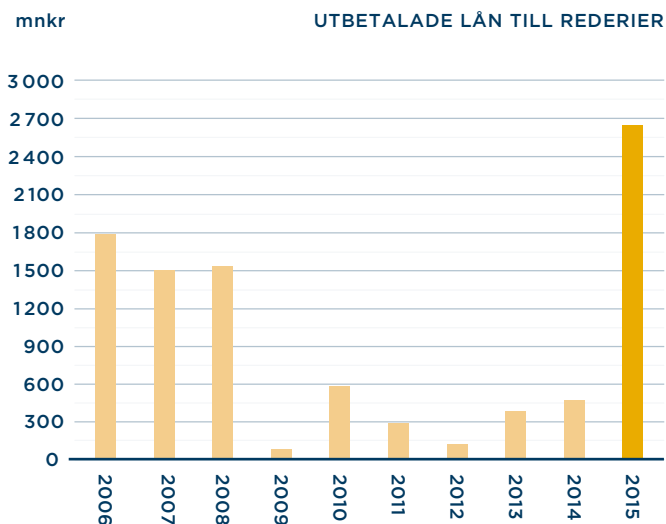
Den förbättrade marknaden var huvudsakligen ett resultat av en lägre tonnagetillväxt från och med andra halvåret 2013 vilken legat kvar på låga nivåer till slutet av 2015. I genomsnitt har 1,8 VLCC/månad levererats under de senaste två åren jämfört med 2011 och 2012 då i genomsnitt 3 VLCC/månad levererades. Suezmax-segmentet har haft ännu kraftigare nedgång där genomsnittliga antalet leveranser de senaste två åren uppgick till 0,7 per månad. Det var även en liknande trend för fartyg i storleken 55 000 – 125 000 dwt trots det ökade antalet leveranser av LR2 som gav ett högre genomsnitt under första halvan av 2015. I motsats till de större segmenten så har antalet leveranser av MR ökat kraftigt men den nära korrelationen i fraktmarknad mellan de olika segmenten ger en förklaring även till en bra MR-marknad. Goda marknadsfundament för de största segmenten ger spridningseffekter ned till de mindre segmenten.

### ÖKADE LAGER GER KORTSIKTIG VINST

Efterfrågan inom tanksegmenten påverkades också av en stigande oljeproduktion där överutbud av olja ledde till lageruppbyggnad. I slutet av 2015 uppgick oljelagren hos OECD-länderna till tre miljarder fat innebärande en lageruppbyggnad på ca 250 miljoner fat under året. Även i övriga länder skedde en kraftig lageruppbyggnad. I synnerhet Kina bidrog när de byggde upp sin strategiska oljereserv. Under de första tio månaderna 2015 växte efterfrågan i tonmil med 2,3 % jämfört med samma period 2014. Tyvärr så är lageruppbyggnad inte en uthållig källa till efterfrågan på tankfartyg och när väl uppbyggnad avtar eller lagren börjar minska kommer det oundvikligen leda till en lägre efterfrågan på oljetransporter.

### FLER FARTYG GER MÖRKA MOLN

I tillägg till risken för lägre efterfrågan när lageruppbyggnad avtar så har de goda fraktmarknaderna resulterat i ett stort antal nybeställningar. Leveranserna under kommande åren kommer matcha föregående peak period åren 2010-2012. Vad gäller VLCC så beräknas 64 fartyg levereras under 2016, i nivå med rekordåret 2011 då 65 fartyg levererades. Leveranserna av Suezmax under 2017 pekar på 62 fartyg, ett nytt rekord med marginal jämfört med tidigare rekordet på 47 fartyg under 2012. Denna våg av leveranser av nya fartyg kombinerat med lagerminskning kommer troligen innebära sämre marknadsförutsättningar kommande åren. Analytiker bedömer dock 2016 som ytterligare ett starkt år för tank, om än inte lika bra som 2015, men samtidigt att 2017 och 2018 blir mer utmanande år för tankrederierna.





# SAMMANDRAG

– av resultaträkningar och balansräkningar, tkr

RESULTATRÄKNING	2015	2014	2013	2012	2011
Räntenetto	99 365	93 282	96 169	105 281	97 369
Övriga intäkter	245	–	–	280	–
Allmänna administrationskostnader	-14 745	-17 604	-13 160	-11 413	-10 809
Garantifondsavgift	-3 500	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100
Avskrivning på materiella anläggningstillgångar	-827	-776	-770	-162	-135
Övriga rörelsekostnader	-211	-211	-211	-211	-201
Resultat före kreditförluster	80 327	72 591	79 928	91 675	84 124
Kreditförluster, netto	-25 000	691	7 477	-15 000	-27 000
Årets resultat	<b>55 327</b>	<b>73 282</b>	<b>87 405</b>	<b>76 675</b>	<b>57 124</b>

BALANSRÄKNING	2015	2014	2013	2012	2011
<b>Tillgångar</b>					
Likvida medel	320 180	480 381	527 372	308 624	310 680
Räntebärande värdepapper:					
korta placeringar	–	455 893	112 673	434 126	600 000
långa placeringar	316 470	319 248	785 082	584 535	407 897
Utlåning till rederier	6 884 333	5 319 603	4 772 834	5 017 974	5 635 308
Övriga tillgångar	28 428	29 489	35 640	30 580	29 839
	<b>7 549 411</b>	<b>6 604 614</b>	<b>6 233 601</b>	<b>6 375 839</b>	<b>6 983 724</b>
<b>Skulder och eget kapital</b>					
Skulder till kreditinstitut	5 652 709	4 769 014	4 474 995	4 703 735	5 385 569
Övriga skulder	25 576	19 801	16 090	16 993	19 720
Reservfond	1 871 126	1 815 799	1 742 516	1 655 111	1 578 435
	<b>7 549 411</b>	<b>6 604 614</b>	<b>6 233 601</b>	<b>6 375 839</b>	<b>6 983 724</b>

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen för Svenska Skeppshypotekskassan (Svenska Skeppshypotek) får härmed avge berättelse över förvaltningen och verksamheten för år 2015.

## ALLMÄNT OM VERKSAMHETEN

Svenska Skeppshypotek har till ändamål att medverka vid finansiering av rederiverksamhet som bedrivs av svenskt rederi eller av en utländsk juridisk person där svenska fysiska eller juridiska personer har ett betydande inflytande eller intresse. Verksamheten regleras i lagen (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan.

Lån till rederier skall säkerställas med inteckning i svenskt eller utländskt fartyg eller tillgodohavande hos eller garanti från bank eller staten. Lån kan beviljas med upp till 70 procent av uppskattat värde på fartyget, i särskilda fall upp till 80 procent.

Svenska staten har ställt en garanti på 350 miljoner kronor som säkerhet för Svenska Skeppshypoteks skulder. Garantin får tas i anspråk i händelse av att Svenska Skeppshypoteks egna kapital (Reservfond) samt låntagarnas betalningsskyldigheter enligt § 36 lag (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan inte räcker för att infria Svenska Skeppshypoteks skulder och övriga åtaganden. Garantin gäller t o m 2036-01-01. Garantiförbindelsen ska förnyas årsvis och sålunda vid vart tillfälle ha samma löptid.

## UTLÅNING

Svenska Skeppshypotek har under året utbetalat lån på 2 645 miljoner kronor (föregående år 469). Under samma period har lån på 605 miljoner kronor återbetalats i förtid. Totalbeloppet av utestående lånefordringar utgjorde vid årets slut 6 884 miljoner kronor (5 320) i balansdagens kurser och 6 286 miljoner kronor (4 790) i anskaffningskurser.

Vid årets slut uppgick av styrelsen beviljade men ännu inte utbetalade lån till ca 2 084 miljoner kronor (föregående år 1 243).

## RESULTAT, LÖNSAMHET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Räntenettet har ökat med ca 6 miljoner kronor jämfört med föregående år och uppgick till 99 miljoner kronor (93). Förändringen beror främst på förbättrad avkastning på lånestocken. Resultat före

kreditförluster uppgick till 80 miljoner kronor jämfört med 73 miljoner kronor föregående år. Efter avsättning för kreditförluster med 25 miljoner kronor blev resultatet 55 miljoner kronor (73).

Svenska Skeppshypotek har per 2015-12-31 bedömt att låneengagemang behöver nedskrivs då osäkerhet råder om låntagares möjligheter att fullgöra sina åtaganden enligt avtal. Låneengagemang har nedskrivits med 25 miljoner kronor vilket belastat resultatet.

Avkastningen på genomsnittlig balansomslutning uppgick till 0,8 procent (1,1) och avkastningen på eget kapital blev 3,0 procent (4,1). Svenska Skeppshypoteks soliditet uppgick till 24,8 procent (27,5). Likvida medel inklusive placeringar uppgick till 637 miljoner kronor (1 256). Enligt regelverket, Basel III, uppgick Svenska Skeppshypoteks kapitalkrav till 621 miljoner kronor (504) och total kapitalrelation var 23,4 procent (27,7).

Enligt Finansinspektionens föreskrift (FFFS 2014:12) om tillsynskrav och kapitalbuffertar är Svenska Skeppshypotek undantagen från bestämmelserna om begränsningar av stora exponeringar men omfattas av bestämmelserna om kapitaltäckning. Styrelsen följer dock en intern policy beträffande stora exponeringar.

## FÖRVÄNTNINGAR AVSEENDE DEN FRAMTIDA UTVECKLINGEN

Några väsentliga händelser efter balansdagen har inte skett. Verksamheten bedöms bedrivas i ungefär samma omfattning som 2015.

Svenska Skeppshypotek bedömer inte att nya och ändrade standarder och tolkningar kommer att få någon väsentlig påverkan på Svenska Skeppshypoteks finansiella rapporter den period de tillämpas för första gången.

## RISKER OCH RISKHANTERING

Svenska Skeppshypoteks väsentliga risker är kreditrisk i lånestocken och värdepappersportföljen. För ytterligare information om risker och riskhantering, se not 16.

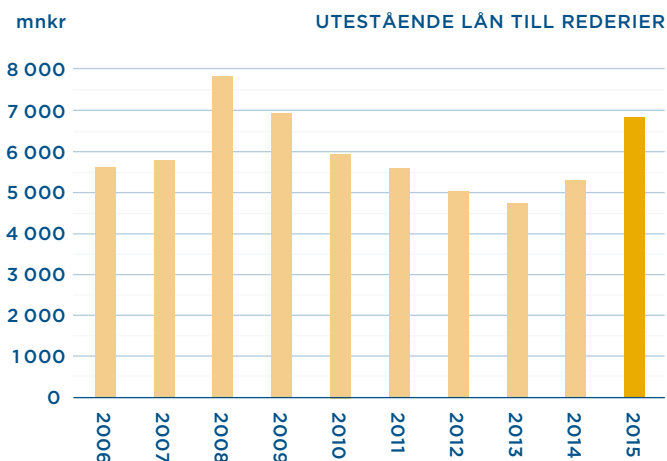
## PERSONAL

Svenska Skeppshypoteks personal har förutom verkställande direktören utgjorts av 7 personer (7). Svenska Skeppshypotek sköter dessutom administrationen av sjöfartsstödet på uppdrag av Trafikverket.

## DISPOSITION AV VINST

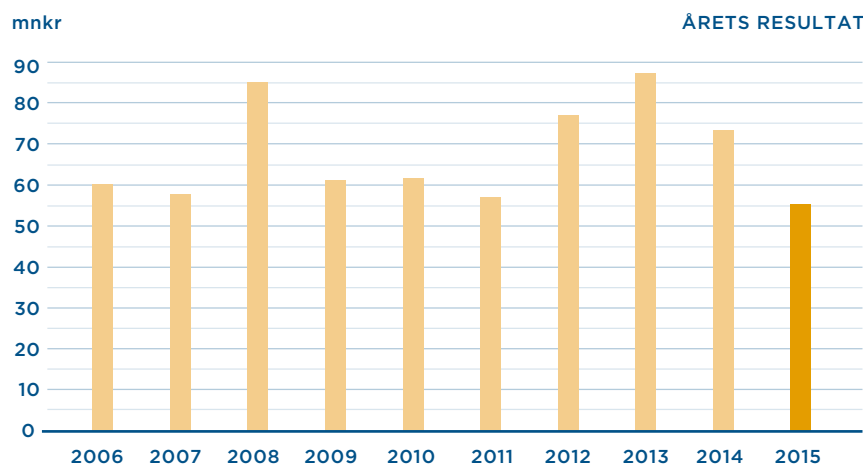
Årets vinst på 55 miljoner kronor har tillförts reservfonden som därefter uppgår till 1 871 miljoner kronor.

Resultatet av Svenska Skeppshypoteks verksamhet under året och Svenska Skeppshypoteks ställning vid årets slut framgår av följande resultaträkningar, balansräkningar och kassaflödesanalyser.



# RESULTATRÄKNING

KR		2015	2014
<b>RÄNTEINTÄKTER</b>	(not 1)		
UTLÅNING TILL REDERIER		149 315 156	124 835 020
KORTA PLACERINGAR:			
svenska finansinstitut		61 954	2 106 312
räntebärande värdepapper		7 058 500	8 050 401
LÅNGA PLACERINGAR:			
räntebärande värdepapper		6 843 908	12 584 463
<b>RÄNTEKOSTNADER</b>	(not 2)	-63 914 901	-54 293 379
<b>RÄNTENETTO</b>	(not 3)	<b>99 364 617</b>	<b>93 282 817</b>
Övriga intäkter		245 000	–
Allmänna administrationskostnader	(not 4, 5, 13, 14)	-14 745 065	-17 604 460
Garantifondsavgift	(not 17)	-3 500 000	-2 100 000
Avskrivning på materiella anläggningstillgångar	(not 9)	-826 219	-775 763
Övriga rörelsekostnader		-211 250	-211 250
Resultat före kreditförluster		<b>80 327 083</b>	<b>72 591 344</b>
Kreditförluster, netto	(not 8)	-25 000 000	691 121
Årets resultat		<b>55 327 083</b>	<b>73 282 465</b>
<b>RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT</b>			
Årets resultat		55 327 083	73 282 465
Övrigt totalresultat för perioden		–	–
Årets totalresultat		<b>55 327 083</b>	<b>73 282 465</b>



# BALANSRÄKNING

KR		2015-12-31	2014-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
Kassa		10 000	10 000
Utlåning till kreditinstitut	(not 6)	320 170 491	480 371 448
Obligationer och andra räntebärande värdepapper:	(not 7, 15)		
korta placeringar		–	455 892 570
långa placeringar		316 470 012	319 247 770
Utlåning till rederier	(not 8, 15)	6 884 333 465	5 319 603 531
Materiella anläggningstillgångar	(not 9)	430 122	619 457
Upplupna ränteutgifter		24 557 110	27 914 079
Förutbetalda kostnader och övriga upplupna intäkter		3 439 480	955 319
<b>Summa tillgångar</b>		<b>7 549 410 680</b>	<b>6 604 614 174</b>
<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>			
<b>SKULDER</b>			
Skulder till kreditinstitut	(not 10, 15)	5 652 708 576	4 769 014 511
Leverantörsskulder		133 157	146 888
Övriga skulder		227 521	202 700
Upplupna räntekostnader		8 448 677	6 632 026
Förutbetalda intäkter och övriga upplupna kostnader		5 508 075	2 108 458
Övriga avsättningar	(not 5, 11)	11 259 000	10 711 000
<b>EGET KAPITAL</b>			
Reservfond, varav årets resultat 55,3 mnkr (73,3)	(not 12)	1 871 125 674	1 815 798 591
<b>Summa skulder och eget kapital</b>		<b>7 549 410 680</b>	<b>6 604 614 174</b>
<b>STÄLLDA SÄKERHETER</b>		Inga	Inga
<b>ANSVARSFÖRBINDELSER</b>		Inga	Inga
<b>ÅTAGANDEN</b>			
Övriga åtaganden	(not 18)	959 000 000	1 012 000 000

## VIKING I 1964 – PC2

En avgörande faktor för färjetrafiken mellan Southampton och Cherbourg var att norska Thoresen Car Ferries beställde tre nya färjor, med inriktning på biltrafik. De låga Pielstickmaskinerna blev lösningen. Generation två, PC2, hade ökad prestanda men samma slaglängd och kunde alltså behålla sin låga höjd.

Viking I byggdes i norska Tönsberg, var 100 meter lång, 18 meter bred, tog 940 passagerare och 180 bilar. Den privata biltrafiken var som mest intensiv i och kring semestersäsongen. Under vintertid tjänstgjorde färjan på andra rutter.

Den uppgraderade PC2 gjorde 500 varv per minut, gav 500 hk per cylinder. Dubbla PC2 gav Viking I en fart på 18,5 knop. Maskinerna byggdes av Lindholmen,

som därmed fick sin första externa beställning av Pielstickmaskiner. De monterades i Tönsberg under vårvintern 1964. Installationen övervakades av garantimaskinist från Lindholmen som också var med ombord under de första månaderna i trafik över Kanalen.

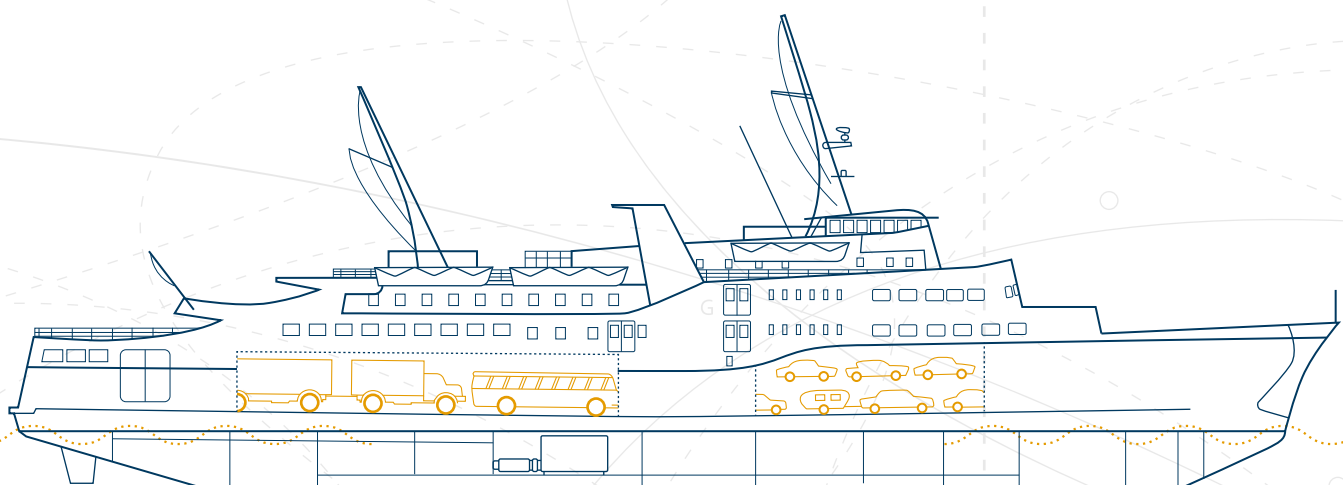
Viking I fick två systerfartyg. Viking II byggdes också i Tönsberg, Viking III i Tyskland. Bägge fick samma maskineri, två Lindholmen PC2.

# KASSAFLÖDESANALYS

DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN, KR	2015	2014
Erhållna räntor	144 604 861	124 419 018
Erhållna räntor på räntebärande värdepapper	22 031 626	26 206 926
Betalda räntor	-62 098 250	-54 260 857
	<b>104 538 237</b>	<b>96 365 087</b>
Betalda förvaltningskostnader	-16 736 769	-13 894 695
Kassaflöde från den löpande verksamheten	<b>87 801 468</b>	<b>82 470 392</b>
<b>FÖRÄNDRING AV DEN LÖPANDE VERKSAMHETENS TILLGÅNGAR OCH SKULDER</b>		
Lån till rederier, netto	-1 589 729 934	-546 078 253
Upplåningsskulder, netto	883 694 065	294 019 805
Placeringar i räntebärande värdepapper, netto	458 670 328	122 614 386
	-247 365 541	-129 444 062
Totalt kassaflöde från den löpande verksamheten	<b>-159 564 073</b>	<b>-46 973 670</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-636 884	-16 598
	-636 884	-16 598
Årets kassaflöde	-160 200 957	-46 990 268
Likvida medel vid periodens början	480 381 448	527 371 716
Likvida medel vid periodens slut	<b>320 180 491</b>	<b>480 381 448</b>

Likvida medel avser kassa och utlåning till kreditinstitut.

249,6



# INFORMATION OM KAPITALTÄCKNING

Beräkning av kapitalbaskrav är utförd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 575/2013 om tillsynskrav för kreditinstitut och värdepappersföretag (tillsynsförordningen), lagen (2014:966) om kapitalbuffertar, och Finansinspektionens föreskrifter (FFFS 2014:12) om tillsynskrav och kapitalbuffertar. Utfall avser beräkning i enlighet med lagstadgat minimikrav på kapital, benämnt pelare 1, för kreditrisk, marknadsrisk och operativ risk samt kapitalbehov enligt det kombinerade buffertkravet.

Svenska Skeppshypotek tillämpar schablonmetoden vid beräkning av kreditrisk, vilket innebär att det finns sjutton exponeringsklasser med ett flertal olika riskvikter inom respektive klass. Kreditrisk beräknas på alla tillgångsposter i och utanför balansräkningen som inte dras av från kapitalbasen. Kapitalkrav för valutakursrisker omfattar samtliga poster i och utanför balansräkningen värderade till aktuellt marknadsvärde samt omräknade till svenska kronor enligt balansdagskurs. Åtta procent av total nettoposition i utländsk valuta utgör kapitalkravet för merparten av exponeringarna. För nära sammanhängande valutor tillämpas ett lägre kapitalkrav på fyra procent. Kapitalkrav för operativ risk beräknas enligt basmetoden vilket innebär att kapitalkravet

utgör 15 procent av genomsnittet för de tre senaste räkenskapsårens rörelseintäkter. Det kombinerade buffertkravet uppgår till 3,5 procent av riskvägt exponeringsbelopp och består av en kapitalkonserveringsbuffert (2,5 procent) och en kontracyklisk buffert (1 procent).

Upplýsingar lämnas i enlighet med tillsynsförordningen, Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1423/2013 om tekniska standarder för genomförande med avseende på de upplýsinganskrav om kapitalbas som gäller för institut enligt tillsynsförordningen, Finansinspektionens föreskrifter och allmänna råd (FFFS 2008:25) om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag samt Finansinspektionens föreskrifter om tillsynskrav och kapitalbuffertar.

Svenska Skeppshypotek är undantagen bestämmelserna om stora exponeringar, offentliggörande av internt bedömt kapitalbehov, och dokumentation av företagets interna kapital- och likviditetsutvärderingsprocess.

KAPITALBAS (TKR)	2015-12-31	2014-12-31
<b>KÄRNPRIMÄRKAPITAL: INSTRUMENT OCH RESERVER</b>		
Reservfond	1 871 126	1 815 799
Kärnprimärkapital före lagstiftningsjusteringar	1 871 126	1 815 799
<b>KÄRNPRIMÄRKAPITAL: LAGSTIFTNINGSJUSTERINGAR</b>		
Ej verifierat upparbetat resultat	-55 327	-73 283
Sammanlagda lagstiftningsjusteringar av kärnprimärkapital	-55 327	-73 283
Kärnprimärkapital	1 815 799	1 742 516
Primärkapitaltillskott	0	0
Primärkapital (kärnprimärkapital+primärkapitaltillskott)	1 815 799	1 742 516
Supplementärkapital	0	0
<b>Kapitalbas (primärkapital+supplementärkapital)</b>	<b>1 815 799</b>	<b>1 742 516</b>
<b>KAPITALRELATIONER OCH BUFFERTKRAV (TKR)</b>		
Totalt riskvägt exponeringsbelopp	<b>7 767 895</b>	<b>6 297 854</b>
<b>KAPITALRELATIONER (%)</b>		
Kärnprimärkapitalrelation	23,4	27,7
Primärkapitalrelation	23,4	27,7
Total kapitalrelation	23,4	27,7
Totalt kärnprimärkapitalkrav inklusive buffertkrav	8,0	7,0
Varav kapitalkonserveringsbuffert	2,5	2,5
Varav kontracyklisk buffert	1,0	-
Kärnprimärkapital tillgängligt att använda som buffert	15,4	19,7

KAPITALBAS (forts.)	2015-12-31	2014-12-31
<b>RISKVÄGT EXPONERINGSBELOPP</b>		
Kreditrisk	7 587 385	6 113 646
Marknadsrisk	0	0
Operativ risk	180 510	184 208
<b>Totalt riskvägt exponeringsbelopp</b>	<b>7 767 895</b>	<b>6 297 854</b>
<b>KAPITALBASKRAV</b>		
Kreditrisk	606 991	489 092
Valutarisk	0	0
Operativ risk	14 441	14 736
<b>Totalt minimikapitalbaskrav</b>	<b>621 432</b>	<b>503 828</b>

### SPECIFIKATION AV KAPITALKRAVET FÖR KREDITRISK ENLIGT SCHABLONMETODEN

2015-12-31			
Exponeringsklass	Exponering	Riskvägt exponeringsbelopp	Kapitalkrav
Exponeringar mot institut (20%)	402 100	80 420	6 434
Exponeringar mot institut (50%)	239 672	119 836	9 587
Exponeringar mot företag (100%)	6 903 758	6 903 758	552 300
Övriga poster (0%)	10	0	0
Övriga poster (50%)	959 000	479 501	38 360
Övriga poster (100%)	3 870	3 870	310
<b>Summa</b>	<b>8 508 410</b>	<b>7 587 385</b>	<b>606 991</b>

2014-12-31			
Exponeringsklass	Exponering	Riskvägt exponeringsbelopp	Kapitalkrav
Exponeringar mot institut (20%)	1 208 675	241 735	19 339
Exponeringar mot institut (50%)	60 036	30 018	2 402
Exponeringar mot företag (100%)	5 334 318	5 334 318	426 745
Övriga poster (0%)	10	0	0
Övriga poster (50%)	1 012 000	506 000	40 480
Övriga poster (100%)	1 575	1 575	126
<b>Summa</b>	<b>7 616 614</b>	<b>6 113 646</b>	<b>489 092</b>

# REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGS-PRINCIPER

Årsredovisningen har upprättats enligt lagen om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag (ÅRKL) samt i enlighet med Finansinspektionens föreskrifter och allmänna råd (FFFS 2008:25 inklusive ändringsföreskrifter). Enligt Finansinspektionens föreskrifter och allmänna råd tillämpas så kallad lagbegränsad IFRS. Med så kallad lagbegränsad IFRS avses en tillämpning av de internationella redovisningsstandarder samt tillhörande tolkningsmeddelanden som antagits av Europeiska kommissionen, med de avvikelser från tillämpningen som Finansinspektionen angivit. Dessa avvikelser innebär bland annat att RFR 2 tillämpas. Detta innebär att samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden tillämpas så långt detta är möjligt inom ramen för svensk lag och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning.

## FÖRÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Vid upprättandet av Svenska Skeppshypoteks finansiella rapporter per 31 december 2015 finns det standarder och tolkningar som publicerats av International Accounting Standards Board (IASB) men ännu ej trätt i kraft. Nedan beskrivs de nya och ändrade standarder och tolkningar som bedöms få påverkan på Svenska Skeppshypoteks finansiella rapporter den period de tillämpas för första gången.

IFRS 9 Finansiella instrument utfärdades den 24 juli 2014 och ska ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Standarden är utgiven i faser där den version som gavs ut i juli 2014 ersätter alla de tidigare versionerna. Standarden innehåller nya krav för klassificering och värdering av finansiella instrument, för bortbokning, nedskrivning och generella regler för säkringsredovisning. Standarden är obligatorisk för perioder som börjar 1 januari 2018 och den är ännu inte antagen av EU.

IFRS 15 Revenue from contracts with customers utfärdades den 28 maj 2014 och ska ersätta IAS 18 intäkter och IAS 11 Entreprenadavtal. Tillämpning av IFRS 15 är obligatorisk för samtliga företag från och med räkenskapsår som påbörjas den 1 januari 2018. IFRS 15 innebär en modell för intäktsredovisning för nästan alla inkomster som uppkommer genom avtal med kunder, med undantag för leasingavtal, finansiella instrument och försäkringsavtal.

Dessa nya standarder kommer att påverka Svenska Skeppshypoteks finansiella rapportering men omfattningen av påverkan har ännu inte analyserats och kvantifierats.

## INTÄKTER

Intäkter redovisas i resultaträkningen när det är sannolikt att framtida ekonomiska fördelar kommer att erhållas och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas i resultaträkningen i enlighet med effektivräntemetoden.

## UTLÄNDSK VALUTA

Transaktioner i utländsk valuta omräknas, när de tas in i redovisningen, till svenska kronor enligt transaktionsdagens valutakurs. Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas på varje balansdag enligt balansdagskursen. Kursdifferenser som uppkommer redovisas i periodens resultat.

## PENSIONER

Svenska Skeppshypoteks tilläggs pensionsplan, så kallad FTP-plan, värderas enligt IAS 19 Ersättningar till anställda.

Svenska Skeppshypotek har i huvudsak förmånsbestämda pensionsplaner. En förmånsbestämd pensionsplan är en pensionsplan som garanterar ett belopp den anställde erhåller som pensionsförmån vid pensionering, vanligen baserat på ett flertal olika faktorer, exempelvis lön och tjänstgöringstid.

Pensionskostnaden för förmånsbestämda planer beräknas med hjälp av den så kallade Project Unit Credit Method på ett sätt som fördelar kostnaden över den anställdes yrkesverksamma liv. Beräkningen görs årligen av oberoende aktuarier. Dessa åtaganden, det vill säga den skuld som redovisas, värderas till nuvärdet av förväntade framtida utbetalningar, där beräknade framtida löneökningar är beaktade, med användning av en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företagsobligationer eller statsobligationer utfärdade i samma valuta som pensionen kommer att utbetalas i med en återstående löptid som är jämförbar med de aktuella åtagandena.

## MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas i balansräkningen till anskaffningsvärdet efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar.



Avskrivning av de materiella anläggningstillgångarna sker linjärt över dess beräknade nyttjandeperiod. Den beräknade nyttjandeperioden för Svenska Skeppshypoteks materiella anläggningstillgångar är 3 år.

### **FINANSIELLA INSTRUMENT (NOT 15)**

Finansiella tillgångar omfattar kassa, utlåning till kreditinstitut, obligationer och andra räntebärande värdepapper samt utlåning till rederier. Finansiella skulder omfattar skulder till kreditinstitut.

Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande dess verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader. Redovisning och värdering sker därefter beroende av hur de finansiella tillgångarna och de finansiella skulderna har kategoriserats enligt nedan.

För köp och försäljning av penning- och kapitalmarknadsinstrument på avistamarknaden tillämpas affärsdagsredovisning. Övriga finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas i balansräkningen när Svenska Skeppshypotek blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller Svenska Skeppshypotek förlorar kontrollen över den. Detsamma gäller för del av en finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del av en finansiell skuld.

### **UPPLUPET ANSKAFFNINGSVÄRDE**

Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden, vilken innebär att eventuella över- eller underkurser samt direkt hänförliga kostnader eller intäkter periodiseras över kontraktets löptid med hjälp av den beräknade effektivräntan. Effektivräntan är den ränta som ger instrumentets anskaffningsvärde som resultat vid nuvärdesberäkning av framtida kassaflöden.

### **UTLÅNING TILL KREDITINSTITUT**

Utlåning till kreditinstitut består av banktillgodohavanden. Balansposten värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupna räntor redovisas under balansposten Upplupna ränteintäkter.

### **OBLIGATIONER OCH ANDRA RÄNTEBÄRANDE VÄRDEPAPPER**

Obligationer och andra räntebärande värdepapper består av fastränteplaceringar och bostadsobligationer. Dessa kategoriseras som finansiella tillgångar som hålles till förfall och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupna räntor redovisas under balansposten Upplupna ränteintäkter.

### **UTLÅNING TILL REDERIER**

Utlåning till rederier värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupna räntor redovisas under balansposten Upplupna ränteintäkter.

### **SKULDER TILL KREDITINSTITUT**

Skulder till kreditinstitut består i huvudsak av reverslån och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupna räntor redovisas under balansposten Upplupna räntekostnader.

### **KREDITFÖRLUSTER**

Som kreditförluster redovisas, efter individuell bedömning, under året konstaterade kreditförluster samt nedskrivning avseende sannolika kreditförluster. En kreditförlust redovisas i de fall det värde som bedöms kunna återvinnas understiger det bokförda värdet. För osäkra fordringar görs nedskrivning för sannolika kreditförluster om säkerhetens värde tillsammans med övriga betalningar från motparten inte täcker bokfört värde på fordran. Nedskrivningen görs till det belopp som, med hänsyn tagen till säkerhetens värde och nuvärdet av förväntade betalningar från kunden, beräknas inflyta.

### **KASSAFLÖDESANALYS**

Kassaflödesanalysen har upprättats enligt direkt metod.

# NOTER

NOT 1 RÄNTEINTÄKTER	2015	2014
Utlåning till rederier	149 315 156	124 835 020
Korta placeringar	7 120 454	10 156 713
Långa placeringar	6 843 908	12 584 463
	<b>163 279 518</b>	<b>147 576 196</b>

Samtliga värdepapper värderas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden.

NOT 2 RÄNTEKOSTNADER	2015	2014
Skulder till kreditinstitut	63 914 901	54 293 379

Samtliga räntekostnader avser kreditinstitut.

NOT 3 RÄNTENETTOT	2015	2014
Medelräntan i procent under året utgjorde för		
utlåning till rederier	2,46	2,51
skulder till kreditinstitut	1,23	1,22

NOT 4 ALLMÄNNA ADMINISTRATIONSKOSTNADER	2015	2014
Arvoden och löner till styrelse och verkställande direktör	2 152 886	2 067 323
Varav till:		
styrelsens ordförande	147 500	145 000
styrelsens vice ordförande	51 500	48 000
övriga ledamöter	359 500	342 000
verkställande direktör	1 594 386	1 532 323
Löner till övriga anställda	3 616 309	3 487 145
Pensionskostnader	2 103 923	1 856 529
Förändring pensionsskuld	779 000	4 261 244
Socialförsäkringsavgifter	2 396 942	2 281 605
Andra personalkostnader	329 921	358 970
Hyror och andra lokalkostnader	1 434 771	1 317 064
Övriga administrationskostnader	4 640 525	4 495 597
	<b>17 454 277</b>	<b>20 125 477</b>
Administrationsersättning från Trafikverket	-2 709 212	-2 521 017
	<b>14 745 065</b>	<b>17 604 460</b>

NOT 4 ALLMÄNNA ADMINISTRATIONSKOSTNADER (forts.)	2015	2014
Medelantal anställda	8	8
Antal personer i gruppen styrelse och verkställande direktör	11	11
Specifikation av styrelsearvodet:		
Michael Zell	147 500	145 000
Lars Höglund	51 500	48 000
Jan-Eric Nilsson	51 500	48 000
Elizabeth Kihlbom	66 500	63 000
Tomas Abrahamsson	51 500	48 000
Anders Källsson	51 500	48 000
Anna Öberg	51 500	48 000
Karin Barth	24 000	24 000
Rolf Mählkvist	24 000	24 000
Ann-Catrine Zetterdahl	39 000	39 000
	<b>558 500</b>	<b>535 000</b>

Svenska Skeppshypotek har inga rörliga ersättningar vilket är i enlighet med beslutad ersättningspolicy. Ersättningspolicyen är utformad i enlighet med FFFS 2011:1. För samtliga anställda inklusive verkställande direktör gäller allmän pension samt tilläggs-pension enligt FTP-plan. Pensionskostnader för verkställande direktören uppgår till 755 tkr (706).

Verkställande direktören har erhållit bilförmån på 109 tkr (109) och övrig skattepliktig förmån på 7 tkr (8).

Vid uppsägning av VD skall Svenska Skeppshypotek iaktta en uppsägningstid om 12 månader. Vid uppsägning från VD gäller en uppsägningstid om 6 månader. Vid uppsägning från Svenska Skeppshypoteks sida är VD berättigad till ett avgångsvederlag motsvarande 6 månadslöner och vid fyllda 55 år ett belopp motsvarande 12 månadslöner.

	2015	2014
<b>REVISIONSARVODE</b>		
Deloitte AB		
Revisionsuppdrag	179 000	173 750
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	30 000	25 000
Övriga tjänster	-	-
	<b>209 000</b>	<b>198 750</b>

# NOTER

## NOT 5 PENSIONER

Svenska Skeppshypoteks pensionsplaner är i huvudsak förmånsbestämda och består av FTP-plan samt individuell plan för före detta VD. Den förmånsbestämda pensionsplanen omfattar i huvudsak ålders-, sjuk- och familjepension. Premierna betalas löpande under året till SPP och storleken på premierna bestäms bland annat av den anställdes

lön. Enligt denna plan har de anställda rätt till pensionsförmåner baserat på deras pensionsgrundande inkomst samt antal tjänstgöringsår. Svenska Skeppshypotek redovisar sina pensionsåtaganden enligt IAS 19 Ersättningar till anställda.

Den senaste aktuariella beräkningen av pensionsplanen har utförts per den

31 december 2015. Vid beräkning av nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen och tillhörande kostnader avseende tjänstgöring under innevarande period och tillhörande kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder har baserats på Tryggandelagen.

De viktigaste aktuariella antagandena framgår av nedanstående tabell:

ANTAGANDE	2015	2014
Diskonteringsränta	3%	3%
Avkastning på förvaltningstillgångarna	3%	3%
Förväntad löneökningstakt	3%	3%
Årlig ökning av inkomstbasbelopp	3%	3%
Årlig ökning av utbetald pension	2%	2%
Årlig ökning av fribrev	2%	2%
Personalomsättning	4%	0%
Dödlighetstabell	DUS14	DUS14

I tabellen nedan presenteras belopp som redovisats i resultaträkningen avseende pensionskostnader.

BELOPP	2015	2014
Kostnader avseende tjänstgöring under perioden	-2 103 923	-1 856 529
Räntekostnad	–	–
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	–	–
Reduceringar / Regleringar	–	–
Värdering enligt IAS 19	-779 000	-4 261 244
Summa belopp som redovisats i resultaträkningen	-2 882 923	-6 117 773

Kostnaden för förmånsbestämda pensionsplaner har redovisats i resultaträkningen under allmänna administrationskostnader. Nästa års förväntade utbetalning avseende förmånsbestämda pensionsplaner uppgår till 1,2 mnkr (1,2).

**NOT 5 (forts.)**

Årets förändringar i nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen framgår av nedanstående tabell:

BELOPP	2015	2014
Förpliktelsens nuvärde, ingående balans	30 376 510	24 653 739
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande period	842 536	610 385
Räntekostnad	905 690	995 220
Pensionsutbetalningar	-1 216 310	-1 137 110
Regleringar	–	501 729
Aktuariell vinst/förlust	-8 439	4 752 547
Förpliktelsens nuvärde, utgående balans	30 899 987	30 376 510

Det belopp som redovisats i balansräkningen hänförligt till Svenska Skeppshypoteks förmånsbestämda förpliktelse presenteras i nedanstående tabell:

BELOPP	2015-12-31	2014-12-31
<b>FÖRVALTNINGSTILLGÅNGAR</b>		
Verkligt värde, ingående balans	25 033 157	22 635 900
Förväntad avkastning	298 446	2 535 007
Premiebetalning /Aktuariellt resultat	1 082 226	999 360
Utbetalda ersättningar / Pensioner / Gottgörelser	-1 216 310	-1 137 110
Verkligt värde, utgående balans	25 197 519	25 033 157
<b>PENSIONSSKULD</b>		
Förpliktelsens nuvärde, utgående balans	30 899 987	30 376 510
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-25 197 519	-25 033 157
Värdering enl IAS 19	5 702 468	5 343 353
Individuell plan för f.d. VD	3 357 668	3 275 969
FTP 62-65	–	–
Löneskatt	2 198 864	2 091 678
Pensionsskuld som redovisas i balansräkningen	11 259 000	10 711 000

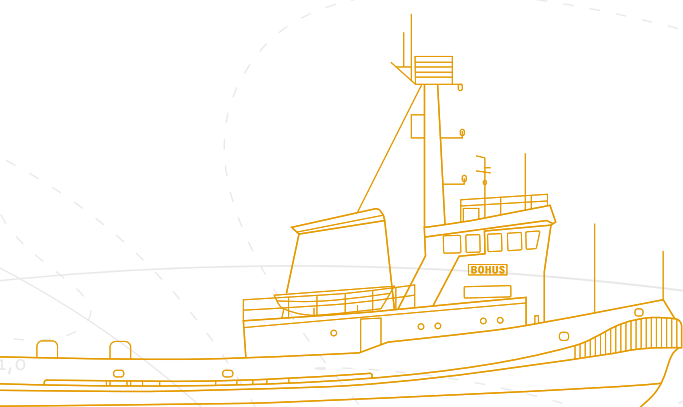
# NOTER

NOT 6 UTLÅNING TILL KREDITINSTITUT	2015-12-31	2014-12-31
Betalbara på anfordran	320 170 491	480 371 448
Varav efterställda tillgångar	0	0

## NOT 7 OBLIGATIONER OCH ANDRA RÄNTEBÄRANDE VÄRDEPAPPER

	Anskaffningsvärde	Marknadsvärde	Nominellt värde
<b>KORTA PLACERINGAR, 2015-12-31</b>			
Bostadsfinansierande institut	0	0	0
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	0		
Bokfört värde	0		
Varav efterställda tillgångar	0		
Varav noterade värdepapper	0		
Varav onoterade värdepapper	0		

<b>KORTA PLACERINGAR, 2014-12-31</b>			
Bostadsfinansierande institut	473 351 170	461 887 820	452 000 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-17 458 600		
Bokfört värde	455 892 570		
Varav efterställda tillgångar	0		
Varav noterade värdepapper	455 892 570		
Varav onoterade värdepapper	0		



## BONDEN, DYNAN OCH BOHUS - PC2-5

Nästa uppgradering av Pielstick blev PC2-5. Cylinderdiameter och slaglängd behölls, effekten höjdes till 650 hk per cylinder vid 520 varv. Tändtrycket krävde 117 bar, i PC1 räckte 65 bar.

Lindholmen byggde inte många PC2-5. De tre bogserbåtarna Bonden, Dynan och Bohus, som 1974 byggdes på Åsiverken i Åmål fick var sin sexcylindrig huvudmaskin som gav 3 600 hk. De hade också tre hjälpmotorer, Scania. Uppdraget var att assistera tankfartyg på väg ut och in till det nybyggda raffinaderiet i Brofjorden.

Bohus byggdes först, levererades i maj 1974. Dynan blev klar på hösten och Bonden i januari 1975. De var närmare 33 meter långa, knappt 10 meter breda och stack drygt fem meter på djupet. De var kraftigt byggda med täta spant och 25 mm tjock bordläggning, klarade därmed högsta isklass.

## NOT 7 (forts.)

### LÅNGA PLACERINGAR, 2015-12-31

Bostadsfinansierande institut	322 872 550	329 883 960	312 000 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-6 402 538		
Bokfört värde	<b>316 470 012</b>		
Varav efterställda tillgångar	0		
Varav noterade värdepapper	316 470 012		
Varav noterade värdepapper	0		

### LÅNGA PLACERINGAR, 2014-12-31

Bostadsfinansierande institut	322 872 550	335 783 390	312 000 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-3 624 780		
Bokfört värde	<b>319 247 770</b>		
Varav efterställda tillgångar	0		
Varav noterade värdepapper	319 247 770		
Varav noterade värdepapper	0		

2015-12-31

2014-12-31

### ÅTERSTÅENDE LÖPTID

Högst tre månader	–	–
Längre än tre månader men högst ett år	–	455 892 570
Längre än ett år men högst fem år	316 470 012	319 247 770

### ÅTERSTÅENDE RÄNTEBINDNINGSTID

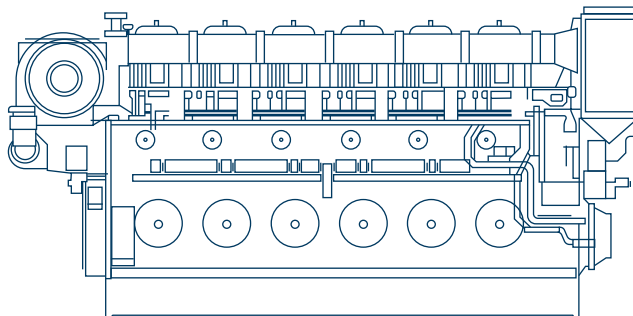
Högst tre månader	–	–
Längre än tre månader men högst ett år	–	455 892 570
Längre än ett år men högst fem år	316 470 012	319 247 770

Genomsnittlig återstående löptid 2,1 år (1,7).

Genomsnittlig effektiv ränta i procent av anskaffningsvärdet 2,18 (2,38).

*Bonden och Dynan är fortfarande i tjänst, i Göteborg/Lysekil och Norrköping. Bohus förliste i mars 2007 efter avbruten bränsletillförsel till huvudmaskinen, Pielstick PC2-5. I hårt väder drev Bohus mot de ökända undervattenklipporna sydväst Härmanöhuvud, utanför Orust. Smällen mot klipporna tog hårt, fartyget var räddningslöst, de fyra besättningsmännen räddades med helikopter. Bohus skavdes i bitar mot klipporna och sjönk. Någon dag senare kom stormvindar, hon slogs helt i spillror.*

*Senare dykningar visar att det enda intakta från Bohus är den runt 30 ton tunga huvudmaskinen, PC2-5.*



# NOTER

NOT 8 UTLÅNING TILL REDERIER	2015-12-31	2014-12-31
Lån i svenska kronor	1 558 573 671	587 249 171
Lån i utländsk valuta	5 043 275 489	4 475 868 345
*Lån till den mindre skeppsfarten enligt SFS 1988:103	307 484 305	256 486 015
	<b>6 909 333 465</b>	<b>5 319 603 531</b>
Reservering för osäkra fordringar	-25 000 000	0
	<b>6 884 333 465</b>	<b>5 319 603 531</b>
Varav efterställda tillgångar	0	0
Under 2015 har återvinning av tidigare nedskrivna lånefordringar skett med 0 tkr (691)		
I utlåning till rederier ingår oreglerade fordringar	0	6 151 714
Oreglerade fordringar består delvis av givna amorteringsanstånd	0	6 151 714
Svenska Skeppshypotek har 25 000 000 i reserveringar för osäkra fordringar.		
<b>ÅTERSTÅENDE LÖPTID</b>		
Betalbara på anfordran	–	–
Högst tre månader	26 948 250	–
Längre än tre månader men högst ett år	136 547 041	58 234 860
Längre än ett år men högst fem år	2 075 393 520	1 665 241 479
Längre än fem år	4 645 444 654	3 596 127 192
Genomsnittlig återstående löptid 7,5 år (6,7).		
<b>ÅTERSTÅENDE RÄNTEBINDNINGSTID</b>		
Högst tre månader	4 819 219 527	4 126 200 726
Längre än tre månader men högst ett år	2 065 113 938	1 193 402 805
Längre än ett år men högst fem år	–	–
Längre än fem år	–	–
<b>VERKLIGT VÄRDE</b>		
Utlåning till rederier	<b>6 884 333 465</b>	<b>5 319 603 531</b>

\*En särskild fond, Fonden för den mindre skeppsfarten, som enligt regeringsbeslut förvaltas av Svenska Skeppshypotek får användas för förlusttäckning vid utlåning till den mindre skeppsfarten. Fondens kapitalbehållning uppgick den 31 december 2015 till 50 mnkr (49). Därutöver har staten ställt en garanti på 55 mnkr för förlusttäckning. Garantin gäller för tiden fr o m 2 januari 2016 t o m 1 januari 2036. Garantiförbindelsen ska förnyas årsvis och sålunda vid vart tillfälle ha samma löptid.



<b>NOT 9 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
<b>INVENTARIER</b>		
Ingående anskaffningsvärde	3 975 296	3 958 698
Årets anskaffningsvärde	636 884	16 598
Summa anskaffningsvärde	<b>4 612 180</b>	<b>3 975 296</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 355 839	-2 580 076
Årets avskrivningar	-826 219	-775 763
Summa ackumulerade avskrivningar	<b>- 4 182 058</b>	<b>- 3 355 839</b>
Bokfört värde	<b>430 122</b>	<b>619 457</b>
<b>NOT 10 SKULDER TILL KREDITINSTITUT</b>		
Svenska banker	3 361 810 982	2 819 801 433
Svenska kreditmarknadsbolag	2 290 897 594	1 949 213 078
	<b>5 652 708 576</b>	<b>4 769 014 511</b>
<b>ÅTERSTÅENDE LÖPTID</b>		
Betalbara på anfordran	–	–
Högst tre månader	26 948 250	–
Längre än tre månader men högst ett år	133 937 370	58 234 860
Längre än ett år men högst fem år	1 989 804 672	1 342 310 525
Längre än fem år	3 502 018 284	3 368 469 126
Genomsnittlig återstående löptid 6,6 år (7,2).		
<b>ÅTERSTÅENDE RÄNTEBINDNINGSTID</b>		
Högst tre månader	4 182 419 669	3 583 970 227
Längre än tre månader men högst ett år	1 470 288 907	1 185 044 284
Längre än ett år men högst fem år	–	–
Längre än fem år	–	–
<b>VERKLIGT VÄRDE</b>		
Skulder till kreditinstitut	<b>5 652 708 576</b>	<b>4 769 014 511</b>

## NOTER

NOT 11 ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR	2015-12-31	2014-12-31
Avsättning avseende pensionskostnader	11 259 000	10 711 000
varav långfristig del	10 949 000	10 401 000

NOT 12 RESERVFOND	2015-12-31	2014-12-31
Reservfonden består av:		
Balanserad reservfond	1 815 798 591	1 742 516 126
Årets vinst som tillförs reservfonden	55 327 083	73 282 465
	<b>1 871 125 674</b>	<b>1 815 798 591</b>

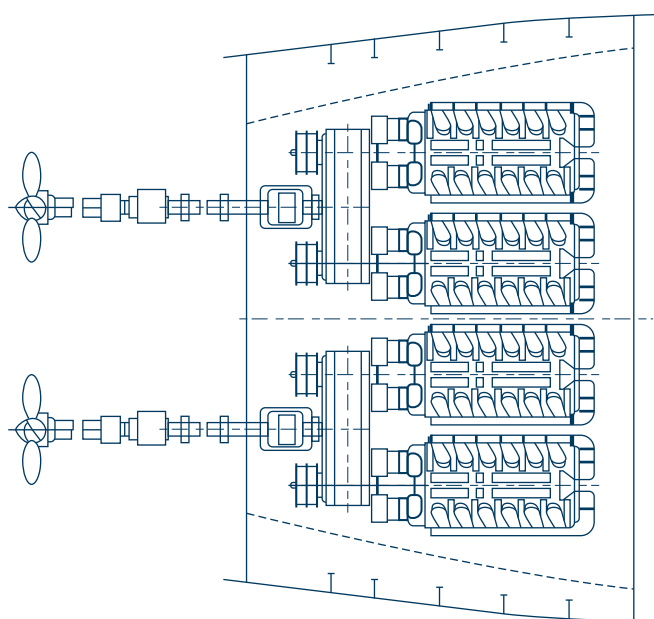
Svenska Skeppshypoteks resultat skall avsättas till reservfonden. Några andra dispositionsmöjligheter finns inte enligt Lagen om Svenska Skeppshypotekskassan.

### NOT 13 OPERATIONELL LEASING

Svenska Skeppshypoteks operationella leasingavtal består i huvudsak av hyresavtal för lokaler som Svenska Skeppshypotek själva utnyttjar. Årshyran är cirka 1 300 tkr. Hyresavtalet löper till och med 2018-01-31.

### NOT 14 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Svenska Skeppshypotek har inga transaktioner med närstående med undantag av lån till rederier vars företrädare är ledamot eller suppleant i Svenska Skeppshypoteks styrelse. Lånen är beviljade på marknadsmässiga villkor.



## M/S TOR BRITANNIA - PC3

Tor Britannia och Tor Scandinavia behövde hålla hög fart för att passa tidvatten och tidtabell till Amsterdam och England. Lösningen blev Pielstick, generation tre, PC3. Fyra 12-cylindriga maskiner gav 45 000 hk, runt 950 hk per cylinder. Det gjorde Tor Britannia till det starkaste fartyget i handelsflottan, näst efter Nihon.

Farten blev mycket god, toppfart 27,2 knop, servicefart 24,5. Fart och storlek räckte till att vara både största och snabbaste färja i Europa.

Britannia var också första färja med data-anläggning. Uppgifter från radar, position, logg och gyro beräknade och redovisade andra fartygs kurs och fart.

Båda fartygen byggdes i Lübeck. Storleken och tyngden på maskinerna, som byggdes på Lindholmen, gjorde transporten komplicerad. De 12-cylindriga maskinerna vägde runt 110 ton styck.

Britannia fick en helt ny regulator med varvtalsstyrning. Två PC3 kunde arbeta som en, med konstant last och varvtal, även i hårt väder och hög fart. Dåvarande oljekris medförde att PC3, med förvärmning, kunde köras på tjockolja. Miljövänligt – ekonomiskt fördelaktigt.

**BOKFÖRT VÄRDE PER KATEGORI  
AV FINANSIELLA INSTRUMENT**

Finansiella tillgångar		
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen		
Innehas för handel	–	–
Övrigt	–	–
Investeringar som hålles till förfall	316 470 012	775 140 340
Lånefordringar	6 884 333 465	5 319 603 531
Finansiella tillgångar som kan säljas	–	–
	<b>7 200 803 477</b>	<b>6 094 743 871</b>
Finansiella skulder		
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen		
Innehas för handel	–	–
Övrigt	–	–
Övriga finansiella skulder	5 652 708 576	4 769 014 511
	<b>5 652 708 576</b>	<b>4 769 014 511</b>

Svenska Skeppshypotek har under perioden inte omklassificerat några finansiella tillgångar eller finansiella skulder mellan värderingskategorierna ovan. Ovanstående bokförda värden utgör en bra approximation av verkligt värde förutom avseende investeringar som hålles till förfall där marknadsvärde anges i not 7.

**NETTOVINST/-FÖRLUST PER KATEGORI AV FINANSIELLA INSTRUMENT**

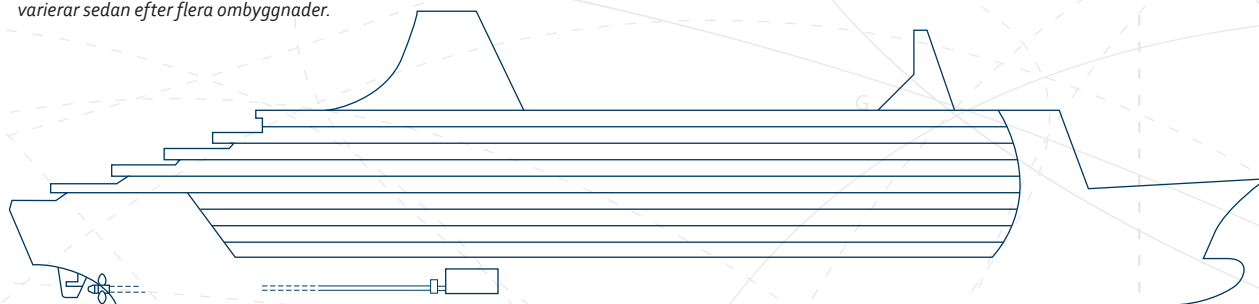
Svenska Skeppshypotek har inga vinster eller förluster vid realisation av finansiella instrument.

Många maskinister vittnar om att PC3 på Britannia och Scandinavia läckte och väsnades, men gick bra. PC2-5 hade ett bättre rykte, tätare och tystare.

Tor Britannia sjösattes i oktober 1974. Precis som sin yngre syster Scandinavia var hon 182 meter lång och 23,6 meter bred. Båda tog 420 bilar och 1 507 passagerare i 1 234 hytter. Efter ombyggnad ökades detta till 1 920 respektive 1 416. Antalet bilar ökades till 500. Dessa siffror varierar sedan efter flera ombyggnader.

Kapacitetsökningen möjliggjordes av en förlängning på två meter, men viktigare, en breddning med nästan tre meter. Den lades helt vid midjan, däck 1, 2 och 3. Absolut inte vackert, men effektivt.

Båda fartygen är fortfarande aktiva, sedan 2007 mellan Genua och Porto Torres samt Livorno och Olbia.



# NOTER

## NOT 16 FINANSIELLA RISKER

Svenska Skeppshypotek är genom sin verksamhet i huvudsak exponerad för kreditrisk, ränterisk, valutarisk och likviditetsrisk. Dessa finansiella risker mäts, hanteras och följs upp i enlighet med den policy som Svenska Skeppshypoteks styrelse beslutat.

### KREDITRISK

Med kreditrisk avses risken att Svenska Skeppshypoteks motpart inte uppfyller sina åtaganden gentemot Svenska Skeppshypotek. Exponering för kreditrisk uppkommer i huvudsak från utlåning till rederier, men även till viss del från placeringar i obligationer och andra räntebärande värdepapper. I tabellen nedan presenteras Svenska Skeppshypoteks maximala exponering för kreditrisk, utan hänsyn tagen till eventuella säkerheter.

	2015-12-31	2014-12-31
Utlåning till kreditinstitut	320 170 491	480 371 448
Obligationer och andra räntebärande värdepapper	316 470 012	775 140 340
Utlåning till rederier	6 884 333 465	5 319 603 531
Upplupna ränteutgifter	24 557 110	27 914 079
	<b>7 545 531 078</b>	<b>6 603 029 398</b>

Utlåningen till rederier, som motsvarar cirka 91 % (81) av Svenska Skeppshypoteks maximala kreditriskexponering sker, förutom lån till den mindre skeppsfarten, mot säkerhet av inteckning i skepp inom 70 % eller i särskilda fall 80 % av det värde till vilket styrelsen uppskattar skeppet. Som säkerhet godtas inte inteckning i skepp som är äldre än 20 år, om det inte finns särskilda skäl. Skeppens marknadsvärde prövas löpande av styrelsen. För lån till den mindre skeppsfarten, 307 mnkr (256), säkerställs utlåningen dessutom av fondmedel och statlig garanti. För denna utlåning godtas inteckning i skepp upp till 90 % av marknadsvärdet.

Svenska Skeppshypoteks utlåning mot säkerhet av inteckning i skepp uppgick till 6 602 mnkr exklusive lån till den mindre skeppsfarten (307 mnkr) som har en tilläggs-säkerhet i fondmedel och statens garanti. Värdet av Svenska Skeppshypoteks säkerheter av inteckning i skepp uppskattades till 6 521 mnkr. Överskjutande del uppgick till 81 mnkr. 25 mnkr av dessa är nedskrivna som osäkra fordringar, 40 mnkr av dessa är utlåning till mycket kreditvärdiga motparter. Resterande del, 16 mnkr är utlåning till motparter med lägre riskklass. Något reserveringsbehov bedöms inte föreligga utöver den reservation på 25 mnkr som gjorts 2015.

Placeringar i obligationer och andra räntebärande värdepapper sker baserat på den policy som beslutats av styrelsen.

Svenska Skeppshypotek har 2015 reserverat 25 mnkr för osäker fordran.

Svenska Skeppshypotek har per 2015-12-31 oregrerade fordringar på 0 mnkr (6) varav 0 mnkr (6) avser beviljade amorteringsanstånd.

Per balansdagen har Svenska Skeppshypotek inte tagit över några tillgångar för skyddande av fordran relaterat till utlåning till rederier.

### LIKVIDITETSRIK

Med likviditetsrisk avses svårigheten för Svenska Skeppshypotek att möta finansiella åtaganden. I tabellen nedan presenteras de kontraktssliga åtaganden som Svenska Skeppshypotek har relaterat till dess finansiella skulder.

tkr

2015-12-31	0-1 MÅN	1-3 MÅN	3 MÅN-1 ÅR	1-5 ÅR	> 5 ÅR	SUMMA
Skulder till kreditinstitut	24 643	99 409	650 082	3 115 534	1 763 041	5 652 709
Övriga skulder samt leverantörsskulder	361					361
Upplupna räntekostnader	2 885	5 564				8 449
Förutbetalda intäkter och övriga upplupna kostnader	5 508					5 508

## NOT 16 (forts.)

tkr

2014-12-31	0-1 MÅN	1-3 MÅN	3 MÅN-1 ÅR	1-5 ÅR	> 5 ÅR	SUMMA
Skulder till kreditinstitut	19 674	90 288	494 971	2 410 883	1 753 199	4 769 015
Övriga skulder samt leverantörsskulder	350					350
Upplupna räntekostnader	2 571	4 061				6 632
Förutbetalda intäkter och övriga upplupna kostnader	2 108					2 108

Likviditetsrisken hanteras genom att Svenska Skeppshypotek huvudsakligen har matchande flöden för utlåning till rederier och upplåning från kreditinstitut samt en betydande likviditetsreserv i form av utlåning till kreditinstitut och räntebärande värdepapper.

Svenska Skeppshypotek bedömer att det inte föreligger några väsentliga skillnader i kontraktsenliga åtaganden vad gäller odiskonterade och diskonterade värden.

### RÄNTERISK

Med ränterisk avses hur en förändring i det allmänna ränteläget påverkar Svenska Skeppshypotek.

Samtliga värdepapper värderas till anskaffningsvärde med effektivräntemetoden då värdepapper hålles till förfall.

Svenska Skeppshypoteks ränterisk är begränsad genom att räntevillkoren för Svenska Skeppshypoteks långfristiga upplåning i huvudsak överensstämmer med räntevillkoren för placeringarna i utestående lån.

Baserat på de finansiella tillgångar och de finansiella skulder som Svenska Skeppshypotek har på balansdagen, skulle en förändring av

marknadsräntan med +/- 1 % leda till en effekt på Svenska Skeppshypoteks resultat uppgående till cirka +/- 14,8 mnkr (+/- 11,9) under 2015.

### VALUTARISK

Med valutarisk avses risken för att förändringar i valutakurser påverkar värdet på Svenska Skeppshypoteks finansiella tillgångar och finansiella skulder som därigenom leder till förluster för Svenska Skeppshypotek. Valutarisker uppkommer i huvudsak genom Svenska Skeppshypoteks utlåning och upplåning i utländsk

valuta. Svenska Skeppshypoteks utlåning i utländsk valuta är helt upplånad i samma utländska valuta. Svenska Skeppshypoteks räntenetto i utländsk valuta påverkas av valutakursernas utveckling.

Baserat på de finansiella tillgångar och de finansiella skulder som Svenska Skeppshypotek har på balansdagen, skulle en förändring av utländska valutans kurser gentemot svenska kronan på +/- 10 % leda till en effekt på Svenska Skeppshypoteks resultat uppgående till +/- 7,0 mnkr (+/- 6,4). Det är endast Svenska Skeppshypoteks räntenetto i utländsk valuta som påverkas av valutakursförändringar.

## NOT 17 GARANTIFOND

Svenska staten har ställt en garanti på 350 mnkr som säkerhet för Svenska Skeppshypoteks skulder. Garantin får tas i anspråk i händelse av att Svenska

Skeppshypoteks egna kapital samt låntagarnas betalningsskyldighet enligt § 36 lag (1980:1097) om Svenska Skeppshypotek inte räcker för att infria Svenska Skeppshypoteks

skulder. Garantin gäller t o m 2036-01-01. Garantiförbindelsen ska förnyas årsvis och sålunda vid vart tillfälle ha samma löptid.

## NOT 18 ÅTAGANDEN

Övriga åtaganden avser beviljade lån under 2012-2014 där bindande låneavtal mellan långivare och låntagare ingåtts under 2013-2014.

Göteborg den 8 mars 2016

Michael Zell

Lars Höglund	Anna Öberg
Anders Källsson	Elizabeth Kihlbom
Jan-Eric Nilsson	Tomas Abrahamsson
	/Lars Johanson

Vår revisionsberättelse har lämnats den 8 mars 2016

Henrik Nilsson	Harald Jagner
Auktoriserad revisor	Auktoriserad revisor
Deloitte AB	Deloitte AB

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till Svenska Skeppshypotekskassan. Organisationsnummer 262000-1046

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Svenska Skeppshypotekskassan för räkenskapsåret 2015-01-01-2015-12-31.

### Styrelsens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt lagen om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag och för den interna kontroll som styrelsen bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen 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 inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, 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 Svenska Skeppshypotekskassan upprättar årsredovisningen 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 Svenska Skeppshypotekskassans interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

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 lagen om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Svenska Skeppshypotekskassans

finansiella ställning per den 31 december 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt lagen om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att resultaträkningen och balansräkningen fastställs.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Svenska Skeppshypotekskassan för räkenskapsåret 2015-01-01-2015-12-31.

### Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen enligt Lag om Svenska Skeppshypotekskassan.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i Svenska Skeppshypotekskassan för att kunna bedöma om någon styrelseledamot är ersättningskyldig mot Svenska Skeppshypotekskassan. Vi har även granskat om någon styrelseledamot på annat sätt har handlat i strid med Lag om Svenska Skeppshypotekskassan, lagen om bank- och finansieringsrörelse, eller lagen om årsredovisning i kreditinstitut och värdepappersbolag.

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

### Uttalanden

Vi tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

---

### Göteborg den 8 mars 2016

Henrik Nilsson

Auktoriserad revisor

Harald Jagner

Auktoriserad revisor

# BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

## STYRELSENS ARBETSFORMER

Enligt lagen (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan förvaltas Svenska Skeppshypotek av styrelsen.

Styrelsearbetet utförs i enlighet med lagen, statens ägarpolicy och den arbetsordning som arbetas fram och som årligen fastställs av styrelsen. Arbetsordningen reglerar även arbetsfördelning mellan styrelsen, styrelsens ordförande och verkställande direktör. Svenska Skeppshypotek tillämpar Svensk kod för bolagsstyrning (Koden).

Utvärdering av styrelsens arbete sker årligen. Styrelsen utvärderar även ordföranden och verkställande direktören.

## STYRELSEN

Regeringen utser ledamöter och suppleanter i Svenska Skeppshypoteks styrelse. Följande personer är ledamöter och suppleanter i Svenska Skeppshypoteks styrelse fr.o.m. 1 juli 2015 t.o.m. 30 juni 2016:

## LEDAMÖTER

### MICHAEL ZELL

**Styrelsens ordförande**

**Född:** 1950 **Utbildning:** Civilekonom Handelshögskolan i Stockholm, Harvard Business School. **Utsedd** 2012. Ordförande i kreditutskottet och ersättningsutskottet.

**Övriga uppdrag:** Ordförande Kungl. Örlogsmannasällskapet. **Tidigare befattningar:** Rederi AB Nordstjärnan 1975-78, Svenska Handelsbanken 1978-2012 bl a som vVD, dotterbolagschef, senast chef för verksamheten i Kina.

### LARS HÖGLUND

**Styrelsens vice ordförande**

**Född:** 1958 **Utbildning:** Sjökaptensexamen, Chalmers. **Utsedd** 2002. Ledamot i ersättningsutskottet. **Övriga uppdrag:** Ordförande och verkställande direktör i Furetank Rederi AB. VD och styrelseledamot i Furetank Chartering Sweden AB. VD och styrelseledamot i Sp/f Nolsö Shipping. Styrelseledamot i Furetank Chartering Denmark AS, Gothia Tankers AB, Donsö-Data AB samt Sveriges Ångfartygs Assurans Förening. Vice ordförande i Föreningen Svensk Sjöfart.

### TOMAS ABRAHAMSSON

**Född:** 1952 **Utbildning:** Universitetsutbildning i Göteborg och Lund i historia, ekonomisk historia och religionsvetenskap.

**Utsedd** 2002 **Övriga uppdrag:** Vice ordförande i SEKO och i Internationella Transportarbetare-federationens Sjösektion. Ledamot i AFA sjukförsäkring, ETF Europeiska Transportarbetarefederationen, NTF Nordiska Transportarbetarefederationen, SEKO förbundsstyrelsen, A-kassan för service och kommunikation och Stiftelsen Sjöfartens utbildningsinstitut. Ersättare i LO:s styrelse.

### ELIZABETH KIHLBOM

**Född:** 1954 **Utbildning:** Studier i företags ekonomi m.m. vid Göteborgs Universitet, franska vid Stockholms Universitet. **Utsedd** 2011. Ledamot i kreditutskottet. **Övriga uppdrag:** Ordförande Avanza Fonder AB, styrelseledamot i Moor & Moor AB. **Tidigare befattningar:** Grundare och partner i Omeo Financial Consulting AB; Director KPMG Financial Services Consulting, Global Risk Manager mm inom Volvo Treasury, Chief Dealer Celsius Industrier AB, diverse positioner inom SEB.

### ANDERS KÄLLSSON

**Född:** 1944 **Utbildning:** Fil.kand.

**Utsedd** 2007. Suppleant t.o.m. 30 juni 2010. **Övriga uppdrag:** Styrelseledamot och verkställande direktör i Erik Thun AB. Styrelseledamot i Braathens Aviation AB, Föreningen Svensk Sjöfart och Sveriges Ångfartygs Assurans Förening.

### JAN-ERIC NILSSON

**Född:** 1957 **Utbildning:** Mariningenjör, Civilingenjör KTH, IMD, Handelshögskolan i Stockholm och Harvard Business School. **Utsedd** 2012 **Övriga uppdrag:** Styrelseordförande Handelsbanken Visby och Stockholms Reparationsvarv AB. Styrelseledamot i Handelsbanken Regionbanken Östra Sverige, Rederi AB Gotland, Destination Gotland AB och Försäkrings AB Alandia. **Tidigare befattningar:** Ordförande och verkställande direktör i Rederi AB Gotland.

### ANNA ÖBERG

**Född:** 1963 **Utbildning:** Jur.kand Uppsala Universitet samt examen från Nordiskt institut för Sjöfart i Oslo, studier i statskunskap. **Utsedd** 2013 **Övriga uppdrag:** Managing Partner Advokatfirman Oebergs, styrelseordförande Stockholms Sjötrafik AB samt styrelseledamot i Vasamuseets Vänner.

## SUPPLEANTER

### KARIN BARTH

**Född:** 1951 **Utbildning:** Handelsinstitut, restaurangskola **Utsedd** 2006 **Övriga uppdrag:** Vice klubbordförande i SEKO-Sjöfolk. Ledamot i A-kassan för service och kommunikation.

### ROLF MÄHLKVIST

**Född:** 1952 **Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm **Utsedd** 2013 **Övriga uppdrag:** Stf Finansdirektör i Stena AB. Styrelseledamot i ett flertal utländska dotterbolag inom Stena AB-gruppen. **Tidigare befattningar:** Diverse positioner inom Handelsbanken.

### ANN-CATRINE ZETTERDAHL

**Född:** 1962 **Utbildning:** Civilingenjör Industriell Ekonomi **Utsedd** 2013. Ledamot i kreditutskottet. **Övriga uppdrag:** Generaldirektör i Sjöfartsverket. Styrelseledamot i Svevia och Lighthouse, ledamot i Kustbevakningens insynsråd. **Tidigare befattningar:** VD Telia Installation, VD Evega AB, Regionchef Telia Nära, Chef Customer Operations Telia, Inköpschef.

## VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

### LARS JOHANSON

**Född:** 1964 **Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan i Göteborg Anställd i Svenska Skeppshypotek 1996. Verkställande direktör sedan 2005.

## STYRELSELEDAMÖTERNAS OBEROENDE

Staten gör i sin ägarpolicy ett undantag i förhållande till svensk kod för bolagsstyrning, och det är att styrelseledamöters oberoende i förhållande till staten som större ägare inte redovisas. Denna riktlinje i koden syftar i all huvudsak till att skydda minoritetsaktieägare. I statligt helägda företag saknas därför skäl att redovisa denna form av oberoende.

Avseende en styrelseledamots beroende i förhållande till bolaget anges i statens ägarpolitik flera olika skäl för när ett sådant beroende kan föreligga. Nedanstående skäl bedöms vara tillämpliga för Svenska Skeppshypotek.

En styrelseledamot anses inte vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen om ledamoten, antingen själv eller genom att tillhöra företagsledningen eller styrelsen eller genom att vara större delägare i annat företag som har en sådan affärsrelation med bolaget, har affärsförbindelser eller andra omfattande ekonomiska mellanhavanden med bolaget.

En styrelseledamot anses inte heller oberoende i förhållande till bolaget om denne varit ledamot i bolaget mer än tolv år.

Ledamöterna Michael Zell, Elizabeth Kihlbom och Anna Öberg samt suppleanterna Karin Barth och Ann-Catrine Zetterdahl är oberoende i förhållande till bolaget.

## SAMMANTRÄDEN

Styrelsen i Svenska Skeppshypotek skall sammanträda minst fyra gånger per år. På initiativ av ordföranden, enskilda ledamöter eller med anledning av kreditärenden utsätts extra sammanträden. Under 2015 har styrelsen sammanträtt sju gånger.

Närvaron bland ledamöterna på Svenska Skeppshypoteks sammanträden 2015 uppgick till:

Michael Zell	7/7
Lars Höglund	6/7
Tomas Abrahamsson	4/7
Elizabeth Kihlbom	6/7
Anders Källsson	7/7
Jan-Eric Nilsson	4/7
Anna Öberg	5/7

Närvaron bland suppleanterna uppgick till:

Karin Barth	6/7
Rolf Mählkvist	7/7
Ann-Catrine Zetterdahl	6/7

## STYRELSENS ARBETE UNDER 2015

Styrelsearbetet följer en struktur med fasta och återkommande ärenden såsom strategi, policys, arbetsordning för styrelsen och instruktion för verkställande direktören, intern kapitalutvärdering, utvärdering av styrelsens arbete, årsbokslut, beredning av bolagsstyrningsdokument, hållbarhetsredovisning, riskanalyser, externa revisionsrapporter, affärsläget och kreditärenden.

Vid varje sammanträde har styrelsen genomfört en riskgenomgång av låneportföljen och även tagit beslut om uppskattade marknadsvärden för belånade fartyg.

Styrelsen inrättade under 2014 ett tillfälligt finansutskott för att utreda förutsättningarna för obligationsupplåning eller annan struktur för att bredda upplåningsbasen samt även göra en konsekvensanalys för upplåningsformen. Arbetet i utskottet har lett till att verksamheten är väl förberedd för att använda obligationsmarknaden som upplåningsalternativ.

Styrelsen har även tillsatt en arbetsgrupp för att analysera behovet att förändra uppdraget till nytta för våra kunder. Utfallet av arbetet har kommunicerats med Näringsdepartementet.

## UTSKOTT I STYRELSEN

Styrelsen har fördjupat sitt arbete genom valda styrelseledamöters deltagande i av styrelsen inrättade utskott. Utskottens sammanträden protokollförs.

### Kreditutskott

För godkännande av förslag från verkställande direktören om prissättning av finansieringen i varje enskilt låneärende har styrelsen utsett ett kreditutskott som består av ordföranden och två av styrelsens utsedda ledamöter samt verkställande direktören (sammankallande). I kreditutskottet medverkar inte redarerepresentanter på grund av konkurrensskäl och för att undvika intressekonflikter.

Kreditutskottet kan även vara styrelsens beredningsorgan för vissa till utskottets uppgifter relaterade övriga frågor (för att säkerställa en effektivare beredning av större och mer komplexa ärenden). Återrapportering av dessa ärenden skall ske till styrelsen.

Kreditutskottet skall utses årligen. Ledamöterna i kreditutskottet är: Michael Zell, ordförande  
Elizabeth Kihlbom  
Ann-Catrine Zetterdahl

Kreditutskottet har under 2015 sammanträtt nio gånger.

## KRAFTVERK PÅ GOTLAND - PC4

Lindholmen byggde Pielstickmaskiner för andra ändamål än sjöfart, som lok och kraftverk. I mitten på 70-talet fick kraftverket i Slite på Gotland två Pielstick av generation tre, PC3, och Skultuna utanför Västerås fick en. Maskinerna hade vardera 18 cylindrar, varje cylinder gav 970 hk, 17 460 hk per maskin. Den totala vikten var 170 ton, styck.

Några år senare planerade Visby ett bostadsområde söder om centrum. Elkapaciteten räckte inte till den planerade fjärrvärmens. Pielstick generation fyra blev valet. Visby kommun beställde två 18-cylindriga PC4. Cylinderdiametern var nu 570 mm, slaglängden

620, varvtalet sänktes till 400 varv per minut. Tändtrycket var 127,5 bar. Sammanlagt, effekten höjdes till 1 500 hk per cylinder, totalt 27 000 per maskin. Vilket räckte till produktion av 19 megawatt el från varje motor.

De två PC4 byggdes under sommaren 1978. De vägde över 200 ton styck, fraktades i mindre bitar. Sammansatta på plats monterades system för att utnyttja värmen från avgaser, kylvatten och smörjolja till fjärrvärmevattnet.

Med kärnkraft och ny elkabel till Gotland stannade de båda PC4. De lär ha sålts till Indien, utan att ha hämtats.



### Ersättningsutskott

Styrelsen har utsett ett ersättningsutskott. Ersättningsutskottet fattar beslut gällande löner till medarbetarna, efter förslag från verkställande direktören, och bereder förslag avseende lön till verkställande direktören för styrelsens beslut. Utskottet består av ordföranden och vice ordföranden samt verkställande direktören som föredragande. Återrapportering av ersättningsutskottets arbete sker till styrelsen.

Rörliga ersättningar förekommer ej.

Ersättningsutskottet har haft ett möte under 2015.

### STYRELSENS ARVODEN

Regeringen bestämmer arvoden för styrelseordföranden, ledamöter och suppleanter som skall tillämpas inom Svenska Skeppshypotek. Arvoden som tillämpas med verkan fr.o.m. 1 juli 2015 erlaggs enligt följande:

Styrelseordförande	125 000 kr per år
Styrelseledamot	55 000 kr per år
Styrelsesuppleant	24 000 kr per år
Ordförande i kreditutskott	25 000 kr per år
Ledamot i kreditutskott	15 000 kr per år

### INTERN KONTROLL

Svenska Skeppshypotek är en liten organisation där varje medarbetare förutsätts ha god ordning och kontroll över sina arbetsuppgifter. Verkställande direktören skall ha en god kontroll över den löpande verksamheten och samtliga större beslut gällande löpande förvaltningsåtgärder fattas av verkställande direktören. Attestinstruktion hålls uppdaterad och fastställs

av verkställande direktören som också ser till att den iakttas.

Samtliga kreditbeslut fattas av styrelsen. Samtliga erforderliga lånehandlingar firmatecknas och granskas av två personer. Placeringsinnehavet och låneportföljen rapporteras löpande till styrelsen.

Lånehandlingar i original förvaras i depå hos bank. Banken rapporterar till Svenska Skeppshypoteks verkställande direktör varje förändring i depån.

Styrelsen beslutar i frågor om upplåning. Verkställande direktören verkställer styrelsens beslut. Upplåningen skall anmälas vid nästkommande sammanträde med styrelsen.

### INTERNREVISION

Internrevision genomförs av extern part. Inriktning och omfattning av revisionen fastställs av styrelsen årligen.

Rapportering från granskningen skall ske till styrelsen.

### RISKKONTROLL

Svenska Skeppshypotek har inte en särskild funktion för riskkontroll, därför föreligger det styrelsen att löpande uppmärksamma frågan.

### REGELEFTERLEVNAD

Svenska Skeppshypotek har inte en särskild funktion för kontroll av regelfterlevnad, därför föreligger det styrelsen att löpande uppmärksamma frågan.

### REVISORER

Regeringen utser årligen Svenska Skeppshypoteks revisorer och revisorssuppleanter. Svenska Skeppshypoteks revisorer deltar årligen vid minst ett styrelsemöte.

Ägaren ansvarar för val av revisorer för företag med statligt ägande. Det praktiska arbetet med upphandlingen hanteras av lämpligt utskott i företagets styrelse, i Svenska Skeppshypoteks fall Kreditutskottet. Regeringskansliets representanter följer alla stegen i upphandlingsprocessen från upphandlingskriterier till urval och utvärdering. Det slutgiltiga beslutet avseende revisorer för Svenska Skeppshypotek fattas av regeringen årligen.

### FÖRORDNADE REVISORER

#### Ordinarie:

##### Harald Jagner

Auktoriserad revisor Deloitte AB.  
Revisor i Svenska Skeppshypotek sedan 2007.

##### Henrik Nilsson

Auktoriserad revisor Deloitte AB.  
Revisor i Svenska Skeppshypotek sedan 2012.

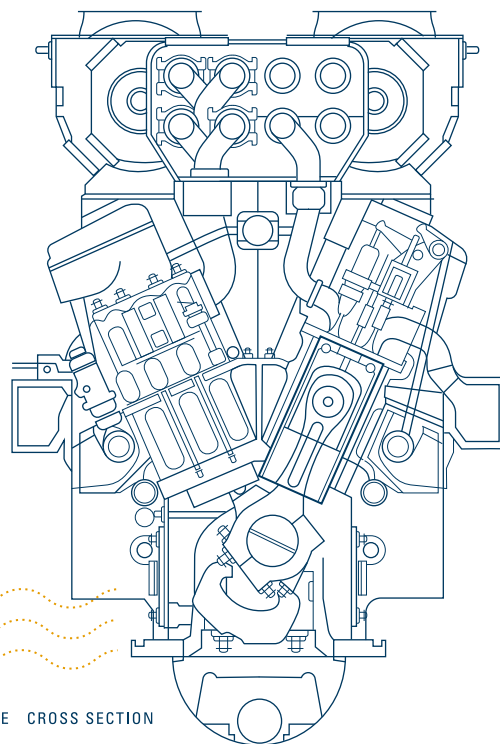
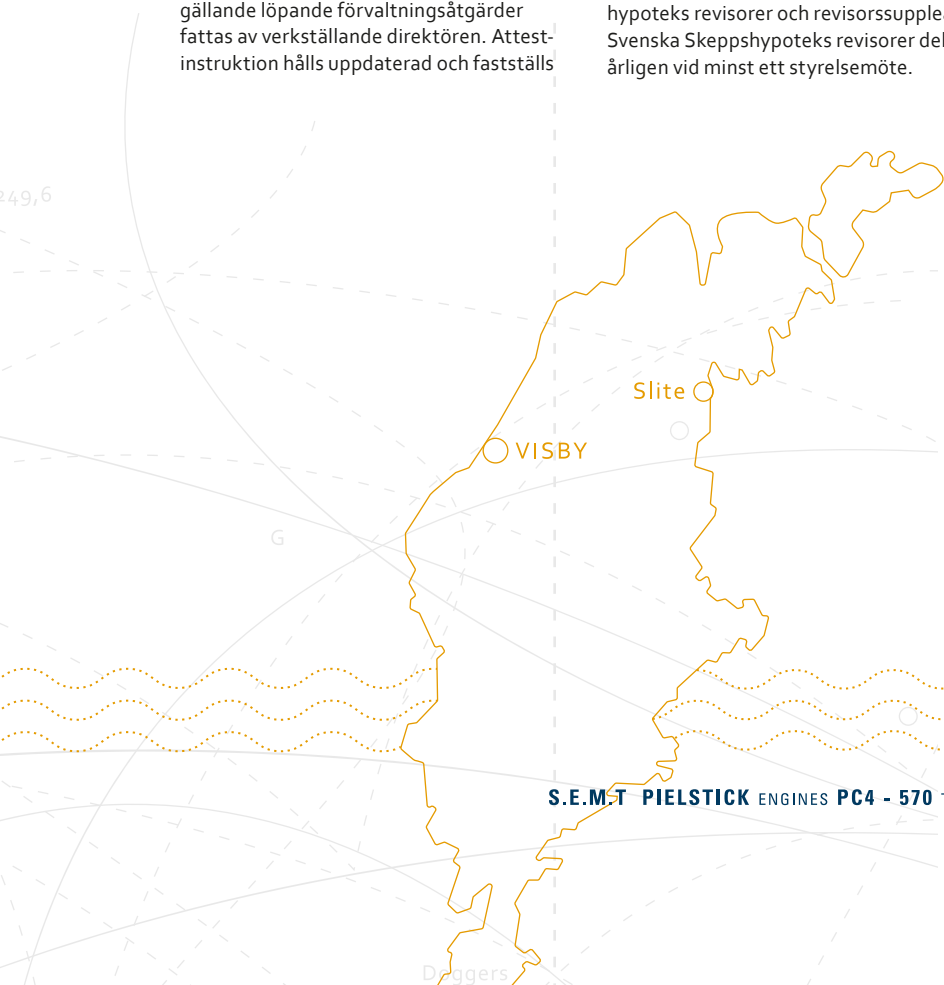
#### Suppleanter:

##### Patrick Honeth

Auktoriserad revisor Deloitte AB.  
Revisor i Svenska Skeppshypotek sedan 2014.

##### Elisabeth Sundborg Werneman

Auktoriserad revisor Deloitte AB.  
Revisor i Svenska Skeppshypotek sedan 2014.



S.E.M.T. PIELSTICK ENGINES PC4 - 570 TYPE CROSS SECTION

# HÅLLBARHETSREDOVISNING

Svenska Skeppshypotek redovisar sitt hållbarhetsarbete för kalenderåret 2015. Redovisningen omfattar Svenska Skeppshypoteks verksamhet som sköts av åtta personer inklusive den löpande administrationen av sjöfartsstödet enligt avtal med Trafikverket.

Svenska Skeppshypoteks bedömning är att Hållbarhetsredovisningen 2015 uppfyller de krav som ställs på en tillämplighetsnivå "Core" i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Guidelines, version 4.0. Valda indikatorer redovisas i GRI-index på sidorna 36-38. Hållbarhetsredovisningen för 2015 är översiktligt granskad av Deloitte AB.

## HÅLLBARHETSREDOVISNINGENS OMFATTNING OCH AVGRÄNSNING

Hållbarhetsredovisningens syfte är att mäta, beskriva och ta ansvar gentemot våra intressenter, både inom och utanför Svenska Skeppshypotek, för vad vi har uppnått i vårt arbete mot en hållbar utveckling. Innehållet i hållbarhetsredovisningen har utformats med utgångspunkt från vårt uppdrag och våra huvudintressenter. Avgränsning har skett till sådana enheter som Svenska Skeppshypotek bedöms ha kontroll över eller betydande inflytande över genom de relationer Svenska Skeppshypotek har. Med kontroll avses möjligheten att styra företagets finansiella och operativa policyer, i syfte att dra fördel av dess aktiviteter. Med betydande inflytande avses möjligheten att delta i en enhets finansiella och operativa policybeslut, men inte styra dessa policyer. Principen för avgränsningen utgörs av olika relationer som innebär olika grader av tillgänglighet till information och därigenom olika möjlighet att påverka. Att avgöra hur väsentlig en viss enhet är beror på i vilken omfattning enheten påverkar hållbar utveckling.

Svenska Skeppshypoteks hållbarhetsredovisning för år 2015 omfattar Svenska Skeppshypotek. Några dotterbolag eller intressebolag som kontrolleras finns ej och har ej heller funnits historiskt. Dock sker vår huvudsakliga påverkan på hållbar utveckling utanför bolaget gränser. Som kreditgivare har Svenska Skeppshypotek, i varierande grad, inflytande över större avgränsade projekt (investering i fartyg) som Svenska Skeppshypotek finansierar. Krediter jämföras med investeringsbeslut, vid investeringsbeslut diskuteras och analyseras sociala och miljömässiga risker.

Svenska Skeppshypotek har ett lagstiftat uppdrag som medger finansiering av rederiverksamhet med svenskt inflytande eller intresse. En viktig del av uppdraget är att verka för en förnyelse av svenska fartygsflottan. Genom att se till att svenska rederier får tillgång till finansiering till konkurrenskraftiga villkor stärker Svenska Skeppshypotek svensk sjöfarts konkurrenskraft och bidrar till arbetstillfällen i Sverige. Samtidigt leder förnyelsen av

flottan till positiva säkerhets- och miljöeffekter på sikt.

Uppdraget utgör därför en viktig plattform för hur Svenska Skeppshypotek bedriver sitt miljömässiga och sociala ansvarstagande. Rollen som kreditgivare innebär också möjlighet att indirekt påverka och ta ställning i en rad etiska, miljömässiga och sociala frågor. Detta sker i kreditbeslut, i dialog med kunder samt i engagemang inom svenskt sjöfartsnäring.

Svenska Skeppshypotek redovisar styrning och hantering av sociala och miljömässiga risker vid utlåning i denna hållbarhetsredovisning. Redovisningsprinciper avseende enskilda indikatorer framgår i samband med redovisning av respektive indikator.

Som kreditgivare finns tydliga riktlinjer för hur affärssekretess skall hanteras vilket begränsar Svenska Skeppshypoteks möjligheter att redovisa information om enskilda affärer. Vidare är det en viktig del i Svenska Skeppshypoteks arbete inom etik att inte röja affärssekretess.

För den som önskar ytterligare information om hållbarhetsarbetet, kontakta Svenska Skeppshypoteks VD.

## VÄSENTLIGA HÅLLBARHETSASPEKTER

Väsentliga hållbarhetsaspekter visar Svenska Skeppshypoteks betydande ekonomiska, miljömässiga och sociala påverkan samt de övriga områden som kan påverka identifierade intressenters bedömningar och beslut. Identifiering, val av och krav på väsentliga hållbarhetsaspekter sker utifrån den dialog som förs med bolagets intressenter.

Direkt påverkan är social och miljömässig påverkan som uppstår inom Svenska Skeppshypotek. Sett till verksamhetens storlek och omfattning är den direkta påverkan begränsad. Indirekt påverkan är sådan som uppstår utanför Svenska Skeppshypotek i de verksamheter Svenska Skeppshypotek finansierar genom lån mot säkerhet i fartyg.

### Risker:

#### Anti-korruption

Risk för korruption uppstår i samband med utlåningen (indirekt påverkan). Styrningen av anti-korruptionsarbetet samt redovisning av relevanta indikatorer sker under aspekten "Anti-korruption".

I Svenska Skeppshypoteks Etik- och hållbarhetspolicy uttrycks värderingar som jämställdhet och respekt som ledande principer både i vårt personalarbete och i våra kundkontakter.

#### Miljö, mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Risk för negativ miljöpåverkan och social påverkan uppstår i samband med utlåning (indirekt påverkan); på och från de fartyg och rederier som Svenska Skeppshypotek finansierar. Styrningen av hållbarhetsrisker sker i samband med att krediter beviljas av styrelsen då dessa aspekter analyseras och utgör en del av bedömningen. Redovisning av relevanta indikatorer sker under aspekten "Investeringar".

#### Lag- och regelefterlevnad

Verksamheten omfattas av ett flertal lagar och regelverk inom det finansiella området. Risk finns för böter eller monetära sanktio-

ner om utlåning sker i strid mot dessa lagar och regelverk (direkt påverkan). Styrningen sker i samband med att krediter beviljas och redovisning av relevanta indikatorer sker under aspekten "Regel-efterlevnad".

### Löpande hållbarhetsarbete

Svenska Skeppshypoteks arbete med de väsentliga hållbarhetsfrågor som identifierats utgår från att:

- se till att det finns tillgång på krediter för goda fartygsinvesteringar;
- verka för positiva miljöeffekter genom en förnyelse av svensk fartygsflotta;
- verka för en ansvarsfull kreditgivning;
- stödja initiativ och konkurrensneutral reglering för minskade utsläpp och ökad säkerhet.

Svenska Skeppshypotek strukturerar sitt hållbarhetsarbete för identifierade väsentliga hållbarhetsfrågor kring tre metoder; välja bort, påverka och välja ut. "Välja bort" innebär att Svenska Skeppshypotek har formulerat etiska och miljömässiga kriterier som måste uppfyllas för att en kredit skall godkännas. Uppfylls inte dessa kriterier godkänns inte krediten. "Påverka" används där etiska och miljömässiga aspekterna är en del av branschens sätt att fungera och främst föremål för lagstiftning. I de fallen söker Svenska Skeppshypotek aktivt att påverka genom att påtala, ställa frågor och där det är möjligt ställa krav för en positiv utveckling. "Välja ut" innebär att Svenska Skeppshypotek prioriterar krediter till verksamhet som främjar miljömässiga och sociala aspekter. Genom dessa arbetsmetoder vill Svenska Skeppshypotek successivt utveckla arbetet med de väsentliga hållbarhetsfrågor som identifierats.

Således hanteras ovan hållbarhetsfrågor vid all kreditgivning där de ingår som en integrerad del när beslut om krediter fattas. En bedömning av dessa kan jämföras med en bedömning av den eventuella kreditrisk de kan resultera i.

### Intressenter

Svenska Skeppshypotek för en löpande dialog med sina intressenter. De synpunkter och förväntningar som framkommit används för att utvärdera och planera arbetet med hållbarhetsfrågor. Vissa av de dialoger som genomförts har utgjort en del i förberedandet av hållbarhetsredovisningen.

Svenska Skeppshypoteks främsta intressenter är bland andra, genom det offentliga uppdraget samhället i vid bemärkelse, kunderna (svenskanknutna rederier), leverantörer på bank- och obligationsmarknaden, intresseorganisationer inom sjöfartsklustret samt våra medarbetare. Svenska Skeppshypoteks nyckelintressenter identifieras av företagsledningen i dialog med styrelsen.

Genom att trygga långsiktig finansiering för sjöfarten bidrar Svenska Skeppshypotek till samhällsekonomin och utvecklingen av en oberoende transportkapacitet i Sverige. Svenska Skeppshypoteks åtaganden mot samhället handlar därför om att medverka till att Sverige är en fungerande sjöfartsnation.

### Intressent

Svenska staten

Rederier

Kreditgivare

Medarbetare

Investerare

Branschorganisation

### Dialog

Ägarpolicy

Enskilda möten

Styrelsrepresentation

Enskilda möten

Löpande dialog

Styrelsrepresentation

Löpande dialog

Medarbetarsamtal

Löpande dialog

Enskilda möten

Löpande dialog

### Åtaganden gentemot våra kunder

Genom redarnas företrädare är våra kunder representerade i Svenska Skeppshypoteks styrelse. Därigenom har Svenska Skeppshypotek även en naturlig dialog med sina närmaste intressenter, befintliga och potentiella kunder.

Vikten av att fortsätta fullgöra det lagstiftade uppdraget, att finansiera rederiverksamhet över tiden och oavsett konjunkturläge, är det som huvudsakligen lyfts fram av dessa intressenter.

Svenska Skeppshypoteks låntagare har ett begränsat solidariskt ansvar för Svenska Skeppshypoteks skulder vilket ställer krav på att finansiering skall ske till goda fartygsinvesteringar. Det avser såväl ekonomiska perspektiv som uppfyllelse av kvalitetskrav där energieffektivare framdrift och miljökrav är en del.

### Våra leverantörer

Ett nära samarbete med affärsbankerna är av stor betydelse för att finansiering av svensk sjöfart skall fungera. Under 2015 har Svenska Skeppshypotek underhållit kontakterna med aktörer på kreditmarknaden. Arbetet med att utveckla kommunikationen gentemot både obligations- och bankmarknaden fortsätter. Det inkluderar en mer aktiv dialog med kapitalmarknaden avseende hållbarhetsfrågor. I Svenska Skeppshypoteks dialog med intressenter framkommer att det sätt som Svenska Skeppshypotek redovisar sina hållbarhetsfrågor uppfyller de krav på information och transparens som efterfrågas inom detta område.

Svenska Skeppshypoteks leverantörskedja består främst av banker och kreditmarknadsbolag (som leverantörer av kapital för utlåning), IT-leverantörer samt konsulter och rådgivningstjänster.

## GRI INDEX

Svenska Skeppshypotek redovisar i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI G4) och från "GRI G4 Sector Disclosures – Financial Services". Redovisningen innehåller de GRI indikatorer

som anses relevanta för verksamheten och med utgångspunkt från att rapporteringen sker på nivå "core".

Indikator	Indikatorns innehåll	Sida	Kommentar
<b>STRATEGI OCH ANALYS</b>			
G4-1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare om relevansen av hållbar utveckling för organisationen och dess strategi.	5	
<b>ORGANISATIONENS PROFIL</b>			
G4-3	Organisationens namn.	10	
G4-4	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna.	4	
G4-5	Lokalisering av organisationens huvudkontor.	4	
G4-6	Antal länder som organisationen har verksamhet i och namn på de länder där organisationen antingen av betydande verksamheter i eller särskild relevanta för de hållbarhetsfrågor som täcks av hållbarhetsredovisningen.	4	
G4-7	Ägarstruktur och företagsform.	4	
G4-8	Marknader som organisationen är verksam på.	4	
G4-9	Organisationens storlek.	9	
G4-10	Medarbetardata, fördelat på anställningsavtal och fördelning kvinnor/män.		Ej möjligt att rapportera med hänsyn till personalstyrkans storlek och medarbetarnas integritet.
G4-11	Procent av den totala arbetsstyrkan som har kollektivavtal.		Ej möjligt att rapportera med hänsyn till personalstyrkans storlek och medarbetarnas integritet.
G4-12	Organisationens leverantörskedja.	35	
G4-13	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden beträffande organisationens storlek, struktur, ägande eller leverantörskedja.		Inga väsentliga förändringar har skett under 2015
G4-14	Beskriv om och hur organisationen följer försiktighetsprincipen.		Följer ej försiktighetsprincipen så som den definieras enligt FN:s Rio-deklaration från 1992. Dock finns interna policyer, exempelvis Etik- och hållbarhetspolicy, där ESG-frågor hanteras. Frågorna hanteras även i samband med kreditgivning som beskrivs under "Löpande hållbarhetsarbete".
G4-15	Lista externa regelverk, standarder, principer som organisationen omfattas av/stödjer.	10, 14, 16	Formellt enbart regelverk och direktiv inom det finansiella området (vilka framgår av bolagets årsredovisning). Med hänsyn till verksamhetens art och omfattning så stöds ej formellt standarder eller principer inom hållbarhetsområdet.

Indikator	Indikatorns innehåll	Sida	Kommentar
G4-16	Medlemskap i branschorganisationer.		Medlem i Sjöfartsforum som driver klustergemensamma maritima frågor och agerar arena för möten och samverkan inom det maritima klustret. Målet är en konkurrenskraftig maritim näring, god kunskap om sjöfart och maritim verksamhet i samhället samt ett starkt maritimt kluster i samverkan
<b>IDENTIFIERADE VÄSENTLIGA ASPEKTER OCH AVGRÄNSNINGAR</b>			
G4-17	Enheter som omfattas av Hållbarhetsredovisningen.	34	
G4-18	Processen för att definiera innehållet i redovisningen och aspekternas avgränsning.	34-35	
G4-19	Lista över samtliga väsentliga aspekter som identifierats i processen.	34-35	
G4-20	För varje väsentlig aspekt; dess avgränsning inom organisationen.	34-35	
G4-21	För varje väsentlig aspekt; dess avgränsning utanför organisationen.	34-35	
G4-22	Effekten av omräkning av information som getts i tidigare redovisningar samt eventuella orsaker.		Ingen väsentlig omräkning.
G4-23	Signifikanta förändringar från tidigare redovisningar vad gäller omfattning och gränsdragning för aspekterna.		Första gången rapportering sker i enlighet med G4.
<b>INTRESSETER</b>			
G4-24	Lista över intressentgrupper som organisationen är engagerade i.	35	
G4-25	Utgångspunkt för identifiering och urval av intressenter.	35	
G4-26	Organisationens principer för intressentengagemang.	35	
G4-27	Nyckelfrågor och viktiga ämnen som framkommit genom intressentdialogen och hur organisationen har valt att bemöta dessa.	35	
<b>REDOVISNINGSPROFIL</b>			
G4-28	Redovisningsperiod.	34	
G4-29	Datum för publicering av senaste redovisningen.		31 mars 2015
G4-30	Redovisningscykel.	34	Årligen senast 30:e april
G4-31	Kontaktperson för frågor angående redovisningen.	34	
G4-32	Redovisningen är upprättad enligt G4 core.	34	
G4-33	Policy och rutiner för extern granskning.		I enlighet med statens ägarpolicy och styrelsens beslut sker extern granskning av bolagets revisorer

Indikator	Indikatorns innehåll	Sida	Kommentar
<b>BOLAGSSTYRNING</b>			
G4-34	Redogörelse för organisationens bolagsstyrning, inklusive kommittéer underställda styrelsen.	31-33	Hantering av ekonomiska, sociala och miljömässiga beslut sker i samband med kreditgivning. Kreditbeslut kan enbart fattas av styrelsen och är ej möjliga att delegera.
<b>ETIK OCH INTEGRITET</b>			
G4-56	Beskrivning av organisationens värderingar, principer, standarder och uppförande i form av en uppförandekod och etiska policyer.	34	Styrelsen har fastställt en Etik- och hållbarhetspolicy som kommunicerats till anställda.
<b>INVESTERINGAR</b>			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning – Investeringar.	34	
G4-HR1	Andel betydande investeringsbeslut som inkluderar krav gällande mänskliga rättigheter.		Svenska Skeppshypotek jämställer krediter med Investeringsbeslut. Vid 100 % av kreditbesluten har risk för mänskliga rättigheter diskuterats. Det finns ingen formell beslutsform, dock utgör frågeställningen en integrerad del av bedömning av kreditrisk och kreditbeslut.
<b>ANTI-KORRUPTION</b>			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning – Antikorruption.	34	
G4-SO3	Procentandel av totala antalet affärsenheter som analyserats avseende risk för korruption.		100 %. Svenska Skeppshypotek består av en enda affärsenhet där risken för korruption analyseras dels när kreditbeslut fattas och dels löpande under den tid krediten löper.
G4-SO4	Procentandel av de anställda som genomgått utbildning i organisationens policyer och rutiner avseende motverkan mot korruption.		Styrelsen har fastställt Etik- och hållbarhetspolicy samt Policy för åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Ovan policyer har kommunicerats till samtliga anställda. Policyerna har ej kommunicerats till bolagets kunder eller leverantörer. 100 % av de anställda har genomgått utbildning inom anti-korruption senaste fem åren. Utbildning har ej skett av styrelseledamöter.
G4-SO5	Åtgärder som vidtagits på grund av korruptionsincidenter.		Inga incidenter.
<b>REGELEFTERLEVAD</b>			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning – Regelefterlevnad.	34-35	
G4-SO8	Belopp för betydande böter och totalt antal icke-monetära sanktioner mot organisationen för brott mot gällande lagar och bestämmelser.		Inga böter eller andra sanktioner.

---

## **SJÖFART; MILJÖFRÅGOR OCH SOCIALA FRÅGOR**

I linje med många andra branscher har svensk sjöfartsnäring blivit alltmer medveten om etik- och miljöfrågor men många risker och utmaningar återstår att hantera. Svenska Skeppshypotek identifierar ett antal etiska, miljömässiga och sociala risker som finns inom näringen och i anslutning till vårt uppdrag. Svenska Skeppshypotek kan inte påverka utvecklingen inom alla dessa områden men de utgör en viktig utgångspunkt för den strategiska inriktningen på hållbarhetsarbetet.

### **Miljö**

Räknat som energianvändning per tonkilometer är sjöfarten ett miljövänligt alternativ i jämförelse med andra transportmedel. Men i absoluta tal släpper sjöfarten ut stora mängder koldioxid, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> och partiklar. Regleringen har blivit hårdare i vissa mer känsliga områden som t.ex. i Nordsjön, i Östersjön och i Engelska Kanalen men fortfarande dominerar tjockolja framför mer miljövänliga bränslealternativ. Det främsta skälet till att den billigare tjockoljan används är att bränslekostnaden är stor över ett fartygs livslängd.

Även om sjöfarten historiskt har brottats med många miljöproblem så ser utvecklingen betydligt mer positiv ut idag. Det finns flera sätt att minska utsläppen inom sjöfarten; minska bränsleförbrukningen, använda renare bränsle, rena utsläppen och omställning till alternativa bränslen. Här är det framförallt minskad bränsleförbrukning genom omställning till modernare enheter med mer effektiv framdrift som haft störst betydelse. Utvecklingen inom kvalitetssystem och inom lagstiftningen går mot hårdare krav på bränsleval och utsläppsminskningar framförallt avseende svavel. International Maritime Organization (IMO) är en global organisation som driver utvecklingen av lagstiftning inom sjöfarten. Samtidigt stödjer Svenska Skeppshypotek ökade konkurrensneutrala miljökrav på sjöfartsnäringen och försöker påverka redare till att ta miljöhänsyn vid investering i nya fartyg.

Ett annat område berör fartygsolyckor där teknik såsom dubbelskrov reducerar risken för negativ miljöpåverkan från farlig last. Svenska Skeppshypotek behandlar och följer upp enskilda finansieringsärenden i enlighet med sina metoder och policyer för hållbarhetsarbete. Därmed finansierar Svenska Skeppshypotek inte fartyg som inte uppfyller de högt ställda krav från lagstiftning eller kvalitetssystem eller om Svenska Skeppshypoteks interna kriterier inte uppfylls. Ett sådant krav är t.ex. att ett fartyg inte får vara äldre än 20 år om det inte finns särskilda skäl.

### **Arbetsmiljö och mänskliga rättigheter**

Svenska Skeppshypotek har även krav på sig avseende hänsyn till arbetsmiljöfrågor och mänskliga rättigheter genom sitt lagstiftade samhällsuppdrag och riktlinjer som huvudmannen ställer upp genom ägarpolicy och ägardirektiv. I styrelsen sitter även representanter från svenska arbetstagarorganisationer.

# REVISORS RAPPORT

över översiktlig granskning av Svenska Skeppshypotekskassans hållbarhetsredovisning

Till Svenska Skeppshypotekskassan

## INLEDNING

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Svenska Skeppshypotekskassan att översiktligt granska Svenska Skeppshypotekskassans hållbarhetsredovisning för år 2015. Svenska Skeppshypotekskassans hållbarhetsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 34-38 samt VD-ordet på sidan 5. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sidan 34.

## STYRELSENS OCH FÖRETAGSLEDNINGENS ANSVAR FÖR HÅLLBARHETSREDOVISNINGEN

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 34 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

## REVISORNS ANSVAR

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 *Bestyrkande av hållbarhetsredovisning* utgiven av FAR. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga

granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt IAASBs standarder för revision och god revisions sed i övrigt har. Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

## UTTALANDE

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

---

Göteborg den 8 mars 2016

**Henrik Nilsson**  
Auktoriserad revisor

**Harald Jagner**  
Auktoriserad revisor

Produktion och grafisk formgivning: Radiator, Göteborg.  
Papper omslag/inlaga: Scandia 2000 Natural 300 g/150 g.  
Typografi: Gotham och Corbel. Tryck: Inform Cross Media House.  
Stort tack till Bernt Säfström, Lysekil, Krister Bång och Lennart Bornmalm på Länsgruppen Sjöfartshistorisk Förening, Göteborg samt ett extra stort tack till Mats Demker, Mölndal.

Tryckeriet är svanenmärkt. Papperet är klorfritt, uppfyller PEFCs regler för ansvarsfullt skogsbruk och har miljövarudeklarationen Paper-profile. Bruket är miljöcertifierat enligt ISO 14001.

