

Svenska sjökapten

Streckhåll

77:E RÄKENSKAPSÅRET

EFTER ETT KUNGLIGT

befallningsbrev den 4 juni 1658 grundades Sveriges första officiella undervisningsanstalt för sjömän, Styrmansskolan i Stockholm. Den var länge ensam men fick senare sällskap av så kallade lägre navigationsanstalter i Visby och Karlshamn. Nästa kungliga brev i ämnet kom först 7 april 1841. Då inrättades särskilda navigationskolor i Stockholm, Göteborg, Gävle, Malmö och Kalmar. Senare tillkom Härnösand, Visby, Karlshamn, Västervik och Strömstad.

1911 minskade riksdagen antalet skolor till de ursprungliga fem. Samtidigt kompletterades navigationskolorna med maskinistutbildning. Ett av sjönäringen efterlängtat behov. De två delarna, Navigation och Maskinist, var bägge uppdelade i tre klasser; sjökaptent, styrman och skeppare respektive första, andra och tredje maskinist. Skolorna hade elva ämnen på schemat: matematik, fysik/mekanik, astronomisk och terrester navigation, skeppsbyggeri, maskinlära, sjömanskap m.m.

För att bli elev på navigationskola krävdes läs- och skrivkunnighet men också sjötjänst. Dessutom godkännande från klassen under för vidare utbildning, sjökaptentklassen krävde

styrmanbrev, för förste maskinist krävdes godkännande som andre maskinist, och så vidare. Undervisningen varade mellan sju och nio månader. Skeppare och tredje maskinist klarade sig dock med tre. Navigationskolorna blev Sjöbefälsskolor, omvandlades 1980 till högskoleutbildning och bantades till två orter, Kalmar och Göteborg.

I dag kombinerar en blivande sjökaptent sedvanlig teknik och sjömanskap med ledarskap. Undervisningen sträcker sig över fyra läsår, tre i skolsalar, simulatorer och på övningsfartyg och ett i praktik på kommersiella fartyg. Den består av tre huvudområden: fartygs framförande, fartygskonstruktion och lasthantering samt fartygs- och rederiorganisation. På dagens breddade schema finns utöver navigation, sjömanskap och skeppsbyggnad också radarkunskap, maskinsystem, lasthantering. Dessutom arbetsrätt, sjörätt och ekonomi. Den svenska sjökaptentutbildningen ger behörighet att framföra alla typer av fartyg över hela världen. Det vill säga att man med ett sjökaptentbrev på fickan är attraktiv för alla sjöfartsrelaterade yrken, både till sjöss och till lands, både här hemma och utomlands.

NYCKELTAL	2
PRESENTATION	3
ORDFÖRANDENS OCH VD:S KOMMENTAR	4
BRANSCHÖVERSIKT	4
SAMMANDRAG AV RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR	6
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE	7
RESULTATRÄKNING	8
BALANSRÄKNING	9
BERÄKNING AV KAPITALTÄCKNINGSGRAD	10
KASSAFLÖDESANALYS	10
NOTER	11-14
REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER	15
REVISIONSBERÄTTELSE	15
STYRELSE	16

Nyckeltal

SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN	2004	2003	2002	2001	2000
Rörelseresultat, Mkr	63,5	64,2	68,1	58,3	51,5
Balansomslutning, Mkr	7 236,0	5 639,9	5 849,3	5 417,2	3 944,4
Reservfond, Mkr	1 139,1	1 075,6	1 011,4	943,3	885,0
Vinstnivå, procent	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4
Räntabilitet på eget kapital, procent	5,9	6,3	7,2	6,6	6,2
Soliditet, procent	15,7	19,1	17,3	17,4	22,4
Kapitaltäckningsgrad, procent	18,1	22,5	20,2	21,2	25,1
Antal anställda	8	8	9	9	9



Fotografen på Vega

KAPTEN LOUIS PALANDER, 1842–1920

LOUIS PALANDER FÖDDES i Karlskrona i oktober 1842 och blev kadett redan vid 14 års ålder. Åtta år senare blev han officer i Kungliga Flottan och var med på korvetten Gefles expeditioner till Medelhavet, Sierra Leone och Liberia. 1868 deltog han i Spetsbergsexpeditionen under

friherre von Otters befäl och 1872 i Nordenskiölds försök att nå Nordpolen. Det var alltså en erfaren sjöman och polarseglare som expeditonsledare Nordenskiöld valde till befälhavare på ångaren Vega för 1878 års försök att bryta Nordostpassagen.

Palander stod för Vegas ombyggnad inför expeditionen och valde personligen ut befäl och manskap. Expeditionsfartyget Vega byggdes i Bremerhaven som fångstfartyg för arktiska farvatten.

Hon var barkriggad, tremastare, 43 meter lång och hade en ångmaskin på 60 hästkrafter. Med all den utrustning som Vega hade ombord visste man att hon knappast kunde rymma det kol hon behövde för att klara Nordostpassagen.

Man lät därför bygga ett mindre ångfartyg som man döpte till Lena, efter sin första destination. Hon följde Vega, till floden Lenas mynning, och fyllde där Vegas kolförråd till bredden inför den

Svenska Skeppshypotekskassan

EN PRESENTATION

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

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

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

KASSAN HAR OFFENTLIGRÄTTSLIG STÄLLNING

Staten har ställt garanti för Kassans verksamhet. Denna uppgår till 350 MSEK. Kassans reservfond (f.n. 1139 MSEK) och svenska statens garanti skall användas till eventuell förlusttäckning.

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

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

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

LÅN TILL DEN MINDRE SKEPPSFARTEN

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

REDERINÄMNDEN

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



Vegas besättning



Enantschin



Hövdingen Menka



Ankoklovsiak

fortsatta resan.

På sin expedition till Spetsbergen 1864 hade Nordenskiöld experimenterat med den då nya våtplåstekniken. Även Palander var en hängiven amatörfotograf. Under färden med Vega tar han ett 60-tal bilder med våtplåsteknik, en omständig procedur som kräver ett helt reselaboratorium. Resultatet blev mycket lyckat och gav ett antal unika bilder från den långa övervintringen vid Pitlekaj.

Vi får genom dessa lära känna expeditionens vetenskapliga deltagare, besättningen och det lokala djurlivet, men viktigast och mest spännande, den lokala befolkningsgruppen tjuktjerna.

Expeditionens lyckade resultat gjorde att Louis Palander från 1880 lade till af Vega till sitt namn. Då Louis Palander blev fartygschef för Vega bar han titeln löjtnant. Han blev senare både amiral och sjöminister.



Ordförandens och VD:s kommentar

2004 VAR ETT av Svenska Skeppshypotekskassans bästa år även om vinsten sjönk marginellt. Lånestocken ökade med 33 procent från 4 610 Mkr till 6 125 Mkr. Vi beviljade lån på 2 200 Mkr och betalade ut 1 882 Mkr. Vi hade inga kreditförluster och inga osäkra fordringar. Reservfonden ökade till 1 139 Mkr.

Vinsten hölls uppe trots sjunkande räntetäckter och en svag dollar som gav oss lägre marginaler på dollarlån, omvandlade till svenska kronor.

Den kraftigt ökade volymen hanterades

i god ordning av oförändrat antal anställda med hög kompetens och precision. Produktiviteten är alltså mycket god och vinsten per anställd hög.

Rederinäringen har goda tider och investerar för framtiden. Vi bibehåller vår marknadsandel av ca 18 procent och konkurrerar med hög servicenivå och goda villkor.

Vår soliditet och vår kapitaltäckning är båda tillfredsställande och medger rejäl fortsatt expansion.

Styrelsens arbete går smidigt och sam-

arbetet med VD är utmärkt. Styrelsen har startat en bedömning av den egna effektiviteten och fått inspiration att ytterligare fördjupa sitt arbete för Kassans bästa.

PEHR G GYLLENHAMMAR
ORDFÖRANDE

BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Branschöversikt



Birgitta Wickenberg
Karlsson vid Svenska
Amerika Linjens
Gripsholm.

2004 VAR ETT år präglat av goda fraktmarknader, rekordstora orderböcker vid varven och höga fartygsvärden. Många rederier och varv har dock drabbats negativt av en svag dollarkurs och det höga stålpriset innebär att flera varvs bokslut för 2004 kommer att visa förlust.

Den växande världshandeln generellt har medfört en stabil ökning av efterfrågan på sjötransporter inom i stort sätt

alla segment. Logistikutvecklingen inom industrin bidrar också. Låga lagervolymer i land ökar sjöfartens roll som "flytande lager", parallellt med den traditionella transportuppgiften. Kina är självfallet en drivande motor i denna utveckling. 2004 växte Kinas BNP med cirka nio procent. Export och import växte båda med cirka 35 procent och värdet av landets utrikeshandel passerade 1000 miljarder USD.

Världens transportbehov ändras kraftigt när ekonomierna i Fjärran Östern växer. Det mesta av det som skeppas från Asien är också relativt okänsligt för konjunktur nedgångar i väst, eftersom det till stor del rör sig om relativt billiga varor som dessutom är nödvändiga för människors dagliga tillvaro. Containersjöfarten är nu inne i en kraftig tillväxtperiod. Visserligen var leveransvolymen av nya fartyg förra året relativt normal, 175 fartyg på totalt strax under 640 000 TEU, men samtidigt beställdes nästan 500 nya fartyg med en samlad lastkapacitet på över 1,6 miljoner TEU. Goda fraktrater på grund av stor efterfrågan har också påverkat upphuggningen av gamla fartyg och förra året såldes bara fem containerfartyg på totalt mindre än 4 000 TEU till skrotningsvarven. Flottan av containerfartyg är mycket ung med en genomsnittsalder på knappt 12 år.

På torrbulksidan växte sjötransportmarknaden med fem procent och tillväxten i flottan motsvarade inte efterfrågan, vilket gjorde 2004 till ett mycket gott år för detta segment. För de största fartygen, Capesize, var den genomsnittliga dagsinseglingen på ca 60 000 USD, nästan dubbelt så stor som året innan. Det byggs en hel del torrbulkfartyg och orderaktiviteten har varit stor inte minst när det gäller de största enheterna. Ungefär 200 Capesizefartyg finns i beställning, motsvarande drygt 30 procent av den existerande flottan. Förra året skrotades inget fartyg i denna storleksklass (över 80 000 ton dödvikt).

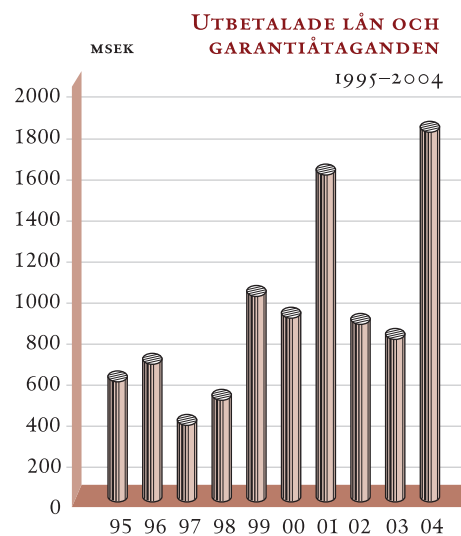
2004 blev ett bra år också för tankrederierna, även om resultatet för många påverkades negativt av den svaga dollar-kursen. Tanksjöfarten påverkades kraftigt av den växande ryska oljeexporten och av låg lagerhållning. Slutet av året karaktäriserades av kraftiga höjningar av fraktraterna i samtliga segment. Vid årsskiftet fanns cirka 1000 tankfartyg i beställning vid världens varv, motsvarande nästan en tredjedel av den existerande flottan. Samtidigt är det tankfartygen som dominerar på skrotmarknaden på grund av utfasningsreglerna för enkelskrovsfartyg. Av tankfartygen i världshandelsflottan är cirka 1000 isförstärkta och det finns ytterligare 250 i beställning. Av dessa byggs 150 till isklass 1A eller 1A Super. Den ökande efterfrågan på tonnage för transport av rysk olja har inneburit att allt större tankfartyg byggs med isförstärkning.

EU-utvidgningen har inneburit ökande handel och trafik på Östersjön. Det mindre bulktonnaget hade också ett bra år i vårt närområde, med en rejäl uppgång under årets sista månader. För 3000-4000-tonnare låg dagsinseglingen mellan 3 000 och 5 500 EUR under året. Motsvarande siffror för det större kusttonnaget var 4 500 till 7 500 EUR.

Världens varv sitter med mycket stora orderböcker. Det rådde en intensiv aktivitet på marknaden förra året. Totalt passerade världens orderbok 4000 fartyg innan årsskiftet och den samlade dödvikten överstiger 220 miljoner ton. Av den totala orderboken svarar tankfartyg och torrbulkfartyg för runt 70 procent, mätt i dödvikt. Varven i Asien har fulltecknade orderböcker 3 till 4 år framåt och det fanns vid årsskiftet redan en beställning på ett bulkfartyg för leverans 2010. Den allra största tillväxten finner man i beställningarna av gastankers. De europeiska varven brottas med kostnads- och produktivitetsnackdelar och här varierar bilden mer. Drygt 90 procent av världens orderböcker ligger på asiatiska varv. Japan är världens största varvsnation räknat till antalet fartyg (1080) men också i dödvikt (80 miljoner ton). Sett till kompenserade bruttoton är dock Sydkorea större. Kina är världens tredje största varvsnation och de kinesiska varven hade vid årsskiftet 760 fartyg i beställning. I Europa är Kroatien största varvsland. Härfter kommer Tyskland, Polen, Holland och Turkiet.

Varvsmarknaden 2004 karaktäriserades av kraftigt höjda priser på grund av den stora efterfrågan och på de kraftiga höjningarna av stålpriserna. I de flesta fartygssegment steg priserna med drygt 30 procent under året jämfört med året innan. Jämfört med prisnivån vid sekelskiftet är skillnaden i en del fall över 75 procent. Priserna kan förväntas fortsätta stiga och många varv som får redovisa förluster för 2004 på grund av stigande kostnader kommer förmodligen att kunna kompensera detta inom de kommande åren.

Den svenska orderboken växte också under förra året och vid årsskiftet fanns drygt 50 bekräftade beställningar från svenska rederier. De flesta beställningar



avser tankfartyg men också biltransportfartyg, rorofartyg och ropaxfartyg finns i orderboken. Vid årsskiftet hade Stena-sfären 16 fartyg, Broström 6 fartyg och Walleniusrederierna 6 fartyg i beställning. Sveriges viktigaste skeppsbyggnadspartner är Kina som har 17 fartyg i beställning följt av Kroatien med 14. Det innebär att svenska redare vid årsskiftet stod för nästan 20 procent av beställningarna vid kroatiska varv räknat på antalet fartyg och nästan en fjärdedel mätt i dödvikt.

Den svenskkontrollerade handelsflottan bestod av drygt 400 fartyg om 7,0 miljoner ton dödvikt vid årsskiftet. Totalt levererades 22 fartyg om 0,9 miljoner ton dödvikt från varv till svenska rederier förra året. För den svensksflaggade delen av handelsflottan fortsatte trenden från 2003. Äldre och mindre fartyg säljs utomlands och ersätts med nybyggda större enheter. Det innebär att flottan genomgår en nödvändig förnyring. Den svensksflaggade handelsflottan uppgick vid årsskiftet till ca 240 fartyg på 2,0 miljoner ton dödvikt.

BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

Sammandrag

AV RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR

RESULTATRÄKNING TSEK	2004	2003	2002	2001	2000
Räntenetto	75 054	76 265	80 037	71 901	59 958
Övriga rörelseintäkter	—	—	—	—	3 968
Allmänna administrationskostnader	-8 761	-8 588	-7 920	-7 972	-6 753
Garantifondsavgift till staten	-2 625	-3 237	-3 850	-5 330	-5 330
Avskrivning av inventarier	-29	-47	-53	-142	-216
Övriga rörelsekostnader	-166	-205	-135	-137	-136
Årets vinst	63 473	64 188	68 079	58 320	51 491

BALANSRÄKNING TSEK

TILLGÅNGAR

Likvida medel	4 805	5 897	2 857	3 747	3 450
Räntebärande värdepapper					
korta placeringar	213 978	479 911	205 817	169 578	208 979
långa placeringar	843 283	501 931	700 336	650 791	542 978
Utlåning till rederier	6 124 830	4 609 445	4 895 887	4 539 655	3 123 799
Övriga tillgångar	49 068	42 689	44 382	53 431	65 212
	7 235 964	5 639 873	5 849 279	5 417 202	3 944 418

SKULDER OCH EGET KAPITAL

Reverslån	6 078 147	4 550 253	4 821 559	4 450 592	3 025 146
Övriga skulder	18 752	14 028	16 316	23 285	34 267
Reservfond	1 139 065	1 075 592	1 011 404	943 325	885 005
	7 235 964	5 639 873	5 849 279	5 417 202	3 944 418



En kustfartens veteran

KAPTEN JOHANNES OLSSON-BOLVIG, 1830–1902

JOHANNES OLSSON-BOLVIG föddes 1830 på Korsnäs, Tjarnö. Redan som ung pojke började han tjänstgöra på sin fars jakt som gick i kustfart mellan Göteborg och Strömstad.

Under ständiga resor, och sin fars ledning, lärde han känna kusten bättre än de flesta. Han blev senare rorgångare på hjulbåten Strömstad och sedan också på kustångaren Eugenia. När dess ersättare sattes i trafik, Albert Ehrensvärd, så stod Bolvig på bryggan.

Men det är från sin långa tid på ångaren Oscar Dickson som Bolvig är mest känd. Alltid synlig,

alltid på sin post. Fartyget styrdes med fast hand. Kapten Bolvig tjänstgjorde plikttroget i alla väder under flera decennier, från fartygets leverans och ända fram till julen 1901. Då lämnade kapten Bolvig sin post på grund av sjukdom. Åldern tog ut sin rätt och i maj 1902 tog den långa resan slut.

På en känd bild av kapten Bolvig kan vi se två medaljer, stolt hängande på bröstet. En fick han

Förvaltningsberättelse

STYRELSEN FÖR SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN FÅR HÄRMED AVGE BERÄTTELSE ÖVER FÖRVALTNINGEN UNDER ÅR 2004.

KASSAN HAR UNDER året utbetalat lån på 1 882 Mkr (föregående år 885 Mkr). Totalbeloppet av utestående lånefordringar utgjorde vid årets slut i aktuella kurser 5 281 Mkr (4 029 Mkr).

Vid årets slut uppgick av styrelsen beviljade men ännu inte utbetalade lån till ca 600 Mkr (900 Mkr). Lånebeloppen kommer att utbetalas under åren 2005-2007 i samband med att de fartyg för vilka lånen beviljats blir levererade.

Kassans rörelse har lämnat en vinst av 63 Mkr (64 Mkr). Det låga ränteläget på kapitalmarknaden har inneburit lägre avkastning på värdepappersportföljen. Dessutom har den sjunkande USD-kursen påverkat räntenettet negativt.

Resultatet i förhållande till genomsnittlig balansomslutning uppgick till 1,0 procent (1,1). Några kreditförluster har inte uppstått. Kassan har per balansdagen inga osäkra krediter eller krediter med ränteeftergifter.

Räntabiliteten på eget kapital blev 5,9 procent (6,3) och Kassans soliditet uppgick till 15,7 procent (19,1). Kapitaltäckningsgraden utgjorde 18,1 procent (22,5). Tillväxten i verksamheten har medfört att soliditeten och kapitaltäckningsgraden sjunkit. Balansräkningen är dock fortfarande stark och medger expansion.

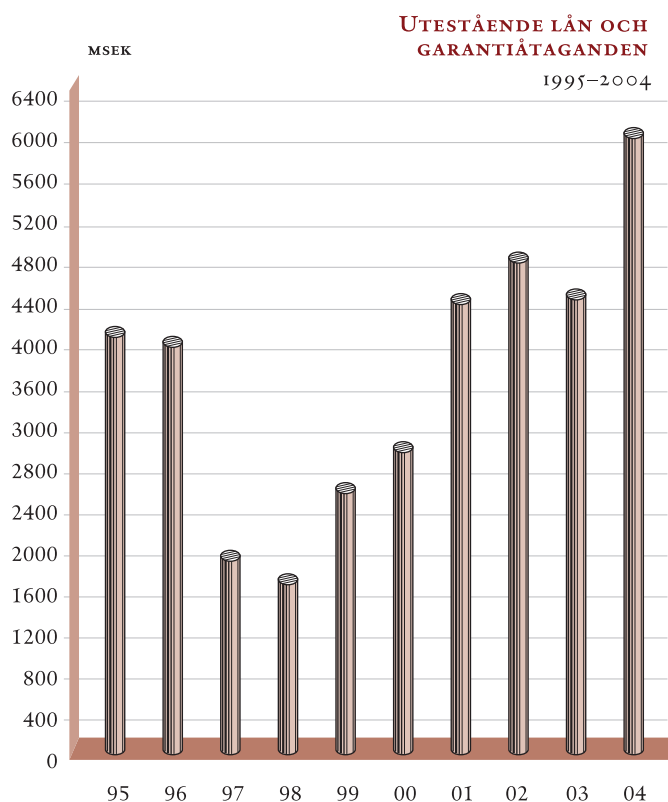
Årets vinst, 63 Mkr, har tillförts reservfonden, som därefter uppgår till 1 139 Mkr.

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

Kassans personal har förutom verkställande direktören utgjorts av 7,0 personer (7,0). På regeringens uppdrag sköter

Kassans personal dessutom Rederinnämndens löpande angelägenheter.

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



av kung Oscar. Han hade som passagerare fäst sig vid Bolvig och hans säkerhet. Denna trygghet, säkert parad med plikttröhet, belönades med en silvermedalj. Han belönades också med ytterligare en medalj av Ångbåts AB Bohuslänska Kusten, som det hette "för lång och trogen tjänst".

S/S Oscar Dickson byggdes på Lindholmen Mekaniska Verkstad 1876, mätte drygt 43 meter

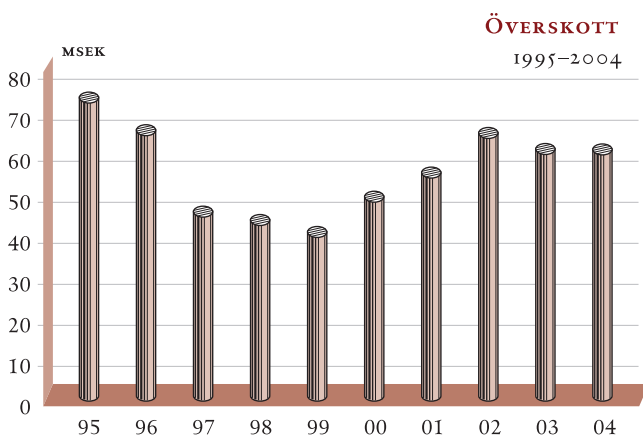
på längden och 6,5 på bredden. Fartyget kolliderade 1927 med S/S Alpha i Oslofjorden. Efter att ha bärgats, satts i stånd och fått namnet Oslo tjänstgjorde fartyget på nytt.

1956, gjorde Oscar Dickson sin sista resa. Den gick till Tyskland, för upphuggning.



Resultaträkning

SEK		2004	2003
RÄNTEINTÄKTER			
Utlåning till rederier:			
	räntor	125 742 047	117 881 485
	ersättning för upplåningskostnader	—	1 747 657
Korta placeringar:			
	svenska finansinstitut	76 468	151 194
	räntebärande värdepapper	18 440 198	19 661 247
Långa placeringar:			
	räntebärande värdepapper	26 319 801	28 176 066
	Övriga ränteintäkter	—	19 967
RÄNTEKOSTNADER	(not 1)	-95 524 256	-91 372 703
RÄNTENETTO	(not 2)	75 054 258	76 264 913
Allmänna administrationskostnader	(not 3)	-8 761 182	-8 587 741
Garantifondsavgift till staten		-2 625 000	-3 237 500
Avskrivning på inventarier		-28 545	-47 194
Övriga rörelsekostnader		-166 250	-204 798
Årets vinst som tillförts reservfonden		63 473 281	64 187 680



Balansräkning

SEK		2004-12-31	2003-12-31
TILLGÅNGAR			
Kassa		10 000	10 000
Utlåning till kreditinstitut	(not 4)	4 794 809	5 887 316
Obligationer och andra räntebärande värdepapper:	(not 5)		
korta placeringar		213 977 932	479 910 938
långa placeringar		843 283 297	501 930 831
Utlåning till rederier	(not 6)	6 124 830 197	4 609 444 600
Materiella tillgångar	(not 7)	29 233	20 572
Upplupna ränteutgifter		48 314 055	41 575 115
Förutbetalda kostnader och övriga upplupna intäkter		724 016	1 093 926
Summa tillgångar		7 235 963 539	5 639 873 298
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
Skulder			
Skulder till kreditinstitut	(not 8)	6 078 147 438	4 550 252 897
Upplupna räntekostnader		17 507 403	12 443 342
Förutbetalda intäkter och övriga upplupna kostnader		1 243 616	1 585 258
Eget kapital			
Reservfond, varav årets vinst 63,5 Mkr (64,2)		1 139 065 082	1 075 591 801
Summa skulder och eget kapital		7 235 963 539	5 639 873 298
GARANTIFOND			
Svenska statens garanti		350 000 000	350 000 000
STÄLLDA PANTER			
		Inga	Inga
ANSVARSFÖRBINDELSER			
		Inga	Inga

GÖTEBORG DEN 25 FEBRUARI 2005

PEHR G GYLLENHAMMAR

ANNA-LISA ENGSTRÖM	TOMAS ABRAHAMSSON
CHRISTER BERGGREN	TORSTEN ENGWALL
HÅKAN LARSSON	AGNETA RODOSI
	/ BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON

Kapitaltäckningsgrad

KAPITALBAS TSEK		2004-12-31
Primärt kapital	= Reservfonden	1 139 065
Summa kapitalbas		1 139 065
KAPITALKRAV TSEK		Riskvägda belopp
	Vägningstal %	
Grupp A	0	0
Grupp B	20	153 949
Grupp D	100	6 147 023
Summa riskvägda belopp		6 300 972

$$\text{Kapitaltäckningsgrad i \%} = \frac{\text{Summa kapitalbas} \times 100}{\text{Summa riskvägda belopp}} = 18,08\%$$

Kassaflödesanalys

DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN	2004	2003
Erhållna räntor och ersättning för upplåningskostnader	120 746 732	122 480 187
Erhållna räntebetalningar på räntebärande värdepapper	43 492 967	44 886 971
Betalda räntor	-90 460 195	-93 918 850
	73 779 504	73 448 308
Betalda förvaltningskostnader	-11 924 289	-9 842 361
Kassaflöde från den löpande verksamheten	61 855 215	63 605 947
ÖKNING/MINSKNING AV DEN LÖPANDE VERKSAMHETENS TILLGÅNGAR OCH SKULDER		
Ökning/Minskning av lån till rederier	-1 515 385 597	286 442 042
Ökning/Minskning av upplåningsskulder	1 527 894 541	-271 305 673
Placeringar i räntebärande värdepapper	-75 419 460	-75 688 629
	-62 910 516	-60 552 260
INVESTERINGSVERKSAMHETEN		
Investeringar i inventarier	-37 206	-13 283
	-37 206	-13 283
Årets kassaflöde	-1 092 507	3 040 404
Likvida medel vid periodens början	5 897 316	2 856 912
Likvida medel vid periodens slut	4 804 809	5 897 316

Likvida medel avser kassa och utlåning till kreditinstitut.

NOT 1 RÄNTEKOSTNADER	2004	2003
Skulder till kreditinstitut	95 524 256	91 372 703
NOT 2 RÄNTENETTOT		
Medelräntan under året utgjorde för		
– utlåning till rederier	2,36	2,52
– reverslån	1,81	1,95
NOT 3 ALLMÄNNA ADMINISTRATIONSKOSTNADER		
Personalkostnader		
arvoden och löner till styrelse och verkställande direktör	1 994 408	1 798 081
varav till:		
styrelsens ordförande 100 000		
styrelsens vice ordförande 40 000		
verställande direktör 1 514 408		
varav bonus 203 896		
löner till övriga anställda	2 307 816	2 052 979
avsättning till bonusprogram	2 466	406 789
pensionskostnader överstigande allmänna pensionsplanen	—	—
övriga pensionskostnader	1 155 924	961 895
socialförsäkringsavgifter	1 435 236	1 421 162
andra personalkostnader	490 989	426 614
Hyror och andra lokalkostnader	1 156 930	1 127 842
Övriga administrationskostnader	2 028 949	2 105 998
	10 572 718	10 301 360
Administrationsersättning	–1 811 536	–1 713 619
	8 761 182	8 587 741
Utbetald bonus		
VD	203 896	190 744
Övriga	168 570	216 045
	372 466	406 789
<small>2003</small>		
Av återstående allokerade företagsanknutna medel kr 1 743 812 har totalt 1 743 812 erhållits under året.		
För Kassans verkställande direktör gäller en ömsesidig uppsägningstid om 2 år. Vid 62 års ålder rätt till ålderspension motsvarande 70% av uppbyggnads lönen.		
REVISIONSARVODE		
KPMG AB	86 424	82 190
Övriga av regeringen utsedda revisorer	40 000	40 000
	126 424	122 190

NOT 4 UTLÅNING TILL KREDITINSTITUT	2004-12-31	2003-12-31
Betalbara på anfordran	4 794 809	5 887 316

NOT 5 OBLIGATIONER OCH ANDRA RÄNTEBÄRANDE VÄRDEPAPPER

	Anskaffningsvärde	Marknadsvärde	Nominellt värde
Korta placeringar			
Bostadsfinansierande institut	218 407 960	217 207 060	213 000 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-4 430 028		
Bokfört värde	213 977 932		
Långa placeringar (obligationer)			
Bostadsfinansierande institut	535 997 655	545 530 449	514 500 000
Svenska staten	314 294 927	315 838 862	299 900 000
	850 292 582	861 369 311	814 400 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-7 009 285		
Bokfört värde	843 283 297		
	2004-12-31		2003-12-31
Återstående löptid			
Högst tre månader	0		0
Längre än tre månader men högst ett år	213 977 932		479 910 938
Längre än ett år men högst fem år	843 283 297		501 930 831
Återstående räntebindningstid			
Högst tre månader	0		0
Längre än tre månader men högst ett år	213 977 932		479 910 938
Längre än ett år men högst fem år	843 283 297		501 930 831

Genomsnittlig återstående löptid 2,2 år (1,4 år). Genomsnittlig effektiv ränta i procent av anskaffningsvärdet 3,99 % (4,77%).



WILHELM ROGATIUS BENJAMIN
Lundgren föddes den 24 maj 1856 i Söderåkra församling i Kalmars län. Han mönstrade på sitt

En linjefartens pionjär

KAPTEN WILHELM ROGATIUS BENJAMIN LUNDGREN, 1856–1914

första fartyg redan som trettonåring. Efter fem hårda och lärorika år till sjöss, främst på engelska fartyg, under både segel och ånga, återvänder han till land och Göteborgs navigationskola för att avlägga examen. Först som styrman och sedan som kapten, ångfartygsbefälhavare.

Siktet var dock redan tidigt inställt på ett annat yrke – skeppsredarens. Lundgren satsade 1888

pengar i det då nybildade rederiet AB Concordia, och blev själv befälhavare för rederiets första fartyg. 1900 tog Lundgren ännu ett steg. Tillsammans med G D Kennedy bildar han Rederi AB Nike. Dess första fartyg blir en nästan 20 år gammal italiensk ångare vars nya namn blir S/S Nike.

Lundgren hade dock större planer, en reguljär linje med ångfartyg mellan Sverige och södra Afrika.

NOT 6 UTLÅNING TILL REDERIER	2004-12-31	2003-12-31
Lån i SEK	1 062 291 136	78 632 869
Lån i utländsk valuta	4 833 127 541	4 359 303 608
Lån till den mindre skeppsfarten enligt SFS 1988:103	229 411 520	171 508 123
	<u>6 124 830 197</u>	<u>4 609 444 600</u>
I utlåning till rederier ingår oreglerade men ej osäkra fordringar. Posten avser givna amorteringsansänd.	21 824 400	23 503 200
Återstående löptid		
Högst tre månader	6 747 625	4 382 700
Längre än tre månader men högst ett år	5 023 666	—
Längre än ett år men högst fem år	96 621 335	109 087 024
Längre än fem år	6 016 437 571	4 495 974 876
Genomsnittlig återstående löptid 11,5 år (11,8 år).		
Återstående räntebindningstid		
Högst tre månader	3 159 858 766	1 737 024 391
Längre än tre månader men högst ett år	2 611 719 935	2 745 077 168
Längre än ett år men högst fem år	353 251 496	127 343 041
Längre än fem år	—	—

En särskild fond som enligt regeringsbeslut 1987 förvaltas av Kassan får användas för förlustäckning vid nyutlåning till den mindre skeppsfarten. Fondens kapitalbehållning uppgick den 31 december 2004 till 54,5 Mkr (106,8 Mkr).

Enligt regeringsbeslut 2004-06-23 har Svenska Skeppshypotekskassan inlevererat 55 Mkr från Fonden för den mindre skeppsfarten till staten. Riksgäldskontoret har för statens räkning till Fonden utfärdat en garanti på motsvarande belopp.

1903 beställer han i England två fartyg på vardera 5.500 dwt. Det första för Rederi AB Nike, det andra till ett nybildat bolag med säte i Göteborg, Rederi AB Transatlantic. Den nyetablerade linjen till södra Afrika blir Sveriges första utomeuropeiska linjeförbindelse.

Men den riktigt stora drömmen var en direkt svensk ångbåtlinje till USA. Kapten Lundgren

arbetade hårt för fullbordandet av linjen och det dröjde till 1915 innan den reguljära passagerartrafiken kom igång.

Tyvärr hann kapten Lundgren aldrig uppleva premiären. Han avlider 1914. Men placeringen av den svenska flaggan i den nordatlantiska linjetrafiken är kapten Lundgrens verk och förtjänst.



NOT 7 MATERIELLA TILLGÅNGAR

Inventarier

Ingående anskaffningsvärde	1 290 516	
Årets anskaffningsvärde	37 206	
Summa anskaffningsvärde		1 327 722
Ingående ackumulerade avskrivningar	1 269 944	
Årets avskrivningar	28 545	
Summa ackumulerade avskrivningar		-1 298 489
Bokfört värde		29 233

Inventarieinköp t o m 1996-12-31 har i sin helhet kostnadsförts. Inventarieinköp fr o m 1997-01-01 har aktiverats med en avskrivningstid om 3 år.

NOT 8 SKULDER TILL KREDITINSTITUT 2004-12-31 2003-12-31

Svenska banker	4 355 160 679	3 735 793 567
Svenska kreditmarknadsbolag	1 722 986 759	814 459 330
	6 078 147 438	4 550 252 897
Återstående löptid		
Högst tre månader	6 057 625	4 382 700
Längre än tre månader men högst ett år	5 023 643	—
Längre än ett år men högst fem år	77 988 521	92 540 776
Längre än fem år	5 989 077 649	4 453 329 421
Genomsnittlig återstående löptid 11,5 år (11,8 år).		
Återstående räntebindningstid		
Högst tre månader	3 120 508 741	1 717 068 831
Längre än tre månader men högst ett år	2 604 387 201	2 705 841 025
Längre än ett år men högst fem år	353 251 496	127 343 041
Längre än fem år	—	—



Bedrägligt korallrev KAPTEN JOHAN MEIJER

KAPTEN JOHAN MEIJER, från Råå, befälhavare på barken Diana af Helsingborg, gick den 12 juli 1886 med sågat timmer från Port Gamble på den nordamerikanska västkusten till Sydney på Australiens östkust.

30 dagar och 3.600 sjömil senare rände Diana klockan två på natten i en fart av nio engelska sjömil i timmen på ett undervattensrev utanför korallön

Starbuck Island. Stöten blev våldsam, skeppet blev liggande på sidan på revet, sjön bröt kraftigt mot fartyget och den vassa korallstranden. Man lyckades få styrman iland och till sist också en förbindelse med tross. Längs denna kunde resterande elva personer ta sig iland. Men trossen utnyttjades av fler. Kapten Meijer skriver: "Ombord på Diana fans en massa råttor ... en af matroserna ... varit nere vid stranden uti sjymningen och fick se en märkvärdig syn ty trossen var fullklädd med råttor som kom

spattserande mot land och dem sjyde icke oaktat han gick dem tämligen nära, det märktes också följande natt ty vi fick vesit af dem uti vårt lilla tält der de till en del störde vår nattro ty dem kom och bet oss uti fötterna och förde mycke oväsen."

Den 12 oktober lämnar åtta av de tolv männen ön i ett par nödtorftigt reparerade skeppsbåtar från Diana. Tolv dagar senare når de den bebodda ön Manihiki och får hjälp att hämta de fyra kvarvarande männen.

Redovisnings- och värderingsprinciper

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

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

redovisas som ränta. Periodisering sker över återstående löptid.

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

Lån till rederier i utländsk valuta värderas till anskaffningsdagens kurs mot bakgrund av att motsvarande upplåning i samma valuta också värderas till anskaffningsdagens kurs. Någon valutarisk föreligger således ej. Upplupna intäktsräntor och kostnadsräntor värderas till aktuell kurs.

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

Utlåningen till rederier sker mot säkerhet av pantbrev i skepp inom 70% eller i särskilda fall 80% av det värde till vilket styrelsen uppskattar fartyget. Som säkerhet får inte godtas pantbrev i fartyg som är äldre än 20 år, om det inte finns särskilda skäl. Skeppens marknadsvärden prövas kontinuerligt av styrelsen.

Revisionsberättelse

VI HAR GRANSKAT årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Svenska Skeppshypotekskassan för år 2004.

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

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

att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen samt att utvärda den samlade informationen i årsredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i Kassan för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot Kassan.

Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sett har handlat i strid med Lag (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan eller årsredovisningslagen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i

enlighet med årsredovisningslagen och ger därmed en rättvisande bild av Kassans resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att resultaträkningen och balansräkningen fastställs och att styrelsens ledamöter och verkställande direktören beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

GÖTEBORG DEN 28 FEBRUARI 2005

FREDRIK AHLÉN

LENA MÖLLERSTRÖM NORDING
AUKTORISERAD REVISOR

AV REGERINGEN UTSEDDA REVISORER

LEDAMÖTER

ORDFÖRANDE
PEHR G GYLLENHAMMAR
MED DR HC, TEKN DR HC,
EKON DR HC, LONDON

TOMAS ABRAHAMSSON
VICE ORDFÖRANDE,
SEKO, STOCKHOLM

TORSTEN ENGWALL
DIREKTÖR,
REDERI AB NORDSHIP, GÄVLE

AGNETA RODOSI
FINANSDIREKTÖR,
AKADEMISKA HUS AB, GÖTEBORG

VICE ORDFÖRANDE
ANNA-LISA ENGSTRÖM
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR,
DAG ENGSTRÖM REDERI AB, LYSEKIL

CHRISTER BERGGREN
KANSLIRÅD,
NÄRINGSDEPARTEMENTET, STOCKHOLM

HÅKAN LARSSON
KONCERNCHEF OCH VD,
B&N NORDSJÖFRAKT AB, SKÅRHAMN

SUPPLEANTER

TURE AXELSSON
SKEPPSREDARE,
CHARTERFRAKT AB, SKÅRHAMN

LARS HÖGLUND
SKEPPSREDARE,
FURETANK REDERI AB, DONSÖ

ULLA LAX-NORDSTRÖM
SEKTIONSORDFÖRANDE,
SEKO-SJÖFOLK, GÖTEBORG

INGER LUNDIN
FÖRSTE FINANSSEKRETERARE,
GÖTEBORGS STAD, GÖTEBORG

PETRA HEDENGRAN
ADVOKAT, ADVOKATFIRMAN
LINDAHL KB, STOCKHOLM

GEIR JANSEN
AREA DIRECTOR SCANDINAVIA,
STENA LINE SCANDINAVIA AB,
GÖTEBORG

ANDERS LINDSTRÖM
GENERALDIREKTÖR,
MEDLINGSINSTITUTET, STOCKHOLM

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

BIRGITTA WICKENBERG KARLSSON

