

Innehåll

78:E RÄKENSKAPSÅRET

NYCKELTAL	2
FAKTA OM VERKSAMHETEN	2
ORDFÖRÄNDENS OCH VD:S KOMMENTAR	3
PRESENTATION.....	4–5
BRANSCHÖVERSIKT	6–7
SAMMANDRAG AV RESULTATRÄKNINGAR OCH BALANSRÄKNINGAR	8
FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE	9
RESULTATRÄKNING	10
BALANSRÄKNING	11
BERÄKNING AV KAPITALTÄCKNINGSGRAD	12
KASSAFLÖDEANALYS	12
NOTER	13–16
REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER	17
REVISIONSBERÄTTELSE	18
BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT ...	18–20

Sjöfarten har vind i seglen. Ökad globalisering leder till ökad handel. Ökad handel leder till ökad sjöfart. Sjöfart är världens mest internationella bransch, fartyg registreras, företag etableras och besättningar rekryteras var som helst i världen.

I dag närmar sig den totala mängden gods som fraktas över haven under ett år 7 000 miljoner ton. Runt 90 procent är råvaror som olja, timmer och energikol, resten är färdiga produkter som går exempelvis i container enligt tidtabell i ett nät av transportlinjer eller på specialfartyg, som bilar.

Ökad globalisering minskar avstånden säger man ofta, och menar vanligtvis tid och kultur. Men de fysiska avstånden finns där och ju längre det är mellan producent och konsument, desto bättre för sjöfarten.

EU har på senare år intensifierat arbetet med att öka unionens sjötransporter, både mellan medlemsstaterna men också mot omvärlden. Antalet registrerade fartyg inom EU har ökat, mest beroende på att Cypern och Malta tillkommit som medlemmar. Just nu är runt 25 procent av världshandelsflottan registrerad i ett EU-land. För att stärka de nationella sjöfartsnäringarna, trots högt kostnadsläge, arbetar EU med ett antal riktlinjer samt forsknings- och utvecklingsprogram.

Förutom ekonomiska incitament drivs arbetet också av miljöskäl. Trängseln i luften ökar, våra lands- och motorvägar korkar igen, utsläpp och buller stiger ständigt. Särskilt buller är en faktor som får växande uppmärksamhet. Att frakta gods på fartyg är effektivt ur flera synvinklar. Energiåtgång per kilo gods och kilometer är liten, det ger låg fraktkostnad och låg miljöpåverkan.

Den positiva spiralen kan fortsätta – i tystnad.

2005



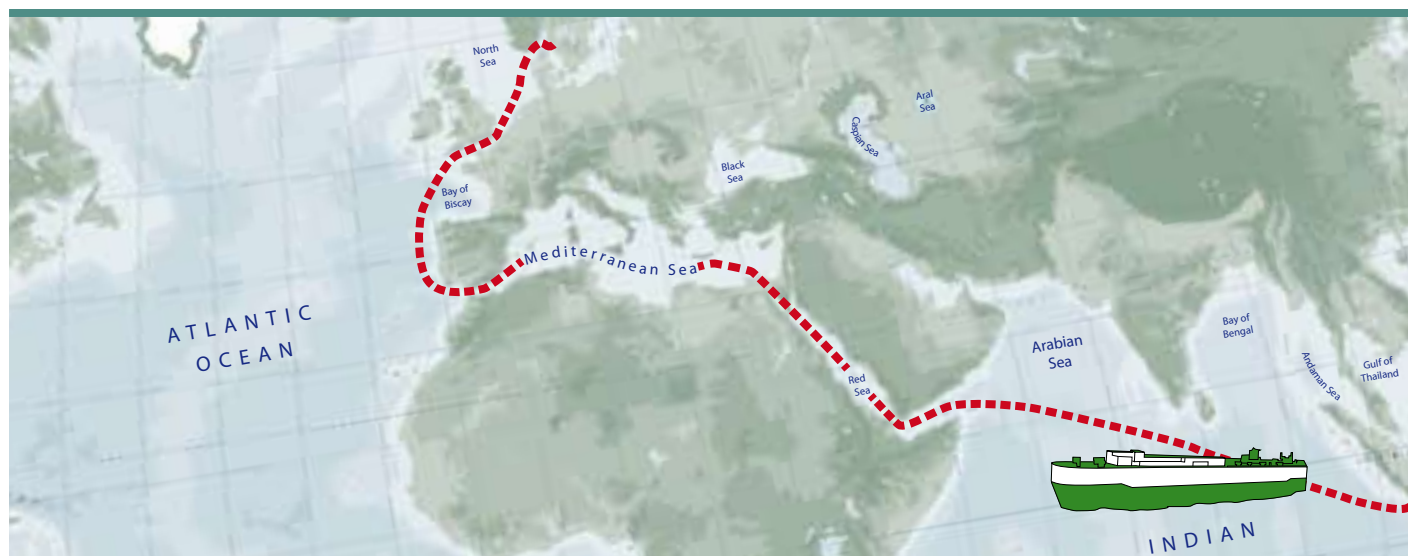
Nyckeltal

SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN	2005	2004	2003	2002	2001
Årets vinst, Mkr	55,9	63,5	64,2	68,1	58,3
Balansomslutning, Mkr	6 653,6	7 236,0	5 639,9	5 849,3	5 417,2
Reservfond, Mkr	1195,0	1 139,1	1 075,6	1 011,4	943,3
Avkastning på genomsnittlig balansomslutning, %	0,8	1,0	1,1	1,2	1,3
Avkastning på eget kapital, %	4,9	5,9	6,3	7,2	6,6
Soliditet, %	18,0	15,7	19,1	17,3	17,4
Kapitaltäckningsgrad, %	21,1	18,1	22,5	20,2	21,2
Antal anställda	8	8	8	9	9

Fakta om verksamheten

KASSANS VERKSAMHET REGLERAS I LAGEN OM SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN (SFS 1980:1097).

- Kassan kan finansiera svenska rederier och utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande.
- Lånetid max 15 år.
- Lånet skall vara slutbetalt då fartyget uppnår 20 års ålder (om det inte finns särskilda skäl).
- Lån skall säkerställas med säkerhet i fartyg (eller tillgodohavande hos eller garanti från bank eller staten).
- Lån kan lämnas upp till 70 procent av det värde Kassan uppskattar fartyget till (i särskilda fall 80 procent).
- Individuell räntesättning tillämpas.
- Lån kan i vissa fall lämnas upp till 90 procent av fartygets värde enligt en speciell förordning. Företräde skall ges mindre rederier.
- Utlåning sker i utländsk eller svensk valuta med rörlig eller fast ränta.



Ordförandens och VD:s kommentar

Svenska Skeppshypotekskassans rörelseresultat var ett av de bästa hittills, 65 Mkr. En engångsavsättning belastade det med 9,3 Mkr, vinsten blev 56 Mkr (63 Mkr).

Kassan hade inga kreditförluster och inga oreglerade eller osäkra krediter.

Lånestocken gav högre avkastning än året innan, 36,3 Mkr mot (30,2 Mkr). En starkare dollar gav oss större räntemarginal omräknat i SEK. Vår genomsnittliga lånevolym var också högre. Å andra sidan gav vår placeringsportfölj sämre avkastning – 40,4 Mkr – vilket var 4,4 Mkr lägre än föregående år. Räntorna har nämligen successivt sjunkit och Kassan har inte rätt att placera i andra tillgångsdrag än

obligationer.

De medel som placeras motsvarar främst vår reservfond som uppgick till 1 195 Mkr (1 139 Mkr). Balansräkningen är stark med en kapitaltäckningsgrad på 21,1 procent (18,1 procent) och en soliditet på 18,0 procent (15,7 procent). Det finns därför gott utrymme för expansion.

Kassans marknadsandel är oförändrat omkring 20 procent. Det är genom nära kundkontakter, god service och konkurrenskraftiga villkor som vi kan expandera. Vår produktivitet är hög med oförändrat antal anställda, 8 personer, som genom fortsatt ökad kompetens hanterar växande volymer.

Kompetensutveckling är ett viktigt

element i Kassans utveckling. Detta gäller även styrelsen som löpande genomgår utbildning och som årligen bedömer sin egen effektivitet liksom ordförandens förmåga att leda styrelsearbetet. Styrelsen visar stort engagemang.

Birgitta Wickenberg Karlsson lämnade sin VD-befattning med pension den 30 september efter 9 år i tjänsten. Birgitta har varit effektiv, noggrann och gedigen och lett verksamheten med hög integritet.

Till ny VD utsåg styrelsen Lars Johanson, som varit en mycket duglig medarbetare i 9 år.

Med förnyring och kontinuitet har Svenska Skeppshypotekskassan fortsatt goda utvecklingsmöjligheter.

Pehr G Gyllenhammar

Ordförande

Lars Johanson

Verkställande Direktör



Biltransporter – en växande marknad



Under 2005 såldes i världen cirka 64 miljoner fordon. Drygt 10 miljoner skeppades i oceantrafik. Av dessa lastade och lossade Göteborgs Hamn 330 000. Det är drygt 900 bilar om dagen, 40 bilar i timmen – dygnet runt, året runt.

För de kortare transportererna inom Europa står United European Car Carriers för största delen. På de oceangående linjerna är Wallenius Wilhelmsen Logistics, tillsammans med japanska NYK Line, stora aktörer.

Walleniusrederierna ser en marknad av biltransporter som växer med kanske fem procent årligen och har beställt åtta nya fartyg. De största kommer att mäta 228 meter och kan när de levereras från 2007 lasta 8 000 bilar vardera. Ett enda anlöp skulle alltså klara 2,5 procent av den årliga mängden bilar i Göteborgs Hamn vilket ställer helt nya krav på mottagande hamnars logistik. Konkurrensen ökar och skärper striden mellan Europas större hamnar.

Svenska Skeppshypotekskassan

EN PRESENTATION

Kassan grundades år 1929 som Sveriges enda sjöfartsbank. Kassan gavs inget kapital utan fick finansiera verksamheten genom lån mot en statlig garanti. Vinstsyfte angavs inte i den ursprungliga förordningen och har inte krävts senare. Däremot har Kassans styrelser alltid hävdats – och krävt – att verksamheten skall ge vinst för att vara en sund och slagkraftig rörelse.

Trots krig och nittonhundra-trettio-talet depression har Kassan aldrig haft ett förlustår. Detta beror dels på att Kassan tidigare endast fick låna ut belopp motsvarande högst 50 procent av ett fartygs värde, dels på att styrelsens och ledningens riskbedömning varit av god kvalitet sedan vår utlåning blivit betydligt friare. Vi kan idag låna ut upp till 70 procent av ett fartygs värde och i vissa fall – den mindre sjöfarten – upp till 90 procent av fartygsvärdet.

Idag har Kassan ett eget kapital på över 1 miljard kronor. Denna reservfond har byggts upp av vinstmedel, som dock inte delas ut till ägaren – Staten.

I begynnelsen tillgodosåg Kassan sitt kapitalbehov genom obligationslån. Lånen löpte på upp till femton år och amorterades genom s.k. obligationsutlottning under

kontroll av Notarius Publicus. Utlåningen fick bindas till motsvarande villkor. Senare har kapitalmarknaden liberaliserats och idag lånar Kassan upp medel av banker och andra kreditinstitut och kan medge flexibla amorteringsvillkor och lånetider.

Kassan hade från starten och fram till 1970-talet endast rätt att ha utlåning i svenska kronor till svenska rederiföretag. Idag lånar Kassan ut medel i större utländska valutor allt efter kundens önskemål. Vi lånar upp i motsvarande valuta och står därför aldrig någon valutarisk. Vi kan också finansiera utländska rederier om dessa har ett betydande svenskt intresse. Regering och Riksdag har alltid visat förståelse för behovet av att anpassa Kassans verksamhet till nya förhållanden och ändrade konkurrensvillkor.

Reservfonden säkrar lånevillkor

Reservfondens kapital kan också lånas ut. Men framförallt spelar reservfonden en mycket viktig roll vad gäller Kassans soliditet och kapitaltäckningsgrad. Vi har fortfarande en statlig garanti vars pris har gått ned eftersom Kassan är väl kapitaliserad. Reservfonden spelar en annan viktig roll. Kassans kunder – Rederierna – har ett begränsat solidariskt betalningsansvar

om en kapitalinjektion skulle behövas. Ett sådant behov har aldrig uppstått då Kassan aldrig varit i kris, men ansvaret är ett faktum. Slutligen är det avkastningen på reservfonden som svarar för den största delen av Kassans vinst. Därigenom kan Kassan ge bästa möjliga lånevillkor till våra kunder.

År 1981 sammanslogs Skeppsfartens Sekundärlånekassa med Svenska Skeppshypotekskassan för att förenkla strukturen. Sekundärlånekassan hade rätt att belåna fartyg med upp till 70 procent av deras värde. Nu tillfaller denna rätt Skeppshypotekskassan.

Styrelsen har hela ansvaret för kreditgivning och säkerheter. Detta ansvar är tämligen unikt. Styrelsens sammansättning är anpassad till detta ansvar då den dels består av representanter för Sveriges Rederinäring dels av oberoende ledamöter och av Statliga tjänstemän. Samtliga utses av regeringen men rederinäringen lämnar rekommendationer på dem de anser lämpliga.

Kontinuitet och stabilitet

Från starten 1929 och fram till år 1976 var Kassans ordföranden Landshövdingar, nämligen Oscar von Sydow, Malte Jacobsson och Per Nyström. 1976 tillträdde Pehr



G Gyllenhammar, som varit verkställande direktör åren 1970–1976.

Under samma period har vi endast haft fem verkställande direktörer. Lars Johanson är nummer 6 sedan 1929 och tillträdde hösten 2005. Kontinuiteten har alltså varit kännetecknande för verksamheten.

Kassan har undantagits från 1994 års lagstiftning om begränsning av stora exponeringar då koncentrationen i rederiverksamheter är betydande och varje enskilt låneobjekt motsvarar stora belopp.

Sjöfarten har utsatts för högst varierande konjunkturer. Andra världskriget bjöd även i detta avseende på betydande påfrestningar. Efter kriget hade Sverige tonnagebrist i stort sett fram till 1970-talet. Bristen vändes då till överskott och branschen gick in i ett svårt skede. När villkoren förbättrades led vi av kapitalbrist. Denna avhjälpes helt när kapitalmarknaden avreglerades år 1985. Senare såldes både rederier och fartyg ut och Kassans lånestock krympte till 1,8 miljarder svenska kronor. Från nittioalets början skedde en kontinuerlig expansion och idag är lånestocken ca 5,5 miljarder kronor.

Ökad kompetens och effektivitet

Kassan driver en synnerligen effektiv

verksamhet. Åtta personer svarar för hela driften och personalen har inte ökat i antal trots en kraftig expansion av rörelsen.

Produktiviteten har kontinuerligt ökat genom att vi satsat på medarbetarnas ökande kompetens och att de givits alla moderna hjälpmedel för att hantera en växande rörelse. Vinsten per medarbetare ligger idag på ca 7 miljoner kronor, vilket får sägas var ett bra resultat.

I takt med Kassans ökande lönsamhet har våra lånevillkor till kunderna kunnat förbättras. Vi har som mål att vara bäst i marknaden vad gäller långa finansieringar och att para detta med förstklassig service och stor förståelse för kundernas behov. Vår konkurrenskraft är alltså mycket god och vi driver nu en aktiv marknadsföring för att öka vår andel av marknaden. Den ligger idag på ca 20 procent.

Våra konkurrenter är i huvudsak affärsbankerna samtidigt som vi stundtals är deras kunder då de ofta tillgodoser vårt kapitalbehov. Vi ger oftast de bästa finansieringsvillkoren, men bankerna tillhandahåller också andra tjänster och kan i konkurrensen stundtals hävda att de tillgodoser en kunds alla behov – "one – stop – shop".

År 1990 gjorde Regering och Riksdag

en utredning om hypoteksinstitutens eventuella bolagisering och privatisering. Kassans omfattades av denna. Den ledde också till att de andra instituten blev aktiebolag och övertogs av banker. Kassans styrelse var positiv till utredningens syfte, men avrådde från att man med Svenska Skeppshypotekskassan skulle gå samma väg. Skälen var ganska enkla. Först och främst medgav inte lönsamheten att eventuella framtida aktieägare skulle få en tillfredsställande avkastning på sitt kapital.

Goda villkor, sunt resultat

Vidare hade Kassan grundats för att bistå Svensk Rederinäring. Kunderna hade därför ett solidariskt betalningsansvar vilket våra långgivare var väl medvetna om. Vid en bolagisering skulle därför Kassans samtliga låneavtal behöva omförhandlas med osäkert resultat. Kassan hade dessutom inte grundats på rent vinstsyfte utan genom åren sökt en unik balans mellan goda utlåningsvillkor och ett sunt rörelseresultat. Kassans yttrande respekterades och vår status förändrades inte.



Oljetransporter – en växande marknad



Av jordens alla råoljetillgångar beräknas USA och Europa (exklusive Ryssland) ha mindre än tio procent. Två tredjedelar av källorna finns i mellanöstern. Med världens nuvarande konsumtionsmönster intar råoljetransporter en mycket strategisk position. Världens sammanlagda oljeproduktion 2004 var 3 880 miljoner ton. Transporten av denna olja från producerande länder till mottagarländer och deras raffinaderier sker till övervägande del på fartyg, nästan hälften i oceangående fartyg.

Stena Bulk opererar drygt 60 fartyg varav de två största, Stena Vision och Victory är på vardera 312 000 dwt. I januari 2006 fick Stena Bulk leverans av Stena Arctica. Hon är på 117.100 dwt och störst i världen med högsta isklass, 1A Super.

I storleken under större oceangående tankfartyg opererar Broströmkoncernen i Göteborg med ett 60-tal fartyg mellan 5 000 och 50.000 dwt. Fartygen är ofta specialiserade på petroleumprodukter, kemikalier etc. På Donsö i Göteborgs södra skärgård finns ett 10-tal rederier med runt 35 fartyg av denna typ.

Branschöversikt

Aret 2005 blev ett bra sjöfartsår även om man i de flesta marknader inte nådde samma höjder som året innan. Motorn var fortfarande Kina som under året växte till världens sjätte största ekonomi. Varven satt med fulla orderböcker och kunde tack vare prishöjningar börja tjäna pengar.

Kina fortsätter att driva på handels- och sjöfartens utveckling. 2005 växte den kinesiska ekonomin enligt preliminära siffror med 9,3 procent och OECD förutspår en BNP-ökning på ungefär samma nivå 2006 och 2007. Handelsöverskottet ökar mycket snabbt, så snabbt att såväl EU som USA satt ned foten, bl.a. genom importkvoter för textil. Under de första elva månaderna förra året hade Kina ett handelsöverskott på USD 90,8 miljarder, tre gånger så mycket som under 2004.

Linjesjöfarten präglades förra året av kraftfull konsolidering. Tre storaffärer initierades: A.P Møller-Mærskts övertagande av P&O Nedlloyd, Hapag-Lloyd's övertagande av CP Ships och slutligen den franska affären där Delmas såldes till CMA-CGM. Charterhyrorna fortsatte att stiga under första halvåret till historiskt höga nivåer, för att sedan falla med över 30 procent. Containerflottans snabba expansion, både när det gäller antal fartyg och fartygsstorlekar fortsätter. Baserat på nuvarande orderbok kommer kapaciteten att öka med uppskattningsvis över 50 procent från nu och fram till 2009.

Kortlinjesjöfarten i vårt närområde har pressats av de höga bunkerpriserna. Snittpriset för tung brännolja var förra året USD 236 per ton i Rotterdam, att jämföras med USD 155 året innan, vilket också det får beskrivas som ett högt pris. På färjesidan kunde flera rederier notera minskat antal passagerare medan fraktvolymer ökade. Överkapaciteten på mellersta Östersjön innebar fortsatt priskrig vilket kan vara en bidragande orsak till att Silja Line's ägare beslöt sälja rederiet.

De flesta tankrederier är nöjda med 2005, även om det för de flesta inte blev samma goda år som 2004. Den ryska marknaden fortsätter att växa och Ryssland

är nu världens näst största oljeproducent. Den isklassade tankerflottan växer kraftigt och kommer att fortsätta så de kommande åren. Förra året var tillväxten över 24 procent räknat i dödsvikt och över 70 procent när det gäller tonnage byggt till isklass 1A eller 1A Super. Antalet beställningar förra året minskade dock kraftigt jämfört med det antal som lades 2003 och 2004. Baserat på den väntade efterfrågeökningen på sjötransporter från terminaler i isfarvatten är det rimligt att anta att det finns ett stort mått av spekulation bakom beställningarna.

För det större bulktonnaget blev 2005 ett betydligt sämre år än 2004, men ingen katastrof. Inledningsvis var efterfrågan stark och därmed raterna höga. Runt halvårsskiftet föll raterna rejält för att sedan återhämta sig en del. Överhuvudtaget var marknaden mycket lätttrölig 2005 för detta tonnage (handymax och uppåt). Sammantaget blev resultatet dock ett år över medel. För det mindre tonnaget i Östersjö- och Nordsjöregionerna blev 2005 inte fullt så lätttröligt som 2004 då man fick uppleva en kraftig uppgång i intjäningsnivåerna under andra halvåret, en uppgång som i princip raderades ut under det årets sista veckor. Under 2005 pendlade dagsintjäningen för ett torrlastfartyg på runt 6 500 ton dödsvikt mellan EUR 3 600 och EUR 5 300 medan ett torrlastfartyg på 3 500 ton dödsvikt fick nöja sig med mellan EUR 3 300 i början av året och EUR 2 500 i slutet av året.

Vid slutet av 2005 fanns omkring 4 600 fartyg på totalt över 225 miljoner ton dödsvikt i beställning vid världens varv, en ökning med över 500 fartyg och närmare



Lars Johanson tillträdde som verkställande direktör på Svenska Skeppshypotekskassan 1 oktober 2005.

sju miljoner ton dödvikt jämfört med året innan. Samtidigt levererades närmare 1 400 fartyg på runt 70 miljoner ton dödvikt, också det en rejäl ökning jämfört med året innan. Nybeställningarna minskade 2005 med närmare 30 procent mätt i dödvikt. Mätt i antal beställningar är dock minskningen betydligt mindre vilket indikerar att fler mindre fartyg beställdes 2005 än 2004. Bakom minskningen ligger bl.a. fulla orderböcker hos varven och höga priser. Dessa steg kraftigt under 2004 och fortsatte stiga under 2005, om än inte lika mycket. En prisindikation för en VLCC på 300 000 ton dödvikt var i slutet av förra året USD 120 miljoner, USD 10 miljoner mer än 2004 och nästan dubbelt upp mot priset 2002. Priset för ett ro-ro-fartyg på runt 2 500 filmeter har ökat med närmare 50 procent sedan 2002 (prisindikation i dag: USD 48 miljoner).

Förra året investerades över USD 76,3 miljarder i nya fartyg enligt Clarksons. För de senaste tre åren uppgår de samlade investeringarna till USD 207 miljarder, vilket är ungefär lika mycket som investerades under de tio åren dessförinnan.

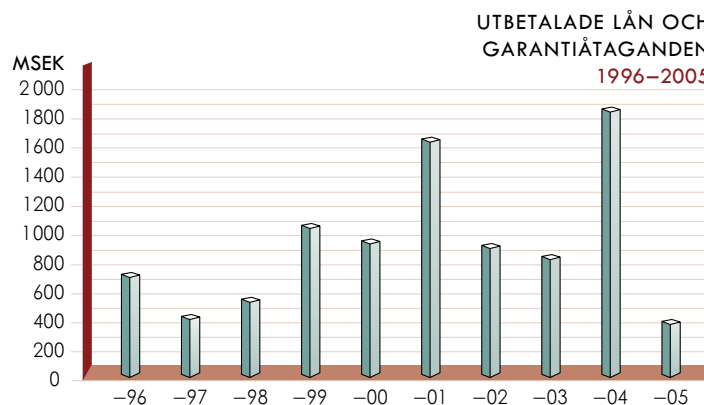
Den europeiska varvsindustrin har på bara ett par år gått från att vara en industri i akut kris till att idag ha problem med att få tag på tillräckligt med kompetent personal. Orderingången i Europa ökade förra året med 5,6 procent vilket är mest av alla regioner i världen. Som jämförelse ökade antalet beställningar i Kina med 4,1 procent, medan i Sydkorea föll beställningarna med 13 procent och i Japan med hela 59,7 procent. Timingen var god för de europeiska varven. De asiatiska varven fyllde på sina orderböcker när priserna var pressade och tvingades sedan dessutom möta stigande stålpriser. De europeiska varven kunde förra året ta hem sina beställningar till betydligt bättre priser.

Världshandelsflottan ökade enligt Clarksons förra året med cirka 62 miljoner ton. Baserat på nuvarande orderböcker och förväntad utskrotning kan vi vänta oss att världshandelsflottan ökar med 60 miljoner ton dödvikt i år och 52 miljoner ton dödvikt 2007. Det kan jämföras med en tillväxt på 46 miljoner ton 2004 och 24 miljoner ton 2003.

Upphuggningen av äldre tonnage har minskat dramatiskt de senaste tre åren. Förra året skrotades 162 fartyg på totalt 5,5 miljoner ton dödvikt, närmare en halvering av upphuggningen 2004 som i sin tur bara var cirka en tredjedel av det till skrot försålda tonnaget 2003, då

27,2 miljoner ton dödvikt skickades till upphuggningsvarven. Även 2005 var det till övervägande del tankfartyg som såldes till skrot. Även skrotpriserna sjönk med i snitt över 15 procent.

Andrahandsmarknaden var något lugnare 2005 än 2004. Totalt såldes 1 280 fartyg på den internationella andrahandsmarknaden jämfört med över 1 670 året innan. Antalet försäljningar av bulkfartyg över 10 000 ton dödvikt minskade med nästan 150.



Generellt steg priserna för tankfartyg, men sjönk för bulkfartyg. Även andrahandspriserna för containerfartyg sjönk. Vid årsskiftet var prisindikationen för ett fem år gammalt produkttankfartyg på 45 000 ton dödvikt USD 47 miljoner. 2004 var motsvarande indikation USD 39 miljoner och året dessförinnan USD 26 miljoner. Ett containerfartyg på 1 700-TEU som kostade USD 28 miljoner i slutet av 2004, kostade USD 24,5 miljoner tolv månader senare.

Den svenskkontrollerade handelsflottan bestod vid årsskiftet av drygt 400 fartyg – varav ca 240 med svensk flagg. Av totalt ca 7,5 miljoner ton dödvikt var ca 2,4 miljoner ton svenskflaggat. Vid årsskiftet hade svenska rederier ett drygt 50-tal fartyg i beställning. Under 2000-talet har orderboken totalt dominerats av tankfartyg, och även vid 2005 års slut gällde flest beställningar tankfartyg, men dominansen har minskat avsevärt. I orderboken fanns vid årsskiftet också 13 ro-rofartyg, varav 10 biltransportfartyg, fyra ro-paxfartyg, tre bulkfartyg och en snabbfärja.

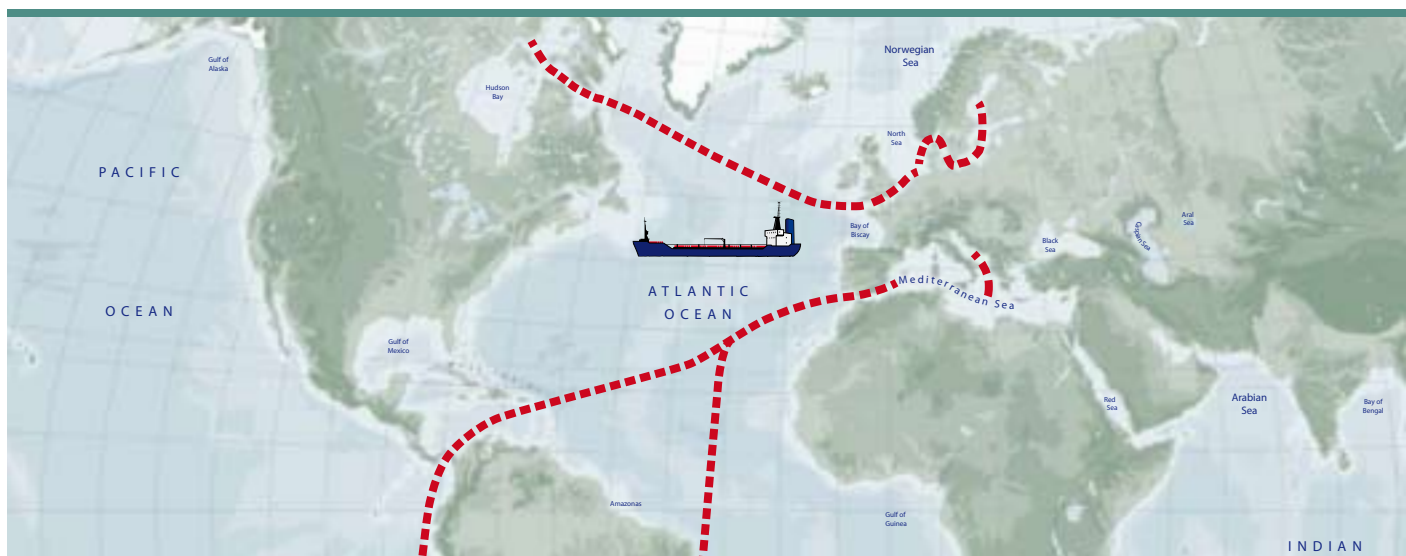
Lars Johanson
Verkställande Direktör

Sammandrag

AV RESULTATRÄKNINGAR OCH BALANSRÄKNINGAR

RESULTATRÄKNING TSEK	2005	2004	2003	2002	2001
Räntenetto	76 684	75 054	76 265	80 037	71 901
Allmänna administrationskostnader	-18 226	-8 761	-8 588	-7 920	-7 972
Garantifondsavgift till staten	-2 363	-2 625	-3 237	-3 850	-5 330
Avskrivning av inventarier	-31	-29	-47	-53	-142
Övriga rörelsekostnader	-166	-166	-205	-135	-137
Årets vinst	55 898	63 473	64 188	68 079	58 320

BALANSRÄKNING TSEK	2005	2004	2003	2002	2001
Tillgångar					
Likvida medel	5 295	4 805	5 897	2 857	3 747
Räntebärande värdepapper:					
korta placeringar	226 326	213 978	479 911	205 817	169 578
långa placeringar	900 782	843 283	501 931	700 336	650 791
Utlåning till rederier	5 459 703	6 124 830	4 609 445	4 895 887	4 539 655
Övriga tillgångar	61 506	49 068	42 689	44 382	53 431
	6 653 612	7 235 964	5 639 873	5 849 279	5 417 202
Skulder och eget kapital					
Reverslån	5 420 513	6 078 147	4 550 253	4 821 559	4 450 592
Övriga skulder	38 136	18 752	14 028	16 316	23 285
Reservfond	1 194 963	1 139 065	1 075 592	1 011 404	943 325
	6 653 612	7 235 964	5 639 873	5 849 279	5 417 202



Förvaltningsberättelse

STYRELSEN FÖR SVENSKA SKEPPSHYPOTEKSKASSAN FÅR HÄRMED AVGE BERÄTTELSE ÖVER FÖRVALTNINGEN UNDER ÅR 2005.

Kassan har under året utbetalat lån på 419 Mkr (föregående år 1 882 Mkr). Under samma period har lån på 638 Mkr återbetalats i förtid, bl.a. beroende på försäljningar av fartyg. Totalbeloppet av utestående lånefordringar utgjorde vid årets slut i anskaffningskurser 5 460 Mkr (6 125 Mkr) och i aktuella kurser 5 403 Mkr (5 281 Mkr). Den huvudsakliga orsaken till att lånefordringar i aktuella kurser har ökat under 2005 är stigande USD-kurs. Intäkts- och kostnadsräntor avseende lånestocken har stigit kraftigt under 2005 beroende på stigande USD-ränta.

Vid årets slut uppgick av styrelsen beviljade men ännu inte utbetalade lån till ca 700 Mkr (600 Mkr). Lånebeloppen kommer att utbetalas under åren 2006–2007 i samband med att de fartyg för vilka lånen beviljats blir levererade.

Kassans rörelse har lämnat en vinst av 56 Mkr (63 Mkr). Det låga ränteläget på kapitalmarknaden har inneburit lägre avkastning på värdepappersportföljen. Engångskostnader för löne- och pensionsåtaganden har belastat resultatet med 9 Mkr.

Avkastningen på genomsnittlig balansomslutning uppgick till 0,8 procent (1,0). Några kreditförluster har inte uppstått. Kassan har per balansdagen inte några oreglerade eller osäkra krediter eller krediter med ränteeftergifter.

Avkastningen på eget kapital blev 4,9 procent (5,9) och Kassans soliditet uppgick till 18,0 procent (15,7). Kapitaltäckningsgraden utgjorde 21,1 procent (18,1).

Årets vinst, 56 Mkr, har tillförts reservfonden, som därefter uppgår till 1 195 Mkr.

Riksdagen beslöt den 20 december 1994 om ny lag

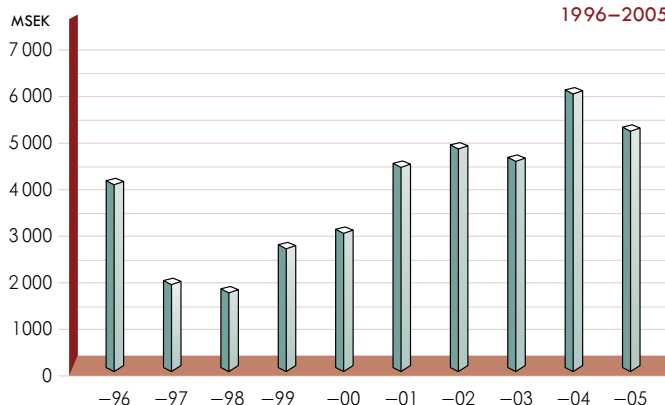
om kapitaltäckning och stora exponeringar för kreditinstitut och värdepappersbolag. I denna lag är Kassan undantagen från bestämmelserna om begränsningar av stora exponeringar men omfattas såsom tidigare av bestämmelserna om kapitaltäckning. Styrelsen följer självfallet en intern policy beträffande stora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

Kassans verkställande direktör Birgitta Wickenberg Karlsson har avgått med pension 30 september 2005. Lars Johanson har utsetts till verkställande direktör från den 1 oktober 2005.

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.

UTESTÅENDE LÅN OCH GARANTIÅTAGANDEN
1996–2005



Skogsprodukter på fartyg – en växande marknad

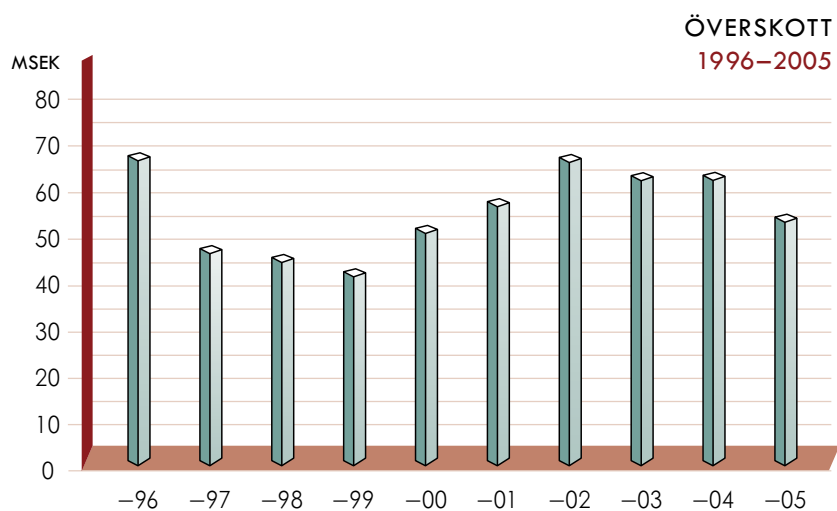


Av alla de skogsprodukter vi exporterar från Sverige går cirka 70 procent på fartyg, till mycket stor del på långa kontrakt i linjetrafik. Internationellt ser det likadant ut. Totalt omfattar världshandeln med skogsprodukter uppemot 400 miljoner ton, varav två tredjedelar går sjövägen. Råvaror och halvfabrikat står för uppskattningsvis 75 procent av den totala volymen, medan papper och kartong står för 60 procent av värdet. Under 2003 avverkades globalt cirka 3,3 miljarder kubikmeter skog, varav

hälften eldas upp. Den svenska skogsbranschen beräknar att stormen Gudrun föllde drygt 75 miljoner kubikmeter timmer. Det är ca 4 procent av den del av världens timmerproduktion som inte används till bränsle. Världens samlade produktion av sågade trävaror uppgick 2003 till över 400 miljoner kubikmeter varav 75 procent var barträ. 25 procent av den totala volymen sågade trävaror exporteras. Sveriges export av sågade trävaror uppgick 2003 till drygt 11 miljoner kubikmeter. Det ger oss en andraplats i världen som exportör, efter Kanada.

Resultaträkning

SEK		2005	2004
RÄNTEINTÄKTER			
Utlåning till rederier:			
räntor		208 664 272	125 742 047
Korta placeringar:			
svenska finansinstitut		116 758	76 468
räntebärande värdepapper		11 620 262	18 440 198
Långa placeringar:			
räntebärande värdepapper		28 688 799	26 319 801
RÄNTEKOSTNADER	(not 1)	-172 406 182	-95 524 256
RÄNTENETTO	(not 2)	76 683 909	75 054 258
Allmänna administrationskostnader	(not 3)	-18 226 532	-8 761 182
Garantifondsavgift till staten		-2 362 500	-2 625 000
Avskrivning på inventarier		-30 569	-28 545
Övriga rörelsekostnader		-166 250	-166 250
Årets vinst som tillförts reservfonden		55 898 058	63 473 281



Balansräkning

SEK		2005-12-31	2004-12-31
TILLGÅNGAR			
Kassa		10 000	10 000
Utlåning till kreditinstitut	(not 4)	5 285 366	4 794 809
Obligationer och andra räntebärande värdepapper:	(not 5)		
korta placeringar		226 326 026	213 977 932
långa placeringar		900 782 272	843 283 297
Utlåning till rederier	(not 6)	5 459 702 752	6 124 830 197
Materiella tillgångar	(not 7)	39 881	29 233
Upplupna ränteintäkter		58 623 497	48 314 055
Förutbetalda kostnader och övriga upplupna intäkter		2 842 118	724 016
Summa tillgångar		6 653 611 912	7 235 963 539
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
Skulder			
Skulder till kreditinstitut	(not 8)	5 420 513 396	6 078 147 438
Upplupna räntekostnader		27 415 573	17 507 403
Förutbetalda intäkter och övriga upplupna kostnader		3 713 313	1 243 616
Övriga avsättningar	(not 9)	7 006 490	—
Eget kapital			
Reservfond, varav årets vinst 55,9 Mkr (63,5)		1 194 963 140	1 139 065 082
Summa skulder och eget kapital		6 653 611 912	7 235 963 539
GARANTI			
Svenska statens garanti		350 000 000	350 000 000
STÄLLDA PANTER			
		Inga	Inga
ANSVARSFÖRBINDELSER			
		Inga	Inga

Göteborg den 27 februari 2006

Pehr G Gyllenhammar

Anna-Lisa Engström	Christer Berggren
Håkan Larsson	Agneta Rodosi
Torsten Engwall	Tomas Abrahamsson
	/Lars Johanson

Kapitaltäckningsgrad

KAPITALBAS TSEK		2005-12-31
Primärt kapital	= Reservfonden	1 194 963
Summa kapitalbas		1 194 963
Kapitalkrav TSEK	Vägningstal	Riskvägda belopp
Grupp A	0%	0
Grupp B	20%	168 713
Grupp D	100%	5 492 519
Summa riskvägda belopp		5 661 232

$$\text{Kapitaltäckningsgrad i \%} = \frac{\text{Summa kapitalbas} \times 100}{\text{Summa riskvägda belopp}} = 21,11\%$$

Kassaflödesanalys

DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN	2005	2004
Erhållna räntor och ersättning för upplåningskostnader	198 040 993	120 746 732
Erhållna räntebetalningar på räntebärande värdepapper	40 739 656	43 492 967
Betalda räntor	-162 498 012	-90 460 195
	76 282 637	73 779 504
Betalda förvaltningskostnader	-13 397 197	-11 924 289
Kassaflöde från den löpande verksamheten	62 885 440	61 855 215
Ökning/Minskning av den löpande verksamhetens tillgångar och skulder		
Ökning/Minskning av lån till rederier	665 127 445	-1 515 385 597
Ökning/Minskning av upplåningsskulder	-657 634 042	1 527 894 541
Placeringar i räntebärande värdepapper	-69 847 069	-75 419 460
	-62 353 666	-62 910 516
Investeringsverksamheten		
Investeringar i inventarier	-41 217	-37 206
	-41 217	-37 206
Årets kassaflöde	490 557	-1 092 507
Likvida medel vid periodens början	4 804 809	5 897 316
Likvida medel vid periodens slut	5 295 366	4 804 809

Likvida medel avser kassa och utlåning till kreditinstitut.

Noter

NOT 1 RÄNTEKOSTNADER

	2005	2004
Skulder till kreditinstitut	172 406 182	95 524 256

NOT 2 RÄNTENETTOT

Medelräntan under året utgjorde för		
utlåning till rederier	3,57	2,36
reverslån	2,97	1,81

NOT 3 ALLMÄNNA ADMINISTRATIONSKOSTNADER

Personalkostnader:		
arvoden och löner till styrelse och verkställande direktör	2 021 655	1 994 408
varav till:		
styrelsens ordförande	102 500	
styrelsens vice ordförande	41 000	
f d verkställande direktör	1 330 155	
verkställande direktör	199 500	
avsättning för löne- och pensionskostnader för f d verkställande direktör	9 346 000	—
löner till övriga anställda	2 458 414	2 307 816
avsättning till bonusprogram	—	2 466
övriga pensionskostnader	909 451	1 155 924
socialförsäkringsavgifter	1 498 722	1 435 236
andra personalkostnader	632 639	490 989
Hyror och andra lokalkostnader	1 163 351	1 156 930
Övriga administrationskostnader	1 886 857	2 028 949
	19 917 089	10 572 718
Administrationsersättning	-1 690 557	-1 811 536
	18 226 532	8 761 182
Utbetald bonus		
VD	—	203 896
Övriga	—	168 570
	—	372 466

För samtliga anställda inklusive verkställande direktör gäller allmän pension samt tilläggspension enligt FTP-plan. Vid uppsägning skall Kassan iakttä en uppsägningstid om 12 månader och VD en uppsägningstid om 6 månader. Vid uppsägning från Kassans sida är VD efter 50 års ålder berättigad till ett avgångsvederlag motsvarande 6 månadslöner och vid fyllda 55 år ett belopp motsvarande 12 månadslöner.

Revisionsarvode		
KPMG AB	91 653	86 424
Övriga av regeringen utsedda revisorer	41 000	40 000
	132 653	126 424

Noter

NOT 4 UTLÅNING TILL KREDITINSTITUT

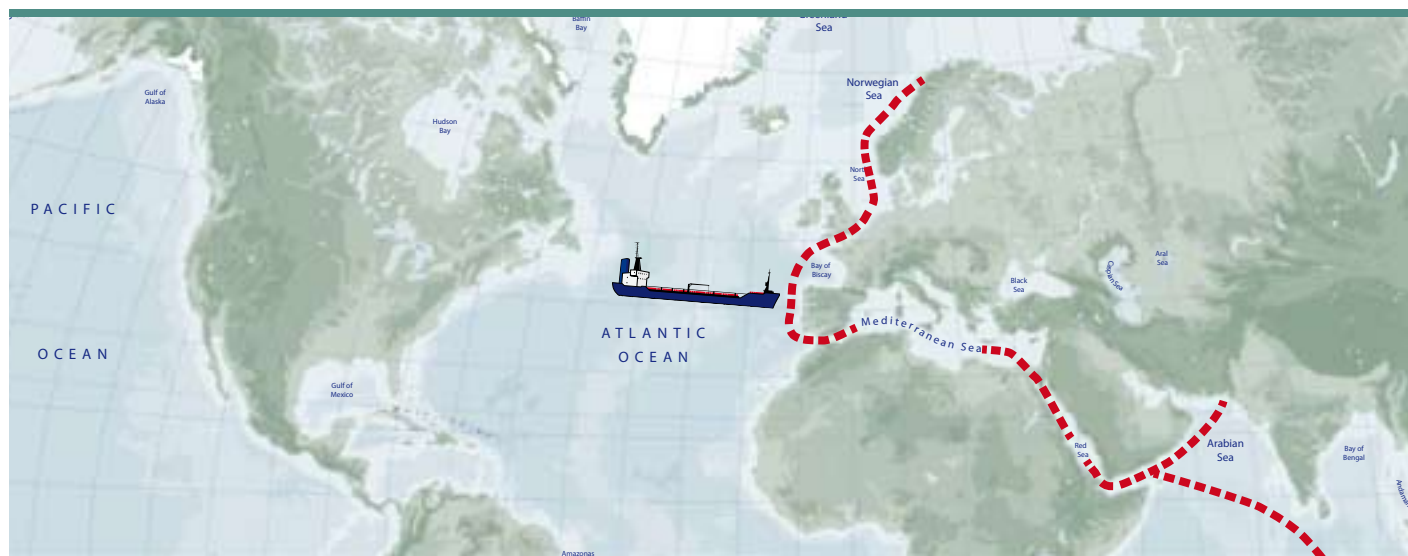
	2005-12-31	2004-12-31
Betalbara på anfordran	5 285 366	4 794 809

NOT 5 OBLIGATIONER OCH ANDRA RÄNTEBÄRANDE VÄRDEPAPPER

	Anskaffningsvärde	Marknadsvärde	Nominellt värde
Korta placeringar			
Bostadsfinansierande institut	29 130 596	28 035 398	27 800 000
Svenska staten	198 151 652	199 344 384	198 400 000
	227 282 248	227 379 782	226 200 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-956 222		
Bokfört värde	226 326 026		
Långa placeringar (obligationer)			
Bostadsfinansierande institut	804 825 094	798 548 070	759 500 000
Svenska staten	116 143 275	110 076 640	101 500 000
	920 968 369	908 624 710	861 000 000
Akkumulerat belopp på värdejusteringskonto	-20 186 097		
Bokfört värde	900 782 272		

	2005-12-31	2004-12-31
Återstående löptid		
Högst tre månader	22 122 081	0
längre än tre månader men högst ett år	204 203 945	213 977 932
längre än ett år men högst fem år	900 782 272	843 283 297
Återstående räntebindningstid		
Högst tre månader	22 122 081	0
längre än tre månader men högst ett år	204 203 945	213 977 932
längre än ett år men högst fem år	900 782 272	843 283 297

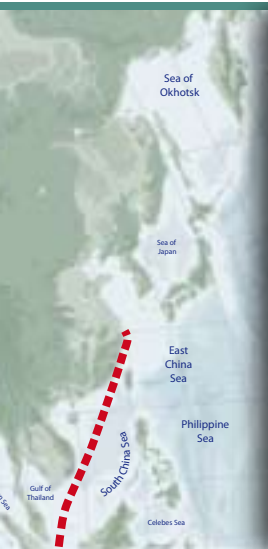
Genomsnittlig återstående löptid 1,8 år (2,2 år). Genomsnittlig effektiv ränta i procent av anskaffningsvärdet 3,37% (3,99%).



Noter

NOT 6 UTLÅNING TILL REDERIER	2005-12-31	2004-12-31
Lån i SEK	979 029 403	1 062 291 136
Lån i utländsk valuta	4 269 007 773	4 833 127 541
Lån till den mindre skeppsfarten enligt SFS 1988:103	211 665 576	229 411 520
	5 459 702 752	6 124 830 197
I utlåning till rederier ingår oreglerade men ej osäkra fordringar.		
Posten avser givna amorteringsanstånd.	—	21 824 400
Återstående löptid		
Högst tre månader	—	6 747 625
Längre än tre månader men högst ett år	9 026 440	5 023 666
Längre än ett år men högst fem år	132 882 646	96 621 335
Längre än fem år	5 317 793 666	6 016 437 571
Genomsnittlig återstående löptid 10,7 år (11,5 år).		
Återstående räntebindningstid		
Högst tre månader	2 804 906 426	3 159 858 766
Längre än tre månader men högst ett år	1 806 613 883	2 611 719 935
Längre än ett år men högst fem år	848 182 443	353 251 496
Längre än fem år	—	—

En särskild fond som enligt regeringsbeslut 1987 förvaltas av Kassen får användas för förlusttäckning vid nytulning till den mindre skeppsfarten. Fondens kapitalbehållning uppgick den 31 december 2005 till 56,1 Mkr (54,5 Mkr). Därutöver har staten ställt en garanti på 55 Mkr för förlusttäckning.



Järnmalm på fartyg – en växande marknad



Under 2004 skeppades 4 440 miljoner ton torr bulklast över våra oceaner. Av dessa står de tre största varuslagen, kol, järnmalm och spannmål, för en dryg tredjedel. Järnmalm, en gammal svensk paradgren, har en brant stigande kurva och den sjöburna transporten av järnmalm uppgick 2004 till ca 560 miljoner ton. Av världens totala järnmalmproduktion transporteras hälften sjövägen. Störst på export är Australien och Brasilien, nästan 70 procent tillsammans. Kina är en stor och växande importör, 208 miljoner ton 2004. Skeppning av järnmalm är en tämligen reglerad marknad, järnmalm kan därför

gå i stora fartyg, merparten i fartyg större än 120 000 ton, en ringa del i fartyg under 50 000 ton. Svenska LKAB producerade 2005 drygt 23 miljoner ton järnmalm, varav nästan 15 miljoner ton skeppades iväg på 226 avgångar från Narvik i Norge. Det betyder 65 000 ton per avgång. Hamnen i Narvik klarar fartyg upp till 300 000 ton och skall fram till 2008 byggas om för en miljard kronor. Framst skall lagerkapaciteten ökas. Tolv lagersilon sprängs in i berget, de blir 60 meter djupa och får en diameter på 40 meter. Efter ombyggnad skall Narvik kunna svälja den produktionsökning som LKAB planerar, från dagens 23 till 30 miljoner ton 2008.

Noter

NOT 7 MATERIELLA TILLGÅNGAR

Inventarier	
Ingående anskaffningsvärde	1 327 722
Årets anskaffningsvärde	41 217
Summa anskaffningsvärde	1 368 939
Ingående ackumulerade avskrivningar	1 298 489
Årets avskrivningar	30 569
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 329 058
Bokfört värde	39 881

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	2005-12-31	2004-12-31
Svenska banker	3 867 312 194	4 355 160 679
Svenska kreditmarknadsbolag	1 553 201 202	1 722 986 759
	5 420 513 396	6 078 147 438
Återstående löptid		
Högst tre månader	—	6 057 625
Längre än tre månader men högst ett år	7 026 443	5 023 643
Längre än ett år men högst fem år	121 343 304	77 988 521
Längre än fem år	5 292 143 649	5 989 077 649
Genomsnittlig återstående löptid 10,7 år (11,5 år).		
Återstående räntebindningstid		
Högst tre månader	2 795 866 426	3 120 508 741
Längre än tre månader men högst ett år	1 776 464 527	2 604 387 201
Längre än ett år men högst fem år	848 182 443	353 251 496
Längre än fem år	—	—

NOT 9 ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

Beloppet avser i sin helhet avsättning avseende pensionskostnader för		
f d verkställande direktör	7 006 490	—
varav långfristig del	6 086 469	—

Redovisnings- och värderingsprinciper

Arsredovisningen 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 procent eller i särskilda fall 80 procent 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.

Enligt en EU-förordning skall alla företag som har gett ut värdepapper noterade på en reglerad marknad inom EU använda International Accounting Standards (IAS) i sin koncernredovisning från och med 2005. Svenska Skeppshypotekskassan faller inte under dessa regler men måste enligt Finansinspektionens rekommendationer från och med 2007 anpassa redovisningen till den s.k. lagbundna tillämpningen av IAS/IFRS (International

Financial Reporting Standards). Under 2006 kommer Kassan att genomföra en fördjupad konsekvensanalys.

Kassan har endast identifierat ett område som i någon betydande omfattning påverkas av de nya reglerna. Kassan skall klassificera sina finansiella instrument och beroende på om Kassan väljer att värdera dem till anskaffningsvärde eller marknadsvärde kan det egna kapitalet komma att öka med uppskattningsvis 5–10 MSEK.

Kassans finansiella instrument har hittills hållits till förfall. Om någon ändring i denna policy ej sker skall Kassan fortsatt värdera sina finansiella instrument till anskaffningsvärde genom användande av effektivräntemetoden.

Revisionsberättelse

Vi har granskat årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Svenska Skeppshypotekskassan för år 2005. 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 revisions sed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet 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 utvärdera 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 ersättningsskyldig mot Kassan. Vi har även granskat om någon styrelseledamot

eller verkställande direktören på annat sätt 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 10 mars 2006

Fredrik Ahlén

Lena Möllerström Nording

Auktoriserad revisor

Bolagsstyrningsrapport

STYRELSENS ARBETSFORMER

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

Styrelsearbetet utförs i enlighet med lagen, av ägaren utgivna policys och den arbetsordning som arbetas fram och som årligen fastställs vid styrelsens sammanträde under våren. Arbetsordningen reglerar även arbetsfördelning mellan styrelsen, styrelsens ordförande och VD.

Styrelsen har utförligt studerat svensk

kod för bolagsstyrning och uppfyller mer än väl kodens krav.

Bedömning av enskilda ledamöters och styrelsens effektivitet och arbets sätt sker årligen. Särskild bedömning av styrelseordförandens effektivitet utförs vid samma tillfälle. Utvärdering av ordförandens och styrelsens arbete påbörjades innan koden blev tillämplig. Styrelsen arbetar enligt koden uppställda krav.

Med hänvisning till uttalande

2005-12-15 från Kollegiet för Svensk Bolagsstyrning har styrelsens rapport om intern kontroll för 2005 begränsats till att i bolagsstyrningsrapporten beskriva hur den interna kontrollen är organiserad.

STYRELSEN

Regeringen utser årligen ledamöter och suppleanter i Kassans styrelse. Följande personer är ledamöter och suppleanter i Kassans styrelse fr.o.m. 1 juli 2005 till 30 juni 2006:

LEDAMÖTER

- Pehr G Gyllenhammar, Ordförande.
Med dr hc, Tekn dr hc, Ekon dr hc.
Invald i styrelsen 1976.
Andra styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Investment AB Kinnevik, Majid Al Futtaim Group och Reuters Founders Share Company Ltd. Vice ordförande i NM Rothschild. Ledamot i Lagardere (SCA).
- Anna-Lisa Engström, Vice ordförande.
Verkställande direktör, Dag Engström Rederi AB
Invald i styrelsen 1995.
Andra styrelseuppdrag: Ledamot i Dag Engström Rederi AB, Engström Shipping AB, Dona Rederi AB, Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Svensk Sjöfartsservice. Suppleant i Romira Rederi AB. Fullmäktigeledamot i Länsförsäkringar Göteborg och Bohuslän.
- Tomas Abrahamsson
Vice ordförande, SEKO. Invald i styrelsen 2002.
Andra styrelseuppdrag: Ledamot i EMSA Europeiska Sjösäkerhetsbyrån, ETF Europeiska Transportarbetarefederationen, NTF Nordiska Transportarbetarefederationen, SEKO förbundsstyrelsen, A-kassan för service och kommunikation, HB Lastberget, Stiftelsen Sjöfartens utbildningsinstitut, Olof Palme centret och Sjöfartsforum. Ersättare i LO:s styrelse.
- Christer Berggren
Kansliråd, Näringsdepartementet. Invald i styrelsen 1988.
Andra styrelseuppdrag: Ledamot i AB Göta Kanalbolag, Zenit Shipping AB, IRECO Holding AB, LKAB och SP Sveriges Provvnings- och Forskningsinstitut AB.
- Torsten Engwall
Direktör, Rederi AB Nordship. Invald i styrelsen 2003.
Andra styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Winn Hotels AB. Vice ordförande i Mellansvenska Handelskammaren och Gävle Sjöfart/Stuveri AB.
Ledamot i Handelsbankens Regionstyrelse Södra Norrland, Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, TEAM LINES Sverige AB, Stockholm Chartering AB och STOC Shipping Invest AB.
- Håkan Larsson
Koncernchef och VD, Rederi AB Transatlantic. Invald i styrelsen 2004.
Andra styrelseuppdrag: Ordförande i Sjöfartens Arbetsgivareförbund. Ledamot i Rederi AB Transatlantic, Bure Equity AB, Ernströmgruppen AB, Wallenius Lines AB och Sveriges Redareförening.
- Agneta Rodosi
Finansdirektör, Akademiska Hus AB. Invald i styrelsen 1998.
Andra styrelseuppdrag: Ledamot i Första AP-fonden.

SUPPLEANTER

- Ture Axelsson
Skeppsredare, Charterfrakt AB. Invald i styrelsen 2000.
Andra styrelseuppdrag: Ledamot i Charterfrakt Baltic Carrier AB, AB Kungsvik och Bohusassuransen Sjöförsäkringsförening Ömsesidig.
 - Petra Hedengran
Advokat, Advokatfirman Lindahl KB. Invald i styrelsen 2004.
Andra styrelseuppdrag: Ledamot i SEK Securities AB och Allmänna Änke- och Pupillkassan i Sverige.
 - Lars Höglund
Skeppsredare, Furetank Rederi AB. Invald i styrelsen 2002.
Andra styrelseuppdrag: Styrelseordförande Furetank Rederi AB. Ledamot i Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Svenska Ångfartygs Assuransförening och Nautiska föreningen.
 - Geir Jansen
Area Director Scandinavia, Stena Line Scandinavia AB. Invald i styrelsen 2004.
Andra styrelseuppdrag: Styrelseordförande Gemaja ApS. Ledamot i 11 Design A/S, K/S Difko 44, Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Västsvenska Industri- och Handelskammaren.
 - Ulla Lax-Nordström
Sektionsordförande, SEKO-Sjöfolk. Invald i styrelsen 2004.
 - Inger Lundin
Förste Finanssekreterare, Göteborgs Stad. Invald i styrelsen 2002.
 - Jan-Olof Selén
Generaldirektör, Sjöfartsverket. Invald i styrelsen 2005.
Andra styrelseuppdrag: Ordförande Rederinnämnden.
- Ingen av ovanstående ledamöter eller suppleanter eller dem närliggande fysiska eller juridiska personer innehar med hänvisning till Kassans organisationsform aktier eller finansiella instrument i Kassan. Av de av regeringen utsedda ledamöterna och suppleanterna är samtliga att betrakta som oberoende av bolaget och bolagsledningen.

SAMMANTRÄDEN

Styrelsen utsätter fyra schemalagda sammanträden per år. På initiativ av ordföranden, enskilda ledamöter eller vid kunders behov sammanträder styrelsen dessutom per capsulam.

Under 2005 har styrelsen sammanträtt fyra gånger. Ett kreditbeslut är taget med styrelsen underhand.

Närvaron bland ledamöterna på Kassans ordinarie möten 2005 uppgick till:

Pehr G Gyllenhammar 100 %
Anna-Lisa Engström 100 %
Tomas Abrahamsson 50 %
Christer Berggren 100 %
Torsten Engwall 100 %
Håkan Larsson 100 %
Agneta Rodosi 100 %

Närvaron bland suppleanterna uppgick till:

Ture Axelsson 100 %
Petra Hedengran 75 %
Lars Höglund 50 %
Geir Jansen 50 %
Ulla Lax-Nordström 50 %
Inger Lundin 75 %
Jan-Olof Selén 100 %

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 villkor för

finansieringen i varje enskilt låneärende har styrelsen utsett en kreditkommitté som består av ordföranden och två av styrelsen utsedda ledamöter samt verkställande direktören (sammankallande). I kreditkommittén medverkar inte redare-representanter på grund av konkurrensskäl och för att undvika intressekonflikter. Kreditkommittén skall utses årligen.

Ledamöterna i kreditkommittén är:

- Pehr G Gyllenhammar
- Christer Berggren
- Agneta Rodosi

Kreditkommittén har under 2005 sammanträtt fem gånger under hand.

ERSÄTTNINGSKOMMITTÉ

Styrelsen har utsett en ersättningskommitté. Ersättningskommittén skall fastställa löner och andra anställningsvillkor till medarbetarna enligt förslag från VD och lön och andra anställningsvillkor till VD. Kommittén består av ordföranden och tre av styrelsen utsedda ledamöter samt verkställande direktören som föredragande. Ersättningskommittén skall utses årligen. Återrapportering av ersättningskommitténs arbete sker till styrelsen.

Ledamöterna i ersättningskommittén är:

- Pehr G Gyllenhammar
- Anna-Lisa Engström
- Christer Berggren
- Torsten Engwall

Ersättningskommittén har haft två protokollförda möten under 2005.

STYRELSENS ARVODEN

Regeringen fastställer arvoden för styrelseordföranden, ledamöter och suppleanter som skall tillämpas inom Kassan.

Arvoden som tillämpas med verkan fr.o.m. 1 juli 2005 erläggs enligt följande:

- Styrelseordförande 105 000 kr per år
- Styrelseledamot 42 000 kr per år
- Styrelsesuppleant 21 000 kr per år

INTERN KONTROLL

Kassan är en liten organisation där varje medarbetare har god kontroll över verksamheten. Verkställande direktören har en god kontroll över den löpande verksamheten och samtliga beslut fattas på hög nivå. Attestinstruktion finns och efterföljs.

REVISORER

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



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

Papper omslag: Conqueror Texture laid 220 g. Papper inlaga: Lessebo Bok 150 g. Typografi: Boton och 20th Century.

20 Repro och Tryck: Sjuhäradsbygdens Tryckeri AB. Ett särskilt tack till Sjöfartens Bok 2006 och Svensk Sjöfarts Tidnings förlag.