

1999

Årsredovisning



Innehåll

1999 i sammandrag	1
VD har ordet	2
Broström i korthet	4
Shipping	7
Omvärld, marknad och konkurrens	11
En dag med Broström	16
Marine & Logistics Services	18
Kvalitet, säkerhet och miljö	23
Nordic Bulkert klart för miljöcertifiering	25
Engagerade medarbetare med bred kompetens	26
Fartygen	28
Broströmaktien	30
Broström Logistics Index (BLI)	32
Risikfaktorer och känslighetsanalys	34
Nyckeltal	36
Femårsöversikt	37
Förvaltningsberättelse	38
Förslag till disposition	40
Resultaträkningar	41
Balansräkningar	42
Kassaflödesanalyser	44
Noter till resultat- och balansräkningar	45
Revisionsberättelse	52
Ledning	53
Styrelse	54
Styrelseberättelse	55
Adresser	56
Bolagsstämma	57
Fackordlista	57

Om Broströms årsredovisning 1999

Som Du kanske redan lagt märke till så är upplägget på Broströms årsredovisning för 1999 något annorlunda gentemot tidigare år. Syftet är att öka kunskapen om företaget och de marknadsförutsättningar vi verkar under.

Broströms inriktning på industriell produkt- och kemikalietanksjöfart minskar värdet av jämförelser med traditionella stortankrederier. Samtidigt har flera logistik- och sjöfartsrelaterade företag under senare år lämnat Stockholmsbörsen. Det ökar kraven på oss att själva ge underlag för analys och jämförelser.

Utöver att bli mer utförliga så har vi i år samlat analysunderlag som aktieavsnitt, information om Broström Logistics Index, risk- och känslighetsanalys samt nyckeltal och femårsöversikt i ett block alldeles före förvaltningsberättelsen. Vi har också utökat våra marknadsbeskrivningar med speciellt fokus på våra kärnverksamheter inom produkt- och kemikalietanksjöfart.

Det är vår förhoppning att Du som läsare skall finna det Du söker och att Du utifrån den information som ges skall kunna bilda Dig en välgrundad uppfattning om Broström.

Lennart Simonsson, verkställande direktör

EKONOMISK INFORMATION

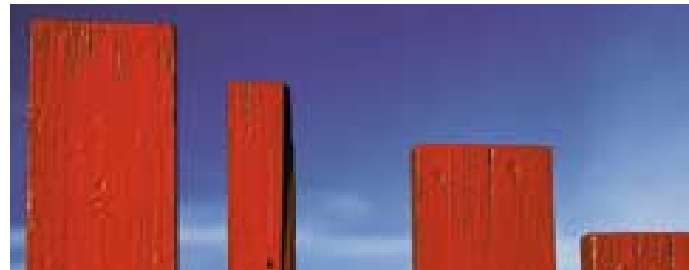
Broström kommer att ge ekonomisk information vid följande tillfällen under 2000:

- Delårsrapport för första kvartalet den 11 maj
- Halvårsrapport den 21 augusti
- Niomånadersrapport den 7 november

Dessa rapporter samt annat informationsmaterial kan beställas från Broström på telefon 031-61 61 00, fax 031-711 80 30 eller e-post info@brostrom.se.

Org nr 556005-1467

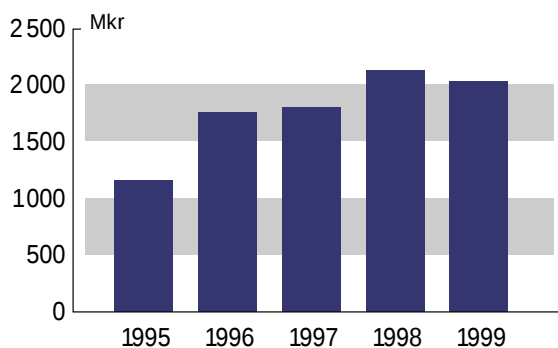
1999 i sammandrag



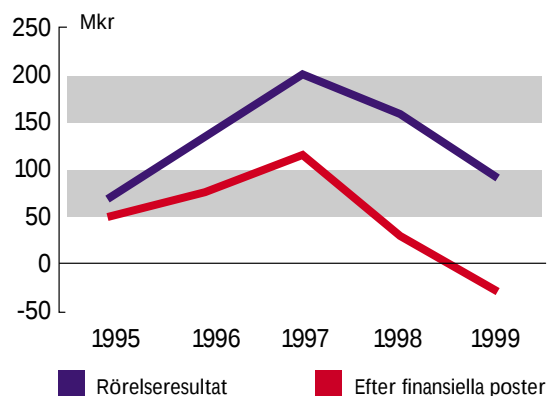
- Året präglades av en svag marknad inom produkt- och kemikalietanksjöfart
- En stor andel transportkontrakt gjorde att Broström kunde upprätthålla transportvolymer och lindra effekterna av de pressade priserna på spotmarknaden
- En inledd koncentration till kärnsegmenten, ett omfattande åtgärdsprogram och förbättrade marknadsförutsättningar förväntas få positiv effekt på resultatet inom Shipping under 2000 och 2001
- Fortsatt bra resultat inom Marine & Logistics Services

- Nettoomsättning: 2 033,9 Mkr (2 126,8)
- Rörelseresultat: 90,3 Mkr (158,0)
- Resultat efter finansnetto: -29,9 Mkr (29,3)
- Investeringar i nybyggda fartyg: 535 Mkr (104)
- Andelen i SPPs överskott uppgår till 161 Mkr men har inte inkluderats i resultatet
- Disponibel likviditet: 253 Mkr (492)
- Föreslagen utdelning: 0,25 kr per aktie (0,50)

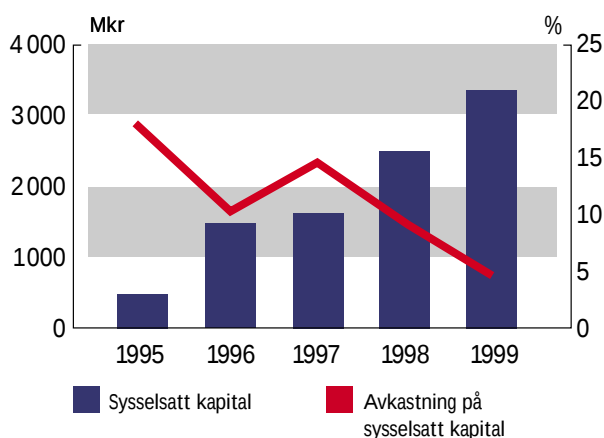
Omsättning



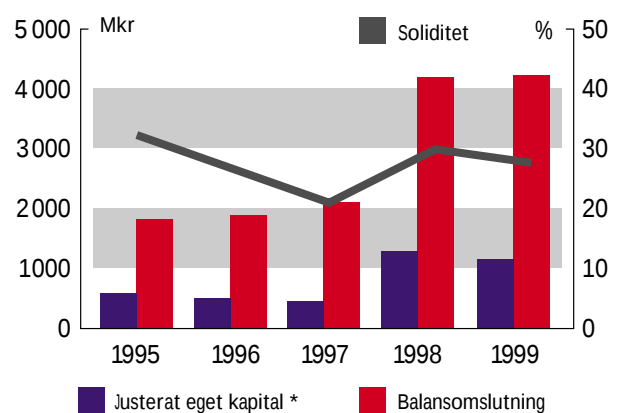
Resultatutveckling



Avkastning på sysselsatt kapital



Justerad soliditet



* eget kapital plus förlagslån, minoritetsintressen samt utjämningsreserv efter skatt



VD har ordet

Broströmkoncernens resultat efter skatt uppgick 1999 till -29,2 Mkr. En klar försämring jämfört med 1998 och en utveckling som inte kan anses tillfredsställande.

Orsaken till det svaga resultatet är främst en överlag fortsatt mycket pressad sjöfartsmarknad. OPECs överenskommelse om begränsningar i oljeproduktionen ledde till kraftigt höjda oljepriser under andra halvåret. Prisuppgången förstärktes av en ökad efterfrågan på olja som delvis tillgodosågs genom leveranser från befintliga oljelager, vilket minskade behovet av sjötransporter. De ökade oljepriserna medförde också högre drivmedelskostnader för fartygen, vilket ytterligare påverkade lönsamheten negativt. Samtidigt levererades ett stort antal nybyggda fartyg och konkurrensen skärptes ytterligare.

Broström drabbades hårdast inom de segment som vi inte betraktar som vår kärnverksamhet. Den sammanlagda förlusten för vår bulksjöfart och för vårt delsegment 55 000-80 000 dwt uppgick till 75 Mkr. Även om en närmare redogörelse för detta lämnas i förvaltningsberättelsen kan det vara på sin plats att påpeka, att när det gäller tre av de fem fartyg som ingår i delsegmentet 55 000-80 000 dwt, så är dessa inhyrda på avtal som för två av fartygen upphör i slutet på 2000 och för det tredje i början på 2001. Vi har inte några planer på ytterligare investeringar i detta segment. Vad avser vår bulksjöfart så planerar vi en avveckling.

För våra kärnverksamheter inom sjöfart så kom vi att, trots en mycket pressad marknad, klara oss relativt väl. Inom dessa områden arbetar vi till stor del med transportkontrakt där vi utgör en integrerad del i våra kunders transportsystem. Därigenom skapas förutsättningar för oss att arbeta med hela vår flotta på ett så optimalt sätt som möjligt. Genom att vi kan operera med en hög utnyttjandegrad klarade vi oss under 1999 bättre än många andra aktörer i branschen.

Resultatet inom sjöfartsverksamheterna uppvägdes delvis av fortsatt goda förutsättningar inom verksamhetsområdet Marine & Logistics Services, som återigen presterade ett gott resultat. Framför allt visade affärsområdet Bulk Logistics upp en stark resultatförbättring, men även resebyråverksamheten och affärsområdet Ship Agencies har bidragit till det positiva resultatet.

Resultatet för 1999 har i enlighet med den praxis som etablerats av börsföretagen inte påverkats av beskedet om återallokering av SPPs överkonsolidering. För koncernen uppgår summan till 161 Mkr före skatt. Beloppet kommer att inklude-

ras i resultatet för 2000 så snart oklarheten om betalningssättet undanröjts. Beloppet är betydande för Broströms finansiella ställning och för att möjliggöra en korrekt bedömning av bolaget presenteras därför en separat proforma resultat- och balansräkning där SPP-beloppet ingår.

Åtgärdsprogram för synergivinster 2000

Under 1999 intensifierades arbetet med att ta till vara de synergier som förvärvet av Van Ommerens produkttankverksamhet möjliggjorde. Åtgärdsprogrammet omfattar hela organisationen och berör såväl intäktssidan som kostnadssidan.

Som ett led i att öka intäkterna har vi under året samordnat all marknadsföring för den europeiska marknaden. Genom ett samlat agerande kan vi erbjuda kunderna mer heltäckande och effektiva logistikmönster, vilket också syftar till att öka utnyttjandegraden på vår flotta och minska andelen barlastresor. På kostnadssidan sker en total genomgång av alla kostnader för att finna områden med möjligheter till besparingar. Vi tittar på allt ifrån hamnavgifter, gemensamma upphandlingar av försäkringar, lots och skeppsklareringstjänster, till cash management och finansieringslösningar. Min bedömning är att åtgärdsprogrammet kommer att påverka vårt resultat positivt under innevarande år.

De positiva effekterna av åtgärdsprogrammet kommer under året att ytterligare förstärkas i takt med att de ny svenska sjöfartsreglerna får allt större genomslag på resultatet. Under 1999 kunde vi räkna hem kostnadsbesparingar på 13 Mkr. Under 2000 förväntas dessa öka ytterligare.

Nya fartyg

En viktig del i Broströms strategi är att ständigt kunna erbjuda kunderna säkra transporter i moderna fartyg. Vi har därför under senare år gjort stora investeringar i nya fartyg. De är en viktig del i vår satsning på kvalitet och säkerhet men möjliggör också ett bättre resursutnyttjande, bl a genom en mer automatiserad och effektiv lasthantering.

Under 1999 fick vi leverans av tre nya fartyg för vår Europaverksamhet. De nya fartygen har redan möjliggjort en avsevärt förbättrad nyttjandegrad och vi har därigenom kunnat utöka vår kontraktbas ytterligare.

Olyckan utanför Frankrike i slutet på förra året, då det 25 år gamla tankfartyget Erika förliste i hårt

väder, har lett till en förnyad debatt kring säkerhetsfrågorna inom sjöfarten. Katastrofen resulterade i omfattande skador på djur- och växtliv och alltför intressenter, inte minst de stora oljebolagen, har aviserat skärpta krav vad gäller kvalitet, säkerhet och miljö. Det är i så fall en utveckling som vi inom Broström har all anledning att välkomna och som visar att vår fokusering på kvalitet och säkerhet är och har varit riktig.

Framtidsutsikter

De flesta prognoser pekar på att även 2000 kommer att präglas av en relativt låg aktivitet inom produkt- och kemikalietanksjöfarten. OPEC-ländernas överenskommelse i mars om att lyfta begränsningarna av oljeproduktionen innebär dock att bunkerpriserna torde komma att sjunka. Samtidigt kan vi troligtvis förvänta oss att en viss återuppbyggnad av oljelagren kommer att leda till en begränsat ökad efterfrågan på sjötransporter. På längre sikt tyder det mesta på en tydligt uppåtgående trend.

Vad gäller Broström bedömer jag att vårt åtgärdsprogram, upphörandet av vissa kontrakt för inhyrda fartyg och de förbättrade marknadsförutsättningarna kommer att ha en positiv inverkan på resultatet för sjöfartsverksamheterna under 2000 och 2001. Inom Marine & Logistics Services tyder allt på att vi kan förvänta oss fortsatt god lönsamhet. Bulk Logistics räknar bl a med att under 2000 skörda frukterna av en omfattande marknadsföringsinsats under andra hälften av 1999. Resebyråverksamheten står väl rustad efter att under 1999 ha genomfört en lyckad anpassning till de nya förutsättningarna gällande framför allt flygbolagens kommissioner.

Omstruktureringen tar fart

Jag är också övertygad om att vi under 2000 kommer att se en accelererande omstrukturering av produkt- och kemikalietanksjöfarten. Den pressade marknadssituationen medförde att de flesta aktörer, liksom vi, förhöll sig avvaktande under det gångna året. Fusionsvågen bland de stora oljebolagen kommer dock förr eller senare att resultera i förändringar även inom vår bransch. Precis som i de flesta andra branscher är det min bedömning att oljebolagen kommer att sträva efter att arbeta med ett fåtal globala leverantörer även när det gäller logistiktjänster.

Inom Broström är vi fast beslutna om att vara en ledande aktör inom våra verksamhetsområden och därmed utgöra en attraktiv partner till de globala olje- och kemikalieföretagen. Vår strategiska målsättning att växa 20 procent per år utan att ge avkall på kravet om minst 12 procents avkastning på sysselsatt kapital ligger därför fast. Tillväxtmålet skall nås både organiskt och genom förvärv. Förvärvet av Van Ommerens produkttankrörelse gjorde oss till en av de ledande aktörerna inom vår bransch. När vi efter ett målmedvetet internt arbete tydligt börjar se synergieffekterna av fusionen är min bedömning att vi nu står inför nästa steg i vår tillväxtstrategi.

Även inom Marine & Logistics Services agerar Broström för att delta aktivt i strukturförändringar i respektive branscher. Inom Bulk Logistics är min bedömning att vi nu är redo för nästa fas i utvecklingen av verksamheten. Inom resebyråverksamheten utreder vi möjligheterna att utöka verksamheten genom olika former av samarbeten eller förvärv. Vad gäller affärsområdet Ship Agencies har vi redan under 1999 inlett samarbete med Vopaks kontinentala nätverk, vilket lett till att vi idag kan erbjuda våra kunder heltäckande Europakontrakt.

Broströmaktien

Broströmaktien har under året haft en fortsatt svag kursutveckling. Mot bakgrund av de pressade marknadsförutsättningarna och vårt försämrade resultat är detta att betrakta som en naturlig reaktion från aktiemarknaden. För att erhålla en högre värdering måste vi visa upp en betydligt bättre lönsamhet. Min bedömning är att vi under 1999 skapat de grundläggande förutsättningarna för en sådan utveckling.

Utöver våra egna meriter tror jag dock att Broström fortfarande bedöms utifrån delvis felaktiga benchmarks i form av traditionella stortankrederier, vilka verkar under avsevärt annorlunda förutsättningar än vad vi gör. Jag befarar också att minskningen av antalet transport- och rederiaktier på Stockholmsbörsen ytterligare kommer att minska intresset för och därmed kunskapen om hela transport- och logistiksektorn.

Bristen på svenska benchmarks ställer ytterligare krav på oss att tydliggöra vad Broström står för och därmed underlätta

analysen av företaget. Ett viktigt led i denna process var lanseringen av vårt eget aktieindex Broström Logistics Index (BLI), i vilket Broström jämförs med ett antal europeiska företag med inriktning mot sjöfart och logistik. BLI är en unik företeelse i Sverige och vi har heller inte hittat något motsvarande exempel utomlands.

Ny profil

Under början av 2000 bytte Broström också logotyp och grafisk profil. Tanken är att samla all verksamhet där Broström är majoritetsägare under ett gemensamt varumärke. Förändringen innebär också att tre av våra dotterbolag byter namn. Ferm International Ship Management AB blir Broström Ship Management AB, United Tankers AB blir Broström Tankers AB och Van Ommeren Tankers SA blir Broström Tankers SA. Samtliga våra egna fartyg kommer dessutom att få prefixet BRO i sina namn. Vår avsikt är också att föreslå bolagsstämman i maj att vi skall ändra namnet på vårt moderbolag till Broström AB.

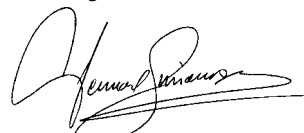
Den nya logotypen markerar Broströms starka egna identitet samtidigt som det framgår att vi är en del i Vopaks globala logistiknätverk.

Tack

Det gemensamma varumärket ställer nya krav på både företag och medarbetare. Betydelsen av ett gemensamt agerande blir nu viktigare än någonsin. Vi blir alla ambassadörer för Broström och vad företaget står för. Den samlade kompetens och yrkesskicklighet som finns hos våra medarbetare borgar för att det nya varumärket kommer att bli starkt och utgöra ett viktigt redskap i vår fortsatta utveckling. Ni har alla under året gjort viktiga insatser och jag vill därför rikta ett varmt tack till er alla.

Jag vill också rikta ett stort tack till aktieägare, kunder och affärspartners för det gångna året. Vi kommer även i framtiden att göra vårt bästa för att leva upp till era förväntningar och därmed förtjäna det förtroende ni visat oss.

Göteborg i mars 2000



Lennart Simonsson



Broström i korthet

Broström är ett av de ledande logistikföretagen för olje- och kemikalieindustrin, inriktat på industriell produkt- och kemikalietanksjöfart samt marina tjänster. Broströms 1 150 medarbetare finns över hela världen och är verksamma inom två områden: Shipping och Marine & Logistics Services.



Shipping

Tanksjöfart

Ship Management

Bulksjöfart

Marine & Logistics Services

Bulk Logistics

Ship Agencies

Resebyrå

Oljehandel

Verksamhetsområdet Shipping består av tre affärsområden: Tanksjöfart, Ship Management och Bulksjöfart. Tanksjöfarten är Broströms kärnverksamhet.

Affärsområdet Marine & Logistics Services omfattar de fyra affärsområdena Bulk Logistics, Ship Agencies, Resebyrå och Oljehandel. Nordic Bulkers inom affärsområdet Bulk Logistics är ett av de ledande företagen inom specialiserade logistiksystem för oförpackade bulkprodukter i torr och flytande form. The Broström Ship Agency Network är ett för svenska förhållanden unikt nätverk för skeppsklarering, befraktning, linjeagentur och spedition. Broströms Resebyrå är specialister på affärsresor och resor för sjömän och anställda i företag inom sjöfartsnäringen.

Broströms huvudkontor finns i Göteborg och företagets B-aktie är noterad på Stockholms Fondbörs O-lista.

A Royal Vopak network company

Broströms störste ägare är det holländska företaget Vopak, som under 1999 bildades genom en sammanslagning av de båda företagen Van Ommeren och Pakhoed. Vopak är världsledande inom tanklagring och förfogar över ett unikt globalt nätverk av tankcisterner. Företaget är även verksamt inom flod- och kusttanksjöfart och övrig transportverksamhet. Vopak hade 1999 cirka 9 900 medarbetare världen över och en omsättning motsvarande 32 miljarder kronor. Vopakaktien är noterad på börsen i Amsterdam.

Broström är en självständig aktör inom Vopaks globala nätverk. För de flesta av Broströms verksamheter finns det stora möjligheter till samarbete inom Vopaksfären och de båda företagen kan därigenom erbjuda sina kunder heltäckande globala logistiklösningar.

AFFÄRSIDÉ OCH STRATEGI

Broström strävar efter att endast verka på marknader där det är möjligt att bli en av de ledande aktörerna. I strategin ingår att ta initiativ till strukturella förändringar som kan leda till att stärka konkurrenskraft och skapa ledande marknadspositioner.

Broström har som strategiskt mål att med bibehållen finansiell stabilitet växa med i genomsnitt 20 procent per år i volym över en treårsperiod.

Broström erbjuder olje- och kemikalieindustrin kompetens inom logistik som endast ett fåtal företag på marknaden kan erbjuda. Tjänsterna skall präglas av högsta kvalitet och en unik geografisk täckning. Utifrån sin ställning som en av marknadsledarna skall Broström, vid rätt tillfälle, expandera på nya marknader i Asien och Sydamerika.

I och med att omstruktureringen av marknaden fortsätter skall Broström vara en ledande aktör och driva utvecklingen av nya logistiklösningar och kvalitetsstandarder samt aktivt delta i köp och försäljningar av företag. Det sker i fortsatt nära partnerskap med kunderna. Genom samarbete utbyts kunskaper och erfarenheter. Då maximeras kundnyttan samtidigt som Broström når ytterligare stabilitet i intjäningen och säkrar en låg risk.



Affärsidé

Broström erbjuder industrin konkurrenskraftiga logistiklösningar med fokusering på industriell tanksjöfart och marina tjänster.



Vision

Broström skall vara marknadsledande på marina logistiktjänster för olje- och kemikalieindustrin. I Broströms vision ingår också att vara störst på de marknader och inom de segment man verkar. Broström söker nära och långsiktiga kundrelationer och skall vara det naturliga valet när olje- och kemiföretag efterfrågar marina logistiklösningar.

Ekonomiska mål

- Den justerade soliditeten skall bibehållas och överstiga 30 procent.
- Avkastningen på sysselsatt kapital skall uppgå till minst 12 procent över en konjunkturcykel.

Strategi

- Broström skall leda utvecklingen av logistiska lösningar för främst olje- och kemikalieindustrin.
- Broström skall växa genom ökad kontraktstäckning, utveckling av nya marknader samt genom företagsförvärv.
- Broström skall intensifiera de logistiska partnerskapen med industriella kunder.
- Broströms utbud av logistiktjänster skall vara ledande inom kvalitet och säkerhet.
- Broströms produktion skall vara kostnadseffektiv och skalfördelarna utvecklas.
- Broström skall utveckla affärsrelationen med Vopak och dess nätverk av tankterminaler för lagring och hantering.

Strategiuppföljning och precisering 2000

Med tillskottet av nytt tonnage under 1999 har Broström kunnat förkorta tiden för lastning och lossning och därmed erbjudit kunderna en mer effektiv logistik. Under året har Broström också utvecklat sitt rapporteringssystem, som bl a möjliggör snabb avläsning och redovisning av förändringar i kontraktstäckningsgraden.

Bildandet av Vopak genererar ytterligare möjligheter för Broström att erbjuda kunder inom olje- och kemikalieindustrin logistiska helhetslösningar. Under 2000 kommer detta att illustreras av ett uppdrag omfattande både sjötransporter och tanklagring för en av världens största metanolproducenter. Även inom Marine & Logistics Services har olika samarbeten mellan Broström och Vopak upprättats.

De nya fartygen har ytterligare skärpt Broströms profil på kvalitets- och säkerhetsområdet. Företaget har därutöver antagit en ny SHE-policy (Safety, Health and Environment), vilken trädde i kraft fr o m 1 januari 2000. Dotterbolaget Nordic Bulkers har under året förberett sig för miljöcertifiering enligt ISO 14001.

Broström antog under 1999 ett omfattande åtgärdsprogram i syfte att öka kostnadseffektiviteten och utnyttja skalfördelarna inom koncernen. Programmet omfattar bl a samordning av inköp, marknadsföring och fartygsdrift. Införandet av de nya reglerna för bemanning av svenskflaggade fartyg, det sk TAP-avtalet, bidrog under året till att sänka bemanningskostnaderna.

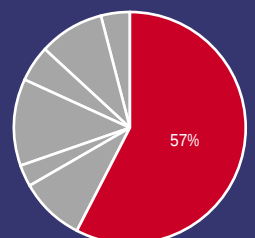
Under 2000 fokuserar Broström på bl a följande områden och åtgärder:

- att öka andelen kontrakt inom tanksjöfart med 3 procentenheter
- att fullfölja det antagna åtgärdsprogrammet för ökad kostnadseffektivitet och synergivinster
- att fortsatt realisera de kostnadsbesparingar som möjliggörs i och med TAP-avtalet
- att fullt ut implementera den nya SHE-policyn
- att ytterligare fördjupa affärsrelationen med Vopak
- att aktivt bidra till strukturomvandlingen inom de olika marknader där Broström verkar.



Tanksjöfart

Broström Tankers AB
Broström Tankers SA
Iver Ships Ltd (40 %)



Andel av Broströms totala
nettoomsättning

Shipping



Verksamhetsområdet Shipping står för 70 procent av Broströms samlade omsättning och delas in i affärsområdena Tanksjöfart, Ship Management och Bulksjöfart. Inriktningen för samtliga affärsområden är att i enlighet med affärsidén erbjuda kunderna konkurrenskraftiga logistiklösningar.

Verksamheten kom under 1999 att präglas av en svag marknad för produkt- och kemikalietanksjöfarten. OPECs begränsningar av oljeproduktionen ledde, tillsammans med en ökad efterfrågan, till kraftigt höjda oljepriser och därmed dramatiskt ökade drivmedelskostnader för fartygen. Samtidigt tillgodosågs den ökade efterfrågan delvis genom leveranser från befintliga oljelager, vilket temporärt minskade behovet av sjötransporter. Trots de pressade marknadsförutsättningarna medförde dock Broströms inriktning på långa transportkontrakt att företaget kunde upprätthålla och öka transportvolymerna samtidigt som man inte fullt ut drabbades av de fallande frakterna på den sk spotmarknaden.

Omsättningen inom verksamhetsområdet uppgick under 1999 till 1 420,0 Mkr (1 427,5). Rörelseresultatet minskade från 152,4 Mkr till 81,7 Mkr.

TANKSJÖFART

Broströms verksamhet inom tanksjöfart är inriktad på att tillgodose olje- och kemikalieindustrins behov av sjötransporter av t ex metanol, nafta, bensin och andra olje- och kemikalieprodukter. Det innebär att Broström utgör en viktig länk i logistikkedjan från leverantör till kund.

Genom sin koppling till Vopak kan Broström erbjuda olje- och kemikalieindustrin ett heltäckande utbud av tjänster. Tillgången till Vopaks unika nätverk av tankterminaler och flodgående tanktonnage samt Nordic Bulkers tankcontainrar gör att Broström kan tillhandahålla allt ifrån enskilda transportuppdrag till kompletta logistiklösningar över hela världen. Broströms storlek gör dessutom att företaget har den flexibilitet som krävs för att snabbt kunna möta kundens behov samtidigt som man upprätthåller ett effektivt nyttjande av flottan. Genom en aggressiv strategi har Broström intagit en marknadsledande ställning inom sitt verksamhetsområde

och företaget har skaffat sig en tätposition i den pågående omstruktureringen av den industriella produkt- och kemikalietanksjöfarten – en omstrukturering som har sin grund i stora förändringar hos branschens kunder, de globala och regionala oljebolagen.

Affärsområdet Tanksjöfart består av tre enheter: Broström Tankers AB (Göteborg), Broström Tankers SA (Paris) och intressebolaget Iver Ships (Sandefjord), i vilket Broström äger 40 procent. Broström förfogar över 50 moderna fartyg av högsta kvalitet och med en total kapacitet på cirka 1,5 miljoner dödsviktston (dwt).

Europeisk kemikalietanksjöfart

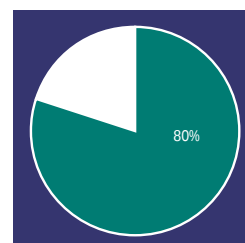
Broströms verksamhet inom segmentet Europeisk kemikalietanksjöfart syftar till att erbjuda kemikalieindustrin säkra sjötransporter av flytande kemikalieprodukter från produktionsställe eller depå till slutanvändning eller vidareförädling. Verksamheten har geografiskt fokus på Nordeuropa och är främst inriktad på transport av flytande kemikalier såsom metanol. Till sitt förfogande har Broström fyra specialbyggda kemikalietankers på mellan 4 000 och 6 000 dwt.

Den typ av kemikalier Broström transporterar produceras i stora volymer och kunderna har starkt fokus på effektiv lasthantering och korta ledtider. Det medför stark fokusering på effektiva transporter med korta ledtider. Kemikaliernas egenskaper ställer också höga hanterings- och säkerhetskrav, vilket passar det kvalitetstänkande som genomsyrar Broströms syn på såväl fartyg som tjänster. Genom lång erfarenhet och mångåriga kundrelationer har Broström kunnat bygga upp effektiva transportmönster där företaget koncentrerar sig på ett begränsat antal kompatibla produkter. På så vis minskar risken för kontamineringar och lastskador. Samtidigt elimineras behovet av tankspolning, vilket innebär minskad miljöpåverkan.

Shipping

(Mkr)	1999	1998
Omsättning	1 420	1 428
Rörelseresultat	82	152
Antal medarbetare	1 032	1 073

Andel kontraktsbundna transporter Europeisk kemikalietanksjöfart



Utveckling under 1999

Broström har under 1999 kunnat upprätthålla sin höga kontraktsnivå. I genomsnitt har cirka 80 procent av tonnage varit sysselsatt under transportkontrakt. Efter att i början av året ha förlorat ett stort kontrakt gällande metanoltransporter har Broström ökat volymerna i befintliga uppdrag för t ex Exxon Chemicals samt ingått ett antal nya kontrakt med bl a BP Chemicals. Avtalen passar varandra väl vad gäller såväl geografi som produktsammansättning, vilket möjliggör ett mycket effektivt utnyttjande av tonnage.

Europeisk produkttanksjöfart

Inom segmentet Europeisk produkttanksjöfart bistår Broström oljeindustrin med transporter av oljeprodukter från raffinaderier till olika lagringsdepåer varifrån produkterna sedan efter hand distribueras vidare till slutkund. Verksamheten är geografiskt koncentrerad till norra och västra Europa med speciellt fokus på Skandinavien, Storbritannien och Frankrike, där Broström bl a svarar för 25 procent av transporterna till hamnen i Bordeaux. Till sitt förfogande har Broström ett 20-tal moderna fartyg på mellan 5 000 och 45 000 dwt.

Transportsträckorna inom segmentet är i många fall korta och antalet hamnanlöp många. Fartyg i sådan här trafik tillbringar därför uppe mot 50 procent av sin operativa tid i hamn. Här spelar fartygens konstruktion en avgörande roll. Broströms moderna fartyg möjliggör en förkortad tid för lossning och lastning, vilket därmed ger ett bättre resursutnyttjande för både Broström och kunderna. Broströms relativa storlek och det faktum att en stor del av flottan är uppbunden av transportkontrakt gör också att

Broström kan effektivisera transportmönstren och minska barlastresornas längd.

Eftersom transporterna ofta sker inom kundernas egna system är samarbetet med kunderna mycket viktigt. För Broström är det därför en styrka att ha ett flertal mycket långvariga kundrelationer. Det skapar ett förtroende som underlättar det gemensamma arbetet för kontinuerlig effektivisering av rutiner och snabbare lasthantering vid kundernas terminaler.

Nya fartyg ger tillväxtmöjligheter

Under 1999 och början av 2000 har Broströms flotta tillförts två nya fartyg på 6 500 dwt vardera. Fartygen går under transportkontrakt för bl a Statoil, men deras effektiva lasthantering gör det möjligt att ingå kontrakt med ytterligare kunder. Broström har också fått leverans av två medelstora fartyg på 16 750 dwt vardera med högsta isklass och därmed lämpade för trafik i Östersjöområdet. Fartygen möjliggör nya kombinationslösningar för befintliga kunder samtidigt som de öppnar för nya kontrakt.

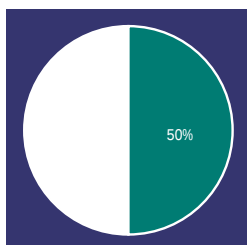
I det större delsegmentet (20 000-45 000 dwt) har under året beställning gjorts på två nya fartyg på vardera 35 000 dwt. Fartygen är i första hand avsedda för den franska marknaden och bidrar till såväl förbättrad effektivitet som ökad säkerhet i ett segment som annars präglas av tämligen ålderstiget tonnage. Leverans av det första fartyget förväntas ske i slutet av 2000.

Ökade kontraktsvolym i hårdnande konkurrens

Trots en hårdare konkurrens har Broström under året lyckats öka redan höga kontraktsvolymerna. Den genomsnittliga kontraktstäckningsgraden inom hela segmentet uppgick till 50 procent.

De mindre fartygen var sysselsatta under långa transportkontrakt 70 procent av tiden, medan de till 30 procent opererade på spotmarknaden. I det viktiga mellansegmentet har konkurrensen hårdnat påtagligt genom ett stort tillskott av nytt tonnage. Trots detta har Broström ökat de totala kontraktsvolymerna med 15 procent, vilket innebar att fartygen i detta delsegment var sysselsatta på transportkontrakt 45 procent av tiden och på spotmarknaden 55 procent. I det större segmentet var andelen långa kontrakt cirka 70 procent medan 30 procent av flottan opererade på spotmarknaden.

Andel kontraktsbundna transporter Europeisk produkttanksjöfart



Global produkt- och kemikalie-tanksjöfart

Inom segmentet Global produkt- och kemikalie-tanksjöfart erbjuder Broström sina kunder olika interkontinentala transportlösningar för att jämna ut regionala obalanser i utbud och efterfrågan. Transportuppdragen gäller framför allt transport av oljeprodukter och metanol från produktionsanläggningar till större depåer närmare slutkonsumenterna.

Broströms verksamhet inom global tanksjöfart kan delas in i ett antal delmarknader. Genom intressebolaget Iver Ships har Broström bl a en 40-procentig marknadsandel på transporter av metanol från produktionsanläggningar i Venezuela och Trinidad till USA och Europa. Broström transporterar också stora mängder oljeprodukter från Karibien och Europa till USA.

En annan viktig verksamhet avser transport av olje- och kemikalieprodukter från Persiska viken till Stilla-havsområdet och USAs västkust. Broström transporterar även metanol, MTBE och andra kemikalieprodukter från Nya Zeeland till Japan, Kina och Korea. Den Asienbaserade verksamheten leds från Iver Ships Singapore-kontor.

Broström har avslutningsvis fem större fartyg för transport av huvudsakligen tunga oljeprodukter i Atlanten. Tre av dessa fartyg är inhyrda på sk bareboatcharter. Hyresavtalen upphör mot slutet av 2000 respektive början av 2001. Då Broströms marknadsandel inom delsegmentet är liten och det finns små möjligheter till transportkontrakt planeras inte några nyinvesteringar.

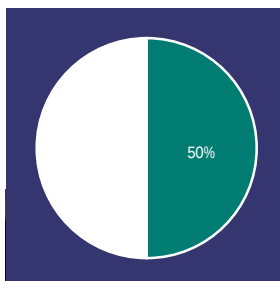
Broströms globala verksamheter omfattar 30 fartyg på mellan 16 000 och 80 000 dwt av vilka de 5 större fartygen drivs från Göteborgskontoret. Övriga 25 fartyg, av vilka Broström har ägarintresse i 7, marknadsförs genom Iver Ships. Under året har två nya fartyg på vardera 45 000 dwt tillförts Iver Ships på beställning av den andre huvuddelägaren i bolaget, holländska Vroon. Därtill har ytterligare två fartyg om 45 000 dwt beställts för leverans under 2000.

Utveckling under 1999

1999 blev fraktmässigt det sämsta året under 1990-talet. Anledningen var framför allt ett stort tillskott av nytt tonnage i kombination med en till en början fortsatt svag efterfrågan i

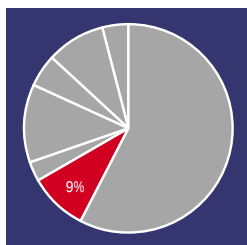


Andel kontraktsbundna transporter Global produkt- och kemikalietanksjöfart



Ship Management

Broström Ship Management AB
Broström Tankers SA



Andel av Broströms totala nettoomsättning

Asien. Uppsvinget i den asiatiska ekonomin kom inte förrän mot slutet av året, vilket var för sent för att på allvar påverka totalbilden. Sammantaget bidrog dessa båda faktorer till att de asiatiska spotmarknadsraterna sjönk med i genomsnitt 10 procent jämfört med 1998 års redan låga nivåer. För Atlanttrafiken var fallet i rater på spotmarknaden cirka 5 procent. Till den negativa bilden skall läggas att de höjda bunkerpriserna slår särskilt hårt mot fartyg i interkontinental trafik med mycket sjötid och därmed stor bränsleförbrukning.

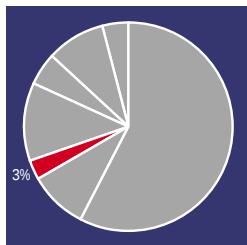
Mot den negativa bilden skall ställas att Broström trots marknadsförutsättningarna kunnat upprätthålla en mycket hög nyttjandegrad. En



förklaring är att företaget under 1999 har haft cirka 50 procent av sitt tonnage uppbundet under olika kontraktsformer. Samtliga tidigare transportkontrakt har förlängts och några har utvidgats.

Bulksjöfart

Broströms Rederi AB
Bromarin AB
South West Chartering Pty Ltd



Andel av Broströms totala nettoomsättning

Samarbete med Royal Vopak

Under 2000 kommer det första omfattande resultatet av samarbetet mellan Broström och Vopak gällande ett gemensamt åtagande mot en kund att ta sin början. Enligt avtalet skall Broström tillhandahålla uthyrning och drift av fartyg för transport av metanol från Saturn Methanol Companys produktionsanläggning på Trinidad till tankterminaler i USA och Holland. I Holland lagras metanolen i Vopaks terminal i Botlek utanför Rotterdam. Vidaretransport sker med Vopaks flodgående tonnage. Samarbetet utgör ett exempel på hur Broströms övergripande strategi fungerar i praktiken och hur företaget utnyttjar sitt nätverk för att skapa ökad kundnytta.

SHIP MANAGEMENT

Till skillnad från många andra företag har Broström valt att vara ett komplett logistikföretag för marina transporttjänster. En viktig del i denna strategi är att ha kontroll över hela processen – att inte bara äga fartygen utan att även ta ansvar för den operationella driften. Broströms verksamhet inom Ship Management utgör därför en nyckelfunktion som bidrar till att företaget kan garantera sina kunder tjänster av högsta kvalitet och säkerhet.

Verksamheten inom Ship Management omfattar bemanning och teknisk drift av Broströms och externa rederiers fartygsflottor. Bland uppdragen ingår även att bevaka ägarens intressen vid nybyggnation av fartyg. Vid utgången av 1999 uppgick antalet av Broström drivna fartyg till 35. Av dessa drevs 29 fartyg på uppdrag av Broström medan resten av uppdragen kom från externa kunder.

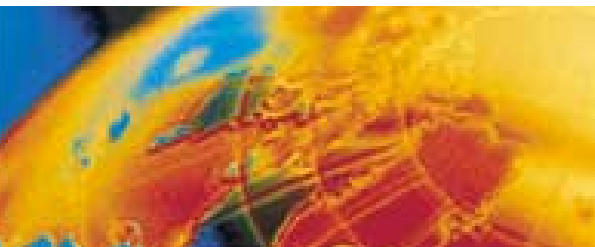
Broströms ship managementverksamhet drivs i två olika bolag – Broström Ship Management AB i Skärhamn och Broström Tankers SA i Paris. Verksamheten berörs i stor utsträckning av olika regelsystem för bemanning av fartyg. Sedan 1999 har t ex Sverige regler som gör det möjligt att bemanna svenskflaggade fartyg till en kostnad som ligger i nivå med övriga EU-länders. Införandet av de nya reglerna har under 1999 lett till en kostnadsminskning med totalt 13 Mkr för Broströms samlade svenskflaggade tonnage. Frankrike har sedan länge speciella regler för sjöfart under fransk flagg.

BULKSJÖFART

Broströms verksamhet inom bulksjöfart omfattar två bulkfartyg med högsta isklass för transport av framför allt mineraler och halvförädlade skogsprodukter. Därutöver äger Broström 10 procent i ytterligare ett bulkfartyg.

I Bulksjöfart ingår även agenturer för teknisk utrustning och skeppsvarv samt Broströms intresse i det australiska bulkmäkleriet South West Chartering Pty Ltd.

Rederiverksamheten inom affärsområdet har under 1999 dragits med betydande svårigheter och Broströms avsikt är att avveckla verksamheten när förutsättningarna är de rätta.



Omvärld, marknad och konkurrens

Behovet av transporter varierar i stor utsträckning beroende på den allmänna ekonomiska utvecklingen i världen. När den ekonomiska aktiviteten förändras avspeglar sig detta snabbt i det globala transportbehovet. Kopplingen har under senare år varit särskilt tydlig i samband med den tidvis turbulenta ekonomiska utvecklingen i Asien.

Utöver världsekonomin påverkas Broströms verksamhet av en rad ytterligare externa faktorer. Hit kan främst räknas tillgången på transportkapacitet, dvs hur mycket jämförbart tonnage som finns ute på marknaden. Därtill berörs Broström av viktiga förändringar bland företags kundgrupper och av hur konkurrenterna agerar.

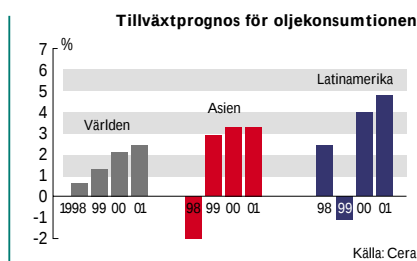
När man studerar marknadsförutsättningar bör man också ha klart för sig att skillnaderna är stora mellan olika typer av sjöfart och även mellan olika typer av tanksjöfart. Industriell produkt- och kemikalietanksjöfart skiljer sig på flera punkter från sk stortanksjöfart, dvs transport av råolja. En avgörande skillnad utgörs av produkt-tanksjöfartens mer uttalade fokus på själva transporttjänsterna. Stortanksjöfarten har ett betydligt större inslag av spekulativ handel med fartyg. Inom den industriella sjöfarten styrs inköp och försäljningar av fartyg främst av förändrade transportbehov hos kunderna. Den stora andelen transportkontrakt gör också produkt-tanksjöfarten mindre känslig för prissvängningar på spotmarknaden.

Ekonomisk tillväxt och oljekonsumtion

Tillväxten inom OECD förväntas under innevarande år hamna på cirka 3 procent. Återhämtningen i Asien ser ut att ske både tidigare och i snabbare takt än vad som tidigare förutspåts, medan läget i Ryssland är fortsatt osäkert. Samtidigt beräknas USAs ekonomi vara fortsatt stark.

Återhämtningen i Asien syns också på prognoserna över oljekonsumtionen för de kommande två åren. Regionen beräknas uppnå en årlig

tillväxttakt i oljekonsumtionen på cirka 4 procent, vilket är betydligt högre än världsgenomsnittet på drygt 2 procent. Högst förväntas ökningstakten vara i Kina och Stilla-havsregionen, men även Östeuropa beräknas ha en tillväxt över världsgenomsnittet. Under slutet av 2000 och början av 2001 förväntas även konsumtionen i Latinamerika ta fart.



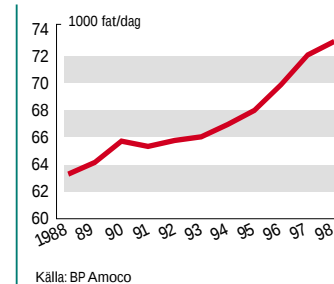
Även på sikt förväntas den största expansionen ske i Asien. Framför allt Kina och Indien rymmer stora potentialer med närmare 40 procent av jordens befolkning men med en energikonsumtion per capita som endast uppgår till cirka 10 procent av Västeuropas. Efterfrågan på transporter påskyndas av en allt friare världshandel som möjliggör ett mer effektivt resursutnyttjande.

Oljepriser och efterfrågan på transporter

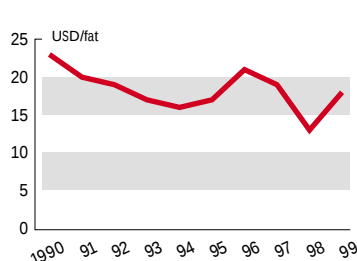
Den starka återhämtningen i Asien har tillsammans med USAs fortsatt starka ekonomiska utveckling lett till stigande oljepriser. Prisuppgången förstärktes under 1999 av att OPEC-länderna i mars ingick en överenskommelse om begränsningar i oljeproduktionen. Resultatet av dessa faktorer blev att oljepriserna under året steg från 11 till mer än 25 dollar per fat. Oljeprishöjningen innebar en direkt kostnads-

ökning för all sjöfart i och med att den medförde kraftigt höjda priser på drivmedel. På bara några månader gick bunkerpriserna från de lägsta på

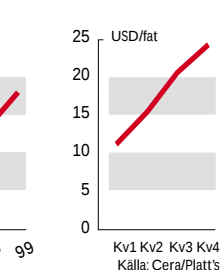
Världens oljekonsumtion

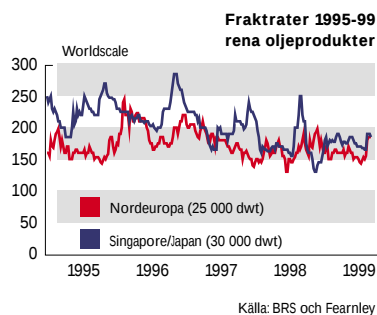
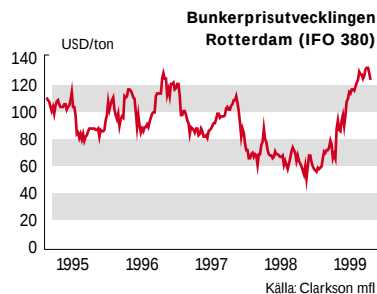


Oljeprisutvecklingen 1990-99 (årsgenomsnitt)



Oljeprisutvecklingen 1999 (kvartalsgenomsnitt)





fem år till de högsta under samma period. Värst drabbade var de större fartygen, vilka har högre bränsleförbrukning än det mindre tonnaget. De höjda oljepriserna och det minskade utbudet gjorde det under en period mer lönsamt att tappa av befintliga depåer än att köpa nytt. Det ledde under sommaren och hösten till en minskad efterfrågan på transporter, vilket förstärkte de negativa effekterna av kostnadsökningarna.

Inför innevarande och nästa år finns det dock tecken som tyder på en viss återhämtning. Redan mot slutet av 1999 började de depåerna nå kritiska nivåer vilket resulterade i en förhöjd aktivitet inför vintern. Den positiva tendensen förstärktes av en ovanligt kall vinter i USA. Samtidigt är som nämnts de ekonomiska signalerna från Sydostasien positiva och indikerar en ökad efterfrågan på olje- och kemikalieprodukter.

Vad gäller oljepriserna så spår flertalet bedömare att medelpriset år 2000 kommer att hamna strax över 20 dollar per fat. En väldigt stark efterfrågan i kombination med att OPEC inte lättar på produktionsbegränsningarna tillräckligt kan medföra ett högre prisläge.

Nybyggnation och prisutveckling

Samtidigt som efterfrågan varit låg har nyproduktionstakten hos varven varit fortsatt hög. Särskilt hårt har trycket varit inom delsegmenten 10 000-20 000 dwt och 40 000-50 000 dwt. Båda är tämligen unga segment där andelen gammalt tonnage som kan fasa ut är begränsad. Även i delsegmentet över 50 000 dwt har konkurrensen hårdnat när större råoljetankers gått in och slagits om transporter av oljeprodukter.

Det stora tillskottet av nytt tonnage har resulterat i en stark prispress, vilken framför allt har drabbat de fartyg som opererar på spotmarknaden. I de mindre segmenten är priserna mer stabila, främst pga en större andel långa transportkontrakt.

Det finns dock en del tecken som tyder på att den värsta puckeln nu är passerad. Samtidigt som efterfrågan på transporter ökar går också allt fler äldre fartyg till skrotning. Under 1999

fördubblades mängden skrotat tonnage jämfört med föregående år. Än så länge är tendensen tydligast inom råoljesegmenten, men även produkttanksjöfarten förväntas se en ökad skrotningstakt under kommande år.

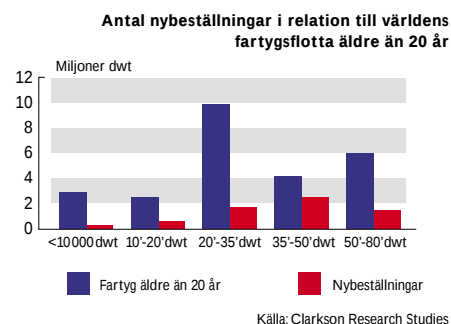
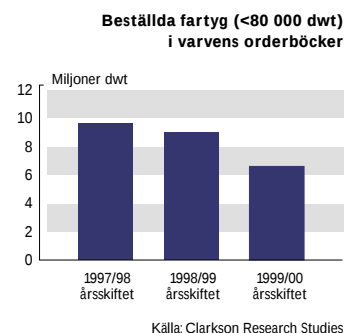
Det finns även tecken på att nyproduktionstakten inom Broströms segment minskar. Under 2000 förväntas färre nya fartyg nå marknaden än vad som var fallet under 1999. Även på lite längre sikt pekar varvens orderböcker på en minskning i nybyggnadstakten.

Den främsta orsaken till den lägre nyproduktionstakten är de pressade marknadsförutsättningarna. På sikt förväntas förändrade skatteregler i Tyskland och Holland bidra till en ytterligare minskning genom att det blir mindre attraktivt att bygga fartyg på spekulation. Förändringen är särskilt positiv för Broström, eftersom de tyska och holländska varven främst är inriktade på produktion av fartyg inom företagets kärnsegment.

Ökat fokus på kvalitet och säkerhet

Trots senare års omfattande nyproduktion är världens samlade produkttankflotta fortfarande ganska ålderstigen. Nyproduktionstakten räcker t ex inte till för att ersätta alla de fartyg som passerat 20-årsstrecket. Samtidigt skärps kundernas krav på effektiv lasthantering och minskad tid i hamn – krav som äldre fartyg har svårt att leva upp till. Denna faktor är framför allt viktig i de mindre segmenten där fartygen tillbringar cirka 50 procent av tiden i hamn.

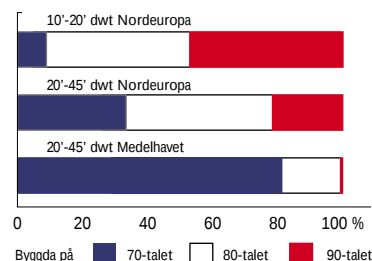
Det är dock inte bara effektiviteten som talar för modernare fartyg. Vinterns katastrof utanför Frankrikes kust, där tankfartyget Erika förläste i hårt väder, har åter satt fokus på frågor som rör fartygens ålder, kvalitet och säkerhet. Trycket





från kunder, myndigheter och allmänhet kommer att gynna de operatörer som kan erbjuda säkra fartyg som lever upp till moderna krav och standarder. Effekterna av olyckan har redan börjat märkas i de större segmenten där efterfrågan på modernt kvalitetstonnage ökat markant.

Åldersstruktur Europas tankfartygsflotta



Kunder

En av Broströms främsta styrkor utgörs av företagets långvariga affärsrelationer med några av världens största och mest välrenommerade företag. Bland Broströms tio största kunder återfinns samtliga stora internationella oljeföretag. Under 1999 förnyades de flesta kontrakten samtidigt som flera relationer utvidgades till nya områden.

Oljebranschen är dock i snabb omvandling. Under året presenterades en rad storaffärer. Exxon och Mobil fusionerades liksom Total-Fina och Elf. Total förvärvade Petrofina och BP/Amoco aviserade intresse av att köpa Arco. Inom Shell pågår en större omorganisation. I början av 2000 meddelade ENI och Repsol/IPF att de har för avsikt att gå samman. Samtidigt som oljebolagen blir större men färre koncentrerar de sig i allt större utsträckning på sina kärnverksamheter och söker nya lösningar för t ex logistik och transporter.

Än har inte de samlade effekterna av denna omstrukturering kunnat avläsas, men mycket talar för att den kommer att leda till liknande förändringar även bland oljebolagens leverantörer. I likhet med många andra branscher kommer det att krävas global närvaro för att vara intressant som leverantör av t ex logistiklösningar. Samtidigt höjs kraven på kvalitet och säkerhet.

Konkurrenter

Produkttanksjöfarten har länge präglats av många små aktörer med ett fåtal fartyg till sitt förfogande. Omstruktureringen inom oljeindustrin ökar emellertid efterfrågan på mer heltäckande externa logistiklösningar. Det kommer inte längre att räcka med att äga och driva ett par fartyg. Vill man konkurrera om de lukrativa uppdragen måste man vara ett modernt logistikföretag, som tar ansvar för kundens samlade behov av globala transportlösningar. I framtiden kan vi

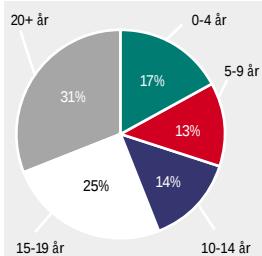
Broströms största kunder

(i bokstavsordning)

BP	Shell
Ecofuel	Statoil
Exxon	Texaco
Koch	Total
Methanex	Vitol
Mobil	

Åldersstruktur (dwt)

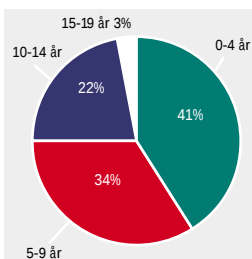
Världens tankfartygsflotta upp till 80 000 dwt



Medellåder: 16 år
(per december 1999)

Källa: Clarkson Research Studies

Broströms tankfartygsflotta (hel- och delägda fartyg)



Medellåder:
7 år hel- och delägda fartyg
9 år hela flottan
(per april 2000)

därför förvänta oss en tendens mot färre och större aktörer inom produkttanksjöfarten. Redan under 1999 kunde några exempel på denna utveckling skönjas.

Europeisk kemikalietanksjöfart

Den regionala kemikalietanksjöfarten präglas av att de olika aktörerna nischer sig ganska hårt såväl geografiskt som produktmässigt. Aktörerna är ofta knutna till enskilda kunder genom långvariga relationer.

Även Broström är med sin flotta på fyra fartyg att betrakta som en nischaktör. De främsta konkurrenterna utgörs av de båda norska rederierna Utkilen och Seatrans. Andra betydande aktörer är det Vopakägda holländska rederiet Broere, tyska Essberger och svensk-schweiziska ChemTrans. Samtliga dessa aktörer har dock en inriktning som gör att de sällan hamnar i en konkurrenssituation med Broström. Broströms inriktning på större lastpartier gör också att man vänder sig till andra kunder än de rederier som främst ägnar sig åt s k parcel tanker-verksamhet, t ex italiensk-tyska Novamar/UCT, samt norska Stolt Nielsen och Odfjell.

Europeisk produkttanksjöfart

I det minsta delsegmentet (5 000-10 000 dwt) präglas konkurrenssituationen av att de nära banden mellan transportörer och kunder begränsar antalet tillfällen då de olika aktörerna hamnar i öppen konkurrens. Broström är inom segmentet främst att beteckna som en nischaktör. De främsta konkurrenterna utgörs av de svenska rederierna Dala Rederi, Tärntank och Ahlmarks. I ett lite vidare geografiskt perspektiv tillkommer brittiska James Fisher och tyska Carl F Peters.

Det är först i delsegmentet 10 000-20 000 dwt som konkurrenssituationen blir riktigt tydlig. I detta segment kan i princip samtliga aktörer konkurrera med varandra. De stora oljebolagens betoning på kvalitet och säkerhet gör dock att rederier med äldre tonnage främst är hänvisade till spotmarknaden. Inom segmentet återfinns även tre oljebolagskontrollerade aktörer – finska

Fortum (Neste), norska Navion (Statoil) och ryska Lukoil – vilka på grund av en hög andel egna transporter endast delvis verkar på den öppna marknaden. Broström har en marknadsledande ställning i Nordeuropa. Bland de fristående aktörerna är det framför allt svenska Ektank och Tärntank samt tyska Büttner och James Fisher som konkurrerar med Broström.

Konkurrenssituationen i det större delsegmentet (20 000-45 000 dwt) är väldigt fragmenterad och förändras i takt med att olika aktörer bestämmer sig för att placera sitt tonnage i området. Broström har sina främsta marknadspositioner på den franska marknaden. Den tydligaste konkurrenten är danska Maersk, som nyligen bildat en sk pool tillsammans med italiensk-österrikiska Searland, och ytterligare en mindre aktör. I poolen ingår drygt 20 moderna fartyg av vilka flertalet konkurrerar direkt med Broströms tonnage. Latvian Shipping förfogar över uppskattningsvis fem fartyg som trafikerar Nordeuropa. Bland oljebolagen är det främst Fortum/Neste som har kapacitet inom segmentet.

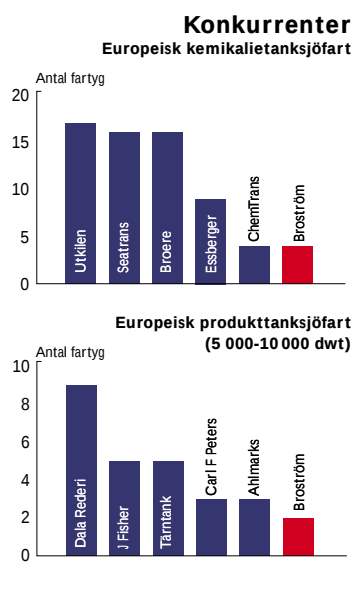
Global kemikalie- och produkttanksjöfart

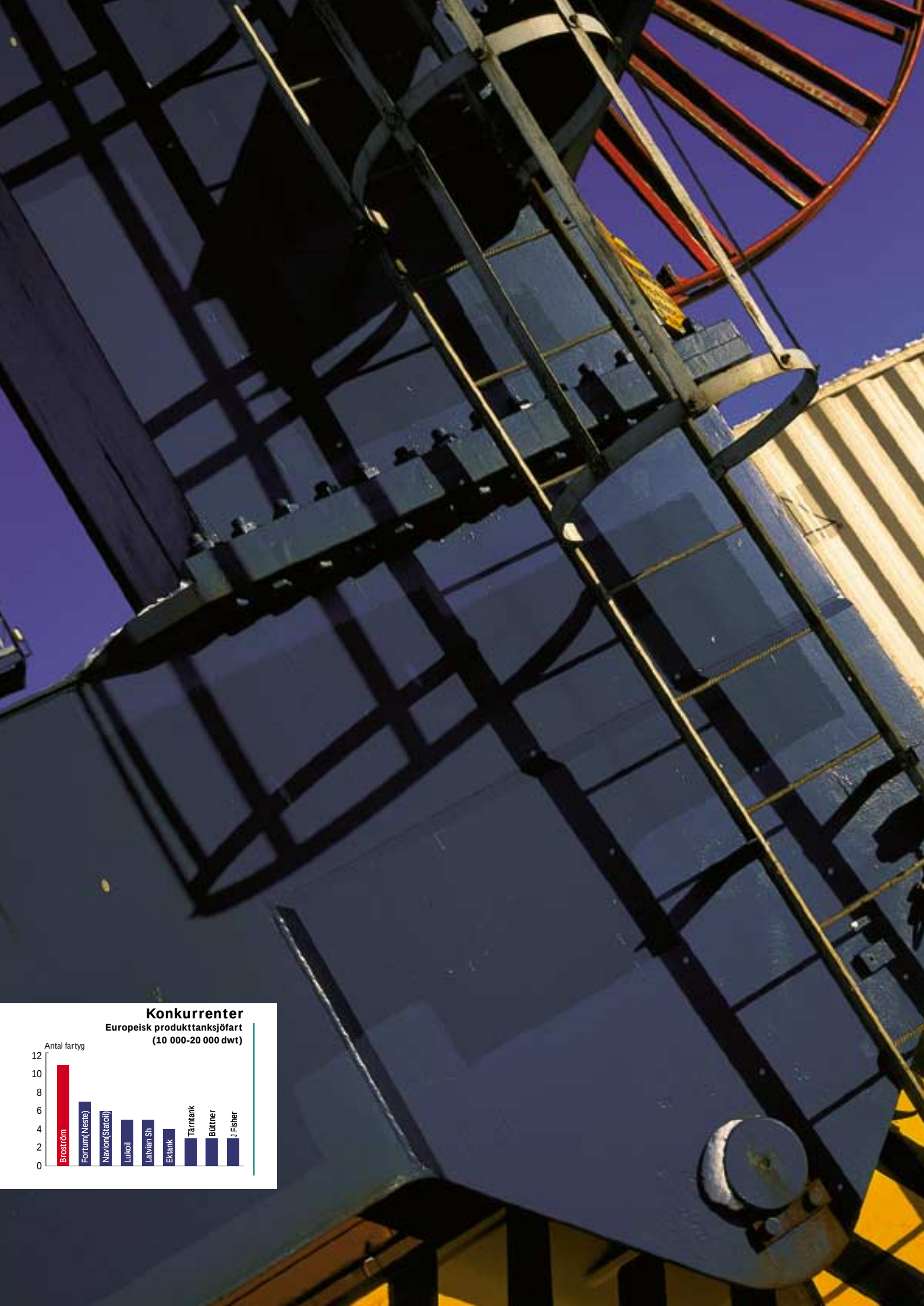
På global nivå är det i det närmaste omöjligt att ge en heltäckande konkurrentbeskrivning. Marknaden är oerhört fragmenterad och det går väldigt lätt för en operatör att flytta sitt tonnage från ett område till ett annat när efterfrågemönstren förändras.

Till de större aktörerna vad gäller transport av oljeprodukter hör danska Torm och Maersk samt amerikansk-singaporienska IPC (OMI/Osprey).

Vad gäller metanoltransporter så utgör amerikanska Blystad och det Karibienbaserade CMPC viktiga konkurrenter, men även japanska Mitsui OSK samt norska Stolt och Odfjell bör nämnas i sammanhanget.

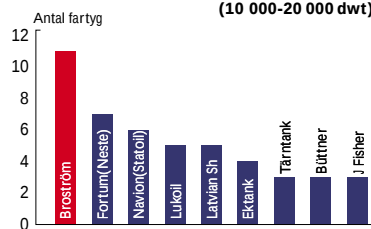
För Broström Tankers 55 000-tonnare kommer den svåraste konkurrensen från den amerikanska Star-poolen, som består av nio rederier och har en marknadsandel på cirka 30 procent, samt från det grekiska rederiet Eletsen med en marknadsandel på cirka 10 procent.





Konkurrenter

Europeisk produkttanksjöfart
(10 000-20 000 dwt)





1 CHAGALL
Lastar MTBE i Rotterdam för lossning i Mongstad, Norge.

2 UNITED GRACE
Lossar rena oljeprodukter i Aalborg, Danmark.

3 UNITED GLORY
På resa till Riga, Lettland, för att lasta flygbränsle för lossning på kontinenten.

4 BRO STAR
På resa till Liverpool, Storbritannien, för varvsbesök.

5 UNITED POLARIS
Lossar nafta i Antwerpen, Belgien.

6 PORT JOINVILLE
Lastar blyfri bensin i Rotterdam, Holland, för lossning i Dunkirk, Frankrike.

7 TRAPPER
Lastar rena oljeprodukter i Pembroke, Storbritannien, för lossning i Dublin, Irland.

8 UNITED TRANSPORTER
Lossar rena oljeprodukter i Belfast, Nordirland, sedan lastning i Finnart, Storbritannien.

9 UNITED TRAVELLER
Lastar diesel i Klaipeda, Litauen, för lossning i Grangemouth, Storbritannien.

10 UNITED TRADER
Lossar rena oljeprodukter i Antwerpen, Belgien.

11 NAVIGO
På resa från Kalundborg, Danmark, till London, Storbritannien, med rena oljeprodukter.

12 UNITED AXEL
Lastar blyfri bensin i Göteborg för lossning på kontinenten eller i Storbritannien.

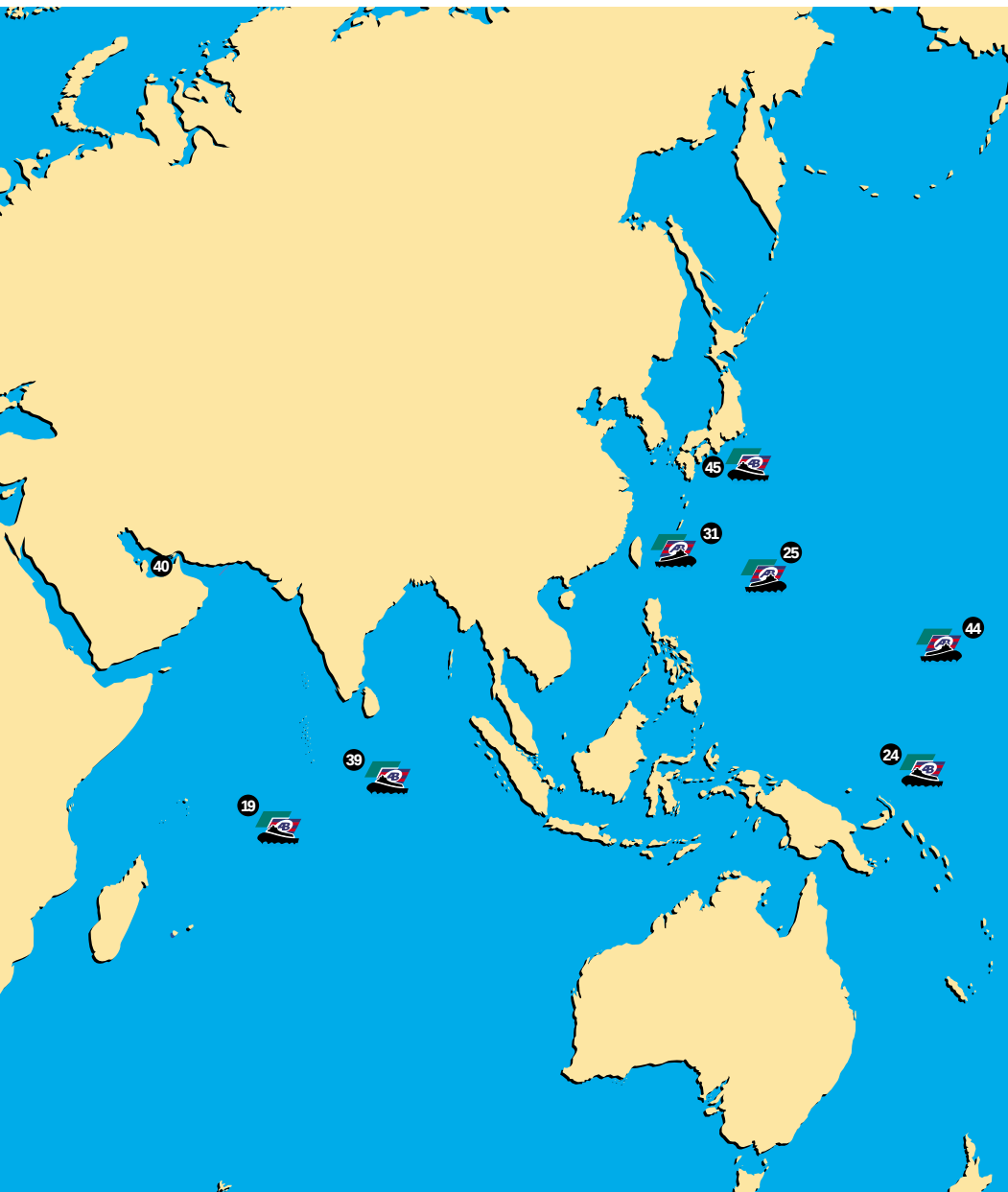
13 UNITED ANTON
Lastar diesel i St Petersburg, Ryssland, för lossning på kontinenten.

14 UNITED ATLAND
På redan i Ventspils, Lettland, i väntan på ledig kaj.

15 UNITED TINA
I barlast till kontinenten från Portland, Maine, USA.

16 PORT BARA
Lossar blyfri bensin i Milford Haven, Storbritannien.

En dag med Broström (POSITIONSANGIVELSER PER 1 MARS 2000)



17 TREGUIER
Lastar råolja i Ambes, Frankrike (Bordeaux).

18 PORT ISABELLE
På resa till Barcelona, Spanien, för att lossa gasolja.

19 CILAOS
På resa till La Réunion, Indiska Oceanen, för att lossa rena oljeprodukter.

20 UNITED TONY
På resa till Tjelbergodden, Norge, för att lasta metanol för lossning i Cork, Irland.

21 UNITED NADJA
Lastar bensen i Fawley, Storbritannien, för lossning i Rotterdam, Holland.

22 BRO NELLY
På varv i Falmouth, Storbritannien.

23 BRO NORA
På resa till Birkenhead, Storbritannien, för att lossa flytande kaustiksoda.

24 ASUKA ROAD
På resa från New Plymouth, Nya Zeeland, till Tokyo, Japan, med metanol.

25 TOMIWAKA
I barlast till New Plymouth, Nya Zeeland, för att lasta metanol till Japan.

26 DONAUSTERN
På resa till Jose, Venezuela, för att lasta metanol till USA.

27 ISARSTERN
På resa från Marseille, Frankrike, till New York, USA, med MTBE.

28 IVER GEMINI
I Panamakanalen på resa från Jose, Venezuela, till Los Angeles, USA, lastad med MTBE.

29 IVER LIBRA
På resa från Point Lisas, Trinidad, till Marseille, Frankrike, med metanol.

30 IVER SPLENDOR
I barlast på väg till Gibraltar för order.

31 IVER STREAM
På resa till New Plymouth, Nya Zeeland, för att lasta metanol för lossning i Japan.

32 IVER PRIDE
Lastar metanol i Jose, Venezuela, för lossning på USAs atlantkust.

33 IVER EXPRESS
På resa från Pointe au Pierre, Trinidad, till San Jose, Guatemala, med diesel.

34 IVER EXPLORER
Lastar flygbränsle och diesel i Pointe au Pierre, Trinidad, för lossning i Barbados.

35 IVER EXCEL
Passerar Panamakanalen på resa från Curacao, Nederländska Antillerna, med eldningsolja till Acajutla, Nicaragua.

36 IVER EXACT
Lossar rena oljeprodukter i Puerto Barrios, Guatemala.

37 IVER EXAMPLE
Lossar bensen och diesel i Aratu, Brasilien.

38 IVER EXPERT
Lossar eldningsolja i San Lorenzo, Honduras.

39 PORT CATHERINE
På resa till Bandar Khomeini, Iran, för att lossa vegetabilisk olja.

40 PORT CECILE
På resa från Kuwait till Indien med flygbränsle.

41 PORT CHARLOTTE
Lastar rena oljeprodukter i Houston, Texas, USA.

42 PORT CAROLINE
Lastar nafta i Honolulu, Hawaii, för lossning i Japan.

43 BRO ARTHUR
I barlast mot Lissabon, Portugal, för varvsbesök.

44 PORT ALEXANDRE
Lossar flygbränsle i Majuro, Marshallöarna.

45 PORT ALBERT
Lossar fotogen i Mutsure, Japan.

46 UNITED MOONLIGHT
Lastar lågsavlig vakuumgasolja i Antwerpen, Belgien, för lossning i Amuay Bay, Venezuela.

47 UNITED SUNRISE
På resa från Wilhelmshaven, Tyskland, med lågsavlig tjockolja till Yabucoa, Puerto Rico.

48 UNITED TRITON
På resa till Ventspils, Lettland, för att lasta tjockolja till Italien.

49 UNITED STELLA
På resa från Tallinn, Estland, med tjockolja till Texas, USA.

50 UNITED SELMA
På resa från Skikda, Algeriet, med nafta till Salvador, Brasilien.

51 THULELAND
På resa med sågade trävaror från Oskarshamn till Alexandria, Egypten.

52 COLUMBIALAND
Lastar sågade trävaror i Loviisa, Finland, för lossning i Alexandria, Egypten.

Marine & Logistics Services

Verksamhetsområdet Marine & Logistics Services innehåller ett antal verksamheter med anknytning till sjöfart och logistik. Marine & Logistics Services utgör ett strategiskt komplement till Broströms övriga engagemang inom sjöfart och ger företaget viktig kunskap och marknadsinformation.

Marine & Logistics Services

(Mkr)	1999	1998
Omsättning	612	696
Rörelseresultat	20	20
Antal medarbetare	112	114

Omsättningen inom verksamhetsområdet uppgick under 1999 till 612,0 Mkr (696,0) med ett rörelseresultat på 20,1 Mkr (20,3). Den minskade omsättningen beror främst på att SwanFalk Shipping fr o m 1999 inte längre konsolideras i redovisningen.

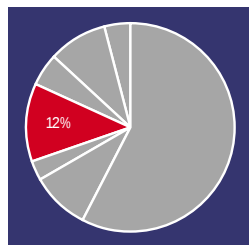
BULK LOGISTICS

Nordic Bulkers är ett av Skandinavien ledande logistikföretag för distribution av oförpackade torra och flytande bulkprodukter. Företaget erbjuder kunder inom framför allt processindustrin ett komplett sortiment av logistiktjänster i form av bl a transport, mellanlagring, hantering och expedition. Nordic Bulkers har specialiserat sig på s k intermodala system där olika transportsätt – sjöfart, järnväg eller landsväg – kombineras och anpassas efter de aktuella uppdragen.

Uppdragen ställer höga krav på flexibilitet och förmåga att bygga upp och driva skräddarsydda logistiksystem för i princip alla typer av bulkvaror. Till sitt förfogande har Nordic Bulkers ett stort antal egna, speciellt anpassade containrar samt terminaler för mellanlagring i Nord- och Östersjöområdet. Genom sitt delägarande i spanska ISAB-Verbrugge Iberica SRL och samarbeten med andra europeiska partners kan Nordic Bulkers erbjuda sina kunder ett heltäckande europeiskt logistiknätverk. Inom Vopak sker samarbete med främst tankcontainerföretaget VOTG för vilka Nordic Bulkers är svensk agent.

Bulk Logistics

Nordic Bulkers AB
ISAB-Verbrugge Iberica SRL



Andel av Broströms totala
nettoomsättning

Marknadsförutsättningar

Nordic Bulkers kunder utgörs huvudsakligen av producerande företag inom europeisk kemi-, livsmedels- och byggnadsindustri. Kundstrukturen präglas av relativt få stora nationella och internationella företag med vilka Nordic Bulkers har långvariga relationer.

Konkurrenterna utgörs av stora transportföretag med bas i framför allt Storbritannien och

Mellanuropa. Marknaden kännetecknas av konstant överkapacitet och därmed tämligen små marginaler och låga priser. Genom en konsekvent strategi, tydlig nischning och unik kompetens har dock Nordic Bulkers lyckats hävda sig väl gentemot de betydligt större internationella konkurrenterna.

Marknadsutveckling

Transportmarknaden är mycket konjunktberoende och har under senare år genomgått stora förändringar där gränserna mellan olika verksamheter delvis har suddats ut. På kundsidan har en serie fusioner lett till att mer specialiserad produktion har koncentrerats till ett fåtal större enheter, vilket har medfört ett ökat transportbehov. Denna tendens har stärkts av det gällande just-in-time-tänkandet vilket kräver transporter med hög frekvens och mindre volymer per transporttillfälle.

På leverantörssidan präglas verksamheten av en strävan efter optimerade och centralt kontrollerade transportsystem där hela logistikkedjan integreras – s k Supply Chain Management. Denna strävan har accentuerats av diskussionen om transporterens miljöpåverkan och hur man skall effektivisera kapacitetsutnyttjandet. Tendensen har gått mot färre men större allmänna transportörer samtidigt som antalet mindre nischföretag har ökat.

Bulk Logistics under 1999

Under 1999 har Nordic Bulkers fortsatt arbetet med att utveckla befintliga logistiklösningar. Det har resulterat i väsentligt större marginaler och en nästan 50-procentig resultatförbättring, trots en relativt blygsam volymtillväxt.

I september slöt Nordic Bulkers avtal med Peacock Container, ett företag inom Vopak-sfären, om att Nordic Bulkers blir generalagent för Peacock vad gäller uthyrning av tank-



containrar i Sverige, Norge och Danmark.

Investeringsstakten har under året varit måttlig och i linje med Nordic Bulkens policy att anpassa investeringarna till volymtillväxten. Under andra halvåret prioriterades marknadsföring och förberedelser inför miljöcertifiering enligt ISO 14001. Båda dessa projekt beräknas ge utdelning under första halvåret 2000 – det ena i form av volymtillväxt, det andra i form av miljöcertifiering.

Framtidsutsikter

Den innevarande högkonjunkturen gör att Nordic Bulkens bedömer utsikterna för den närmaste tiden som goda. Under första hälften av 2000 förväntas därtill de genomförda marknadsföringsinsatserna ge utdelning i form av ökade transportvolymen. Även företagets skärpta miljöprofil förväntas bidra till stärkt konkurrenskraft när miljömedvetenheten hos kunderna fortsätter att vara hög.

På längre sikt torde emellertid ytterligare insatser krävas inom framför allt strategisk marknadsföring och utvidgning till nya marknader. Nordic Bulkens söker därför kontinuerligt nya möjligheter till såväl geografisk expansion som närmanden till nya kundkategorier. Broström bedömer att Nordic Bulkens har goda möjligheter att utvecklas och ta nya marknadsandelar.

SHIP AGENCIES

The Broström Ship Agency Network är en i Sverige unik men internationellt vanlig företelse. Nätverket består av tio kontor med verksamhet i ett stort antal hamnar längs den svenska kusten. Huvudinriktningen är skeppsklarering, befraktning, linjeagentur och spedition.

Verksamheten i The Broström Ship Agency Network är starkt decentraliserad. Samordning sker främst beträffande marknadsföring för att på internationell basis kunna teckna agenturav-

tal med större kunder. Genom samarbete med Vopaks kontinentala nätverk av skeppsklarerare kan Broström erbjuda sina kunder heltäckande Europakontrakt. Ägandet i de olika bolagen varierar. I de flesta är Broström ensam ägare. Percy Tham i Oxelösund ägs tillsammans med det lokala hamnbolaget. I Uddevalla är Broström delägare i Uddevalla Hamnterminal, som i sin tur är ensam ägare i SwanFalk Shipping.

Marknadsförutsättningar

Kundstrukturen varierar mellan de olika agenturerna beroende på skiftande förutsättningar i de olika hamnarna. Generellt dominerar dock strukturen av en stor andel rederier och transportföretag samt olika handels- eller tradingföretag och svensk exportindustri. För August Leffler & Son med verksamhet i bl a Brofjorden utgör internationella oljebolag en viktig kundgrupp. Kundrelationerna är ofta mycket långvariga och sträcker sig i flera fall mer än 25 år bakåt i tiden.

Konkurrensen kommer traditionellt från olika lokala skeppsagenturer samt från rederier som själva ombesörjer klareringen. Under senare år har dock flera globala agenturkedjor gjort inbrytningar i de svenska hamnarna genom att knyta upp internationella rederier inom större geografiska områden. För Uddevalla Hamnterminal utgörs de främsta konkurrenterna av andra hamnar och alternativa transportslag.

Marknadsutveckling

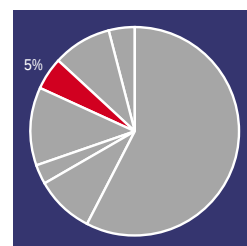
Marknaden utmärks av begränsad tillväxt. Vissa av företagen har under senare år märkt av en minskad efterfrågan från svenska rederier, vilka i allt större utsträckning själva tar hand om in- och utklarering i svenska hamnar. Samtidigt ökar kraven på service och kvalitet.

Sedan den svenska klareringsmarknaden avreglerades i mitten av 1990-talet har konkurrensen ökat påtagligt. Många företag söker nu geografisk expansion genom förvärv, fusioner eller samarbeten. Samtidigt har globala agenturkedjor visat ett allt större intresse för den svenska marknaden. Ytterligare en trend består i en ökad integrering mellan skeppsagenturer och hamnbolag.

Företagen inom The Broström Ship Agency Network möter utvecklingen genom fortsatt fokus på kvalitet och ständig beredskap till för-

Ship Agencies

Blidberg, Metcalfe & Co AB
AB August Leffler & Son
Swanship AB
Uddevalla Hamnterminal AB/
SwanFalk Shipping AB (40 %)
Simon Edström Shipping AB
Unér Shipping AB
Percy Tham i Oxelösund AB (50 %)



Andel av Broströms totala nettoomsättning

ändring och omprövning. Det viktigaste konkurrensmedlet består i den gedigna kompetens och långa erfarenhet som finns hos företagets medarbetare, vilka också har ett väl utvecklat kontaktnät inom branschen.

Ship Agencies under 1999

Under 1999 har utvecklingen inom nätverket generellt sett varit god. Unér Shipping har kunnat sluta viktiga projektavtal med ABB och August Leffler & Son har dragit nytta av den ökade aktiviteten vid oljeraffinaderierna på Västkusten. Till de företag som haft en mindre gynnsam utveckling hör Percy Tham i Oxelösund och Uddevalla Hamnterminal, vilka har tappat viktiga kunder.

Som ett led i att stärka verksamheten och uppnå samordningsfördelar genomfördes under året en ägarförändring i Uddevalla Hamnterminal då Broström sålde sin 60-procentiga ägarandel i skeppsagenturen SwanFalk Shipping till hamnterminalen. Samtidigt bibehöll Broström sin ägarandel i Uddevalla Hamnterminal på 40 procent. Under året har Uddevalla Hamnterminal även deltagit aktivt i det fördjupade samarbetet med hamnarna i Göteborg och Varberg inom West Sweden Seaports.

Framtidsutsikter

Framtidsutsikterna för de olika företagen varierar, även om de flesta bedömer att tillväxten kommer att öka något under det närmaste året. För Percy Tham i Oxelösund förs dock diskussioner om den framtida inriktningen. Uddevalla Hamnterminal arbetar aktivt för att kompensera kundbortfallet under 1999 genom en ökad satsning på dörr-till-dörr-transporter.

Broström ser utvecklingsmöjligheter i The Ship Agency Network och har för avsikt att vara en aktiv aktör i den omstrukturering och internationalisering som branschen nu genomgår.

RESEBYRÅ

Broströms Resebyrå är marknadsledande i Sverige på sjömansresor. Kunderna utgörs av rederier världen över. Tack vare unik marknadskännedom och lång erfarenhet kan Broströms Resebyrå effektivisera kundernas reseplanering och där-

med bidra till sänkta kostnader.

Resebyrån har också en stark regional marknadsposition i Västsverige vad gäller affärsresor. Företaget har ett heltäckande tjänsteutbud med bl a bokning av flygresor och hotellrum över hela världen samt skräddarsydda researrangemang för grupper och konferenser.

Marknadsförutsättningar

Broströms Resebyrås kunder utgör en blandning av, å ena sidan, rederier och marina bemaningsföretag samt, å andra sidan, ett tvärsnitt av västsvenskt näringsliv, inklusive offentliga myndigheter och företag. Företaget har cirka 700 kunder varav de 20 största svarar för 50 procent av omsättningen. De flesta kundrelationerna är långvariga. Bland de nya kunderna återfinns dock stora kunder som Chalmers Tekniska Högskola och Göteborgs Kommun.

Bland konkurrenterna märks de stora affärsresespecialisterna som Nyman & Schultz och Bennett. Under senare år har även många av resebyråernas leverantörer, t ex flygbolag, kommit att uppträda som konkurrenter genom att erbjuda kunderna direktbokning. Broströms Resebyrå har valt att möta den hårdnande konkurrensen genom att utnyttja sin oberoende ställning och erbjuda mer kvalificerade tjänster och helhetsuppdrag som ger ett ökat värde för kunden.

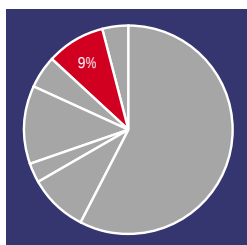
Resebyrån under 1999

Den ökade direktbokningen via t ex Internet har haft en bromsande effekt på volymutvecklingen för vissa resebyråtjänster. De sänkta provisionerna från leverantörerna har även lett till att resebyråerna idag tar betalt för sin bokningsservice. Här är dock Broströms Resebyrå väl positionerad med sin kvalitets- och serviceprofil.

Övergången till att ta betalt av kunderna för utförda tjänster utgjorde den största förändringen under 1999 och innebar ett helt nytt sätt att göra affärer. Som ett led i denna omställning har Broströms Resebyrå under året investerat stora summor i utbildning av medarbetarna. Omställningen har gått över förväntan och företaget har kunnat upprätthålla och t o m öka sina volymer.

Resebyrå

Broströms Resebyrå AB



Andel av Broströms totala nettoomsättning

Framtidsutsikter

Då de personliga mötena även i framtiden kommer att vara viktiga medför den fortsatta globaliseringen ett ökat resande. Prognoserna tyder på en tillväxt för det internationella flyget med mellan 3 och 4 procent per år. Det innebär att även efterfrågan på olika kringarrangemang kommer att öka.

Samtidigt kommer de förändrade förutsättningarna för resebyråverksamheten att innebära ett fortsatt starkt förändringstryck. Broströms Resebyrå söker därför möjligheter att komplettera sitt tjänsteutbud med tekniska självbokningslösningar för att tydligare kunna koppla priset till servicenivå. Dessa faktorer bidrar till att Broström ser stora möjligheter för resebyrån att utvecklas i positiv riktning.

OLJEHANDEL

Broström Oil levererar bunkeroljor för drift av fartyg och eldningsoljor för uppvärmning av industrier och bostäder. Försäljningen av bunkeroljor sker på internationell basis medan marknaden för eldningsoljor är koncentrerad till Västsverige.

Inom bunkeroljor består Broström Oils kundstock av ett fåtal större kunder, främst redier och tradingbolag. Kundrelationerna är ofta långvariga och merparten av försäljningen går till företag utanför Broströmkoncernen. Största kund är dock Broström Tankers. Inom villasektorn domineras kundstrukturen av många små kunder samt några större återförsäljare.

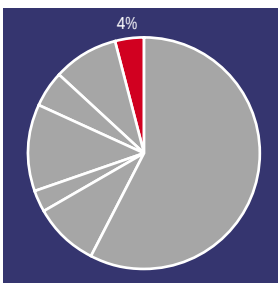
I Sverige möter Broström Oil konkurrens främst från de stora oljebolagen och deras svenska dotterbolag. Utanför Sverige varierar konkurrensbilden från hamn till hamn. Broström Oil konkurrerar främst genom att ha en liten och flexibel organisation med korta beslutsvägar vilket möjliggör snabba leveranser.

Den viktigaste händelsen under 1999 utgjordes av OPECs överenskommelse om begränsningar i oljeproduktionen. Överenskommelsen resulterade i höjda priser, vilket i sin tur ledde till ökade marginaler vid försäljning från företags upparbetade lager.



Oljehandel

Broström Oil AB
Brokloster AB



Andel av Broströms totala nettoomsättning



Kvalitet, säkerhet och miljö

Transporter är en viktig förutsättning för välbefinnande och utveckling. Samtidigt innebär transporter alltid någon form av miljöpåverkan. Oavsett transportslag krävs det t ex energi för att förflytta stora mängder gods och varor över långa avstånd. Varje transport är också förknippad med olycksrisker där skadorna på miljön i värsta fall kan bli stora.

Sjöfart är det mest energieffektiva sättet att transportera varor. Energiåtgången per transporterad tonmil är lägre än för något annat transportslag. Sjöfarten är också föremål för en kontinuerlig kvalitets- och säkerhetskontroll från kunder, hamnar, myndigheter, klassningssällskap och försäkringsbolag. Broström välkomnar denna granskning. För ett modernt transport- och logistikföretag ingår frågor om kvalitet, säkerhet och miljö som en viktig och naturlig del i verksamheten. Målet måste alltid vara minimal miljöpåverkan och eliminerad risk.

En sammanhållen policy

Riktlinjerna för Broströms arbete med frågor rörande kvalitet, säkerhet och miljö finns sammanfattade i en koncerngemensam SHE-policy där SHE står för Safety, Health and Environment. Policyn, som trädde i kraft vid årsskiftet 1999/2000, tar ett samlat grepp om de aktuella frågorna och innehåller krav på rapportering kring ett antal områden. Ansvar för rapportering och efterlevnad ligger på ledningsnivå inom respektive dotterbolag.

Målet med säkerhetsarbetet är primärt att förhindra att olyckor och tillbud inträffar, men organisationen förbereds också för situationer som inte får inträffa. Syftet med rapporteringen är bl a att analysera orsakerna bakom eventuella incidenter för att undvika att de upprepas. På så sätt skapas förutsättningar för ständiga förbättringar.

Sjöfartens miljöpåverkan

Diskussionen om tanksjöfartens miljöpåverkan handlar ofta om oljeutsläpp som orsakats av

olyckor eller som har skett avsiktligt i samband med rengöring av tankar eller maskinrum. Debatten tog under vintern ny fart när det 25 år gamla tankfartyget Erika förläste utanför Frankrikes kust med katastrofala miljöskador som följd. Redan ett par månader efter olyckan kunde en ökad efterfrågan på modernt kvalitetstonnage noteras.

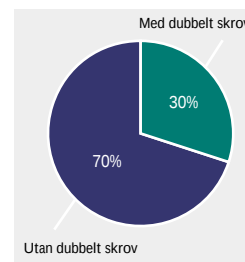
Det går dock att avsevärt minska risken för liknande katastrofer. Moderna fartyg med dubbelt skrov eller dubbel botten ökar säkerheten väsentligt. Ett målmedvetet och långsiktigt arbete har också bidragit till en drastisk minskning av oljespillet. Genom noggrann rapportering förbättras situationen stadigt och målet måste vara att helt eliminera spillet.

Efter hand har sjöfarten kommit att granskas även vad gäller annan typ av miljöpåverkan. Idag finns internationell lagstiftning som reglerar allt ifrån kemikaliehantering och val av rengöringsmedel till avgaser från fartygens motorer och sophantering. En annan fråga som diskuteras är förflyttningen av marinbiologiskt liv när havsvatten tas in och pumpas ut på olika platser. Även fartygens skrovform har betydelse för miljön, liksom risken för utsläpp av gaser i samband med lastning och lossning av olje- och kemikalieprodukter.

Steget före lagstiftningen

Det viktigaste internationella regelsystemet som styr säkerhets- och miljöarbetet inom den internationella sjöfarten utgörs av den s k ISM-koden (International Safety Management) som utfärdas av FNs sjöfartsorgan IMO (International Maritime Organisation). Andra för sjöfarten viktiga kvalitetssäkringssystem är ISO 9002 respektive SEP som utfärdas av Det Norske Veritas. Det senare innehåller utöver procedurkrav också kvantitativa nivåer som måste uppfyllas för certifiering.

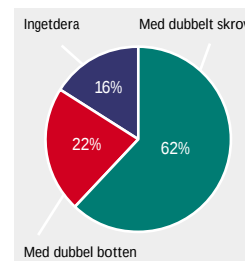
Världens tankfartygsflotta upp till 80 000 dwt



Andel dubbelt skrov, dwt (per dec 1999)

Källa: Clarkson Research Studies

Broströms tankfartygsflotta



Andel dubbelt skrov resp dubbel botten, dwt (per april 2000)





Även kunderna inom olje- och kemikalieindustrin ställer höga krav gällande kvalitet, säkerhet och miljö. Flera av de stora oljebolagen har egna riktlinjer som är betydligt hårdare än gällande lagstiftning. Brasilianska Petrobras befraktar över huvud taget inte fartyg som är äldre än 15 år.

Broström har som mål att hela tiden ligga steget före lagstiftningen och på så sätt bidra till ett positivt tryck på marknaden. Företaget tar aktivt del i olika branschsammanlutningar och externa nätverk för kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Samtliga Broströms dotterbolag med verksamhet inom tanksjöfart samt Iver Ships uppfyller ISM-kraven och är certifierade enligt något av de ledande kvalitetssäkringssystemen. Broström Ship Management är certifierat enligt både ISO 9002 och SEP.

Effektivt utnyttjande av modern flotta

En av Broströms viktigaste miljötillgångar utgörs av en av marknadens modernaste flottor där mer än 80 procent av tonnaget har dubbel botten eller dubbelt skrov. Motsvarande siffra för globala fartygsflottan inom Broströms segment är 30 procent. Av Broströms nybeställda fartyg har alla såväl dubbel botten som dubbelt skrov, sluten lasthantering och är förberedda för katalysatorrening.

Den moderna flottan möjliggör tillsammans med den höga kontraktstäckningsgraden ett bättre resursutnyttjande. Genom att lägga upp effektiva transportmönster med minimal andel barlastresor gör Broström sin kanske största insats för en bättre miljö.

Nordic Bulkers klart för miljö- certifiering

Nordic Bulkers är det företag inom Broström-koncernen som kommit längst i sitt miljöarbete. Företaget har under 1999 anpassat verksamheten fullt ut till de regler som gäller för miljöledningssystemet ISO 14001. Certifiering är planerad till första halvåret 2000.

Utöver de anvisningar och mål som anges för ISO 14001 styrs Nordic Bulkers miljöarbete av företagets egen miljöpolicy samt Broströms koncerngemensamma SHE-policy. Som övergripande mål strävar Nordic Bulkers efter att finna logistiklösningar som medför minimal miljöpåverkan genom att t ex minska andelen vägtransporter till förmån för mer miljövänliga transportsätt som järnväg och sjöfart. Detta möjliggörs genom användandet av containrar, flyttbara mellan olika transportslag. I miljöarbetet tas hänsyn både till den yttre miljön och till arbetsmiljön för företagets medarbetare.

Ansvar för miljöfrågorna ligger på en särskild stabsavdelning som även hanterar de närliggande kvalitetsaspekterna. Miljö- och kvalitetsarbetet genomsyrar dock hela organisationen, varje medarbetare är utbildad för att i sitt arbete minimera eventuell miljöpåverkan. Nordic Bulkers är sedan tidigare certifierat enligt ISO 9002 och SQAS (Safety and Quality Assessment System).

Utifrån den övergripande policyn har Nordic Bulkers utarbetat ett antal kvantifierbara mål för miljöarbetet. De viktigare målen berör tomtransporter, vägtransporter, energiförbrukning och utnyttjande av skinnerlinier. Målen följs kontinuerligt upp genom bl a företagets transportdatasystem samt genom kontroll av använd mängd bränsle och elektricitet. Resultatet av uppföljningen presenteras kontinuerligt för styrelse och samtliga medarbetare samt i vissa fall även externt.

Under 1999 har mycket av det interna miljöarbetet kretsat kring införandet av ISO 14001. Implementeringen har skett som en komplettering av kvalitetssystemen ISO 9002. Genom att



utnyttja erfarenheterna från kvalitetscertifieringsarbetet har arbetet med utformning, dokumentering och implementering gått förhållandevis snabbt. En bidragande orsak till detta har varit Nordic Bulkers redan tidigare starka fokus på miljöfrågorna.

Liksom inom tanksjöfart består de största miljövinsterna för Nordic Bulkers i ett effektivare utnyttjande av lastbärande fordon och fartyg. Det innebär också att det finns ett tydligt samband mellan ekonomi och miljö. Goda logistiklösningar innebär nästan alltid både miljö- och kostnadsfördelar. Dagens effektivitetsförluster visar sig i att nästan hälften av världens transportkapacitet är outnyttjad. För Nordic Bulkers som företag är miljöarbetet affärsmässigt nödvändigt, eftersom de flesta av företagets välrenommerade kunder ställer krav på miljöcertifiering eller någon form av dokumenterat miljöledningssystem.





Engagerade medarbetare med bred kompetens

Broströms fokus på kompletta logistiktjänster ställer stora krav på medarbetarna vars insatser är av avgörande betydelse för företagets konkurrenskraft och intäktsmöjligheter. Medarbetarfrågorna är därför en integrerad del av koncernens övergripande affärsidé och strategi.

Målsättningen för Broströms personalpolitik är att tillvarata och utveckla medarbetarnas engagemang och kompetens för att därigenom uppnå varaktiga produktivitetsvinster och konkurrensfördelar. Genom att erbjuda utvecklingsmöjligheter ökar möjligheten att behålla och rekrytera medarbetare med rätt kompetens.

Broströms verksamhet omfattar en rad olika verksamheter i olika länder och med skiftande arbetsrättsliga regelverk. Det ställer krav på ett stort mått av flexibilitet. Personalansvaret är därför decentraliserat till personalchef eller VD för respektive dotterbolag, vilka har till uppgift att se till att personalpolitiken efterlevs. Broströms centrala personalavdelning utgör en viktig supportfunktion till dotterbolagen.

Internationell miljö

Sjöfart och transporter är i grunden internationella verksamheter. Det återspeglas bland Broströms medarbetare, vilka representerar 15 olika nationaliteter. Utöver svenskar och fransmän utgör filippinarna den största nationalitetsgruppen.

Det totala antalet medarbetare inom koncernen uppgick under 1999 till i genomsnitt 1 140 personer. Antalet medarbetare har under senare år förändrats i takt med att verksamheten har växt. Största ökningen skedde i samband med Van Ommeren-förvärvet 1998. Under 1999 ökade det genomsnittliga antalet medarbetare med 16 personer. De största förändringarna skedde i samband med leverans och försäljningar av fartyg samt i samband med avyttringen av Swan-Falk Shipping till Uddevalla Hamnterminal.

De flesta av Broströms medarbetare återfinns inom sjöfartsverksamheterna. Verksamhetsområdet Shipping hade den 31 december 1 032 medarbetare medan 112 medarbetare återfanns inom Marine & Logistics Services. Uppdelat på land- och ombordanställda hade 78 procent av medarbetarna sina arbetsplatser ombord på något fartyg medan 22 procent var landbaserade.

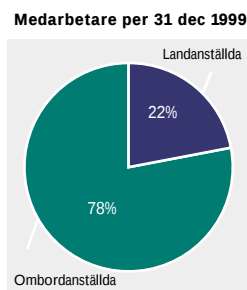
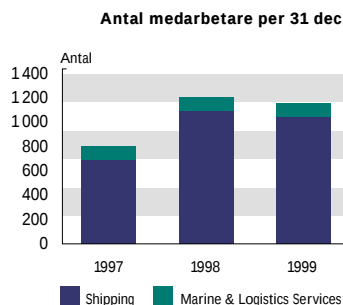
Gränslösa utvecklingsmöjligheter

I takt med att sjöfarten har effektiviserats har kunskapsinnehållet i arbetsuppgifterna ökat avsevärt. Många mindre kvalificerade uppgifter har samtidigt försvunnit i takt med att tekniken utvecklats.

Bolagen inom Broström bedriver därför ett kontinuerligt kompetensutvecklingsarbete som har sin utgångspunkt i behoven hos såväl företaget som den enskilde medarbetaren. Inom sjöfartsverksamheten har utbildningen ofta en tydlig koppling till frågor som rör kvalitet, säkerhet och miljö. Det har även präglat insatserna under 1999. Inom de landbaserade verksamheterna har fokus främst legat på IT-utbildning.

Ledarskaps- och befälsutbildningen inom Broström har sin utgångspunkt i koncernens övergripande personalpolitik. Syftet med utbildningen är att upprätthålla och utveckla ett ledarskap som främjar utveckling, engagemang och ansvarstagande gällande inte minst kvalitet, säkerhet och miljö. Under 1999 har särskilda resurser lagts på utbildning av de svenska befälen inför införandet av det nya TAP-avtalet. Utbildningen har bl a tagit upp frågor om hur man hanterar kulturskillnader med många olika nationaliteter i besättningen.

Utöver de rena utbildningsinsatserna erbjuder Broström också möjligheter till internationellt utbyte mellan kontoren i Sverige, Frankrike och Norge samt Vopaks olika verksamheter. Genom utbytet etableras informella nätverk vilka är till gagn för både medarbetare och företag.





Aktiv rekrytering

I syfte att öka medarbetarnas utvecklingsmöjligheter och samtidigt effektivisera rekryteringsprocessen arbetar Broström aktivt med internrekrytering till lediga tjänster. Rådande åldersstruktur gör dock att företaget inlett en förnyrningsprocess som delvis ökar behovet av externrekrytering.

Det finns också en uttalad vilja att försöka blanda kompetens, kön och nationaliteter inom organisationen. Sjöfarten är dock av tradition en extremt mansdominerad verksamhet och andelen kvinnor bland Broströms ombordanställda understiger 5 procent. Broström arbetar aktivt med jämställdhetsfrågorna. Den låga kvinnorepresentationen är emellertid främst ett "utbudsproblem" och det torde därför krävas gemensamma insatser för att värva fler kvinnor till branschen.

En annan viktig utmaning i rekryteringsarbetet består i att finna kompetenta fartygsbefäl som har kommit att bli en internationell bristvara. Broström har dock hittills kunnat dra fördel av sin storlek och av att man kan erbjuda skiftande arbetsuppgifter på ett stort antal moderna fartyg.

För att underlätta rekryteringen har Broström ett aktivt samarbete med skolor för befälsutbildning i både Frankrike och Sverige. Företaget deltar i olika typer av arbetsmarknadsdagar som arrangeras på skolorna och man erbjuder även studenterna ett stort antal praktikplatser. Broström Ship Management tar varje år emot 130-140 praktiserande studenter. På de franska fartygen finns alltid en kadett ombord.

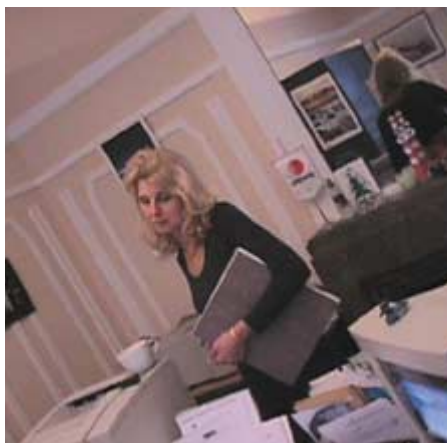
Fransk arbetstidsförkortning

Sjöfartens internationella karaktär har medfört att de flesta länder idag har någon form av specialregler för utländska ombordanställda. För

svenskflaggade fartyg gäller sedan 1999 TAP-avtalet, vilket bidragit till att utjämna konkurrensskillnaderna mellan svenska och andra europeiska fartyg. I Frankrike finns sedan länge regler vad gäller andelen franska och utländska besättningsmän på franskflaggade fartyg.

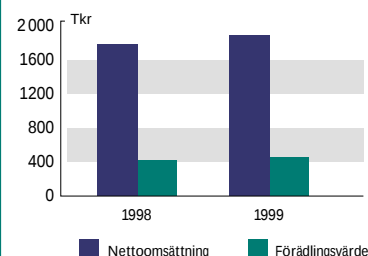
En annan stor förändring under senare tid har utgjorts av den franska lagstiftade arbetstidsförkortningen. För landorganisationen trädde lagen i kraft i början av 1999 och har hittills varken lett till ökade kostnader eller behov av nyanställningar. Vad som händer när reglerna från den 1 februari 2000 även omfattar ombordpersonalen är dock svårt att förutspå beroende på att förutsättningarna för de två yrkeskategorierna är så olika.

Utöver dessa förändringar är avtalsituationen inom Broströms verksamheter tämligen stabil och möjligheterna till rekrytering genom

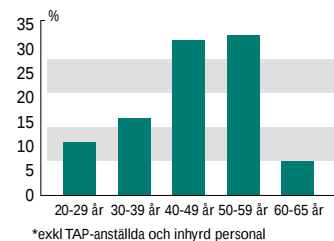


anpassad lönesättning begränsade. Vid sidan om arbetsuppgifter och utvecklingsmöjligheter är istället arbetsmiljön en viktig faktor.

Nettoomsättning och förädlingsvärde per medarbetare



Åldersstruktur*



*exkl TAP-anställda och inhyrd personal





Fartygen

Broströms fartygsflotta håller hög kvalitet. Ett omfattande investeringsprogram har lett till att Broström idag förfogar över en av marknadens modernaste fartygsflottor. Inom produkttanksjöfarten är medelåldern på Broströms hel- eller delägda fartyg 7 år jämfört med ett branschsnitt på 16 år.

Broström strävar efter att ligga steget före nationell lagstiftning och internationella regler vad



Fartygsförteckning

EUROPEISK KEMIKALIETANKSJÖFART

Fartygsnamn	Dwt	Byggnadsår	Skrovtyp	IMO-klass	Ägarandel
UNITED TONY	4 160	1982	Dubbel botten	IMO 2	B/B
BRO NELLY	5 750	1997	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
BRO NORA	5 750	1997	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
UNITED NADJA	5 750	1996	Dubbelt skrov	IMO 2	B/B
NB 476, Spanien	18 800	2000	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %

EUROPEISK PRODUKTTANKSJÖFART

Fartygsnamn	Dwt	Byggnadsår	Skrovtyp	IMO-klass	Ägarandel
CHAGALL	6 400	1982	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C
UNITED GLORY	6 900	2000	Dubbelt skrov	–	T/C
UNITED GRACE	6 900	1999	Dubbelt skrov	–	T/C
UNITED POLARIS	11 740	1981	Dubbel botten	IMO 3	100 %
BRO STAR	11 860	1982	Dubbel botten	IMO 3	100 %
PORT JOINVILLE	13 000	1993	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
TRAPPER	14 300	1985	Dubbel botten	IMO 2/3	T/C
UNITED TRADER	14 320	1988	Dubbel botten	IMO 2/3	50 %
UNITED TRAVELLER	14 320	1988	Dubbel botten	IMO 2/3	97 %
UNITED TRANSPORTER	14 400	1989	Dubbel botten	IMO 2/3	65 %
NAVIGO	16 600	1992	Dubbelt skrov	IMO 2	15 %
UNITED ANTON	16 750	1998	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
UNITED ATLAND	16 750	1999	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
UNITED AXEL	16 750	1998	Dubbelt skrov	IMO 2	50 %
UNITED TINA	27 820	1987	Dubbelt skrov	IMO 2	45 %
PORT BARA	30 000	1982	–	–	B/B
TREGUIER	32 000	1986	–	–	B/B 50 %
PORT ISABELLE	40 600	1982	–	–	B/B
CILAOS	44 900	1996	Dubbelt skrov	IMO 3	50 %
NB 678, Kroatien	35 000	2000	Dubbelt skrov	IMO 2	25 % ¹⁾
NB 679, Kroatien	35 000	2001	Dubbelt skrov	IMO 2	25 % ¹⁾

¹⁾ Planerat ägarintresse.

gäller kvalitet, säkerhet och miljö. På så sätt skärper man trycket på konkurrenter och skaffar sig ett försprång när efterfrågan på kvalitetstonnage ökar. 80 procent av hela Broströms flotta har dubbelt skrov eller dubbel botten. Snittet för världsfloattan inom Broströms segment är 30 procent. Samtliga Broströms nya fartyg har såväl dubbel botten som dubbla sidor och sluten lasthantering.

Fartygsflottans storlek och sammansättning styrs ytterst av vilka typer av transporter som kunderna efterfrågar och strävan att bibehålla

och utveckla en modern transportapparat. Samtidigt ger Broströms storlek och starka kapitalbas möjligheter att genomföra eventuella fartygsaffärer när marknadsförutsättningarna är som mest gynnsamma.

Som ett led i arbetet med att samla all verksamhet där Broström är majoritetsägare under ett gemensamt varumärke, kommer samtliga egna fartyg att successivt få prefixet BRO i sina namn. Först ut att få det nya prefixet var BRO NELLY och BRO ARTHUR.

Fartygsförteckning

GLOBAL PRODUKT- OCH KEMIKALIETANKSJÖFART

Fartygsnamn	Dwt	Byggnadsår	Skrovtyp	IMO-klass	Ägarandel
ASUKA ROAD	16 900	1988	Dubbel botten	IMO 2/3	T/C
TOMIWAKA	16 900	1986	Dubbel botten	IMO 2/3	T/C
DONAUSTERN	17 080	1995	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C
ISARSTERN	17 080	1995	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C
IVER GEMINI	28 800	1994	Dubbelt skrov	–	T/C
IVER LIBRA	28 800	1994	Dubbelt skrov	IMO 3	T/C
IVER SPLENDOR	29 800	1981	–	–	T/C
IVER STREAM	30 000	1974	–	IMO 2/3	T/C
IVER PRIDE	32 700	1996	Dubbelt skrov	IMO 3	T/C
IVER EXPRESS	40 000	1990	Dubbel botten	–	T/C
IVER EXPLORER	40 100	1990	Dubbel botten	–	T/C
PORT CAROLINE	45 000	1996	Dubbelt skrov	IMO 3	49 %
PORT CATHERINE	45 000	1997	Dubbelt skrov	IMO 3	49 %
PORT CECILE	45 000	1997	Dubbelt skrov	IMO 3	100 %
PORT CHARLOTTE	45 000	1997	Dubbelt skrov	IMO 3	49 %
IVER EXCEL	45 750	1997	Dubbelt skrov	IMO 3	T/C
IVER EXACT	45 790	1999	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C
IVER EXAMPLE	45 790	1999	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C
IVER EXPERT	45 800	1997	Dubbelt skrov	IMO 3	T/C
BRO ARTHUR	46 000	1995	Dubbelt skrov	–	100 %
PORT ALBERT	46 000	1995	Dubbelt skrov	IMO 3	100 %
PORT ALEXANDRE	46 000	1995	Dubbelt skrov	–	100 %
UNITED SUNRISE	54 950	1982	–	–	B/B
UNITED TRITON	55 400	1981	–	–	B/B
UNITED MOONLIGHT	55 720	1982	–	–	B/B
UNITED STELLA	69 930	1995	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
UNITED SELMA	81 350	1987	Dubbelt skrov	IMO 2	100 %
NB IVER EXPERIENCE	45 000	2000	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C
NB IVER EXPORTER	45 000	2000	Dubbelt skrov	IMO 2	T/C

BULKSJÖFART

Fartygsnamn	Dwt	Byggnadsår	Skrovtyp	IMO-klass	Ägarandel
COLUMBIALAND	31 900	1978	Dubbelt skrov	–	T/C
THULELAND	31 900	1977	Dubbelt skrov	–	T/C
NAN AN	37 500	1985	–	–	10 %





Broströmaktien

Definitioner

P/E-tal

Marknadskurs 99-12-31 dividerad med resultat efter skatt per aktie.

P/EBIT

Marknadskurs 99-12-31 dividerad med resultat före räntor och skatt (rörelseresultat) per aktie.

P/EBDIT

Marknadskurs 99-12-31 dividerad med resultat före avskrivningar, räntor och skatt.

P/JEK

Marknadskurs 99-12-31 dividerad med justerat eget kapital per aktie.

Direktavkastning

Föreslagen utdelning (0,25 kr) dividerad med marknadskurs 99-12-31.

Eget kapital

Eget kapital dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Resultat efter finansnetto

Resultat efter finansnetto dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Resultat efter skatt

Resultat efter finansnetto och skattekostnad och före minoritetsintresse dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Kassaflöde

Kassaflöde från den löpande verksamheten efter förändringar i rörelsekapitalet dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Broströms B-aktie är sedan den 17 juni 1998 noterad på Stockholms Fondbörs O-lista. Under 1999 omsattes 4 385 441 aktier till ett sammanlagt värde av 44 372 932 kronor. Den genomsnittliga handeln per börsdag var 17 402,5 aktier. Vid årets slut var kursen 11,70 kronor (12,10) och Broströms marknadsvärde 337 Mkr (349).

Aktiekapital

Vid årsskiftet 1999/2000 uppgick aktiekapitalet i Broström Van Ommeren Shipping AB till 57 631 976 kronor. Antalet aktier var 28 815 988, fördelat på 2 125 728 A-aktier och 26 690 260 B-aktier. Det nominella beloppet är 2 kronor. Varje A-aktie berättigar till tio röster, medan varje B-aktie berättigar till en röst. Alla aktier har lika rätt till del i bolagets vinst och tillgångar.

Ägarförhållanden

Vid årsskiftet 1999/2000 var antalet aktieägare 1 937, vilket innebär en minskning med 485 aktieägare sedan föregående årsskifte.

De senaste stora ägarförändringarna inträffade under 1998 genom dels förvärvet av dåvarande Van Ommerens produkttankrörelse, dels nyemissionen i samband med noteringen. Van Ommeren-förvärvet finansierades genom en apportemission om 332 Mkr samt ett konvertibelt lån om 221 Mkr, varvid Van Ommeren ökade sin ägarandel i Broström till 59,2 procent av kapitalet. Efter emissionen är Van Ommerens (numera Vopaks) andel, i enlighet med företa-

gets långsiktiga strategi, 50 procent.

Broström har sedan noteringen haft en stabil ägarbild med fyra huvudägare, som tillsammans kontrollerar cirka 68 procent av aktiekapitalet och drygt 69 procent av rösterna. Det utländska ägandet, inklusive Vopak, uppgår till 61,1 procent av aktiekapitalet och 35,2 procent av antalet röster.

Avtal mellan A-aktieägare

I samband med Broströms förvärv av Van Ommerens produkttankrörelse ingick Broströms A-aktieägare en överenskommelse, som bl a syftar till en samsyn vid val av styrelseledamöter, finansierings- och utdelningspolicy, verksamhetsinriktning och bolagets firma. Överenskommelsen innehåller också en förköpsklausul med avseende på A-aktierna. Avtalet löper på tio år.

Utdelningspolicy och förslag till utdelning

Styrelsens avsikt är att utdelningsnivån skall anpassas till bolagets aktuella resultatsituation, finansiella ställning och kapitalbehov. Med beaktande av dessa faktorer är avsikten att utdelningen, i ett längre perspektiv, skall vara i storleksordningen 40-50 procent efter skatt. Med tanke på nuvarande investeringsvolym är det dock sannolikt att en mer återhållsam utdelningsnivå kommer att tillämpas under de närmaste åren. För 1999 föreslår Broströms styrelse en utdelning på 0,25 kronor (0,50) per aktie.

Aktiedata

Kursrelaterade aktiedata	Proforma*			Nyckeltal per aktie, kr	Proforma*		
	1999	1999	1998		1999	1999	1998
Börskurs vid årets slut, kr	11,70	11,70	12,10	Eget kapital	33,73	29,90	33,14
Högsta börskurs under året, kr	16,00	16,00	35,00	Resultat efter finansnetto	4,27	-1,04	1,19
Lägsta börskurs under året, kr	11,00	11,00	11,00	Resultat efter skatt	2,83	-1,00	0,72
Börsvärde vid årets slut, Mkr	337	337	349	Kassaflöde	1,93	1,93	11,5
P/E-tal	4,1	neg	16,9	Utdelning (föreslagen)	0,25	0,25	0,50
P/EBIT	1,4	3,7	1,9	Utdelning i förhållande till eget kapital, %	0,74	0,84	1,51
P/EBDIT	0,8	1,3	1,0	Antal aktier (balansdagen)	28 815 988	28 815 988	28 815 988
P/JEK	0,27	0,29	0,27	Antal aktier (genomsnitt under året)	28 815 988	28 815 988	24 686 223
Direktavkastning, %	2,1	2,1	4,1				
* inkl andel i SPPs överkonsolidering				* inkl andel i SPPs överkonsolidering			

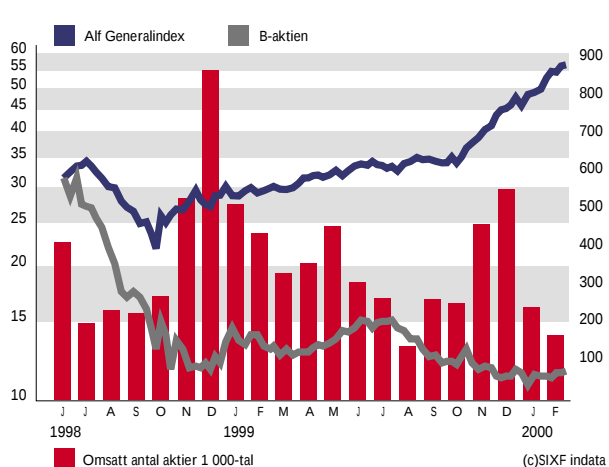
Aktieägare (per 1999-12-31)

Aktieägarkontakt

Broströms ledning har en uttalad målsättning att aktivt arbeta med att tydliggöra vad Broström står för och därmed underlätta marknadens värdering av företaget. Broströms pressreleaser distribueras genom BIT och HUGIN och finns tillgängliga på www.brostrom.se

Ledningen är tillgänglig för frågor på telefon 031-61 61 00, fax 031-711 80 30 eller e-post info@brostrom.se

Kursutveckling 980617 - 000229



Aktiekapitalets utveckling

År	Förändring av antalet aktier	Nominellt belopp	Totalt antal aktier	Totalt aktiekapital
1981		100	800	80 000
1982 Nyemission	600	100	1 400	140 000
1983 Ny-/Fondemission	58 600	100	60 000	6 000 000
1987 Nyemission	28 572	100	88 572	8 857 200
1994 Fondemission/Split	2 568 588	8	2 657 160	21 257 280
1995 Nyemission	1 200 000	8	3 857 160	30 857 280
1997 Nyemission	576 922	8	4 434 082	35 472 656
1998 Split	13 302 246	2	17 736 328	35 472 656
1998 Apportemission	4 936 803	2	22 673 131	45 346 262
1998 Nyemission	6 142 857	2	28 815 988	57 631 976

Aktieägare i storleksklasser (per 1999-12-31)

Storleksklass	Antal aktier	Procent	Antal ägare	Procent
1-500	252 640	0,9	937	48,4
501-1 000	491 200	1,7	548	28,3
1 001-2 000	393 255	1,4	215	11,1
2 001-5 000	522 700	1,8	139	7,2
5 001-10 000	281 300	1,0	34	1,8
10 001-20 000	304 019	1,1	20	1,0
20 001-50 000	472 800	1,6	14	0,7
50 001-100 000	626 200	2,2	8	0,4
>100 000	25 471 874	88,4	22	1,1
Summa	28 815 988	100,0	1 937	100,0



Broström Logistics Index (BLI)

I november 1999 lanserade Broström som första svenska företag ett eget aktieindex – Broström Logistics Index (BLI). Indexet, som omfattar elva svenska och utländska transport- och logistikföretag, uppdateras veckovis och återfinns på Broströms webbplats – www.brostrom.se. Syftet med BLI är att underlätta förståelsen och analysen av Broström och därmed bidra till att företaget får en rättvis värdering.

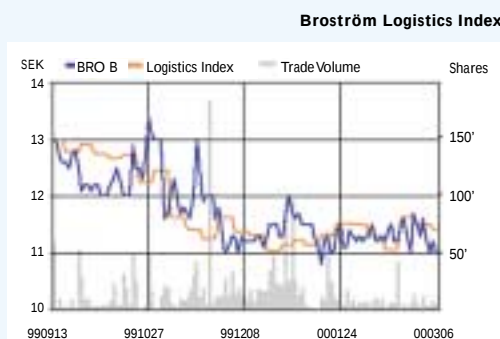
Bakgrunden till lanseringen är den omfattande förändring som marknaden för transporter av olje- och kemikalieprodukter just nu genomgår. Omstruktureringen bland de globala oljebolagen innebär att de i större utsträckning koncentrerar

sig på sina kärnverksamheter och att de lägger ut t ex transport och logistik på externa leverantörer. Samtidigt ökar kraven på logistikoperatörerna att kunna erbjuda heltäckande och globala logistiklösningar. För Broström innebär denna utveckling ökat fokus på transport och logistik, vilket gör jämförelser med tradi-

tionella stortankrederier mindre relevanta. Under senare tid har också antalet företag i existerande transport- och rederiindex minskat drastiskt efter ett antal storaffärer i branschen.

BLI omfattar elva noterade europeiska företag med verksamheter inom internationell sjöfart och logistik. Varje företag i BLI har ett marknadsvärde som understiger 3 miljarder kronor.

Det samlade värdet av företagen uppgick vid årsskiftet 1999/2000 till 8,8 miljarder kronor. BLI uppdateras varje måndag och baseras på fredagens slutkurser omräknade i svenska kronor.



Broström Logistics Index – Utveckling 1999

Företag	Börs	Börsvärde (Mkr)		Förändring %
		991230	981231	
Odfjell	Oslo	2 315	1 348	+ 71,1
Benor Tankers	Oslo	575	416	+ 38,3
Team Shipping	Oslo	156	141	+10,3
James Fisher	London	493	455	+ 8,2
Frans Maas	Amsterdam	1 281	1 323	- 3,1
Broström B	Stockholm	337	349	- 3,3
VTG-Lehnkering	Frankfurt/ Düsseldorf	1 131	1 639	- 31,0
Gorthon Lines B	Stockholm	433	634	- 31,8
B&N Nordsjöfrakt B	Stockholm	207	306	- 32,3
Svenska Orient Linien B	Stockholm	769	116	- 32,3
DFDS	Köpenhamn	1 755	3 373	- 48,0
BLI totalt		8 760	10 099	- 13,3

Företagen i Broström Logistics Index

DFDS

www.dfds.dk

DFDS tillhandahåller land- och sjöbaserade transporter av passagerare och varor. Företaget är verksamt inom spedition, logistik, åkeri, ro/ro-baserad linjetrafik, resebyråjänster och andra sjöfartsrelaterade verksamheter. Bland DFDS dotterbolag återfinns Scandinavian Seaways, DFDS Transport, DAN Transport och Tor Line. Företaget är ett intressebolag till J Lauritzen Holding A/S.

ODFJELL

www.odfjell.no

ODFJELL är ett logistikföretag med inriktning på kemikalieindustrin. Företagets verksamheter omfattar tanksjöfart, tanklagring och tillhandahållande av tankcontainrar. Sjöfartsverksamheten omfattar en flotta på över 50 kemikalietankers (6 000-41 000 dwt). ODFJELL opererar både globalt och regionalt/lokalt. Tankterminalerna har en kapacitet på 415 000 m³ och är lokaliserade till USA och Kina. I början av 2000 meddelade ODFJELL sin avsikt att förvärva det monegasiska företaget Seachem Tankers.

VTG-LEHNKERING

www.vtg-lehnkering.de

VTG-LEHNKERING är resultatet av en nyligen genomförd fusion mellan de tyska företagen VTG och Lehnkering. Det fusionerade företaget är verksamt inom logistik, sjöfart och tanklagring. Bland företagets underdivisioner återfinns, utöver marina och kemikalieinriktade verksamheter, tillhandahållande av tankcontainrar, järnvägstransporter, inlandssjöfart och vägtransporter.

FRANS MAAS

www.fransmaas.com

FRANS MAAS är ett internationellt speditiöföretag som tillhandahåller godstransporter på land, till havs och i luften. Med egna dotterbolag över hela Europa och partners över hela världen är Frans Maas verksamt både nationellt och internationellt.

JAMES FISHER & SON

www.james-fisher.co.uk

JAMES FISHER & SONS huvudsakliga verksamhet är ägande och drift av produkttankers som opererar på den kustnära europeiska marknaden. Flottan består av cirka 20 produkttankers (3 000-16 000 dwt) samt ett antal torrlastfartyg.

GORTHON LINES

www.gorthon.se

GORTHON LINES är specialiserade på industriell sjöfart för skogsprodukter. Företaget förfogar över totalt 16 fartyg (3 400-14 200 dwt).

BENOR TANKERS

BENOR TANKERS transporterar råolja, raffinerade oljeprodukter och annan flytande last. Företaget förfogar över en flotta på uppskattningsvis 25 fartyg (40 000-150 000 dwt) med en total kapacitet på 1,8 miljoner dwt.

B&N NORDSJÖFRAKT

www.bn.se

B&N NORDSJÖFRAKT bedriver verksamhet inom industriell sjöfart. Till sitt förfogande har företaget 25 mindre och medelstora bulk- och ro/ro-fartyg av vilka många är isförstärkta. Ett stort antal av fartygen är sysselsatta under långa kontrakt.

TEAM SHIPPING

www.tsasa.no

TEAM SHIPPING äger fem isklassade produkt- och kemikalietankers (38 000-46 000 dwt). Fartygen ingår i en flotta på totalt åtta fartyg inklusive fartyg inhyrda på timecharter. Under 2000 förväntas leverans av ytterligare två fartyg.

SVENSKA ORIENT LINIEN

www.sollines.se

SVENSKA ORIENT LINIEN (SOL) är verksamt inom linjetrafik mellan Nordeuropa och Medelhavet – en trafik som sysselsätter fyra ro/ro-fartyg om vardera 16 600 dwt.



Riskfaktorer och känslighetsanalys

Riskfaktorernas påverkan på
Broströms resultat

Riskfaktor	Förändring	Resultat- påverkan
Fraktrater/dag	+/- 500 USD	+/- 23 Mkr
Bunkerpris/ton	+/- 10 USD	+/- 8 Mkr
Dollarkurs	+/- 0,10 kr	+/- 4 Mkr
Räntenivå	+/- 1 %	+/- 6 Mkr

Sjöfartsverksamhet förknippas traditionellt med ganska hög riskexponering med ett stort antal riskparametrar att beakta.

Under normala förhållanden påverkas Broströms verksamhet av i huvudsak fyra olika faktorer: fraktrater/fraktnivå, oljepris, valutakurser och räntenivå. Därtill är Broström exponerat för risker förknippade med den operationella fartygsdriften. Broströms intjäning påverkas också av tillfälliga produktionsstopp på lokala raffinaderier inom de olika geografiska områden där Broström driver produkt- och kemikalietankdistribution. Möjligheten att t ex ta sjöpanter bidrar till att sjöfarten av tradition är mindre känslig för kreditrisker.

Fraktrater/fraktnivå

Fraktraterna inom produkt- och kemikalietanksjöfart varierar i olika stor utsträckning i de segment Broström opererar. Volatiliteten är störst i de globala segmenten medan priserna är betydligt mer stabila inom den kustnära sjöfarten. Skillnaderna förklaras bl a av att fartygen i de mindre segmenten i större utsträckning är uppbundna på långa kontrakt till fasta fraktrater medan de större fartygen ofta opererar på spotmarknaden.

Sjöfartens resultat påverkas direkt av en uppgång eller nedgång i fraktnivån. En förbättrad intjäning per dag ger i stort sett samma förbättring av resultatet efter finansnetto. Broströms strategi med stor andel långa kontrakt bidrar dock till att minska företagets känslighet för snabba förändringar i efterfrågan och fraktrater.

Med dagens kontraktsandel skulle en förändring av intjäningen med 500 dollar per dag för samtliga fartyg, som inte är uppbundna av kontrakt, påverka Broströms resultat efter finansnetto med 23 Mkr på årsbasis.

Oljepris

Oljepriset har historiskt sett fluktuerat avsevärt beroende på en rad olika faktorer. Generellt kan dock orsakerna till prisförändringarna delas in i

förändringar i efterfrågan eller utbud. I det senare fallet handlar det främst om olika politiska beslut rörande begränsningar av oljeproduktionen eller sanktioner riktade gentemot oljeproducerande länder.

Oljepriset påverkar Broström framför allt i form av höjda priser på fartygens drivmedel, s k bunkerolja. Vid en efterfrågedriven oljeprisökning är dock känsligheten mindre, eftersom ett ökat oljebehov även resulterar i en ökad efterfrågan på transporter. Vid utbudsrelaterade prishöjningar blir effekterna på Broströms resultat mer kännbara. Känsligheten styrs också av andelen fartyg som är uthyrda på time- eller bareboat-charter, eftersom det i sådana fall är befraktaren som betalar för bunkeroljan.

De flesta volymkontrakt innehåller klausuler, som syftar till begränsning av risken för större bunkerprisförändringar. Dessa klausuler får sällan omedelbar effekt eller 100-procentigt genomslag.

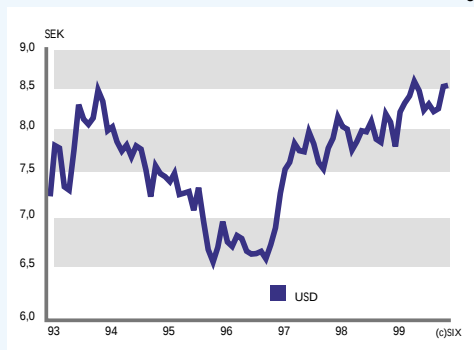
Med dagens kontraktsandel och utan hänsyn till olika former av fraktjusteringar skulle en förändring av priset på bunkerolja med 10 dollar per ton påverka Broströms resultat efter finansnetto med 8 Mkr på årsbasis. Se diagram på sid 12.

Valutaförändringar

Vad gäller valutakurser berörs Broström framför allt av förändringar i dollar- och eurokursen i förhållande till den svenska kronan. Valutakursförändringarna påverkar Broström inom i huvudsak fyra områden:

- Kommersiella flöden med in- och utbetalningar i olika valutor ger upphov till en transaktionsrisk.
- Likvida tillgångar och fordringar, liksom skulder i utländsk valuta, ger upphov till kursdifferenser vid omräkning till svenska kronor.
- Omräkning av eget kapital i utländska dotter- och intressebolag till svenska kronor medför omräkningsdifferenser som påverkar koncernens eget kapital.
- Marknadsvärden på fartyg beräknas huvudsakligen i dollar och värden mätt i kronor förändras vid valutafluktuationer.

Valutakursutveckling



Broströms försäljning sker till stora delar i dollar. Intjäningen matchas i första hand av utgifter som är dollarberoende, t ex hamn- och bunkerkostnader, internationella besättningskostnader, inköp, räntor och amorteringar på lån i dollar. Därutöver arbetar Broström i enlighet med koncernens finans- och valutapolitik med valutasäkring genom termins- och optionsaffärer.

Broström har likvida medel och fordringar i främst dollar, som vid varje balansdagstillfälle omräknas med gällande kurs till svenska kronor. Till viss del uppvägs dessa kursfluktuationer av motsvarande omräkning av skulder i utländsk valuta.

De utländska dotter- och intressebolag, som står för den största andelen av Broströms resultat och eget kapital, är Broström Tankers SA i Paris och intressebolaget Iver Ships Ltd, som leds från norska Sandefjord. Parisbolagets andel påverkas av eurons och kronans inbördes kursrelation medan Iver Ships andel påverkas av dollarutvecklingen.

Vad gäller fartygens värdering så kompenseras huvuddelen av förändringarna i dollarkursen av att fartygsbelåningen sker i dollar.

En förändring av dollarkursen med 0,10 kronor innebär, för de osäkrade flödena, cirka 4 Mkr på resultatet efter finansnetto på årsbasis.

Räntenivå

Broströms känslighet för räntefluktuationer liknar i stort den som gäller för förändringar i dollarkursen. Broströms räntepolitik bygger därför på att binda räntan på ett sådant sätt att räntjusteringar för de olika lånen infaller vid olika tidpunkter. Avsikten är också att minst 50 procent av den totala lånestocken skall räntebindas på längre tid än ett år. I enlighet med räntepolitiken arbetar Broström aktivt med sk ränteswapar.

För icke bundna lån, med avdrag för likvida

medel, påverkas resultatet efter finansnetto på årsbasis med 6 Mkr vid en ränteförändring på 1 procent.

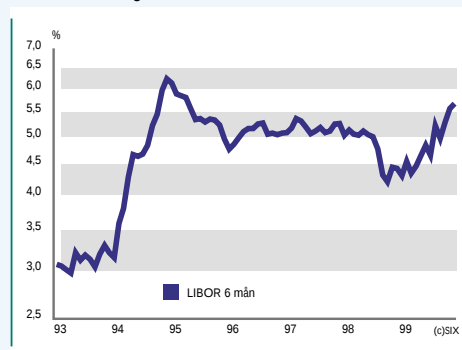
Fartygsdrift och försäkringsfrågor

Det kanske värsta som skulle

kunna hända Broström är att ett av företagets fartyg förliste och att olyckan medförde omfattande skador på den marina miljön. Broströms moderna flotta och aktiva kvalitets- och säkerhetsarbete syftar därför till att eliminera riskerna för att en olycka inträffar samt att minimera skadorna om så ändå sker.

Broström har också tecknat för branschen sedvanliga försäkringar. Fartygen är försäkrade mot skada och förlust till belopp som minst motsvarar fartygens marknadsvärden. Broströms ansvarsförsäkring (P&I) gäller utan beloppsbegränsning förutom vad som avser oljeskador för vilka maximal ersättning är 700 miljoner dollar per skada. För erhållande av Certificate of Financial Responsibility (COFR) i USA under The Oil Petroleum Act 1990 har Broström kontrakterat försäkringsbolagen First Line och SIGCO.

Ränteutveckling



Nyckeltal

Nyckeltal	Proforma ¹⁾					
	1999	1999	1998	1997	1996	1995
Vinstmarginal, %	6,1	negativ	1,4	6,3	4,3	4,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	8,9	4,5	8,3	13,8	10,0	16,3
Räntabilitet på eget kapital, %	8,4	negativ	2,4	21,0	16,7	28,7
Räntabilitet på totalt kapital, %	7,1	3,6	7,1	11,3	8,1	6,3
Räntabilitet på operativt kapital, %	8,5	3,2	8,0	16,6	11,4	9,2
Soliditet, %	22,2	20,4	22,8	15,9	18,7	32,0
Justerad soliditet, %	28,9	27,4	30,5	21,2	26,7	32,0
Andel riskbärande kapital, %	37,9	35,7	39,5	26,4	31,9	36,1
Skuldsättningsgrad, ggr	1,9	2,1	1,5	2,3	1,8	1,0
Räntetäckningsgrad, ggr	1,7	0,8	1,2	2,1	2,1	2,8

¹⁾ Inklusive andel i SPPs överkonsolidering.

DEFINITIONER

Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av årets nettoomsättning.

Räntabilitet på sysselsatt kapital

Rörelseresultat plus finansiella intäkter i relation till genomsnittligt sysselsatt kapital, som definieras "balansomslutning med avdrag för icke räntebärande skulder".

Räntabilitet på eget kapital

Årets resultat i relation till genomsnittligt eget kapital.

Räntabilitet på totalt kapital

Rörelseresultat plus finansiella intäkter i relation till genomsnittlig balansomslutning.

Räntabilitet på operativt kapital

Rörelseresultat i relation till genomsnittligt operativt kapital, som definieras "balansomslutning med avdrag för likvida medel, räntebärande finansiella anläggningstillgångar, icke räntebärande skulder och latent skatt".

Soliditet

Eget kapital plus minoritetsintressen i relation till balansomslutningen.

Justerad soliditet

Eget kapital plus minoritetsintressen, förlagslån och utjämningsreserv efter skatt i relation till balansomslutningen.

Andel riskbärande kapital

Eget kapital plus minoritetsintressen, förlagslån, utjämningsreserv och latent skatt i förhållande till balansomslutning.

Skuldsättningsgrad

Nettoskuld i relation till eget kapital och minoritetsintressen.

Räntetäckningsgrad

Resultat efter finansnetto plus belastade räntekostnader i procent av räntekostnaderna.

Femårsöversikt

Koncernen (Mkr)	Proforma ¹⁾		1998	1997	1996	1995
1999	1999					
RESULTATRÄKNINGAR						
I SAMMANDRAG						
Nettoomsättning	2 033,9	2 033,9	2 126,8	1 807,5	1 758,3	1 158,9
Rörelseresultat	243,3	90,3	158,0	199,6	134,0	68,0
Finansnetto	- 120,2	- 120,2	- 128,7	- 84,9	- 58,7	- 19,0
Resultat efter finansnetto	123,1	- 29,9	29,3	114,7	75,3	49,0
Skatt på årets resultat	41,7	1,2	- 11,6	- 34,2	- 29,2	2,6
Minoritetsandelar i årets resultat	- 0,5	- 0,5	- 1,9	- 20,1	- 7,9	- 5,4
Koncernens årsresultat	80,9	- 29,2	15,8	60,4	38,2	46,2
BALANSRÄKNINGAR						
I SAMMANDRAG						
Anläggningstillgångar	3 337,3	3 333,6	3 061,1	1 430,5	1 234,9	1 266,8
Omsättningstillgångar exkl likvida medel	612,7	464,8	482,7	253,8	252,3	226,2
Likvida medel	432,8	432,8	651,2	419,3	394,4	329,0
Summa tillgångar	4 382,8	4 231,2	4 195,0	2 103,6	1 881,6	1 822,0
Eget kapital	971,8	861,6	954,9	332,9	243,1	212,8
Minoritetsintressen	1,7	1,7	2,3	0,9	109,5	371,0
Förlagslån	221,0	221,0	221,0	112,5	150,0	–
Utgjänningsreserv	116,1	116,1	162,0	–	–	–
Latent skatt	350,0	308,6	315,3	108,1	69,1	73,3
Långfristiga skulder och avsättningar	2 153,4	2 153,4	1 979,6	1 181,3	955,6	802,8
Kortfristiga skulder	568,8	568,8	559,9	367,9	354,3	362,1
Summa eget kapital och skulder	4 382,8	4 231,2	4 195,0	2 103,6	1 881,6	1 822,0
ÖVRIGT						
Nettoskuld, Mkr ²⁾	1 845,8	1 845,8	1 401,7	856,4	647,4	588,5
Medelantal anställda ³⁾	997	997	965	673	556	660

¹⁾ Inklusive andel i SPPs överkonsolidering.

²⁾ Nettoskuld = räntebärande skulder minus likvida medel inkl kortfristiga placeringar.

³⁾ Exklusive inhyrd personal.

Förvaltningsberättelse för verksamhetsåret 1999

VERKSAMHETEN

Broström är ett av de ledande logistikföretagen för olje- och kemikalieindustrin, inriktat på industriell produkt-tanksjöfart och marina tjänster. Verksamhetsområdet Shipping står för ca 70 % av Broströms samlade omsättning och verksamhetsområdet Marine & Logistics Services för ca 30 %.

Shipping

Som en följd av bl a nedskärningar av oljeproduktionen inom OPEC-länderna kom priset på olja att stiga kraftigt under året. Prisuppgången förstärktes av den förbättrade världsekonomin, framför allt i Asien, och den ökade efterfrågan på olja som därmed följde. Tillväxten i efterfrågan tillgodosågs delvis genom leveranser från befintliga oljelager, vilket temporärt minskade behovet av sjötransporter och resulterade i lägre transportvolym.

De ökade oljepriserna medförde också högre drivmedelskostnader, vilket ytterligare påverkade lönsamheten i negativ riktning. Under året kom ett betydande antal nybyggda fartyg att tillföras marknaden med en ökad prispress på fraktmarknaden som följd. Under främst andra kvartalet gick därtill ett osedvanligt stort antal seglationsdagar bort på grund av ovanligt många fartygsdockningar med intäktsbortfall som följd.

Med omkring hälften av den totala transportkapaciteten sysselsatt under kontrakt klarade Broström sig relativt väl trots den svaga marknaden. Företaget kunde under året upprätthålla kontraktsvolymen och de flesta kontrakten förnyades till i stort sett oförändrade priser.

Marknadsförutsättningarna i **Nordeuropa** har i de olika segmenten varierat kraftigt under året.

Broström är marknadsledande i Nordeuropa inom segmentet Europeisk produkt-tanksjöfart, vilket också är det största segmentet inom koncernen med en flotta av 16 produkt-tankers i storleken 10 000-45 000 dwt. Genom framgångsrika kombinationer har året inneburit en relativt hög utnyttjandegrad av transportkapaciteten, till stor del tack vare tillgång till en hög andel kontraktsbunden fart. Under året har två helägda produkt-tankers på 16 750 dwt, UNITED ANTON och UNITED ATLAND, tillförts detta segment.

För det mindre tonnaget för transport av oljeprodukter och kemikalier i europeiska farvatten var marknadsförutsättningarna under större delen av året mycket svaga med begränsade volymer och därigenom en lägre utnyttjandegrad. Genom bl a nyleverans av ett fartyg i slutet på året kunde en rationellare transporthantering uppnås och ytterligare kontrakt inom kemikalietransporter erhöles. Fartyget, UNITED GRACE, är på 6 900 dwt och är det första av två nybyggen som inhyrts på längre tid.

Höstens katastrof utanför Frankrikes kust, då det 25 år gamla tankfartyget Erika förliste i hårt väder, satte

åter fokus på säkerhetsfrågorna inom tanksjöfarten. Den troliga effekten blir en ökad europeisk efterfrågan på modernt kvalitetstonnage. Det borde innebära en konkurrensfördel för Broström.

För de fartyg som opererar på den **globala marknaden** har större delen av 1999, i likhet med utvecklingen under senare delen av 1998, präglats av låga volymer och pressade priser. Dock kunde en viss återhämtning noteras under slutet av året.

I detta segment ingår dels 5 större produkt-tankers som drivs från Göteborgskontoret, dels en flotta på 25 fartyg, varav 7 med ägarintresse av Broström, som marknadsförs från intressebolaget Iver Ships i Norge.

Speciellt de fem större produkt-tankers, som opererar i worldwide trafik, har haft en dålig marknad och påverkat resultatet under 1999 med -61,5 Mkr (-26,5). Tre av fartygen är på bareboatcharter till Broström. Hyresavtalen upphör i slutet av år 2000 för två av fartygen och i början av år 2001 för det tredje fartyget. Historiskt har dessa fartyg, som i huvudsak arbetar på spotmarknaden, haft en relativt bra intjäning men under 1999 har fraktnivån varit låg samtidigt som fartygen också dockats. Då Broströms marknadsandel är mycket liten och då långsiktiga transportkontrakt endast finns i begränsad omfattning planeras inte några nyinvesteringar i detta segment.

Även det delägda Iver Ships har mött en svag marknad och resultatet är mindre tillfredsställande. Iver Ships flotta har av den andra huvuddelägaren under året tillförts två nybyggen på 45 000 dwt, IVER EXACT och IVER EXAMPLE.

Bulksjöfart

Marknaden för bulksjöfart har successivt förbättrats under året, dock från en historiskt mycket låg fraktnivå, och fartygspriserna är i stigande. Bulksjöfart tillhör ej Broströms kärnverksamhet och de två fartygen kommer vid lämpligt tillfälle att avvecklas. Segmentet har under 1999 påverkat resultatet med -14,0 Mkr (-3,7).

Allmänt

En positiv förändring gentemot föregående år är att appliceringen av den nya svenska sjöfartspolitikens successivt har börjat införas under året. För den svenskflaggade delen av flottan innebär det för 1999 en kostnadsbesparing på cirka 13 Mkr.

Det sammantagna resultatet för 1999 inom Shipping är inte tillfredsställande. Broström har därför intensifierat ett sedan tidigare pågående åtgärdsprogram innefattande bl a samordning av marknadsresurserna för Europaverksamheten, gemensamma inköp för hela flottan av hamntjänster såsom bogserbåtar, lots, klareringstjänster samt koordinering av inköp för drift, under-

håll, försäkringar, kommunikation och förnödenheter. Programmet förväntas tillsammans med förbättrade marknadsförutsättningar ge positiva effekter på företags resultat under 2000.

Marine & Logistics Services

Marknadsförutsättningarna har förbättrats under året och utvecklingen har sammantaget varit fortsatt god.

Ökade marknadsandelar inom intermodala transporter av plastråvara och andra bulkprodukter har bidragit till en gynnsam resultatutveckling för Nordic Bulk.

Även inom Ship Agencies har utvecklingen överlag varit positiv. I början av 1999 sålde Broström sin 60-procentiga andel i SwanFalk Shipping till Uddevalla Hamnterminal AB, i vilket man samtidigt bibehållit sitt ägande till 40 procent.

Resebyråverksamheten har genom ökade marknadsandelar och införande av bokningsavgifter kunnat kompensera sig för de negativa effekterna av de minskade kommissionerna från flygbolagen. Kunderna har accepterat prisökningarna genom att resebyråer kunnat erbjuda mervärde i form av t ex olika helhetslösningar.

Det sammantagna resultatet inom Marine & Logistics Services är tillfredsställande och Broström bedömer framtidsutsikterna som goda.

Övrigt

Under 1999 har en tilläggsköpeskilling avseende tidigare genomförd försäljning av dotterbolag i England erhållits. Fordringar, härrörande från äldre fartygskontrakt och som har varit nedskrivna, har kunnat återföras, då en kommersiell uppgörelse har träffats och betalning erhållits. Sammantaget har detta påverkat resultatet efter finansnetto positivt med 28,9 Mkr.

SPP

Totalt uppgår koncernens andel av SPPs överkonsolidering till 161 Mkr före skatt. I enlighet med den praxis, som etablerats av börsföretagen, har beloppet inte påverkat resultatet för 1999. Beloppet förväntas föras till resultatet 2000. Då beloppet är betydande för Broströms finansiella ställning presenteras på sid 37 en proforma resultat- och balansräkning, som inkluderar SPP-allokeringen.

Royal Vopak

I november 1999 genomfördes fusionen mellan Broströms störste ägare, Van Ommeren, och Pakhoed. Det nya bolaget, som fick namnet Royal Vopak, är världsledande inom logistik och distributionstjänster för kemikalier och oljeprodukter. Många av Broströms verksamheter förväntas ha goda möjligheter till utveckling och samarbete med Vopakfären.

Profilering

Integreringen av den sjöfartsverksamhet, som förvärvats från Van Ommeren 1998, med Broströms övriga verksamhet är i stort sett genomförd. I syfte att skapa en enhetlig profil och förstärka varumärket Broström kom-

mer dotterbolagen United Tankers AB, Van Ommeren Tankers SA och Ferm International Ship Management AB att byta namn till Broström Tankers AB, Broström Tankers SA och Broström Ship Management AB. Den nya logotypen markerar Broströms starka identitet samtidigt som det framgår att koncernen är en del i Vopaks globala logistiknätverk. Styrelsen kommer dessutom att föreslå bolagsstämman i maj att byta namn på moderbolaget till Broström AB.

OMSÄTTNING OCH RESULTAT

Omsättningen uppgick under året till 2 033,9 Mkr (2 126,8) och i moderbolaget till 35,7 Mkr (34,8). Av moderbolagets omsättning avser 97 procent (96) försäljning inom koncernen.

Resultatet före dispositioner och skatter uppgick i koncernen till -29,9 Mkr (29,3) och i moderbolaget till -45,3 Mkr (-29,8). Resultatet efter skatt och minoritetsintressen uppgick i koncernen till -29,2 Mkr (15,8) och i moderbolaget till -24,5 Mkr (-29,8).

INVESTERINGAR OCH DESINVESTERINGAR

De totala investeringarna inom koncernen uppgick till 548,6 Mkr, varav huvuddelen avsåg investeringar i fartyg och i fartyg under byggnad. Moderbolagets investeringar uppgick till 0,6 Mkr.

I början av mars 1999 levererades det första fartyget i en serie av fyra som beställts på det spanska varvet Factorias Vulcano i Vigo. Fartyget, UNITED ANTON, är en produkt/kemikalietanker på 16 750 dwt med isklass 1-A. Systerfartyget UNITED ATLAND levererades i augusti. Båda dessa fartyg ägs helt av Broström. Under senare delen av året kom fartyg nummer tre, som beställts av en extern intressent, att avbeställas. Fartyg nummer fyra är under produktion, men varvet är mycket försenat och torde inte klara av att leverera fartyget inom den tid som kontraktet stipulerar.

I mitten av mars beställdes två produkttankers, 35 000 dwt, 42 000 m³, IMO 2, hos det kroatiska varvet 3 Maj. Broströms slutliga ägaråtagande är planerat till 25 procent i vardera fartyget.

Under ett långtidscharteravtal togs i oktober leverans av fartyget UNITED GRACE och i januari 2000 av systerfartyget UNITED GLORY. Fartygen har vardera en kapacitet av 6 900 dwt, 7 000 m³, och kommer i huvudsak att sysselsättas under befintliga transportkontrakt i Nordeuropa.

Fartyget PORT RACINE (6 700 dwt, byggt 1982) har sålts med en förlust på 0,4 Mkr.

LIKVIDITET

Koncernens disponibla likvida medel inklusive outnyttjad checkräkningskredit (40,0 Mkr) uppgick till 253,1 Mkr (491,5).

Moderbolagets disponibla likvida medel inklusive outnyttjad checkräkningskredit (5,0 Mkr) uppgick till 88,6 Mkr (192,6).

Redovisnings- och värderingsprinciper framgår av not 1, sid 45.

STYRELSEBERÄTTELSE, se sid 55.

Förslag till disposition

Koncernens fria vinstmedel per 1999-12-31 uppgick till 60,2 Mkr. Avsättning till bundna reserver erfodras ej. Till bolagsstämmans förfogande står:

Moderbolaget

Balanserade vinstmedel från föregående år	Kr	43 706 150
Årets koncernbidrag efter skatt	Kr	37 383 322
Årets resultat	Kr	- 24 481 534
SUMMA	Kr	56 607 938

Styrelsen och verkställande direktören föreslår bolagsstämman att vinstmedlen disponeras enligt följande:

Utdelas till aktieägarna 0,25 kr per aktie	Kr	7 203 997
Balanseras i ny räkning	Kr	49 403 941
SUMMA	Kr	56 607 938

Koncernens och moderbolagets resultat och ställning i övrigt redovisas i efterföljande resultat- och balansräkningar, kassaflödesanalyser samt noter.

Göteborg den 22 mars 2000

Lars-Olof Gustavsson
Ordförande

Peter Cowling

Roelof R Hendriks

Vilgot Johansson

Claes Lundblad

Åke Rahmberg

Leif Rogersson

Stellan Werne

H C van Westenbrugge

Rolf Öström

Lennart Simonsson
Verkställande direktör

Resultaträkningar (Not 1)

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Nettoomsättning (Not 2)	2 033,9	2 126,8	35,7	34,8
Övriga intäkter (Not 3)	42,3	34,3	0,3	3,0
	2 076,2	2 161,1	36,0	37,8
Andel i intresseföretags resultat före skatt (Not 4)	0,5	0,3	–	–
Rörelsens kostnader				
Externa kostnader (Not 5)	- 1 430,0	- 1 497,3	- 13,6	- 14,6
Personalkostnader (Not 6)	- 391,6	- 349,8	- 17,8	- 15,6
Av- och nedskrivningar (Not 12, 13, 14, 15)	- 162,4	- 148,7	- 13,8	- 14,3
Jämförelsestörande poster (Not 7)	- 2,4	- 7,6	- 2,7	–
Summa rörelsens kostnader	- 1 986,4	- 2 003,4	- 47,9	- 44,5
Rörelseresultat (Not 2)	90,3	158,0	- 11,9	- 6,7
Finansiella intäkter och kostnader				
Nedskrivning av aktier i intresseföretag	–	–	- 8,5	- 4,8
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar (Not 8)	0,4	1,1	–	–
Ränteintäkter och liknande resultatposter (Not 9)	61,3	48,1	4,0	8,6
Räntekostnader och liknande resultatposter (Not 10)	- 181,9	- 177,9	- 28,9	- 26,9
Finansnetto	- 120,2	- 128,7	- 33,4	- 23,1
Resultat efter finansiella poster	- 29,9	29,3	- 45,3	- 29,8
Bokslutsdispositioner (Not 24)	–	–	6,3	–
Skatt på årets resultat (Not 11)	1,2	- 11,6	14,5	–
Minoritetsandelar i årets resultat	- 0,5	- 1,9	–	–
Årets resultat	- 29,2	15,8	- 24,5	- 29,8
Genomsnittskurs kronor/US-dollar	8,26	7,95		

Balansräkningar (Not 1)

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999-12-31	1998-12-31	1999-12-31	1998-12-31
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
<i>Immateriella anläggningstillgångar (Not 12)</i>	56,4	67,5	0,2	–
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>				
Fartyg (Not 13)	2 749,1	2 364,1	105,2	118,5
Fartygskontrakt (Not 14)	64,3	184,3	–	–
Övriga (Not 15)	61,9	69,5	10,9	11,1
Summa materiella anläggningstillgångar	2 875,3	2 617,9	116,1	129,6
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>				
Andelar i koncernföretag (Not 16)	–	–	645,8	655,9
Fordringar hos koncernföretag (Not 17)	–	–	165,9	170,5
Andelar i intressebolag (Not 18)	227,3	230,9	59,1	57,5
Övriga (Not 19)	174,6	144,8	–	–
Summa finansiella anläggningstillgångar	401,9	375,7	870,8	883,9
Summa anläggningstillgångar	3 333,6	3 061,1	987,1	1 013,5
Omsättningstillgångar				
<i>Varulager m m (Not 20)</i>	12,4	21,7	–	–
<i>Fordringar</i>				
Kundfordringar	203,1	216,1	0,5	0,6
Fordringar hos koncernföretag	–	–	161,0	59,1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter (Not 21)	133,5	106,7	1,8	1,2
Övriga fordringar	115,8	138,2	18,8	2,8
Summa kortfristiga fordringar	452,4	461,0	182,1	63,7
<i>Kortfristiga placeringar (Not 22)</i>	297,6	99,9	71,3	164,2
<i>Kassa och bank (Not 22)</i>	135,2	551,3	12,3	25,4
Summa omsättningstillgångar	897,6	1 133,9	265,7	253,3
SUMMA TILLGÅNGAR	4 231,2	4 195,0	1 252,8	1 266,8
Balansdagens kurs kronor/US-dollar	8,52	8,07		

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999-12-31	1998-12-31	1999-12-31	1998-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital (Not 23)				
Aktiekapital	57,6	57,6	57,6	57,6
Överkursfond	551,8	551,8	557,7	557,7
Övriga bundna reserver	192,0	301,9	57,1	57,1
	801,4	911,3	672,4	672,4
Balanserad vinst	89,4	27,8	81,1	87,9
Årets resultat	- 29,2	15,8	- 24,5	- 29,8
	60,2	43,6	56,6	58,1
Summa eget kapital	861,6	954,9	729,0	730,5
Obeskattade reserver (Not 24)	–	–	89,7	96,0
Minoritetsintressen	1,7	2,3	–	–
Förlagslån (Not 25)	221,0	221,0	221,0	221,0
Utjämningsreserv (Not 26)	116,1	162,0	–	–
Latent skatt (Not 27)	308,6	315,3	–	–
Avsättningar (Not 28)	75,3	83,6	–	–
Långfristiga skulder (Not 29)				
Skulder till kreditinstitut	1 790,4	1 609,0	68,6	87,8
Övriga skulder	287,7	287,0	–	–
Summa långfristiga skulder	2 078,1	1 896,0	68,6	87,8
Kortfristiga skulder				
Skulder till kreditinstitut och övriga (Not 29)	200,6	156,9	19,2	19,2
Leverantörsskulder	148,0	150,7	2,2	1,2
Skulder till koncernföretag	–	–	101,5	69,4
Skulder till intresseföretag	8,8	8,8	8,5	–
Skatteskulder	1,3	1,1	–	–
Övriga skulder	57,9	84,5	6,1	35,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter (Not 30)	152,2	157,9	7,0	6,7
Summa kortfristiga skulder	568,8	559,9	144,5	131,5
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	4 231,2	4 195,0	1 252,8	1 266,8
Ställda säkerheter (Not 31)	1 727,6	1 391,5	302,6	302,6
Ansvarsförbindelser (Not 32)	679,2	767,9	987,1	1 046,2

Kassaflödesanalys

INDIREKT METOD

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Den löpande verksamheten				
Rörelseresultat före finansiella poster	90,3	158,0	- 11,9	- 6,7
Avskrivningar	162,4	148,7	13,8	14,3
Övriga ej likviditetspåverkande poster	- 65,8	- 16,6	2,7	- 3,0
Erhållen ränta	37,0	48,1	3,7	8,6
Erhållna utdelningar	0,4	1,1	–	–
Erlagd ränta	- 178,7	- 178,0	- 28,9	- 26,9
Betald inkomstskatt	- 0,7	- 1,1	–	–
Utdelning	- 14,4	- 13,3	- 14,4	- 13,3
Ökning/minskning varulager	9,3	- 8,9	–	–
Ökning/minskning kortfristiga fordringar	10,0	187,6	- 121,1	14,3
Ökning/minskning kortfristiga rörelseskulder	5,7	5,8	13,0	92,0
Kassaflöde från den löpande verksamheten	55,5	331,4	- 143,1	79,3
Investeringsverksamheten				
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar	- 1,7	- 2,4	- 0,2	–
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	- 546,3	- 129,6	- 0,4	- 2,0
Sålda materiella anläggningstillgångar	34,1	423,8	0,1	69,1
Investeringar i dotterbolag (Not 2)	16,3	140,7	10,1	- 476,7
Sålda dotterbolag (Not 3)	- 0,2	–	–	0,1
Investeringar i intressebolag	–	–	- 10,1	- 62,3
Placeringar i övriga finansiella anläggningstillgångar	- 0,6	–	–	–
Avyttring/amorteringar av övriga finansiella anläggningstillgångar	- 30,0	- 39,5	4,6	- 20,5
Kassaflöde från investeringsverksamheten	- 528,4	393,0	4,1	- 492,3
Finansieringsverksamheten				
Nyemission	–	209,1	–	546,9
Förändring av lån	182,0	- 662,1	- 19,2	42,0
Erhållet koncernbidrag	–	–	51,9	–
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	182,0	- 453,0	32,7	588,9
Omräkningsdifferens	49,6	- 39,4	–	–
ÅRETS KASSAFLÖDE	- 241,3	232,0	- 106,3	175,9
Likvida medel vid årets början	651,2	419,2	189,6	13,7
Kursdifferens i likvida medel	22,9	–	0,3	–
Likvida medel vid årets slut	432,8	651,2	83,6	189,6

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

Not 1 Redovisningsprinciper

Kassaflödesanalyserna upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Som likvida medel klassificeras, förutom kassa- och banktillgodohavanden, kortfristiga finansiella placeringar som dels är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer, dels handlas på en öppen marknad till kända belopp eller har en kortare återstående löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten.

Not 2 Förvärv av dotterföretag

	Koncernen	
	1999	1998
Immateriella anläggningstillgångar	–	- 68,2
Materiella anläggningstillgångar	- 147,7	- 1 494,0
Aktier i intressebolag	–	- 166,1
Övriga finansiella anläggningstillgångar	–	- 91,2
Varulager	–	- 11,4
Övriga omsättningstillgångar	- 17,7	- 540,9
Uttjämningsreserv	–	222,9
Latent skatt	–	150,0
Avsättningar	8,5	0,2
Långfristiga skulder	152,1	1 337,6
Kortfristiga skulder	4,8	186,1
Minoritetsandel	–	0,6
Total köpeskillning	0,0	- 474,3
Aktiverade utgifter för förvärvet	–	- 1,9
Likvid med upptagande av förlagslån	–	221,0
Likvid med emitterade egna aktier	–	251,2
Likvida medel i förvärvat dotterföretag	16,3	144,7
Totalt kassaflöde hänförligt till förvärv av dotterföretag	16,3	140,7

Not 3 Avyttrade dotterföretag

Under året avyttrades aktierna i dotterföretaget SwanFalk Shipping AB som ägts till 60 %. Totala värdet av avyttrade tillgångar och skulder, köpeskillningar och påverkan på koncernens likvida medel var enligt följande:

	Koncernen	
	1999	1998
Materiella anläggningstillgångar	0,6	–
Finansiella anläggningstillgångar	1,5	–
Övriga omsättningstillgångar	14,7	–
Avsättningar	- 2,9	–
Kortfristiga skulder	- 11,8	–
Minoritetsandelar	- 0,8	–
Realisationsresultat	4,1	–
Total köpeskillning	5,4	–
Likvida medel i avyttrade dotterföretag	- 5,6	–
Totalt kassaflöde hänförligt till avyttringar av dotterföretag	- 0,2	–

Noter till resultat- och balansräkningar

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Bolaget följer Redovisningsrådets rekommendationer.

Koncernredovisning

Moderbolaget, Broström Van Ommeren Shipping AB, och alla bolag i vilka moderbolaget direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna eller på annat sätt har ett kontrollerande ägande, ingår i koncernredovisningen.

Koncernredovisningen upprättas med tillämpning av förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens justerade egna kapital vid förvärvstillfället, fastställt som skillnaden mellan tillgångarnas och skuldernas verkliga värden, elimineras i sin helhet. Därigenom ingår endast den del av dotterbolagens egna kapital som har upparbetats efter förvärvet i koncernens egna kapital.

För närvarande klassificeras samtliga utländska dotterbolag som självständiga, varför omräkningen till svenska kronor sker enligt dagskursmetoden, vilket innebär att balansräkningen omräknas till bokslutsdagens kurs och resultaträkningen till genomsnittskurs.

Resultaträkningar för dotterbolag som förvärvats eller avyttrats under året inkluderas fr o m förvärvsdagen respektive t o m försäljningsdagen.

Företag i vilka moderbolagets röstetal, direkt eller indirekt, ligger mellan 20 och 50 procent betecknas som intressebolag. För intressebolag, vars resultat är väsentligt för koncernen, tillämpas kapitalandelsmetoden, vilket innebär att det bokförda värdet av aktierna i intressebolaget justeras med intressebolagets kapitalförändring och avskrivning av goodwill och/eller övervärden relaterade till intressebolaget. I koncernens resultaträkning redovisas kapitalförändringar och avskrivningar av goodwill och/eller övervärden som resultatandel i intressebolag, sånär som på andel i intressebolags skatt, vilken ingår i koncernens skattekostnad.

Akkumulerade kapitalförändringar som ovan nämnts redovisas i koncernens balansräkning som kapitalandelsfond under bundet kapital.

Goodwill och övervärden relaterade till förvärvade utländska dotterbolag och intressebolag ingår i den utländska nettoutinvesteringen och värderas därför i den utländska valutan. Även dessa omräknas enligt dagskursmetoden.

Omräkningsdifferenser avseende dotterbolag och intressebolag förs direkt till eget kapital.

Internvinster inom koncernen elimineras med beaktande av minoritetsandel.

Partrederi

Partrederiandel redovisas direkt i ägarbolags resultat- och balansräkningar enligt klyvningsmetoden.

Anläggningstillgångar

Eget arbete och ränta på investerat kapital i fartygsnybyggen aktiveras. Ränta inräknas fram till fartygens leveransdag. Vid försenad leverans i förhållande till kontrakterad leveransdag, för vilken tid böter erhållits från varv, aktiveras ej ränta.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt under den beräknade ekonomiska livslängden enligt följande:

	År	Restvärde
Fartyg	25	Fastställt skrotvärde
Datorer, hård-/mjukvaror	3 - 5	0
Maskiner och inventarier	5 - 10	0
Byggnader	25 - 50	0
Goodwill	5 - 10	

Större värdehöjande ombyggnader avskrivs inom den ursprungliga avskrivningsplanen. Beträffande fartyg avskrivs ett nybygge under 25 år och ett anskaffat andrahandsfartyg som exempelvis byggts 1990 under 15 år.

Värdering av varulager

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt först in-först ut-principen (FIFU) och återanskaffningsvärdet.

Effekter av ändrade valutakurser

Poster i utländsk valuta omräknas till bokföringsdagens kurs.

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs. I de fall valutasäkringsåtgärd vidtagits, t ex vid terminskontrakt, används terminskursen.

Lån i utländsk valuta (såväl kort- som långfristig del), som upptagits i samband med anskaffning av anläggningstillgångar värderade i utländsk valuta och i valutasäkrings syfte redovisas till anskaffningskurs. Med stöd av IAS 21 anses alla kursförändringar vara betingade av finansiella ställningstaganden, varför samtliga valutakursdifferenser redovisas under finansiella poster. Dock redovisas valutakursdifferens relaterad till inlösen av lån i samband med försäljning av fartyg tillsammans med reavinst/förlust som resultat vid försäljning av fartyg.

Leasing

Leasing och charterkontrakt klassificeras i koncernredovisningen antingen som finansiella eller operationella. Som finansiell leasing redovisas tillgång då de ekonomiska förmåner och risker som är förknippade med ägandet i allt väsentligt överförs på leasetagaren. Vidare skall redovisningseffekterna ha ett materiellt värde på resultat- och balansräkningar.

Vid försäljning med finansiell återleasing fördelas reavinsten ut linjärt över hela leasingperioden.

Dockning av fartyg

Dockningsutgift aktiveras som förutbetalad kostnad och periodiseras linjärt under 30 månader. Om återstående charterperiod för inchartrat fartyg är kortare periodiseras dockningsutgiften under den återstående tiden. Vid anskaffning av fartyg särredovisas en dockningsdel som periodiseras enligt ovan. Periodiserad dockningskostnad redovisas under rubriken "Externa kostnader". Vid försäljning av fartyg redovisas återstående dockningsdel under rubriken "Resultat vid fartygsförsäljning".

Kassa och bank

Kassa och bank inkluderar bankkonton i alla valutor och bankcertifikat. Utländska valutor värderas till bokslutsdagens kurs. Om terminskontrakt har ingåtts och kontraktskursen är lägre än bokslutsdagskursen, värderas valutabelopp som täckts av kontrakten till kontraktskursen.

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar inkluderar penningmarknadsplaceringar och obligationer. Obligationer värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och marknadsvärdet på bokslutsdagen.

Pågående resa för fartyg

Fraktintäkt och resekostnader periodiseras på bokslutsdagen i förhållande till totala antalet resdagar.

Not 2 Nettoomsättning

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Nettoomsättning inklusive punktskatter	2 041,0	2 133,0	35,7	34,8
Punktskatter	- 7,1	- 6,2	-	-
Nettoomsättning	2 033,9	2 126,8	35,7	34,8

Nettoomsättningen fördelar sig på rörelsegränar enligt följande:

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Shipping	1 420,0	1 427,5	23,4	25,1
Marine & Logistics Services	612,0	696,0	-	-
Övrigt	1,9	3,3	12,3	9,7
	2 033,9	2 126,8	35,7	34,8

Rörelseresultatet fördelar sig på rörelsegränar enligt följande:

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Shipping	81,7	152,4	10,1	14,0
Marine & Logistics Services	20,1	20,3	-	-
Övrigt samt koncerngemensamma kostnader	- 11,5	- 14,7	- 22,0	- 20,7
	90,3	158,0	- 11,9	- 6,7

Not 3 Övriga intäkter

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Resultat vid fartygsförsäljning	- 0,4	26,8	-	3,0
Övrigt*	34,7	- 3,0	0,3	0
	34,3	23,8	0,3	3,0

Aktiverat arbete och räntor
vid fartygsnybyggen**

8,0	10,5	-	-
42,3	34,3	0,3	3,0

* Varav tilläggsköpeskilling vid försäljning av dotterbolag och återvunnen nedskrivna fordran 28,9 Mkr.

** Kostnaderna härför har i huvudsak redovisats under externa kostnader och finansiella poster.

Not 4 Andel i intresseföretags resultat före skatt

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
ISAB-Verbrugge Iberica SRL (50,0 %)	2,3	2,3	-	-
Iver Ships Ltd (40,0 %)	- 7,8	- 7,0	-	-
SCS Port Caroline (49,0 %)	0,3	0,1	-	-
SCS Port Catherine (49,0 %)	3,3	2,6	-	-
SCS Port Charlotte (49,0 %)	2,0	2,8	-	-
SNC Union Maritime de l'Océan Indien (50,0 %)	2,8	- 3,3	-	-
Percy Tham i Oxelösund AB (50,0 %)	- 0,3	- 0,0	-	-
Uddevalå Hamnterminal AB (39,9 %)	- 2,1	2,8	-	-
	0,5	0,3	-	-

Not 5 Externa kostnader

Externa kostnader i koncernen har minskats med 6,4 Mkr (6,5) avseende statligt rederistöd i Frankrike i form av återbetalad skatt på fartyg.

Revisorers arvode och ersättningar

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Pär Sundaeus, Öhrlings PricewaterhouseCoopers				
Revisionsuppdrag	- 1,4	- 1,3	- 0,3	- 0,5
Övriga uppdrag	- 0,9	- 0,3	- 0,7	- 0,1
Lars Nordberg, Nordberg & Hilmersson				
Revisionsbyrå				
Revisionsuppdrag	- 0,3	- 0,3	- 0,1	- 0,1
Övriga revisorer				
Revisionsuppdrag	- 0,4	- 1,6	-	-
Övriga uppdrag	- 0,2	- 0,2	-	-
	- 3,2	- 3,7	- 1,1	- 0,7

Not 6 Personal

Medelantal anställda	1999		1998	
	Antal anställda	varav män	Antal anställda	varav män
Landanställda:				
Moderbolaget				
Sverige	15	8	12	7
Koncernföretag				
Sverige	170	98	189	110
Australien	21	16	9	7
Frankrike	38	19	36	18
	229	133	234	135

Sjöanställda:

svensk bemanning	597	582	538	520
fransk bemanning	156	151	181	181
	753	733	719	701

Totalt antal anställda i koncernen 997 874 965 843

Inhyrd bemanning på franska fartyg 143 143 159 152

Totalt antal sysselsatta i koncernen 1 140 1 017 1 124 995

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

Mkr	1999		1998	
	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner och andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	9,8	5,8 (2,3)	9,6	8,8 (2,7)
Dotterbolag	279,6	110,8 (30,9)	253,9	105,4 (21,4)
Koncernen	289,4	116,6 (33,2)	263,5	114,2 (24,1)

Av moderbolagets pensionskostnader avser 1,4 Mkr (2,3) styrelse, VD och vVD. Motsvarande belopp för koncernen är 3,7 Mkr (3,8). Därutöver redovisas under Ansvarsförbindelser framtida åtaganden om 3,3 Mkr (2,1).

Utöver löner och andra ersättningar samt sociala kostnader i tabellen ovan ingår kostnad för vinstandelssystem med 0 Mkr (0) för moderbolaget och 2,4 Mkr (1,8) för koncernen i totala personalkostnader.

Uppgift om arvoden, avgångsvederlag eller liknande förmåner

Till styrelsens ordförande har under 1999 utgått arvode om 160 000 kr. Till advokatbyrå, där en styrelseledamot är delägare, har utöver styrelsearvode utgått arvode enligt faktura. En styrelseledamot har utöver styrelsearvode under 1999 erhållit lön från bolaget fram till och med oktober månad.

Till Broström Van Ommeren Shipping ABs VD Lennart Simonsson har under året utbetalats lön med totalt 2,0 Mkr. För tiden mellan 60 och 65 år utgör pensionen 75 % av den aktuella årsinkomsten vid 60 års ålder.

Med verkställande direktören, vice verkställande direktören och ytterligare en ledande befattningshavare finns avtal om avgångsvederlag uppgående till två årslöner vid uppsägning från bolagets sida.

I dotterbolagen finns avtal om avgångsvederlag med två verkställande direktörer uppgående till två årslöner vid uppsägning från bolagets sida. För fem verkställande/vice verkställande direktörer finns avtal om uppsägningslön vid uppsägning från bolagets sida, varav två omfattande 0,5 årslöner och tre en årslön.

Moderbolaget har av skattemyndigheten påförts sociala avgifter uppgående till 3,5 Mkr avseende styrelseledamot som varit engagerad som konsult i koncernen åren 1992-1997. Beloppet har ej reserverats för i bokslutet.

Löner och andra ersättningar fördelade per land mellan styrelseledamöter m fl och anställda

Inom parentes anges kostnader för vinstandelssystem eller dylikt.

Mkr	1999		1998	
	Styrelse, VD & vVD	Övriga anställda	Styrelse, VD & vVD	Övriga anställda
Moderbolaget				
- Sverige	3,9 (0,0)	5,9 (0,0)	3,8 (0,0)	6,2 (0,0)
Totalt i moderbolaget	3,9 (0,0)	5,9 (0,0)	3,8 (0,0)	6,2 (0,0)
Dotterföretag				
- Sverige	6,2 (0,2)	188,8 (1,9)	4,7 (0,2)	165,8 (1,3)
- Frankrike	1,6 (0,0)	51,0 (0,3)	1,6 (0,0)	69,4 (0,3)
- Norge	0,0 (0,0)	25,7 (0,0)	0,0 (0,0)	10,8 (0,0)
- Australien	1,9 (0,0)	6,8 (0,0)	0,4 (0,0)	2,6 (0,0)
Totalt i dotterföretagen	9,7 (0,2)	272,3 (2,2)	6,7 (0,2)	248,6 (1,6)
Koncernen totalt	13,6 (0,2)	278,2 (2,2)	10,5 (0,2)	254,8 (1,6)

Personalkostnaderna i koncernen har minskats med 49,3 Mkr (45,6) avseende statligt rederistöd i Sverige 31,2 Mkr och i Frankrike 18,1 Mkr.

Not 7 Jämförelsestörande poster

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Försäljning av anläggningstillgångar				
utöver fartyg	-	- 0,4	-	-
Nedskrivning av fordringar	- 0,6	- 7,2	- 2,7	-
Övrigt	- 1,8	-	-	-
	- 2,4	- 7,6	- 2,7	-

Not 8 Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Utdelningar	0,2	1,1	-	-
Övrigt	0,2	-	-	-
	0,4	1,1	-	-

Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ränteintäkter, externa	30,4	44,9	4,1	3,6
Ränteintäkter, koncernföretag	-	-	- 0,1	5,0
Kursdifferenser i likvida medel	11,5	-	-	-
Övriga kursdifferenser	23,0	7,8	-	-
Övrigt	- 3,6	- 4,6	-	-
	61,3	48,1	4,0	8,6

Not 10 Räntekostnader och liknande resultatposter

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Räntekostnader koncernföretag	-	-	- 4,0	- 2,7
Räntekostnader på pensionsskulder	- 2,5	- 3,5	-	-
Övriga räntekostnader	- 162,0	- 165,8	- 22,8	- 24,1
Kursdifferenser, realiserade	- 11,5	- 5,1	- 2,1	0,2
Övrigt	- 5,9	- 3,5	-	- 0,3
	- 181,9	- 177,9	- 28,9	- 26,9

Räntekostnader på pensionsskulder är beräknade till 3,6 % (4,9) av genomsnittlig skuld.

Not 11 Skatt på årets resultat

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Betald skatt	- 0,7	1,1	-	-
Latent skatt	0,1	- 8,9	14,5	-
Andel i intresseföretags skatt	1,8	- 1,6	-	-
	1,2	- 11,6	14,5	-

Not 12 Immateriella anläggningstillgångar

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	81,1	8,6	-	-
Nyanskaffning/aktivering	1,7	4,5	0,2	-
Förvärv av dotterföretag	-	67,3	-	-
Omklassificeringar	1,1	0,6	-	-
Omräkningsdifferens	- 5,8	0,1	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	78,1	81,1	0,2	-
Ingående avskrivningar	- 13,6	- 4,4	-	-
Årets avskrivningar	- 8,2	- 9,1	-	-
Omräkningsdifferens	0,1	- 0,1	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 21,7	- 13,6	-	-
Utgående planenligt restvärde	56,4	67,5	0,2	-
varav:				
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	1,3	1,0	-	-
Patent och varumärken	0,2	0,2	-	-
Licensrättigheter för dataprogram	3,5	2,5	0,2	-
Bostadsrätt	0,1	0,1	-	-
Goodwill	51,3	63,7	-	-

Not 13 Fartyg

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	2 586,7	1 302,8	145,0	217,8
Nyanskaffning/aktivering	158,5	7,9	-	-
Förvärv av dotterföretag	-	1 465,5	-	-
Försäljningar och utrangeringar	- 45,5	- 371,7	-	- 72,7
Omklassificeringar	497,2	51,3	-	-
Omräkningsdifferens	- 115,4	130,9	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	3 081,5	2 586,7	145,0	145,1
Ingående avskrivningar	- 222,6	- 90,2	- 26,6	- 19,2
Försäljningar och utrangeringar	13,1	12,6	-	5,9
Årets avskrivningar	- 144,6	- 127,2	- 13,2	- 13,3
Omräkningsdifferens	21,7	- 17,8	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 332,4	- 222,6	- 39,8	- 26,6

Utgående planenligt restvärde	2 749,1	2 364,1	105,2	118,5
varav:				
Fartyg redovisade som finansiell leasing	197,2	212,9	-	-

I fartygs anskaffningsvärden ingår aktiverad ränta med 112,1 Mkr (112,4).

Operationell leasing

Omfattar bareboatchartrade fartyg	Koncernen		Moderbolaget	
Mkr	1999	1998	1999	1998
<i>Leasegivare</i>				
Antal avtal	-	-	2	2
Återstående löptid, år	-	-	7	8
Återstående leasingavgifter				
– inom 1 år	-	-	24,5	23,5
– inom 2-5 år	-	-	97,9	97,9
– efter 5 år	-	-	49,0	72,4
Anskaffningsvärde	-	-	145,0	145,0
Ackumulerad avskrivning	-	-	- 39,8	- 26,5
Årets avskrivning	-	-	- 13,3	- 13,3

Moderbolagets bareboatcharter ut har skett till helägda dotterbolaget Broström Tankers AB.

Leasetagare

Antal avtal	4	4	-	-
Återstående löptid, år	1,0 - 1,1	2,0 - 2,1	-	-
Återstående leasingavgifter				
– inom 1 år	89,4	86,5	-	-
– inom 2-5 år	2,0	86,6	-	-
– efter 5 år	-	-	-	-

Not 14 Fartygskontrakt

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ingående balans	184,3	125,8	-	-
Under året nedlagda kostnader	376,9	96,2	-	-
Under året genomförda omfördelningar	- 497,2	- 37,9	-	-
Under året gjorda nedskrivningar	0,3	-	-	-
Förvärv av dotterbolag	-	0,2	-	-
Utgående balans	64,3	184,3	-	-

Under fartygskontrakt ingår såväl till projekten hänförliga kostnader som förskott till varv.

I fartygskontrakt ingår aktiverad ränta med 2,9 Mkr (12,5).

Not 15 Övriga

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	159,3	137,1	12,6	10,8
Nyanskaffning/aktivering	10,9	25,3	0,4	1,8
Förvärv av dotterföretag	-	3,5	-	-
Försäljningar och utrangeringar	- 13,5	- 6,9	- 0,1	-
Omklassificeringar	- 1,0	- 0,6	-	-
Omräkningsdifferens	- 0,5	0,9	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	155,2	159,3	12,9	12,6

Ingående avskrivningar	- 81,9	- 74,4	- 1,5	- 1,3
Försäljningar och utrangeringar	9,4	5,7	-	-
Omklassificeringar	-	0,0	-	-
Årets avskrivningar	- 12,7	- 12,6	- 0,5	- 0,2
Omräkningsdifferens	0,3	- 0,6	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 84,9	- 81,9	- 2,0	- 1,5

Ingående nedskrivningar	- 7,9	- 7,6	-	-
Årets nedskrivningar	- 0,5	- 0,3	-	-
Utgående ackumulerade nedskrivningar	- 8,4	- 7,9	-	-

Utgående planenligt restvärde varav:	61,9	69,5	10,9	11,1
Byggnader och mark	18,9	21,9	9,5	9,6
Maskiner	1,3	2,2	-	-
Inventarier	41,0	44,2	1,4	1,5
Pågående nyanläggningar	0,7	1,2	-	-

Planenligt restvärde fastigheter i Sverige	18,9	21,9	9,5	9,6
Taxeringsvärde fastigheter i Sverige	3,8	5,1	3,4	3,3
varav byggnadsvärde	2,7	3,8	2,4	2,4

Not 16 Andelar i koncernföretag

Mkr	Moderbolaget	
	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	655,0	178,4
Årets anskaffning/återbetalning	- 10,1	476,7
Årets försäljningar	-	- 0,1
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	644,9	655,0
Ingående uppskrivningar	1,2	1,2
Ingående nedskrivningar	- 0,3	- 0,3
Utgående ackumulerade nedskrivningar	- 0,3	- 0,3
Utgående planenligt restvärde	645,8	655,9

Andelar dotter- och koncernföretag	Kapitalandel (%)	Rösträttsandel (%)	Antal aktier/andelar	Bokfört värde Mkr
Utländska dotterbolag				
Broström Van Ommeren Holding BV	100	100	1 500	464,1
Broström Tankers SA	100	100	849 971	127,2
SAS Caroline Gestion	100	100	5 000	0,7
SAS Catherine Gestion	100	100	5 000	0,7
SAS Charlotte Gestion	100	100	5 000	0,7
Svenska dotterbolag				
Nordia Shipping AB	100	100	10 000	2,5
Wintria AB	100	100	1 000	0,1
Broströms Rederi AB (koncern)	100	100	22 420 000	179,1
<i>Utländska dotterbolag</i>				
Brostrom Shipping Company, Inc	100	100	410	0,4
Brostroms Singapore Pte Ltd	100	100	500 000	1,5
Southern Chartering Pty Ltd	50,0	50,0	26 668	2,1
South West Chartering Pty Ltd	100	100	100	0,0
<i>Svenska dotterbolag</i>				
Rederi AB Ankaret (koncern)	100	100	20 500	2,6
Blidberg-Leffler AB	100	100	740	0,1
Blidberg, Metcalfe & Co AB	100	100	270	0,2
Brolandia Shipping AB	100	100	200	0,1
Bromarin AB	100	100	14 850	1,8
Broström Oil AB (koncern)	100	100	10 000	1,3
Broström Ship Management AB (koncern)	100	100	16 000	1,1
Broström Tankers AB (koncern)*	100	100	13 819 891	613,3
Broströms Resebyrå AB	100	100	1 000	1,0
AB Contenator	100	100	375	7,1
C W Rental AB	100	100	1 000	0,2
Simon Edström Shipping AB	100	100	1 000	1,0
AB August Leffler & Son	100	100	5 000	0,6
Nordic Bulkers AB (koncern)	100	100	50 500	24,2
Nordic Tank Shipping AB (koncern)	100	100	1 000	0,0
Swanship AB	100	100	1 000	0,1
Unér Shipping AB	100	100	11 625	0,8

* I skiljedom den 18 december 1998 erhöll Broström förhandstillträde till minoritetens aktier i Broström Tankers.

Förändringar i koncernens sammansättning

Sålda bolag	Tidpunkt	Andel (%)
SwanFalk Shipping AB	januari	60,0

Fullständig förteckning över organisationsnummer och säten i koncernen ingående bolag finns registrerad hos PRV.

Not 17 Fordringar hos koncernföretag

Mkr	Moderbolaget	
	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	170,5	150,0
Årets anskaffning/amortering	- 4,6	20,5
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	165,9	170,5
Utgående planenligt restvärde	165,9	170,5

Not 18 Andelar i intressebolag

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	230,9	3,6	57,5	–
Årets anskaffningar	0,9	57,5	- 1,4	57,5
Aktieägartillskott	11,4	4,8	3,0	–
Förvärv/avyttring av dotterföretag	- 1,5	161,5	–	–
Nedskrivning	- 13,8	- 8,1	–	–
Omräkningsdifferens	- 10,0	11,6	–	–
Utgående anskaffningsvärde	217,9	230,9	59,1	57,5
Ingående kapitalandelsförändring	0,0	- 14,9	–	–
Årets kapitalandelsförändring	7,1	14,9	–	–
Omräkningsdifferens	2,3	0,0	–	–
Utgående kapitalandelsförändring	9,4	0	59,1	57,5
Utgående andelsvärde	227,3	230,9	59,1	57,5
		Kapital- andel (%)		Antal aktier/ andelar
Direkt ägda				
Iver Ships Ltd		40		4 000
Indirekt ägda				
ISAB-Verbrugge Iberica SRL		50		500
SCS Port Caroline		49		400 000
SCS Port Catherine		49		448 235
SCS Port Charlotte		49		500 000
SCS 3 Maj Investissement 1		25		
SCS 3 Maj Investissement 2		25		
SNC Union Maritime de l'Océan Indien		50		
South West Chartering UK Ltd		25		5 000
Percy Tham i Oxelösund AB		50		250
Uddevalle Hamnterminal AB		39,9		10 356

Skillnaden mellan bokfört värde i koncernen och koncernens andel i intresseföretagens egna kapital uppgår till 32,2 Mkr (29,1).

Not 19 Övriga finansiella anläggningstillgångar

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Ingående anskaffningsvärde	149,7	14,3	–	–
Årets anskaffning	28,7	36,7	–	–
Förvärv av dotterföretag	–	90,5	–	–
Reglerade fordringar/avyttringar	–	- 0,2	–	–
Omräkningsdifferenser	- 10,5	8,4	–	–
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	167,9	149,7	–	–
Ingående uppskrivningar	0,3	–	–	–
Årets uppskrivning	12,3	0,3	–	–
	12,6	0,3	–	–
Ingående nedskrivningar	- 5,2	0,0	–	–
Årets nedskrivning	- 0,7	- 4,9	–	–
Omräkningsdifferens	–	- 0,3	–	–
Utgående ackumulerade nedskrivningar	- 5,9	- 5,2	–	–
Utgående bokfört värde	174,6	144,8	–	–

Not 20 Varulager m m

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Bunkers och smörjolja	4,9	5,7	–	–
Handelsvaror	6,9	5,1	–	–
Förskott till leverantörer	0,6	10,9	–	–
	12,4	21,7	–	–

Not 21 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Förutbetalda fartygskostnader	94,3	57,5	–	–
Förutbetalda charterhyror	1,2	3,2	–	–
Upplupna ship managementintäkter	4,3	13,4	–	–
Övriga förutbetalda kostnader	21,7	6,3	1,0	0,4
Övriga upplupna intäkter	12,0	26,3	0,8	0,8
	133,5	106,7	1,8	1,2

Not 22 Likvida medel

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Kortfristiga placeringar	297,6	99,9	71,3	164,2
Kassa och bank	135,2	551,3	12,3	25,4
	432,8	651,2	83,6	189,6
Outnyttjad checkräkningskredit	40,0	36,4	5,0	3,0
Avgår: pantsatta medel	- 219,7	- 196,1	–	–
Disponibel likviditet	253,1	491,5	88,6	192,6

Beviljat belopp på checkräkningskredit uppgår i koncernen till 40,0 Mkr och i moderbolaget till 5,0.

Not 23 Eget kapital

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Bundet eget kapital				
Aktiekapital	57,6	57,6	57,6	57,6
Överskottsfond	551,8	551,8	557,7	557,7
Kapitalandelsfond	41,2	33,6	–	–
Reservfond	150,8	268,3	57,1	57,1
	801,4	911,3	672,4	672,4
Fritt eget kapital				
Balanserad vinst	89,4	27,8	81,1	87,9
Årets resultat	- 29,2	15,8	- 24,5	- 29,8
	60,2	43,6	56,6	58,1
Summa eget kapital	861,6	954,9	729,0	730,5

Aktiekapitalet motsvarar 28 815 988 aktier, varav 2 125 728 A-aktier och 26 690 260 B-aktier med nominellt värde av 2 kr per aktie.

Mkr	Aktie- kapital	Bundna reserver	Fritt eget kapital
Förändring av eget kapital			
<i>Koncernen</i>			
Enl fastställd balansräkning föregående år	57,6	824,9	43,6
Justering p g a ändrad redovisningsprincip	–	28,8	–
Belopp vid årets ingång efter justering	57,6	853,7	43,6
Förändring av kapitalandelsfond	–	- 0,1	–
Förändring av omräkningsdifferens	–	- 49,6	–
Förskjutningar mellan bundet och fritt eget kapital	–	- 60,2	60,2
Utdelning	–	–	- 14,4
Årets resultat	–	–	- 29,2
Belopp vid årets utgång	57,6	743,8	60,2
Ackumulerade omräkningsdifferenser			
Ingående		38,0	
Årets omräkningsdifferenser		- 49,6	
Utgående		- 11,6	

Årets omräkningsdifferens beror huvudsakligen på nedgången i EUR-kursen i vilken valuta dotterbolaget Broström Van Ommeren Holding BV (ägarbolaget till Broström Tankers SA) redovisas.

Mkr	Aktie- kapital	Överkurs- fond	Reserv- fond	Fritt eget kapital
<i>Moderbolaget</i>				
Belopp vid årets ingång	57,6	557,7	57,1	58,1
Koncernbidrag inkl skatt	–	–	–	37,4
Utdelning	–	–	–	- 14,4
Årets resultat	–	–	–	- 24,5
Belopp vid årets utgång	57,6	557,7	57,1	56,6

Not 24 Obeskattade reserver och bokslutsdispositioner

Mkr	Moderbolaget	
	1999	1998
Akkumulerad skillnad mellan skattemässiga avskrivningar och avskrivningar enligt plan	89,7	96,0

Förändringen under året redovisas i resultaträkningen som bokslutsdisposition.

Not 25 Förlagslån

Förlagslånet, med begränsad konverteringsrätt, togs upp med Van Ommeren International BV, Rotterdam, i samband med förvärvet av Van Ommerens produkttankverksamhet under 1998. Lånet löper på tio år med amorterings- och räntevillkor enligt nedan. Konvertering kan endast påkallas om Broström under två års tid inte har betalat ränta eller amortering på kapitalbeloppet. Konverteringskursen är år 1-3 67,25 kronor och ökas därefter med 10 procent per år. Väljer långivaren att inte konvertera lånet har denne enligt låneavtalet inte möjlighet att utkräva betalning. Broström äger rätt att när som helst under lånets löptid återbetala lånet.

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Amortering, Mkr				20	30	40	40	40	51
Ränta, %	6,95	6,95/ 7,75	7,75/ 8,75	8,75	8,75	8,75	8,75	8,75	8,75

Not 26 Utjämningsreserv

Mkr	Upplöst 1999	Ställning 991231	Upplösningsplan vid nu gällande balanskurs							Summa
	1999	991231	2000	2001	2002	2003	2004	2005		
US Pickle-lease	5,9	35,3	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,8		35,3
Franskt rederistöd	14,7	61,3	15,3	15,3	15,3	8,1	3,9	3,4		61,3
Återlagda reavinster vid försäljning med återcharter	19,5	19,5	19,5	–	–	–	–	–		19,5
	40,1	116,1	40,7	21,2	21,2	14,0	9,8	9,2		116,1

US Pickle-lease

Broström Tankers SA har 1995 ingått ett renodlat finansiellt skatteleasearrangemang med tre av sina nybyggda produkttankfartyg på 45 000 dwt. Detta innebär att Broström Tankers får del av den skattebesparing som baseras på fartygsvärden om USD 119 miljoner. Ett motsvarande belopp har erhållits av avtalspartnern. En del av det erhållna beloppet, USD 99 miljoner, har i redovisningen kvittats mot framtida åtaganden till motsvarande belopp. Beloppet är insatt på spärrat bankkonto och endast disponibelt för nämnda åtagande. I resultaträkningen redovisas resultatet från pickle-leasearrangemanget som finansiell intäkt.

Leasingarrangemanget startade 1996 och löper fram till och med år 2011. Den totala vinsten för Broström Tankers är USD 18,9 miljoner, vilken år 1996 nuvärdesberäknades till USD 6,9 miljoner och beslutades att upplösas över tio år. Återstående belopp i miljoner kronor per 99-12-31 samt upplösningsplan framgår av tabell ovan. Utöver upplösningsplanen tillkommer ränteutäkt varje år fram till år 2011 motsvarande den ovan nämnda diskonteringen. Per 99-12-31 uppgår de totala framtida ränteutäkterna till ca USD 10,5 miljoner eller 89 Mkr.

I samband med Broströms förvärv av Van Ommerens produkttankverksamhet har Koninklijke Van Ommeren NV garanterat det framtida resultatet från pickle-leasearrangemanget.

Då de in- och utgående kassaflödena i pickle-lease är i samma valuta, US-dollar, och matchar varandra, tar Broström ingen valutarisk med undantag för den framtida vinsten.

Franskt rederistöd

Återbetalning av rederistöd blir aktuellt om fartygen utflaggas tidigare än överenskommet. Upplösning sker i ungefär samma takt som återbetalningsskyldigheten upphör.

Not 27 Latent skatt

Skillnaden i moderbolaget mellan, å ena sidan, den inkomstskatt som har redovisats i resultaträkningen under räkenskapsåret och tidigare räkenskapsår samt, å andra sidan, den inkomstskatt som belöper sig på verksamheten för dessa år utgörs dels av latent skatt på obeskattade reserver 25,1 Mkr (26,9), dels av latent skattefordran på kostnad återförd i beskattningen och avdragsgill kommande år, 26,4 Mkr (23,3), samt av latent skattefordran på taxerat underskottsavdrag 0,8 Mkr (7,8).

Latent skatteskuld i koncernen, utgörande nettot av latent skattefordran och latent skatteskuld, uppgår till 308,6 Mkr (315,3) och redovisas under egen rubrik. Av koncernens latent skatteskuld avser 99,1 Mkr (128,3) skatt på obeskattade reserver. Koncernens latent skattefordran uppgår till 37,7 Mkr (83,1).

Not 28 Avsättningar

Pensioner	Koncernen		Moderbolaget	
Mkr	1999	1998	1999	1998
Skuld pensioner, PRI	46,2	49,7	–	–
Skuld pensioner, övriga	25,1	27,2	–	–
Övriga avsättningar	4,0	6,7	–	–
	75,3	83,6	–	–

Not 29 Långfristiga skulder

Nedan anges den del av långfristiga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen:

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Skulder till kreditinstitut	1 088,9	977,6	19,7	30,9
Övriga skulder	66,6	78,7	–	–
	1 155,5	1 056,3	19,7	30,9

Skulder till kreditinstitut och övriga

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Valuta				
AUD	0,4	0,2	–	–
SEK	301,1	326,8	12,0	20,0
USD	2 168,8	1 761,1	94,4	102,6
EUR	29,5	37,8	–	–
Latent kursdifferens	- 221,1	- 73,0	- 18,6	- 15,6
Räntebärande skulder	2 278,7	2 052,9	87,8	107,0
Avgår kortfristig del	- 200,6	- 156,9	- 19,2	- 19,2
	2 078,1	1 896,0	68,6	87,8

varav avser finansiell leasing	158,7	158,5	–	–
Kortfristig skuld i finansiella leasingavtal	18,0	16,7	–	–

Not 30 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Upplupna fartygskostnader	41,4	33,4	–	–
Upplupna speditjonskostnader	9,1	6,5	–	–
Upplupna personalkostnader	35,4	58,8	3,2	2,4
Upplupna räntor	47,2	43,9	3,3	3,3
Förutbetalda charterhyror	5,8	0,7	–	–
Övriga upplupna kostnader	12,4	13,5	0,5	1,0
Övriga förutbetalda intäkter	0,9	1,1	–	–
	152,2	157,9	7,0	6,7

Not 31 Ställda säkerheter

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
För egna skulder och avsättningar				
Avseende pensioner och liknande förpliktelser:				
Likvida medel	0,0	8,6	–	–
Avseende skuld till kreditinstitut:				
Likvida medel	219,7	188,1	–	–
Aktier i dotterbolag	191,9	238,1	179,1	179,1
Företagsinteckningar	57,4	57,4	3,5	3,5
Fastighetsinteckningar	9,8	9,8	–	–
Fartygsinteckningar	1 248,8	889,5	120,0	120,0
	1 727,6	1 391,5	302,6	302,6

Not 32 Ansvarsförbindelser

Mkr	Koncernen		Moderbolaget	
	1999	1998	1999	1998
Borgens- och övriga ansvarsförbindelser	233,3	245,5	–	0
Ansvarsförbindelser till förmån för dotterbolag	–	–	987,1	1 046,2
Ansvarsförbindelser till förmån för intressebolag	445,9	522,4	–	–
	679,2	767,9	987,1	1 046,2
Tillgångar i berörda intressebolag	771,0	883,9		

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Broström Van Ommeren Shipping AB (publ)

Org nr 556005-1467

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Broström Van Ommeren Shipping AB (publ) för år 1999. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga fel. 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 den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag till vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger därmed en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige.

Vi tillstyrker att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Göteborg den 23 mars 2000

Pär Sundaeus
Auktoriserad revisor

Lars Nordberg
Auktoriserad revisor

Ledning



Lennart Simonsson, född 1950.
Verkställande direktör, anställd sedan 1982.
Innehav av aktier i Broström Van Ommeren Shipping AB:
7 200 A-aktier och 29 800 B-aktier.
Delägare i Shipinvest Intressenter AB, se sid 31.



Anders Dreijer, född 1953.
Vice verkställande direktör, anställd sedan 1984.
Innehav av aktier i Broström Van Ommeren Shipping AB:
24 000 A-aktier och 97 000 B-aktier.
Delägare i Shipinvest Intressenter AB, se sid 31.



Lennart Johansson, född 1943.
Koncernadministration, anställd sedan 1968.
Innehav av aktier i Broström Van Ommeren Shipping AB:
10 000 B-aktier.



Patrick Decavèle, född 1950.
Verkställande direktör i Broström Tankers SA, Paris, Frankrike, anställd sedan 1980.
Innehav av aktier i Broström Van Ommeren Shipping AB:
2 400 B-aktier.



Tore Angervall, född 1944.
Verkställande direktör i Broström Tankers AB, anställd sedan 1972.
Innehav av aktier i Broström Van Ommeren Shipping AB:
0 aktier.



René Rostant, född 1948.
Ordförande och Commercial Director i Iver Ships AS, Sandefjord, Norge,
anställd sedan 1982.
Delägare (16,8 procent) i Iver Ships Ltd.
Innehav av aktier i Broström Van Ommeren Shipping AB:
0 aktier.

Styrelse

Övre raden
från vänster

Claes Lundblad, ledamot
Göteborg, advokat, född 1946,
invald 1998.
Delägare och ordförande i
Mannheimer Swartling Advokatbyrå.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.

Vilgot Johansson, ledamot
Skärhamn, född 1932, ledamot 1977-1982,
återinvald 1990.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.
Se sid 31 avseende ägarförhållanden.

Stellan Werne, ledamot
Lidingö, född 1949, invald 1998.
Representant för HTF-anslutna
medlemmar inom Broström.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.

Leif Rogersson, ledamot
London, född 1940, invald 1994.
Ordförande i Alfa Laval AB, Alfa Laval
Agri AB och Tetra Pak Hoyer A/S.
Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i
Haldex AB och TAC AB.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.



Åke Rahmberg, ledamot
Malmö, född 1944, invald 1998.
Ordförande i Södra avdelningen av Svenska
Maskinfälsförbundet/Sjöbefälen.
Representant för Svenska Maskinfälsför-
bundet/Sjöbefälens klubb i Broström Ship
Management AB.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 2 000 B-aktier.

Rolf Öström, ledamot (ej med på bilden)
Stockholm, född 1944, invald 1999.
Representant för Sveriges Fartygsbefäls-
förening.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.

Nedre raden
från vänster

Rick C van Westenbrugge,
ledamot
Rotterdam, Nederländerna,
född 1949, invald 1999.
Ledamot i The Executive Board
of Royal Vopak NV.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.
Se sid 31 avseende ägarförhållanden.

Roelof R Hendriks, ledamot
Breukelen, Nederländerna,
född 1955, invald 1998.
Vice ordförande i The Executive Board
of Royal Vopak NV.
Övriga styrelseuppdrag: Ledamot
i BV Van Diepen's Scheepsbouw- en
Beheer Maatschappij.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.
Se sidan 31 avseende ägarförhållanden.

Lars-Olof Gustavsson, ordförande
Lidingö, född 1943, invald 1995.
Ordförande i Four Seasons Venture
Capital AB.
Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i
Four Seasons Venture A/S, Four Seasons
Venture II A/S, Svenska Rotormaskiner AB
och Opcon AB. Ledamot i TPC
Components AB.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 1 000 B-aktier.
Se sid 31 avseende ägarförhållanden.

Peter Cowling, ledamot
Bramdean, England, född 1939, invald 1999.
Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i The
General Committee of Lloyds Register,
Southern Shipmanagement (Chile) Limitada,
Sveriges Ångfartygs Assurans Förening och
Wallem Ltd.
Innehav av aktier i Broström Van
Ommeren Shipping AB: 0 aktier.

Revisorer

Pär Sundaeus, född 1947
Auktoriserad revisor.
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB.
Revisor sedan 1986.

Lars Nordberg, född 1943
Auktoriserad revisor.
Nordberg & Hilmerzon Revisionsbyrå AB.
Revisor sedan 1994.

Revisors- suppleanter

Bror Frid, född 1957
Auktoriserad revisor.
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB.
Revisorssuppleant sedan 1998.

Berth Hilmerzon, född 1948
Auktoriserad revisor.
Nordberg & Hilmerzon Revisionsbyrå AB.
Revisorssuppleant sedan 1996.

Styrelseberättelse

Styrelsen har sedan den ordinarie bolagsstämman den 11 maj 1999 hållit sju sammanträden fram till fastställandet av denna årsredovisning.

Styrelsen fastställde den 11 maj 1999 en arbetsordning som reglerar arbetsfördelning och ansvar mellan styrelsen, dess ordförande och VD. Denna innebär att styrelsen fastställer strategier, affärsplaner och budgetar samt delårsrapporter och bokslutskommuniké. Vidare har styrelsen att tillsätta och avsätta VD samt besluta om betydande förändringar i Broströms organisation och verksamhet. I arbetsordningen fastslås också beloppsgränser för när styrelsen skall besluta om investeringar, förvärv och lån. Vid samma styrelsesammanträde fastställdes även instruktion för VD.

1999/00 har styrelsen behandlat flera för Broström viktiga ärenden, vilka krävt ett aktivt engagemang från ledamöterna. Bl a har styrelsen under året antagit en ny koncernövergripande policy för frågor som rör hantering av utländska valutor samt en koncerngemensam s k SHE-policy (Safety, Health and Environment), som trädde i kraft den 1 januari 2000.

Till bolagsstämman hade två ledamöter undanbett sig omval och ersattes av Rick C van Westenbrugge från Royal Vopak och Peter Cowling, som bl a är styrelseledamot i Wallem Ltd.

Koncernens administrative chef, Lennart Johansson, har under året fungerat som styrelsens sekreterare. Styrelsen har inte haft några kommittéer eller utskott.

FÖRHÅLLANDE TILL NÄRSTÅENDE

- För att säkerställa räntebindningstider och räntenivåer för lån hade Broström vid årsskiftet utestående "ränteswapar" motsvarande en lånevolym på USD 78 miljoner (85) i enlighet med avtal med Royal Vopak.
- Broströms franska fartyg har varit kaskoförsäkrade med 20 procent på den franska marknaden och återstoden i ett "captive"-bolag inom Vopak-koncernen, Van Ommeren Logistics Insurances Ltd, Dublin, Irland. Bolaget har återförsäkrat huvuddelen av sitt åtagande på den internationella marknaden.
- Broström Tankers SA har för sin icke-franska besättning tecknat ett "Crew Service"-avtal med ett bolag inom Vopak, Van Ommeren Bremen GmbH, Bremen, Tyskland.
- Under 1997 såldes fartyget UNITED TONY till dotterbolag inom Four Seasons Venture Capital-koncernen och återchartrades på bareboatbasis för en period av tio år med köption.
- Broström är 25-procentig delägare i en kontors- och industrifastighet i Skärhamn. Större hyresgäster är bland andra Broströms dotterbolag Broström Ship Management och Komvux. Den andre delägaren är ett bolag, Tourane AB, som ägs av familjen Vilgot Johansson. Vilgot Johansson är styrelseledamot i Broström Van Ommeren Shipping AB.

För samtliga avtal och överenskommelser med närstående gäller marknadsmässiga villkor.

Adresser

SHIPPING

Broström Van Ommeren Shipping AB (publ)*

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 00
Telefax 031-711 80 30
info@brostrom.se
www.brostrom.se

* föreslagen namnändring till Broström AB

Tanksjöfart

Broström Tankers AB

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 60 00
Telefax 031-61 60 12
Telex 21060 utank s
brotank@brostrom.se

Broström Tankers SA

5 et 7 Avenue Percier
FR-75008 Paris, FRANKRIKE
Telefon +33 1 42 99 66 66
Telefax +33 1 45 63 87 82
brotank.paris@brostrom.fr

Iver Ships AS

P O Box 2243
NO-3203 Sandefjord, NORGE
Besöksadress:
Ranvikstranden 2
Telefon +47 33 42 52 00
Telefax +47 33 42 52 10
iver.staff@iverships.no
www.iverships.no

Ship Management

Broström Ship Management AB

Box 39
471 21 Skärhamn
Besöksadress:
Industrivägen 7
Telefon 0304-67 67 00
Telefax 0304-67 11 10
Telex 2428 fman s
shipman@brostrom.se

Grensen 3
NO-0159 Oslo, NORGE
Telefon +47 22 34 62 00
Telefax +47 22 34 62 20
Telex 11301 singa n

Broström Tankers SA

5 et 7 Avenue Percier
FR-75008 Paris, FRANKRIKE
Telefon +33 1 42 99 66 66
Telefax +33 1 45 63 87 82
brotank.paris@brostrom.fr

Bulksjöfart

Broströms Rederi AB

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 00
Telefax 031-711 80 30
info@brostrom.se

Bromarin AB

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 00
Telefax 031-711 80 30
info@brostrom.se

MARINE & LOGISTICS SERVICES

Bulk Logistics

Nordic Bulkers AB

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 20
Telefax 031-61 61 70
info@nordic-bulkers.se
www.nordic-bulkers.se

Box 1048
171 21 Solna
Besöksadress:
Hannebergsgatan 22/
Centralvägen 15
Telefon 08-444 79 30
Telefax 08-444 79 35
industrial@nordic-bulkers.se

Wallhamns Hamn
471 99 Vallhamn
Telefon 0304-66 80 15
Telefax 0304-66 82 92
wallhamn@nordic-bulkers.se

Fridhemsgatan 33
271 39 Ystad
Telefon 0411-120 80
Telefax 0411-149 09
ystad@nordic-bulkers.se

Hamnen, Burmagatan
296 32 Åhus
Telefon 044-24 81 35
Telefax 044-24 23 46
ahus@nordic-bulkers.se

ISAB-Verbrugge Iberica SRL

P O Box 108
ES-43006 Tarragona, SPANIEN
Besöksadress:
Poligono Industrial Riu Clar
Parcela 203
Telefon +34 977 55 04 87
Telefax +34 977 55 09 23
isab@tinet.fut.es
www.fut.es/~isab/

Ship Agencies

Blidberg, Metcalfe & Co AB

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 80
Telefax 031-13 72 42
Telex 20814 goagent s

AB August Leffler & Son

403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 80
Telefax 031-13 72 42
Telex 20814 goagent s
gothenburg@leffler.se
www.leffler.se

Box 13
453 21 Lysekil
Besöksadress:
Marinbyggnaden,
Brofjordens hamn
Telefon 0523-66 04 55
Telefax 0523-66 03 96
Telex 42182 augle s
brofjorden@leffler.se

Swanship AB

Box 212
453 25 Lysekil
Besöksadress:
Gullmarskajen
Telefon 0523-61 17 40
Telefax 0523-104 80
Telex 42044 swanshi s
info@swanship.se

Uddevala Hamnterminal AB

SwanFalk Shipping AB
Box 543
451 25 Uddevalla
Besöksadress:
Bastiongatan 5
Telefon 0522-912 00/913 00
Telefax 0522-336 30
info@uddevalla-hamn.se
www.uddevalla-hamn.se

Simon Edström Shipping AB

Box 23
374 21 Karlshamn
Besöksadress:
Drottninggatan 11
Telefon 0454-154 75
Telefax 0454-156 23
Telex 4553 edstrom s
shipagent@edstromshipping.se

Unér Shipping AB

Box 743
601 16 Norrköping
Besöksadress:
Sjötullsgatan 9
Telefon 011-21 10 00
Telefax 011-18 81 70
Telex 64033 uner s
info@uner.se
www.uner.se

Box 3094
593 03 Västervik
Besöksadress:
Lucernahamnen
Telefon 0490-355 88
Telefax 0490-336 66

Hamngatan 1
385 42 Bergkvara
Telefon 0486-205 64
Telefax 0486-205 64

Norra Strandgatan 54
572 32 Oskarshamn
Telefon 0491-76 90 49
Telefax 0491-76 90 49

Percy Tham i Oxelösund AB

Box 1400
613 24 Oxelösund
Besöksadress:
Thams väg 6
Telefon 0155-306 00
Telefax 0155-323 02
Telex 64006 thamalm s
percy.tham@thams.se

Resebyrå

Broströms Resebyrå AB

Holmen:
403 30 Göteborg
Besöksadress:
Gullbergs Strandgata 6
Telefon 031-63 69 60
Telefax 031-15 53 75
travel.holmen@brostrom.se

Lilla Bommen:
Box 11917
404 39 Göteborg
Besöksadress:
Lilla Bommen 1
Telefon 031-771 31 00
Telefax 031-771 31 09
travel.bommen@brostrom.se

Oljehandel

Broström Oil AB

Brokloster AB
403 30 Göteborg
Besöksadress:
Östra Hamngatan 7
Telefon 031-61 61 00
Telefax 031-711 80 30
Telex 2561 brooil s
oil@brostrom.se

Bolagsstämma

Ordinarie bolagsstämma i Broström Van Ommeren Shipping AB (publ) hålls torsdagen den 11 maj 2000 kl 17.00 på Lilla Bommen Konferens Center, Lilla Bommen 2, Göteborg.

Rätt att delta i stämman

Rätt att delta i stämman har den aktieägare som dels är registrerad i den utskrift av aktieboken som görs den 28 april 2000, dels i föreskriven tid har anmält sin avsikt att delta. Aktieägare kan låta sig företrädas av annan person genom fullmakt.

Registrering i aktieboken

Den som har sina aktier förvaltarregistrerade genom banks notariatavdelning eller hos fondhandlare måste tillfälligt omregistrera sina aktier i eget namn hos VPC. Sådan inregistrering skall vara verkställd senast den 28 april. För att detta skall kunna ske i tid bör begäran om omregistrering lämnas i god tid.

Anmälan

Anmälan om deltagande i stämman sker per post under adress Broström Van Ommeren Shipping AB (publ), 403 30 Göteborg, per telefon 031-61 61 00, per fax 031-711 80 30 eller per e-post receptionen@brostrom.se. Anmälan skall vara företaget tillhanda senast den 5 maj 2000 kl 16.00.

Utdelning

Styrelsen föreslår bolagsstämman att utdelning lämnas med 0,25 kronor per aktie för 1999. Avstämningsdag föreslås vara den 16 maj 2000 och utbetalning föreslås ske den 19 maj 2000.

FACKORDLISTA

Bareboatcharter

Redaren hyr ut fartyget utan man-skap, ofta under en lång period. Den som hyr fartyget betalar driftsutgifterna medan bareboathyran betalas till redaren med en fast summa varje månad.

Barlastresa

Sjötid utan last, positionering till lastningshamn.

Bulk

Oförpackad fartygslast, t ex kol, malm och spannmål.

Bunker

Benämningen på fartygets driv-medel, dvs den olja som används i fartygets maskineri.

Dödvikt (dwt)

Vikten av den last, bunker och lös utrustning som fartyget förmår bära.

Produkttanker

Fartyg som transporterar raffinerade oljeprodukter.

Skepps- eller fartygsklarering

Ombesörjande av olika formaliteter och utbetalningar av hamnavgifter, tull etc i samband med att ett fartyg anlöper eller avgår från en hamn. Klareringen sköts av klarerare anställda av rederiets ombud i hamnen.

Spotmarknad

Fraktmarknad där kontrakt sluts för enstaka resor.

Timecharter (Tidsbefraktning)

Redaren hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat mot en betalning som utgår med en viss summa per dag eller en viss summa per ton dödvikt och månad. Den som hyr fartyget betalar för bunker och hamnavgifter.

Transportkontrakt (Contract of Affreightment)

Redaren förbinder sig att transportera en bestämd lastkvantitet mellan avtalade destinationer över en viss period. Ofta stipuleras hur långa intervallen skall vara mellan varje resa och största tillåtna fartygsstorlek.

