

Årsredovisning

2010



TRANSPULP

Innehåll

2010 i korthet	2
Utblick 2011	3
VD har ordet	4
Intervju med styrelseordföranden	5
Strategi och finansiella mål	6
TransAtlantics operativa verksamhet	8
Affärsområde Industrial Shipping	10
Affärsområde Offshore/Icebreaking	16
Säkerhet och miljö	22
Organisation och medarbetare	26
Fartygsförteckning	28
Aktien	30
Femårsöversikt med nyckeltal	32
Bolagsstyrningsrapport	34
Styrelse	39
Ledning	40
Förvaltningsberättelse	41
Ekonomisk redovisning	
Resultaträkning	45
Balansräkning	46
Eget kapital	48
Kassaflödesanalys	49
Noter	50
Styrelsens underskrifter	74
Revisionsberättelse	75
Årsstämma och kalender 2011	76
Definitioner och ordlista	

TransAtlantic 2010



TransAtlantics operativa verksamhet

TransAtlantics operativa verksamhet är sedan 2007 uppdelad i två affärsområden, Industrial Shipping och Offshore/Ice-breaking. Verksamheten inom Industrial Shipping består i sin tur av divisionerna RoRo Baltic, Container och Bulk.

Fartygsflottan består av 35 fartyg samt två nybyggnadskontrakt.

Läs mer på sid 8–9



Affärsområde Industrial Shipping

Industrial Shipping består av tre divisioner som samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för de sammanlagt 29 fartygen. Med Östersjön som geografisk bas täcker affärsområdet olika kundsegment inom nordisk basindustri. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitets-tänkande, långsiktighet och nära samarbete.

Läs mer på sid 10–15

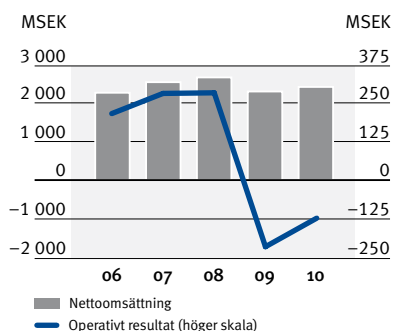


Affärsområde Offshore/Icebreaking

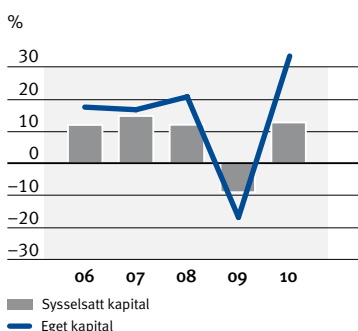
Med specialanpassat tonnage och besättningar med specialist-kunskaper erbjuder affärsområdet oljeprospekterande kunder i arktiska farvatten en säker och förutsägbar operation genom en integrerad offshore- och Ice Managementtjänst. För svenska Sjöfartsverkets räkning sker vid behov isbrytning i Östersjön under januari–mars.

Läs mer på sid 16–21

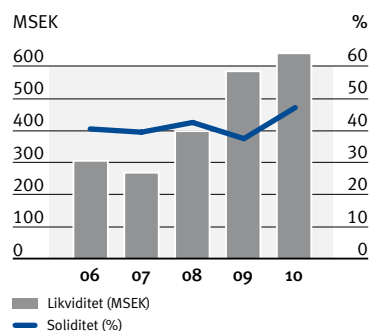
Nettoomsättning och operativt resultat



Avkastning på sysselsatt och eget kapital



Likviditet och soliditet



2010 i korthet

Nettoomsättningen ökade till 2 394 MSEK (2 284) och beror i huvudsak på ökad aktivitet och högre sysselsättning inom Affärsområde Offshore/Icebreaking. Resultatet före skatt uppgick till 407 MSEK (–276) och resultatet per aktie uppgick till 16,60 SEK (–8,00). Resultatet har påverkats med 775 MSEK genom förvärvet av joint venture-bolagen inom Affärsområde Offshore/Icebreaking samt av nedskrivningar av fartygsvärden om –241 MSEK inom Affärsområde Industrial Shipping. Ingen utdelning föreslås för verksamhetsåret 2010.

Kvartal 1

Isbrytning i Östersjön

Efterfrågan passerade bottenläget. För första gången någonsin blev alla tre kombinerade offshore/isbrytarfartygen avropade av svenska Sjöfartsverket för isbrytning i Östersjön under perioden februari–mars. Långtidskontrakt tecknades för de fyra offshorefartygen. Övertidsblockad och hamnarbesträjk i Finland påverkade resultatet med –20 MSEK. En dom i Högsta Domstolen i Norge innebar en positiv tonnageskatteeffekt om 65 MSEK.

Kvartal 2

Samtliga offshorefartyg långtidsuthyrda

Generellt sett noterades en bättre efterfrågan. I slutet av maj levererades det nybyggda AHTS-fartyget Loke Viking från Zama-konavarvet i Spanien och gick omedelbart in i en charter utanför Grönland. Det innebär att samtliga fem offshorefartyg var uthyrda på längre kontrakt under perioden, varav fyra i arktiska farvatten.

SAMMANFATTNING AV ÅRET

- Andelen långtidskontrakt ökade för fartygen inom Affärsområde Offshore/Icebreaking.
- Den arktiska satsningen inom offshore fortsatte.
- Affärsområde Industrial Shipping uppvisade en fortsatt ojämn resultatutveckling för helåret, framför allt inom Atlantrafiken.
- Kvalitetssystemen med starkt fokus på miljö- och säkerhetsarbetet vidareutvecklades.
- TransAtlantic genomförde sin största affär någonsin genom förvärvet av utestående aktier i joint venture-bolagen inom Trans Viking.

Kvartal 3

Förvärv av Trans Viking

Positivt rörelseresultat för kvartalet. Stefan Eliasson utsågs till VD och koncernchef. TransAtlantics största affär någonsin genomfördes när utestående aktier i joint venture-bolaget Trans Viking förvärvades. Nyemissionen i samband med förvärvet innebar att norska Kistefos blev ny majoritetsägare. Vid extra bolagsstämma den 22 september utsågs Christen Sveaas till ny styrelseordförande.

Kvartal 4

Positiv resultatutveckling för Offshore/Icebreaking

Ett långtidskontrakt tecknades för det nybyggda AHTS-fartyget Njord Viking med oljebolaget ENI. Kontraktsvärdet uppgår till 430 MNOK. Affärsområde Industrial Shippings resultat för det fjärde kvartalet påverkades av pressade fraktrater och minskade volymer, framför allt inom division Bulk.

Nyckeltal ¹⁾

	Jan–Dec 2010	Jan–Dec 2009	Jan–Dec 2008
Nettoomsättning, MSEK	2 394	2 284	2 648
Operativt resultat före skatt, MSEK	–121	–213	283
Resultat före skatt, MSEK	407	–276	259
Resultat efter aktuell skatt, MSEK	406	–277	257
Resultat efter full skatt, MSEK	585	–221	266
Nettoresultat per aktie, SEK	16,60	–8,0	9,5
Eget kapital, SEK/aktie	43,20	42,4	50,9
Avkastning på sysselsatt kapital, %	12,80	–9,0	12,5
Avkastning på eget kapital, %	32,80	–17,1	20,2
Soliditet per balansdagen, %	46,60	37,0	42,0

1) Jämförbarheten mellan åren påverkas då Affärsområde Offshore/Icebreaking från och med fjärde kvartalet 2010 ägs till 100% (tidigare 50%).

Utblick 2011

Inom industriell shipping råder fortsatt hård konkurrens och utrymmet för stigande fraktrater från nuvarande låga nivåer är begränsat. TransAtlantics avtal om att förvärva rederi- och logistikföretaget Österströms gör att verksamheten inom Affärsområde Industrial Shipping får en konkurrenskraftig storlek och en bas för att förbättra kundnyttan och lönsamheten.

Inom arktisk offshore ökar aktiviteten ytterligare och det som ligger närmast i tiden är nya operationer utanför Grönland och i ryska kustområden. Dessutom kommer aktiviteterna i Barents hav att öka. TransAtlantic kommer att vara väl positionerade för att möta en ökad efterfrågan på tonnage. Fokus ligger på att teckna fler långa charteravtal med de större oljebolagen som verkar på denna marknad.

För att säkerställa framtida fokus och expansion i koncernens affärsområden, Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking, förbereds för en framtida delning av bolaget. Delar av verksamheten inom Affärsområde Offshore/Icebreaking kommer att flyttas till Danmark och ett huvudkontor för verksamheten kommer att etableras i Köpenhamn. Inom Affärsområde Industrial Shipping kommer en omorga-

nisation att genomföras med fokus på en framgångsrik integration av det förvärvade rederi- och logistikföretaget Österströms. Verksamheten ska anpassas så att en förbättrad balans uppnås mellan kapacitetsutbud och efterfrågan.

Med förnyad styrka ska TransAtlantic utvecklas till att bli en ledande aktör inom de segment rederiet verkar.

FAKTA OM TRANSATLANTIC

Huvudkontoret ligger i Skärhamn. Verksamhet bedrivs också från kontor i bland annat Göteborg, Helsingborg, Västerås, Södertälje, Helsingfors, Kristiansand, Moskva och Goole.

- ▶ Flottan består av 35 fartyg, två nybyggnadskontrakt samt fartyg inchartrade på kortare perioder.
- ▶ Omsättningen för 2010 uppgick till 2 394 MSEK.
- ▶ Antal aktieägare uppgick vid årsskiftet till 6 783.
- ▶ Bolaget är noterat på NASDAQ OMX Stockholm, Small Cap-listan.
- ▶ Antal anställda var vid årsskiftet 704.

● Kontor

◀ Verksamhetsområden

Västerås ● Helsingfors
Kristiansand ● Göteborg ● Moskva
Goole ● Helsingborg

VD har ordet

Ett händelserikt år är slut. Efter en besvärlig inledning har vi genom främst egna insatser kunnat stärka den underliggande lönsamheten, och med förvärvet av Trans Viking har vi genomfört TransAtlantics största och kanske viktigaste affär någonsin.

I mitt VD-ord för ett år sedan fick jag sammanfatta ett av de värsta åren någonsin inom shipping och det sämsta resultatet i TransAtlantics historia. Global recession, finanskris och ännu en våg av stora nybeställningar bland redarna gav extremt svåra förutsättningar för de flesta verkssamma i denna bransch. Med den bakgrunden började vi därför 2010 som vi avslutade 2009 – att arbeta fokuserat för att vända resultatutvecklingen genom sänkta kostnader och omstruktureringar samt att genom ett tätt samarbete med kunderna finna gemensamma lösningar.

Under 2010 har vi sett hur den underliggande verksamheten successivt stärkts lönsamhetsmässigt. Resultatvändningen beror dels på förbättrade volymer, men framför allt är det en effekt av våra egna insatser. Vi har omförhandlat hyror, lämnat tillbaka fartyg, effektiviserat trafiken och fokuserat än mer på fartygens fyllnadsgrad. Och vi har jobbat intensivt för att finna nya kunder och kontrakt.

Affärsområdet Offshore/Icebreaking utvecklades bäst under året, och för första gången någonsin var alla fartygen uthyrda på längre kontrakt. Vi såg en betydligt högre aktivitet inom arktisk offshore, bland annat med prospekteringar utanför Grönland och i ryska farvatten. Våra tjänster inom detta segment har visat sig vara konkurrenskraftiga och vi har fått fler och fler förfrågningar om uppdrag. Under 2010 genomförde vi uppdrag i Beaufort Sea, Barents Hav och utanför Grönlands kust, vilket har visat styrkan i vår unika, integrerade tjänst inom arktisk offshore.

Vad gäller den generella utvecklingen på offshoremarknaden så var den fortsatt svag under 2010 och speciellt svagt var det på offshorespotmarknaden i Nordsjön. Stora leveranser av nytt tonnage har skapat ett överutbud som har satt press på raterna. Men orderboken börjar nu krympa vilket tillsammans med ökad aktivitet bör medföra att marknaden gradvis förbättras de närmaste åren. De långsiktiga förutsättningarna är gynnsamma med fortsatt hög efterfrågan på olja och gas, främst drivet av BRIC-ekonomierna.

Inom affärsområde Industrial Shipping är bilden inte lika tydlig. Under 2010 hade vi områden med stark volymtillväxt medan andra uppvisade oförändrad aktivitet. Den svaga utvecklingen i främst USA men även i Europa har dämpat efterfrågan och detta har i sin tur påverkat vår trafik negativt, även om det fanns ljusglimtar. Den starkaste utvecklingen visade linjerna från norra Östersjöregionen till norra Europa och containerlinjen till England. En kraftfull återhämtning i den svenska exportindustrin, som gynnats av utvecklingen på tillväxtmarknaderna, var den främsta orsaken till detta.

Under året har vi fortsatt att arbeta intensivt med vår strategi. För att kunna nå en framgångsrik position måste TransAtlantic koncentrera resurserna till de enheter som kan etablera bärkraftiga, långsiktiga affärsidéer. En viktig del i den strategin är förvärvet av de utestående aktierna i Trans Viking. Denna affär, som var rederiets största någonsin och som innebar att norska Kistefos blev ny huvud-



ägare, har gjort TransAtlantic till ett större och tydligare bolag.

Men, även om resultatutvecklingen har vänt så är vi långt ifrån nöjda. Nu gäller det att dra nytta av alla genomförda åtgärder och aktiviteter – och samtidigt initiera nya – i syfte att få TransAtlantic att växa på ett kraftfullt och lönsamt sätt. De strategiska förändringar som TransAtlantic kommunicerade i slutet av mars 2011 är ett viktigt led i denna utveckling. I samband med detta har jag dock valt att avsluta min anställning och vill önska min efterträdare Rolf Skaarberg lycka till. Jag vill också passa på att tacka samtliga TransAtlantics anställda som under året kämpat hårt och målmedvetet samt styrelsen som stöttat och uppmuntrat oss och alla våra aktieägare. Nu gäller det för TransAtlantic att ta tillvara möjligheterna att bli en ledande aktör inom sina segment.

Skärhamn, mars 2011
Stefan Eliasson
VD och koncernecef

Intervju med styrelseordföranden

Förvärvet hösten 2010 av utestående aktier i Trans Viking medförde att TransAtlantic fick en ny huvudägare i Kistefos AS. Dessutom blev Kistefos grundare och ägare Christen Sveaas ny styrelseordförande i TransAtlantic.

Christen Sveaas, vad var det viktigaste argumentet till affären som gjorde att Kistefos blev majoritetsägare i TransAtlantic?

– Det viktigaste för Kistefos var att få ägar-mässig och strategisk kontroll över offshore-verksamheten i Trans Viking.

Vilken unik kompetens kommer Kistefos att kunna tillföra TransAtlantic?

– Vi ser inte att vi i Kistefos har unik kompetens, men vi har beslutskraft och starkt fokus på lönsamhet och strategisk utveckling.

Vilka ser du som TransAtlantics främsta framgångsfaktorer?

– De viktigaste framgångsfaktorerna är besättningarnas gedigna erfarenhet och kunskap, framför allt inom området Ice Management.

Hur ser du på TransAtlantics resultat 2010?

– Resultatet var fortsatt svagt, och nödvändiggör ett nytänkande och införandet av en tydlig handlingsplan för verksamheten inom Affärsområde Industrial Shipping.

Inom vilka områden ska bolaget växa/investeras? Finns det planer på ytterligare investeringar i nytt tonnage?

– Nu har vi precis ingått avtal om att förvärva rederi- och logistikföretaget Österströms som gör att verksamheten inom Industrial Shipping blir betydligt större och tillförs ytterligare kompetenser och kundrelationer. Verksamheten ska nu strömlinjeformas så att vi kan lägga en grund för lönsamhet från 2012 och framåt. Offshoreverksamheten är med sina åtta

fartyg för liten för att kunna uppnå en kritisk massa. Vi ska därför under 2011 besluta om en fortsatt expansion där framför allt finansieringen av nybyggen är nyckeln.

Vad förväntar du dig av utvecklingen inom arktisk offshore?

– Vi förväntar oss många spännande möjligheter, men också en allt starkare konkurrens, vilket de stora oljebolagen som beställare av tjänsterna kommer att sörja för.

Vad väntar du dig av 2011?

Möjligheter och risker?

– År 2011 blir ett mycket utmanande år för TransAtlantic med en fortsatt orolig marknad, hård konkurrens och behov av nya, kostnadseffektiva kundlösningar. Efter köpet av Österströms inom Industrial Shipping måste det genomföras en omorganisation av denna verksamhet. Samtidigt står det klart att det finns små synergier mellan de båda affärsområdena Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking. Kistefos har därför för avsikt att dela rederiet i två delar och notera offshoredelen på Oslo-börsen, som är världens ledande börs inom sektorn oil services.

Vad är din syn på investeringen i TransAtlantic så här långt?

– I Kistefos är vi överraskade av det svaga resultatet och den oklara organisationen inom Industrial Shipping, och investeringen har så här långt varit otillfredsställande. Men Kistefos är en mycket långsiktig investerare, och vi ska hantera de utmaningar vi möter och ställa upp med kapital



och alla våra kompetenser för att få lönsamhet i alla TransAtlantics verksamheter.

Vilka är styrelsens närmaste utmaningar?

– Utmaningarna för 2011 är först och främst omorganisationen av Industrial Shipping och att integrera Österströms i den nya organisationen, delningen av TransAtlantic i två bolag samt att se över kapitalbehovet och rekrytera en ny VD för offshoreverksamheten.

KORT OM KISTEFOS AS

Kistefos AS, som tidigare hette Viking Supply Ships AS, förvärvades av Christen Sveaas och andra investerare under 1989. Christen Sveaas blev sedermera ensamägare av bolaget. Under de senaste åren har Kistefos AS etablerat sig inom shipping och offshore men har även stora intressen i fastighets- och finansbranschen. Bolaget har cirka 20 anställda och huvudkontor vid Aker Brygge i Oslo.

Strategi och finansiella mål

TransAtlantics verksamhet drabbades under 2009 med full kraft av den finansiella krisen, vilket innebar en kraftig resultatförsämring och att koncernens finansiella situation påtagligt försämrades. Sammantaget innebar detta att tidigare planer för att vända resultatutvecklingen reviderades och att en ny strategi togs fram för att kunna nå koncernens långsiktiga mål.

Strategi

TransAtlantic ska utveckla affärer kring nuvarande spetskompetens inom is- och system-operationer. Dessutom ska en ny organisation utvecklas med fokus på affärsmannaskap och kundkännedom. För att lyckas med att skapa ett nytt arbetssätt och en ny strategi måste en ny kultur skapas i TransAtlantic. Visionen för detta arbete är: Safe Delivery™.

Affärsidé

TransAtlantic erbjuder kundnära och kostnadseffektiva sjötransporter genom hög kompetens, effektiva system och anpassat tonnage.

SAFE DELIVERY™

TransAtlantics kunder ska kunna lita på oss och vår förmåga att leverera:

- **Säkerhet** – inga skador på människor, last, fartyg och miljö
- **Punktlighet** – alltid i tid
- **Tillförlitlighet** – alltid uppfylla kundernas förväntningar
- **Miljöhänsyn** – med minimal påverkan på miljön

Finansiella mål

TransAtlantics finansiella mål, som togs fram 2005, har utvärderats och slutsatsen blev att målen fortfarande är realistiska för verksamheten. Bland annat innebär förvärvet av utestående aktier i de bolag som ingår i Trans Viking, genom en nyemission av A- och B-aktier, att TransAtlantics finansiella ställning stärkts och gjort koncernstrukturen mer transparent.

Säkerhet

Punktlighet

Tillförlitlighet

Miljöhänsyn

Mål**Kommentar till måluppfyllelse 2010****Utveckling 2005–2009**

Årlig tillväxt om

5–10%

► Nettoomsättningen ökade med 5 procent främst beroende på ökad aktivitet, ökat ägande och högre sysselsättning inom Affärsområde Offshore/Icebreaking.

Den årliga tillväxten har i genomsnitt uppgått till –2 procent.

Kapitalavkastning över en konjunkturcykel med minst

12% 10%
för eget kapital för sysselsatt kapital

► Avkastningen på eget kapital uppgick till 33 procent och på sysselsatt kapital till 13 procent. Avkastningen påverkades av de positiva engångseffekterna i resultatet av förvärvet av joint venture-bolagen inom Affärsområde Offshore/Icebreaking.

Avkastningen på eget kapital har i genomsnitt uppgått till 13 procent. Avkastningen på sysselsatt kapital har i genomsnitt uppgått till 9 procent.

Soliditet på minst

30%

► Soliditeten uppgick vid årsskiftet till 47 procent. Den starka soliditeten innebär att det finns utrymme i balansräkningen för nyinvesteringar.

Soliditeten har under perioden uppgått till i genomsnitt 40 procent.

Genomsnittlig utdelning av årlig nettovinst på

33%

► Med hänsyn till årets resultat och det investeringsbehov som föreligger har styrelsen gjort den bedömningen att ingen utdelning bör ske för verksamhetsåret 2010.

Utdelningen under perioden motsvarar 35 procent av periodens nettoresultat.

Fokus 2011

- Förbereda för en framtida delning av bolaget i syfte att säkerställa framtida fokus och expansion i koncernens respektive verksamhetsområden, Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking,
 - Fortsätta renodlingen av verksamheten inom Affärsområde Industrial Shipping och integrera det förvärvade rederi- och logistikföretaget Österströms i organisationen.
 - Öka andelen långtidskontrakt för fartygen inom Affärsområde Offshore/Icebreaking.
- Skapa ökad medvetenhet och förståelse för kundernas behov och hur kundvärde kan skapas.
- Genomföra investeringar i marknad, kompetens och system.
- Fortsätta säkerhets- och miljöarbetet för att bli ett ledande rederi inom dessa områden.

TransAtlantics operativa verksamhet

Affärsområde Industrial Shipping

Division RoRo Baltic



Östersjöbaserad systemtrafik för skogsindustrin med dedikerade RoRo- och containerfartyg. För StoraEnso sker en omfattande systemtrafik med skogsprodukter i både norra och södra Östersjön.

Kommentar till utvecklingen 2010

I trafiken på norra Finland var volymerna fortsatt stabila och i trafiken på södra Finland förbättrades resultatet något genom tonnagereducering.

Fokus 2011

Divisionen ska fortsätta reducera den generella kostnadsnivån samtidigt som volymerna ska stärkas genom kontrakt med nya kunder och ökade tredjeparts-laster. Nya strukturer i Östersjön ska etableras.

Antal fartyg 11

Läs mer på sid 10

Division Container



Containerbaserad linjetrafik mellan Mälardals-/Stockholmsområdet och England respektive Tyskland för främst skogs- och stålindustrin. Verksamheten är uppdelad i linjerna TransPal (Englandstrafiken) och Transfeeder South (Tysklandstrafiken).

Kommentar till utvecklingen 2010

Volymerna ökade kraftigt främst beroende på den svenska stålindustrins återhämtning, samtidigt som det stora utbudet av tonnage medförde fortsatt prispress.

Fokus 2011

Ny hamnterminal kommer att öppnas i Hull vilket innebär att fartygen kan ta mer och tyngre last samt ges möjlighet att nå nya och större upptagningsområden.

Antal fartyg 5

Läs mer på sid 12

Division Bulk



Bulktransporter med små- och mellan-stora bulkfartyg i Östersjön, Nordsjön, Medelhavet och över Atlanten för främst skogs-, stål och den agrara industrin. Den transatlantiska RoRo-trafiken omfattar fyra fartyg.

Kommentar till utvecklingen 2010

Den pågående struktumvandlingen inom tidningspappersmarknaden och ett stort utbud av tonnage påverkade resultatet negativt.

Fokus 2011

Genom förvärvet av rederiet Österströms genomförs en större satsning på det mindre bulktonnaget, med Östersjön som geografisk bas. Inom Atlanttrafiken ligger fokus på fortsatta kostnadsminskningar samt att prioritera fyllnadsgrad istället för frekvens.

Antal fartyg 13

Läs mer på sid 12

TransAtlantics operativa verksamhet är uppdelad i två affärsområden, Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking. Verksamheten inom Industrial Shipping är i sin tur indelad i tre olika divisioner vilka samverkar för att uppnå maximal utnyttjandegrad för fartygen och ge kunderna hög service.

Affärsområde Offshore/Icebreaking



Med specialanpassat tonnage och besättningar med specialistkunskaper erbjuds oljeprospekterande kunder i arktiska farvatten en säker och förutsägbar operation genom en integrerad offshore- och Ice Managementtjänst. För svenska Sjöfartsverkets räkning sker vid behov isbrytning i Östersjön under januari–mars.

Kommentar till utvecklingen 2010

Utvecklingen inom affärsområdet var positiv under året, då samtliga fem fartyg varit uthyrda på längre kontrakt. Under första kvartalet var också samtliga de tre kombinerade offshorefartygen för första gången avropade av Sjöfartsverket för isbrytning i Östersjön.

Fokus 2011

TransAtlantics strategi är att i första hand teckna långtidskontakt inom arktiska områden samt sysselsätta fartygen på offshorespotmarknaden i Nordsjön för perioderna mellan charteravtal och när denna marknad är stark.

Antal fartyg 6 samt två
nybyggnadskontrakt

[Läs mer på sid 16](#)

HSEQ – HÄLSA, SÄKERHET, MILJÖ OCH KVALITET

Inom TransAtlantic har miljö- och säkerhetsfrågorna högsta prioritet. Under 2010 har nya aktiviteter genomförts och styrningen förbättrats i syfte att ytterligare stärka koncernens ledande position inom området.
[Läs mer på sid 22.](#)

Affärsområde Industrial Shipping

Med Östersjön som geografisk bas täcker Affärsområde Industrial Shipping olika kundsegment inom nordisk basindustri. Kundrelationerna kännetecknas av ett utpräglat kvalitetstänkande, långsiktighet och nära samarbete.

Verksamheten inom Industrial Shipping består av tre olika divisioner som samverkar för att uppnå en hög service åt kunderna och maximal utnyttjandegrad för de sammanlagt 29 fartygen. Till de större kunderna hör StoraEnso, SCA, Norske Skog, M-Real och SSAB. Av affärsområdets sjötransporter är cirka 78 procent kontrakterade på flerårsbasis och cirka 55 procent av godset utgörs av skogsprodukter. Affärsområdet har under året genomgått en renodling primärt genom att återlämna tonnage för att få en bättre balans mellan volym och tonnage. Under 2011 kommer en rad strukturella förändringar genomföras med syfte att kunna skapa de förutsättningar som krävs för att uppnå en acceptabel lönsamhetsnivå. Förändringen kommer att ske inom samtliga divisioner.

Division RoRo Baltic

Division RoRo Baltic bedriver Östersjöbaserad systemtrafik för skogsindustrin med dedikerade RoRo- och containerfartyg. För StoraEnso sker en omfattande systemtrafik med skogsprodukter i både norra och södra Östersjön. I norra Östersjön går tre egna RoRo-fartyg i fast slinga mellan Bottenviken, Göteborg och Lübeck under namnet TransLumi Line. I södra Östersjön går två inhyrda RoRo-fartyg i fast slinga mellan Kotka, Lübeck och Göteborg under namnet TransSuomi Line. Den tonnagekapacitet som StoraEnso inte fyller marknadsförs av TransAtlantic till tredje part för ett effektivt utnyttjande av lastkapaciteten. Erbjudandet till kundsegmenten kompletteras genom containertrafik mellan norra Finland och de stora omlastningshamnarna i norra Tyskland. Dessutom hyrs anpassade RoRo-fartyg ut till SCA och M-Real för deras systemtrafik med skogsprodukter i Östersjön.

Förbättrade volymer

Efter en svag utveckling under 2009 förbättrades volymerna under 2010. Orsaken är dels en något starkare utveckling bland divisionens kunder inom skog och stål, dels en starkare rysk efterfrågan av vissa konsumtionsvaror såsom bilar. Samtidigt kvarstår de strukturella problemen inom skogsindustrin samt överutbudet av tonnage, vilket bidrar till att hålla nere fraktraterna.

Etablerad position i Östersjön

TransAtlantic har länge varit en av de större operatörerna inom RoRo-segmentet i Östersjön och har byggt upp långa kund-

relationer och effektiva transportsystem. Uppbyggnaden av sjötransportsystemen för bland annat StoraEnso har gett TransAtlantic en successivt utökad kundbas även utanför basindustrin. För den nordiska skogsindustrin ser TransAtlantic potential att på sikt bygga ett effektivt transportsystem som täcker hela Östersjön.

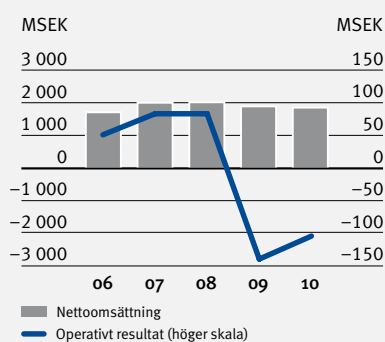
Stabila tredjepartslaster

Andelen tredjepartslaster fortsatte att utvecklas stabilt under året. Inom TransLumi Line utnyttjas upp till 60 procent av fartygens lastkapacitet av StoraEnso. Restande del av lastutrymmet marknadsförs av TransAtlantic till andra kunder. Av tredjepartslasterna till norra Finland finns till exempel utrustning för gruvinindustrin. I övrigt utgörs tredjepartslasterna av tankcontainers, rullande laster och vanliga containers.

Anpassning av kapacitet

Utvecklingen inom divisionen har under de senaste åren varit en återspeglingsbild av den världsekonomiska utvecklingen. Många av kunderna fraktade under 2010 högre volymer än vad de gjorde föregående år, men de skeppar till andra marknader än Europa. Detta var tydligt för skogsbolagen som ökade sina skeppningar till Asien och USA. Denna utveckling har inneburit svårigheter med fyllnadsgraden för vissa av de intereuropiska linjerna. Som en konsekvens av detta kom TransAtlantic överens med StoraEnso om att reducera turlistan för TransSuomi Line och temporärt återlämna ett fartyg. Åtgärden medförde en betydande kostnadsminskning för trafiken under andra halvåret.

Nettoomsättning och operativt resultat



Det operativa resultatet för 2010 uppgick till -105 MSEK (-140) och omsättningen uppgick till 1 865 MSEK (1 900).



Fartygsnamn: TransPulp
Prestanda: Container/RoRo-fartyg
Storlek: 15 000 dwt
Linje: TransLumi Line
Operation: Lastning av containers i Lübecks hamn.

Samarbete för bättre havsmiljö

TransAtlantic deltar i olika forskningsprojekt som har till syfte att öka kunskapen om miljön i haven. RoRo-fartyget TransPaper tar via en så kallad Ferrybox upp vatten- och luftprover åt SMHI under sin färd i Kattegatt, Öresund, Bälten och Östersjön.

Projektet beräknas pågå fram till 2019 och ge kontinuerlig information om bland annat koldioxidhalt, mängden växtplankton, salthalt, temperatur, grumlighet och koncentration av syre.



Fler anlöp bidrog positivt

Den renodlade containerdelen av trafiken inom RoRo Baltic, TransFeeder North, utökades med nya hamnanlöp i finska Mäntyluoto och Göteborg under året, vilket har bidragit till ökad fyllnadsgrad. Dessutom har charteravtalen för fartygen omförhandlats vilket gett lägre kostnader. Efter sommaren har det varit ett stabilt volymtillskott i trafiken, främst av papper från StoraEnso och rostfritt stål från Outokumpu. Det finns utrymme för fortsatt tillväxt i containerlasterna framöver, med stöd av en fortsatt ökad mängd stålprodukter och positiva effekter av det nya finska hamnanlöpet.

Offensiv strategi

RoRo Baltic ska fortsätta att reducera den generella kostnadsnivån samtidigt som volymerna ska stärkas genom kontrakt med nya stora kunder och ökade tredjepartslaster. Nya strukturer ska etableras i Österjöområdet.

Division Container

Divisionen bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Mälardals-/Stockholmsområdet och England respektive Tyskland. Englandstrafiken, TransPal Line, består av tre egna moderna containerfartyg med hög isklass och inbyggda avfuktare för transport av fuktkänsliga stålprodukter. Linjen anlöper svenska hamnar i Mellansverige och södra Sverige, hamnen i engelska Goole samt Amsterdam. Linjen har egen stuveri- och terminalverksamhet i Goole.

Den andra linjen, Transfeeder South, betjäns av ett eget och ett inhyrt containerfartyg med hög isklass. Linjen trafikerar hamnar i Mellansverige och Hamburg och Bremerhaven, där många av de stora oceanrederierna är kunder. Med feedertrafiken som bas genomförs kontinuerligt genomfraktsaffärer på en mängd översjödestinationer. Även ett stort antal projektlasters utförs. I båda linjerna erbjuds även expeditions- och lagringsverksamhet.

Fortsatt prispress

Volymerna på containermarknaden har ökat sedan den kraftiga nedgången under 2009. Det stora överutbudet av container-

fartyg leder dock till fortsatt prispress och många operatörer går med förlust. Den starka svenska ekonomin under 2010 har lett till både ökad svensk import och export vilket bidragit positivt till volymerna inom containertrafiken till och från svenska hamnar.

Stark position med bred kundbas

TransAtlantic har byggt upp starka och långsiktiga kundrelationer inom segmentet. Erbjudandet av ett så kallat dörr-till-dörrsystem genom egna terminaler har gett ökat kundvärde. Förutom sedvanligt containertonnage har fartygen kapacitet för projektlasters vilket breddar kundunderlaget och förbättrar lönsamheten.

Ny terminal i England

Under 2011 kommer förutsättningarna att öka volymerna inte bara påverkas av det ekonomiska läget utan även av att en ny terminal i England tas i drift. Den nya hamnen i Hull är till skillnad mot den nuvarande hamnen i Goole inte tidvattenberoende, vilket innebär att fartygen kan ta mer och tyngre last. Dessutom får TransAtlantic tillgång till bättre lagerutrymmen i den nya hamnen.

Effektivare transportsystem

En aktiv marknadsbearbetning under de senaste åren har gett TransPal Line ett ökat kundunderlag. Linjen transporterar inte bara stål- och skogsprodukter utan även konsumtionsvaror både från engelska sidan och från Sverige. Förutsättningar finns nu för att utveckla ett nytt effektivare transportsystem, bland annat med hjälp av den nya engelska terminalen i Hull. Fokus ligger även på att öka lastvolymerna bland annat genom nya och större upptagningsområden.

Nya hamnar med nya kunder

Transfeeder South noterade under året ökade volymer och en mer balanserad trafik med en stark ökning av både importen och exporten från Sverige. Dessutom har linjen fått ett bra fäste i nya hamnar med nya kunder, såsom Absolut i Åhus och Scania i Södertälje. För att kunna expandera ytterligare behövs fartyg med större kapacitet. Transfeeder Souths kunder, de stora oceanrederierna och speditörerna,

påverkas positivt av den starka återhämtningen i världshandeln. Konkurrensen är dock fortsatt mycket hård vilket ger relativt låga fraktnivåer.

Division Bulk

Verksamheten inom division Bulk omfattar fyra mellanstora och fyra mindre isklassade bulkfartyg för kontraktssinrikade transporter i Östersjön, Nordsjön, Medelhavet samt över Atlanten för främst skogs-, stål och den agrara industrin.

Genom sina isklassade fartyg och besättningarnas djupa iskompetens är divisionen en nischaktör inom dessa specialiserade mindre bulksegment. Dessutom bedrivs RoRo-trafik med två till tre sidoportsfartyg i en transatlantisk slinga från Lübeck i Östersjön och Zeebrugge i Nordsjön där Lübeck utgör en gemensam hub för de flesta av kunderna. Lasten består till största delen av bestruket papper, som används i bland annat magasin. Efter lossning i USA lastas tidningspapper eller massa från Kanada till Europa. Ett till två RoRo-/sidolastsfartyg trafikerar den amerikanska ostkusten med lastning av tidningspapper i Kanada till ett flertal hamnar i USA och/eller Karibien samt norra Sydamerika. Nordgående last från USA till Kanada består av kolanoder.

Gradvis uppgång i rater

Den pågående strukturomvandlingen inom tidningspapper och ett stort utbud av tonnage var faktorer som fortsatte att påverka trafiken inom divisionen negativt under året. Även om det skett en gradvis uppgång i raterna, framför allt inom bulk, är det långt kvar till nivåerna före den ekonomiska krisen 2009. I Nordamerika har många skogsbolag svaga balansräkningar vilket begränsar deras utvecklingsmöjligheter, och flera pappersmaskiner eller hela bruk har lagts ner.

Situationen inom massa och sågade trävaror visade däremot en starkare utveckling. När det gäller de olika bulksegmenten var bilden fortsatt splittrad under 2010. De större bulkfartygen, som Capesize och Panamax, erhölet åter högre rater periodvis. Fartygen har dragit fördel av den bättre efterfrågan från framför allt Asien. De små bulkfartygen, och även till viss del



För att vara ett konkurrenskraftigt rederi måste effektiva system för fartygsdrift, kompetenta medarbetare och effektiva fartyg finnas.

TransAtlantic fokuserar på att ständigt utveckla sina system, medarbetare och fartyg för att fortsätta vara ett ledande rederi inom de segment man verkar.

de mellanstora, går mer regionalt och påverkas därför i större utsträckning av den svagare efterfrågan i till exempel Europa.

Positionerade för uppdrag i is

TransAtlantic har väldigt långa kundrelationer inom både bulk- och Atlanttrafiken. Besättningarna har stor iserfarenhet och alla fartyg har hög isklass. Detta ger en bra position inför det förväntade ökade transportbehovet i isområden.

Färre fartyg i Atlanttrafiken

Atlanttrafiken har under de senaste åren drabbats hårt av det minskande varuflödet av skogs- och pappersprodukter över Atlanten. TransAtlantic har kontinuerligt anpassat kostnaderna efter marknadssituationen. Under 2010 lämnades två av de sex fartygen för denna trafik tillbaka

till sina ägare, vilket bidrog till en bättre fyllnadsgrad i kvarvarande flotta. Den svaga utvecklingen inom tidningspapper har till viss del kunnat kompenseras av ökade massaleveranser.

Förvärv av Österströms

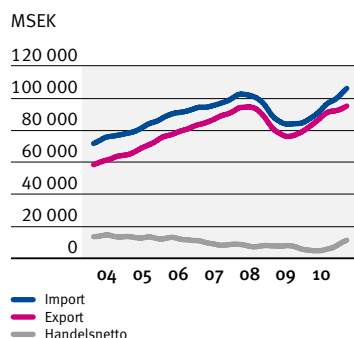
I syfte att säkra en konkurrenskraftig storlek inom bulksegmentet ingick TransAtlantic avtal i slutet av mars 2011 om att förvärva samtliga aktier i Österströms, ett ledande svenskt bulkrederi med en större flotta av mindre bulkfartyg och med fokus på aktiviteter inom Östersjön. Målsättningen är att kunna ge en bättre och effektivare service för TransAtlantic's kunder i Europa genom dörr- till dörr-lösningar samt kombinera bulk-, RoRo- och containertransporter. Rederi- och logistikföretaget Österströms är ett svenskt

privatägt rederi med i första hand kunder inom europeisk basindustri såsom skog, bioenergi och stål. Rederiet finns representerat genom dotterbolag med lokal kompetens i Sverige, Finland, Lettland, Estland, Polen, Holland och Storbritannien.

Ett heltäckande linjenät

Trots en starkare efterfrågan, driven av bland annat en återhämtning i den nordiska basindustrin och högre rysk import, låg fraktraterna under 2010 kvar på en låg nivå i de flesta av TransAtlantics segment i den industriella sjöfarten. Orsaken är främst den stora överkapacitet av tonnage som råder på marknaden, med fortsatt fulla orderböcker hos fartygsvarven.

Export, import och handelsnetto



Svensk verkstadsindustri går starkt

Att den svenska industrin går bra visar de officiella handelssiffrorna för 2010. För verkstadsvaror, som dominerar den svenska handeln, ökade exporten med 23 procent och importen med 28 procent. Inom sektorn stod stålvaror för en mycket stark utveckling, med en ökning på 35 procent för såväl exporten som importen. En stor del av industrins handel med utlandet sker sjövägen.



Bulk – stort utbud av tonnage

Med isklassade fartyg genomför TransAtlantic kontraktsinriktade bulktransporter i Östersjön, Medelhavet, Nordsjön samt över Atlanten för främst skogs-, stål- och den agrara industrin. Under 2010 har verksamheten noterat en högre aktivitet som ett resultat av den starka utvecklingen för svensk verkstadsindustri, men ett stort utbud av tonnage har hållit nere fraktraterna.



Atlanttrafiken – minskat varuflöde pressar

Atlanttrafiken har under de senaste åren drabbats hårt av det minskande varuflödet av skogs- och pappersprodukter över Atlanten. Under 2010 lämnades två av de sex fartygen tillbaka till sina ägare, vilket har bidragit till en bättre fyllnadsgrad i den kvarvarande flottan.



TransPal Line – ny terminal skapar möjligheter

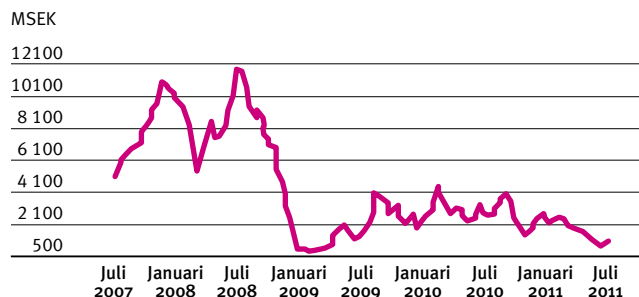
Den nya terminalen i Hull är inte tidvattenberoende, vilket innebär att TransAtlantics containerfartyg kan ta mer och tyngre last. Dessutom får TransAtlantic tillgång till bättre lagerutrymmen. Dessa faktorer ger förutsättningar för att utveckla ett ännu effektivare transportsystem.

Goole

Hull

Amsterdam

Baltic Dry Index (Biffex) 1997–2011



Fortsatt pressade fraktrater

Baltic Dry Index är en global prisindikator för sjötransporter med torra varor såsom kol, järnmalm, koppar, cement, sand, konstgödsel, spannmål och bomull. Ett stort utbud av tonnage tillsammans med svag efterfrågan i Nordamerika och Europa har bidragit till fortsatt låga nivåer för indexet under 2010.

Helsingfors – kontor nära viktiga kunder

TransAtlantics kontor i Helsingfors, som öppnade 2005, består idag av fyra medarbetare som arbetar mot finska kunder för samtliga divisioner inom affärsområdet. Att ha ett kontor på den finska marknaden betyder mycket för bland annat det långsiktiga och nära samarbetet med större kunder såsom skogs-koncernen StoraEnso.

Östersjön – mot ett heltäckande transportsystem

TransAtlantic har länge varit en av de större operatörerna inom RoRo-segmentet i Östersjön och har byggt upp långa kundrelationer och effektiva transportsystem. För den nordiska skogsindustrin ser TransAtlantic potential att på sikt bygga ett effektivt transportsystem som täcker hela Östersjön.

TransLumi Line – stabila tredjepartslaster

I norra Östersjön går sedan 2007 tre egna RoRo-fartyg i fast slinga för StoraEnso mellan Bottenviken, Göteborg och Lübeck under namnet TransLumi Line. Den tonnagekapacitet som StoraEnso inte fyller marknadsförs av TransAtlantic till tredje part. Under 2010 var tredjepartslasterna stabila med ett ökat antal laster för bland annat den snabbt expanderande gruvindustrin i norra Finland.



Transfeeder North – nya hamnanlöp

Containerdelen av trafiken inom RoRo Baltic, TransFeeder North, utökades med nya hamnanlöp i finska Mäntyluoto och Göteborg under året, vilket har bidragit till ökad fyllnadsgrad. Dessutom har charteravtalen för fartygen omförhandlats, vilket gett lägre kostnader.



TransSuomi Line – ökad rysk import

Som en konsekvens av en låg aktivitet bland europeiska kunder kom TransAtlantic överens med StoraEnso om att reducera turlistan för TransSuomi Line och temporärt återlämna ett fartyg. Detta medförde en betydande kostnadsminskning för trafiken under andra halvåret. En starkare rysk import, av bland annat Volvobilar från Göteborg, bidrog till en ökad fyllnadsgrad.



Transfeeder South – nya kunder i nya hamnar

Transfeeder South noterade ökade volymer och en mer balanserad trafik med en stark ökning av både importen och exporten från Sverige. Dessutom har linjen fått ett bra fäste i nya hamnar med nya kunder, såsom Absolut i Åhus och Scania i Södertälje.



Aktörerna

De största konkurrenterna till TransAtlantic inom industriell sjöfart utgörs av Österströms, Spliethoff, Finnlines, DFDS Tor Line, Transfennica och Wagenborg. Den svaga lönsamheten på marknaden har lett till ett ökat samarbete kring lasterna. Trenden går mot en ökad konsolidering, antingen via fusion eller att rederierna samarbetar via en pool.

2011 – fortsatt återhämtning från låga nivåer

Det stora utbudet av tonnage kommer att hålla nere fraktraterna under de närmaste åren, även om en viss återhämtning är att vänta under 2011 till följd av ett fortsatt ökat transportbehov i världen.

TransAtlantics förvärv av Österströms kommer att bidra till att ge en konkurrenskraftig storlek och tillfredsställande expansionsmöjligheter inom den industriella shipping-verksamheten.

Affärsområde Offshore/Icebreaking

Under 2010 tilltog aktiviteten inom arktisk offshore. TransAtlantics fartyg var involverade i arktiska offshoreuppdrag utanför Grönland, i Beaufort Sea och i Barents hav. Dessutom tecknades ett fyraårigt charterkontrakt för arbeten i Barents hav med början under 2011.

Utifrån att 25–30 procent av världens potentiella olje- och gasreserver beräknas finnas i arktiska områden, har fler och fler oljebolag börjat undersöka möjligheten att utvinna dessa reserver. Utmaningen som oljebolagen ställs inför består främst i att övervinna de svåra isförhållandena men även att klara av logistiken. För att lyckas med detta krävs nyinvesteringar i riggar och fartyg men även i nya operationsmetoder. Myndigheter har lämnat ut licenser för exploatering av arktiska områden i USA, Kanada och Grönland. Dessutom planläggs exploatering och utvinning i Ryssland.

Höga krav vid arktiska operationer

För att kunna medverka i arktiska operationer behöver de rederier som ska bistå oljebolagen ha en gedigen erfarenhet av offshoreverksamhet och fartygsoperationer i is. Dessutom måste de uppfylla högt ställda kvalitets- och miljökrav och ofta ha en lokal närvaro på den marknad operationerna ska utföras på.

Stort behov av nya offshorefartyg

Behovet av arktiska offshorefartyg (högre isklass än PC 5) under kommande tioårsperiod bedöms uppgå till 35–45 fartyg. Behovet av kraftfulla isbrytare/offshorefartyg (isklass PC 3 eller högre) som på ett framgångsrikt sätt ska kunna klara av att operera i dessa områden bedöms uppgå till cirka 20–25 fartyg under perioden 2013–2020.

Många utmaningar i Arktis

Is påverkar både personal och utrustning och det finns idag begränsade kunskaper

om operationer i is. Det finns därför ett behov av både tekniska och operationella innovationer inom området. Den korta operationsperioden medför dessutom krav på en omfattande planering innan själva operationen för att bland annat få all logistik att fungera. Borrningarna utförs långt från normala förrådsbaser och det finns ofta ingen eller bara begränsad infrastruktur i området. Dessutom krävs extremt fokus på säkerhets- och miljöfrågor, och inget får riskera lokalbefolkningens livsstil.

System för hantering av is

Framgångsfaktorn för att kunderna ska nå sina operativa mål i arktiska områden är att kunna förutsäga isdrift och hur isen ska hanteras så att den inte hindrar borraroperationen. Systemet som förhindrar isen att påverka operationen kallas Ice Management. Förutom att bryta is inkluderar Ice Management meteorologi, isspaning, prognostisering med till exempel helikopter samt system för riskanalys. TransAtlantic har samlat dessa funktioner i egenutvecklade TransAtlantic ICE Master.

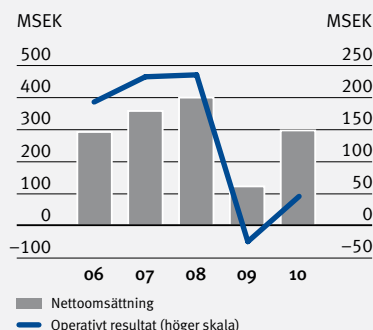
Ledande koncept – TransAtlantic ICE Master

TransAtlantics unika kompetens att utföra operationer i is och i hårda väderförhållanden är av stor betydelse när prospekteringen efter olja och gas nu tar fart i arktiska farvatten. Med målet att för kundernas räkning kunna ansvara för hela uppdraget för offshorefartyg i dessa områden, erbjuder TransAtlantic en integrerad offshore och Ice Management-tjänst som ger kunderna effektivare, säkrare och miljövänligare operationer. Systemet bygger på en

Fakta om affärsområdet

- Omfattande erfarenhet av isbrytning och offshoreaktiviteter
- En av få operatörer som har verklig erfarenhet av arktisk offshore
- Långa kontrakt med svenska Sjöfartsverket:
 - isbrytning vintertid med eget tonnage
 - ship management för de fem svenska statliga isbrytarna
- En flotta på åtta fartyg (varav två under byggnation):
 - tre kombinerade isbrytare/AHTS-fartyg
 - fyra isförstärkta AHTS-fartyg
 - ett AHTS-fartyg utan isklass
- Avancerade stödsystem för verksamheten i TransAtlantic ICE Master och TransAtlantic ICE Academy.

Nettoomsättning och operativt resultat¹⁾



Det operativa resultatet för 2010 uppgick till 45 MSEK (–25) och omsättningen uppgick till 298 MSEK (125).

¹⁾ Affärsområdet ägs från och med september 2010 till 100% (tidigare 50%) vilket stör jämförbarheten mellan åren.

Fartygsnamn: Vidar Viking
Prestanda: AHTS/isbrytarfartyg
Storlek: 2 600 dwt
Operation: Isbrytning i Östersjön.



Foto Magnus Rietz

dokumenterad operationsmodell, erfarna och välutbildade besättningar samt specialdesignade fartyg. Förutom isbrytning omfattar erbjudandet prognosmetoder för isrärelser, meteorologi och HSE-system. TransAtlantic ICE Master efterfrågas också av kunderna för kvantifiering av framtida operationer. Modellen har under åren utvecklats med Brytbarhetsindex och Produktivtetsindex för Ice Management.

Kunskapsspridning prioriteras

TransAtlantic är redan idag etablerad som en av de ledande aktörerna inom arktisk offshore och har prioriterat kunskapsspridning till utvalda kunder genom:

- kundanpassade analyser med TransAtlantic ICE Master.
- egna kund-/partnerseminarier i regi av TransAtlantic ICE Council.
- föredrag på arktiska seminarier.
- utbildningsmöjligheter inom TransAtlantic ICE Academy.

Utveckling av ny fartygsdesign

För att möta marknadens krav behöver det byggas offshore-/isbrytningsfartyg med en högre kapacitet än hos de fartyg som finns på marknaden idag. TransAtlantic har utvecklat en ny fartygsdesign som klarar att operera i de "tyngre" arktiska områdena, exempelvis utanför norra delarna av Grönland. Designen är främst utvecklad för arktiska områden men är även anpassad till att kunna operera i andra områden, både med och utan is.

Samarbete inom isbrytning

TransAtlantic's långtidskontrakt med Sjöfartsverket innebär att de tre kombina-

tionsfartygen Tor-, Balder- och Vidar Viking, under första kvartalet varje år, vid behov ska vara tillgängliga för isbrytning i Östersjön. Avtalets konstruktion innebär att fartygen vid milda vintrar kan användas inom offshore även under årets första kvartal. Fartygens operationsområde är då beroende på den korta inställningstiden för isbrytning, normalt begränsat till de södra delarna av Nordsjösektorn. TransAtlantic samarbetar även med svenska Sjöfartsverket i syfte att kunna använda de statliga isbrytarna, som TransAtlantic idag har driftsansvar för, för alternativa uppdrag när de inte behövs för isbrytning i svenska farvatten. Samarbetet ger TransAtlantic ett bredare marknads-erbjudande.

Strategisk förändring

TransAtlantic genomför en kraftfull satsning på Affärsområde Offshore/Icebreaking. Förvärvet av utestående andelar i Trans Viking som genomfördes under tredje kvartalet 2010 var en viktig milstolpe i verksamhetens utveckling.

För att säkerställa framtida fokus och expansion kommer delar av verksamheten inom affärsområdet att under 2011 flyttas till Danmark och ett nytt huvudkontor etableras i Köpenhamn. I samband med en eventuell framtida delning av TransAtlantic planeras en börsintroduktion av offshoreverksamheten på Oslobörsen.

TRANSATLANTIC ICE MASTER

Strategic, Tactic & Daily Operation System



För att kunna genomföra en integrerad operation som levererar ett förväntat resultat har TransAtlantic tillsammans med SSPA utvecklat en unik modell för simuleringar och genomförande av arktiska offshoreoperationer – TransAtlantic ICE Master. Modellen är unik eftersom den baserar sig på erfarenheter från tidigare operationer och unika prognosmetoder för isdrift. ICE Master visar tydligt värdet för kunden genom att beräkna antal förväntade borrhägar.



TRANSATLANTIC ICE ACADEMY

Kalmar Maritime Academy
Sjöfartshögskolan

I syfte att öka besättningarnas kunskap inom isnavigering har TransAtlantic tagit fram en specialutbildning i samarbete med Sjöfartshögskolan i Kalmar. Förutom de egna besättningarna erbjuds kunders och samarbetspartners besättningar att genomgå utbildningen. Utbildningen, som av svenska Sjöfartsverket fått status som officiell utbildning inom isnavigering, kombinerar teori och praktik genom att använda simulatorer och ombordpraktik. Läs mer på www.iceacademy.org.

TRANSATLANTIC ICE COUNCIL

International ICE Advisory Board

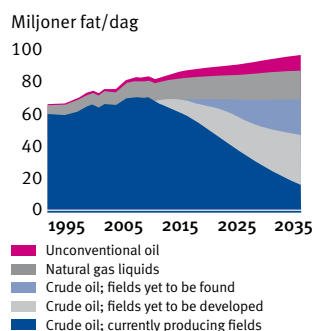


Med målet att utveckla säkra processer för arktisk offshore har ett globalt råd av oberoende experter inom området bildats. Förutom att verka för att sätta olika branschstandards och etablera en marknad för arktisk offshore ska rådet bistå med råd kring hur arktiska operationer ska genomföras på bästa sätt. Medlemmarna i rådet kommer från Sverige, Ryssland, USA, Kanada, Finland och Tyskland. Läs mer på www.icecouncil.se.

Hög aktivitet i Arktis 2010

Under 2010 ökade aktiviteten inom arktisk offshore. Att operera i arktiska farvatten innebär att fartygen ofta rör sig i tidigare helt orörda områden, där ett minimum av utsläpp får förekomma och med omfattande krav på säkerhet och specialistkompetens hos besättningarna.

Stor potential i Arktis



I hela Arktis uppskattar USGS (U.S. Geological Survey) att 13 procent av den ännu upptäckta oljan och 30 procent av den upptäckta gasen finns.

Arktis beräknas omfatta 19 geologiska fyndigheter som innehåller över 400 olje- och gasfält.

Beaufort Sea

Tor Viking gick upp till McKinley Bay i Beaufort Sea och bogserade den arktiska borrhigen Kulluk till Dutch Harbor.

Barents hav

AHTS-fartyget Loke Viking opererade under slutet av året i Barents hav under en charter för Statoil. Det är svåra väderleksförhållanden i området och under vintern råder totalt mörker. Området ställer särskilda krav på fartyg och besättningar. Under året slöts ett avtal för Njord Viking att under 2011 påbörja en fyraårig time-charter för ENI Norge. Fartyget ska arbeta med understöd till oljeborrningskampanjer i området.

Grönland

TransAtlantic var mycket aktivt i både väst- och östgrönländska farvatten under 2010. På västsidan arbetade Vidar Viking, Balder Viking och Loke Viking under sommaren och hösten med bogsering av isberg. Detta för att skydda en borrhinsoperation med ett borrhinsfartyg och en oljeborrhins. Fartygen var chartrade av ett dotterbolag till Cairn Energy. På östsidan av Grönland var Sjöfartsverkets isbrytare Oden sysselsatt med att skydda en seismisk operation från is. Isbrytaren Oden bemannas och drivs tekniskt av TransAtlantic.

Anchorage

Vid TransAtlantic Ice Councils tvådagarsmöte i september i Anchorage, Alaska diskuterades bland annat förutsättningarna för prospektering i svåra isförhållanden utanför Grönland samt villkoren i IMO:s kommande Polarkod. Vid rådets möte i mars i Kalmar, Sverige diskuterades isbrytardesign, klassningssällskapens polarregler och hur behovet av träning och utbildning i isnavigering ska mötas.



TRANSATLANTIC
ICE COUNCIL
International ICE Advisory Board





Nordostpassagen

Nordostpassagen utgör den snabbaste framtida transportvägen till havs mellan Europa och Asien. I december gick Tor Viking denna väg från Alaska. Med på resan fanns forskare som mätte isens tjocklek, salthalt och ålder i syfte att ta fram ett isbrytarindex för framtida kommersiell sjöfart.



Östersjön

Vintern 2009/2010 var svår i norra Europa. Under perioden februari–mars blev samtliga TransAtlantics tre isbrytare för första gången någonsin avropade av svenska Sjöfartsverket för isbrytning i Östersjön.



Västkusten, Sverige

På den svenska västkusten växer ett kluster inom arktisk kompetens fram. Bland aktörerna finns TransAtlantic och Stena som ligger i framkant inom bland annat fartygsdesign och borrhäls-teknik inom arktisk offshore, samt organisationer som Svenska Polarinstitutet och SSPA, med specialkunskap om hållbara, säkra och kostnadseffektiva operationer i arktiska farvatten.

Moskva

Bedömare räknar med en hög aktivitet de närmaste åren i de ryska delarna av Arktis. TransAtlantic öppnade kontor i Moskva 2010 och var under året involverade i en rad projekt i Ryssland inom arktisk offshore. TransAtlantic har ett omfattande och nära samarbete med olika aktörer på den växande ryska marknaden. Kontoret är en långsiktig strategisk satsning på denna marknad.



Förhållandena för prospektering i arktiska farvatten skiljer sig mycket åt beroende på område. De svåraste förutsättningarna, med kortast säsong och tjockast is, finns utanför norra Grönland.

2011 – aktiviteten tilltar ytterligare

Med en stigande oljeförbrukning, minskad produktion från äldre fält och en markant ökning av oljepriset, är bedömningen att det kommer att ske en betydande ökning av aktiviteterna inom arktisk offshore under de kommande åren. Inom kända och producerande fält har mer tonnage redan börjat efterfrågas under inledningen av 2011. Delar av verksamheten inom Affärsområde Offshore/Icebreaking kommer att flytta till Danmark och ett nytt huvudkontor för verksamheten kommer att etableras i Köpenhamn.

TransAtlantic utanför Grönland 2010

Ice Management i praktiken

Loke Viking, Balder Viking och Vidar Viking var under sommaren och hösten 2010 aktiva med att skydda Cairn Energy's borrhupsdrag väster om Grönland.

Uppdraget var att skydda den aktiva oljeborriggen från flytande isberg genom att bogsera bort dessa med tross eller nät.

Under uppdraget, som varade mellan juni och november, hanterade TransAtlantics fartyg cirka 175 isberg. Isbergshanteringen ställde stora krav på besättningarnas kunnande och förmåga till kreativt arbete då isbergen kom i många olika former och storlekar.

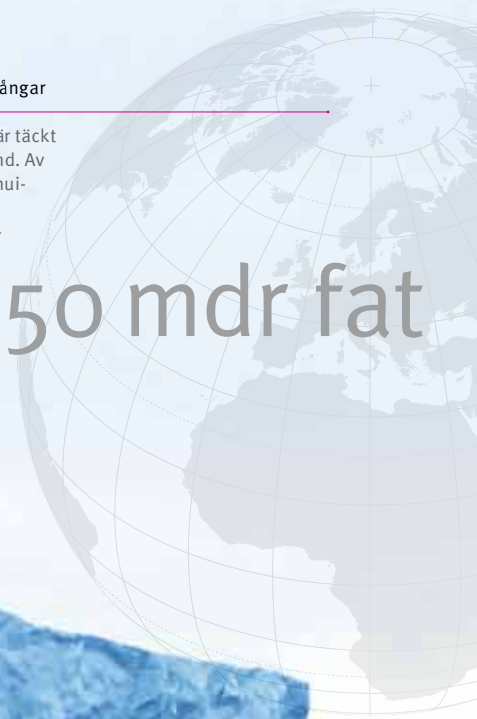
Eftersom vattenströmmarna går på olika djup och i olika riktningar är det viktigt att kunna bedöma isbergets storlek och form. Beroende på detta kan sedan isberget bogseras bort i den mest fördelaktiga riktningen. Ju bättre detta kan genomföras desto lägre energiförbrukning i själva operationen.





Grönland och dess olje- och gastillgångar

Grönland, som till drygt 85 procent är täckt av is, är sex gånger större än Tyskland. Av öns 57 000 invånare är 89 procent inuiter. Den amerikanska geologiska undersökningsbyrån USGS uppskattar att det finns cirka 50 miljarder fat olja och gas utanför den grönländska väst- och ostkusten, vilket är 20 miljarder mer än vad Norge pumpat upp hittills. Intäkterna från eventuell oljeutvinning kommer att till stor del stanna kvar på Grönland, enligt ett avtal med den danska staten.



50 mdr fat



Säkerhet och miljö

En effektiv drift av flottan och ett ledande säkerhets- och miljöarbete hör till de mest avgörande framgångsfaktorerna för sjöfarten. Inom TransAtlantic har miljö- och säkerhetsfrågorna högsta prioritet och under 2010 har nya åtgärder genomförts och kvalitetsstyrningen förbättrats i syfte att ytterligare stärka koncernens ledande position inom området.

En effektiv drift av fartygen med fokus på kvalitetsstyrning har en avgörande betydelse för TransAtlantic. Dels kommer nya, internationella regelverk att leda till ökade kostnader för bränsle, dels består TransAtlantics kunder till övervägande del av stora, internationella företag med höga krav på sina leverantörers miljö- och säkerhetsarbete.

För att TransAtlantic ska kunna utvecklas framgångsrikt behöver rederiet vara ledande inom miljö och säkerhet samt kunna rekrytera de bästa medarbetarna. Hela TransAtlantics organisation och samtliga fartyg möter kraven i ISM-koden och är certifierade enligt kvalitetsledningssystemet ISO 9001 och miljöledningssys-

temet ISO 14001. Inom TransAtlantic är avdelningen för hälsa, säkerhet, miljö och kvalitet (HSEQ) en speciell supportfunktion direkt underordnad VD.

Säkra leveranser

Ett säkerhetsarbete som syftar till att minimera incidenter är extra viktigt vid operationer i känsliga områden såsom Östersjön och arktiska farvatten. Säkerhetsfrågorna är ett prioriterat område och rederiet arbetar aktivt med förebyggande åtgärder.

TransAtlantics Safety Management System (SMS) syftar till att främja och bidra till ett säkerhetsarbete som, både till lands och till sjöss, hela tiden förbättras. Rutiner

och checklistor ombord på fartygen förbättras och utvecklas kontinuerligt ihop med personalen för att minimera risker. Samtliga TransAtlantics fartyg är isklassade och har besättningar med iskompetens, vilket bidrar till att öka sjösäkerheten.

Ledande säkerhetstänkande

Satsningen på arktisk offshore innebär att de stora oljebolagen är TransAtlantics kunder. Dessa har mycket hårda krav på säkerhetsarbetet hos sina leverantörer. För de rederier som ska bistå oljebolagen vid prospektering i arktiska farvatten gäller idag samma stränga kravspecifikation som för tankrederier. Kraven, som går under benämningen Offshore Vessels



Tor Viking bärar containerfartyget Golden Seas utanför Alaskas kust.



Noggranna säkerhetsrutiner ombord. Att kontinuerligt identifiera risker utgör det viktigaste inslaget i arbetet att förbättra säkerheten ombord. Observationerna sammanställs i rapporter som sprids till samtliga fartyg och därigenom möjliggörs ständiga förbättringar.

Management Self Assessment (OVMSA), omfattar tolv områden som måste uppfyllas. I grunden handlar det om krav på ett systematiskt säkerhetsarbete enligt fastställda rutiner med kombinerade kvalitets- och miljöledningssystem. Beroende på hur väl kraven uppfylls bedöms rederierna utifrån en femgradig skala. TransAtlantic har under 2010 påbörjat implementering av dessa krav i hela organisationen. Bland annat ska befintliga kvalitets-, säkerhets- och miljöledningssystem länkas samman så att de omfattar hela verksamheten.

Vid bedömningen av sina underleverantörer kompletterar oljebolagen OVMSA med egna inspektionskontroller av fartygen samt besök vid huvudkontoren för att se över rutinerna. Samtliga offshorefartyg är registrerade i OVID, Offshore Vessel Inspection Database, där oljebolagen kan gå in och kontrollera uppgifterna online.

Ett av kraven som omfattas av OVMSA är utbildning av alla bryggbefäl i systematiskt säkerhetstänkande. Under 2010 har samtliga bryggbefäl inom Industrial Shipping utbildats i Maritime Resource

"Vetting" – oljebolagens avvägning vid val av leverantör

Bedömningen omfattar OVMSA, interna inspektionsscheman på fartygen samt besök på huvudkontor för att se över rutiner och protokoll. Det samlade intrycket bestämmer sedan om rederiet godkänns som leverantör, vilket är en kvalitetsstämpel. TransAtlantic har certifierats av FPAL och Achilles.

Management (MRM). Det är ett system som bygger på det säkerhetstänkande som utvecklats inom flyget, där bland annat checklistor och rutiner medför att riskerna för olyckor begränsas till ett minimum. Förutom att minska risken för navigationsrisker och olyckor som grundstötningar och kollisioner bidrar MRM till att öka förståelsen för ett bra ledarskap och teamwork samt nyttan av en gemensam terminologi. Från 2011 ska MRM vara implementerat på alla fartyg. Dessutom kommer andra typer av befäl genomgå

utbildningen. System för säkerhetstänkande som motsvarar MRM finns redan på TransAtlantic's offshorefartyg och isbrytare.

De höga säkerhetskraven från oljeindustrin implementeras även i allt större utsträckning i andra branscher där TransAtlantic har kundintressen. Det höga säkerhets- och miljötankandet inom TransAtlantic kommer att ge fördelar i kommande marknadsbearbetning.

Ständiga miljöförbättringar

Miljö blir en allt viktigare konkurrensfaktor. Många transportköpare ökar kraven på ett effektivt miljöarbete hos sina leverantörer som ofta är högre än de olika lagkrav som gäller för näringen. Utvecklingen gynnar TransAtlantic, vars arbete med flottans miljöprestanda bygger på ständiga förbättringar. Inom koncernen bedrivs en rad olika projekt för att minska miljöbelastningen, vilka kontinuerligt anpassas till omvärldsförändringar och kundbehov. Hela TransAtlantic's organisation och samtliga fartyg och dess drift blir under 2011 miljöcertifierade enligt ISO14001.

Tät uppföljning av miljömål

Under 2010 har TransAtlantic genomfört nya åtgärder inom miljöområdet och ytterligare skärpt styrningen av miljöarbetet. Med utgångspunkt i Sveriges nationella miljömål som berör sjöfarten arbetar TransAtlantic utifrån sex detaljerade miljömål för den egna verksamheten.

Målen gäller för perioden 2009–2014 och uppföljning sker kontinuerligt. Revidering av målen sker årligen som ett naturligt led i arbetet med att genomföra ständiga förbättringar för att minska TransAtlantics miljöpåverkan. Under 2010 har TransAtlantic särskilt fokuserat på att avlägsna farliga kemikalier, öka användningen av biologiskt nedbrytbara oljor, energieffektivisering samt att komplettera länsvattenseparatorerna med en så kallad white box för att kontrollera mängden olja i länsvattnet.

TransAtlantics fartyg i den industriella sjöfarten har utvärderats enligt Clean Shipping Index, som är en databas som visar enskilda fartygs miljöpåverkan utifrån bland annat utsläpp, energiåtgång och kemikalieanvändning.

Minskade luftutsläpp

En begränsning av utsläppen av svavel- och kväveoxider hör till de högst prioriterade frågorna inom sjöfarten och så även inom TransAtlantic. TransAtlantics off-shorefartyg av Vikingklass opererar idag på bränsle med 0,1 procent svavelhalt och med katalysatorer som ger lägsta utsläppsnivå av kväveoxider. Systemfartyg i kontrakt för SCA och StoraEnso använder samma typ av katalysatorer. En rad åtgärder genomförs dessutom för att minska förbrukningen av fossilt bränsle och därmed minska utsläppen av koldioxid. På ett stort antal fartyg har flödesmätare installerats vilket ger befälhavaren god kontroll över bränsleåtgången vid körning i olika vindförhållanden, strömmar och djup.

Eftersom kostnaden för bränsle kan stå för en betydande del av driftskostnaden innebär en ekonomisk körning av fartygen stora kostnadsfördelar. På flera av TransAtlantics fartyg har även installerats mätare för frekvensstyrning av bland annat fläktar och pumpar för att kunna minska förbrukningen av el ombord.

Utvecklingen mot en större användning av landansluten el pågår över hela världen, bland annat genom att redare och

Regelverk för miljö- och säkerhetsarbete

Det övergripande internationella regelsystemet för miljö- och säkerhetsfrågor inom sjöfarten utgörs främst av de föreskrifter och konventioner som utarbetats inom FN:s sjöfartsorgan IMO ("International Maritime Organization"). Hit hör den så kallade ISM-koden (IMO:s styrmedel för kvalitet och säkerhet) samt SOLAS och MARPOL (IMO:s konventioner för säkerhet respektive miljö). Därutöver har även EU, de nationella sjöfartsmyndigheterna samt klassningssällskapen ett stort inflytande.

Skärpta utsläppsregler på väg

IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. De nya reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i de så kallade svavelkontrollområdena (SECA) Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks från nuvarande 1,0 procent till 0,1 procent från och med 2015. Globalt sänks gränsen för svavelinnehåll till 0,5 viktprocent 2020 eller, beroende på tillgång, senast 2025. Utöver minskade svavelutsläpp tillkommer nyttan av minskade partikelemissioner, vilka förväntas minska med cirka 80–85 procent i svavelkontrollområden.

En konsekvens av kraven på minskad svavelhalt är att fartygens kostnader för bunkerolja kommer att öka med i genomsnitt 50–55 procent, vilket medför att sjötransportkostnaderna kan öka med upp till 25 procent.

TransAtlantics miljömål 2009–2014

- Minska utsläppen till luft, inklusive CO₂ med 10 procent, mätt i utsläpp per ton/km.
- Minska antalet kemikalier ombord med 15 procent.
- Minska bränsleförbrukningen ombord med 5 procent.
- Använda kemikalier som är mindre farliga för människa och miljö.
- Förbättra avfallshanteringen ombord.
- Utöka kontrollen och hanteringen av utsläpp till vatten.

lastägare går ihop och investerar i effektiva system. Svenska statens isbrytare, som TransAtlantic har driftsansvar för, använder landel och värms upp med fjärrvärme när de ligger i hamn i Luleå. Fartygen i TransLumi Line använder landel i alla hamnar de trafikerar. En större användning av landel bidrar inte bara till mindre koldioxidutsläpp utan begränsar också partikelutsläppen och buller, vilket är särskilt viktigt när fartygen opererar nära land.

Effektiva transportlösningar

Förutom att minska bränsleförbrukningen och luftutsläppen genomför TransAtlantic viktiga miljöinsatser genom att se till att fartygen är fullastade och att antalet positioneringsresor minimeras. TransAtlantics arbete med gemensamma transporthuber och integrerade logistiklösningar innebär att varje transportslag optimeras såväl miljömässigt som kostnadseffektivt.

Exempelvis innebär kontraktet för systemtrafiken åt StoraEnso i Östersjön att TransAtlantic till tredje part marknadsför den tonnagekapacitet som StoraEnso inte fyller, vilket ger ett effektivt utnyttjande av lastkapaciteten. Detta arbete medför att last flyttats från lastbil till fartyg och att koldioxidutsläppen per transporterat ton blivit lägre.



The New Polar Code

De nya regler som från 2012 kommer att tillämpas på fartyg som navigerar i Arktis och i Antarktis avser krav på fartygens system för navigering och kommunikation, räddningsutrustning, säkerhet för miljö och personal samt en riskbedömning och förebyggande åtgärder för marina föroreningar.

TransAtlantics utsläppsdata

Utsläpp g/tonkm*	2010	2009	2008
CO ₂ (koldioxid)	17,2	19,6	19,1
No _x (kväveoxider)	0,314	0,314	0,172
SO ₂ (svaveldioxid)	0,14	0,172	0,166
NMVOC ₂ (flyktiga organiska ämnen)	0,005	0,005	0,032
PM (partiklar)	0,013	0,015	0,015
CO (kolmonoxid)	0,027	0,031	0,029

* Beräkningen inkluderar fraktfartyg, isbrytare/ankarhanterare (10 procent av flottan) är exkluderade eftersom beräkningarna inte är relevanta för fartyg utan last.

Utsläppen av koldioxid (CO₂) per transporterat ton kilometer minskade under 2010 jämfört med föregående år. Minskningen beror på högre fyllnadsgrad i fartygen. De lägre utsläppen av svavelhalt (SO₂) beror på införandet av nya utsläppsregler från 2010 i hela SECA-området. Från och med 1 januari 2010 infördes sänkta gränsvärden för svavelhalt vilket innebär att svavelhalten till kaj i Europa ska vara högst 0,1% svavel och från den 1 juli är gränsvärdet 1,0% svavel inom hela SECA-området.

Organisation och medarbetare

TransAtlantic har en tydlig strategi för hur medarbetarna ska utvecklas och hur personalförsörjningen ska säkerställas. För att kunna anpassa TransAtlantic till de utmaningar som de förändrade marknadsvillkoren innebär, har en mer processinriktad organisation införts från 2011. Denna möjliggör en helhetssyn samt leder till ökad kundfokusering och tydligare ansvarsområden.

En attraktiv och spännande arbetsgivare

Sjöfarten är en internationell marknad med hård konkurrens även när det gäller arbetsmarknaden för sjöfolk. Stora pensionsavgångar och ett fortsatt lågt antal nya utexaminerade sjöbefäl medför dessutom att tillgången på utbildade och erfarna sjömän kommer att vara begränsad under många år framöver.

TransAtlantic arbetar långsiktigt för att lägga en stabil grund för framtida rekryteringar, bland annat genom att närvara vid jobbrekryteringsdagar på högskolor och erbjuda studenter praktik och sommarjobb. För att kunna rekrytera och behålla kompetent personal läggs stor vikt vid att skapa en attraktiv arbetsplats med fokus på kompetens och kvalitetstänkande. TransAtlantic fokuserar på företagsdelaktighet och information, individuell karriärplanering med möjlighet till arbetsrotation, expansion genom nya offshorefartyg med hög standard, specialanpassade utbildningar och en förebyggande friskvård. Medarbetarna erbjuds en unik möjlighet att utvecklas på olika typer av fartyg och på olika kontor, i olika marknadsområden och inom olika sjöfartssektorer. TransAtlantic ska upplevas som en spännande och attraktiv arbetsgivare.

Kontinuerlig kompetensutveckling

För att uppfylla de egna såväl som kundernas krav på kvalitet, miljö och säkerhet fokuserar TransAtlantic på kontinuerlig kompetensutveckling av medarbetarna,

TRE FRÅGOR TILL HR-CHEF BRITTA STOLT:

► Varför ska man jobba på TransAtlantic?

TransAtlantic är ett rederi med många karriärmöjligheter. Vi har olika tjänsteområden, olika typer av fartyg och en landorganisation med många spännande och utmanande tjänster som stöder detta.

► Hur fångar ni upp varje enskild medarbetares behov och åsikter?

Dels genom det årliga utvecklingssamtalet mellan chef och medarbetare. Utifrån dessa samtal sammanställs en individuell handlingsplan för varje enskild medarbetare. Vidare genomförs också årligen en medarbetarenkät, vilken omfattar alla anställda. Resultatet bildar underlag för det strategiska personalarbetet och för lokala åtgärdsplaner. Sammanställningen ger också en mycket bra indikation på hur vi ska fortsätta arbeta med ledarskaps- och personalfrågor i framtiden.

► Vilka är de största utmaningarna under 2011?

Att arbeta med strategisk rekrytering. Att kompetensutveckla vår personal och arbeta vidare med den nya processorienterade organisationen.



Britta Stolt, HR-Chef

både till land och till sjöss. En del av de utbildningar som tagits fram är gemensamma medan andra är anpassade för enskilda fartyg och personalkategorier.

Under 2010 har samtliga cirka 80 bryggbefäl i den industriella sjöfarten utbildats i MRM i syfte att höja säkerhetsmedvetandet ytterligare ombord på fartygen. Satsningar genomförs för att förbereda befäl och manskap för tjänstgöring på de nybyggda ankarhanteringsfartygen. Utbildningsmöjligheterna inom TransAtlantic Ice Academy spelar en viktig roll för den framtida kompetensutvecklingen inom arktisk offshore. Under 2011 kommer en gemensam ledarskapsutbildning att genomföras för samtliga cirka 150 chefer inom TransAtlantic.

Iskompetens i fokus

TransAtlantic har ett stort rekryteringsbehov för sin arktiska satsning. På kort sikt handlar det om att bemanna de två nya ankarhanteringsfartyg som levereras under 2011/2012 med 26–30 personer per fartyg. I ett längre perspektiv, när exploa-



MRM (Maritime Resource Management)

Under 2010 har samtliga 80 bryggbefäl utbildats inom MRM. Utbildningen syftar till att ge ombordanställda en möjlighet att använda och koordinera den kunskap, erfarenhet och de resurser som finns tillgängliga ombord för att uppnå och utveckla fastställda mål för säkerhet och effektivitet.

teringen och utvinningen av olja och gas tar fart i arktiska farvatten, finns ett stort behov av medarbetare med specialistkunskaper inom bland annat isbrytning och isnavigering. Rekrytering och utbildning av specialistfunktioner kommer att ske i samarbete med svenska Sjöfartsverket och svenska Polarforskningssekreteriatet. Rekryteringsbasen för isbrytning finns i Sverige, Finland och Ryssland och rekryteringsbasen för offshore finns i Norge, Sverige, Danmark och Storbritannien.

Viktiga samarbeten

TransAtlantic är engagerat i en rad olika samarbeten för att möta det långsiktiga behovet av personal. Genom Sveriges Redareförening deltar TransAtlantic i den stora forsknings- och utbildningssatsningen "Lighthouse" som är ett kompetenscentrum för sjöfartsrelaterad forskning och utbildning. I samarbete med Högskolan i Kalmar har en specialutbildning inom isnavigering tagits fram, Trans-

Atlantic Ice Academy. Utbildningen vänder sig till både egen och extern besättning. Svenska Sjöfartsverket har gett utbildningen status som officiell utbildning inom isnavigering.

På Filippinerna bedrivs sjöbefälsutbildning med inriktning mot sjöingenjörskap tillsammans med Walleniusrederierna. Utbildningen, som är fyraårig och startade 2008, genomförs i samarbete med universitetet MAPUA i Manilla. TransAtlantic har tolv egna kadetter på skolan, vilka efter genomförd utbildning kontrakteras för fortsatt tjänstgöring i rederiet. Sjöpraktiken under utbildningen genomförs på något av TransAtlantics fartyg.

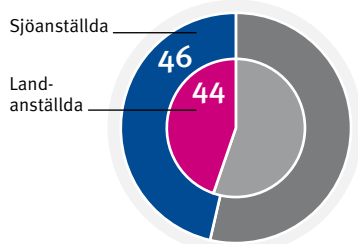
Ett TransAtlantic

TransAtlantic hade vid årsskiftet 704 medarbetare, vilka arbetar utifrån gemensamma riktlinjer och värderingar baserade på en stark företagskultur. Landorganisationen bestod av 182 medarbetare utspridda på 11 kontor i 6 länder.

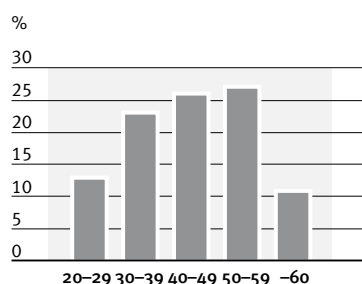
På huvudkontoret i Skärhamn finns hela koncernledningen och alla stabsfunktioner. Sjöorganisationen bestod av 522 medarbetare fördelade på de 23 fartyg som TransAtlantic har ship management ansvar för. Beroende på fartygstyp bemannas fartygen vid drift av 10–19 personer.

Utbildningsnivå

Andel högskoleutbildade, %

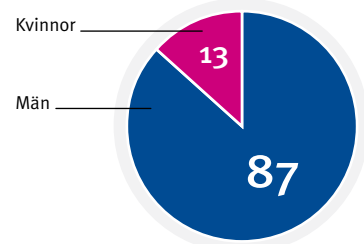


Åldersstruktur



Könsfördelning

Per den 31 dec 2010, %



Fartygsförteckning

Ägda och långtidsinhyrda fartyg

Industrial Shipping	Typ	Dwt	Byggnadsår Ombyggnadsår	Ägande/Hyresform
TransAgila	Container	4 500	1994	67%
TransFrej	Container	4 500	1994	72%
TransNjord	Container	4 500	1995	100%
TransOdin	Container	4 500	1994	66%
TransAlrek	Container	4 500	2006	Inhyrd – Timecharter
TransAnund	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter
TransJorund	Container	9 800	2007	Inhyrd – Timecharter
TransPaper	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransPulp	Container/RoRo	15 000	2006	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransTimber	Container/RoRo	15 000	2007	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransEagle	LoLo	16 600	2002	100%
TransOspray	LoLo	20 400	2003	Inhyrd – Timecharter ³⁾
TransHawk	LoLo	16 600	2005	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
Tofton	LoLo	14 900	1980	Inhyrd – Timecharter
TransAndromeda	Bulk	6 700	1999	100% ⁵⁾
TransCapricorn	Bulk	6 700	2000	100% ⁵⁾
TransFalcon	Bulk	5 700	1993	100% ⁵⁾
TransWing	Bulk	4 100	1999	100% ⁵⁾
Obbola	RoRo	11 450	1996	100% ^{2) 6)}
Ortviken	RoRo	11 520	1996	100% ^{2) 6)}
Östrand	RoRo	11 560	1996	100% ^{2) 6)}
Stena Forteller	RoRo	12 640	2002	Inhyrd – Timecharter ³⁾
Vikingland	RoRo	16 675	1979/1996	Inhyrd – Timecharter ³⁾
TransReel	RoRo	11 400	1987	100%
Map	RoRo/Sidolastare	11 500	1984	100% ⁴⁾
TransFighter	RoLo/Sidolastare	15 100	2001	100%
TransPine	RoLo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
TransWood	RoLo/Sidolastare	15 100	2002	Inhyrd – Bareboat charter ¹⁾
Alida Gorthon	Sidolastare	14 240	1977/1991	Inhyrd – Timecharter
Offshore/Icebreaking				
Balder Viking	AHTS/Isbrytare	2 600	2000	100%
Tor Viking	AHTS/Isbrytare	2 600	2000	100%
Vidar Viking	AHTS/Isbrytare	2 600	2001	100%
Odin Viking	AHTS	2 870	2003	100%
Loke Viking	AHTS	4 500	2010	100%
Njord Viking	AHTS	4 500	2011	100%
TransBarents	AHTS	4 500	Lev 3 kv 2011	100%
TransBering	AHTS	4 500	Lev 1 kv 2012	100%

1) Operationell lease

2) Finansiell lease till och med 15 juli 2010

3) Timecharter

4) Upplagd och utflaggad under 2009

5) Fartygen är uthyrda på timecharter basis under 2011

6) Fartygen kommer att avyttras till SCA Transforest AB per den 1 juni 2011

Fartygsnamn: Loke Viking
Prestanda: AHTS/isbrytarfartyg
Storlek: 4 500 dwt
Operation: På väg till Ice Management-
uppdrag utanför Grönland.



Ankarhanteringsfartyg:
Längd 85 m
Bredd 22 m
DWT 4 500
Fartygen är konstruerade speciellt
för uppdrag i Barents hav.



Aktien

TransAtlantics aktiekurs ökade under 2010 med 32,2 procent samtidigt som Stockholmsbörsen (OMXSPI) steg 23 procent. Förvärvet av Trans Viking medförde att norska Kistefos genom sitt dotterbolag Viking Supply Ships blev TransAtlantics nya majoritetsägare.

TransAtlantics B-aktie är noterad på NASDAQ OMX Nordiska Börs Stockholm, på Small Cap-listan och ingår i indexet OMX Transport. Vid årets slut var aktiekursen 30,40 kronor, vilket motsvarar ett börsvärde på 1 686 MSEK (645). Det totala bokförda egna kapitalet uppgick vid samma tidpunkt till 2 396 (1 175) vilket motsvarar 43,20 SEK/aktie (42,40).

Aktiekapital och nyemission

Vid en extra bolagsstämma den 22 september 2010 beslutades om nyemission av aktier med betalning genom apportegendom för förvärvet av utestående andelar i Trans Viking. Dessutom beslutades om en minskning av aktiekapitalet med indragning av tidigare återköpta aktier. De båda besluten innebar en ökning av aktiekapitalet med 277 MSEK samt en ökning av antalet aktier med 1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier. Det totala antalet aktier i TransAtlantic uppgick vid årsskiftet till cirka 55,4 miljoner aktier fördelat på 3,6 miljoner A-aktier med röstetalet 10 och

51,8 miljoner B-aktier med röstetalet 1. Aktiekapitalet uppgick till 554 MSEK. Aktierna har ett kvotvärde på 10 kronor. TransAtlantic har inga teckningsoptioner eller andra aktierelaterade instrument.

Aktieägare och ägarförändringar

Förvärvet av Trans Viking innebar att norska Kistefos, genom sitt dotterbolag Viking Supply Ships, blev TransAtlantics nya majoritetsägare med strax över 50 procent av både aktiekapital och röster. Denna ägarandel var oförändrad vid årsskiftet. Den röstmässigt näst största aktieägaren i TransAtlantic är Enneff Rederi/Enneff Fastigheter med 15,20 procent av rösterna och 3,6 procent av kapitalet vid årsskiftet. I samband med förvärvet av Trans Viking har Enneff Rederi AB/Enneff Fastigheter ingått ett aktieägaravtal med Kistefos avseende vissa frågor relaterade till TransAtlantic. Det totala antalet aktieägare uppgick vid årsskiftet till 6 783 vilket är en minskning jämfört med föregående år.

Förslag till utdelning och utdelningspolicy

Med hänsyn till årets resultat och det investeringsbehov som föreligger har styrelsen gjort bedömningen att ingen utdelning ska ske för verksamhetsåret 2010. TransAtlantics mål är att utdelningen i genomsnitt ska motsvara 33 procent av den årliga nettovinsten.

Ägarkontakter

TransAtlantics ambition är att ha en god dialog med aktiemarknaden och att tydligt informera om verksamhetens utveckling och händelser. Detta sker bland annat via presentationer i samband med kvartalsrapporter samt genom deltagande i konferenser och seminarier. Årsredovisningen, boksluts- och delårsrapporter återfinns på hemsidan www.rabt.se. Där finns också pressreleaser, presentationsmaterial från informationsmöten samt annan information om bolaget.

Nyckeltal

	2010	2009	2008	2007	2006
Antal aktier vid årets slut, tusen	55 451	28 430	28 430	28 430	30 858
Börsvärde vid årets slut, MSEK	1 686	645	904	1 225	1 574
Antal aktieägare	6 783	7 402	6 184	6 324	7 280
Kursförändring under året, %	32	-29	-26	-15	57
Ordinarie utdelning, SEK	—	—	2,50	2,0	2,0
Utdelning i % av vinst per aktie	—	—	27	31	32
P/e-tal vid årets slut	1,8	n.a.	3,5	6,5	8,2
Eget kapital/aktie vid årets slut, SEK/aktie	43,2	42,4	50,9	43,6	37,9

Aktiekapitalets utveckling

Händelse	Förändring			Antal aktier		Aktiekapital			Kvotvärde
	A-aktier	B-aktier	Totalt	A-aktier	B-aktier	Totalt	Förändring	Totalt	
2004 Nyemission	—	474 275	474 275	1 208 980	17 910 153	19 119 133	4 742 750	191 191 330	10
2005 Nyemission	608 980	11 129 541	11 738 521	1 817 960	29 039 694	30 857 654	117 385 210	308 576 540	10
2007 Under året indragna aktier	—	–2 427 180	–2 427 180	1 817 960	26 612 514	28 430 474	–24 271 800	284 304 740	10
2010 Nyemission	1 817 961	25 907 715	27 725 676	3 635 921	52 520 229	56 156 150	277 256 760	561 561 500	10
2010 Indragning av egna aktier	—	–704 800	–704 800	3 635 921	51 815 429	55 451 350	–7 048 000	554 513 500	10

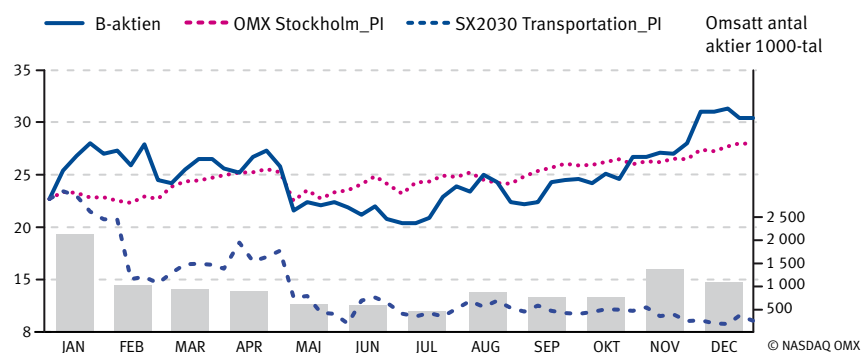
De tio största aktieägare i Rederi AB TransAtlantic per den 31 december 2010

	A-aktier	B-aktier	Antal aktier	Andel kapital %	Andel röster %
Kistefos AS genom dotterbolag	1 817 961	25 907 715	27 725 676	50,0	50,0
Enneff Rederi AB/Enneff Fastigheter AB	1 266 061	699 745	1 965 806	3,6	15,2
Villa Costa AB	456 508	2 656 500	3 113 008	5,6	8,2
Ernstström Finans AB	—	1 505 000	1 505 000	2,7	1,7
JP Morgan Chase Bank	—	830 000	830 000	1,5	0,9
SIX SIS AG, W81MY	—	727 790	727 790	1,3	0,8
Avanza Pension	—	702 274	702 274	1,3	0,8
Ribbskottet AB	—	600 000	600 000	1,1	0,7
Credit Agricole Suisse SA	—	500 000	500 000	0,9	0,6
CBNY-DFA	—	478 970	478 970	0,9	0,5
Totalt	3 540 530	34 607 994	38 148 524	68,9	79,4
Övriga aktieägare	95 391	17 207 435	17 302 826	31,1	20,6
Totalt antal aktier	3 635 921	51 815 429	55 451 350		

Antal aktieägare i storleksklasser per den 31 dec 2010

Antal innehav	Aktieägare
1–500	3 696
501–1 000	1 326
1 001–5 000	1 335
5 001–10 000	194
10 001–15 000	68
15 001–20 000	51
20 001–	113
Totalt	6 783

Kursutveckling 2010



Pressmeddelanden 2010

- **2010-12-06** Svensk isbrytare i heroisk räddningsinsats: Räddade grekiskt bulkfartyg från att gå på grund i Alaska
- **2010-11-16** TransAtlantics CFO lämnar sin tjänst
- **2010-11-03** TransAtlantics valberedning utsedd
- **2010-11-02** TransAtlantic tecknar ett långtidskontrakt med norska ENI
- **2010-10-28** Delårsrapport januari–september 2010
- **2010-09-30** Förändrat antal aktier i Rederi AB TransAtlantic (publ)
- **2010-09-29** Rederi AB TransAtlantic (publ) offentliggör prospekt med anledning av upptagande till handel av nyemitterade aktier utgivna genom apportemission
- **2010-09-23** TransAtlantic har tillsatt VD
- **2010-09-22** Rederi AB TransAtlantic har fått berörda långivares godkännande till förvärvet av Trans Viking
- **2010-09-13** TransAtlantic genomför fartygsaffär
- **2010-09-07** Rederi AB TransAtlantic (publ) kallar till extra bolagsstämma onsdagen den 22 september 2010
- **2010-09-07** TransAtlantic har fått konkurrensmyndighetens godkännande till förvärvet av Trans Viking
- **2010-08-13** TransAtlantic blir ägare till 100 procent av Trans Viking
- **2010-07-23** Delårsrapport januari–juni 2010
- **2010-07-15** TransAtlantic förvärvar ägandet av RoRofartygen Ortvik, Östrand och Obbola
- **2010-07-12** TransAtlantic har tecknat kontrakt med Statoil för AHTS fartyget Loke Viking
- **2010-06-10** TransAtlantic har tagit leverans av AHTS-fartyget Loke Viking
- **2010-04-28** Delårsrapport januari–mars 2010
- **2010-03-30** Rederi AB TransAtlantic publicerar sin årsredovisning för 2009 på www.rabt.se
- **2010-03-30** Rederi AB TransAtlantics årsstämma äger rum onsdagen den 28 april 2010
- **2010-03-04** TransAtlantic tecknar kontrakt för AHTS-fartyget Odin Viking
- **2010-02-22** TransAtlantics offshore/isbrytarfartyg, Vidar Viking kallas in för isbrytning
- **2010-02-22** Bokslutskommuniké 2009
- **2010-02-16** TransAtlantic tecknar kontrakt för tre av sina offshorefartyg
- **2010-02-09** TransAtlantic tecknar kontrakt med Shell för ett av sina arktiska offshorefartyg
- **2010-02-01** TransAtlantic vann offentlig upphandling
- **2010-01-29** TransAtlantics isbrytare kallas in för isbrytning i Östersjön

5-årsöversikt med nyckeltal

Se sidan 77 för definitioner

MSEK	TransAtlantic				
	2010	2009	2008	2007	2006
Koncernens omsättning och resultat					
Nettoomsättning					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	298	125	402	359	294
Affärsområde Industrial Shipping	1 865	1 900	2 006	2 005	1 715
Ship Management/Koncerngemensamt ¹⁾	231	259	240	166	243
Koncernens nettoomsättning	2 394	2 284	2 648	2 530	2 252
Operativt resultat (före skatt)					
Affärsområde Offshore/Icebreaking	45	-25	233	230	191
Affärsområde Industrial Shipping	-105	-140	81	81	49
	-60	-165	314	311	240
Ship Management/Koncerngemensamt	-61	-48	-31	-30	-24
Koncernens operativa resultat	-121	-213	283	281	216
Omstruktureringkostnader och andra jämförelsestörande poster	-247	-63	-24	-3	-9
Förvärvseffekt	775	—	—	—	—
Koncernens resultat före skatt	407	-276	259	278	207
Skatt	178	55	7	-92	-19
Koncernens nettoresultat	585	-221	266	186	188
Koncernens kassaflöde					
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring i rörelsekapitalet	58	-50	455	415	363
Förändring i rörelsekapitalet	33	2	38	-116	-81
Kassaflöde från investeringsverksamheten	164	-142	-58	-41	-1
– därav investeringar ³⁾	152	-142	-86	-84	-194
– därav avyttringar	12	0	28	43	193
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	86	-89	-240	-143	-296
Totalt kassaflöde	341	-279	195	115	-15
Kursdifferens i likvida medel	-31	32	-14	14	-17
Likvida medel vid årets slut ²⁾	637	327	574	393	264
Avgår spärrade/pantsatta likvida medel	-14	-7	-7	-7	-6
Disponibla ej utnyttjade checkräkningskrediter	24	124	400	400	—
Utgående disponibla likvida medel ⁴⁾	647	444	967	786	258

1) Förutom koncerngemensamma kostnader ingår här också koncernens externa ship managementuppdrag, där en stor del av omsättningen består av kostnader som vidarefaktureras till kunderna.

2) Utnyttjad checkräkningskredit ingår i likvida medel.

3) I beloppet för 2010 ingår kassa som tillfördes koncernen i samband med förvärvet av Trans Viking.

4) Av koncernens disponibla medel 2010 om 637 MSEK är 315 MSEK avsatta på särskilda konton som ska säkerställa koncernens kontantåtagande vid leveranserna av två AHTS-fartyg.

Se sidan 77 för definitioner

MSEK	TransAtlantic				
	2010	2009	2008	2007	2006
Koncernens balansräkning vid årets utgång					
Fartyg	3 815	2 195	2 171	2 047	1 902
Finansiella anläggningstillgångar	106	105	66	73	118
Övriga anläggningstillgångar	91	100	79	78	76
Omsättningstillgångar exklusive likvida medel	497	445	458	533	384
Likvida medel	637	327	574	393	264
Totala tillgångar	5 146	3 172	3 348	3 124	2 744
Eget kapital	2 396	1 175	1 421	1 217	1 085
Räntebärande skulder	2 170	1 381	1 188	1 215	1 082
Ej räntebärande skulder	580	616	739	692	577
Totalt eget kapital och skulder	5 146	3 172	3 348	3 124	2 744
Koncernens eget kapital ¹⁾					
Eget kapital vid årets ingång	1 175	1 421	1 217	1 085	1 135
Nyemission	658	—	—	—	—
Utdelning	—	-70	-70	-57	-62
Årets resultat	585	-221	266	186	188
Valutadifferenser/övrigt	-22	51	8	37	-83
Återköp av egna aktier	—	-6	—	-34	-93
Eget kapital vid årets utgång	2 396	1 175	1 421	1 217	1 085
Data per aktie (SEK)					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA)	25,0	-0,3	18,0	16,3	13,6
Resultat före räntekostnader (EBIT)	12,9	-8,4	11,3	12,0	8,9
Operativt resultat (före skatt)	-3,4	-7,7	10,1	9,9	7,2
Resultat efter aktuell skatt	11,5	-9,9	9,2	6,5	6,7
Resultat efter full skatt	16,6	-8,0	9,5	6,5	6,2
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2,6	-1,7	17,7	10,7	9,4
Totalt kassaflöde	9,6	-10,0	7,0	4,1	-0,5
Eget kapital vid årets utgång	43,2	42,4	50,9	43,6	37,9
P/E-tal	1,8	n.a	3,5	6,5	8,2
Utbetald utdelning	—	2,50	2,50	2,0	2,0
Antal aktier vid årets utgång ('000)²⁾	55 451	27 726	27 926	27 926	28 642
Genomsnittligt antal aktier	35 322	27 809	27 926	28 346	30 137
Nyckeltal					
Resultat före kapitalkostnader (EBITDA), MSEK	884	-8	502	462	409
Resultat före räntekostnader (EBIT), MSEK	455	-233	316	341	268
Eget kapital, MSEK	2 396	1 175	1 421	1 217	1 085
Sysselsatt kapital, MSEK	4 566	2 556	2 609	2 433	2 239
Utgående nettoskuldsättning, MSEK	1 533	1 054	615	823	819
Operativt kassaflöde, MSEK	841	-41	444	423	374
Totalt kassaflöde, MSEK	341	-279	195	115	-15
Avkastning på eget kapital, %	32,8	-17,1	20,2	16,2	17,0
Avkastning på sysselsatt kapital, %	12,8	-9,0	12,5	14,8	12,0
Soliditet, %	47	37	42	39	40
Utgående skuldsättningsgrad, %	64	90	43	68	75
Vinstmarginal, %	17,0	-12,1	9,8	11,0	9,2
Räntetäckningsgrad, ggr	16,0	0,0	9,2	7,7	7,4
Antal anställda, medeltal	911	1 050	1 058	1 017	1 268

1) I TransAtlantic finns inga teckningsoptioner eller andra egetkapitalinstrument.

2) Beräknat på antalet utestående aktier där återköpta aktier i eget förvar exkluderats.

Bolagsstyrningsrapport

Rederi AB TransAtlantic är ett svensk publikt aktiebolag noterat på NASDAQ OMX Stockholm, segment Small Cap. Styrningen av TransAtlantic sker via årsstämma, styrelsen och VD i enlighet med Aktiebolagslagen, bolagsordningen och Svensk Kod för bolagsstyrning.

Bolagsstyrning inom TransAtlantic

Denna rapport om bolagsstyrning har upprättats i enlighet med bestämmelserna i Svensk Kod för bolagsstyrning ("Koden") samt 6 kap. 6–9 § Årsredovisningslagen och 9 kap. 31 § Aktiebolagslagen och avser räkenskapsåret 2010. Revisorn har uttalat sig om att bolagsstyrningsrapporten upprättats och om upplysningar enligt 6 kap. 6 § andra stycket 2–6 Årsredovisningslagen (till exempel de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering i samband med den finansiella rapporteringen), är förenliga med årsredovisningens övriga delar.

TransAtlantics bolagsordning och annan ytterligare information om bolagsstyrning i TransAtlantic finns på www.rabt.se.

Till grund för företagets styrning, ledning och kontroll ligger externa lagar och regler samt interna regelverk, policies och instruktioner. TransAtlantics styrelse och ledning strävar efter att TransAtlantic ska leva upp till de krav som börsen, aktieägare och andra intressenter ställer på bolaget. Genom att vara öppen och tillgänglig strävar TransAtlantic efter att ge insikt i beslutsvägar, ansvar, befogenheter och kontrollsystem. Utöver detta utgör bolagsordningen ett centralt styrande dokument. Bolagsordningen fastställer var styrelsen har sitt säte, verksamhetsinriktning samt uppgifter om antalet aktier och aktiekapital. Det högsta

beslutande organet i TransAtlantic är årsstämman där bolagets aktieägare utövar sitt inflytande. Styrelsen förvaltar, för ägarnas räkning, företagets intressen och affärer. TransAtlantics styrelse leds av styrelseordförande Christen Sveaas. Styrelsen utser verkställande direktör.

Ansvarsfördelningen mellan styrelsen och verkställande direktören regleras i en instruktion och arbetsordning, som fastställs årligen. Styrelsen och verkställande direktörens förvaltning samt företagets finansiella rapportering granskas av externa revisorer, som utses på årsstämman.

Tillämpning av Koderna

Styrelsen och ledningen anser att bolaget följer och tillämpar de regler som innefattas i Kodexen med undantag för sammansättningen av valberedningen. Kodexen anger att majoriteten av valberedningens ledamöter ska vara oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen. I TransAtlantics valberedning ingår styrelseledamöterna Christen Sveaas (ordförande) och Åge Korsvold, som representerar Kistefos AS, vilka är största aktieägarna i bolaget, samt Lena Patriksson Keller som inte är oberoende i förhållande till en medlem i styrelsen och en medlem i bolagsledningen. Styrelsen anser dock att detta förhållande speglar den ägarbild som bolaget har och är därmed en rimlig situation.

Aktieägare

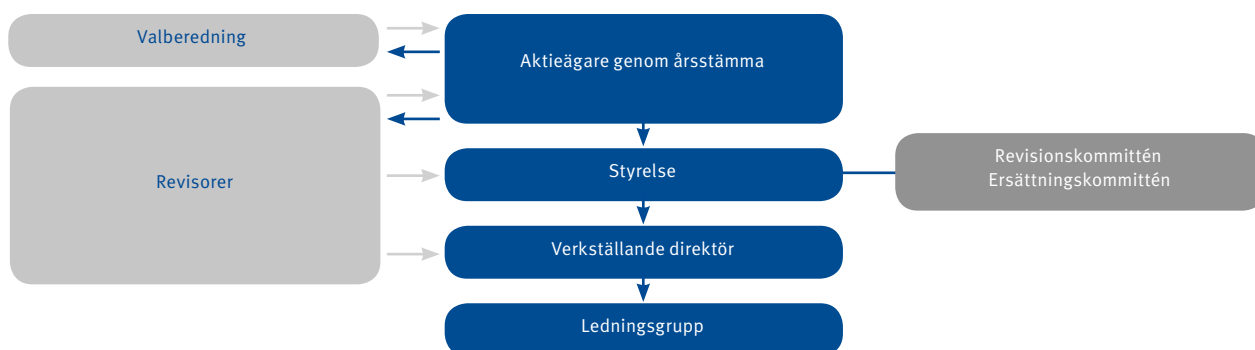
TransAtlantics B-aktie är noterad på NASDAQ OMX Stockholm sedan 1991, segment Small Cap. Aktiekapitalet uppgår till 554 513 500 kronor fördelat på 55 451 350 aktier med ett kvotvärde på 10 kr. Det finns två aktieslag: 3 635 921 A-aktier och 51 815 429 B-aktier. Aktier av serie A har tio röster och aktier av serie B har en röst. Antal aktieägare per den 31 december uppgick till 6 783. Båda aktieslagen är berättigad till utdelning.

Ytterligare information om aktien och aktieägare, se sidan 30.

Årsstämma

TransAtlantics högsta beslutande organ är årsstämman, vilken ska hållas inom sex månader från utgången av räkenskapsåret. Kallelse till årsstämman sker tidigast sex veckor och senast fyra veckor före stämman. Samtliga aktieägare som är upptagna i utskrift av aktieboken och som anmält deltagande i tid, har rätt att delta och rösta på stämman. De aktieägare som inte kan närvara själva kan företrädas av ombud.

Ordinarie årsstämma hölls den 28 april 2010 på Nordiska Akvarellmuseet i Skärhamn. Vid stämman närvarade 68 aktieägare, vilket representerade 51 procent av rösterna. Vid stämman var hela styrelsen, hela koncernledningen och bolagets revisorer närvarande. På årsstämman informerades den tillförordnade verkställande



direktören om företagets utveckling under det gångna året och bland de beslut som årsstämman togs kan nämnas;

- att ingen utdelning lämnas för verksamhetsåret 2009
- att arvudet till styrelsen ska vara oförändrat och utgår med 1 600 000 kr att fördela med 400 000 kr till ordförande och 200 000 kr till vardera ledamot
- riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare
- rutiner för valberedningens tillsättande och arbete
- bemyndigande för styrelsen om överlåtelse av egna aktier.

På årsstämman omvaldes Folke Patriksson, Håkan Larsson, Helena Levander, Christer Olsson, Lena Patriksson Keller och Björn Rosengren. Nyval skedde av Magnus Sonnor. Utöver dessa av stämman valda ledamöter kvarstår Christer Lindgren som facklig representant och ledamot av styrelsen. Folke Patriksson kvarstod som styrelsens ordförande.

Under stämman gavs möjlighet för aktieägare att ställa frågor till VD och styrelse. Beslut vid stämman fattas normalt med enkel majoritet av avgivna röster, dock kan i vissa beslutsfrågor krävas högre andel av de på bolagsstämman företrädde rösterna. Det är inte möjligt att följa eller delta i stämman från annan ort med hjälp av kommunikationsteknik och någon förändring av detta är inte planerad inför stämman 2011.

Extra bolagsstämma

Extra bolagsstämma hölls den 22 september med anledning av ett förslag om förvärv av samtliga utestående aktier i Trans Viking samt om nyemission av aktier. Stämman beslöt att godkänna förslaget i enlighet med styrelsens förslag. Beslutet på stämman innebar att

TransAtlantic förvärvade Viking Supply Ships AS samtliga aktier i Trans Viking mot betalning i form av nyemitterade aktier i TransAtlantic. Stämman beslutade även att minska bolagets aktiekapital med indragning av egna B-aktier. Slutligen beslutades att fastställa antalet styrelsemedlemmar till sex för tiden intill nästa ordinarie årsstämma. Nyval skedde av Christen Sveaas och Åge Korsvold. Folke Patriksson, Håkan Larsson, Christer Olsson och Magnus Sonnor omvaldes i enlighet med årsstämmans beslut. Vidare utsågs Christer Lindgren till arbetstagarrepresentant. Stämman utsåg Christen Sveaas till styrelseordförande och Folke Patriksson till vice ordförande.

För ytterligare information se www.rabt.se/InvestorRelations.

Valberedning

Årsstämman har beslutat att inrätta en valberedning som ska bestå av de tre röstmässigt största aktieägarna per den 30 september varje år. Vid årsstämman i april 2010 redogjorde valberedningens ordförande Folke Patriksson för arbetet i valberedningen. I sitt nomineringsarbete har valberedningen tagit hänsyn till de krav som kan ställas på en styrelse till följd av bolagets verksamhet, utvecklingsskede, kompetens, erfarenhet och bakgrund hos styrelseledamöterna. Oberoendefrågor har också belysts liksom frågan om könsfördelning.

I enlighet med beslut vid årsstämman i april 2010 uppdrogs åt styrelsens ordförande att utse en valberedning, baserad på bolagets tre största aktieägare vid utgången av september 2010 enligt EuroClear Sweden AB. Valberedningen ska arbeta fram förslag till styrelseledamöter, styrelseordförande samt ersättning till styrelseledamöter samt förslag till regler för valberedningen inför årsstämman 2011. Valberedningens sammansättning meddelades på

TransAtlantics webbplats och genom pressmeddelande den 3 november 2010. Valberedningen består av Christen Sveaas och Åge Korsvold som representerar Viking Supply Ships AS/Kistefos AS, Jenny Lindén Urnes som representerar Villa Costa AB och Lena Patriksson Keller som representerar Enneff Rederi AB/Enneff Fastigheter AB. Valberedningens ledamöter representerar drygt cirka 73 procent av röstetalet för samtliga aktier i bolaget. I samband med förvärvet av Trans Viking har Folke Patriksson ingått ett aktieägaravtal med Kistefos avseende vissa frågor relaterade till TransAtlantic. I aktieägaravtalet regleras bland annat tillsättning av styrelse i TransAtlantic, som enligt avtal ska bestå av sex stämموالدا styrelseledamöter. Kistefos äger rätt att nominera tre styrelseledamöter, inklusive styrelsens ordförande och Enneff äger rätt att nominera tre styrelseledamöter, inklusive styrelsens vice ordförande. En av vardera partens nominerade styrelseledamöter ska vara oberoende gentemot bolagets större aktieägare. Avtalet innehåller även föreskrifter om förköp för det fall endera avtalsparten önskar sälja sina aktier.

Valberedningens sammansättning uppfyller inte Kodens krav om oberoende ledamöter men styrelsen anser att sammansättningen i valberedningen överstämmer med bolagets ägarbild.

Valberedningens förslag, dess motiverade yttrande till föreslagen styrelse samt kompletterande information om föreslagna styrelseledamöter offentliggörs i samband med kallelsen till årsstämman och presenteras tillsammans med en redogörelse för valberedningens arbete på årsstämman 2011.

Styrelsen

Styrelsen ska bestå av lägst fem och högst tio antal ledamöter enligt bolagsordningen. Styrelsens ledamöter väljs årligen vid årsstämman

Styrelsens sammansättning samt antal möten under mandatperioden

	Invald	Styrelsemöten	Oberoende
Christen Sveaas, Ordförande ¹⁾	2010	4/14	
Åge Korsvold ²⁾	2010	4/14	
Folke Patriksson, Vice ordförande	1972	13/14	
Håkan Larsson	1993	14/14	x
Christer Olsson	1999	12/14	x
Christer Lindgren, Arbetstagarrepresentant	2001	13/14	x
Magnus Sonnor ³⁾	2010	12/14	x
Helena Levander ⁴⁾	2005	8/14	x
Björn Rosengren ⁴⁾	2003	7/14	x
Lena Patriksson Keller ⁴⁾	2007	8/14	
Jenny Lindén Urnes ⁵⁾	2009	2/14	

1) Valdes till styrelsens ordförande vid extra bolagsstämma i september 2010.

2) Invaldes vid extra bolagsstämma i september 2010.

3) Invaldes vid ordinarie stämma i april 2010.

4) Utgick ur styrelsen vid extra bolagsstämma i september 2010.

5) Utgick ur styrelsen vid ordinarie stämma i april 2010.

med en mandatperiod från årsstämman fram till och med slutet av nästa årsstämma. Årsstämman beslutar det exakta antalet styrelseledamöter.

Vid ordinarie årsstämman i april 2010 valdes Folke Patriksson, Håkan Larsson, Helena Levander, Christer Olsson, Björn Rosengren, Lena Patriksson Keller samt Magnus Sonnor. Folke Patriksson valdes till styrelsens ordförande. Utöver de av stämman valda styrelseledamöterna kvarstod Christer Lindgren som facklig representant. Antal stämmovalda ledamöter som anses oberoende i förhållande till bolaget, enligt Kodens krav, bedöms uppgå till tre. Vid extra bolagsstämma i september valdes en ny styrelse bestående av Christen Sveaas, Åge Korsvold, Folke Patriksson, Håkan Larsson, Christer Olsson och Magnus Sonnor. Christer Lindgren kvarstår som arbetstagarrepresentant.

Christen Sveaas utsågs till styrelsens ordförande och Folke Patriksson valdes till vice ordförande. Inga andra ersättningar har utgått utöver vad årsstämman beslutat om. Arvode till styrelsens ledamöter beslutas av årsstämman efter förslag från valberedningen. För information om arvoden, se not 7.

Styrelsens arbete

Styrelsen utses av aktieägarna vid årsstämman. Styrelsens ansvar och uppgifter styrs, utöver lagar och förordningar, av en särskild fastställd arbetsordning. Styrelsen ser årligen över arbetsordningen och fastställer den genom styrelsebeslut. Styrelsens ansvar omfattar att fastställa bolagets mål, strategi, affärsplan, budget samt att godkänna större investeringar och lån som upptas inom TransAtlantic. Vidare är det styrelsens ansvar att utvärdera den operativa ledningen samt säkerställa system för uppföljning och kontroll av de etablerade målen. Det är också styrelsens uppgift att utse verkställande direktör och i förekommande fall vice VD. Viktiga styrinstrument för styrelsen är finanspolicy, attestregler och kommunikationspolicy, vilka fastställs årligen. Styrelsen säkerställer vidare kvaliteten i den finansiella rapporteringen genom att ingående behandla delårsrapporter, årsredovisning och bokslutskommunikéer på styrelsemöten. Styrelsen behandlar i sin helhet olika frågeställningar och har inte med hänsyn till koncernens storlek och komplexitet, ansett att underkommittéer behövs för att förbereda vissa frågor. Detta innebär att styrelsen i sin helhet utgör revisions- och ersättningskommitté.

Styrelsen sammanträder normalt sex gånger om året samt därutöver vid behov. Med anledning av förvärvet av samtliga utestående aktier i Trans Viking samt nyemissionen av aktier har styrelsen genomfört ett omfattande analys- och förberedelsearbete inför övertagandet. På grund av det negativa resultatet under 2009 och början av 2010 har styrelsen ägnat särskild uppmärksamhet åt uppföljningen av bolagets finansiella ställning och likviditet. De ordinarie styrelsemötena äger rum i samband med res-

pektive kvartalsrapport och därutöver har styrelsen särskilda möten för att behandla strategier och budget för kommande verksamhetsår. Baserat på detta har styrelsen under 2010 haft 6 ordinarie sammanträden och ett konstituerande möte samt 8 extra styrelsemöten. Finansdirektör Ola Helgesson är sekreterare vid styrelseledamöterna. Styrelsen får också månadsvis rapportering beträffande bolagets finansiella ställning. Vid de ordinarie styrelsemötena lämnas också rapporter beträffande det löpande arbetet inom respektive affärsområde med fördjupade analyser och aktiviteter.

Ordförandens ansvar

Styrelsens ordförande väljs av stämman. Styrelseordförande ska organisera och leda styrelsens arbete, i enlighet med gällande regler för aktiemarknadsbolag, Kodens och bolagsordningen. Vidare ska ordförande vara ett stöd för verkställande direktören. Styrelseordförande och verkställande direktören tar fram förslag till dagordning för styrelsemöten. Styrelseordförande för dialog med verkställande direktören och ansvarar för att övriga styrelseledamöter får den information och dokumentation som är nödvändig för beslutsfattande. Styrelseordförande ansvarar även för att styrelsens arbete årligen utvärderas.

Styrelsens ordförande är Christen Sveaas och som vice ordförande har utsetts Folke Patriksson.

Utöver sitt ordförandeskap i TransAtlantic är Christen Sveaas styrelseordförande i Kistefos AS samt styrelseledamot i bland annat Stolt-Nielsen AS och Orkla ASA.

Verkställande direktör

Till ny verkställande direktör och koncernchef utsågs Stefan Eliasson i september 2010. Stefan Eliasson har varit tillförordnad verkställande direktör från december 2009. Se sidan 43 om VD:s avgång 2011. Verkställande direktören ansvarar för den löpande operativa verksamheten baserat på den arbetsinstruktion som utfärdats av styrelsen. Verkställande direktörens ansvar innefattar bland annat löpande investeringar och avyttringar, personal-, finans- och ekonomifrågor, löpande kontakter med företagets intressenter samt tillse att styrelsen får den information som krävs för att kunna fatta väl underbyggda beslut. Verkställande direktören rapporterar till styrelsen, han ingår inte i styrelsen men närvarar vid alla styrelsemöten utom vid det styrelsemöte där utvärdering sker av verkställande direktören.

Verkställande direktören leder företagsledningens arbete och fattar beslut i samråd med övriga i koncernledningen.

Koncernledning

Den verkställande direktören har utsett en koncernledning som bestod av sex personer under 2010. I koncernledningen ingick förutom VD, Mårten Carlquist chef för Affärsområde Industrial Shipping, Åke Rohlén chef för Affärsområde Offshore/Icebreaking, Balder Hansson

chef för supportenheten Ship Management, Britta Stolt HR-chef samt Ola Helgesson Finansdirektör. Koncernledningen ansvarar för att planera, styra och följa upp den dagliga verksamheten. Koncernledningen har haft kontinuerliga möten varannan vecka för att följa upp affärsverksamheten, följa den ekonomiska utvecklingen samt övriga verksamhets-, utvecklings- och strategifrågor. Under 2010 har ledningsgruppen även specifikt analyserat den ekonomiska utvecklingen med anledningen av det negativa resultatet under 2009 och 2010. Koncernledningen har ingående analyserat övertagandet av aktier i Trans Viking och vilka följder detta får för den interna verksamheten och organisationen. Koncernledningen följer upp att rätt kompetens finns i organisationen i förhållande till bolagets strategier. Koncernledningen har två strategimöten per år. Befogenheter och ansvar för VD och koncernledningen är definierade i policies, befattningsbeskrivningar och attestinstruktioner.

Från och med 1 januari 2011 består Koncernledningen förutom VD av Mårten Carlquist chef för divisionerna RoRo Baltic och Container, Klas Eskilsson chef för division Bulk, Åke Rohlén Chef för affärsområde Offshore/Icebreaking, Ola Helgesson Finansdirektör samt Britta Stolt HR-chef. Finansdirektör Ola Helgesson har sagt upp sin anställning och kommer att sluta i månadsskiftet april/maj 2011. För utförligare information om VD och koncernledningen, se sidan 39–40 i årsredovisningen.

Revisor

Revisorerna utses av årsstämman och vid årsstämman i april 2008 valdes revisionsbyrå PriceWaterhouseCoopers AB, på en tid av fyra år. Till huvudansvarig revisor utsågs Helen Olsson Svärdsström som undertecknar revisionsberättelsen tillsammans med Olof Enerbäck. Revisorerna har till uppgift att granska VD och styrelsens förvaltning av bolaget och kvaliteten i bolagets finansiella rapportering samt granskning av årsredovisningen. Bolagets revisorer deltar två gånger per år vid styrelsemötena för att lämna en redogörelse från årets revision samt sin syn på bolagets interna kontrollsystem. Revisorerna rapporterar direkt till styrelsen. Upplysning om ersättning till revisorerna framgår i årsredovisning av Not 8.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Årsstämman 2010 antog riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, som omfattar VD och koncernledning (under 2010 6 personer) som baseras på följande övergripande principer:

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare ska i såväl ett kort- som ett långsiktigt perspektiv attrahera, motivera och skapa goda förutsättningar för att behålla kompetenta medarbetare. För att uppnå detta är det viktigt att upprätta rättvisa och internt balanserade villkor som samtidigt är marknadsmäs-

sigt konkurrenskraftiga såvitt avser struktur, omfattning och nivå. Anställningsvillkoren för ledande befattningshavare ska innehålla en väl avvägd kombination av fast lön, pensionsförmåner och andra förmåner samt särskilda villkor om ersättning vid uppsägning. Möjlighet ska finnas att utge rörlig ersättning.

Den totala årliga kontanta ersättningen till ledande befattningshavare ska vara fastställd med utgångspunkt från att den ska vara konkurrenskraftig. Den totala nivån på ersättningen skall ses över årligen för att säkerställa att den ligger i linje med likvärdiga positioner inom relevant marknad. Kompensationen ska vara baserad på såväl prestation som befattning.

Bolagets ersättningssystem ska innehålla olika former av ersättning i syfte att skapa en väl avvägd kompensation som styrker och stödjer att kortsiktiga och långsiktiga mål nås.

Den fasta lönen ska vara individuell och baserad på varje individs ansvar och roll, liksom på individens kompetens och erfarenhet i relevant befattning. Verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare kan erhålla en rörlig ersättning om styrelsen särskilt beslutar om detta. Eventuell rörlig ersättning ska baseras på extra ordinära insatser i förhållande till definierade och mätbara mål samt vara maximerade i förhållande till den fasta lön och motiveras alltså särskilt vid en gemensam diskussion inom styrelsen. Verkställande direktörens ersättning beslutas av styrelsen.

Vid ingående av nya pensionsavtal ska ledande befattningshavare som är pensionsberättigade – verkställande direktören exkluderad – ha sedvanliga pensionsförmåner inom ramen för allmän pensionsplan. Pensionering sker för ledande befattningshavare vid 65 års ålder. Pensionsavsättningar ska baseras enbart på fast lön. Beträffande verkställande direktören ska det kunna göras pensionspremieinbetalningar motsvarande 25 procent av dennes grundlön intill pensionering.

Övriga förmåner, exempelvis företagsbil, ersättning för frisk- och sjukvård samt sjukförsäkring, ska utgöra en mindre del av den totala kompensationen och överensstämmer med vad som är marknadsmässigt samt bidra till att underlätta befattningshavarens möjligheter att fullgöra sina arbetsuppgifter.

Utöver fasta och löpande ersättningar finns inga tidigare beslutade ersättningar till ledande befattningshavare som inte har förfallit till betalning.

Uppsägningstiden för ledande befattningshavare ska vara sex månader och vid uppsägning från Bolagets sida sex till tolv månader. För verkställande direktören ska gälla en uppsägningstid om upp till sex månader vid uppsägning från Bolagets sida. Vid sådan uppsägning har den verkställande direktören rätt till ett avgångsvederlag motsvarande 18 månaders löner. För ytterligare information om verkställande direktören och koncernledningens ersättning, se not 7 i årsredovisningen.

Revisionskommitté och ersättningskommitté

Styrelsen har beslutat att den i sin helhet behandlar revisionsfrågor och har under året haft två möten med koncernens revisorer. Vid dessa möten har planerat och genomförd revision diskuterats. Revisionen täcker frågor såsom riskbedömning, riskhantering, ekonomisk kontroll, redovisningsfrågor, koncernens policies och förvaltningsfrågor. Stor vikt läggs vid uppföljning och genomförande av åtgärder. Revisorerna håller även styrelsen informerad om utvecklingen inom aktuella områden.

Styrelsen har även beslutat att behandla ersättningsfrågor inom ramen för styrelsearbete. Ersättning till verkställande direktör har behandlats liksom principerna för ersättning till ledande befattningshavare. Ersättningar förknippade med styrelsearbete godkänns av årsstämman.

Styrelsens beskrivning av intern kontroll och riskhantering i den finansiella rapporteringen

Denna beskrivning av intern kontroll och riskhantering lämnas av TransAtlantics styrelse och är upprättad i enlighet med Svensk Kod för bolagsstyrning. Styrelsen i TransAtlantic har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Ett effektivt styrelsearbete är grunden för god kontroll. Styrelsens arbetsordning och instruktioner för VD syftar till att säkerställa en tydlig roll- och ansvarsfördelning för en effektiv hantering av verksamhetens risker. Företagsledningen rapporterar regelbundet till styrelsen utifrån fastställda rutiner och därtill kommer revisorernas granskning av den interna kontrollen. Koncernledningen ansvarar för de system av interna kontroller som behövs för att hantera väsentliga risker i den löpande verksamheten. Det syftar till att säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och effektivt samt att den finansiella rapporteringen är tillförlitlig och att lagar och förordningar efterlevs.

Bolaget har utarbetat rutiner för bedömning av risker i den finansiella rapporteringen samt för att uppnå en hög tillförlitlighet i den externa rapporteringen och att rapporteringen är upprättad i enlighet med lagar och övriga krav på noterade bolag.

Riskbedömning och kontrollaktivitet

TransAtlantics bedömning avseende den finansiella rapporteringen syftar till att identifiera och utvärdera de väsentliga riskerna som påverkar den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen i koncernens bolag, affärsområden och affärsprocesser. Särskild vikt har lagts vid att utforma kontroller för att förebygga och upptäcka fel inom dessa områden. Viktiga styrinstrument för den finansiella rapporteringen utgörs främst av bolagets Finanspolicy. Se även sidan 54 Risker och osäkerhetsfaktorer.

Kontrollmiljö

Styrelsen har det övergripande ansvaret för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Styrelsen har fastställt en arbetsordning som reglerar dess ansvar och dess inbördes arbetsfördelning. Ansvaret för att upprätthålla en effektiv kontrollmiljö bygger på en organisation med tydliga beslutsvägar och tydliga instruktioner och med gemensamma värderingar där den enskilde medarbetaren har insikt om sin roll i upprättandet av god intern kontroll.

Information och kommunikation

TransAtlantics styrelse har fastställt en Kommunikationspolicy som anger vad som ska kommuniceras, av vem samt på vilket sätt information ska utges för att säkerställa att den externa informationen blir korrekt och fullständig. Utöver det finns instruktioner för hur den finansiella informationen ska kommuniceras mellan ledning och övriga medarbetare. TransAtlantics aktieägare och intressenter kan följa bolagets verksamhet och dess utveckling på hemsidan där aktuell information publiceras löpande. Händelser som bedöms som kurspåverkande offentliggörs genom pressmeddelande. Finansiell information lämnas genom kvartalsrapporter och bokslutskommunikéer samt genom bolagets årsredovisning. För att uppnå en effektiv information internt samlas organisationen för information och frågor en gång i månaden.

Uppföljning

Styrelsen utvärderar löpande den information som bolagsledningen och revisorerna lämnar. Arbetet innefattar bland annat att säkerställa att åtgärder vidtas rörande brister och förslag till åtgärder som framkommit vid den externa revisionen.

Internrevision

Styrelsen har inte funnit anledning till att inrätta en internrevisionsfunktion med hänsyn till koncernens storlek och centraliseringen av ekonomistyrningen.

Väsentliga riktlinjer som har betydelse för den finansiella rapporteringen uppdateras löpande och kommuniceras till berörda medarbetare kontinuerligt.

Arvoden och ersättningar

Arvoden och ersättningar till VD och koncernledning finns närmare beskrivna i Not 7.

Väsentliga policies

Till styrelsens ansvar hör förutom vad som framgått ovan även att tillse att koncernens policies hålls uppdaterade och efterföljs. Koncernen har policies för bland annat investeringar, finansierings- och valutafrågor, godkännande och attestpolicy av ekonomiska åtaganden, kommunikation/Investor Relations samt etik och uppförandekod. Som ett led i koncernens ansvar till sjöss och i land finns en hälsa-, säkerhets- och miljöpolicy (HSE-policy).

Göteborg den 31 mars 2011

Christen Sveaas Ordförande	Folke Patriksson Vice ordförande	Åge Korsvold Styrelseledamot	Håkan Larsson Styrelseledamot
Christer Olsson Styrelseledamot	Magnus Sonnor Styrelseledamot	Christer Lindgren Arbetsgarerepresentant	

REVISORSYTTRANDE ÖVER BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Till årsstämma i Rederi AB TransAtlantic (publ) org nr 556161-0113

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten för år 2010 på sidorna 34-38 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Som underlag för vårt uttalande om att bolagsstyrningsrapporten har upprättats och är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen, har vi läst bolagsstyrningsrapporten och bedömt dess lagstadgade innehåll baserat på vår kunskap om bolaget.

Vi anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Göteborg den 4 april 2011

PricewaterhouseCoopers AB

Helén Olsson Svärdröm
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

Styrelse



Christen Sveaas



Folke Patriksson



Åge Korsvold



Håkan Larsson



Christer Olsson



Magnus Sonnorp



Christer Lindgren

Christen Sveaas

f 56, Oslo. Ledamot sedan 2010
Styrelseordförande.

Utbildning: Examen från University of St Gallen.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande och ensam ägare till Kistefos AS. Styrelseledamot i bland annat Stolt-Nielsen AS, Orkla ASA, SkipsKredittforeningen AS.

Aktieinnehav: Genom bolag 1 817 961 A och 25 907 715 B.

Styrelsearvode: 400 000 SEK.

Folke Patriksson

f 40, Skärhamn. Ledamot sedan 1972.
Vice ordförande.

Utbildning: Styrmansexamen.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Sjöräddningssällskapet och Företagsforum på Tjörn. Styrelseledamot i Swede Ship Marine AB.

Aktieinnehav: Genom bolag 1 265 991 A och 699 745 B.

Styrelsearvode: 200 000 SEK.

Åge Korsvold

f 46, Oslo. Ledamot sedan 2010.

Utbildning: Master of Business Administration.

Övriga uppdrag: VD i Kistefos AS.

Aktieinnehav: 0.

Styrelsearvode: 200 000 SEK.

Håkan Larsson

f 47, Göteborg. Ledamot sedan 1993.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i InPension Holding AB och Schenker AB. Styrelseledamot i Bure Equity AB, Chalmers Tekniska Högskola, Ernströmsgruppen AB, Handelsbanken Region Väst, Stolt-Nielsen AS, Svenska Skeppshypotekskassan, Semcon AB och Wallenius-rederierna AB.

Aktieinnehav: 1 200 A och 50 000 B.

Styrelsearvode: 200 000 SEK.

Christer Olsson

f 45, Stockholm. Ledamot sedan 1999.

Utbildning: Jur kand.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Stolt-Nielsen SA. Vice ordförande i Walleniusrederierna AB. Styrelseledamot i Atlantic Container AB, Singapore Shipping Corporation Pte Ltd, Wallenius Wilhelmsen Logistics, EUKOR Car Carriers AB.

Aktieinnehav: 0.

Styrelsearvode: 200 000 SEK.

Magnus Sonnorp

f 67, Stockholm. Ledamot sedan 2010.

Utbildning: Civilekonom vid Handelshögskolan i Stockholm och MBA, Insead. Arbetslivserfarenhet: F.d VD De Gule Sider AS, Lokaldelen AB och Interinfo Management AS.

Aktieinnehav: 25 000 B.

Styrelsearvode: 200 000 SEK.

Christer Lindgren

f 65, Stockholm. Ledamot sedan 2001.
Arbetslagarrepresentant.

Utbildning: Kock.

Övriga uppdrag: Ledamot i styrelsen. SEKO-sjöfolk.

Aktieinnehav: 0.

Styrelsearvode: 0.

Styrelsearvode anges som summa per helår.
För ytterligare information om arvoden, se not 7.

Ledning



Stefan Eliasson



Mårten Carlqvist



Britta Stolt



Klas Eskilsson



Åke Rohlén



Ola Helgesson

Stefan Eliasson

VD och koncernchef.
f 61.

Anställd sedan 2000.

Utbildning: Civilekonom.

Aktieinnehav: 1 800 A och 40 150 B.
Stefan Eliasson har som en konsekvens av de strategiska förändringarna inom TransAtlantic på egen begäran avgått som VD per den 31 mars 2011.

Mårten Carlqvist

Chef för Divisionerna RoRo Baltic och Container.
f 46.

Anställd sedan 2001.

Utbildning: Fil. Kand.

Aktieinnehav: 1 000 B.

Britta Stolt

HR-chef.

f 65.

Anställd sedan 1993.

Utbildning: Personaladministrativ utbildning.

Aktieinnehav: 0.

Klas Eskilsson

Chef för Division Bulk.
f 64.

Anställd sedan 2009.

Utbildning: Civilekonomexamen med inriktning på logistik vid Handelshögskolan, Göteborgs Universitet.

Aktieinnehav: 0

Åke Rohlén

Chef för affärsområde Offshore/ Icebreaking.

f 64.

Verksam sedan 2008.

Utbildning: Examen från Göteborgs Universitet

Aktieinnehav: 0

Ola Helgesson

CFO.

f 68.

Anställd sedan 2009.

Utbildning: Civilekonom.

Aktieinnehav: 4 360 B.

Ola Helgesson har sagt upp sin anställning och kommer att sluta per den 3 maj 2011.



Rolf Skaarberg

VD och koncernchef
fr o m 31 mars 2011.

Förvaltningsberättelse 2010

Rederi AB TransAtlantic (publ) – organisationsnummer 556161-0113

TransAtlantics verksamhetsår 2010 blev händelserikt och i många avseende ett historiskt år. Efter en besvärlig inledning har lönsamheten successivt förstärkts under året, men även om resultatutvecklingen har vänt på ett påtagligt sätt, är lönsamheten långt ifrån acceptabel.

I september genomfördes den största affär någonsin för TransAtlantic genom förvärvet av utestående aktier i joint venturebolagen inom Trans Viking. Förvärvet innebär att TransAtlantic har fått en ny huvudägare samt blivit större, starkare och ett tydligare företag. Verksamheten har omstrukturerats och kostnadsbesparingar har genomförts, vilket har medfört att lönsamheten successivt förbättrats. Stefan Eliasson utnämndes till VD och Koncernchef i september efter att innehaft posten som tillförordnad VD från december 2009. Ola Helgesson har sagt upp sin anställning som CFO och lämnar företaget i maj 2011.

Verksamheten

En svår situation i Östersjön i början av året och därefter en strejk i finska hamnar resulterade i en svag inledning av 2010. Inom Affärsområde Offshore/Icebreaking var för första gången alla fem fartyg uthyrda på längre kontrakt under stora delar av året. Affärsområdet uppvisar ett positivt resultat för helåret. Affärsområde Industrial Shipping har haft en ojämn utveckling under året. Affärsområdet uppvisar dock ett negativt resultat för helåret.

Affärsområde Offshore/Icebreaking

Ett långsiktigt kontrakt med svenska Sjöfartsverket genererar en garanterad grundintäkt under det första kvartalet för fartygen Tor Viking, Balder Viking och Vidar Viking. Under första kvartalet var alla tre fartygen avropade av Sjöfartsverket för isbrytning i Östersjön. Utöver isbrytning var de tre fartygen, Odin Viking och det nybyggda fartyget Loke Viking sysselsatta med tjänster inom offshoreindustrin – främst ankarhantering och supplytjänster. – Affärsområdet har haft en positiv utveckling under året och uppvisar ett positivt resultat. Nybygge nummer två i serien, Njord Viking levererades från varv i början av februari 2011 och de resterande två fartygen kommer att levereras under andra halvåret 2011 och under första kvartalet 2012.

Affärsområde Industrial Shipping

TransAtlantics verksamhet inom affärsområdet bygger på gedigen kompetens och långa kundrelationer. Affärsområdena har tre divisioner:

- Division RoRo Baltic: Verksamheten har sin bas i systemtrafik med skogs-, stål- och fordonsprodukter i Östersjön.
- Division Container: Divisionen bedriver en containerlinje mellan Västerås och engelska Goole. Divisionen har också feedertrafik mellan Västerås/Södertälje och Hamburg/Bremerhaven.
- Division Bulk: Divisionens verksamhet består av transporter med isklassade små och medelstora bulkfartyg samt transporter med RoRo-fartyg mellan Europa och Nordamerika samt transporter utmed Nordamerikas östkust.

De tre divisionernas verksamhet samverkar för att uppnå bästa möjliga utnyttjandegrad och kundservice.

Koncerngemensamt

Koncerngemensamt omfattar företagsledning, central administration, finansförvaltning och extern ship management. I enheten extern ship management ingår uppdrag för externa fartygsägare, såsom bemanning av svenska statens fem isbrytare. De primära motiven för de externa uppdragen är att uppnå skalfördelar för bemanningen av fartyg samt inköp som sker till koncernens fartygsflotta.

Omsättning, resultat och verksamhetsutveckling

Koncernens nettoomsättning för 2010 uppgick till 2 394 MSEK (2 284). Resultatet före skatt uppgick till 407 MSEK (-276) och resultatet efter skatt uppgick till 585 MSEK (-221). Resultatet har påverkats positivt av en engångseffekt om 775 MSK genom förvärvet av samtliga utestående aktier i joint venture bolagen inom affärsområde Offshore/Icebreaking, som genomfördes under det tredje kvartalet.

Utveckling under året för Affärsområde Offshore/Icebreaking

Affärsområdets fartyg verkar på marknaden för arktisk offshore, på offshorespotmarknaden i Nordsjön samt i den globala offshoresektorn. Inriktningen att utveckla verksamheten mot offshoreuppdrag i arktiska områden har resulterat i att tre fartyg varit sysselsatta i en operation utanför Grönlands kust och Tor Viking har varit uthyrd till Statoil på ett längre uppdrag utanför Alaskas kust. Odin Viking var fortsatt sysselsatt i ett längre offshoreuppdrag utanför Brasiliens kust. I juni togs leverans av fartyget Loke Viking från varv i Spanien och det andra fartyget i serien, Njord Viking levererades i februari 2011. Fartygen har efter avslutade offshoreuppdrag varit sysselsatta på en svag offshorespotmarknad i Nordsjön.

Ovanstående har inneburit att omsättningen ökade under 2010 och uppgick till 298 MSEK (125 MSEK) och det operativa resultatet före skatt uppgick till 45 MSEK (-25 MSEK). Verksamheten bedrevs med fem fartyg under året och ytterligare tre är i beställning för leverans 2011 och 2012 (varav en är levererad i februari 2011). Affärsområdet ägs från och med september 2010 till 100% av TransAtlantic (tidigare 50%), vilket påverkar jämförbarheten mellan perioderna.

Utveckling under året för Affärsområde Industrial Shipping

Affärsområdet uppvisar en ojämn utveckling under året. Division Container har dock noterat en ökad fyllnadsgrad under året. En fortsatt svag marknad i USA och en svag US-dollar har haft en negativ inverkan på resultatet. Dessutom har den kraftiga förstärkningen av den svenska kronan mot i stort sett samtliga valutor inneburit kursförluster inom affärsområdet. Omsättningen för året uppgick till 1 865 MSEK (1 900 MSEK) och det operativa resultatet före skatt uppgick till -105 MSEK (-140 MSEK). Som en konsekvens av förändrade marknadsförutsättningar inom främst Atlanttrafiken har

fartygsnedskrivningar gjorts med –156 MSEK. Utöver detta har ytterligare fartygsnedskrivningar gjorts inom RoRo Baltic med –85 MSEK, vilket är en anpassning av värdena på fartygen på Obbola, Östrand och Ortviken vilka SCA enligt optionsavtal har rätt att förvärva till förutbestämt pris.

I Division RoRo Baltic har linjen TransLumi Line haft fortsatt stabila volymer till norra Finland. I trafiken på södra Finland, i linjen TransSuomi Line, har resultatet förbättrats något genom tonnagereducering med ett fartyg i linjen. Volymer har ökat och då främst av skeppade bilar för Volvo.

Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik på England och feedertrafik mellan hamnar i Mellansverige och Hamburg/Bremerhaven. Året har präglats av ökade volymer och ökad fyllnadsgrad. Det är främst den svenska stålindustrins återhämtning som har avspeglats sig i volymökningen. Tillkommande projektlaster har gett positiva resultat effekter.

I Division Bulk har det mindre bulktonnaget påverkats negativt av de ett ökat utbud på tonnage sidan och en stark svensk valuta. Även de större bulkfartygen har påverkats negativt av den lågt värderade US dollarn vilket har inneburit pressade fraktrater från Europa till Nordamerika. Som en följd av detta, har de fyra mindre bulkfartygen, chartrats ut på en 12 månaders period. Transporten av tidningspapper över Atlanten har efter en period av stabil fyllnadsgrad, minskat under det fjärde kvartalet. Volymnedgången i slutet av året berodde på välfyllda papperslager i USA och en svag US-dollar.

Koncerngemensamma poster

Omsättningen uppgick till 231 MSEK (260) för året. Minskningen av omsättningen beror på att det externa shipmanagementuppdraget för ACL upphörde under året. Det operativa resultatet före skatt uppgick till –61 MSEK (–48 MSEK) och resultatförändringen är huvudsakligen hänförlig till ökade räntekostnader samt bankavgifter och konsultkostnader.

Investeringar

Koncernens bruttoinvesteringar uppgick till 268 MSEK (364) och avsåg främst nybyggnation

av ankarhanteringsfartyg, förvärv av ägarbolagen till tre RoRo-fartyg samt aktiverade dockningsutgifter.

Avyttringar

RoRo-fartyget Oak inom Affärsområde Industrial Shipping avyttrades under året vilket medförde en realisationsförlust om –6 MSEK.

Förvärv TransViking

TransAtlantic ingick ett avtal den 13 augusti med norska bolaget Viking Supply Ships AS, ett helägt dotterbolag till Kistefos AS, om förvärv av samtliga utestående aktier i joint venturebolagen, Trans Viking, inom Affärsområde Offshore/Icebreaking, som ägdes till lika stora delar av TransAtlantic och Viking Supply Ships AS. Betalningen skedde med nyemitterade A- och B-aktier. Genom nyemissionen blev Kistefos via dotterbolag innehavare till mer än 50% av rösterna i TransAtlantic. Transaktionen var villkorad av godkännande vid extra bolagsstämma, som hölls den 22 september 2010. Samtliga tillstånd och godkännande av myndigheter som var nödvändiga för transaktionen erhöles och vidare hade berörda långivare lämnat sitt medgivande till transaktionen. Transaktionen medförde en resultat effekt om 775 MSEK.

Extra bolagsstämma

Vid den extra bolagsstämman den 22 september 2010 beslutade stämman om nyemission av aktier med betalning genom apportegendom. Vidare beslöt stämman om en minskning av aktiekapitalet med indragning av egna aktier om totalt 704 800 B-aktier.

Besluten innebar att bolagets aktiekapital ökar med 277 256 760 kronor samt att antalet aktier i bolaget ökar med 1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier.

Det totala antalet aktier i bolaget uppgår per den 30 september till totalt 55 451 350 aktier fördelat på 3 635 921 A-aktier och 51 815 429 B-aktier. Aktiekapitalet uppgår till 554 513 500 kronor.

Kassaflöde och finansiell ställning

Koncernens ingående kassabalans var 327 MSEK (574). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 91 MSEK (–48).

Investeringsverksamheten gav en nettoeffekt på 164 MSEK (–142) och avsåg både materiella och finansiella anläggningstillgångar.

Finansieringsverksamheten som omfattar både nyupplåning, amorteringar på lån, återköp av egna aktier och utdelning till aktieägarna redovisade en nettoeffekt på 86 MSEK (–89).

Årets kassaflöde uppgick totalt till 341 MSEK (–279). Koncernens tillgängliga likvida medel uppgick vid årsskiftet till 637 MSEK (327) varav 315 MSEK är avsatta på särskilda konton som ska säkerställa koncernens kontantåtaganden vid leveranserna av två AHTS-fartyg. Dessa fartyg ska enligt plan levereras under det tredje kvartalet 2011 och under det första kvartalet 2012. Därtill har koncernen ej utnyttjade kreditlöften om totalt 24 MSEK (124).

Vid årsskiftet uppgick koncernens totala tillgångar till 5 146 MSEK (3 172) och det egna kapitalet till 2 396 MSEK (1 175). Soliditeten var vid årsskiftet 47 procent (37 procent) och skuldsättningsgraden uppgick till 64 procent (90).

Fartygen redovisas till anskaffningsvärden med avdrag för planenliga avskrivningar och nedskrivningar. Fartygsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Värdering av koncernens fartyg har skett med stöd av externa värderingar och avkastningsvärdeberäkningar. Årets resultat har belastats med nedskrivning om –241 MSEK (–61).

Vid årsskiftet uppgick koncernens egna kapital till 43,20 SEK per aktie (42,40).

Moderbolaget

Omsättningen i moderbolaget uppgick till 1 258 MSEK (1 245). Nettoresultatet för året uppgick till –181 MSEK (–146). Balansomslutningen vid årsskiftet uppgick till 2 173 MSEK (1 252). Likvida medel uppgick vid årsskiftet till 31 MSEK (73 MSEK).

Väsentliga händelser efter årets utgång

I mitten av februari 2011 togs leverans av det nybyggda AHTS-fartyget Njord Viking från varv i Spanien.

SCA Transforest har beslutat att utnyttja sin option att förvärva RoRo-fartygen Obbola, Östrand och Ortviken. Fartygsaffären kommer att genomföras per den 1 juni 2011.

Den 31 mars 2011 meddelade styrelsen i Rederi AB TransAtlantic att en utvärdering genomförts av koncernens verksamhetsområden för att säkerställa förutsättningar för en vidareutveckling av koncernen och slutsatsen är att man ska utreda en uppdelning av koncer-

nen i två verksamhetsdelar. En del kommer att vidareutveckla koncernens aktiviteter inom Affärsområde Offshore/Icebreaking under namnet Trans Viking, och en del vidareutvecklar koncernens aktiviteter inom Affärsområde Industrial Shipping under namnet Rederi AB TransAtlantic.

Beslut har tagits om att flytta delar av verksamheten inom Affärsområde Offshore/Icebreaking till Danmark och ett huvudkontor för verksamheten kommer att etableras i Köpenhamn.

Avtal har ingåtts, med förbehåll för godkännande från konkurrensmyndigheter, om att förvärva Österströms International AB för att stärka verksamheten inom Affärsområde Industrial Shipping.

Stefan Eliasson har den 31 mars 2011 avgått som verkställande direktör. Styrelsen har tillsatt Rolf Skaarberg som ny verkställande direktör.

Miljörelaterade frågor

Inom TransAtlantic bedrivs ett aktivt arbete för att minska miljöbelastningen och under året har nya åtgärder genomförts och kvalitetsstyrningen förbättrats i syfte att ytterligare stärka koncernens position inom miljöområdet. Med utgångspunkt i Sveriges nationella miljömål som berör sjöfarten arbetar TransAtlantic utifrån sex detaljerade miljömål för den egna verksamheten. För vidare information, se sidan 23.

Risker och osäkerhetsfaktorer

TransAtlantic är en koncern med en i hög grad internationell verksamhet och är därmed exponerad för ett antal operationella och finansiella risker. TransAtlantic arbetar aktivt för att identifiera, bedöma och hantera dessa risker. Riskhantering ingår som en del i den löpande uppföljningen av verksamheten.

Det pågående nybyggnadsprogrammet innebär utbetalningar av likvida medel i samband med fartygsleveranserna. För att säkerställa detta åtagande har koncernen enligt omförhandlade låneavtal fått avsätta medel på särskilda konton som uppgår till 315 MSEK. Dessa redovisas tillsammans med övriga Likvida medel.

Med anledning av koncernens negativa lönsamhet har koncernen under året diskussioner med berörda banker om finansieringsvillkoren. Dessa diskussioner är avslutade med

undantag av en bank. För den aktuella banken klarade inte koncernen de i finansieringsavtalet uppsatta kravnivåerna på finansiella nyckeltal fram till och med kvartal två 2010. Från och med kvartal tre 2010 presterar koncernen återigen finansiella nyckeltal som är i nivå med eller bättre än kravnivåerna i finansieringsavtalet. Den pågående diskussionen gäller bankens rätt att i efterhand få kompensation i form av ökad säkerhet för att koncernen inte klarade att prestera finansiella nyckelmått i nivå med finansieringsavtalet. Ytterligare beskrivning av koncernens operationella och finansiella riskhantering framgår av Not 1 och Not 32.

Framtidsutsikter

Under året som gått har verksamheten successivt förbättrats genom ökade volymer inom vissa segment samt att samtliga fem fartyg inom Affärsområde Offshore/Icebreaking varit uthyrda på längre kontrakt under året. Resultatet är fortfarande otillfredsställande och långt ifrån en acceptabel lönsamhetsnivå. Resultatet behöver förbättras inom båda affärsområdena och speciellt inom Affärsområde Industrial Shipping, där arbetet fortskrider mot en mer fokuserad och starkare enhet. Inom Affärsområde Offshore/Icebeaking och då speciellt inom arktisk offshore har aktiviteterna ökat markant. AHTS-fartyget Njord Viking kommer att gå in i en fyraårig charter för oljebolaget ENI i Barents hav under sensommaren. För de två återstående nybyggena, som kommer att levereras under andra halvan av 2011 samt i första kvartalet 2012, bedöms förutsättningarna att sysselsätta dessa som goda.

Beskrivet i särskilda avsnitt

Följande finns beskrivet i särskilda avsnitt i årsredovisningen:

- TransAtlantic-aktien och ägarförhållanden, se sidan 30.
- Bolagsstyrning med beskrivning av styrelse- och ledningsarbetet, omfattande även riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, se sidan 34.
- Bolagsskatt redovisas och kommenteras i not 14.

Personal

Medelantalet anställda uppgick för koncernen till 911 (1 050). Närmare information återfinns i Not 7.

Förslag till vinstdisposition

Följande medel i moderbolaget står till årsstämans förfogande:

TSEK	
Överkursfond	388 159
Balanserat resultat	117 458
Årets resultat	-181 257
Totalt därmed	324 360

Styrelsen föreslår att ingen utdelning sker för verksamhetsåret 2010.

Motivet till förslaget är att de finansiella medel och egna kapital som koncernen besitter vid årsskiftet bedöms behövas för att på ett tillfredsställande sätt driva och utveckla verksamheten.

TSEK	
I ny räkning balanseras	324 360
Totalt	324 360

Årsstämma

Årsstämma hålls i Skärhamn tisdagen den 3 maj 2011 klockan 16.00. Närmare information framgår av särskild kallelse i Dagens Industri, Göteborgs Posten och i Post & Inrikes Tidning samt på hemsidan, www.rabt.se.

Resultat, kassaflöde och balansräkning

Koncernens och moderbolagets resultat, likviditet och finansiella ställning framgår av de följande resultaträkningarna, kassaflödesanalyserna samt balansräkningarna och de noter som hör till dessa.

Ekonomisk redovisning

Resultaträkning	45
Balansräkning	46
Eget kapital	48
Kassaflödesanalys	49
Noter	51
Styrelsens underskrifter	74
Revisionsberättelse	75



Resultaträkning

TSEK	Not 1, 3, 33	Koncernen		Moderbolaget	
		2010	2009	2010	2009
Nettoomsättning	2, 3, 4	2 394 096	2 283 682	1 258 420	1 245 207
Övriga rörelseintäkter	5, 6	784 328	6 118	366	695
Direkta resekostnader	1	-1 163 241	-1 116 420	-395 493	-381 867
Personalkostnader	7	-704 179	-651 113	-283 184	-254 614
Övriga externa rörelsekostnader	4, 8	-389 527	-513 369	-706 691	-742 496
Övriga rörelsekostnader	5, 6	-37 926	-16 937	-28 383	-14 735
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-428 618	-234 953	-14 873	-21 564
Resultat från andelar i intresseföretag	10	—	93	1 270	93
Rörelseresultat		454 933	-242 899	-168 568	-169 281
Resultat från andelar i koncernföretag	11	—	—	-57 279	-20 171
Finansiella intäkter	12	7 859	10 049	17 248	4 036
Finansiella kostnader	13	-55 865	-43 140	-26 812	-7 923
Resultat före skatt		406 927	-275 990	-235 411	-193 339
Inkomstskatt	14	178 354	54 570	54 154	46 903
Årets resultat		585 281	-221 420	-181 257	-146 436
Hänförligt till:					
Moderföretagets aktieägare		583 832	-214 504	-181 257	-146 436
Innehav utan bestämmande inflytande		1 449	-6 916	—	—
		585 281	-221 420	-181 257	-146 436
Resultat per aktie, hänförligt till moderföretagets aktieägare, per aktie i SEK (före och efter utspädning)	15	16,53	-7,71	—	—

Rapport över totalresultat

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Årets resultat	585 281	-221 420	-181 257	-146 436
Övrigt totalresultat, netto efter skatt:				
Förändring säkringsreserv	19 251	16 186	—	—
Förändring omräkningsreserv	-41 166	34 633	—	—
Övrigt totalresultat, netto efter skatt	-21 915	50 819	—	—
Årets totalresultat	563 366	-170 601	-181 257	-146 436
Hänförligt till:				
Moderföretagets aktieägare	566 485	-163 468	—	—
Innehav utan bestämmande inflytande	-3 119	-7 133	—	—
	563 366	-170 601	-181 257	-146 436

Balansräkning

Balansräkning per den 31 december	Not	Koncernen		Moderbolaget	
TSEK	1	2010	2009	2010	2009
Tillgångar					
Anläggningstillgångar					
Fartyg	9	3 170 303	1 789 207	—	—
Byggnader och mark	9	38 591	39 315	37 779	38 111
Inventarier	9	40 622	48 081	10 003	15 108
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	9	644 288	405 822	8 393	5 588
Goodwill	9	2 348	2 348	—	—
Varumärken	9	7 015	7 015	—	—
Övriga immateriella anläggningstillgångar	9	3 063	3 034	1 800	29 906
Innehav i koncernföretag	16	—	—	613 080	460 392
Fordringar hos koncernföretag		—	—	941 364	180 305
Innehav i intresseföretag	16	153	362	153	362
Finansiella tillgångar som kan säljas		105	170	105	170
Derivatinstrument	32	20 799	—	—	—
Andra långfristiga fordringar	14, 17, 24	105 407	104 180	183 566	157 983
Summa anläggningstillgångar		4 032 694	2 399 534	1 796 243	887 925
Omsättningstillgångar					
Varulager	18	40 873	58 480	21 318	24 351
Kundfordringar	19	231 984	165 558	113 931	93 635
Fordringar hos koncernföretag		—	—	60 990	45 284
Derivatinstrument	32	7 583	7 775	—	—
Övriga fordringar		111 786	91 230	93 500	49 329
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	84 284	122 424	53 991	77 911
Likvida medel	21	636 893	327 400	33 150	73 082
Summa omsättningstillgångar		1 113 403	772 867	376 880	363 592
Summa tillgångar		5 146 097	3 172 401	2 173 123	1 251 517

Eget kapital och skulder	Not	Koncernen		Moderbolaget	
TSEK	1	2010	2009	2010	2009
Eget kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare	15, 22, 23				
Aktiekapital		554 514	284 305	554 514	284 305
Övrigt tillskjutet från ägarna		555 285	167 126	—	—
Reserver		79 736	97 083	—	—
Reservfond		—	—	245 782	245 782
Överkursfond		—	—	388 159	—
Balanserad vinst		1 188 437	604 380	117 458	299 521
Årets resultat		—	—	-181 257	-146 436
Summa kapital och reserver som kan hänföras till moderföretagets aktieägare		2 377 972	1 152 894	1 124 656	683 172
Innehav utan bestämmande inflytande		18 505	21 624	—	—
Summa eget kapital		2 396 477	1 174 518	1 124 656	683 172
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner	24	—	—	31 426	34 475
Summa avsättningar		—	—	31 426	34 475
Långfristiga skulder	25				
Fartygslån		1 842 072	1 087 044	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut		90 645	111 570	77 150	95 750
Skulder till koncernföretag		—	—	398 354	—
Pensionsförpliktelser	24	43 675	47 750	—	—
Uppskjutna skatteskulder	14	28 422	134 767	—	—
Derivatinstrument	32	8 327	—	—	—
Övriga skulder		77 628	65 939	22 875	22 430
Summa långfristiga skulder		2 090 769	1 447 070	498 379	118 180
Kortfristiga skulder	25				
Fartygslån		185 235	148 009	—	—
Övriga skulder till kreditinstitut		25 601	24 200	18 600	18 600
Checkräkningskredit		75 624	5 626	75 624	5 626
Leverantörsskulder		100 848	88 870	45 612	37 685
Aktuell skatteskuld		14 974	6 559	—	—
Skulder till koncernföretag		—	—	252 202	220 445
Skulder till joint ventures		—	—	—	19 230
Derivatinstrument	32	586	15 291	—	—
Övriga skulder		49 520	51 969	20 133	22 149
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	26	206 463	210 289	106 491	91 955
Summa kortfristiga skulder		658 851	550 813	518 662	415 690
Summa eget kapital och skulder		5 146 097	3 172 401	2 173 123	1 251 517
Ställda säkerheter	27			63 975	44 586
Eventualförpliktelser	28			1 029 772	604 865

Eget kapital

Koncernens förändringar i eget kapital TSEK	Hänförligt till Moderföretagets aktieägare					Innehav utan bestäm- mande inflytande	Summa eget kapital
	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet från ägarna	Reserver		Balanserade vinstmedel		
			Omräknings- reserv	Säkrings- reserv			
Ingående eget kapital 2009-01-01	284 305	167 126	67 832	-21 785	894 397	28 757	1 420 632
Valutakursdifferens vid omräkning av utlands- verksamheter	—	—	34 850	—	—	-217	34 633
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödes- säkringar se Not 32	—	—	—	16 186	—	—	16 186
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare	—	—	34 850	16 186	—	-217	50 819
Årets resultat	—	—	—	—	-214 504	-6 916	-221 420
Summa förmögenhetsförändringar, exkl. transaktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	-214 504	-6 916	-221 420
Återköp aktier, se Not 22	—	—	—	—	-5 699	—	-5 699
Utdelning	—	—	—	—	-69 814	—	-69 814
Summa transaktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	-75 513	—	-75 513
Utgående eget kapital 2009-12-31	284 305	167 126	102 682	-5 599	604 380	21 624	1 174 518
Ingående eget kapital 2010-01-01	284 305	167 126	102 682	-5 599	604 380	21 624	1 174 518
Valutakursdifferens vid omräkning av utlands- verksamheter	—	—	-36 598	—	—	-4 568	-41 166
Omvärdering derivatinstrument, kassaflödes- säkringar se Not 32	—	—	—	19 251	—	—	19 251
Summa förmögenhetsförändringar redovisade direkt mot eget kapital, exkl transaktioner med bolagets ägare	—	—	-36 598	19 251	—	-4 568	-21 915
Årets resultat	—	—	—	—	583 832	1 449	585 281
Summa förmögenhetsförändringar, exkl. transaktioner med bolagets ägare	—	—	—	—	583 832	1 449	585 281
Nyemission	277 257	388 159	—	—	-6 823 ¹⁾	—	658 593
Indragning aktier se Not 22	-7 048	—	—	—	7 048	—	—
Utdelning	—	—	—	—	—	—	—
Summa transaktioner med bolagets ägare	270 209	388 159	—	—	225	—	658 593
Utgående eget kapital 2010-12-31	554 514	555 285	66 084	13 652	1 188 437	18 505	2 396 477

Moderbolagets förändringar i eget kapital	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
Eget kapital 2009-01-01	284 305	245 782	—	422 344	952 431
Återköp aktier se Not 22	—	—	—	-5 699	-5 699
Koncernbidrag	—	—	—	-64 192	-64 192
Skatteeffekt på koncernbidrag	—	—	—	16 882	16 882
Utdelning	—	—	—	-69 814	-69 814
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	—	—	—	-122 823	-122 823
Årets resultat	—	—	—	-146 436	-146 436
Eget kapital 2009-12-31	284 305	245 782	—	153 085	683 172
Eget kapital 2010-01-01	284 305	245 782	—	153 085	683 172
Nyemission	277 257	—	388 159	-6 823 ¹⁾	658 593
Indragning aktier se Not 22	-7 048	—	—	7 048	—
Koncernbidrag	—	—	—	-48 646	-48 646
Skatteeffekt på koncernbidrag	—	—	—	12 794	12 794
Utdelning	—	—	—	—	—
Summa förändringar i eget kapital som inte redovisas i resultaträkningen	270 209	—	388 159	-35 627	622 741
Årets resultat	—	—	—	-181 257	-181 257
Eget kapital 2010-12-31	554 514	245 782	388 159	-63 799	1 124 656

1) Transaktionskostnader i samband med nyemission.

Kassaflödesanalys

TSEK	Not 21	Koncernen		Moderbolaget	
		2010	2009	2010	2009
Kassaflöden från den löpande verksamheten					
Resultat före skatt		406 927	-275 990	-235 411	-193 339
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet					
– Avskrivningar och nedskrivningar	9	428 618	234 953	14 873	21 564
– Realisationsresultat		5 450	–	–	–
– Ej kassaflödespåverkande resultat från andelar i koncernföretag		–	–	57 279	20 171
– Ej kassaflödespåverkande räntor ¹⁾		-639	-2 478	5 412	4 010
– Ej kassaflödespåverkande resultateffekter av förvärv Trans Viking		-784 608	–	–	–
– Övrigt ²⁾		-7 485	-6 031	911	1 564
Betald/erhållen inkomstskatt		9 827	-575	–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital		58 090	-50 121	-156 936	-146 030
Förändring i rörelsekapital					
Förändring av varulager		20 079	-13 900	3 033	-9 470
Förändring av kundfordringar och andra kortfristiga rörelsefordringar		-2 526	66 085	-40 606	-97 953
Förändring av leverantörsskulder och andra kortfristiga rörelseskulder		15 619	-49 670	1 214	53 955
Kassaflöde från den löpande verksamheten		91 262	-47 606	-193 295	-199 498
Investeringsverksamheten					
Förvärv av dotterföretag	16	-100	-271	-9 782	-271
Förvärv av andelar i intresseföretag		–	-133	–	-135
Förvärv av fartyg		-137 359	-65 606	–	–
Försäljning av fartyg		12 442	–	–	–
Likvida medel tillförda vid förvärv av Trans Viking		298 493	–	–	–
Förvärv av andra immateriella anläggningstillgångar		-1 425	-46	-1 426	-46
Förvärv av andra materiella anläggningstillgångar		-2 137	-33 244	-4 068	-39 081
Förändring av långfristiga fordringar		-6 408	-42 480	-1 946	-41 400
Kassaflöde från investeringsverksamheten		163 506	-141 780	-17 222	-80 933
Finansieringsverksamheten					
Förändring av lån från koncernföretag		–	–	120 231	88 579
Upptagna lån		270 114	167 106	69 998	124 626
Amortering av lån		-184 136	-181 078	-18 600	-4 650
Återköp egna aktier		–	-5 699	–	-5 699
Utdelning till Moderföretagets aktieägare		–	-69 814	–	-69 814
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		85 978	-89 485	171 629	133 042
Förändring av likvida medel					
Likvida medel vid årets början		340 746	-278 871	-38 888	-147 389
Kursdifferens i likvida medel		327 400	573 734	73 082	221 908
		-31 253	32 537	-1 044	-1 437
Likvida medel vid årets slut	21	636 893	327 400	33 150	73 082
1) Erhållen ränta uppgår till					
		7 220	7 664	1 129	1 213
Betald ränta uppgår till					
		-55 865	-43 140	-5 281	-1 090
		-48 645	-35 476	-4 152	123

2) I beloppet för koncernen ingår upplösning av skuld med 9 240 (7 579).

Notförteckning

Not 1	Redovisnings- och värderingsprinciper, väsentliga bedömningar samt finansiell riskhantering	51
NOT 2	Nettoomsättningens fördelning	55
NOT 3	Segmentredovisning	56
NOT 4	Inköp och försäljning mellan koncernföretag	57
NOT 5	Övriga rörelseintäkter	57
NOT 6	Valutakursdifferenser	57
NOT 7	Medelantal anställda, sjukfrånvaro, löner, andra ersättningar och sociala kostnader m.m.	57
NOT 8	Revisionsuppdrag	58
NOT 9	Immateriella och materiella anläggningstillgångar	59
NOT 10	Resultat från andelar i intresseföretag	62
NOT 11	Resultat från andelar i koncernföretag	62
NOT 12	Finansiella intäkter	62
NOT 13	Finansiella kostnader	62
NOT 14	Skatter	62
NOT 15	Resultat per aktie	63
NOT 16	Andelar i koncernföretag, intresseföretag samt joint ventures	64
NOT 17	Andra långfristiga fordringar	65
NOT 18	Varulager	65
NOT 19	Kundfordringar	65
NOT 20	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	65
NOT 21	Kassaflödesanalys	65
NOT 22	Aktiekapital	66
NOT 23	Utdelning per aktie	66
NOT 24	Avsättningar för pensioner	66
NOT 25	Skulder	68
NOT 26	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	69
NOT 27	Ställda säkerheter	69
NOT 28	Eventualförpliktelser	69
NOT 29	Åtaganden	69
NOT 30	Joint venture företagens påverkan på koncernens resultat- och balansräkningar	70
NOT 31	Närstående transaktioner	70
NOT 32	Finansiell riskhantering och derivatinstrument	71
NOT 33	Rörelseförvärv	72
NOT 34	Händelser efter balansdagen	73



Noter

NOT 1 | Redovisnings- och värderingsprinciper, väsentliga bedömningar samt finansiell riskhantering

Allmän information

TransAtlantic-koncernen bedriver internationell kontraktbaserad sjöfart. Koncernen är organiserad i två affärsområden – Offshore/Icebreaking och Industrial Shipping.

Moderbolaget är ett aktiebolag registrerat i Sverige och med säte i Skärhamn, organisationsnummer 556161-0113. Postadress till huvudkontoret är Box 32, 471 21 Skärhamn, besöksadress Södra Hamnen 27. Moderbolaget är noterat på OMX Nasdaq Nordiska Börs Stockholm, small Cap.

Denna koncernredovisning har den 31 mars 2011 godkänts av styrelsen för offentliggörande.

Grunden för den finansiella rapporteringens upprättande

De viktigaste redovisningsprinciperna som tillämpats, och som anges nedan, har tillämpats konsekvent för alla presenterade år, om inget annat anges.

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS, regelverk som antagits av EU samt i enlighet med RFR 1 kompletterande redovisningsregler för koncerner och Årsredovisningslagen.

Att upprätta rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga redovisningsmässiga uppskattningar, samt att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper. De huvudsakliga uppskattningarna och bedömningar som gjorts framgår i slutet av denna not.

Ändrade redovisningsprinciper föranledda av nya eller förändrade IFRS

Nedan beskrivs vilka ändrade redovisningsprinciper som koncernen tillämpar från och med 1 januari 2010. Övriga förändringar av IFRS med tillämpning från och med 2010 har inte haft någon väsentlig effekt på koncernens redovisning.

Rörelseförvärv och koncernredovisning

Omarbetad IFRS 3 Rörelseförvärv och ändrad IAS 27 Koncernredovisning och separata finansiella rapporter tillämpas från och med den 1 januari 2010. Standarden anger nya regler för delförsäljning och delförvärv. Avgörande för hur förvärv/avyttring redovisas är beroende av hur stor andel som förvärvas/avyttras.

I det fall delförvärvet innebär att bestämmande inflytande erhålls i det förvärvade företaget, omvärderas tidigare ägd andel till verkligt värde, och vinst/förlust redovisas i årets resultat. På motsvarande sätt redovisas en avyttring, när det bestämmande inflytande förloras, som ett realisationsresultat på avyttringen samtidigt som kvarvarande andel i företaget omvärderas till verkligt värde.

Förvärv som sker efter det att bestämmande inflytande erhållits eller vid avyttring när det bestämmande inflytande kvarstår, betraktas som en ägartransaktion, varvid eventuella förändringar redovisas mot eget kapital.

Villkorade köpeskillingar värderas till verkligt värde vid förvärvstillfället. I de fall den villkorade köpeskillingen resulterar i en skuld omvärderas denna till verkligt värde vid varje rapporttillfälle. Omvärderingen redovisas som intäkt/kostnad vid årets resultat.

Transaktionsutgifterna som uppstår i samband med ett förvärv kostnadsförs direkt.

Vid förvärv av rörelse finns två alternativa metoder för redovisning, antingen full goodwill eller proportionell andel av goodwill. Val mellan dessa två metoder görs individuellt för varje förvärv.

Nya och ändrade redovisningsprinciper som blir tillämpliga från 2011

Ett antal nya eller ändrade IFRS träder i kraft först under kommande räkenskapsår och TransAtlantic har valt att inte tillämpa några av dessa standarder i förtid. Nya eller ändrade IFRS med tillämpning från och med 2011 bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna.

Koncernredovisning

I koncernredovisningen ingår moderbolaget samt dotter-, intresse- och joint venture företag.

Dotterföretag

Som dotterföretag klassificeras företag där koncernen har ett bestämmande inflytande genom en röstandel som överstiger 50%, eller där koncernen genom avtal eller andra uppgörelser kan utöva ett bestämmande inflytande (inklusive SPE-bolag dvs special bildat med begränsat och väldefinierat syfte).

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. I koncernens egna kapital ingår – förutom moderbolagets egna kapital – därför endast de förändringar av dotterföretagets egna kapital, som uppstått efter förvärv. Anskaffningskostnaden för förvärv av ett dotterföretag har fördelats på bolagets olika tillgångar och skulder med hänsyn till den värdering som utförts i samband med förvärvet, oavsett omfattning av ett eventuellt minoritetsintresse.

Vid förvärv som sker i steg fastställs goodwill den dag då bestämmande inflytande uppkommer. Om företaget sedan tidigare ägt en andel i det förvärvade företaget omvärderas denna till verkligt värde och värdeförändringen redovisas i årets resultat. På motsvarande sätt omvärderas kvarstående innehav vid en avyttring där det bestämmande inflytandet förloras till verkligt värde och värdeförändringen redovisas i årets resultat.

Den del av anskaffningskostnaden vid rörelseförvärv som överstiger förvärvets nettotillgångar, värderade till verkligt värde, redovisas som goodwill vilken är föremål för årlig nedskrivningsprövning. Om anskaffningskostnaden understiger nettotillgångarna redovisas denna mellanskillnad direkt i resultaträkningen.

Transaktionsutgifter, med undantag av transaktionsavgifter som är hänförligt till emission av eget kapitalinstrument eller skuldinstrument, redovisas direkt i årets resultat.

Innehav utan bestämmande inflytande andel av dotterföretagets egna kapital, inklusive nettotillgångar till verkligt värde som redovisas för dotterföretag, redovisas inom koncernens egna kapital på en egen rad. Innehav utan bestämmande inflytande andel av årets nettoresultat framgår under egen rad i resultaträkningen. Se not 33.

Koncerninterna transaktioner och balansposter samt orealiserade vinster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Även orealiserade förluster elimineras, om inte transaktionen utgör ett bevis på att ett nedskrivningsbehov föreligger.

Intresseföretag

Företag där röstandelen uppgår för koncernen till minst 20% men understiger 50%, och som koncernen har ett betydande inflytande över, är intresseföretag. I koncernens bokslut redovisas andelar i intresseföretag enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att andelar i ett företag redovisas till anskaffningsvärde, inkl goodwill, vid anskaffningstillfället och därefter justerats med koncernens andel av förändringen i intresseföretagets nettotillgångar. Koncernens andel i intressebolagets resultat redovisas under posten "Resultat från andelar i intresseföretag". Det koncernmässiga värdet av innehavet redovisas som "Andelar i intresseföretag". Orealiserade internresultat elimineras med den på koncernen belöpande andelen av resultatet. Även orealiserade förluster elimineras om inte transaktionen utgör ett bevis för att ett nedskrivningsbehov föreligger. Intresseföretag redovisas i moderbolaget till anskaffningsvärdet. Som intäkt redovisas endast erhållen utdelning som erhållits efter förvärvet.

Not 1 fortsättning**Joint venture företag**

Joint venture företag är företag där koncernen tillsammans med andra ägare har gemensamt bestämmande inflytande. Koncernen är enbart engagerad i joint venture som utgör en egen juridisk enhet och dessa redovisas i koncernens bokslut enligt klyvningsmetoden, genom att redovisa koncernens andel av företagets resultat- och balansräkning. Koncernen redovisar den andel av vinster och förluster av koncernens försäljning av tillgångar till joint venture som motsvarar övriga samägares ägarandel, och först efter att tillgången sålts till oberoende part.

Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande

Koncernen behandlar transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande som transaktioner med koncernens aktieägare. Vid förvärv från innehavare utan bestämmande inflytande redovisas skillnaden mellan erlagd köpeskilling och den faktiska förvärvade andelen av det redovisade värdet på dotterföretagets nettotillgångar i eget kapital. Vinster och förluster på avyttringar till innehavare utan bestämmande inflytande redovisas också i eget kapital.

När koncernen inte längre har ett bestämmande eller inflytande, omvärderas varje kvarvarande innehav till verkligt värde och ändringen i redovisat värde redovisas i resultaträkningen. Det verkliga värdet används som det första redovisade värdet och utgör grund för den fortsatta redovisningen av det kvarvarande innehavet som intresseföretag, joint venture eller finansiell tillgång. Alla belopp avseende den avyttrade enheten som tidigare redovisats i övrigt totalresultat, redovisas som om koncernen direkt hade avyttrat de hänförliga tillgångarna eller skulderna. Detta kan medföra att belopp som tidigare redovisats i övrigt totalresultat omklassificeras till resultat.

Om ägandet i ett intresseföretag minskar men ett betydande inflytande kvarstår, omklassificeras, i de fall det är relevant, bara en proportionell andel av de belopp som tidigare redovisas i övrigt totalresultat till resultat.

Omräkning av utländska valutor

Samtliga transaktioner som ingår i de finansiella rapporterna för respektive koncernbolag värderas och rapporteras i den valuta som ger den mest rättvisande bilden av företagets verksamhet, den s.k. funktionella valutan. Goodwill och justeringar av verkligt värde som uppkommer vid förvärv av en utlandsverksamhet behandlas som tillgång och skulder hos denna verksamhet och omräknas till balansdagens kurs.

Koncernens och moderbolagets rapporteringsvaluta är SEK. Moderbolagets funktionella valuta är SEK.

För koncernföretag som har annan funktionell valuta än koncernens rapporteringsvaluta omräknas balansräkningar till balansdagens kurs och resultaträkningar till för året genomsnittlig kurs, varvid omräkningsdifferensen förs till eget kapital. Vid avyttring eller likvidation av sådana bolag redovisas den ackumulerade omräkningsdifferensen som en del av realisationsresultatet.

Resultatposter omräknas till transaktionsdagens kurs, och uppkomna kursdifferenser förs till årets resultat. Undantaget är om transaktionen utgör säkring som uppfyller villkoren för säkringsredovisning av kassaflöden eller nettoinvesteringar, då vinster och förluster förs mot övrigt totalresultat. Fordringar och skulder kommer att räknas om i enlighet med de principer som anges under stycket Finansiella instrument nedan.

Intäkter

För frakttupdrag redovisas de intäkter och kostnader som är hänförliga till uppdraget successivt i förhållande till fraktens genomförandegrad på balansdagen. Fraktens genomförandegrad beräknas genom antal resdagar på balansdagen i förhållande till totalt antal resdagar för uppdraget. Övriga intäkter, exempelvis intäkter för externa Ship Management-uppdrag, redovisas först när överenskommelse med kund föreligger och tjänsten har levererats. Direkta utlägg som har vidarefakturerats till kund, netto-redovisas i resultaträkningen mot det kostnadsslag som inköpet gjorts i. Ränteintäkter intäktsredovisas fördelat över löptiden med tillämpning av effektivräntemetoden. Utdelningsintäkter redovisas när rätten att erhålla betalning har fastställts.

Direkta resekostnader

Kostnader direkt hänförliga till frakttupdrag, såsom bunkers, hamnkostnader mm, redovisas i resultaträkningen under rubriken Direkta resekostnader.

Statliga stöd

Rederistödet redovisas netto mot lönekostnad som den är beräknad på. Avräkning sker månadsvis.

Inkomstskatter

Skatt som ingår i koncernredovisningen avser aktuell och uppskjuten skatt. Koncernen redovisar uppskjuten skatt på temporära skillnader mellan tillgångars och skulders bokförda och skattemässiga värde. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast om det är sannolikt att de temporära skillnaderna kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Vid beräkning av uppskjuten skatt har aktuell nominell skattesats i respektive land använts. Uppskjutna skattekulder avseende temporära skillnader som hänför sig till investeringar i dotterbolag och intresseföretag, redovisas inte i koncernredovisningen så länge inte beslut om vinsthemtagning har fattats. Moderbolaget kan i samtliga fall styra tidpunkten för återföring av de temporära skillnaderna, och för närvarande bedöms det inte sannolikt att en återföring sker inom överskådlig framtid. Skatteeffekten av poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas i resultaträkningen. Skatteeffekten av poster som redovisas direkt mot övrigt totalresultat, redovisas mot övrigt totalresultat.

Rapportering för segment

Segmenten innehåller tjänster som skiljer sig åt avseende risker och avkastning jämfört med andra rörelsesegment. Intern rapportering och uppföljning är uppdelad på dessa segment. Koncernen har två segment Offshore/Icebreaking och Industrial shipping.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar enligt nedan redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar.

Utgifter som höjer tillgångens värde eller höjer tillgångens avkastning, genom exempelvis kapacitetsförbättringar eller genom kostnadsrationiseringar, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter i samband med omfällgning av fartyg, aktiveras enligt denna princip.

Utgifter för större återkommande översynsätgärder, aktiveras som anläggningstillgång då de bedöms öka fartygets verkliga värde, och skrivs av linjärt under dess nyttjandeperiod. Övriga utgifter för reparationer och underhåll klassificeras som kostnader. I koncernen finns dockningskostnader som aktiveras enligt denna princip, och som skrivs av under 30 månader vilket är den normala tiden mellan dockningar. Kostnader, inkl räntor, för fartyg under byggande aktiveras som anläggningstillgång. Avskrivningar enligt plan för fartyg baseras på för varje fartyg individuell bedömning av nyttjandeperioden och därefter kvarvarande restvärde. Nedskrivning sker om tillgångens beräknade återvinningsvärde är lägre än dess redovisade värde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperiod provas varje balansdag, och justeras vid behov. Den anläggningstyp som har störst restvärde är fartyg, där restvärdet består i beräknat skrotvärde vid slutet av nyttjandeperioden.

Följande nyttjandeperioder har använts avseende linjär planenlig avskrivning:

– Fartyg	20-32 år
– Dockning och större översynsätgärder	2,5 år
– Datorer	3-5 år
– Övriga inventarier	5-10 år
– Byggnader	20-50 år
– Markanläggningar	25 år

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar redovisas till anskaffningsvärde, eller nedskrivet värde, efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. För varje tillgång fastställs en nyttjandeperiod som används för linjär planenlig avskrivning.

Följande nyttjandeperioder har använts avseende linjär planenlig avskrivning:

- Dataprogram 4 år
- Linjenät 10 år

För immateriella tillgångar som anses ha förmågan att ge ekonomisk avkastning under en obegränsad tid, ska ingen avskrivning ske. Däremot ska det årligen, eller när det finns indikationer på att tillgångens värde har förändrats, fastställa ett återvinningsvärde för tillgången.

Koncernen har goodwill och varumärke som immateriella tillgångar där ingen avskrivning sker. Goodwill testas årligen för att identifiera ev nedskrivningsbehov och redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar. Goodwill fördelas per kassagenererande enhet vid prövning av eventuellt nedskrivningsbehov, där en kassagenererande enhet är trafikområden inom segmenten. Varumärket avser TransAtlantic, där återvinningsvärdet för tillgången är väsentligt högre än bokfört värde.

Nedskrivningar

Tillgångar som har obestämdd nyttjandeperiod prövas årligen avseende eventuellt nedskrivningsbehov. För tillgångar som har en planmässig avskrivning bedöms om nedskrivning skall ske för tillgången närhelst det finns indikationer på att det redovisade värdet är högre än dess återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Nedskrivning sker med ett belopp motsvarande skillnaden mellan återvinningsvärdet och redovisat värde.

Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar klassificeras i följande kategorier; Lån och kundfordringar samt Finansiella tillgångar till försäljning. Klassificeringen avgörs av syften med investeringen vid förvärvstillfället. Översyn av klassificeringen sker årligen.

Finansiella tillgångar som kan säljas värderas till verkligt värde med hänförliga transaktionskostnader.

Låne- och kundfordringar

Låne- och kundfordringar redovisas inledningsvis till verkligt värde och därefter till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden minskat med eventuell reservering för värdeminskning. En reservering för värdeminskning av fordringarna görs när det finns uppenbarliga bevis för att koncernen inte kommer att erhålla fullt belopp. Koncernens låne- och kundfordringar utgörs av kund- och övriga fordringar samt likvida medel.

Upplåning

Upplåning redovisas inledningsvis till verkligt värde, netto efter transaktionskostnader. Upplåning redovisas därefter till upplupet anskaffningsvärde. Eventuell skillnad mellan erhållet belopp och återbetalningsbeloppet, redovisas i resultaträkningen fördelat över låneperioden med tillämpning av effektivräntemetoden.

Leasingavtal

Koncernen är både leasetagare och leasegivare och har ingått både finansiella leasingavtal samt operationella leasingavtal.

Vid finansiella leasingavtal, då koncernen åtnjuter de ekonomiska förmånerna och står för riskerna, redovisas leasingobjektet i balansräkningen som anläggningstillgång. Tillgången redovisas vid början av leasingperioden till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Varje leasingobjekt åsätts en nyttjandeperiod i enlighet med de principer som anges under materiella anläggningstillgångar. Som skuld redovisas framtida leasingavgifter minskat med de finansiella kostnaderna. Varje leasingbetalning fördelas mellan amortering av skulden och finansiell kostnad.

Operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden i resultaträkningen som nettoomsättning vid uthyrning och som Övriga externa rörelsekostnader vid inhyrning.

Varulager

Varulager har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Varulagret består huvudsakligen av bunker och smörjolja. Värderingen har skett i enlighet med FIFO-principen.

Pensioner och liknande förpliktelser

Koncernen har förmånsbestämda och avgiftsbestämda pensionsplaner. Förmånsbestämda pensionsplaner ger de anställda en pensionsförmån motsvarande ett fastställt belopp och koncernen är skyldig att finansiera planerna så att dessa belopp kan utbetalas i framtiden. Vid avgiftsbestämda pensionsplaner betalar koncernen i en fastställd avgift till en fristående juridisk enhet. Avgifterna redovisas som personalkostnader när de förfaller till betalning. Koncern har därefter inte några ytterligare pensionsåtagande till de anställda.

Avsättningar görs för samtliga förmånsbaserade planer utifrån aktuella beräkningar enligt den s.k. project unit credit metoden i syfte att fastställa nuvärdet på framtida förpliktelser för nuvarande och tidigare anställda. Aktuella beräkningar görs årligen, och baseras på vid bokslutsdagen aktuella aktuariella antaganden. Avsättningens storlek bestäms av nuvärdet av de framtida pensionsutfästelserna med avdrag för verkligt värde för förvaltningskapitalet, oredovisade aktuariella vinster/förluster samt oredovisade skulder för tidigare tjänstgöringsperioder. Aktuella vinster/förluster som överstiger ett s.k. korridorvärde om 10% skall resultatföras under de anställdas genomsnittliga återstående tjänstgöringsperiod.

Lånekostnader

Lånekostnader avseende nybyggnadsprojekt aktiveras som anläggningstillgång under projekteringstiden. Övriga lånekostnader kostnadsförs löpande.

Kassaflödesanalysen

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

Likvida medel

I likvida medel ingår kassa, banktillgodohavande och övriga kortfristiga placeringar med förfallodag inom tre månader samt checkräkningskredit. I balansräkningen redovisas checkräkningskredit som upplåning bland kortfristiga skulder.

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 Redovisning för juridiska personer. Moderbolagets årsredovisning ska tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalande såvida de inte är i konflikt med Årsredovisningslagen och förhållandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag som skall göras och kan göras utifrån IFRS.

Detta innebär att moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen, förutom undantag som anges nedan:

Klassificering och uppställningsformer

Moderbolagets resultaträkning och balansräkning är uppställda enligt årsredovisningslagen scheman, medan rapporten över totalresultat, rapporten över förändringar i eget kapital och rapporten över kassaflöden baseras på IAS i Utformning av finansiella rapporter respektive IAS 7 Rapport över kassaflöden. De skillnader mot koncernens rapporter som gör sig gällande i moderbolagets resultat- och balansräkningar utgörs främst eget kapital samt förekomsten av avsättningar som egen rubrik.

Intresse- och dotterföretag

Andelar i intresse- och dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Redovisade värden prövas vid varje balansdag för att bedöma om det föreligger nedskrivningsbehov. Som intäkt redovisas endast erhållna utdelningar under förutsättning att dessa här-

Not 1 fortsättning

rör från vinstmedel som intjänas efter förvärvet. Utdelningar som överstiger dessa intjänade vinstmedel betraktas som en återbetalning av investering och reducerar andelens redovisade värde.

Transaktionsutgifter inkluderas i det redovisade värdet för innehav i dotterföretag och intresseföretag. I koncernen däremot redovisas transaktionsutgifterna för dotterföretag direkt i resultatet.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Aktieägartillskott redovisas direkt mot eget kapital hos mottagaren och som aktier och andelar hos givaren om inte nedskrivningsbehov föreligger. Koncernbidrag som lämnas i syfte att minimera koncernens skattekostnad, redovisas direkt mot balanserade vinstmedel efter avdrag för aktuell skatteeffekt.

Obeskattade reserver

De belopp som avsatts till obeskattade reserver utgör skattepliktiga temporära skillnader. På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning, särredovisas i juridisk person inte den uppskjutna skattekulden som är hänförlig till de obeskattade reserver, utan redovisas med bruttobelopp i balansräkningen.

Finansiella intäkter

I moderbolagets finansnetto ingår även utdelning på dotterbolagsaktier, och först när rätten att erhålla betalning har fastställts.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar samma principer avseende finansiella instrument som koncernen förutom värderingsreglerna i IAS 39. I moderbolaget värderas finansiella anläggningstillgångar till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning och finansiella omsättningstillgångar enligt lägsta värdets princip.

Förvärv egna aktier

Vid förvärv av egna aktier minskas fritt eget kapital med utgiften för förvärvet. Vid överlåtelse av egna aktier ska fritt eget kapital ökas med inkomsten från överlåtelsen.

Riskstyrning

I koncernens verksamhet finns det ett antal operationella och finansiella risker som kan påverka resultatet. De väsentligaste riskerna är: – operationella risker, – marknadsrisker, – likviditetsrisk, – kreditrisk.

Koncernens övergripande mål är att minimera de operationella och finansiella riskernas påverkan på koncernens resultat- och balansräkning.

Styrelsen har identifierat riskerna och arbetat fram en plan hur man kan undvika alternativt minimera påverkan på koncernens resultat- och balansräkning genom olika åtgärder. Genom tydliga policies och rapporteringsvägar anges hur dessa risker ska hanteras samt hur avrapporteringen ska ske.

Koncernens policy är därmed att aktivt arbeta med olika typer av försäkringar eller finansiella instrument för att minimera olika typer av risker.

Operationella risker

Den allmänna ekonomiska utvecklingen i de länder koncernen är verksam i är en mycket viktig faktor för den finansiella utvecklingen, då konjunkturutvecklingen har en stor påverkan på varuflödena och dess storlek och därmed efterfrågan för sjötransporter. Även utvecklingen på andra marknader än de som koncernen är verksam på, kan påverka efterfrågan på koncernens tjänster då sjötransportmarknaden är en mycket internationell marknad. Koncernen eftersträvar att ha nära kontakt med kunderna och teckna längre fraktavtal, för att begränsa påverkan av de konjunkturrella svängningar.

Resultatet kan påverkas av haverier på fartyg. Genom ett aktivt service- och skadeförebyggande arbete hålls dessa kostnader nere, och innebär mindre risker för stora enskilda kostnadsökningar. För en del av fartygsflottan, primärt för de fartyg som går i en linjetrafik, har en s.k. offhire försäkring tecknats, som ger en ekonomisk kompensation vid längre driftsstörningar.

Kapitalrisk

Koncernens kapitalstruktur ska trygga driften av nuvarande verksamhet och möjliggöra önskade framtida investeringar och utveckling.

Kapitalet bedöms utifrån skuldsättningsgraden, d.v.s. räntebärande nettolåneskulden i förhållande till eget kapital. Nettolåneskulden utgörs av lång- och kortfristig räntebärande upplåning med avdrag för likvida medel.

Total upplåning uppgick till 2 170 MSEK (1 381). Avgår likvida medel till -637 MSEK (-327). Nettoskulden uppgick till 1 533 MSEK (1 054) och det egna kapitalet till 2 396 MSEK (1 175). Skuldsättningsgraden uppgick till 64% (90).

Ökningen av upplåningen under 2010 är en följd av redovisat resultatutveckling samt förvärv av utestående andelar i Trans Viking som kommenteras i förvaltningsberättelsen.

Marknadsrisker*Valutarisker*

Sjöfarten är en mycket internationell verksamhet, vilket innebär att endast en del av koncernens kassaflöde kommer från SEK och detta innebär att valutaförändringar har en stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöden. Valutarisken begränsas först och främst genom att exponeringen för intäkterna och tillgångarna i olika valutor matchas med lån i motsvarande valuta. Kvarstående exponering säkras genom olika typer av säkringsinstrument i enlighet med koncernens policy, se not 32.

Ränterisker

Sjöfart är en kapitalintensiv verksamhet, där långfristiga lån är den huvudsakliga finansieringsformen. Ränteförändringar har därmed stor påverkan på koncernens resultat och kassaflöde. För att minska denna risk säkerställs räntenivåer i stor omfattning på olika tidsperioder och med olika typer av säkringsinstrument, se not 32.

Likviditetsrisk

För att undvika störningar i betalningsflödena så säkerställer koncernen att man har en tillräckligt stor likviditetsreserv i form av bankmedel och lånelöften för att klara oförutsägbara svängningar i kassaflödet, se not 21 och 25.

Kreditrisk

Koncernen lämnar endast korta rörelsekrediter. I huvudsak lämnas dessa krediter till stora kunder där koncernen har långa relationer. Nya kunder genomgår en kreditkontroll innan kredit lämnas. När längre krediter lämnas sker detta mot säkerhet.

Bunkerrisker

Kostnadsförändringar för bunkerolja kan påverka resultatet påtagligt. Fraktkontrakt inkluderar ofta klausuler som innebär att kunden bär risken för prisförändringar. För den del av förbrukningen där koncernen inte har sådan klausuler, ingår koncernen terminskontrakt för bunkerolja, se not 32.

Derivatinstrument/Säkringsredovisning

Koncernen har derivatinstrument som säkrar mycket sannolika prognostiserade transaktioner (kassaflödessäkring).

Koncernen utnyttjar derivatinstrument för att täcka riskerna för valutakursförändringar, bunkerprisförändringar samt för att säkra exponering för ränterisker. Koncernens policy är att endast inneha instrument som är kvalificerade för säkringsredovisning. Säkringsredovisning kräver att säkringsåtgärden har ett uttalat syfte att utgöra säkring, att den har en entydig koppling till den säkrade posten och att säkringen effektivt skyddar den säkrade positionen.

När en säkring har ingåtts dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, tillsammans med målet med säkringen samt den strategin för att vidta säkringsåtgärder. Koncernen dokumenterar även sin bedömning, både vid säkrings ingång och löpande under dess livslängd, om säkringen är effektiv i att utjämna förändringen i kassaflödet för säkrade poster.

Derivatinstrumenten redovisas vid förvärvstillfället till verkligt värde, och omvärderas löpande till verkligt värde. Den orealiserade värdeförändringen för effektiva säkringar avseende kassaflöden, redovisas i övrigt totalresultat. När derivat avyttras löses värdeförändringen upp och redovisas i resultaträkningen. För derivat som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning, ska orealiserad värdeförändring, inklusive den ineffektiva delen av säkringen, redovisas direkt i resultaträkningen.

Verkligt värde på finansiella instrument fastställs genom värdering som sker på en aktiv marknad (marknadsvärderingar), eller då inte en aktiv marknadsplats finns genom etablerade värderingsmetoder.

Beräkning av verkligt värde

Verkligt värde på finansiella instrument som handlas på en aktiv marknad baseras på noterade marknadspriser och tillhör värderingsnivå 1 enligt IFRS 7. I de fall noterade marknadspriser saknas har verkligt värde beräknats genom diskonterade kassaflöden. När beräkningar av diskonterade kassaflöden gjorts har samtliga variabler såsom diskonteringsräntor och valutakurser för beräkningar hämtats från marknadsnoteringar, där så varit möjligt. Dessa värderingar tillhör värderingsnivå 2. Övriga värderingar, för vilka någon variabel baseras på egna bedömningar, tillhör värderingsnivå 3.

Nominellt värde minskat med eventuella krediteringar, har använts som verkligt värde för kundfordringar och leverantörsskulder.

Viktiga uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och rimliga antaganden om framtida utveckling.

Viktiga uppskattningar och antaganden för redovisningsändamål: Koncernen gör uppskattningar om framtiden som påverkar koncernens resultat- och balansräkningar.

De uppskattningar som har störst påverkan är:

- Nyttjandeperioden för materiella anläggningstillgångar samt dess restvärde.
- Inkomstskatter där koncernen har verksamhet i olika länder och olika skattesystem (som exempelvis tonnageskatt).
- Pensionsskulden och pensionskostnaden.

Nyttjandeperioder och restvärde bedöms i samband med den årliga prövningen av eventuellt nedskrivningsbehov, som för 2010 medförde behov av förändring av bokförda värden, se not 9. Pensionsberäkningarna utförs av aktuarie utifrån av bolaget fastställda antaganden.

Viktiga bedömningar vid tillämpning av koncernens redovisningsprinciper

De bedömningar som koncernen gör utifrån fastställda redovisningsprinciper består i huvudsak av klassificering av leasingavtal och av antagande om framtida kassaflöde för fartygen. Bedömningen av de framtida kassaflödena för fartygen baseras på prognoser framtagna i samband med koncernens budgetarbete, som med beaktande av effekter av konjunktursvängningar samt andra kända förändringar, nuvärdesberäknats med en diskonteringsfaktor om 8–10%.

För koncernen bedöms antagande av framtida kassaflöden för fartygen vara den bedömning och uppskattning som har störst påverkan på koncernens resultat- och balansräkning.

NOT 2 | Nettoomsättningens fördelning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Fraktintäkter	1 534 311	1 527 617	685 338	666 562
Tidsbefraktning-intäkter	622 842	493 716	353 240	385 348
Vidarefakturererade kostnader till externa uppdragsgivare	235 779	260 799	1 520	6 894
Vidarefakturererade kostnader till interna uppdragsgivare	—	—	217 108	184 853
Övrigt	1 171	1 550	1 214	1 550
Totalt	2 394 103	2 283 682	1 258 420	1 245 207

NOT 3 | Segmentredovisning

TSEK	Industrial Shipping		Offshore/Icebreaking	
	2010	2009	2010	2009
Försäljning	1 865 191	1 899 550	298 396	125 005
Intern försäljning	—	—	—	—
Nettoomsättning	1 865 191	1 899 550	298 396	125 005
Avskrivningar/nedskrivningar	-262 797	-190 130	-77 137	-40 779
Resultatandelar från intresseföretag	—	—	—	—
Rörelseresultat ¹⁾	-323 359	-170 466	65 531	-19 569
Finansnetto	-28 271	-32 413	-20 065	-5 307
Resultat före skatt	-351 630	-202 879	45 466	-24 876
Inkomstskatt	—	—	—	—
Årets resultat	—	—	—	—
Tillgångar	1 080 472	1 554 669	3 158 639	973 899
Kapitalandelar i intresseföretag	—	—	—	—
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	—	—
Summa tillgångar	1 080 472	1 554 669	3 158 639	973 899
Skulder	772 927	785 977	1 659 607	863 763
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	—	—
Summa skulder	772 927	785 977	1 659 607	863 763
Bruttoinvesteringar ³⁾	27 720	39 344	235 879	302 910

TSEK	Ship Management/ Koncerngemensamt		Summa	
	2010	2009	2010	2009
Försäljning	1 150 694	1 107 967	3 314 281	3 132 522
Intern försäljning	-920 185	-848 840	-920 185	-848 840
Nettoomsättning	230 509	259 127	2 394 096	2 283 682
Avskrivningar	-88 684	-4 044	-428 618	-234 953
Resultatandelar från intresseföretag	—	93	—	93
Rörelseresultat ¹⁾	712 761	-52 864	454 933	-242 899
Finansnetto	330	4 629	-48 006	-33 091
Resultat före skatt	713 091	-48 235	406 927	-275 990
Inkomstskatt	—	—	178 354	54 570
Årets resultat	—	—	585 281	-221 420
Tillgångar	899 250	635 696	5 138 361	3 164 264
Kapitalandelar i intresseföretag	153	362	153	362
Ofördelade tillgångar ²⁾	—	—	7 583	7 775
Summa tillgångar	899 403	636 058	5 146 097	3 172 401
Skulder	316 500	332 852	2 749 034	1 982 592
Ofördelade skulder ²⁾	—	—	586	15 197
Summa skulder	316 500	332 852	2 749 620	1 997 789
Bruttoinvesteringar ³⁾	4 061	22 043	267 660	364 297

1) I rörelseresultatet ingår effekter hänförliga till förvärvet av Trans Viking om 775 MSEK, omstruktureringsposter inom affärsområde Industrial Shipping bestående av fartygsnedskrivningar med -241 MSEK (-61) samt reaförlust vid försäljning av fartyget Oak med -6 MSEK (-).

2) Ofördelade tillgångar och skulder består av finansiella instrument.

3) Årets- och föregående års investeringar bestod i huvudsak av pågående nybyggnation av fyra fartyg inom affärsområde Offshore/Icebreaking samt aktiverade dockningsutgifter inom Offshore/Icebreaking och inom Industrial Shipping. Inom Ship Management/Koncerngemensamt bestod investeringen av färdigställande av kontorsbyggnad under 2009 samt investeringar i dataprogram och inventarier.

Not 3 fortsättning

Koncernledning har fastställt att operativ ledning och ekonomistyrning ska utgå ifrån två affärsområden samt supportfunktionen Shipmanagement/Koncerngemensamt samt uppgifter om effekter av omstrukturering. Affärsverksamheten består av de två affärsområdena Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking. Denna uppdelning har använts genomgående i årsredovisningen vid beskrivning av verksamheten.

Affärsområde Offshore/Icebreaking utgörs av isbrytande s.k. ankarhantefartyg vilka dels nyttjas för isbrytning (primärt för svenska Sjöfartsverket), dels för uppdrag inom offshoreindustrin med ompositionering av riggar och ankare för dessa. Fartygen utför även transporter av förnödenheter för kunder inom offshoreindustrin.

Affärsområde Industrial Shipping är främst inriktat på kontraktbaserad sjöfart för nordisk basindustri. Affärsområdet omfattar flera olika verksamhetsområden vilka är integrerade med varandra och samarbetar om tonnage och kundkontrakt. Division RoRo Baltic består av specialanpassade RoRo- och containerfartyg vilka bildar ett heltäckande sjötransportsystem i Östersjön. Division Bulk består av isklassade fartyg inom de mindre bulksegmenten vilka opererar både inom Europa och över Atlanten. I division ingår även papperstransporter över Atlanten med specialanpassade RoRo-fartyg utrustade med sidoport samt även RoRofrafik mellan amerikanska östkusten och Karibien. Division Container bedriver containerbaserad linjetrafik mellan Sverige och England.

Ship Management/Koncerngemensamt inkluderar ship management för koncernens egna och externt ägda fartyg, central ledning och administration.

Transaktioner mellan affärsområden och supportfunktioner har skett prissatta till marknadsmässiga villkor.

NOT 4 | Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Moderbolaget

I moderbolagets nettoomsättning ingår försäljning till övriga koncernföretag med 233 830 TSEK (202 424).

I moderbolagets övriga externa rörelsekostnader ingår inköp från övriga koncernföretag med 60 572 TSEK (27 420).

NOT 5 | Övriga rörelseintäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Förvärvseffekter TransViking	774 915	—	—	—
Aktiverat arbete för egen räkning	7 215	3 382	—	—
Övrigt	2 198	2 736	366	695
Totalt	784 328	6 118	366	695

NOT 6 | Valutakursdifferenser

I rörelseresultatet ingår valutakursdifferenser avseende rörelsefordringar och rörelseskulder enligt följande:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Övriga rörelsekostnader	-32 578	-16 937	-28 383	-14 735
Rearesultat	-5 348	—	—	—
Totalt	-37 926	-16 937	-28 383	-14 735

Se även not 1, 5 och not 32.

NOT 7 | Medelantal anställda, sjukfrånvaro, löner, andra ersättningar och sociala kostnader m.m.

Medelantal anställda

	2010		2009	
	Antal anställda	Varav kvinnor %	Antal anställda	Varav kvinnor %
Moderbolaget				
Sverige				
– landanställda	113	40%	85	42%
– ombordanställda	344	2%	332	2%
Totalt i moderbolaget	457	11%	417	10%
Dotterföretag				
Sverige				
– landanställda	47	41%	49	39%
– ombordanställda	360	8%	536	9%
Storbritannien				
– landanställda	38	22%	44	28%
Ryssland				
– landanställda	5	20%	0	0%
Finland				
– landanställda	4	25%	4	25%
Totalt i dotterföretag	453	13%	633	13%
Koncernen totalt	911	12%	1 050	12%

Sjukfrånvaro

%	Moderbolaget	
	2010	2009
Moderbolaget		
Total sjukfrånvaro	3,5	3,5
– långtidssjukfrånvaro	1,3	1,9
– sjukfrånvaro för män	3,4	3,5
– sjukfrånvaro för kvinnor	4,1	2,3
– anställda –29 år	0,8	0,8
– anställda 30–49 år	3,7	2,5
– anställda 50 år–	4,0	5,2

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

TSEK	2010		2009	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner och ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	230 888	140 078 (48 412)	219 276	113 536 (34 094)
Dotterföretag i Sverige	202 667	109 273 (38 865)	250 095	114 940 (27 346)
Dotterföretag utomlands	10 299	1 185 (957)	8 698	947 (643)
Koncernen totalt	443 854	250 536 (88 234)	478 069	229 423 (62 083)

Not 7 fortsättning

Löner och andra ersättningar per land

TSEK	2010		2009	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderbolaget				
Sverige	4 468	226 420	14 309	204 968
Totalt i moderbolaget	4 468	226 420	14 309	204 968
Dotterföretag i Sverige	67	202 600	96	249 999
Storbritannien	634	4 074	740	4 772
Finland	—	2 728	—	3 186
Ryssland	603	2 260	—	—
Total dotterföretag utomlands	1 237	9 062	740	7 958
Koncernen totalt	5 772	438 082	15 145	462 925

Rederistöd har för moderbolaget erhållits med 102 153 TSEK (98 221) och totalt för koncernen med 153 684 TSEK (172 799). Notuppgifterna ovan avser belopp före reduktion med erhållet rederistöd.

Ersättningar till styrelseledamöter

TSEK	Styrelsearvode
Christen Sveaas, ordförande ¹⁾	100
Folke Patriksson, vice ordförande	350
Håkan Larsson	200
Åge Korsvold ¹⁾	50
Christer Olsson	200
Helena Levander ²⁾	150
Jenny Lindén Urnes ³⁾	67
Lena Patriksson Keller ²⁾	150
Björn Rosengren ²⁾	150
Magnus Sonnor ⁴⁾	133
Christer Lindgren	—
Totalt	1 550

1) Valdes in på extra bolagsstämma i september 2010

2) Avgick på extra bolagsstämma i september 2010

3) Avgick på årsstämma i april 2010

4) Valdes in på årsstämma i april 2010

Styrelsens ordförande har under en 10-års period 2004–2013 rätt till pension motsvarande 70% av avgångslönen. Därefter utgår förmånsbaserad, livsvarig pension baserad på ITP-planen. För att täcka bolagets åtagande för detta har pensionsförsäkringar tecknats. Bolagets tillgångar i sådana försäkringar respektive bolagets förpliktelser för dessa pensioner ingår i avsättningar enligt not 24.

Ersättningar till ledande befattningshavare

TSEK	Lön	Övriga förmåner	Pensions-premier	Summa
VD Stefan Eliasson	2 400	49	469	2 918
Andra ledande befattningshavare, 4 personer (4)	4 594	252	1 555	6 401
Totalt	6 994	301	2 024	9 319

Moderbolagets VD Stefan Eliasson har uppburit en årslön om 2 400 TSEK samt har ett premiebestämt pensionsavtal med inbetalningar motsvarande 25% av grundlönen. VD har tillgång till tjänstebil. Avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivarens sida uppgår till en årslön. Anställningsavtalet innebär att VD från 65 år har rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen.

Andra ledande befattningshavare har avgångsvederlag vid uppsägning från arbetsgivare sida för var och en med maximalt en årslön. Denna grupp har rätt till tjänstebil. Dessa befattningshavare har från fyllda 65 år rätt till livsvarig pension motsvarande ITP-planen. Under 2010 har i gruppen liksom 2009 ingått en kvinna.

Inga särskilda arvoden har utgått inom koncernen för styrelseledamöter i dotter- och koncernbolag.

Årsredovisningens separata avsnitt Bolagsstyrning beskriver bl.a. frågor avseende beslut om ersättning.

NOT 8 | Revisionsuppdrag

Under året kostnadsförda arvoden och kostnadsersättningar har uppgått till:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Arvoden avseende revisionsuppdrag				
PwC	2 204	1 793	1 920	1 652
BDO	390	335	354	314
Övriga revisionsföretag	653	458	—	—
Arvoden avseende revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget				
PwC	1 361	540	1 187	399
Övriga revisionsföretag	1	35	—	10
Arvoden avseende skatterådgivning				
PwC	1 187	636	1 168	293
Övriga revisionsföretag	78	165	—	10
Totalt	5 874	3 962	4 629	2 678

NOT 9 | Immateriella och materiella anläggningstillgångar

Fartyg ¹⁾ TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	2 605 777	2 605 485	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	28 382	75 177	—	—
Anskaffning via rörelseförvärv	1 992 385	—	—	—
Omklassificeringar	245 822	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	-93 438	-41 876	—	—
Årets omräkningsdifferens	-278 952	-33 009	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4 499 976	2 605 777	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-735 135	-618 544	—	—
Anskaffning via rörelseförvärv	-274 911	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	47 097	41 867	—	—
Årets omräkningsdifferens	87 246	729	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-172 856	-159 187	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-1 048 559	-735 135	—	—
Nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	-81 435	-25 000	—	—
Försäljningar/utrangeringar	28 312	—	—	—
Årets omräkningsdifferens	13 207	4 765	—	—
Årets nedskrivning	-241 198	-61 200	—	—
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-281 114	-81 435	—	—
Utgående planenligt restvärde	3 170 303	1 789 207	—	—

Den genomsnittliga återstående nyttjandeperioden för fartygen är 13 år (13).

1) I posten "Fartyg" ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt finansiella leasingavtal med följande belopp:

Fartyg, finansiell leasing, TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	597 832	619 402	—	—
Årets anskaffning (inklusive förbättringskostnader)	—	9 923	—	—
Årets anskaffning av leasade fartyg ²⁾	-597 832	—	—	—
Årets omräkningsdifferens	—	-31 493	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	—	597 832	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-142 247	-116 789	—	—
Årets anskaffning av leasade fartyg ²⁾	157 082	—	—	—
Årets omräkningsdifferens	—	6 937	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-14 835	-32 395	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	—	-142 247	—	—
Utgående planenligt restvärde	—	455 585	—	—

Se även not 29 Åtaganden

2) TransAtlantic utnyttjar sin köpoption och förvärvar ägarbolagen till de tre RoRo fartygen Ortiken, Östrand och Obbola.

I samband med att TransAtlantic förvärvade de tre ägarbolagen till SCA fartygen, Cove-, Kirmar- och Sanaga Shipping Ltd skrevs avtal vilket gav SCA rätten att till och med 30:e juni 2011 förvärva bolagen. Om optionen nyttjas beräknas köpeskillingen motsvara koncernens bokförda värden.

Fartygsvärdena är i dagens marknadssituation mer svårbedömda än normalt. Värdering av koncernens fartyg har skett med hjälp av externa värderingar och impairmenttester. Baserat på dessa olika värderingar uppskattas fartygsvärdena vara i paritet med marknadsvärdena efter årets nedskrivningar av bokförda värden. Föregående år bedömdes det finnas ett övervärde i fartygsflottan med 516 MSEK.

Not 9 fortsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Byggnader och mark, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	47 778	26 623	46 091	24 942
Årets anskaffning (inkl förbättringskostnader)	313	21 149	654	21 149
Årets omräkningsdifferens	-88	6	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	48 003	47 778	46 745	46 091
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-8 463	-7 996	-7 980	-7 561
Årets omräkningsdifferens	75	-18	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-1 024	-449	-986	-419
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-9 412	-8 463	-8 966	-7 980
Utgående planenligt restvärde	38 591	39 315	37 779	38 111
– varav markvärde	5 855	5 855	5 855	5 760
Taxeringsvärden för fastigheter inom Sverige				
– byggnader	10 725	7 325	10 725	6 983
– mark	2 054	1 632	2 054	1 216
Totalt	12 779	8 957	12 779	8 199
Bokfört värde på fastigheter inom Sverige	37 779	38 394	37 779	38 111

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Inventarier, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	116 049	103 755	30 102	17 276
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	4 861	13 306	1 067	13 273
Försäljningar / utrangeringar	-1 400	-1 631	-830	-447
Årets omräkningsdifferens	-1 223	619	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	118 287	116 049	30 339	30 102
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-67 968	-56 126	-14 994	-10 443
Försäljningar / utrangeringar	1 400	418	372	382
Årets omräkningsdifferens	1 043	-461	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-12 140	-11 799	-5 714	-4 933
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-77 665	-67 968	-20 336	-14 994
Utgående planenligt restvärde³⁾	40 622	48 081	10 003	15 108

3) I posten "Inventarier" ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt finansiella leasingavtal med följande belopp:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Inventarier, finansiell leasing, TSEK				
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	64 920	64 920	—	—
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader)	3 088	—	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	68 008	64 920	—	—
Ackumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-37 477	-32 045	—	—
Årets planenliga avskrivningar	-4 993	-5 432	—	—
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-42 470	-37 477	—	—
Utgående planenligt restvärde	25 538	27 443	—	—

Se även – Not 29 Åtaganden.

Not 9 fortsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar, TSEK	2010	2009	2010	2009
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	405 822	209 270	5 588	864
Årets anskaffning (inkl. förbättringskostnader) ¹⁾	148 393	213 088	6 849	4 724
Anskaffning via rörelseförvärv	337 140	—	—	—
Omklassificeringar	-245 822	—	—	—
Avyttringar	-4 044	—	-4 044	—
Årets omräkningsdifferens	2 798	-16 536	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	644 288	405 822	8 393	5 588
Utgående planenligt restvärde	644 288	405 822	8 393	5 588

1) I beloppet ingår aktiverade utgiftsräntor med 26 MSEK (19).

	Koncernen		Moderbolaget	
Goodwill, TSEK	2010	2009	2010	2009
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	2 348	2 348	8 278	8 278
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 348	2 348	8 278	8 278
Akkumulerade nedskrivningar				
Ingående nedskrivningar	—	—	-8 278	-8 278
Utgående ackumulerade nedskrivningar	—	—	-8 278	-8 278
Utgående bokfört värde	2 348	2 348	—	—

I samband med fusionen med Gorthon Lines 2005 skedde i moderbolaget nedskrivning av den goodwillpost som uppkom vid minoritetsförvärvet av aktier i Gorthon Lines AB under 2001. Detta goodwillvärde ingick fram till fusionen i posten "Andelar i intresseföretag". Goodwillposten representerade övervärden i fartygsflottan som numera ägs av dotterbolag.

	Koncernen		Moderbolaget	
Varumärken, TSEK	2010	2009	2010	2009
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	7 015	7 015	—	—
Utgående planenligt restvärde	7 015	7 015	—	—

	Koncernen		Moderbolaget	
Övriga immateriella tillgångar, TSEK	2010	2009	2010	2009
Anskaffningsvärden				
Ingående anskaffningsvärde	9 114	9 070	101 628	101 582
Årets anskaffning	1 429	46	1 426	46
Försäljningar/utrangeringar	—	—	-96 116	—
Årets omräkningsdifferens	—	-2	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	10 543	9 114	6 938	101 628
Akkumulerade planenliga avskrivningar				
Ingående avskrivningar	-6 080	-3 762	-71 722	-55 510
Försäljningar/utrangeringar	—	—	74 757	—
Årets planenliga avskrivningar	-1 400	-2 318	-8 173	-16 212
Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar	-7 480	-6 080	-5 138	-71 722
Utgående planenligt restvärde	3 063	3 034	1 800	29 906

Koncernen: Värdet består förutom av aktiverade programvaror också av upparbetat trafiksystem inom affärsområde Industrial Shipping som innehas av dotterbolaget TransAtlantic European Services AB, och tillfördes koncernen vid förvärv av utestående 26% av aktierna 2004.
Moderbolaget: Beloppet utgörs av aktiverade programvaror.

NOT 10 | Resultat från andelar i intresseföretag

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Resultatandelar från övriga intresseföretag ¹⁾	—	93	1 270	93
Totalt	—	93	1 270	93

1) Resultatandelen i moderbolaget 2010 avser resultatandelar från Partrederiet för Odin Viking DA. Resultatandelen för 2009 avser resultatet från Icebreakers Management Sweden AB och MS Agila Verwaltungs GmbH.

NOT 11 | Resultat från andelar i koncernföretag

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Utdelningar	—	—	1 772	33 672
Nedskrivning av aktieinnehav	—	—	-59 100	-57 167
Återförd nedskrivning/nedskrivning av koncernfordringar	—	—	-30	722
Rearesultat från försäljning av dotterbolag, netto	—	—	79	2 602
Totalt	—	—	-57 279	-20 171

NOT 14 | Skatter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Skatt i resultaträkningen				
– Aktuell skatt	-1 593	-575	-12 882	-16 882
– Uppskjuten skatt	179 947	55 145	66 948	63 785
Totalt	178 354	54 570	54 154	46 903

	Koncernen				Moderbolaget			
	2010		2009		2010		2009	
	TSEK	%	TSEK	%	TSEK	%	TSEK	%
Skilnad mellan redovisad skattekostnad och skattekostnad baserad på gällande skattesats								
Redovisat resultat före skatt	406 927		-275 990		-235 411		-193 339	
Skattekostnad enligt svensk skattesats 26,3%	-107 022	-26	72 585	26	61 913	26	50 848	26
– Skillnad i olika verksamhetsländers skattesats	-22 819	-6	-1 313	0	—	—	—	—
– Ej skattepliktiga förvärvseffekter TransViking	204 557	51	—	—	—	—	—	—
– Effekt förändrad tonnageskatteförordning Norge ³⁾	40 460	10	—	—	—	—	—	—
– Tonnagebeskattad verksamhet	9 753	2	-4 851	-2	—	—	—	—
– Effekt till följd av rapportering i funktionell valuta	-8 844	-2	-11 901	-4	—	—	—	—
– Effekt av ej skattepliktiga intäkter	3 113	1	1 308	—	2 439	1	9 540	4
– Effekt av ej avdragsgilla kostnader	-334	—	-421	—	-15 351	-6	-14 271	-7
– Värdeförändring pensionsåtaganden	-728	—	702	—	-488	—	981	1
– Upplöst skatteskuld kopplad till köpoption ⁴⁾	77 788	19	—	—	5 617	2	—	—
– Underskott för vilka skattefordran ej redovisats	-25 124	-6	—	—	—	—	—	—
– Justering av föregående års skatt	1 540	—	134	—	21	—	-188	—
– Övrigt	6 013	1	-1 674	—	3	—	-7	—
Skatt	178 354	44%	54 570	20%	54 154	23%	46 903	24%

NOT 12 | Finansiella intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Ränteintäkter	7 859	10 049	1 129	1 213
Ränteintäkter från koncernbolag	—	—	16 119	2 823
Totalt	7 859	10 049	17 248	4 036

NOT 13 | Finansiella kostnader

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Räntekostnader	55 733	41 709	4 869	674
Räntekostnader till koncernföretag	—	—	7 150	94
Valutakursdifferenser	132	1 431	14 381	6 739
Övriga finansiella kostnader	—	—	412	416
Totalt	55 865	43 140	26 812	7 923

Not 14 fortsättning

TSEK	Koncernen					
	2010			2009		
	Före skatt	Skatt	Efter skatt	Före skatt	Skatt	Efter skatt
Skatt hänförlig till övrigt totalresultat						
Förändring säkringsreserven	25 284	-6 033	19 251	21 962	-5 776	16 186
Förändring omräkningsreserven	-36 598	—	-36 598	34 633	—	34 633
	-11 314	-6 033	-17 347	56 595	-5 776	50 819

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Uppskjutna skattefordringar				
– Pensionsförpliktelser med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt	13 806	14 534	13 117	13 605
– Finansiella instrument, värdering till marknadsvärde	—	1 998	—	—
– Underskottsavdrag ¹⁾	101 831	66 514	133 769	65 882
	115 637	83 046	146 886	79 487
Kvittning skattefordringar och skatteskulder inom samma verksamhetsländer	-75 261	-83 046	-7 944	-7 490
Uppskjuten skattefordran i balansräkningen	40 376	0	138 942	71 997
Uppskjutna skatteskulder				
– Immateriella anl.tillgångar, temporära skillnader ⁴⁾	—	—	—	-7 490
– Materiella anl.tillgångar, temporära skillnader ²⁾	-71 227	-170 275	-7 944	—
– Finansiella instrument, värdering till marknadsvärde	-4 035	—	—	—
– Övriga skulder med hänsyn till tidpunkt för avdragsrätt ³⁾	-28 421	-47 538	—	—
	-103 683	-217 813	-7 944	-7 490
Kvittning skattefordringar och skatteskulder inom samma verksamhetsländer	75 261	83 046	7 944	7 490
Uppskjuten skatteskuld i balansräkningen	-28 422	-134 767	0	0
Netto uppskjuten skattefordran / (skatteskuld)⁵⁾	11 954	-134 767	138 942	71 997

- 1) För de svenska enheterna utgör posten nettot av ackumulerade underskottsavdrag och obeskattade reserver.
- 2) Temporära skillnader – till följd av skattemässig behandling av av- och nedskrivningar.
- 3) I januari 2010 ogiltligförklarade Högsta Domstolen i Norge den engångsskatt som kostnadsfördes 2007 i samband med inträdet i nya norska tonnageskatteförordningen. Konsekvensen av detta domslut blev att koncernen under året kunde återföra avsättningar motsvarande ca 63 MSEK. En ny lag antogs av norska Stortinget 18 juni 2010 som innebär att rederierna för en reducerad engångsskatt återigen gavs möjlighet att inträda i nya tonnageskatteförordningen. Skattekonsekvensen för TransAtlantic av detta inträde innebär en engångsbelastning om 23 MSEK. Netto har förändringen i norsk tonnageskatt under året påverkat koncernens skattekostnad positivt om 40 MSEK.
- 4) Optionen att förvärva Cove-, Kimar- och Sanaga Shipping Ltd (ägarbolagen till Obbola, Östrand och Örtviken) utnyttjades under året varvid skatteskulden kopplad till optionsvärdet kunde upplösas.
- 5) Uppskjuten skattefordran/skatteskuld redovisas netto i respektive verksamhetsland då kvittningsrätt bedöms föreligga. Underskottsavdrag i koncernen för svenska enheter uppgår netto efter avdrag för obeskattade reserver till 483 MSEK (253). Varav 387 MSEK (253) aktiverats. Underskottsavdragen i moderbolaget uppgår till 509 MSEK (251), för vilka uppskjutna skattefordringar beaktas till fullo.

Temporära skillnader avseende investeringar i dotterbolag har inte beaktats, då realisationsresultatet ej är beskattningsbart enligt gällande skattelagsstiftning. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den mån det är sannolikt att belopen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott.

NOT 15 | Resultat per aktie

	Koncernen	
	2010	2009
Vägt genomsnittligt antal aktier exklusive aktier i eget förvar	35 321 750	27 809 007
Resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK):	2010	2009
Totalt	583 832 000	-214 504 000
Resultat per aktie hänförligt till moderbolagets aktieägare (SEK):	2010	2009
Totalt	16,53	-7,71

I koncernen finns inga optionsprogram som kan medföra utspädnings effekter.

NOT 16 | Andelar i koncernföretag, intresseföretag samt joint ventures

	Innehavets omfattning					Innehavets värde		
	Organisations-nummer	Säte	Antal	% av aktiekapitalet	Bokfört värde 2010-12-31 TSEK	Bokfört värde 2009-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2010-12-31 TSEK	Andel i Eget kapital 2009-12-31 TSEK
Dotterbolag ägda av moderbolaget¹⁾								
TransAtlantic Shipping AB ²⁾	556208-0373	Skärhamn	2 118 115	100	444 263	344 263		
TransAtlantic European Services AB	556520-6504	Västerås	1 000	100	18 021	18 021		
TransAtlantic Crewing AB	556426-8646	Skärhamn	1 000	100	120	120		
TransAtlantic Services AB	556161-7928	Helsingborg	1 000	100	100	100		
TransAtlantic Administration AB	556662-6866	Skärhamn	1 000	100	7 400	7 400		
TransAtlantic Icebreaker Management Sweden AB ³⁾	556679-1454	Skärhamn	1 000	100	5 106	107		
ACL Ship Management AB	556550-2159	Skärhamn	1 000	100	257	257		
SOIC Shipmanagement AB ⁴⁾	556803-0372	Skärhamn	510	51	51	—		
Trans Viking Management AS ⁵⁾	981240030	Sarpsborg	50	100	361	362		
Partrederiet Odin Viking DA ⁶⁾	989 573 152	Kristiansand		50	26 242	—		
TransAtlantic Nederland BV		Rotterdam	10	100	47 401	47 401		
TRS TransAtlantic Shipping GmbH	HRB110034	Hamburg		100	42 042	42 042		
TransAtlantic Shipping Ltd		Gibraltar		100	27	27		
TransAtlantic Shipping (2) Ltd		Gibraltar		100	32	32		
TransAtlantic Ship Management Ltd		Gibraltar		100	26	26		
Gorthon International Shipping Ltd		Bermuda	12 000	100	84	84		
TransHawk Ltd		Gibraltar		100	72	72		
Cove Shipping Ltd ⁷⁾		Isle of Man		100	7 121	—		
Kirmar Shipping Ltd ⁷⁾		Isle of Man		100	7 121	—		
Sanaga Shipping Ltd ⁷⁾		Isle of Man		100	7 121	—		
Gorthon Shipping Inc.		Kanada	100	100	1	1		
OY TransAtlantic Services AB		Helsingfors		100	76	76		
Hays Mews Properties Ltd	2531990	London	100	100	1	1		
TransAtlantic LLC ⁴⁾	1107746094	Moskva		100	34	—		
Totalt					613 080	460 392		

Moderbolagets ackumulerade anskaffningsvärde för aktier i dotterbolag uppgår till 854 791 TSEK (702 103).

Övriga koncernbolag

TransAtlantic Specialtonnage AB	556074-5431	Skärhamn	20 000	100				
Percy Tham i Oxelösund AB	556022-4908	Oxelösund	1 000	100				
TRVI Offshore&Icebreaking AB ⁶⁾	556710-9003	Skärhamn	1 551 000	100				
TRVI Offshore&Icebreaking 3 AB ⁶⁾	556733-1102	Skärhamn	100 000	100				
TRVI Offshore&Icebreaking 4 AB ⁶⁾	556733-1094	Skärhamn	100 000	100				
Trans Viking Icebreaking & Offshore AS ⁶⁾	979 437 943	Kristiansand	1 100	100				
Partrederiet Odin Viking DA ⁶⁾	989 573 152	Kristiansand	—	50				
TransAtlantic Specialtonnage AS	987069295	Oslo	100	100				
TransAtlantic UK Ltd	3 384 716	Goole, UK	10 000	100				
Paltrans Cargo Services Ltd	2 547 016	Goole, UK	100	100				
Nordon Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
Andromeda Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
Capricorn Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
Swing Shipping Company B.V.		Rotterdam	35	100				
MS Frej Claus-Markus Speck KG	HRA1211	Hörsten		72				
MS Odin Claus-Markus Speck KG	HRA1215	Hörsten		66				
Agila GmbH & Co. KG Seeschiffahrt	HRA5055	Hörsten		67				
Euroforest Shipping Ltd		Malta	60	60				

Intresseföretagens koncernmässiga värde

Icebreaker Management Sweden AB ³⁾	556754-2682	Skärhamn	—	—	—	160	—	209
MS Agila Verwaltungs GmbH	HRB7664	Hörsten	—	49	153	54	153	153
Totalt			—	49	153	214	153	362

Joint Venture bolagens koncernmässiga värde ^{6) 8)}

TRVI Offshore&Icebreaking AB	556710-9003	Skärhamn	—	—	—	173	—	228
TRVI Offshore&Icebreaking 3 AB	556733-1102	Skärhamn	—	—	—	-14	—	36
TRVI Offshore&Icebreaking 4 AB	556733-1094	Skärhamn	—	—	—	-14	—	36
TransViking Icebreaking&Offshore AS	979437943	Kristiansand	—	—	—	117 598	—	221 778
Partrederiet Odin Viking DA	989573152	Kristiansand	—	—	—	33 124	—	33 124
			—	—	—	150 867	—	255 202

1) Moderbolag i koncernen är Rederi AB TransAtlantic, 556161-0113, med säte i Skärhamn, Tjörns kommun.

2) Aktieägartillskott har under 2010 lämnats.

3) Icebreaker Crewing AB absorberade genom fusion Icebreaker Management Sweden AB, vilket innan fusionen blev helägt dotterbolag genom att utestående aktier förvärvats. I samband med detta ändrades också bolagets namn till TransAtlantic Icebreaker Management Sweden AB.

4) Bolaget bildades under 2010.

5) Bolaget är fd TransAtlantica Crewing AS som namnändrats.

6) Utestående andelar i bolagen förvärvades genom apportemission 22 september 2010. Bolagen blev därmed helägda dotterbolag inom TransAtlantic-koncernen. Se även not 35.

7) Bolagen förvärvades under 2010.

8) TransAtlantic koncernen ägde, fram till förvärvet av utestående andelar som skedde 22 september 2010, enligt joint venture avtal rätt till 50% av ackumulerade vinstmedel i bolagen.

NOT 17 | Andra långfristiga fordringar

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Ingående värde	104 180	64 086	157 983	53 241
Årets anskaffning	5 492	45 314	2 456	45 975
Förändring uppskjuten skatt	40 376	—	66 945	63 787
Årets avyttring	-44 641	-5 220	-43 818	-5 020
Utgående värde	105 407	104 180	183 566	157 983

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Uppskjutna skattefordringar ¹⁾	40 376	—	138 942	71 997
Förvaltningskapital avseende pensioner	35 124	38 241	19 738	22 156
Kapitalförsäkringar	24 416	24 539	22 875	22 430
Räntebärande fordringar	—	41 400	—	41 400
Övrigt	5 491	—	2 011	—
Totalt	105 407	104 180	183 566	157 983

1) Uppskjutna skattefordringar avseende moderbolaget hänför sig till huvudsaklig del till ackumulerade underskottsavdrag, varav underskottsavdrag från föregående år utgör 69 966 TSEK av totalbeloppet.

Se även not 32 Finansiell riskhantering och derivatinstrument.

NOT 18 | Varulager

Varulagret består av bunkers, smörjolja och lasthanteringsutrustning.

NOT 19 | Kundfordringar

Redovisat värde för kundfordringar fördelar sig på följande sätt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Fakturerade fordringar	232 025	168 716	113 931	93 636
Reserv för osäkra fordringar	-41	-3 158	—	—
Totalt	231 984	165 558	113 931	93 636

Redovisat värde för kundfordringar motsvarar verkligt värde då diskonteringseffekten är oväsentlig.

Reserven för osäkra fordringar förändrade sig på följande sätt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Ingående värde	3 158	146	—	—
Avsättningar för osäkra kundfordringar	—	3 012	—	—
Återförda avsättningar	-3 117	—	—	—
Utgående värde	41	3 158	—	—

Årets konstaterade kundförluster uppgick till 3 117 TSEK (3 753).

Kundfordringarna klassificerade utifrån förfallotidpunkt:

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Ej förfallna	128 490	77 769	54 703	38 073
Förfallodag passerad med upp till 30 dagar	74 166	21 832	42 535	—
Förfallodag passerad med mellan 31-60 dagar	5 873	41 775	2 400	35 497
Förfallodag passerad med 61 dagar eller mer	23 455	24 182	14 293	20 066
Totalt	231 984	165 558	113 931	93 636

NOT 20 | Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Förutbetalda personalkostnader	23 238	22 603	20 567	12 050
Upplupna reseintäkter	38 915	45 116	11 948	25 297
Upplupna ränteintäkter	880	221	862	125
Förutbetalda dockningar för inchartrat tonnage	—	—	10 015	10 827
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	21 251	54 484	10 599	29 612
Totalt	84 284	122 424	53 991	77 911

NOT 21 | Kassaflödesanalys

I de fall då lånefinansiering vid investeringsprojekt utbetalas direkt till varvet/leverantören och ej passerar bolagets/koncernens kassa, redovisas investeringsbeloppet i kassaflödesanalysen netto efter avdrag för finansiering. Redovisad investeringsutgift utgörs således av den egna kontantinsatsen.

Förvärv/avyttring av aktier i dotterbolag visas i koncernredovisningen som utbetalad/erhållen köpeskilling minskad med det förvärvade/avyttade dotterföretagets likvida medel på förvärvs-/avyttringsdagen.

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Likvida medel				
Kassa och bank vid årets början	327 400	573 734	73 082	221 908
Årets förändring av kassa och bank	309 493	-246 334	-39 932	-148 826
Likvida medel vid årets slut	636 893	327 400	33 150	73 082
Avgår spärrade/pant-satta likvida medel	-13 996	-7 499	—	—
Utgående disponibla likvida medel ¹⁾	622 897	319 901	33 150	73 082

1) Av koncernens disponibla likvida medel om 623 MSEK är 315 MSEK avsatta på särskilda konton för att säkerställa koncernens kontanttaganden vid leveranserna av två AHTS-fartyg, som förväntas levereras under tredje kvartalet 2011 och i första kvartalet 2012.

NOT 22 | Aktiekapital

SEK	Aktiekapital					
	2010			2009		
	A-aktier	B-aktier	Summa	A-aktier	B-aktier	Summa
Ingående aktiekapital	18 179 600	266 125 140	284 304 740	18 179 600	266 125 140	284 304 740
Nyemission	18 179 610	259 077 150	277 256 760	—	—	—
Indragning av aktier i eget förvar	—	-704 800	-704 800	—	—	—
Utgående aktiekapital	36 359 210	518 154 290	554 513 500	18 179 600	266 125 140	284 304 740

	Antal aktier					
	2010			2009		
	A-aktier	B-aktier	Summa	A-aktier	B-aktier	Summa
Ingående antal aktier	1 817 960	26 612 514	28 430 474	1 817 960	26 612 514	28 430 474
Nyemission	1 817 961	25 907 715	27 725 676	—	—	—
Indragning av aktier i eget förvar	—	-704 800	-704 800	—	—	—
Utgående antal aktier	3 635 921	51 815 429	55 451 350	1 817 960	26 612 514	28 430 474
Ingående antal aktier i eget förvar	—	-704 800	-704 800	—	-504 800	-504 800
Årets förvärv	—	—	—	—	-200 000	-200 000
Indragning av aktier i eget förvar	—	704 800	704 800	—	—	—
Utgående antal aktier i eget förvar	—	—	—	—	-704 800	-704 800
Totalt utestående aktier	3 635 921	51 815 429	55 451 350	1 817 960	25 907 714	27 725 674

	Antal röster					
	2010			2009		
	A-aktier	B-aktier	Summa	A-aktier	B-aktier	Summa
Antal röster	36 359 210	51 815 429	88 174 639	18 179 600	26 612 514	44 792 114
Aktier i eget förvar som ej är röstberättigade	—	—	—	—	-704 800	-704 800
Totalt antal röster	36 359 210	51 815 429	88 174 639	18 179 600	25 907 714	44 087 314

Kvotvärdet är 10 SEK per aktie. I koncernen finns inga optionsprogram.

Förvärvet av utestående andelar i Trans Viking som genomfördes i september 2010 betalades med nyemiterade aktier i TransAtlantic. Samtidigt skedde indragning av samtliga tidigare återköpta aktier som hölls i eget förvar. Se även not 33 Rörelseförvärv.

NOT 23 | Utdelning per aktie

Under 2010 skedde ingen aktieutdelning. Under 2009 betalades ut 69 814 TSEK (2,50 SEK per aktie). På årsstämman den 3 maj 2011 föreslås att ingen utdelning sker avseende verksamhetsåret 2010.

NOT 24 | Avsättningar för pensioner

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning erläggs till övervägande delen genom fortlöpande betalningar till fristående myndigheter eller försäkringsbolag som därmed övertar förpliktelse för de anställda. Denna typ av pensionsplaner benämns avgiftsbestämda planer.

Åtaganden för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige tryggas genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från rådet för finansiell rapportering, UFR 3, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2010 har koncernen inte haft tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som förmånsbestämd plan. Pensionsplanen enligt ITP som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade. Vid utgången av 2010 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 146% (141%). Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsåtaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19.

Förmånsbestämda planer kännetecknas av att koncernen kvarstår med sin förpliktelse tills pensionen har blivit utbetald. Kostnaden och avsättningen för de förmånsbestämda planerna beräknas genom aktuariella beräkningar som syftar till att fastställa nuvärdet på förpliktelsen. Förmånsbestämda planer finns endast i Sverige.

I nedanstående tabeller finns upplysningar om de förmånsbestämda planerna som finns i koncernen, vilka åtaganden som används i beräkningarna, vilka kostnader som redovisats samt värde på förpliktelsen och förvaltningsstillgångar.

Not 24 fortsättning

MSEK	Koncernen				
	2010	2009	2008	2007	2006
Flerårsöversikt					
Per balansdagen					
Nuvärdet av förmånsbestämd förpliktelse	30 243	35 079	36 945	39 488	39 571
Verkligt värde på förvaltningskapital	-35 124	-38 241	-42 626	-45 053	-37 068
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	3 183	1 881	4 979	4 913	4 832
Löneskatteskuld	10 249	10 790	10 268	10 634	13 124
Nettoskuld/(Tillgång)	8 551	9 509	9 566	11 981	20 459

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Tillämpade antaganden i aktuariella beräkningar				
Sverige				
Genomsnittlig diskonteringsränta	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
Förväntad avkastning på förvaltningskapital	6,00%	5,50%	6,00%	5,50%
Långsiktigt löneökningssantagande	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Långsiktigt inflationsantagande	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Dödlighetsantagandet är detsamma som föreskrivs av finansinspektionen (FFFS 2007:31).				
Årets pensionskostnader				
Kostnad intjänade förmåner under perioden	1 749	1 578	10	10
Räntekostnad	1 348	1 415	816	982
Avskrivning aktuariella vinster/förluster	-50	-558	-50	-111
Korrigeringskostnad	-129	1 509	—	—
Förväntad avkastning på förvaltningskapital (-)	-1 876	-2 279	-1 026	-1 392
Årets kostnad avseende förmånsbestämda pensioner	1 042	1 666	-250	-511
Årets kostnader avseende avgiftsbestämda pensionspremier	70 882	60 417	39 535	34 605
Årets kostnad för löneskatt	19 171	17 108	10 433	8 799
Årets pensionskostnader som ingår i personalkostnader	91 005	79 191	49 718	42 893
Faktisk avkastning på förvaltningskapital	4,40%	-4,27%	5,10%	-5,02%

Samtliga poster redovisas som personalkostnader. Av kostnaden för avgiftsbestämda planer utgör 55 977 TSEK (55 475) premier till Alecta.

Förändring av verkligt värde på förvaltningskapital

IB Förvaltningskapital	38 241	42 626	22 156	27 176
Förväntad avkastning	1 876	2 279	1 026	1 392
Reglerad skuld/Kostnad ändrad plan under året	-2 290	-685	—	—
Uttag	-3 858	-4 122	-3 472	-3 656
Premier/insättningar	1 460	2 244	18	—
Aktuariell vinst/(förlust)	-305	-4 101	10	-2 756
UB Förvaltningskapital	35 124	38 241	19 738	22 156

Merparten av dessa tillgångar är tryggnade via försäkringar, se även not 17.

Förändring av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen

IB Förpliktelse	35 079	36 945	21 761	26 187
Kostnad intjänade förmåner under perioden	1 749	1 578	10	10
Reglerad skuld/kostnad ändrad plan under året	-2 601	816	—	—
Räntekostnad	1 348	1 415	816	982
Pensionsutbetalningar	-3 858	-4 122	-3 472	-3 656
Aktuariell (vinst)/förlust	-1 474	-1 553	-528	-1 762
UB Förpliktelse	30 243	35 079	18 587	21 761

Not 24 fortsättning

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Förändring av aktuariella förluster/vinster				
IB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	1 881	4 979	2 614	3 719
10% av det största av Förpliktelse/Förvaltningskapital	3 824	4 263	2 216	2 718
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster utanför korridoren	—	—	399	1 001
Avskrivning av aktuariella förluster/(vinster)	-50	-558	-50	-111
Korrigerig av aktuariella förluster/(vinster)	183	8	—	—
Aktuariell vinst/(förlust) på förpliktelsen	1 474	1 553	528	1 762
Aktuariell vinst/(förlust) på förvaltningskapital	-305	-4 101	10	-2 756
UB Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	3 183	1 881	3 102	2 614
Förändring av löneskatteskuld				
IB Skuld i balansräkning	10 790	10 268	10 100	9 371
Årets förändring av löneskatteskulden	-541	522	-363	729
UB Löneskatteskuld	10 249	10 790	9 737	10 100
Skuld i balansräkningen				
Pensionsförpliktelse	30 243	35 079	18 587	21 761
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	3 183	1 881	3 102	2 614
Löneskatteskuld	10 249	10 790	9 737	10 100
UB Skuld i balansräkningen	43 675	47 750	31 426	34 475
Nettoskuld i balansräkning				
Förvaltningskapital (-)	-35 124	-38 241	-19 738	-22 156
Pensionsförpliktelse	30 243	35 079	18 587	21 761
Oredovisade aktuariella (förluster)/vinster	3 183	1 881	3 102	2 614
Löneskatteskuld	10 249	10 790	9 737	10 100
Nettoskuld 2010-12-31	8 551	9 509	11 688	12 319
Avstämning av förändring i nettoskuld				
IB Skuld i balansräkning	9 509	9 566	12 319	12 101
Årets pensionskostnad (+)	1 042	1 666	-250	-511
Inbetalning till förvaltningskapital (-)	-1 460	-2 244	-18	0
Uttag från förvaltningskapital (+)	3 858	4 122	3 472	3 656
Pensionsutbetalningar (-)	-3 858	-4 122	-3 472	-3 656
Årets förändring av löneskatteskulden	-541	522	-363	729
UB Nettoskuld	8 551	9 509	11 688	12 319

NOT 25 | Skulder

Koncernen

TransAtlantic-koncernens totala räntebärande skulder uppgick till 2 170 MSEK (1 381) vid omräkning till balansdagens kurs. Dessutom fanns ej räntebärande skulder totalt uppgående till 580 MSEK (617). Delar av de räntebärande skulderna är förknippade med så kallade covenantar, enligt vilka koncernen måste uppfylla vissa nyckeltal.¹⁾

Moderbolaget

Moderbolagets totala räntebärande skulder uppgick till 569 MSEK (114). Dessutom finns ej räntebärande skulder och avsättningar totalt uppgående till 479 MSEK (454).

1) Vissa av koncernens kreditavtal är förknippade med särskilda villkor, sk "covenants", enligt vilka företaget måste uppfylla vissa nyckeltal. Med anledning av koncernens negativa lönsamhet har koncernen inte kunnat uppnå några av dessa nyckeltalskrav under året. Förhandlingar har förts med samtliga berörda banker. Överenskommelse har träffats med samtliga kreditgivare utom en. Avseende de sistnämnda förelåg brott mot lånevillkoren fram till halvårsskiftet varefter nyckeltalskraven efterlevts. Från och med tredje kvartalet 2010 presterar koncernen återigen finansiella nyckeltal som är i nivå med eller bättre än kravnivåerna i finansieringsavtalet. Den pågående diskussionen gäller bankens rätt att i efterhand få kompensation i form av ökad säkerhet. Per 31 december 2010 efterlevde koncernen uppsatta nyckeltalskrav enligt avtalade villkor.

Totala räntebärande skulders fördelning per valuta

TSEK	Koncernen	
	2010-12-31	2009-12-31
USD	138 465	156 551
EUR	821 989	808 109
Annan utländsk valuta	768 754	265 428
SEK	441 271	150 949
Totalt	2 170 479	1 381 037

Not 25 fortsättning

Totala avtalade förpliktelser

TSEK	Koncernen		
	2011	2012–2015	Efter 2015
Upplåning (exkl. skulder avseende finansiell leasing)	353 371	1 059 076	1 858 697
Skulder avseende finansiell leasing	6 088	12 373	—
Derivatinstrument	8 913	—	—
Leverantörsskulder	100 848	—	—
Andra skulder	254 253	—	149 725
	723 473	1 071 449	2 008 422
TSEK	Moderbolaget		
	2011	2012–2015	Efter 2015
Skulder till kreditinstitut	118 171	79 811	2 772
Skulder till koncernföretag	266 543	57 363	398 355
Skulder till leverantörsföretag	45 612	—	—
Andra skulder	126 624	—	54 300
	556 950	137 174	455 427

Koncernen

Koncernen har kreditlöften i form av outnyttjad checkräkningskredit om totalt 24 MSEK (124). Outnyttjad checkkredit uppgick per balansdagen till 76 MSEK (6).

Moderbolaget

Moderbolaget har kreditlöften i form av outnyttjad checkkredit om totalt 24 MSEK (124). Outnyttjad checkkredit uppgick per balansdagen till 76 MSEK (6).

NOT 26 | Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Koncernen				
Periodiserade personalkostnader	71 709	85 451	42 883	38 782
Periodiserade räntekostnader	5 242	3 487	300	207
Periodiserade resekostnader	85 736	68 110	33 226	12 475
Periodiserade övriga kostnader	43 776	53 241	30 082	40 491
Totalt	206 463	210 289	106 491	91 955

NOT 27 | Ställda säkerheter

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Lång- och kortfristiga fartygslån samt del i partrederiers lång- och kortfristiga skulder				
– fartygsinteckningar	2 545 992	1 457 999	—	—
– nybyggnadskontrakt	636 590	414 072	—	—
Kort- och långfristiga övriga skulder till kreditinstitut				
– anl.tillgångar som innehas genom Fin. Leasingavtal	25 538	464 984	—	—
– företagsinteckningar	24 085	24 085	—	—
– aktier i dotterföretag	124 011	—	21 362	—
– säkerhet i fordran	20 011	7 397	—	—
– bankmedel	328 995	7 499	—	—
Avsättningar för pensioner				
– kapitalförsäkringar och förvaltnings-tillgångar	59 539	62 780	42 613	44 586
Totalt	3 764 761	2 438 816	63 975	44 586

NOT 28 | Eventualförpliktelser

TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Borgensförbindelser	—	—	1 029 772	604 865
– varav för dotterbolag	—	—	1 029 772	604 865

Därutöver har moderbolaget lämnat garanti för dotterbolags fullgörande av tidsbefraktningssavtal vilket även omfattar delar av det avyttrade dotterföretaget Transbulks åtagande. För sistnämnda finns samtidigt motgaranti från extern part på motsvarande belopp. Transbulk avyttrades 2005.

I samband med att TransAtlantic förvärvade de tre ägarbolagen till SCA-fartygen, Cove-, Kirmar och Sanaga Shipping Ltd skrevs avtal vilket gav SCA rätt att till och med den 30:e juni 2011 förvärva bolagen. Om optionen nyttjas baseras köpeskillingen på koncernens bokförda fartygsvärden.

NOT 29 | Åtaganden

Investeringsåtaganden

Kontrakterade återstående investeringsåtaganden som inte redovisas i balansräkningen är hänförligt till 100% av tre fartyg (fg år 50% av fyra ankarhanteringsfartyg) under nybyggnation inom affärsområde Offshore/Ice-breaking. Återstående åtaganden uppgick per balansdagen till:

MSEK	2010	2009
Fartyg	919	752

Leasingåtaganden

Koncernen förhyr fartyg, byggnaden och maskiner genom leasingavtal.

Not 29 fortsättning

Operationell leasing

Operationell leasing avser i huvudsak in- och uthyrning av fartyg på bareboat- och T/C basis, där avtalstider och hyresvillkor skiljer sig för olika fartyg. De största kontrakten avser inhyrning av de tre fartygen, TransWood, TransPine och TransHawk, tidigare ägda inom TransAtlantic-koncernen, på bareboat basis, där avtalet har en återstående löptid på 5 år, samt inhyrning av papperstransportfartygen, TransPaper TransPulp och TransTimber, som går i timecharter för StoraEnso, där avtalet har en återstående löptid på ca 11 år. Koncernen har därefter rätt att lösa ut fartygen till marknadsvärdet.

Finansiell leasing

Finansiell leasing utgörs vid utgången av 2010 endast av hyra av containers som används inom affärsområde Industrial Shipping. Tidigare år redovisades även leasingåtagandet för fartygen Obbola, Ortvik och Östrand som finansiell lease. I juli 2010 utnyttjade koncernen optionen att förvärva dessa fartyg.

Hyresintäkter operationell leasing

Hyresintäkter operationell leasing utgörs av fartyg uthyrda på time- och bareboatbasis.

Antalet förhyrda fartyg var 15 st per balansdagen 2010-12-31 (20 st per 2009-12-31) och antalet uthyrda fartyg var 14 st (11).

MSEK	2010	2011	2012 –2015	efter 2015
Hyreskostnader				
Operationell leasing	423	290	573	497
Därav; – Bareboat charter	133	115	471	497
– T/C	288	174	101	–
– Övrigt	2	1	1	–
Finansiell leasing	46	6	12	–
Därav; – Bareboat charter	40	–	–	–
– Övrigt	6	6	12	–

Hyresintäkter

Operationell leasing	623	408	1 099	1 044
Därav; – T/C	623	408	1 099	1 044

Ovanstående framtida leasingavgifter är koncernens nominella minimiavgifter.

I koncernens balansräkning är följande poster redovisade som finansiell leasing per balansdagen:

MSEK	2010	2009
Anläggningstillgångar		
Fartyg		
– Anskaffningsvärde	–	505
– Ackumulerad omräkningsdifferens	–	99
– Ackumulerade avskrivningar	–	–148
Bokfört värde	–	456
Inventarier		
– Anskaffningsvärde	65	65
– Anskaffning under året	3	–
– Ackumulerade avskrivningar	–42	–38
Bokfört värde	26	27
Totalt – Bokfört värde	26	483
Skulder avseende finansiell leasing		
– Långfristig del	12	85
– Kortfristig del	6	84
Totalt	18	169
Avsättningar skatteskulder	2	80

Se även not 9.

NOT 30 | Joint venture företagens påverkan på koncernens resultat- och balansräkningar

”Trans Viking” bedrevs fram till förvärvet som skedde den 22 september 2010 som ett joint venture mellan TransAtlantic-koncernen och Viking Supply Ships A/S i Kristiansand, Norge.

Förvärvet innebar att utestående andelar i bolagen förvärvades av TransAtlantic och verksamheten blev därmed helägd (se även not 34). Samarbetsavtalet för den tidigare joint venture innebar att TransAtlantic ansvarade för driften av fartygen, och Viking Supply Ships för kommersiellt management. Verksamheten bedrivs fortsatt i bolagen Trans Viking Icebreaking & Offshore AS, där fartygen Tor- Balder- och Vidar Viking ägs. Partrederiet Odin Viking DA vari fartyget Odin Viking ägs samt TRVI Offshore&Icebreaking AB vari de nybyggda fartygen Loke- och Njord Viking ägs. Utöver dessa två operativa bolag innehas två bolag vari nybeställning av av de två av en serie av fyra offshorefartyg skett. Leverans av dessa två förväntas ske tredje kvartalet 2011 samt första kvartalet 2012.

Nedan redovisas effekterna på koncernens resultat- och balansräkningar vid konsolidering av joint venture företagen enligt klyvningsmetoden.

MSEK	2010 ²⁾	2009
Belopp redovisas enligt koncernens andel.		
Resultaträkning¹⁾		
Rörelsens intäkter	128	119
Rörelsens kostnader	–97	–125
Rörelseresultat	31	–6
Finansnetto	–13	–6
Resultat före skatt	18	–12
Skatt	–	–
Årets resultat	18	–12
Balansräkning¹⁾		
Anläggningstillgångar	–	952
Omsättningstillgångar	–	197
Summa tillgångar	–	1 149
Eget kapital	–	256
Långfristiga skulder	–	849
Kortfristiga skulder	–	44
Summa eget kapital och skulder	–	1 149
Ställda säkerheter	–	1 122

1) Utgår från koncernens andel (50%) i joint venture bolagen.

2) Resultat redovisat enligt klyvningsmetoden (50%) till och med 22 september 2010.

NOT 31 | Närliggande transaktioner

Fartygsdriften för koncernens holländskt ägda fartyg, sköts av ett externt bolag som delvis ägs av Felix Feleus som även är VD i TransAtlantic Nederland BV. Arvodet för fartygsdriften är enligt marknadsmässiga villkor och uppgår till 178 TEUR per år för fyra fartyg.

Det har under året ej förekommit några transaktioner med Stiftelsen Gorthonrederiernas pensionsanstalt. Utbetalningar från stiftelsen har skett enligt uppgjorda avtal och till tidigare anställda.

Koncernen har ett hyresavtal på marknadsmässiga villkor avseende ett containerfartyg, TransAlrek, på 4 700 dwt som ägs av ett tyskt partrederi, vari TransAtlantics vice ordförande, Folke Patriksson har ett minoritets-ägarintresse genom sitt bolag Enneff Rederi AB. Avtalet löper till och med 28 april 2011 till en dagsrat om 4 600 EUR. TransAtlantic har under 2010 erlagt motsvarande 16 MSEK i hyra.

TransAtlantic arrenderar ut ett mindre markområde till Enneff Fastigheter i Skärhamn AB, ett bolag som ägs av vice ordförande Folke Patriksson till marknadsmässiga villkor. Arrendet uppgår till 25 TSEK per år. Avtalet löper sedan 2007.

Not 31 fortsättning

Enligt de apportavtal som ingåtts mellan Viking Supply Ships AS och TransAtlantic har Viking Supply Ships AS rätt till marknadsmässig ersättning i form av en årlig lånegarantiprovision om 2 procent för de fall Viking Supply Ships AS inte löses från samtliga sina garantiåtaganden avseende Trans Viking per dagen för transaktionens fullbordande. För 2010 har ca 1,4 MSEK erlagts. Vidare hyr TransAtlantic från och med 22

september 2010 i andra hand delar av Viking Supply Ships AS kontorslokaler i Kristiansand. Årshyran som är satt på marknadsmässiga villkor uppgår till 454 TNOK. TransAtlantic har under 2010 erlagt 129 TNOK i hyra.

Avseende ersättning till styrelseledamöter och ledande befattningshavare se not 7.

NOT 32 | Finansiell riskhantering och derivatinstrument

TransAtlantic-koncernen är i sin verksamhet utsatt för olika typer av finansiella risker, såsom bland annat förändringar av valutakurser, räntesatser samt likviditets- och kreditrisker. Koncernens mål är att minimera sådana negativa effekter på koncernens resultat- och balansräkning.

Riskhanteringen sköts av koncernens centrala finansavdelning, utifrån den av styrelsen fastställda finanspolicy. Policyen innehåller tydliga instruktioner hur olika finansiella risker skall hanteras, där olika typer av derivatinstrument är viktiga inslag för att minimera finansiella riskerna. Policyen inbegriper också instruktioner för hantering av kredit- likviditetsrisker genom finansiering och lånelöften.

Koncernen tillämpar säkringsredovisning enligt reglerna i IAS 39, vars innebörd beskrivs i not 1, Derivatinstrument.

Kreditrisker

Koncernen har en policy som fastställer hur krediter får lämnas till kunder och andra affärspartners. Låmnade krediter är ofta korta krediter i form av fordringar gentemot kunder. Kreditrisk i likvida medel hanteras genom att placera likviditet hos de stora svenska bankerna.

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken utgörs av att koncernen har otillräcklig likviditetsreserv. Detta kan leda till svårighet att infria kortfristiga betalningsskyldigheter i den löpande verksamheten, planerade investeringar och amorteringar. Finansavdelningen arbetar kontinuerligt fram likviditetsprognoser

för koncernen med syfte att förutse koncernens likviditetsbehov för den löpande verksamheten med beaktande av kommande investeringsbehov och amorteringar.

Utifrån detta arbete säkerställs tillräcklig likviditetsreserv genom bibehållande av banktillgodohavanden/placeringar samt erhållna kreditlöften. För information om skulders förfallostruktur ser även not 25. Överskottslikviditet placeras enligt i enlighet med fastställd finanspolicy.

Valutarisker

Valutaexponeringar för tillgångar ska i första hand hanteras genom att finansiering sker i samma valuta som tillgången. Merparten av fartygen har en sådan säkring för 2010. Moderbolaget har ett antal utländska dotterbolag vars nettotillgångar exponeras för valutaomräkningsrisker. Ingen säkring av dessa valutapositioner har skett.

Valutarisker för kassaflödet ska enligt finanspolicy i första hand hanteras genom att balansera valutaflödena så att in- och utflöden matchar varandra. Vid förväntade obalanser ska dessa transaktioner terminssäkras till minst 70% för de närmaste sex månaderna, med 60% för de påföljande sex månaderna, med 45% för år 2 och 20% för år 3. Koncernen har huvudsakligen valutaexponeringar i USD, EUR och NOK. Under 2010 tecknades löpande ett antal säkringskontrakt i dessa valutor enlighet med policyn, för att minska kassaflödesriskerna under 2011. För övriga valutor har inga säkringar skett då inga väsentliga obalanser föreligger eller osäkerhet när betalning ska ske.

Finansiella instrument per kategori

	Kundfordringar och likvida medel		Derivat som används för säkringsändamål		Finansiella tillgångar som kan säljas		Summa	
	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Tillgångar i balansräkningen								
Finansiella tillgångar som kan säljas ³⁾	—	—	—	—	105	170	105	170
Derivatinstrument ¹⁾	—	—	28 382	7 856	—	—	28 382	7 856
Kundfordringar och andra fordringar exkl interimsskulder ³⁾	343 770	256 788	—	—	—	—	343 770	256 788
Likvida medel ¹⁾	636 893	327 400	—	—	—	—	636 893	327 400
	980 663	584 188	28 382	7 856	105	170	1 009 150	592 214

	Skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen		Derivat som används för säkringsändamål		Övriga finansiella skulder		Summa	
	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Skulder i balansräkningen								
Upplåning exkl skulder avseende finansiell leasing ⁴⁾	—	—	—	—	2 201 654	1 164 939	2 201 654	1 164 939
Skulder avseende finansiell leasing ²⁾	—	—	—	—	17 523	169 213	17 523	169 213
Derivatinstrument ¹⁾	—	—	8 913	15 453	—	—	8 913	15 453
Leverantörsskulder och andra skulder exkl interimsskulder ³⁾	—	—	—	—	315 067	453 442	315 067	453 442
	—	—	8 913	15 453	2 534 244	1 787 594	2 543 157	1 803 047

1) Verkliga värden som baseras på noterade marknadsvärden där finansiella instrument handlas på en aktiv marknad (Nivå 1).

2) Verkliga värden där noterade marknadsvärden saknas utan istället baseras på beräkningar av diskonterade kassaflöden. Variabler i beräkningsmodellen, såsom valutakurser och räntesatser, hämtas från marknadsnoteringar när så är möjligt (Nivå 2).

3) Övriga värderingar där någon variabel baseras på egna bedömningar (Nivå 3).

4) Redovisas till upplupet anskaffningsvärde.

Not 32 fortsättning

Per rapporteringsdagen 31 mars 2011 hade koncernen följande öppna valutaderivatskontrakt:

TSEK	Kontraktsvärde i MSEK		Terminskurser (vägt snitt)	
	2010	2009	2010	2009
Valutaterminer USD	90	—	—	—
Valutaoptioner USD	24	46	—	—
Totalt USD	114	46	7,13	6,20
Valutaterminer EUR	52	31	9,22	10,28
Valutaterminer NOK	9	30	1,13	1,24

Valutaderivat förfaller mellan 1 mån till 12 månader från balansdagen.

Om säkring ej hade skett, skulle framtida resultat bli 6 MSEK lägre om balansdagens kurs hade gällt vid terminernas löstidpunkt.

Ränterisker

Finanspolicyn anger att ränterisken ska säkras genom finansiella instrument som begränsar exponeringen för ökade räntekostnader. Koncernens policy är att 25–50% av de räntebärande lånen ska säkras på en period understigande 1 år, 25–50% om en period på 1–3 år, samt 25–50% på en period längre än 3 år.

Räntebindning

Koncernen använder sig av olika typer av räntesäkringsinstrument. Per balansdagen hade koncernen följande räntebindningar:

Säkrade underliggande lånevärden för vilka koncernen bär ränterisken (inkluderar räntexponerade leaseåtaganden)

MSEK	Rörlig ränta	1 år eller kortare	1–3 år	3 år eller längre	Totalt
Ränteswap	—	56	569	440	1 065
Fasträntelån	—	593	—	36	629
Totalt räntesäkrade lånevärden	—	649	569	476	1 694
Räntexponerade lån	970	—	—	—	970
Totalt räntebärande lånevärden	970	649	569	476	2 664
% av totalt räntebärande lånevärden	36%	24%	22%	18%	100%

Vägd genomsnittlig räntesats för räntebärande lån uppgick till:

Koncernen		Moderbolaget	
2010	2009	2010	2009
3,26	3,35	2,97	1,57

Om räntesatsen förändras med 1% enhet kommer koncernens räntekostnad att förändras med 16 MSEK.

Varurisker

För att minimera kostnadsvariationer för bunkers, har koncernen huvudsakligen ingått kundkontrakt som medger att koncernen kompenseras vid bunkersprisförändringar. Endast ringa andel av koncernens framtida bunkersförbrukning kommer vara exponerad mot prisförändringar. Per balansdagen innehade koncernen inga bunkersderivat.

Verkliga värden derivatinstrument

Verkliga värden för derivatinstrument var per balansdagen fördelade enligt följande:

TSEK	Koncernen			
	2010		2009	
	Tillgångar	Skulder	Tillgångar	Skulder
Valutaoptioner	956	—	—	8 372
Valutaterminer	6 627	—	175	—
Ränte SWAP	20 799	8 913	7 681	7 081
Totalt	28 382	8 913	7 856	15 453

Moderbolaget innehar finansiella instrument motsvarande ett verkligt värde om 16 MSEK (–8). Detta värde är inte bokfört i moderbolaget.

NOT 33 | Rörelseförvärv

Förvärvet har betalats med nyemitterade aktier i TransAtlantic, varav 1 817 961 A-aktier och 25 907 715 B-aktier, totalt 27 725 676 nya aktier. Genom nyemissionen blev Kistefos via dotterbolag innehavare av mer än 50 procent av rösterna i TransAtlantic.

Förvärvet omfattar aktier och andelar i:

Företag	Land	Affärsområde	Antal anställda
TransViking Icebreaking & Offshore AS (50%)	Norge	Offshore & Icebreaking	Inga
Partrederiet för Odin Viking DA (71,34%)	Norge	Offshore & Icebreaking	Inga
TRVI Offshore & Icebreaking AB (50%)	Sverige	Offshore & Icebreaking	Inga
TRVI Offshore & Icebreaking 3 AB (50%)	Sverige	Offshore & Icebreaking	Inga
TRVI Offshore & Icebreaking 4 AB (50%)	Sverige	Offshore & Icebreaking	Inga

Anledning till förvärvet är att koncernen i och med denna affär blir ensam ägare till Trans Viking, vilket ger koncernen full tillgång till verksamhetens kassaflöde samt möjlighet att optimera styrning av verksamheten och samordna denna med sitt koncept för arktisk offshore. Transaktionen stärker också koncernens finansiella ställning och gör koncernstrukturen mer transparent.

Det slutliga anskaffningsvärdet har fastställts till 665 MSEK beräknat på en börskurs om 24,00 SEK per aktie den 22 september 2010, som var den dag då bestämmande inflytande över de förvärvade bolagen övergick till TransAtlantic. Det verkliga värdet på förvärvade nettotillgångar i ovan nämnda bolag uppgick till 1 035 MSEK enligt periodbokslut per 22 september 2010, vilket innebar en vinst från ett förvärv till lågt pris (så kallad negativ goodwill) om 370 MSEK. Denna skillnad uppstår eftersom betalningen för förvärvet var aktier i TransAtlantic, vilka var värderade lägre än substansvärdet.

I enlighet med IFRS 3 Rörelseförvärv, som tillämpas från 2010, har tidigare ägda andelar omvärderats till verkligt värde vilket medfört effekter på redovisade fartygsvärden och kundkontrakt.

Resultatet avseende de förvärvade andelarna har intagits i koncernresultaträkningen från förvärvsdagen 2010-09-22. Nettoomsättning och resultat från förvärvsdagen för de förvärvade andelarna uppgår till 15 resp 4 MSEK (dvs de 8 dagarna). Om förvärvad verksamhet hade varit helägd från årets början hade koncernens nettoomsättning varit 155 MSEK högre, och koncernresultatet hade varit 10 MSEK lägre.

Not 33 fortsättning

Påverkan i koncernbalansräkningen

	Verkligt värde på nettotillgångar
MSEK	
Fartyg	3 030
Övriga materiella anläggningstillgångar	—
Immateriella anläggningstillgångar	—
Finansiella anläggningstillgångar	—
Summa anläggningstillgångar	3 030
Omsättningstillgångar	670
Summa tillgångar	3 700
Långfristiga skulder	–1 767
Kortfristiga skulder	–22
Summa eget kapital och skulder	–1 789
Verkligt värde nettotillgångar	1 911
Köpeskillning	–665
Verkligt värde på tidigare ägd andel	–876
Negativ goodwill, redovisas i KRR bland "Övriga intäkter"	370
Omvärderingseffekt på tidigare ägd andel, redovisas i KRR bland "Övriga rörelseintäkter"	408
Transaktionskostnader, redovisas i KRR bland "Övriga externa kostnader"	–3
Totalt	775

NOT 34 | Händelser efter balansdagen

Leverans av fartyg

I mitten av februari togs leverans av det nybyggda AHTS-fartyget Njord Viking.

Avyttring SCA-fartygen

TransAtlantic avyttrar de tre RoRo fartygen Ortvikén, Östrand och Obbola till SCA Transforest, som har beslutat sig för att utnyttja sin köpoption. De tre RoRo-fartygen har under en längre period hyrts ut till SCA för deras systemtrafik med skogsprodukter i Östersjön. Fartygsaffären kommer att genomföras per den 1 juni 2011. TransAtlantic kommer att behålla shipmanagementuppdraget för fartygen. Fartygen avyttras till bokförda värden. Affären beräknas ge en positiv påverkan på koncernens likviditet om cirka 55 MSEK.

TransAtlantic förvärvar Österströms International AB (Österströms)

För att säkerställa en konkurrenskraftig storlek och tillfredställande expansionsmöjligheter för den industriella shippingverksamheten har TransAtlantic, med förbehåll för godkännande från konkurrensmyndigheter, ingått ett avtal om att förvärva samtliga aktier i Österströms, ett ledande svenskt bulkrederi med fokus på aktiviteter inom Östersjön. Företagets ägare och verkställande direktör, Percy Österström, har accepterat erbjudandet att bli ansvarig för TransAtlantics samlade verksamhet inom Affärsområde Industrial Shipping. Percy Österström kommer att tillträda posten så snart som förvärvet av Österströms blir genomfört.

Beslut om att utreda en uppdelning av koncernen

För att säkerställa framtida fokus och expansion i koncernens respektive verksamhetsområden, Industrial Shipping och Offshore/Icebreaking, har styrelsen i mars 2011 beslutat att utreda en framtida delning av bolaget. Delar av verksamheten inom Affärsområde Offshore/Icebreaking kommer att flyttas till Danmark och ett huvudkontor för verksamheten kommer att etableras i Köpenhamn.

De juridiska utredningarna och andra förutsättningar som måste finnas på plats innan en eventuell uppdelning kan ske, kommer att vara omfattande och därför anser styrelsen att en framtida uppdelning först kan genomföras under 2012. Den organisatoriska delningen av koncernen kommer dock att genomföras så snart det är praktiskt möjligt.

Ny verkställande direktör i TransAtlantic

Som en konsekvens av de strategiska förändringar som kommer att genomföras i TransAtlantic har bolagets verkställande direktör Stefan Eliasson begärt att få avgå med omedelbar verkan. Styrelsen har accepterat detta och har tillsatt Rolf Skaarberg som verkställande direktör i TransAtlantic. Rolf Skaarberg är för närvarande verkställande direktör i Viking Supply Ship AS, ett helägt dotterbolag till Kistefos AS, som också är TransAtlantics största aktieägare. Rolf Skaarberg planerar att avgå när den eventuella uppdelningen av TransAtlantic är genomförd.

Styrelsen och verkställande direktör försäkrar att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och ger en rättvisande bild av koncernens ställning och resultat. Årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed och ger en rättvisande bild av moderbolagets ställ-

ning och resultat. Förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Skärhamn den 31 mars 2011

Resultat- och balansräkningarna kommer att föreläggas årsstämman den 3 maj 2011 för fastställande.

Christen Sveaas
Ordförande

Folke Patriksson
Vice ordförande

Åge Korsvold
Styrelseledamot

Håkan Larsson
Styrelseledamot

Christer Olsson
Styrelseledamot

Magnus Sonnorp
Styrelseledamot

Christer Lindgren
Arbetstagarrepresentant

Stefan Eliasson
Verkställande direktör

PricewaterhouseCoopers AB

Vår revisionsberättelse har avgivits den 4 april 2011

Helén Olsson Svårdström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Rederi AB TransAtlantic (publ) Org nr 556161-0113

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Rederi AB TransAtlantic (publ) för år 2010. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 41–74. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. 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 med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att

utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för 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 har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman 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 4 april 2011

PricewaterhouseCoopers AB

Helén Olsson Svärdström
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Olof Enerbäck
Auktoriserad revisor

Årsstämma

Aktieägarna i Rederi AB TransAtlantic (publ) kallas härmed till årsstämma tisdagen den 3 maj 2011 kl 16.00 i Tjörns kommuns lokaler.

Anmälan

Aktieägare som önskar delta i årsstämman ska:

- dels vara införd i den av VPC AB förda aktieboken senast onsdagen den 27 april 2011.
- dels anmäla sitt deltagande till bolaget senast kl. 16.00 torsdagen den 28 april 2011, under adress Rederi AB TransAtlantic, Box 32, 471 21 Skärhamn, per tel 0304-67 47 21 eller via e-mail till arsstamma@rabt.se.

Vid anmälan ska namn och personnummer- eller organisationsnummer samt registrerat aktieinnehav uppges. I anmälan ska aktieägare också ange om denne avser att medföra biträde till stämman. I det fall aktieägaren avser att låta sig företräddas genom ombud bör fullmakt och övriga behörighetshandlingar biläggas anmälan.

Aktieägare, som har sina aktier förvaltarregistrerade, måste tillfälligt registrera aktierna i eget namn hos EuroClear Sweden AB för att äga rätt att delta på stämman. Sådan omregistrering måste vara genomförd senast torsdagen den 27 april 2011. Förvaltaren (bank eller fondhandlare) måste i god tid före den 27 april få besked om detta.

Kallelse till årsstämma publicerades tisdagen den 5 april 2011 i Dagens Industri, Göteborgs-Posten och Post och Inrikes tidning.

Ytterligare information om kallelse och dagordning återfinns på bolagets hemsida, www.rabt.se

Kalender 2011

3 maj	Delårsrapport januari–mars
3 maj	Årsstämma
4 augusti	Delårsrapport april–juni
27 oktober	Delårsrapport juli–september

Definitioner

Andel riskbärande kapital:

Eget kapital och uppskjuten skatt (inklusive innehav utan bestämmande inflytande) dividerat med den totala balansomslutningen.

Avkastning på eget kapital:

Resultat efter finansiella poster med avdrag för skatt på årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital:

Resultat efter finansiella poster plus räntekostnader dividerat med genomsnittligt sysselsatt kapital.

CAP:

Ett finansiellt ränteinstrument för att säkerställa att räntekostnaden inte överstiger en viss fastställd nivå.

Desinvestering:

Avyttring av anläggningstillgångar.

Direktavkastning:

Utdelning per aktie delat med börskurs vid årets slut.

EBIT:

"Earnings before interest and taxes", motsvarar Rörelse-resultat.

EBITDA:

"Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization", motsvarar resultat före kapitalkostnader och skatt.

Eget kapital per aktie:

Eget kapital dividerat med antal utestående aktier.

Hedge:

Ett övergripande begrepp för finansiella åtgärder som görs för att undvika oönskad resultatpåverkan pga variationer i räntor, valutor m m.

IFRS:

International Financial Reporting Standards, vilket är en internationell redovisningsstandard som samtliga börsnoterade företag inom EU ska ha anpassats till senast 2005.

Nettoskuldssättning:

Räntebärande skulder minus likvida medel.

Omstruktureringskostnader:

Inkluderar intäkter och kostnader av engångskaraktär t ex realisationsresultat vid fartygsförsäljningar, nedskrivning av fartyg samt personalrationaliseringskostnader.

Operativt kassaflöde:

Resultat efter finansnetto justerat för realisationsresultat, avskrivningar och nedskrivningar.

Operativt resultat (före skatt):

Resultat före skatt samt före omstruktureringskostnader.

Operativt resultat per affärsområde:

Resultat efter finansiella poster och före koncern-gemensamma kostnader och centralt/koncern-gemensamt finansnetto.

Operativt rörelseresultat:

Resultat före finansiella poster och skatt samt före omstruktureringskostnader.

P/E-tal:

Börskurs vid periodens slut dividerat med resultat efter finansiella poster med avdrag för full skatt per aktie.

Rörelseresultat per affärsområde:

Rörelseresultat för respektive affärsområde redovisas före koncerngemensamma kostnader.

Resultat per aktie:

Resultat efter finansiella poster med avdrag för:
1) aktuell skatt, 2) skatt på årets resultat (aktuell och uppskjuten skatt) enligt koncernens resultaträkning.

Räntetäckningsgrad:

Rörelseresultat före avskrivningar plus räntetäkter dividerat med räntekostnader.

Skuldssättningsgrad:

Räntebärande skulder minus likvida medel dividerat med eget kapital.

Soliditet:

Eget kapital dividerat med total balansomslutning.

Sysselsatt kapital:

Räntebärande skulder och eget kapital.

Totalt kassaflöde:

Kassaflöde från den löpande verksamheten, från investeringsverksamheten samt finansieringsverksamheten.

Vinstmarginal:

Resultat efter finansiella poster dividerat med nettoomsättning.

Ordlista

AHTS – Anchor Handling, Tug & Supply Ships:

Kombinationsfartyg verksamma inom offshoremarknaden, avsedda för ankarhantering, bogsering och transport av förnödenheter.

Bareboat charter:

Uthyrning av fartyg utan manning till en befraktare under en bestämd tidsperiod. Befraktaren bär i princip alla driftskostnader.

Befraktare:

En lastägare eller den som hyr fartyget.

Breakbulk:

Styckegods eller bulklast som lastas "breakbulk" dvs utan pall eller annan lastbärare.

Bunker:

Benämning på fartygets drivmedel, dvs den olja som används i fartygets maskineri.

Bulkfartyg:

Fartyg för transport av oemballerade varor i stora kvantiteter såsom kol, malm och spannmål.

Dödviktston (DWT):

Vikten av den last, bunkers och lös utrustning som ett fartyg kan bära.

ERRV:

Emergency Response and Rescue Vessels.

Feedertrafik:

Matartrafik med mindre fartyg till hamnar där omlastning sker till större fartyg.

FEU:

Containerstorlek. Forty Equivalent Units, det vill säga en 40 fots container.

HSE-policy:

Hälsa, säkerhet och miljöpolicy.

IMO:

International Maritime Organization, FN:s internationella sjöfartsorganisation.

ISM-koden (International Safety Management):

De regler för kvalitet och säkerhet som stipulerats av IMO för världshandelsflottan. Certifiering enligt ISM-koden sker hos den nationella sjöfartsmyndigheten som i Sverige är Sjöfartsverket.

ISO:

International Standards Organisation.

Joint Venture:

Affärsverksamhet, som bedrivs av två eller flera företag tillsammans, med gemensamt risktagande.

LoLo-fartyg (Lift on Lift off):

Fartyg som lastas/lossas med egna eller landfasta kranar.

Marpol:

International Convention for Prevention of Maritime Pollution from Ship. IMOs konvention för miljön.

NETSS:

StoraEnso's logistiksystem för norra Europa. "North Europe Transport & Supply System"

Offshore:

Samlingsnamn för industriverksamhet kring oljeutvinning till havs.

Paper carrier:

Skogsproduktsfartyg särskilt anpassat till papperslast.

PSV:

Platform Supply Vessel.

Rater:

Frakt- och transportpriser.

RoLo-fartyg: (Roll on/off Lift on/off):

Fartyg som har både lastluckor och ramper och kan kombinera lastning/lossning med truck och/eller kran.

RoRo-fartyg (Roll on Roll off):

Fartyg där lasten körs ombord via en eller flera ramper i fartyget.

SSPA:

Svensk Skeppsprovsningsanstalt.

SECU:

StoraEnso Cargo Unit.

Sidoportfartyg/sidolastare:

Fartyg som lastar med truck och/eller rullande flak genom sidoportar, oftast i kombination med hissar mellan olika däck.

Ship Management:

Samtliga tjänster som behövs för ett fartygs drift, inklusive bemanning.

Spotmarknad:

Den del av befракtningsmarknaden där man hyr fartyg för enstaka resor i motsats till långtidskontrakt.

Solas:

International Convention for Safety of Life at Sea. IMOs konvention för säkerhet.

Supplyfartyg:

Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön.

TAP-avtal:

Anställning på svensklagade fartyg av Tillfälligt Anställd Personal baserat på annat än svenska avtal.

Timecharter (T/C):

Uthyrning av ett fartyg till en befraktare under en bestämd tidsperiod. Redaren bär alla driftskostnader utom bunkers och hamnavgifter.



TRANSATLANTIC

Rederi AB TransAtlantic (publ)

Besöksadress: Södra Hamnen 27

Box 32, 471 21 Skärhamn

Tel: 0304-67 47 00

E-mail: info@rabt.se

www.rabt.se