

# ÅRSREDOVISNING 2000



## BOLAGSSTÄMMA

Ordinarie bolagsstämma hålls tisdagen den 24 april 2001, klockan 16.00, Nordiska Akvarellmuseet, Skärhamn.

### Rätt att delta i stämman

Aktieägare som önskar delta i bolagsstämman ska dels vara införd i den av Värdepapperscentralen VPC AB förda aktieboken senast torsdagen den 12 april 2001, dels anmäla sitt deltagande till bolaget senast onsdagen den 18 april 2001, klockan 16.00 under adress B&N Nordsjöfrakt AB (publ), Box 32, 471 21 Skärhamn eller per telefon 0304-67 47 00.

Aktieägare, som genom banks notariatavdelning eller enskild fondhandlare låtit förvaltarregistrera sina aktier, måste för att kunna utöva rösträtt på bolagsstämman tillfälligt registrera aktierna i eget namn. Sådan registrering ska vara verkställd senast torsdagen den 12 april 2001, vilket innebär att aktieägare i god tid före denna dag måste meddela förvaltaren om detta.

### Utdelning

Styrelsen och Verkställande Direktören föreslår att för räkenskapsåret 2000 utdelas kontant 1:00 kronor per aktie samt att fredagen den 27 april 2001 blir avstämningsdag.

Under förutsättning att bolagsstämman beslutar i enlighet med förslaget beräknas denna utdelning komma att utsändas måndagen den 7 maj 2001 till de aktieägare som på avstämningsdagen är införda i den av VPC förda aktieboken.

## EKONOMISK INFORMATION

Kvartalsrapport, januari-mars \_\_\_\_\_ 24 april 2001

Halvårsrapport, januari-juni \_\_\_\_\_ 15 augusti 2001

Kvartalsrapport, januari-september \_\_\_\_\_ 22 oktober 2001

Bokslutskommuniké 2001 \_\_\_\_\_ Mitten av februari 2002

Årsredovisning 2001 \_\_\_\_\_ Början av april 2002

## INNEHÅLL

Sid

B&N Konceptet	1
Koncernstruktur	2
B&N-året i korthet	3
Industriell sjöfart	4
VD kommentar	6
Ekonomi i sammandrag	8
<i>Verksamheten</i>	
RoRo	12
Bulk/General Cargo	14
Specialtonnage	16
Fartygsdrift och bemanning	18
Fartygsflottan	20
Säkerhet, kvalitet och miljö	23
B&N-aktien	25
Styrelse	26
Ledning, revisorer	27
Förvaltningsberättelse	28
Koncernens och moderbolagets årsbokslut	29
Kommentarer till bokslut	33
Revisionsberättelse	39
Definitioner och ordlista	40
Adresser	41

# B&N NORDSJÖFRAKT

## B&N KONCEPTET

B&N ska inom utvalda segment erbjuda kunderna marknadens mest effektiva sjötransporter.

Detta ska uppnås genom ett nära och aktivt kundsamarbete och en marknadsledande driftsorganisation som gör att B&N kan erbjuda kunderna optimala transportlösningar.

Verksamheten ska primärt byggas på kontrakt.

B&N är idag verksamt inom industriell RoRo- och bulksjöfart. Integrerade transporter och totala logistiklösningar är ett ökande inslag. Ett nytt segment innehåller kombinationsfartyg för både isbrytning och offshoreindustrin.

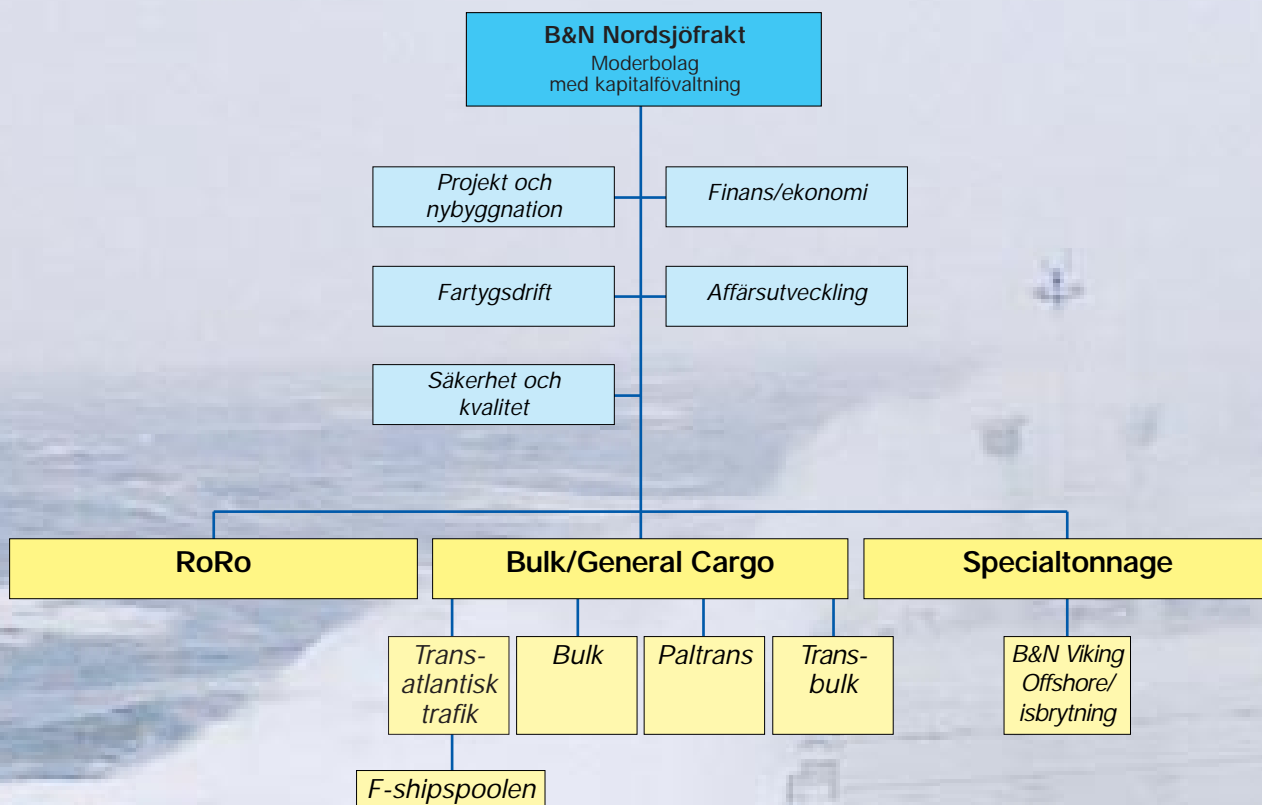
B&Ns bas är Nordeuropa/Nordatlanten och B&N har stor erfarenhet av att driva sjöfart under is- och andra svåra väderförhållanden.

## FÖLJ B&N PÅ HEMSIDAN

Ett av de bästa sätten att successivt följa B&Ns utveckling är att gå in på hemsidan [www.bn.se](http://www.bn.se)

# KONCERNSTRUKTUR

## B&N-koncernen



B&N bedriver idag industriella sjötransporter i tre affärsområden – RoRo, Bulk/General Cargo och Specialtonnage.

Inom Bulk/General Cargo finns fyra divisioner, var och en med sin specialinriktning.

Affärsområdet Specialtonnage bygger idag på B&N Vikings kombinationsfartyg.

De operativa divisionerna får omfattande support avseende projekt, nybyggnation, fartygsdrift och finans/ekonomi.



## B&N-ÅRET I KORTHET



**Februari.** B&N Moerman, B&Ns holländska dotterbolag, tar leverans av 6 700-tonnaren Capricorn, ett systerfartyg till Andromeda som levererades till bolaget 1999. Fartygen sysselsätts i transatlantisk trafik.



**Februari.** ACL, Atlantic Container Line, och B&N tecknar avtal om teknisk drift och bemanning av ACLs kombinationsfartyg för RoRo och container. De fem fartygen är med sina 45 000 dödviktston vardera, världens största i sitt slag.



**Mars.** Efter väl genomförda isbryningstester i Bottenviken döps det första av B&Ns kombinationsfartyg för offshore och isbrytning i Luleås hamn. Gudmor är Agneta Rosengren.



**Maj.** Det största fartyget i B&N-flottan, Panmax-fartyget Kookaburra om 75 500 dödviktston, döps av gudmor Maj Laike, här i sällskap med maken Björn Laike och Gun-Britt och Folke Patriksson, på Sanoyas Shipyard i Japan. Kookaburra hyrs in med köpoption till B&N Transbulk.



**Maj.** B&N Hornet tilldelas drifts- och bemanningsuppdraget för de numera civilt bemannade svenska statsisbrytarna och sjömättningsfartygen. På bilden Anders Backman, Gunnar Schumacher och B&N Hornets Jan Engström.



**Augusti.** Två nya fartygsbeställningar för B&Ns räkning tecknas med Mawei Shipyards i Kina respektive Stocznia Gdynia i Polen. Dessa fartyg, en 17 000-tonnare och en 14 000-tonnare, ska båda ingå i F-shippoolens transatlantiska trafik.



**Oktober.** Balder Viking, det andra fartyget i B&Ns svit av kombinationsfartyg för offshore och isbrytning, döps på Leirviks varv av gudmor Britta Stolt. Balder Viking går direkt till verksamhet inom offshore-marknaden.



**December.** Det nya utökade protokollet för ISO 9001 närmar sig fullbordan. B&Ns ISO-certifiering omfattar därmed avdelningarna för fartygsdrift, befaktning, marknad, nybyggnation och ekonomi.



**Februari 2001.** Vidar Viking, det sista i B&Ns svit av kombinationsfartyg för offshore och isbrytning, levereras till B&N Viking mitt i isbryningssäsongen.

# INDUSTRIELL SJÖFART – EN UTBLICK

*Under det gångna året har stora förväntningar riktats mot svenska rederier. Efter att i en rad år närmast haft stämpeln som krisbransch, vände stortank- och storbulkmarknaderna radikalt uppåt med den goda industrikonjunkturen under inledningen av året. Lika snabbt ökade mediernas intresse, och fokus riktades mot faktorer som hög intjäning, tillväxt och aktiekursutveckling.*

Att diskutera sjöfart som en enda näring är svårt. På ett ytligt plan kan

olika former av sjöfart te sig likartade. Inom näringen är dock diversifieringen stark. Dagens sjöfart består av ett stort antal nischmarknader och storlekssegment, vars marknader och förutsättningar skiljer sig drastiskt. Att jämföra RoRo-fartyg med oljetankers är omöjligt. Lika haltande blir jämförelsen mellan olika storlekssegment, exempelvis den globalt baserade storbulkmarknaden, och den regionala småbulkmarknaden.

Generellt kan man dock tala om en

återhämtning för den svenska sjöfarten. För bara några år sedan påverkade kriserna i Asien och Ryssland de flesta segment. Idag har den ryska marknaden, främst på grund av det höga oljepriset, hämtat sig och importen ökar vilket gynnar småbulk- och containerrederier. I Asien, med Kina som den kanske starkaste motorn, är tillväxten fortsatt stark med goda ekonomiska grundförutsättningar. Efterfrågan är särskilt hög på råvaror, vilket ger genomslag i bulksegmenten.

## Industriell sjöfart – att verka nära kunden

B&N verkar inom industriell sjöfart, vilket innebär fraktåtaganden mycket nära de stora industriföretagen. Denna typ av sjöfart bygger på stabila och långsiktiga engagemang med ofta fleråriga fraktkontrakt som bas. Inom industriell sjöfart är transporttjänstens kvalitet det centrala och frakt- och logistiksystemen byggs upp i direkt samarbete med kunderna. Kundanpassning är det viktigaste konkurrensmedlet. Strävan är från rederiernas sida att tillhandahålla fartyg som tillfredsställer kundernas krav på specialisering, utan att ge avkall på den flexibilitet som krävs för alternativa laster.

Sjöfart med helt andra förutsättningar förekommer exempelvis på spotmarknaderna, där råvaror köps och säljs till dagskurs, liksom hos de stora container- och röljetransportörerna, som konkurrerar mer med funktion och kapacitet än med kundanpassning. I dessa segment tillkommer ofta ett inslag av spekulativa fartygsaffärer, så kallad asset play, vilket är mera sällsynt inom industriell shipping. B&N är i begränsad del verksamt på spotmarknaden.

*B&N verkar i en rad olika sjöfartssegment, med radikalt skilda förutsättningar.*







### Balansakt i cyklisk verksamhet

Den industriella sjöfarten är cyklisk till sin karaktär och följer konjunkturen i de stora industrier, som den betjänar. Goda övergripande industrikonjunkturer, främst i västvärlden, är en självklar grundförutsättning för lönsamhet.

Stabiliseringen i Asien fortsätter medan den goda konjunkturen i USA och Europa nu visar tecken på avmattning. Detta innebär att tillväxttakten dämpas något. Fortsatt råder dock gynnsamma grundförutsättningar i de västliga ekonomierna.

Förutom detta finns ytterligare två viktiga lönsamhetsfaktorer i den industriella sjöfarten:

- **Balans i varuflöden.** B&N prioriterar verksamheter där lastflödena ger möjligheter till returtransporter. Generellt är dessa även de mest konkurrensutsatta, varför hög specialisering krävs för att nå en god lönsamhet. Viktiga konkurrensmedel för B&N är en modern och flexibel flotta som ger goda möjligheter att kundanpassa transporterna; integrerade transporter där även landlösningar ingår; och en hög kompetens hos besättningarna ombord.

- **Balans i tonnaget.** Detta är en akilleshäl för många nischer inom industriell sjöfart. När en attraktiv marknad med goda intjäningsmöjligheter etableras, söker sig ofta nya aktörer dit.

Konkurrensen och nybyggnationen inom segmentet ökar, vilket kan ge upphov till obalans med alltför många fartyg på marknaden. Tonnagemässig balans förutsätter att utskrotning sker jämsides med nybyggnation, vilket långt ifrån alltid är fallet. B&N konkurrerar här framför allt med sin effektiva fartygsdrift, som ger låga kostnader och uthållighet på marknaden.

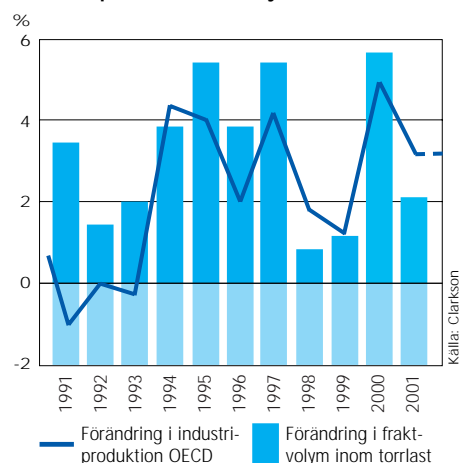
En närmare beskrivning av marknad och konkurrensfaktorer för de olika enheterna inom B&N Nordsjöfrakt, finns i avsnittet Verksamheten.

### Nya fartyg ger goda förutsättningar

Med den höga grad av specialisering som kännetecknar B&Ns sjöfartsnischer, kan det råda goda tider inom en division medan andra enheter har svårare förutsättningar. Att verksamheten står "på flera ben" är en väsentlig fördel. B&Ns olika affärsområden, med sinsemellan skilda marknadsförutsättningar, ger möjligheter att sprida riskerna inom bolaget och att balansera olika verksamheter mot varandra.

B&Ns omfattande nybyggnadsprogram håller nu på att realiseras. Nya fartyg levereras till bolaget i en tid, då flertalet av bolagets marknader är gynnsamma. Varvspriserna, som i spåren av det sena 90-talets sjöfartskris varit de lägsta på många år, ger dessa fartyg goda förutsättningar på de marknader de byggts för.

Industriproduktion och sjöfartstillväxt



*Tillväxten för torrlastsektorn är nära förknippad med industriproduktionen i OECD-länderna. Efter en stark inledning under 2000-talet, visar nu konjunkturen tecken på viss avmattning. Fortsatt råder dock gynnsamma grundförutsättningar.*

Åldersprofil världshandelsflottan – "Bulk Handysize" 10-25.000 dwt

Total dödvikt	>20 år	15-19 år	10-14 år	5-9 år	0-4 år
10.000-14.999	61%	11%	9%	6%	12%
15.000-19.999	63%	18%	3%	6%	9%
20.000-24.999	41%	28%	6%	9%	17%

*Nybyggnationen inom världshandelsflottan har varit svag under 80- och 90-talen i de segment där B&N verkar. Mer än 60 procent av tonnage är över 20 år. I dessa segment bygger B&N nu ett flertal nya fartyg.*

## EXPANSIONEN FORTSÄTTER – EN SUND START FÖR NYA VERKSAMHETER

*Vi har inom B&N Nordsjöfrakt många anledningar att med tillförsikt se fram emot år 2001. De senaste årens satsning på tonnageförnyelse och förädling av transportuppdragen faller nu successivt på plats.*

- Vår nya nisch med kombinationsfartyg för offshore och isbrytning har förverkligats med utmärkta prestanda och god lönsamhet.
- Vi satsar starkt inom F-shippoolen, för vars räkning B&N beställt ytterligare två fartyg under året. Sammanlagt ger det ett tillskott om fyra nya B&N-fartyg till poolen inom en tvåårsperiod.
- Två nyproducerade fartyg, utöver kombinationsfartygen, har tillförts bolaget under året.
- Vår satsning på mer integrerade transporter ger nya intressanta affärsmöjligheter i trafiksystem på båda sidor av Atlanten.
- En förstärkning och utveckling av vår shipmanagement har givit såväl nya externa uppdrag som en bättre service för den egna flottan.
- B&N bygger idag på en delegerad och divisionaliserad organisation.

### **Offshore och isbrytning – nya möjligheter för B&N**

Under året realiserades en helt ny nisch inom B&N, kombinationsfartyg för



offshore och isbrytning. I februari 2000 genomförde det första fartyget i serien, Tor Viking, de slutgiltiga isbrytningsproven uppe i Bottenhavet med utmärkt resultat. I slutet av mars levererades fartyget till B&N Viking och till verksamheten som ankarhanterare bland oljeriggarna i Nordsjön, och följdes i oktober av systerfartyget Balder Viking och i februari i år av Vidar Viking.

De nya fartygen motsvarar våra förväntningar, både när det gäller prestanda och lönsamhet. Kapaciteten är hög både inom isbrytning och offshorehantering, och kombinationen är unik. Den goda marknaden inom off-shore, som idag medger exploatering av oljefält även på svårtillgängliga platser med stora djup, ger B&N möjlighet att på kort tid bli väl etablerad i nischen.

Det svensk-norska samarbetet som legat till grund för satsningen har varit framgångsrikt och har präglats av teamanda. Det norska bolaget har kunnandet inom offshore; B&N kan fartygsdrift och isbrytning. Med samtliga tre fartyg i drift ser vi fram emot ett intressant första år med den nya divisionen komplett.

### **Nya logistiklösningar – en utvecklingsbar marknad**

B&Ns division Bulk/General Cargo fortsätter satsningen på integrerade transporter. Med sitt kunnande inom detta område, utgör dotterbolaget Paltrans ett nytt logistiskt nav i vår verksamhet. Nya uppdrag har genererats i trafiksystem på ömse sidor av Atlanten, där B&N idag svarar för såväl sjö- som landtransporter.



## Nya externa uppdrag inom drift och bemanning

B&Ns styrka märks även i det erkännande vi får från omvärlden. Nya uppdrag av olika karaktär har tillkommit under året. B&Ns avdelning för fartygsdrift har tecknat avtal om tekniskt management för ACLs flotta – fem av världens största RoRo/containersfartyg, som går i linjetrafik över Atlanten. B&N Hornet har tilldelats bemannings- och driftuppdraget för Sjöfartsverkets numera civilt bemannade statsisbrytare och sjömättningsfartyg. Båda är uppdrag som innebär ett erkännande av den kompetens och erfarenhet som finns i B&N.

## Fler fartyg till Atlantrafiken

B&Ns nybyggnadsprogram fortskrider enligt tidsplanen. Trafiken inom F-shippoolen – över Atlanten och in på de amerikanska Stora Sjöarna – visar fortsatt goda resultat. I strävan att utveckla den ytterligare har under året ytterligare fyra fartyg beställts, varav två av B&N.

Leveranserna sker under år 2001 – 2002 och fartygen har samma specifikation som de fyra som redan är under byggnation på varv i Polen och Kina.

Med de nya fartygen bygger vi en service med hög standard och tar en stark position i nordatlantrafiken, där vi redan idag är en av de tyngre aktörerna.

## Sjöfartspolitik – på väg mot konkurrensneutralitet

En långsiktig svensk sjöfartspolitik lösning tycks nu närma sig. Det förslag som regeringen förbereder kommer att innebära att vi närmar oss konkurrensneutralitet med de stora sjöfartsnationerna inom EU. Vi räknar med att redan från halvårsskiftet 2001 ha ett beslut i kraft, som när det är implementerat fullt ut innebär motsvarande sjöfartspolitiska villkor som i övriga EU.

## Lönsamheten – ett problem på väg att vända

Lönsamheten i delar av bolaget har under några år varit otillfredsställande.

Den främsta orsaken under 2000 har varit de extrema bunkerpriser, som dagens höga oljepris gett upphov till. Trots generella fraktökningar har inte bunkerkostnaderna fullt ut kunnat kompenseras. Under året ökade kostnaderna för bunkers med ca 20 procent, från en redan hög nivå.

Vårt långsiktiga arbete för att förbättra lönsamheten fortsätter. Satsningarna på förnyelse och förädling kommer i sig att lägga grunden för ökad lönsamhet. Dessutom arbetar vi med att öka andelen fasta kontrakt i verksamheten. Ständiga förbättringar i organisation och kvalitet kompletterar. Lönsamheten angrips strukturerat i varje division med ett tydligt resultatansvar, med målstyrning samt konkreta åtgärds- och utvecklingsprogram för respektive verksamhet.

## Kompetens och styrka

Inom B&N ser vi just nu bevis för att ett långsiktigt förändringsarbete ger utdelning. Nya effektiva fartyg tillförs gruppen och vi har en stark organisation, med kompetenta och målmedvetna medarbetare.

Jag vill framföra mitt varma tack till alla som varit engagerade i bolaget under året – våra kunniga anställda, B&Ns aktieägare och styrelsen. Med ert starka stöd ska vi fortsätta att utveckla B&N-gruppen.



På Stocznia Gdynia i Polen, påbörjades under året byggnationen av ännu ett fartyg för B&Ns räkning.



Folke Patriksson  
VD

# EKONOMI I SAMMANDRAG

## RESULTATRÄKNING

MSEK	2000	1999	1998	1997
Nettoomsättning	1 479	1 112	576	594
Resultat vid avyttringar av bolag och fartyg	0	0	23	23
Rörelseresultat före avskrivningar	125	53	87	112
Koncernresultat efter finansnetto	30	-29	-51	36

## RESULTAT EFTER FINANSNETTO per verksamhetsområde (Efter avdrag för minoritetsandeler)

MSEK	2000	1999	1998	1997
<i>Sjöfartssegment</i>				
RoRo	16	14	} 35	} 51
Bulk/General Cargo	0	-7		
Specialtonnage	10	-	-	-
Summa Sjöfartsresultat	26	7	35	51
Överskottsmedel Alecta	36	-	-	-
Kapitalförvaltning/centralt finansnetto	2	4	17	-9
Koncerngemensamt/övrigt	-17	-30	-27	-33
Summa	21	-26	-10	-42
25 % andel av SOLs resultat	-	-	-51	4
Realisationsresultat/nedskrivning avseende aktier i SOL	-	-10	-25	23
Nedskrivning av fartygsvärden	-24	-	-	-
Koncernresultat efter finansnetto	23	-29	-51	36

## BALANSRÄKNING

MSEK	2000	1999	1998	1997
Fartyg	828	787	831	639
Övriga materiella anläggningstillgångar	60	55	33	145
Finansiella anläggningstillgångar	240	271	277	267
Omsättningstillgångar	457	348	347	438
Totala tillgångar	1 585	1 461	1 488	1 489
Eget kapital	582	584	651	744
Minoritetsandel	4			
Avsättningar	83	70	70	54
Långfristiga skulder	541	495	587	517
Kortfristiga skulder	375	312	180	174
Totalt eget kapital/skulder	1 585	1 461	1 488	1 489

För definitioner av använda ekonomiska termer se sid 40

## B&N-koncernen idag

Under 2000 ökade andelen i Paltrans Shipping till 74%. Bolaget utgör en viktig del i B&N genom sin kompetens i totala transportlösningar där kunderna får dörr-till-dörr service. Paltrans har också lång erfarenhet av så kallade projektlast, unika produkter som kan kräva specialanpassade transporter.

Från slutet av 2000 äger B&N 100% i B&N Hornet, koncernens shipmanagementbolag för externa kunder och som utgör en viktig del i B&Ns fartygsdrift.

Under inledningen av 2000 övertog B&N ansvaret för ACL-flottans drift. I samband därmed förvärvades ACL Shipmanagement.

Fartygsdriften, som också drivs i Norge och Nederländerna, är idag omfattande. Det ger stordriftsfördelar bland annat avseende inköp och förnödenheter till fartygen och innebär att koncernen har en pool av sjöanställda som kan arbeta med olika typer av trafik och fartyg.

Verksamheten är idag indelad i en operativ struktur med ett delegerat ansvar fördelat på affärsområden och divisioner.

B&N arbetar aktivt för att förnya verksamheten genom att fokusera på totala transportlösningar och en successivt ökande kontraktstrafik.

Den typ av sjöfart som i huvudsak konkurrerar med pris och låga kostnader, där antalet operatörer är omfattande och som har sin tonvikt i spotmarknaden, ska enbart utgöra ett kompletterande inslag inom koncernen.

## Ekonomiska mål

B&Ns mål är att uppnå en genomsnittlig avkastning om 15% på sysselsatt kapital. Detta ska ske genom en balanserad ekonomisk ställning med en minimisoliditet på 30% och en god likviditet.

Dessa mål är vägledande i den förändringsprocess som fortgår i B&N.

## Resultatet 2000

2000 innebar att det operativa resultatet återhämtade sig väsentligt jämfört med 1999. Det nya segmentet Special-tonnage, som successivt påbörjade sin verksamhet under året, hade en tydlig inverkan på koncernresultatet.

Resultatnivån är fortfarande otillfredsställande. Genom ett antal olika åtgärder och program sker ett kontinuerligt förändringsarbete i syfte att förändra B&N till en sofistikerad och ledande aktör inom sjötransporter.

Liksom en mängd andra företag påverkades B&N positivt genom pensionsinstitutet Alectas så kallade överskottsmedel, vilket innebär att väsentliga belopp återbetalas till företagen. Alecta har på grund av en överkonsolidering inte behov av dessa medel för att möta kommande pensionsbetalningar.

En genomgång av bokförda fartygsvärden har lett till en nedskrivning på 24 MSEK. Nedskrivningen avser äldre tonnage som beräknas bli avyttrat under 2001.

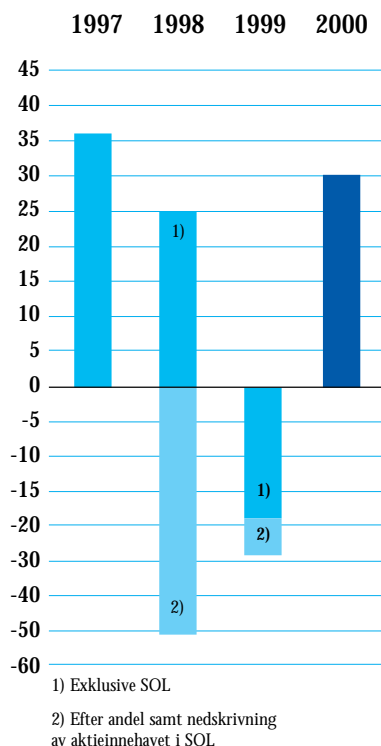
## Valuta- och räntexponering

B&Ns policy är fortsatt att i väsentlig grad säkra stabila valutaflöden i utländsk valuta samt att utjämna räntexponeringen genom räntebindningar på kort- och medellång sikt.

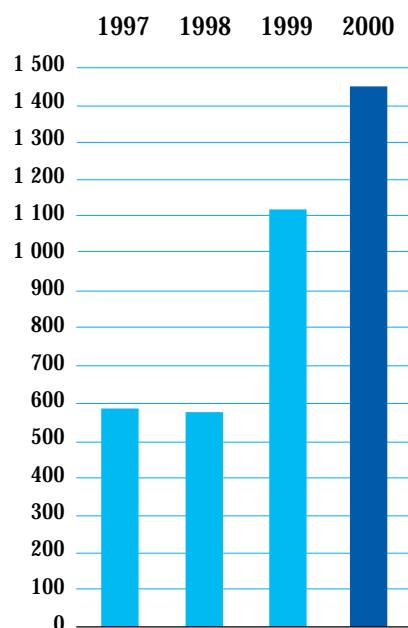
## Koncernens omsättning

B&Ns nettoomsättning har från och med 1999 ökat kraftigt vilket framför allt beror på förvärvet och konsolideringen av Paltrans Shipping, vars omsättning till stora delar har speditjonskaraktär. Det betyder att Paltrans tar totalansvar för transporter och att debiteringarna från kunderna innehåller både eget arbete och inhyrda externa resurser.

## Koncernresultat



## Nettoomsättning





# EKONOMI I SAMMANDRAG

## DATA PER AKTIE

SEK	2000	1999	1998	1997
Eget kapital	31	31	35	40
Operativt kassaflöde	6:20	2:04	2:20	3:20
Vinst efter aktuell skatt	1:50	-1:87	-2:90	1:80
Vinst efter skatt	0:64	-1:57	-2:60	1:72
Utdelning	1:00	1:00	1:50	1:50

## NYCKELTAL

		2000	1999	1998	1997
Operativt kassaflöde	MSEK	116	38	40	60
Eget kapital	MSEK	582	584	651	744
Soliditet	%	37	40	44	50
Skuldsättningsgrad	%	109	108	90	77
Avkastning på sysselsatt kapital	%	5,9	1,0	negativ	6,4
Avkastning på eget kapital	%	2,1	negativ	negativ	4,3
Vinstmarginal	%	2,0	negativ	negativ	6,1
Räntetäckningsgrad	ggr	2,0	0,3	negativ	1,8
Antal anställda	Medeltal	1 095	705 <sup>1)</sup>	245 <sup>1)</sup>	193 <sup>1)</sup>
Investeringar	MSEK	-129	-135	-271	-12
Antal aktier	tusental	18 645	18 645	18 645	18 645
Genomsnittligt antal aktier	tusental	18 645	18 645	18 645	18 645

<sup>1)</sup> Ombordanställda inom dåvarande intressebolaget Sea Partner konsolideras ej.

För definitioner av använda ekonomiska termer se sid 40.

## B&Ns likviditet

B&Ns likvida ställning är fortsatt god. Det omfattande nybyggnadsprogram som nu realiseras är fokuserat på att öka koncernens lönsamhet och innebär en successiv överföring av likvida medel till fartygsinvesteringar. Samtidigt planeras en desinvestering i äldre tonnage för att frigöra resurser för nysatsningarna.

## Kassaflödet

B&Ns kassaflöde under de senaste tre åren framgår nedan.

En ökande andel av likviditeten riktas mot koncernens nyinvesteringsprogram. Begreppet finansieringsverksamhet består dels av utdelning till aktieägarna, dels netto-amortering av lån.

B&N har valt att inte förlänga vissa ej utnyttjade krediter.

## B&Ns kassaflöde

MSEK	2000	1999	1998
Kassaflöde från den löpande verksamheten	80	20	55
Kassaflöde från investeringsverksamheten	54	-25	-8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-125	-72	-76
Förändring av likvida medel	9	-77	-29
Likvida medel vid årets början	157	234	258
Kursdifferens i likvida medel	3	0	5
Likvida medel vid årets slut	169	157	234
Outnyttjade krediter	59	73	92
Totalt tillgänglig likviditet	228	230	236

## Utvecklingen av eget kapital

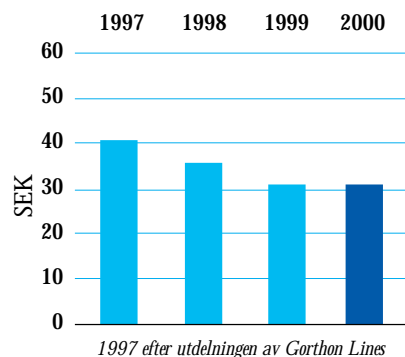
B&Ns bokförda egna kapital har påverkats av resultatet, av gjorda utdelningar till aktieägarna samt av ändringar i valutapositioner.

B&Ns börskurs låg vid ingången av 2001 på en nivå som innebär en så kallad substansrabatt (börskurs i relation till bokfört eget kapital) på cirka 60%.

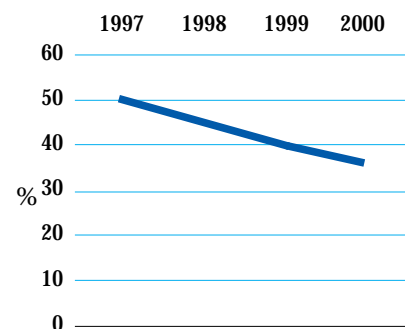
## B&Ns eget kapital

	2000		1999	
	MSEK	SEK/aktie	MSEK	SEK/aktie
Belopp vid årets ingång	584	31,30	651	34,90
Årets utdelning	-19	-1,00	-28	-1,50
Årets Omräkningsdifferens, netto	4	0,25	-10	-0,50
Årets nettoresultat	12	0,65	-29	-1,50
Belopp vid årets utgång	582	31,20	584	31,30

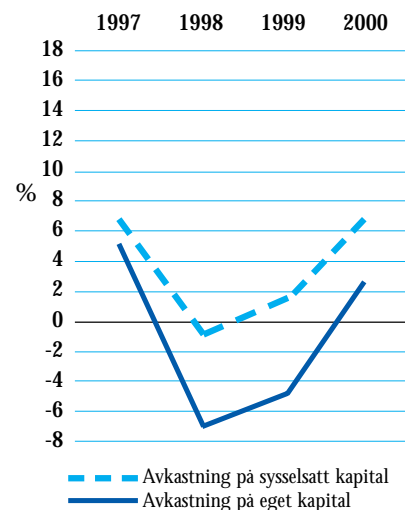
## Eget kapital per aktie



## Soliditet



## Avkastning



# RORO



*B&Ns affärsområde RoRo sysselsätter åtta fartyg genom timecharteruthyrning till externa operatörer eller industrikunder. B&N Nordsjöfrakt svarar för fartygsägande, bemanning och drift för fartygen.*

## Marknad och utveckling

Marknaden för RoRo-divisionen, som 1999 visade en något lägre aktivitet än tidigare, har varit likartad under år 2000. Karaktären med något kortare kontraktperioder består och är ett resultat av den dämpade marknaden. Under slutet av året har långsamt ökande rater noterats liksom längre charterperioder.

Genom en ökad aktivitet gentemot marknaden har denna situation kunnat kompenseras. Marknadsavdelningen för divisionen har förstärkts och ambitionen för kommande år är att än mer aktivt bearbeta befintliga och presumtiva kunder. B&Ns höga kompetens när det gäller drift och management är efterfrågad och det finns ett fortsatt behov av fartyg i marknaden.

För år 2001 och framåt ser bolaget, tillsammans med större operatörer och industrikunder, nya möjligheter att bygga trafiksystem och verksamheter, som gör RoRo till ett lönsamt och fortsatt viktigt affärsområde inom B&N-koncernen.

## Året som gått

Fartygen har haft god sysselsättning

under året, med fyra fartyg i kontrakt fram till år 2002. Resultatet blev 16 MSEK (14 MSEK). Uppgradering av tre fartyg har belastat resultatet med cirka 4 MSEK.

De större fartygen Finnrose och Finnriver går i trafik för Finnlines med kontrakt som löper fram till år 2002.

Långa kontrakt har även systerfartygen Britta Oden, Eva Oden och Southern Carrier. Britta Oden och Southern Carrier har avtal med den sydeuropeiska RoRo-operatören Flota Suardiaz; Eva Oden med Cobelfret.

De mindre systerfartygen Forte och Largo är specialanpassade för snabb systemtrafik och har under året haft sådan sysselsättning i Finnlines regi, och fortsätter även under 2001. Även fartyget Cupria har sysselsatts i Finnlines trafik.

## Konkurrensmedel

B&Ns främsta konkurrensmedel inom denna nisch är kunnandet inom drift och management. En effektiv drift ger möjlighet att konkurrera även på alternativa marknader. Kompetent management ger kunderna trygghet och kontinuitet.



*Affärsområde RoRo utgör med sina långa kontrakt en balanserande faktor gentemot de direkt marknadsutsatta verksamheterna i B&N-gruppen.*



Genom att affärsområdet bygger på att fartyg hyrs ut till fast pris till andra operatörer utgör det en balanserande faktor mot den verksamhet i B&N som vänder sig direkt till lastägare.

### Utveckling 2001-2002

För RoRo-fartygen finns, utöver den nordiska marknad som idag främst bearbetas, ett antal alternativa marknadssegment och geografiska marknadsområden. B&Ns utgångspunkt är de aktuella frakttuppsdragen, för vilka rätt mix av fartyg och avtal knyts samman.

Strategin för affärsområdet är, liksom för koncernen i övrigt, att ytterligare

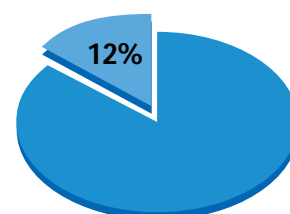
nära sig kunderna och bli en del av deras totala logistiksystem.

- Partneravtal, där såväl operatörer som slutkunder ingår, är ett av flera tänkbara framtidsscenarioer.

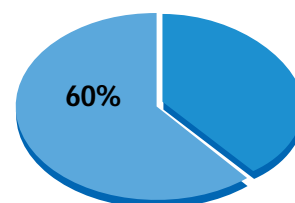
- Systemfrakter, där förutom RoRo-fartygen även andra typer av fartyg knyts till affärsområdet, är en utvecklingsstanke för vissa nya typer av frakttuppsdrag.

- Att mer aktivt bearbeta nya geografiska marknader, exempelvis inom transocean långdistanstrafik, är en annan möjlighet som kan erbjuda ny sysselsättning för fartygen.

### Affärsområdets andel av omsättningen år 2000



### Affärsområdets andel av sjöfartsresultatet år 2000



**Antal fartyg:** 8

#### Viktiga konkurrenter:

Stena RoRo, DFDS/Tor Line, United Shipping, Ernest Russ, Dag Engström Rederi, Engship, Wagenborg, Ellingsen, Erikson & Rettig.

#### Konkurrensmedel:

- Flexibla fartyg.
- Effektiv drift och management.



*Fartygens flexibla lastnings- och lossningsmöjligheter bidrar till effektivitet inom affärsområde RoRo.*

## BULK – GENERAL CARGO

*Inom affärsområde Bulk/General Cargo bedrivs verksamheten i fyra olika divisioner.*

- **Transatlantisk trafik** inom F-ships-poolen, med främst skogsprodukter och stål mellan Skandinavien och USA/Kanada – Stora Sjöarna
- **Bulk** med främst nordeuropeisk trafik med mindre och medelstort bulktonnage
- **Paltrans** med containertransporter i integrerade land/sjösystem, mellan Mälardalsområdet och kontinenten/Storbritannien
- **Transbulk**, kontraktbaserad sjöfart med Panamax-tonnage, cirka 75 000 dwt, på volymkontrakt för stora avlastare.

### Marknad och utveckling

B&Ns position, med ett mångårigt engagemang som bulktransportör och med de nya utvecklingsbara verksamheter som tillkommit på senare år, är stark inom samtliga divisioner. Strävan är att utveckla bolagets tjänster för att kunna arbeta högre upp i värdekedjan.

**Den transatlantiska trafiken inom F-shipspoolen** – ett samarbete mellan B&N och Finnlines – har en fortsatt

stark potential. Under år 2001-2002 växer poolens möjligheter på marknaden genom en offensiv satsning på nya fartyg. Sammanlagt åtta nybyggda fartyg, varav fyra är ägda av B&N, kommer att levereras till poolen med start i juni 2001. Successivt byggs en ökad kontraktbas för denna trafik, som kommer att bli en service med hög standard och möjligheter att ta ett antal olika laster.

Resultatet i poolen, där huvudsakligen skogsprodukter fraktas, är tillfredsställande. Även den kompletterande trafik som byggs upp för andra typer av laster visar goda utvecklingsmöjligheter.

Inom **division bulk** kommer den traditionella trampsjöfarten att överges till förmån för kontraktstrafik, som ger en bättre strategisk styrka och därigenom bättre insegling. Med ökande kontraktandel samt lägre bunkerpriser är situationen mer gynnsam inför år 2001.

Utmaningen för divisionen består i att finna och utveckla de nischer, där en satsning på systemuppdrag och specialiserade fraktlösningar kan komma till sin rätt. Idag är kontraktbasen cirka 50 procent. Målet är att denna ska öka till cirka 80 procent.



**Paltrans** bedriver en verksamhet som på ett utmärkt sätt kompletterar B&Ns övriga verksamhet i affärsområde Bulk/General Cargo. Paltrans utvecklas positivt i sin egen nisch, som är integrerade sjö- och landtransporter för framför allt stora kunder mellan Mälardalsområdet och kontinenten/Storbritannien.

Feedertrafik till och från kontinenten kompletterar verksamheten. Bolagets kunnande när det gäller logistik och integrerade transporter tillför även kompetens till övriga divisioner inom affärsområdet. Ett exempel är den systemtrafik som byggts upp inom den transatlantiska divisionen, med dörr-till-dörr transporter från Skandinavien till USA och Kanada.

B&N har under året utökat ägarandelen i Paltrans till 74 procent från tidigare 50.

**Transbulk** har under året arbetat i en marknad med goda volymer men stigande kostnader för inhyrda fartyg.

*Fraktkontrakt med massaved för skogsindustrin utgör ett väsentligt inslag inom division bulk.*





## Året som gått

Under år 2000 har resultatet påverkats negativt av en allmänt pressad bulkmarknad, men dessutom av några oförutsedda driftstörningar. Höjda timecharterhyror för inhyrt tonnage har belastat resultatet inom Transbulk. Som helhet uppvisar affärsområdet år 2000 ett något förbättrat resultat, 0 MSEK (-6 MSEK). Ett konsekvent arbete för att förbättra lönsamheten förväntas i samtliga divisioner att ge ökade resultatnivåer under år 2001.

Under året har ytterligare ett nybyggt fartyg levererats till B&Ns holländska dotterbolag B&N Moerman. Fartyget har sin sysselsättning inom divisionen för transatlantisk trafik. Till B&N Transbulk har det nybyggda Panmax-fartyget Kookaburra levererats, i en femårig charter med köpoption.

## Utveckling 2001-2002

B&Ns nybyggnadsprogram är den viktigaste förutsättningen för en ökad lönsamhet inom affärsområde Bulk/General Cargo på sikt. Snabbare,

mer sofistikerade fartyg innebär nya möjligheter att bygga attraktiva och efterfrågade trafiksystem för kunderna.

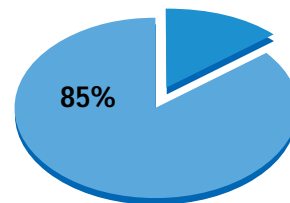
- Det primära målet för den transatlantiska trafiken är ökade marknadsandelar. De åtta nya fartyg som levereras till F-shipspoolen under de närmaste två åren kommer att ingå i effektiva trafiksystem på Nordatlanten. En generell årlig tillväxt i marknaden för förädlade skogsprodukter förstärker de gynnsamma förutsättningarna för divisionen.

- Paltrans fortsätter att bygga ut sin väl fungerande containertrafik mot kontinenten/Storbritannien för stora svenska industrikunder.

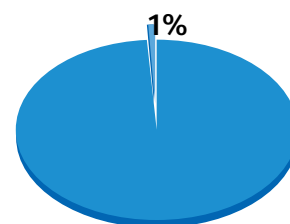
- Bulk bygger vidare mot ökad kontraktstäckning och nya lönsamma nischer inom denna marknad. Bättre rater ger successivt genomslag.

- Inom Transbulks marknadssegment väntas en viss avmattning, en god stälkonjunktur bidrar till bättre utfall för 2001.

## Affärsområdets andel av omsättningen år 2000



## Affärsområdets andel av sjöfartsresultatet år 2000



### TRANSATLANTISK TRAFIK

Antal fartyg: 6

#### Viktiga konkurrenter:

Spliethoff, Wagenborg, Gorthon Lines, Star Shipping, Gearbulk, Fednav

#### Konkurrensmedel:

- Etablerad ställning på marknaden
- Högsta isklass i alla fartyg
- Ett omfattande nybyggnadsprogram med för trafiken specialanpassade fartyg

### BULK

Antal fartyg: 13

#### Konkurrenter:

Diversifierad verksamhet med många aktörer.

#### Konkurrensmedel:

- Stark position inom Nord- och Östersjöområdet
- Möjligheter att bygga integrerade transporter
- Isklassade fartyg

### PALTRANS

Antal fartyg: 2 egna samt 6-8 inchartade fartyg

#### Viktiga konkurrenter:

Tor Line, Ferrymasters, Unifeeder, Team Line

#### Konkurrensmedel:

- Etablerad nischaktör
- Egna terminaler och lastbilar
- Väl inarbetade distributionskanaler

### TRANSBULK

Antal fartyg: 3 – 6 inchartade fartyg

#### Konkurrenter:

Rederier i främst Italien, Belgien, Norge och USA, som opererar Panmax-tonnage

#### Konkurrensmedel:

- Optimerade logistiklösningar
- Balans mellan frakttaganden och inhyrt tonnage



Det nybyggda Panmax-fartyget Kookaburra om 75 500 dwt lämnar varvet i Japan den 9 maj 2000. Kookaburra är det största fartyget i B&N-flottan.



## SPECIALTONNAGE

Affärsområde Specialtonnage består idag av division Offshore/Isbrytning. I ett joint venture mellan B&N och norska Viking Supply Ships – B&N Viking Icebreaking & Offshore – finns tre nybyggda specialfartyg, konstruerade för att både kunna verka som isbrytare och som ankarhanterare/supplyfartyg inom offshore.

### Marknad och utveckling

De tre specialfartygen inom division Offshore/Isbrytning är inchartrade på ett femtonårigt kontrakt till svenska Sjöfartsverket. Det innebär att fartygen under den kallaste perioden av året, i januari – mars, vid behov kan sättas in för att komplettera isbrytningsservicen längs den svenska kusten. De stora svenska statsisbrytarna är då stationerade i Bottenhavet och Bottenviken, medan de mindre isbrytarna från B&N Viking främst kommer att assistera handelsfartyg i Östersjön och längs västkusten.

Övrig tid sysselsätts fartygen inom offshoreindustrin, där marknaden för den här typen av fartyg – särskilt utrustade för bogsering och tung ankarhantering – just nu är lovande. Den generella bristen på olja på världsmarknaden, de många aktörerna inom oljeprospektering och det höga oljepriset i kombination med nya tekniska landvinning-



*Tor Viking, på uppdrag väst om Shetland, närmar sig en rigg för att ansluta "the pennant wire", vajern som ankarhanteringsfartyget håller och placerar ut riggens ankare med.*

ar ger oljebolagen förutsättningar att öka exploateringen.

Ankarhantering handlar om att bogsera och positionera riggar, samt placera ut de ankare som krävs för att hålla riggarna på plats. B&N-fartygen hör till det största segmentet inom denna nisch och är med sin kraftfulla utrustning effektiva och eftertraktade verktyg.

### Året som gått

I februari 2000 genomfördes med utmärkt resultat de slutgiltiga isbryt-

ningsproven i Sjöfartsverkets regi för det första fartyget, Tor Viking. I april övergick fartyget till sin huvudverksamhet som offshorefartyg i Nordsjön.

I denna verksamhet har såväl teknisk prestanda som intäktsnivåer motsvarat förväntningarna. En utnyttjandegrad på nära 90 procent visar att fartyget även tagits väl emot av kunderna.

I oktober 2000 levererades det andra fartyget i serien, Balder Viking, och det sista fartyget, Vidar Viking, lämnade varvet i februari 2001. Resultatet för det första verksamhetsåret blev 10 MSEK (-).

Fartygen har under sin introduktionsperiod på heltid varit sysselsatta på spotmarknaden, där uppdragens längd och karaktär varierar. Såväl bogsering av riggar som positionering och ankarhantering kan förekomma inom ett och samma uppdrag, som vanligen tar mellan två dagar och en vecka i anspråk.

För samtliga fartyg har beslut tagits om att investera i utrustning för så kallad



*Tor Viking under Sjöfartsverkets isbrytningsprov i Bottenviken, februari 2000.*

DP, dynamisk positionering, vilket ytterligare ökar fartygens flexibilitet. Denna avancerade tekniska utrustning gör det möjligt att hålla fartygen extremt stilla vid exempelvis djupvattensundersökningar eller inspektionsarbeten. Fartygen har även fått kapacitet att hantera extremt stora wire- eller trosslängder vid arbeten på stora djup.

### Utveckling 2001-2002

Under år 2000, fartygens första verksamhetsår, ökade enbart de norska oljebolagen sina anslag för exploatering i Nordsjön med nära 40 procent. Den starka marknadstrenden fortsätter hos samtliga oljebolag under inledningen av 2001 vilket gör att utsikterna för divisionen bedöms som goda både på kort sikt och i ett flerårsperspektiv.

Den positiva marknadstendensen märks också genom att nyproduktionen av riggar är hög. Även under år med mer dämpade förutsättningar gör de höga effektivitetskraven och nya utmaningar i offshoreindustrin det nödvändigt att successivt ersätta gamla riggar med modernare, vilket ger ett fortsatt behov av ankarhanterare. Även på fartygssidan



*Ett av de enorma riggankarna ligger uppdraget på däck på Tor Viking inför en ankarpositionering. För en enda rigg kan upp till tio ankare behövas.*

sker nyproduktion, men segmentet är väl balanserat.

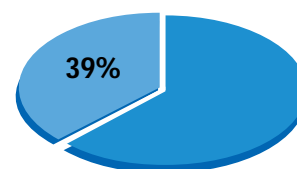
År 2001 blir det första året med samtliga tre fartyg i verksamhet. De främsta konkurrensmedlen för denna del av B&N-flottan är:

- Kvalificerad personal ombord som på ett kompetent sätt kan utnyttja fartygens alla möjligheter
- Fartygen i sig, med sina goda tekniska förutsättningar och stora kapacitet
- Ett starkt insteg genom samarbetspartnern Viking Supply Ships på den norska och internationella offshoremarknaden.



*I ett och samma uppdrag inom offshore kan AHTS-fartygen sköta bogsering, positionering av riggen och upplacering av ankare. Ofta ingår även supplyverksamhet där förnödenheter körs ut till eller mellan riggar.*

### Affärsområdets andel av sjöfartsresultatet år 2000



*Not. I B&Ns koncernredovisning ingår ej omsättningen för division specialtonnage.*

**Antal fartyg:** 3

#### Viktiga konkurrenter:

Maersk, Solstad Shipping, Farstad Shipping, Trico Supply, Eidesvik Rederi, Olympic Shipping, Sterling Shipping UK, GulfMark UK samt Tidewater Inc., USA

#### Konkurrensmedel:

- Unika kombinationsfartyg
- Flexibla högteknologiska fartyg
- Kvalificerade besättningar
- Stark marknadsorganisation



## FARTYGSDRIFT OCH BEMANNING

*B&N har under året fått nya externa uppdrag inom shipmanagement. Gruppen har ingått avtal såväl med ACL om fartygsdrift och tekniskt management för ACLs flotta, som med Sjöfartsverket om drift och bemanning av de statliga isbrytarna och sjömätningarfartygen. Därmed driver B&N idag en flotta om dryga femtio fartyg, varav 34 egna.*

B&N har fartygsdrift i Sverige, Norge och Holland. I den typiska B&N-modellen är arbetet organiserat i mindre driftsgrupper, som vardera hantlar alla förekommande frågor för fem till sju fartyg. Ansvar för teknisk drift och bemanning, varvshantling, inköp, ekonomi, säkerhet och miljö, rekrytering samt utbildning och kompetensutveckling.

### Nya uppdrag

Genom att grupperna har överblick över allt som rör fartygens ekonomi och åtaganden skapas en effektiv drift. Volymerna ger skalfördelar för alla parter, och nya driftsgrupper kan enkelt adderas utan att organisationen drabbas av växtverk.

Att modellen är attraktiv visar sig även genom de nya externa uppdrag som tillkommit under året. För ACL – Atlantic Container Line – driver B&N idag fem av världens största och mest sofistikerade kombinationsfartyg för RoRo/container. För Sjöfartsverket har avtal tecknats om



*Vid en ceremoni i juni, halas den tretungade örlogsflaggan ombord på den största svenska statsisbrytaren Oden, och ersätts med B&N-flaggan. Både statsisbrytarna och sjömätningarfartygen drivs nu i B&Ns regi.*

bemanning och drift av de fem stora statsisbrytarna, samt två sjömätningarfartyg. Tre av statsisbrytarna drivs redan i B&Ns regi.

### Personalens sammansättning

B&N-koncernen hade år 2000 totalt 1 135 personer engagerade i verksamheten. Av dessa är cirka 970 ombordanställda.

Utbildningsnivån är generellt hög med högskolekompetens hos cirka 65 procent av de anställda. Personalomsättningen är låg med ett genomsnitt under fem procent.

Medelåldern för chefsbefattningar ombord är 45 år, vilket är jämförelsevis lågt och ett resultat av ett aktivt arbe-

te för att rekrytera yngre medarbetare till högre positioner. Ett särskilt program planeras inför år 2001 för att långsiktigt säkra förnyringen och tillväxten på personalsidan i koncernen.

### Rekrytering och bemanning

Det så kallade TAP-avtalet från 1999 ger de svenska rederierna rätt att ha tillfälligt anställd utländsk personal ombord, till lokala avtal. Syftet är att ge rederierna möjligheter att reducera de höga personalkostnaderna för att på ett bättre sätt kunna konkurrera med främst övriga sjöfartsnationer inom EU. Som väntat har TAP-avtalet under år 2000 inneburit en besparing på i storleksordningen 6 MSEK.

Från och med 2002, möjligen tidigare träder nya svenska nettolöneregler i kraft, vilka kommer att ytterligare minska personalkostnaderna och ger de svenska rederierna möjlighet att behålla tonnage under svensk flagg.

Genom shipmanagementbolaget B&N Hornet i Stockholm har B&N-koncernen ett brett och kompetent rekryteringsunderlag när det gäller sjöpersonal. Hornet har tio landanställda och



*För ACL, Atlantic Container Line, driver B&N fem av världens största kombinationsfartyg för RoRo/container.*



cirka 320 ombordanställda, främst svenskt befäl på utlandsflaggat tonnage.

B&N Hornet ger B&Ns ombordanställda attraktiva befodringsvägar och möjligheter till arbetsväxling, samt tryggar personalförsörjningen inom koncernen. Med tanke på den befälsbrist som hotar den internationella sjöfarten på några års sikt är detta en väsentlig aspekt.

### IT och kommunikation

För att kunna driva ett femtiotal fartyg på ett effektivt sätt krävs en tät kontakt mellan fartyg och landorganisation. B&N satsar på avancerade IT-lösningar för att underlätta och rationalisera fartygsdriften. Säkerhet och teknisk tillförlitlighet har högsta prioritet i systemen, som standardiseras för enkel hantering.

Arbetet med att finna effektiva och billiga lösningar för kommunikation har kommit långt. Dessutom görs, i samarbete med andra västsvenska rederier, en gemensam satsning på programvara för omborddatasystem. Även rekrytering sker numera med hjälp av IT. Via ett egenutvecklat system, tillgängligt på B&Ns hemsida, kan arbetssökande komma i direktkontakt med personal-

ansvariga iland och ombord.

Arbetet med att öka IT-kunskaperna generellt inom gruppen fortsätter. År 2001 erbjuds alla svenska ombordanställda, i samarbete med Utbildningscentrum Tjörn, att ta så kallat europeiskt datakörkort, ECDL. I fjol genomfördes samma satsning för de landanställda.

### Kompetensutveckling

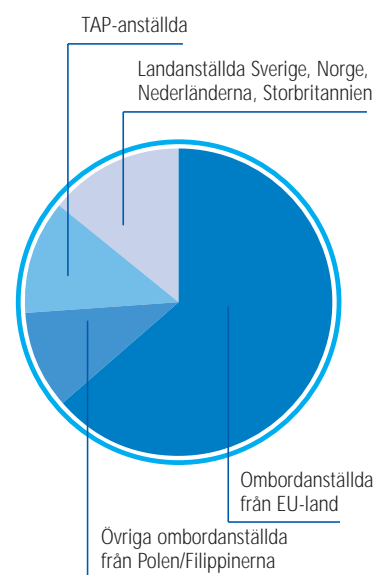
Ambitionsnivån när det gäller kompetensutveckling är hög, både för land- och ombordanställda. Kostnaden för löpande kompetensutveckling per anställd och är uppgår till cirka 10 000 kronor.

Under år 2000 har en särskild utbildningsatsning slutförts för de besättningar, som ska arbeta ombord på B&Ns specialfartyg för isbrytning och offshore. Sammanlagt 36 seniorbefäl har utbildats, för sex besättningar.

Varje år genomförs chefskonferenser för alla ombordanställda befäl, där B&Ns aktuella situation diskuteras. I anslutning till dessa förläggs såväl kollektiva som individuella utbildningspaket av olika slag. Under år 2001 kommer fyra sådana samlingar att genomföras.

Parallellt hålls informationskonferenser för andra grupper av ombordanställda. Utöver detta finns en rad ombordförlagda utbildningar på olika nivåer, bland annat i engelska.

### Ombordanställda

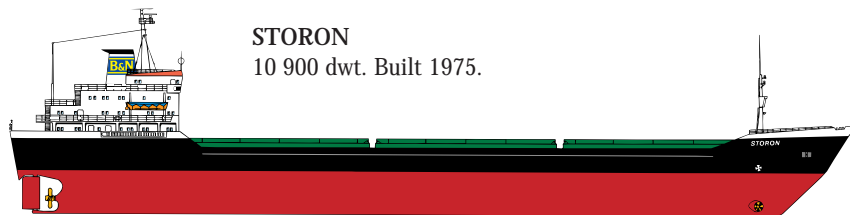


*B&N är en internationaliserad koncern med landanställda vid tio verksamhetsorter i fyra länder. På utlandsflaggade fartyg finns förutom svenskar och holländare även befäl och besättningsmän från Polen och Filippinerna. På svenskflaggade fartyg finns sedan 1998 möjligheter att ha tillfälligt anställd personal från annat land, till lokala avtal.*

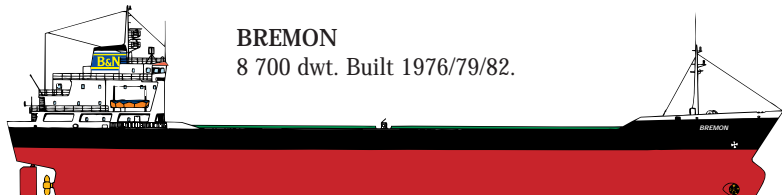


Interiör från RoRo-fartyget Cuprias brygga

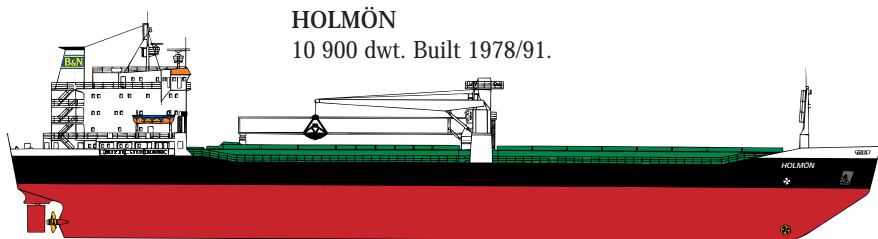
# FARTYGSFLOTTAN



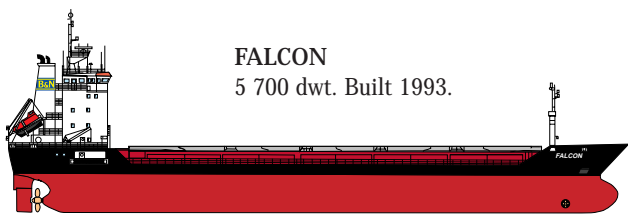
**STORON**  
10 900 dwt. Built 1975.



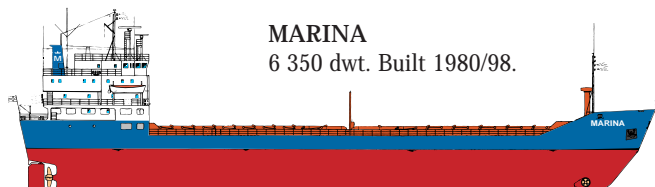
**BREMON**  
8 700 dwt. Built 1976/79/82.



**HOLMÖN**  
10 900 dwt. Built 1978/91.



**FALCON**  
5 700 dwt. Built 1993.

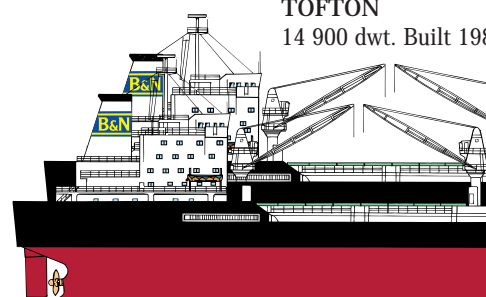
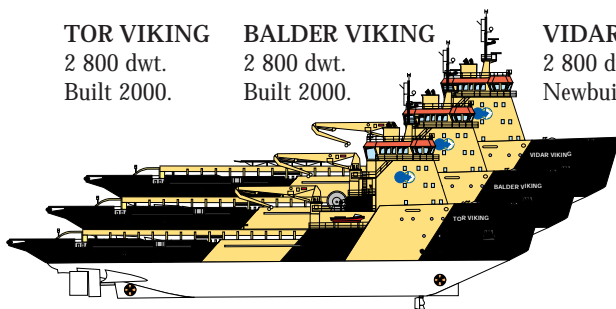


**MARINA**  
6 350 dwt. Built 1980/98.

**TOR VIKING**  
2 800 dwt.  
Built 2000.

**BALDER VIKING**  
2 800 dwt.  
Built 2000.

**VIDAR VIKING**  
2 800 dwt.  
Newbuilding 2001.

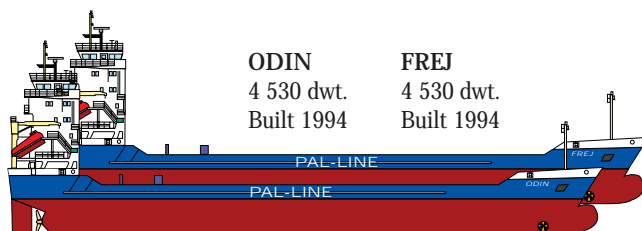
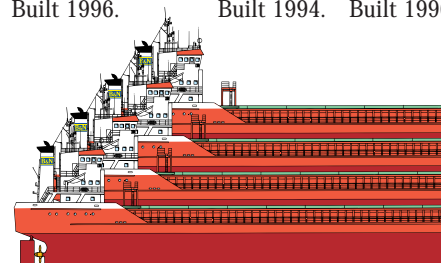


**TOFTON**  
14 900 dwt. Built 1986.

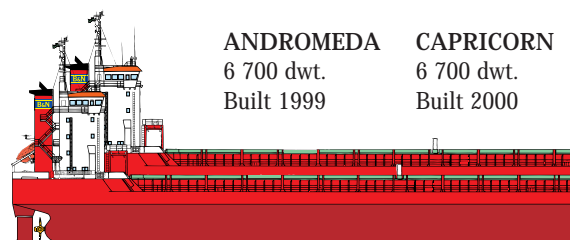


**NEVA TRADER**  
7 900 dwt. Built 1977/9

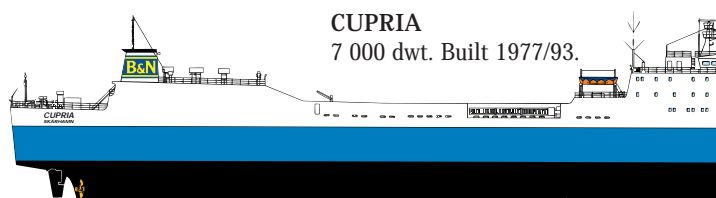
**SWALLOW** 4 100 dwt. Built 1996.  
**SWAN** 4 100 dwt. Built 1994.  
**SWEDER** 4 100 dwt. Built 1996.



**ODIN** 4 530 dwt. Built 1994.  
**FREJ** 4 530 dwt. Built 1994.



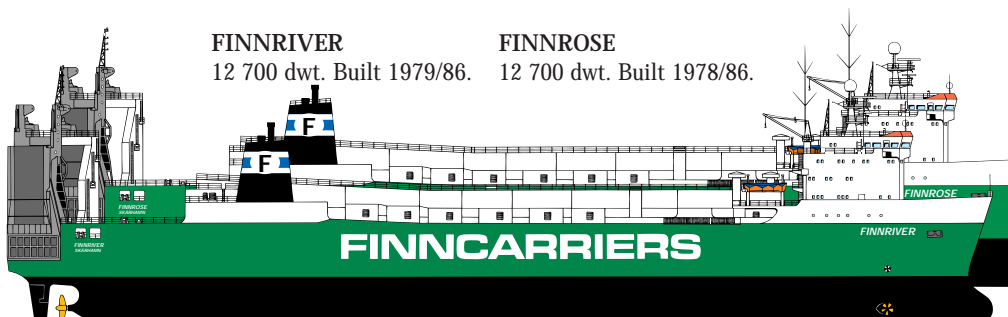
**ANDROMEDA** 6 700 dwt. Built 1999.  
**CAPRICORN** 6 700 dwt. Built 2000.



**CUPRIA**  
7 000 dwt. Built 1977/93.

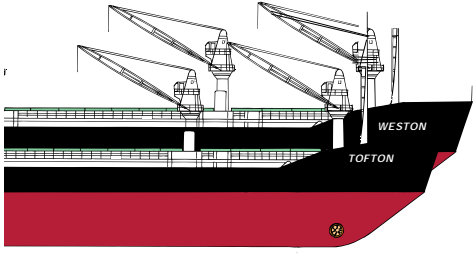
## B&Ns nybyggnadsprogram

Under år 2000 leverades fyra nya fartyg till B&N – kombinationsfartygen Tor Viking och Balder Viking, Panamaxfartyget Kookaburra samt bulkfartyget Capricorn. I februari 2001 levererades det tredje och sista kombinationsfartyget för isbrytning och offshore, Vidar Viking. Med start i juni 2001 lanseras sedan de nya fartygen till B&Ns transatlantiska trafik inom F-ships-poolen – fyra fartyg totalt, varav två 14 000-tonnare och två 17 000-tonnare.



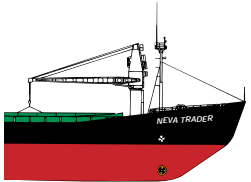
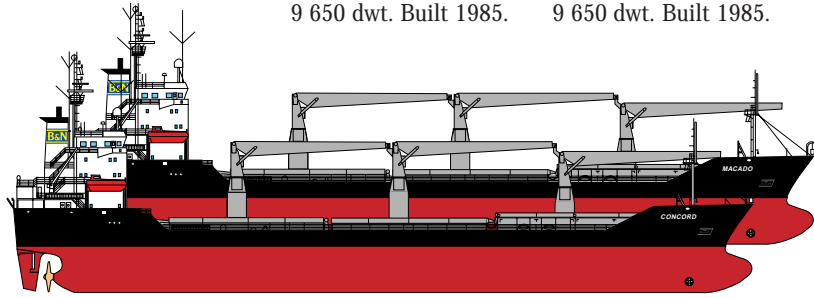
**FINNRIVER** 12 700 dwt. Built 1979/86.  
**FINNROSE** 12 700 dwt. Built 1978/86.

**WESTON**  
14 900 dwt. Built 1979.



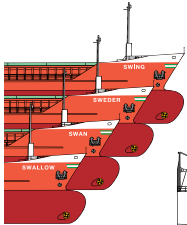
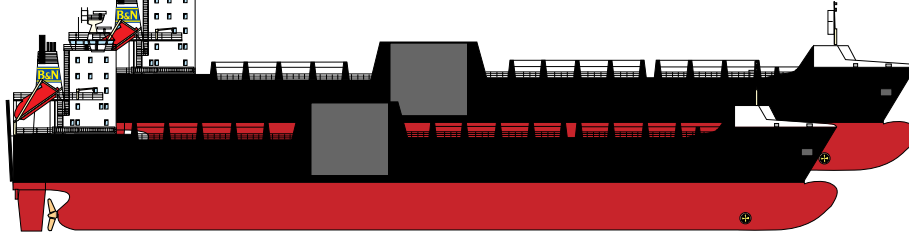
**CONCORD**  
9 650 dwt. Built 1985.

**MACADO**  
9 650 dwt. Built 1985.

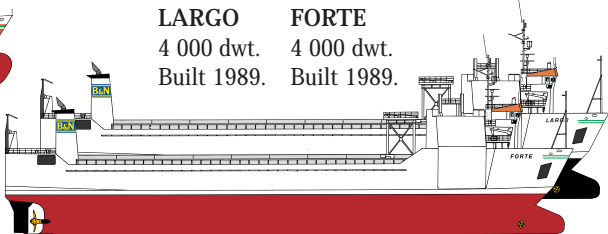


**SWING**  
4 100 dwt.  
Built 1999.

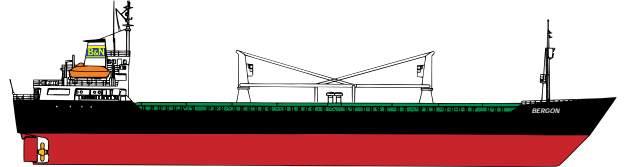
**RoLo TBN**  
14 800 dwt. 2 Newbuildings 2001.



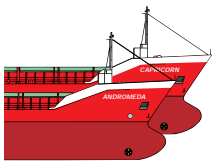
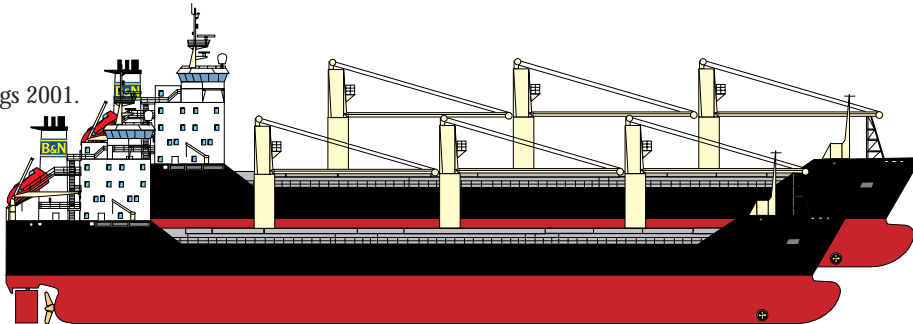
**LARGO FORTE**  
4 000 dwt. 4 000 dwt.  
Built 1989. Built 1989.



**BERGON**  
5 500 dwt. Built 1978/98.



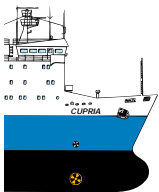
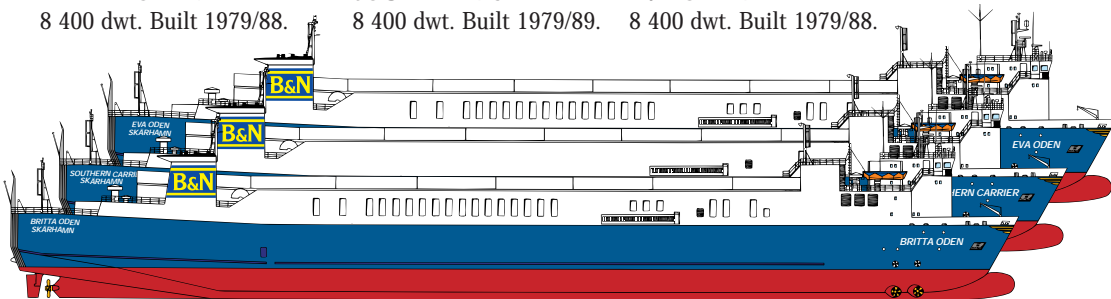
**LoLo TBN**  
17 600 dwt.  
2 Newbuildings 2001.



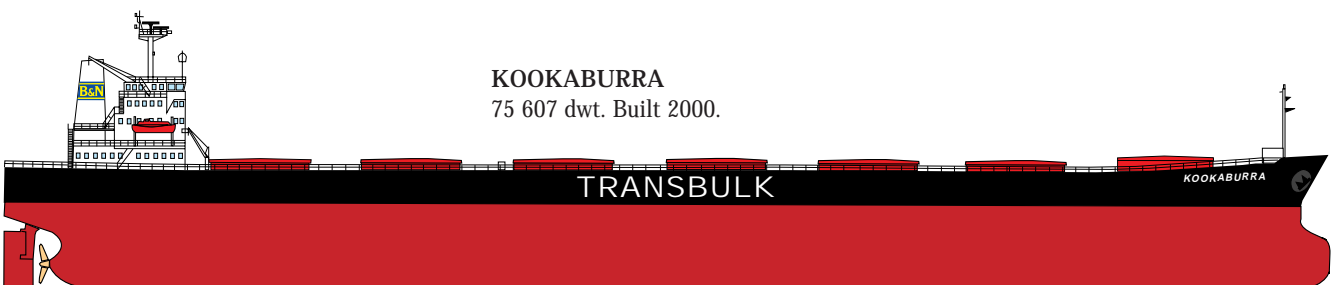
**BRITTA ODEN**  
8 400 dwt. Built 1979/88.

**SOUTHERN CARRIER**  
8 400 dwt. Built 1979/89.

**EVA ODEN**  
8 400 dwt. Built 1979/88.



**KOOKABURRA**  
75 607 dwt. Built 2000.





## Hel- och delägda fartyg i B&N-flottan per 2000.12.31

	Dödsviktston	Byggd/ ombyggd	Andel %
<b>RoRo</b>			
Eva Oden	8.400	1979/88	40
Britta Oden	8.400	1979/88	40
Southern Carrier	8.400	1979/89	40
Finnrose	12.700	1978/86	100
Finnriver	12.700	1979/86	100
Cupria	7.000	1977/93	100
Forte	4.000	1989	93
Largo	4.000	1989	93



### Bulk/General Cargo

#### Transatlantisk trafik

Weston	14.900	1979	100
Tofton	14.900	1980	100
Concord	9.650	1985	100
Macado	9.650	1985	100
Andromeda	6.700	1999	41
Capricorn	6.700	2000	63
Kookaburra	75 607	2000	
RoLo NB1	14.800	2001	100
RoLo NB2	14.800	2001	100
LoLo NB1	17.600	2001	100
LoLo NB2	17.600	2001	100



#### Bulk

Holmön	10.900	1978/91	49
Marina	6.390	1980/98	60
Bremon	8.700	1976/79/82/90	100
Bergon	5.500	1978/98	100
Falcon	5.700	1993	100
Neva Trader	7.910	1977/93	100
Storon	10.900	1975	100
Swan	4.100	1994	23
Swallow	4.100	1996	16
Sweder	4.100	1996	16
Swing	4.100	1999	11



#### Paltrans Shipping

Odin	4.530	1994	10
Frej	4.530	1994	10

### Specialtonnage

#### Offshore/Isbrytning

Tor Viking	2.800	2000	49
Balder Viking	2.800	2000	49
Vidar Viking	2.800	2001	49





## SÄKERHET, KVALITET OCH MILJÖ

*Sedan ett år tillbaka arbetar B&N fullt ut i tre olika affärsområden. Denna nya organisation har inneburit förändringar även i arbetsmodellerna när det gäller säkerhet, kvalitet och miljö.*

En konsekvens är att B&Ns befraktningsorganisation under året tagits in i moderbolagets ISO 9001-certifikat. För att förstärka kvalitets- och certifieringsarbetet har under året en kvalitetsansvarig och en säkerhetsansvarig utsetts, med ansvar för kvalitet/miljö respektive säkerhet. Dessa rapporterar direkt till företagsledningen.

### **FN bestämmer grundkraven**

Sjöfartens säkerhets- och miljökrav regleras internationellt av bland annat SOLAS- och MARPOL-konventionerna, som FNs sjöfartsorgan IMO bestämt (International Maritime Organisation). Utöver grundkraven finns regionala, nationella och lokala överenskommelser som kan gå längre. Även kommersiellt kan krav riktas mot rederier, från enskilda befraktare som ställer högre krav än de lagstiftade när det gäller säkerhet och miljöskydd.

IMOs viktigaste styrmedel när det gäller säkerhet och miljöskydd för internationell sjöfart är ISM-koden, International Safety Management Code. Denna kod måste alla fartyg och landorganisationer certifieras efter och implementera, ett arbete som följs upp av respektive lands sjöfartsmyndighet, i Sverige Sjöfartsverket. För torrlastfartyg och rederier finns en internationell deadline år 2002.

### **B&Ns ISM-certifiering klar**

B&N ligger långt framme när det gäller certifiering. Ambitionen är att föregripa marknadens och myndigheternas krav i dessa frågor.

ISM-koden innebär ett långtgående arbete med att identifiera risker och

implementera säkra och effektiva rutiner. För att säkerställa att uppsatta rutiner fungerar väl, genomför varje fartyg regelbundet säkerhetsövningar – ofta fler än vad som krävs – som sedan utvärderas för att rutinerna ska kunna utvecklas.

Fartygsdriften inom B&Ns landorganisationer är ISM-certifierad sedan flera år tillbaka. ISM-rutiner och manualer är implementerade på samtliga fartyg och de flesta är även certifierade av respektive myndighet. Samtliga fartyg kommer att vara klara före halvårsskiftet 2001.

### **ISO 9000 – kvalitet för kunderna**

ISO 9000 är ett frivilligt, marknadsstyrt certifieringssystem som reglerar kvalitetsfrågor gentemot kunder. ISO-kraven berör främst organisationer och är i vissa fall skarpare formulerade än kraven i ISM-koden.

Certifiering av rederier sker hos klassningssällskapen.

Inom B&Ns marknader skärps kraven ständigt när det gäller säkerhet, kvalitet och miljö, och flertalet kunder är idag ISO-certifierade. Kraven riktas därefter mot transportörer och andra leverantörer, som i sin tur ska kunna dokumentera processer och arbetssätt.

### **Landorganisationen – utökad certifiering 2000**

B&Ns huvudkontor och landorganisation i Skärhamn certifierades 1999 enligt ISO 9001, det mest omfattande ISO-protokollet, av Det Norske Veritas. Under år 2000 har certifieringen utökats så att den idag omfattar avdelningarna för fartygsdrift, befraktning, marknad, nybyggnation och ekonomi. Auditering av det nya utökade protokollet skedde i februari 2001.





### Dotterbolagens ISO-certifieringar

- **B&N Transbulk** i Göteborg certifierades redan 1998 enligt ISO 9002.
- **B&N Moerman** i Rotterdam certifierades enligt ISO 9002 under år 2000.
- **Paltrans Shippings** brittiska dotterbolag är certifierat enligt ISO 9002 och moderbolaget i Västerås har under året arbetat med dokumentation och rutiner för ISO 9002.
- **B&N Hornet** i Stockholm arbetar med certifiering enligt ISO 14001.

### B&N och miljön

Teknikutveckling är den enskilt viktigaste faktorn för en renare sjöfart i framtiden. B&N, som har en stor nybyggnation av fartyg, flyttar med dessa successivt fram positionerna när det gäller miljölösningar. Katalysator-drift, effektivare och renare motorer,

bättre färger och en förbättrad arbetsmiljö är några av de nyheter på miljöområdet, som tillförts rederiet under senare år.

### Miljösäkring enligt ISO 14001

Arbetet med en miljösäkring enligt ISO 14001 kommer med förstärkta resurser att inledas under andra halvåret 2001. Detta arbete har blivit något förskjutet i tid på grund av det utökade protokollet för ISO 9001.

En tydlig och verifierad miljöanpassning blir ett allt viktigare konkurrensmedel, varför arbetet med ISO 14001 nu prioriteras. B&N avser att vara en föregångare inom miljöområdet.

Enligt tidsplanen ska B&Ns övergripande miljömål och en grundstruktur till ISO 14001 vara utarbetade under år 2001.

### B&Ns miljöpolicy:

B&N Nordsjöfrakt ska genom engagerade och kunniga medarbetare och på affärsmässiga grunder aktivt arbeta för att minska miljöbelastningen och användningen av energi och naturresurser.

### Detta innebär:

- att vi kontinuerligt ska satsa på att höja medarbetarnas miljömedvetenhet och miljö-kunskap
- att vi genom ständiga förbättringar ska tillse att vi minskar den miljöbelastning som våra verksamheter orsakar
- att vi ska bidra till att skapa ett uthålligt kretsloppstänkande, effektiv återvinning och en förbättrad resurshushållning
- att vi ska följa såväl den nationella som den internationella miljölagstiftningen
- att vi ska bedriva ett förebyggande miljöarbete och stödja miljöforskningen och därmed bidra till att minska miljöföroreningar
- att vi ska skapa god lönsamhet för att kunna bedriva ett framgångsrikt miljöarbete och väga in miljövinster vid beslut om miljöförbättrande åtgärder.

# B&N-AKTIE

B&Ns B-aktie är noterad på OM Stockholmsbörsens O-lista.

## Aktieägarstruktur

Antalet aktieägare uppgick vid års-skiftet 2000/2001 till 3 485. De 20 röstmässigt största aktieägarna framgår av tabellen nedan (baserad på VPC-uppgifter per den 29 december 2000).

Aktieägarna fördelade sig antalsmässigt på följande sätt:

Innehav över 500 aktier	2.184
aktieägare	
Innehav därunder	1.301
aktieägare	

## Omsättning

Under 2000 omsattes cirka 6.7 miljoner aktier vilket motsvarar 38,7 procent av antalet B-aktier.

## Marknadskurs

Kursutvecklingen under 2000 och inledningen av 2001 framgår av vidstående diagram.

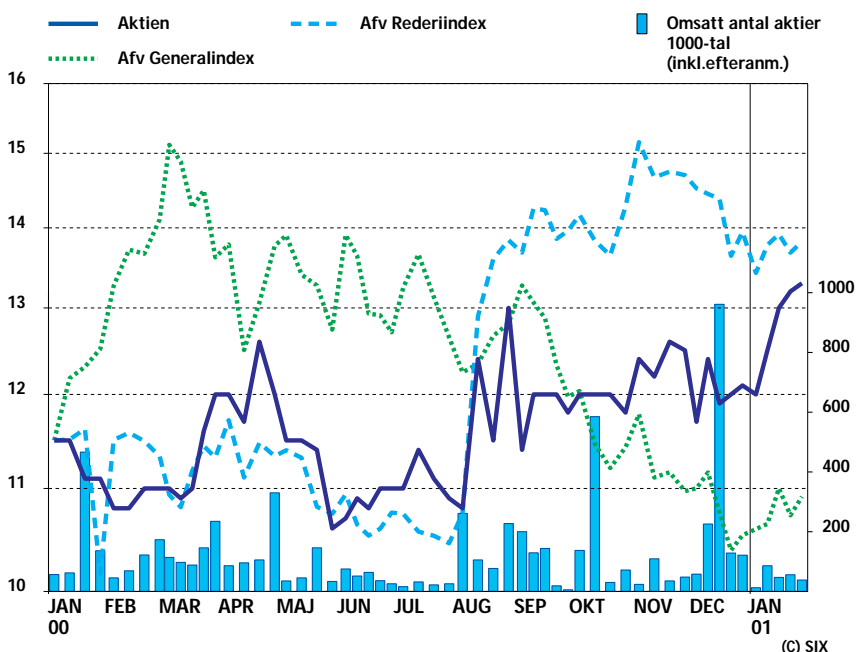
B&N-aktien och rederisegmentet på Stockholmsbörsen har under denna period haft en bättre utveckling än Affärsvärldens generalindex.

## Utdelning

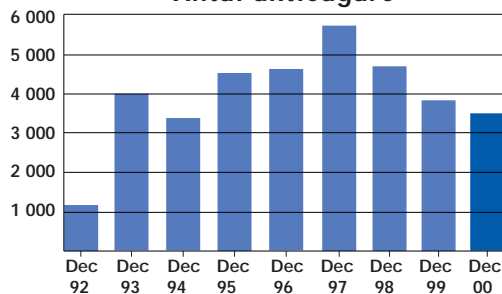
B&Ns utdelning ska återspegla koncernens resultat- och kassaflödesutveckling. Utdelningen ska ske med balans mellan verksamhetens behov av självfinansiering och aktieägarnas krav på en god direktavkastning.

Med hänsyn till bolagets resultat och B&Ns nyinvesteringsprogram föreslår styrelsen en utdelning på 1:00 SEK/aktie.

Aktiekursens utveckling januari 2000 – januari 2001



Antal aktieägare



B&Ns 20 röstmässigt största aktieägare

Namn	A-Aktier	B-Aktier	Antal aktier	Andel kapital	Andel röster
Blacken Rederi AB	763 315	1 103 005	1 866 320	10,00%	29,60%
Utländska ägare och förvaltare	3 800	3 085 118	3 088 918	16,60%	10,60%
Villacosta AB	–	2 654 500	2 654 500	14,20%	9,00%
Haraldsson Uno	110 469	71 853	182 322	1,00%	4,00%
Andersson Mats	110 218	23 913	134 131	0,70%	3,80%
Svolder	–	1 000 000	1 000 000	5,40%	3,40%
SPP	–	844 800	844 800	4,50%	2,90%
Olsson Christer	–	667 000	667 000	3,60%	2,30%
Norfeldt Sven bolag	–	651 000	651 000	3,50%	2,20%
Rapp Johan fam o bolag	–	431 200	431 200	2,30%	1,50%
Arbetsgivareföreningen SAF	–	428 000	428 000	2,30%	1,40%
Karlsson Roger	29 303	124 698	154 001	0,80%	1,40%
Andersson Kenth	40 477	1 000	41 477	0,20%	1,40%
Edwall Peter o bolag	–	378 500	378 500	2,00%	1,30%
Norman Bengt o fam	–	300 000	300 000	1,60%	1,00%
Thorell Johan	–	241 500	241 500	1,30%	0,80%
Kristiansson Jan-Erik	20 055	22 095	42 150	0,20%	0,80%
Pettersson Tore	19 650	14 538	34 188	0,20%	0,70%
Håkansson Jan	15 455	50 000	65 455	0,40%	0,70%
Fjärde AP-Fonden	–	200 000	200 000	1,10%	0,70%
<b>Totalt</b>	<b>1 112 742</b>	<b>12 293 220</b>	<b>13 405 962</b>	<b>71,70%</b>	<b>76,40%</b>
Övriga aktie ägare	96 238	5 142 658	5 38 896	28,30%	23,60%
<b>Totalt antal aktier</b>	<b>1 208 980</b>	<b>17 435 878</b>	<b>18 644 858</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



# STYRELSE



**Harry Faulkner, f. 31,  
Stockholm**

*Styrelseordförande*

Ledamot sedan 1990

*Tidigare VD och koncernchef  
Alfa Laval*

Övriga styrelseuppdrag:  
Ordförande i Arcona AB.  
SEB Fondförvaltning AB och  
Tripep AB.

Ledamot i bland annat EQT  
Denmark B.V. Förvaltnings  
AB Ratos, Scandinavian EQT  
Partners I, Stockholms  
Auktionsverk AB, Tetra Laval  
m fl bolag.

Aktieinnehav: 1.560 A och  
18.440 B.

Styrelsearvode: 160.000 SEK.



**Thomas Nilsson, f. 58,  
Helsingborg**

*Arbetstagarrepresentant*  
Ledamot sedan 1992

*Ombudsman i SEKO Sjöfolk*

Aktieinnehav: 0.

Styrelsearvode: 0 SEK.

*Styrelsen har inget options/konver-  
tibelprogram*



**Björn Björnsson, f. 46,  
Stockholm**

Ledamot sedan 1999

*Konsult.*

*Bedriver egen konsultverksamhet  
inom det finansiella området.*

Övriga styrelseuppdrag:  
Ledamot i Assi Domän AB,  
Billerud AB och Fastighets AB  
Tornet m fl bolag.

Aktieinnehav: 30.000 B

Styrelsearvode: 80.000 SEK.



**Christer Olsson, f. 45,  
Stockholm**

Ledamot sedan 1999

*Koncernchef och styrelseledamot  
Wallenius Lines AB*

Övriga styrelseuppdrag:  
Ordförande i Wallenius  
Wilhelmsen Lines A/S och i  
UECC.

Vice ordförande i Sveriges  
Redareförening.  
Ledamot i Stolt Nielsen SA  
samt The Swedish Club

Aktieinnehav: 667.000 B.

Styrelsearvode: 80.000 SEK.



**Håkan Larsson, f. 47,  
Göteborg**

Ledamot sedan 1993

*Koncernchef i Schenker AG*

Övriga styrelseuppdrag:  
Styrelseledamot i Nobel  
Biocare AB, Platzer AB, samt  
Scribona AB,

Aktieinnehav: 4.000 B.

Styrelsearvode: 80.000 SEK.



**Tony Sandell, f. 43,  
Stockholm**

*Vice ordförande*

Ledamot sedan 1990

*Advokat. Delägare i  
Advokatfirman Lindahl*

Övriga styrelseuppdrag:  
Stiftelsen Natur och Kultur,  
More AB, Danfo AB, Recip  
AB med flera bolag.

Aktieinnehav: 720 A och  
15.600 B samt via bolag  
5.760 B.

Styrelsearvode: 80.000 SEK.



**Ulf G Lindén, f. 37,  
Höganäs**

Ledamot sedan 1997

*Ekon Dr hc. Tekn Dr hc*

Övriga styrelseuppdrag:  
Styrelseordförande i Höganäs AB,  
Lindéngruppen AB och  
AB Wilh. Becker.

Vice ordförande i Sydsvenska  
Industri- och Handelskammaren.

Aktieinnehav: Genom bolag  
2.654.500 B.

Styrelsearvode: 80.000 SEK.



**Folke Patriksson, f. 40,  
Skärhamn**

Ledamot sedan 1972

*Koncernchef och VD B&N  
Nordsjöfrakt AB*

Övriga styrelseuppdrag:  
Ordförande i Sveriges Redare-  
förening. Vice ordförande i  
Sveriges Ångfartygs Assurans  
Förening och Sjöräddnings-  
sällskapet samt ledamot i Swede  
Ship Marine AB, SAF samt  
Svenska Skeppshypotekskassan.

Aktieinnehav: via Blacken  
Rederi AB (en av de större ägarna  
i B&N) samt aktieinnehav i pen-  
sionsfond 29.180 B.

Styrelsearvode: 0 SEK.



## LEDNING



**Folke Patriksson, f. 40**  
*Koncernchef och VD*  
 Aktieinnehav: via Blacken Rederi AB (en av de största ägarna i B&N) samt aktieinnehav i pensionsfond 29.180 B.



**Hans Carlweitz, f. 48**  
*vVD, Finansdirektör*  
 Anställd sedan 1989  
 Aktieinnehav: 2.000 B.



**Mats Andersson, f. 50**  
*Marknadsdirektör*  
 Anställd sedan 1972  
 Aktieinnehav: 110.218 A.  
 23.913 B.



**Uno Haraldsson, f. 46**  
*Projektchef*  
 Anställd sedan 1972  
 Aktieinnehav: 110.469 A.  
 71.853 B.



**Staffan Strive, f. 60**  
*Driftschef*  
 Anställd sedan 1976  
 Aktieinnehav: 0.



**Kent Tullock, f. 61**  
*Kvalitet/Säkerhet*  
 Anställd sedan 1981  
 Aktieinnehav: 1.000 B.



**Ulf Stenberg, f. 63**  
*Divisionschef RoRo*  
 Anställd sedan 2000  
 Aktieinnehav: 0.



**Kenneth Ramberg, f. 53**  
*Divisionschef Transatlantisk trafik*  
 Anställd sedan 1994  
 Aktieinnehav: 1.210 B.



**Ulf Kempe, f. 55**  
*Divisionschef Bulk*  
 Anställd sedan 1992  
 Aktieinnehav: 0.



**Jan Thunberg, f. 44**  
*VD och divisionschef Paltrans*  
 Anställd sedan 1977  
 Aktieinnehav: 9.900 B.



**Björn Laike, f. 47**  
*VD och divisionschef Transbulk*  
 Anställd sedan 1972  
 Aktieinnehav: 0.

*Aktieinnehav för ledningen är redovisat per 29 december 2000.*

## REVISORER

PRICEWATERHOUSECOOPERS KB  
 Carl-Eric Bohlin  
 Auktoriserad revisor



SVENSK REVISION  
 FORSÄNG & CLAEZON AB  
 Bo Forsäng  
 Auktoriserad revisor

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

B&N NORDSJÖFRAKT AB (publ)  
Org nr 556161-0113

*Styrelsen och Verkställande Direktörens redogörelse för 2000:*

## Verksamheten

B&N är verksamhet inom RoRo- och bulk-sjöfart samt från och med 2000 genom segmentet Specialtonnage och bolaget B&N Viking Icebreaking & Offshore AS också inom offshore och isbrytning.

Vid utgången av 2000 var antalet hel- och delägda fartyg inom koncernen 34 stycken.

Under året levererades ett nybyggt bulkfartyg från holländskt varv och två kombinationsfartyg för offshore/isbrytning från norskt varv. Dotterbolaget B&N Transbulk tog leverans av ett nybyggt Panamaxfartyg som hyrts in med köpoption.

Under 2001-2002 kommer totalt fem fartyg att levereras – ytterligare ett kombinationsfartyg för offshore/isbrytning samt två RoLo- och två LoLo-fartyg för den transatlantiska trafiken.

Under året ökades andelen i Paltrans Shipping AB, Västerås, till 74 % och andelen i B&N Hornet AB till 100%. Vidare förvärvades i sin helhet ACL Shipmanagement AB samtidigt som B&N övertog fartygsdriften för rederiet ACLs fartygsflotta.

Paltrans utgör idag en viktig del i B&Ns utveckling mot totala transportkoncept. Hornet driver liksom ACL Shipmanagement fartygsdrift för externa kunder och bägge bolagen är viktiga delar i B&Ns totala koncept för fartygsdrift. Genom en ökad bredd i denna skapas gynnsammare förutsättningar också för rekryteringen till den egna flottan och samordningsvinsterna, till exempel inköpsrabatter, är väsentliga.

Segmentet Specialtonnage utgörs idag av 49% i B&N Viking Icebreaking & Offshore AS. B&N har option på att förvärva ytterligare 6% i detta bolag.

## Resultat

Koncernens resultat före skatt blev 30 MSEK (föregående år -29). Därav utgjorde återbetalning av överskottsmedel från pensionsinstitutet Alecta 43 och reserveringar avseende fartygsvärden -24. Exklusive

dessa poster var alltså utfallet 11 (- 19; f g år exklusive -10 avseende avyttring av aktier i Svenska Orientlinien).

En återhämtning för Bulk/General Cargo samt ett tillskott från det nya segmentet Specialtonnage utgjorde huvudskälen till de operativa resultatförbättringarna.

Moderbolagets resultat före bokslutsdispositioner uppgick till -6 (-34).

## Finansiell ställning

Koncernens likvida medel och kortfristiga placeringar uppgick vid årets slut till 169 MSEK (157) vartill kommer outnyttjade men beviljade krediter på 59 MSEK (73).

Soliditeten per den 31 december var 37 % (40%).

## Investeringar/desinvesteringar

Nyinvesteringarna under 2000 uppgick till 129 MSEK, främst hänförligt till det holländska fartyget M/S Capricorn samt nybyggnationen av fyra RoLo, LoLo fartyg.

## Redogörelse för styrelsearbetet under 2000

B&Ns styrelse består av sju ledamöter valda av bolagsstämman samt en ledamot utsedd av de anställda. Verkställande direktören ingår i styrelsen.

Under 2000 har styrelsen hållit sex ordinarie och ett extra styrelsemöten.

Den ordinarie bolagsstämman ägde rum den 27 april 2000.

Styrelsens arbete grundas på en arbetsordning för det interna arbetet vilken bland annat innehåller regler gällande antal styrelseledamöter, ärenden som skall behandlas på ordinarie styrelsemöten samt styrelseordförandens åliggande.

Styrelsen har också skrivna instruktioner angående när och hur sådan information, som erfordras för styrelsens bedömning av bolagets och koncernens ekonomiska ställning, ska rapporteras till styrelsen, samt instruktioner om arbetsfördelningen mellan styrelsen och verkställande direktören.

Under året har styrelsen löpande kontrollerat bolagets och koncernens ekonomiska och finansiella ställning. Styrelsen har förlöpande behandlat frågor om avyttringar, förvärv och utveckling av verksamheten. Revisorerna har under året rapporterat skriftligt och muntligt till styrelsen.

## Miljö

B&N bedriver ingen verksamhet som är tillstånds- eller anmälningspliktig enligt miljöbalken. B&Ns policy är dock att genom engagerade och kunniga medarbetare och på affärsmässiga grunder aktivt arbeta för att minska miljöbelastningen och användningen av energi och naturresurser. Ett led i detta är miljöcertifiering enligt ISO 4001.

## Personal

Medelantalet anställda i koncernen uppgick till 1 095 (705). Se vidare not 4.

## FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

### Koncernen

Koncernens fria egna kapital uppgår till 257 791 TSEK. Inga avsättningar till bundna reserver föreslås.

### Moderbolaget

Följande vinstmedel står till bolagsstämmans förfogande:

Från föregående år balanserad vinst	337 356 TSEK
Mottaget koncernbidrag	29 800 TSEK
Årets resultat	-4 285 TSEK
<b>Totalt</b>	<b>362 871 TSEK</b>

Styrelsen och Verkställande Direktören föreslår att:

Till aktieägarna utdelas kontant 1:00 SEK/aktie	18 645 TSEK
I ny räkning balanseras	344 226 TSEK
<b>Totalt</b>	<b>362 871 TSEK</b>

Koncernens och moderbolagets resultat och ställning framgår av följande resultat- och balansräkningar, kassaflödesanalyser samt bokslutskommentarer med noter.



## RESULTATRÄKNING

TSEK		Koncernen		Moderbolaget	
		2000	1999	2000	1999
<b>RÖRELSENS INTÄKTER</b>					
Nettoomsättning	<i>Not 1,2</i>	1 479 055	1 112 318	79 696	84 211
Övriga rörelseintäkter	<i>Not 3</i>	50 333	3 273	12 012	-
<b>Summa rörelsens intäkter</b>		<b>1 529 388</b>	<b>1 115 591</b>	<b>91 708</b>	<b>84 211</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>					
Personalkostnader	<i>Not 4</i>	-345 465	-283 831	-68 710	-67 807
Övriga externa rörelsekostnader	<i>Not 5</i>	-1 051 982	-778 760	-33 711	-44 487
<b>Rörelseresultat före avskrivningar</b>		<b>131 941</b>	<b>53 000</b>	<b>-10 713</b>	<b>-28 083</b>
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	<i>Not 12</i>	-85 247	-56 767	-2 508	-2 986
Resultat från andelar i intresseföretag	<i>Not 7</i>	10 526	-10 348	-	-
<b>Rörelseresultat</b>		<b>57 220</b>	<b>-14 115</b>	<b>-13 221</b>	<b>-31 069</b>
<b>RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR</b>					
Resultat från andelar i koncernföretag	<i>Not 6</i>	-	-	12 678	6 662
Resultat från andelar i intresseföretag	<i>Not 7</i>	-	-	-	-10 333
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	<i>Not 8</i>	-	508	-	-
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		24 523	26 069	7 131	9 555
Räntekostnader och liknande resultatposter	<i>Not 9</i>	-51 113	-41 044	-12 635	-8 432
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<i>Not 10</i>	<b>30 630</b>	<b>-28 582</b>	<b>-6 047</b>	<b>-33 617</b>
<b>SKATT PÅ ÅRETS RESULTAT</b>					
	<i>Not 11</i>				
Aktuell skatt		-2 042	-5 209	-	-
Uppskjuten skatt		-9 533	5 518	1 762	-126
Minoritetens andel i årets resultat		-7 140	-1 004	-	-
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>11 915</b>	<b>-29 277</b>	<b>-4 285</b>	<b>-33 743</b>





# BALANSRÄKNING 2000

PER DEN 31 DECEMBER

TSEK	Koncernen		Moderbolaget		
	2000	1999	2000	1999	
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>					
Immateriella anläggningstillgångar	<i>Not 12</i>				
Goodwill	6 828	6 058	-	-	
Materiella anläggningstillgångar	<i>Not 12, 13</i>				
Fartyg	705 099	718 742	-	-	
Byggnader och mark	24 245	23 841	19 209	19 299	
Inventarier	35 480	30 779	5 656	7 145	
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	123 112	67 972	123 612	45 869	
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>	<b>887 936</b>	<b>841 334</b>	<b>148 477</b>	<b>72 313</b>	
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	<i>Not 16</i>	-	-	439 136	430 736
Fordringar hos koncernföretag		-	-	291 583	187 591
Andel i intresseföretag	<i>Not 16</i>	18 033	8 604	-	-
Andra långfristiga värdepappersinnehav		65	65	-	65
Andra långfristiga fordringar	<i>Not 11,14</i>	215 342	253 452	31 920	32 452
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>233 440</b>	<b>262 121</b>	<b>762 639</b>	<b>650 779</b>	
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>1 128 204</b>	<b>1 109 513</b>	<b>911 116</b>	<b>723 092</b>	
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>					
Varulager	11 829	8 128	1 289	1 127	
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	68 715	41 179	-	-	
Fordringar hos koncernföretag	-	-	64 887	109 053	
Del i partrederiers omsättningstillgångar	26 405	28 592	-	-	
Fordringar hos intresseföretag	28 843	8 714	27 942	8 317	
Övriga fordringar	<i>Not 11</i>	47 112	21 158	19 811	7 884
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<i>Not 18</i>	105 562	87 048	19 101	27 100
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>	<b>276 637</b>	<b>186 691</b>	<b>131 741</b>	<b>152 354</b>	
Kortfristiga placeringar	<i>Not 15</i>	53 173	86 782	53 173	86 782
Kassa och bank	115 509	70 303	23 404	14 203	
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>457 148</b>	<b>351 904</b>	<b>209 607</b>	<b>254 466</b>	
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>1 585 352</b>	<b>1 461 417</b>	<b>1 120 723</b>	<b>977 558</b>	



TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2000	1999	2000	1999
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
<b>EGET KAPITAL</b>	<i>Not 19</i>			
<b>Bundet eget kapital</b>				
Aktiekapital	186 449	186 449	186 449	186 449
Bundna reserver	137 464	132 180	–	–
Reservfond	–	–	78 656	78 656
<b>Fritt eget kapital</b>				
Fria reserver	245 876	294 674	–	–
Balanserad vinst	–	–	367 156	389 744
Årets resultat	11 915	-29 277	-4 285	-33 743
<b>Summa eget kapital</b>	<b>581 704</b>	<b>584 026</b>	<b>627 976</b>	<b>621 106</b>
<b>Minoritetsintresse</b>	<b>4 021</b>	<b>5 889</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Avsättningar</b>				
Avsättningar för uppskjuten skatt	<i>Not 11</i>	51 149	38 416	–
Övriga avsättningar	<i>Not 4</i>	32 256	25 629	30 845
<b>Summa avsättningar</b>	<b>83 405</b>	<b>64 045</b>	<b>30 845</b>	<b>24 551</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	<i>Not 20</i>			
Fartygslån	228 395	182 303	–	–
Skulder till koncernföretag	–	–	59 906	52 626
Övriga skulder till kreditinstitut	168 485	223 935	178 730	80 904
Del i partrederiers långfristiga skulder	<i>Not 17</i>	120 190	81 926	–
Övriga skulder	24 298	7 106	–	–
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>541 368</b>	<b>495 270</b>	<b>238 636</b>	<b>133 530</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>	<i>Not 20</i>			
Fartygslån	90 900	58 339	–	–
Övriga skulder till kreditinstitut	25 199	67 602	25 014	38 798
Del i partrederiers kortfristiga skulder	<i>Not 17</i>	21 899	26 227	–
Skulder till koncernföretag	–	–	163 344	131 039
Skatteskulder	122	5 279	–	–
Övriga skulder	128 525	70 078	14 392	11 689
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	<i>Not 18</i>	108 209	84 662	20 516
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>374 854</b>	<b>312 187</b>	<b>223 266</b>	<b>198 371</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>1 585 352</b>	<b>1 461 417</b>	<b>1 120 723</b>	<b>977 558</b>
<b>Ställda säkerheter</b>	<i>Not 21</i>	<b>1 159 876</b>	1 122 136	<b>439 046</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b>	<i>Not 22, 23</i>	<b>14 508</b>	14 508	<b>209 472</b>



## KASSAFLÖDESANALYS

Not 24 TSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2000	1999	2000	1999
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>				
Rörelseresultat	57 220	-14 115	-13 221	-31 069
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Avskrivningar	85 247	56 767	2 508	2 986
Resultatandel och nedskrivning av intresseföretags andel	-10 526	15	-	-
Realisationsresultat	-78	10 279	-78	-
Ej utbetald återbäring från Alecta	-42 390	-	-6 376	-
Övrigt	15 973	50	6 294	6 864
Erhållen ränta	24 925	27 153	23 079	10 870
Erlagd ränta	-43 848	-40 668	-10 995	-6 002
Betald inkomstskatt	-4 036	-132	-1 054	34
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital</b>	<b>82 487</b>	<b>39 349</b>	<b>157</b>	<b>-16 317</b>
<b>FÖRÄNDRING I RÖRELSEKAPITAL</b>				
Förändring av varulager	-3 701	-4 717	-162	-1 127
Förändring av kundfordringar och andra kortfristiga rörelsefordringar	-53 621	-45 708	46 922	8 159
Förändring av leverantörsskulder och andra kortfristiga rörelseskulder	54 558	31 336	42 212	-38 934
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>79 743</b>	<b>20 260</b>	<b>89 129</b>	<b>-48 219</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Försäljning av aktier i Svenska Orient Linien AB	-	17 815	-	17 815
Försäljning av aktier i Sea Partner AB	-	1 624	-	1 624
Förvärv av andelar i koncernföretag	-9 862	8 813	-8 400	-4 191
Förvärv av fartyg	-27 892	-52 201	-15 332	-
Försäljning av andra materiella anläggningstillgångar	1 953	737	652	-
Förvärv av andra materiella anläggningstillgångar	-13 095	-6 121	-1 503	-2 874
Förändring av långfristiga fordringar	103 200	4 355	-96 863	-976
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>54 304</b>	<b>-24 978</b>	<b>-121 446</b>	<b>11 398</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Förändring av lån från koncernföretag	-	-	7 280	-
Upptagna lån	25 688	14 700	23 072	-
Amortering av lån	-132 304	-58 900	-3 798	-3 798
Utbetald utdelning	-18 645	-27 967	-18 645	-27 967
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-125 261</b>	<b>-72 167</b>	<b>7 909</b>	<b>-31 765</b>
<b>Förändring av likvida medel</b>	<b>8 766</b>	<b>-76 885</b>	<b>-24 408</b>	<b>-68 586</b>
Likvida medel vid årets början	157 085	233 654	100 985	169 571
Kursdifferens i likvida medel	2 831	316	-	-
<b>LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT</b>	<b>168 682</b>	<b>157 085</b>	<b>76 577</b>	<b>100 985</b>



## KOMMENTARER TILL BOKSLUTET

### REDOVISNINGSPRINCIPER

Belopp i resultaträkningar, balansräkningar, kassaflödesanalyser och tillhörande noter redovisas i tusentals kronor om ej annat anges.

#### Koncernredovisning

I koncernredovisningen ingår moderbolaget samt dotter- och intressebolag. Dotterbolag är bolag där röstandelen överstiger 50 %. Sådana bolag inräknas med samtliga intäkter, kostnader, tillgångar och skulder. Bolag där röstandelen uppgår till minst 20 % men understiger 50 % är intressebolag. För dessa redovisas koncernens andel i bolagets resultat före skatt under posten "andelar i intressebolags resultat". Koncernens andel av intresseföretagets skattekostnad ingår i skatt på årets resultat. Det koncernmässiga värdet av innehavet redovisas som "Andelar i intressebolag".

Andelar i holländska kommanditbolag redovisas enligt klyvningsmetoden.

Investeringar i bolag vilka ägs till mindre än 20 % har redovisats till anskaffningskostnad.

Koncernredovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden. I koncernens egna kapital ingår – förutom moderbolagets egna kapital – därför endast de förändringar av dotterbolagens egna kapital, som uppstått efter förvärv. Köpeskillingen för förvärv av ett dotterbolag har fördelats på bolagets olika tillgångar och skulder med hänsyn till den värdering som utförts i samband med förvärvet. Eget kapital vid förvärvstidpunkten har beräknats som redovisat eget kapital plus eget kapitalandelen av obeskattade reserver.

De obeskattade reserverna uppdelas i en del som redovisas som uppskjuten skatteskuld på raden avsättningar för uppskjuten skatt och en återstående andel som redovisas under bundet eget kapital. I koncernresultaträkningen elimineras bokslutsdispositioner som innebär en förändring av obeskattade reserver. Skattedelen i dessa förändringar redovisas som uppskjuten skatt i resultaträkningen medan eget kapitalandelen ingår i årets resultat. Uppskjutna skattefordringar redovisas i moderbolag och koncern för ännu ej avdragsgilla reserveringar och nedskrivningar. För beräkning av uppskjuten skatt har procentsatsen 28 % använts då alla skatter i all väsentlighet är hänförliga till Sverige.

Självständiga utländska dotterbolags bokslut

omräknas enligt dagskursmetoden, vilket innebär att balansräkningar omräknas 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. Övriga utländska dotterbolag omräknas enligt den monetära metoden. Icke monetära tillgångar och skulder omräknas då till den kurs som gällde vid investeringstillfället. Monetära tillgångar och skulder omräknas till balansdagens kurs. Resultatposter omräknas till transaktionsdagens kurs och uppkomna kursdifferenser förs till årets resultat.

Koncernens fria egna kapital baseras på dotterbolagets fria egna kapital omräknat till balansdagskurs.

Transaktioner och därtill hörande orealiserade vinster mellan koncernbolag har eliminerats.

Minoritetsandelen av årets resultat inkluderar förvärvade vinstmedel som uppkommit före förvärvstidpunkten.

#### Övrigt

Dockningskostnader redovisas genom att dessa sprids över perioden mellan respektive dockning. Seglationsresultatet vinstavräknas successivt.

#### Utdelningar till moderbolaget

Utdelningar till moderbolaget redovisas hos mottagaren som anteciperad utdelning för det år utdelning avser. I moderbolaget har avsättning för uppskjuten skatt ej skett så länge beslut om hemtagning av vinstmedel i utländska dotterbolag ej finns.

#### Partrederier

Andel i partrederiers resultat redovisas som rörelseintäkt, rörelsekostnad respektive finansiell intäkt eller kostnad. Koncernens andel i partrederiers tillgångar och skulder ingår som särskilda poster under respektive tillgångs- och skuldkategori.

### VÄRDERINGSPRINCIPER

#### Allmänt

Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

#### Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har upptagits till balansdagens kurs varvid orea-

liserade kursdifferenser redovisas enligt Redovisningsrådets rekommendation RR 8. I enlighet med Bokföringsnämndens rekommendation nr 7 har det bokförda värdet på skulder i utländsk valuta vilka är skyddade av motposter i form av ickemonetära tillgångar, så kallad hedging, inte påverkats av förändringar i växelkursen utan redovisats till historisk kurs.

I enlighet med RR 8 har långfristiga interna mellanhavanden i utländsk valuta redovisats till anskaffningskurs och den kursdifferens som uppkommer i koncernen, förts direkt mot eget kapital med beaktande av skatteeffekter.

Kursdifferenser uppkomna vid amorteringar och omläggningar av valutalan resultatförs i takt med att tillgången skrivs av eller avyttras.

I enlighet med Bokföringsnämndens rekommendation nr 7 periodiseras terminspremier/avdrag över terminskontraktens löptid.

#### Varulager och värdepapper

Varulager och kortfristiga innehav av externa aktier och andelar har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde. Varulagret består huvudsakligen av bunker och smörjolja. Värderingen har skett i enlighet med FIFO-principen. För varulager har erforderliga avdrag för inkurans gjorts.

#### Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar enligt nedan redovisas till anskaffningsvärde eller uppskrivet värde (se not 12) efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan.

Avskrivningar enligt plan för fartyg baseras på för varje fartyg individuell bedömning av ekonomisk livslängd och därefter kvarvarande utranteringsvärde. Den genomsnittliga återstående livslängden för koncernens fartyg uppgår till 13 år.

Följande ekonomiska livslängder har använts avseende planenliga avskrivningar:

Goodwill	5 år
Fartyg	20-32 år
Maskiner och inventarier:	
Datorer	4-5 år
Övrigt	5-10 år
Byggnader	20-50 år
Markanläggningar	25 år

**NOT 1 - NETTOOMSÄTTNINGENS FÖRDELNING**

(TSEK)	2000	1999
<b>Koncernen</b>		
RoRo	142 191	143 287
Bulk/general cargo	1 066 124	866 647
Specialtonnage	-	-
Summa sjöfart	1 208 315	1 009 934
Kapitalförvaltning/centralt finansnetto	-	-
Koncerngemensamt/övrigt	270 740	102 384
<b>Total nettoomsättning</b>	<b>1 479 055</b>	<b>1 112 318</b>

**NOT 2 - INKÖP OCH FÖRSÄLJNING MELLAN KONCERNFÖRETAG**

**Moderbolaget**  
I moderbolagets nettoomsättning ingår försäljning till övriga koncernföretag med 65 566 TSEK (69 659).  
Moderbolagets inköp avser endast i obetydlig omfattning koncernföretag.

**NOT 3 - ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER**

**Koncernen**  
I övriga rörelseintäkter ingår överskottsmedel från Alecta med 43 MSEK  
**Moderbolaget**  
I övriga rörelseintäkter ingår överskottsmedel från Alecta med 8 MSEK

**NOT 4 - MEDELANTAL ANSTÄLLDA, LÖNER, ANDRA ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA KOSTNADER**

(TSEK)	2000		1999	
	Antal anställda	Varav kvinnor, %	Antal anställda	Varav kvinnor, %
<b>Moderbolaget</b>				
Sverige - landanställda	64	27	42	38
- ombordanställda	192	2	103	4
<b>Totalt i moderbolaget</b>	<b>256</b>	<b>8</b>	<b>145</b>	<b>14</b>
<b>Dotterföretag</b>				
Sverige - landanställda	56	43	46	41
- ombordanställda	444	9	306	6
Norge - ombordanställda	155	1	62	2
Nederländerna - landanställda	14	14	13	15
- ombordanställda	110	-	78	-
Tyskland	1	-	1	-
Storbritannien	59	17	54	20
<b>Totalt i dotterföretag</b>	<b>839</b>	<b>8</b>	<b>560</b>	<b>9</b>
<b>Koncernen totalt</b>	<b>1 095</b>	<b>8</b>	<b>705</b>	<b>10</b>
<b>Löner, andra ersättningar och sociala kostnader (TSEK)</b>	<b>Löner och ersättningar</b>	<b>Sociala kostnader (varav pensionskostn)</b>	<b>Löner och ersättningar</b>	<b>Sociala kostnader (varav pensionskostn)</b>
Moderbolaget	53 370	29 586 (11 659)	45 497	30 989 (7 075)
Dotterföretag i Sverige	167 630	68 444 (21 009)	94 179	28 854 (1 645)
Dotterföretag i utlandet	90 704	15 463 (6 930)	71 879	13 390 (2 423)
<b>Koncernen totalt</b>	<b>311 704</b>	<b>113 493</b> <b>(39 598)</b>	<b>211 555</b>	<b>73 233</b> <b>(11 143)</b>
<b>Löner och andra ersättningar per land (TSEK)</b>	<b>Styrelse och VD</b>	<b>Övriga anställda</b>	<b>Styrelse och VD</b>	<b>Övriga anställda</b>
<b>Moderbolaget</b>				
Sverige	2 088	51 282	4 727	40 770
<b>Totalt moderbolaget</b>	<b>2 088</b>	<b>51 282</b>	<b>4 727</b>	<b>40 770</b>
Dotterföretag i Sverige	2 941	164 689	2 606	91 573
Dotterföretag i utlandet - Norge	-	42 416	-	32 204
- Nederländerna	965	33 486	864	25 956
- Storbritannien	1 022	12 815	1 098	11 757
<b>Totalt dotterföretag i utlandet</b>	<b>1 987</b>	<b>88 717</b>	<b>1 962</b>	<b>69 917</b>
<b>Koncernen totalt</b>	<b>7 016</b>	<b>304 688</b>	<b>9 295</b>	<b>202 260</b>

Rederistöd har erhållits med 14.147 (14.137) för moderbolaget och totalt för koncernen med 49.121 TSEK (30.152).

Notuppgifterna ovan avser belopp före reduktion med erhållet rederistöd.

Pensionskostnader för VD och tidigare styrelseordförande har uppgått till 4.458 TSEK (4.082).

**Närståendetransaktioner**

B&N Nordsjöfrakt AB hyr kontorslokaler i Skärhamn av Blackens Fastigheter AB i vilket Folke Patriksson, VD för B&N Nordsjöfrakt AB, har intressen. Ledande befattningshavare i dotterbolag är med mindre andelar på kommersiella villkor delägare i partrederier i vilka koncernen har ägarandelar. I dotterbolag finns hyresavtal med ledande befattningshavare avseende fartyg samt kontorslokaler. Paltrans AB har under året förvärvat mindre andelar av ledande befattningshavare i dotterbolag.

**Förmåner till ledande befattningshavare**

Bolagets VD har en årslön om 1.560 TSEK. Ingen bonus har utgått. Avgångsvederlag vid väsentlig ägarförändring eller uppsägning från bolagets

sida utgörs för VD av två årslöner. VD och tidigare styrelseordförande har rätt till pension från 60 år motsvarande 70 % av lönen under 10 år. Därefter utgår livsvarig pension motsvarande ITP-planen.

För övriga svenska ledande befattningshavare gäller vid uppsägning från bolagets sida ett års lön plus avgångsvederlag motsvarande en årslön. Rätt till avgångsvederlag motsvarande en årslön föreligger även vid väsentlig ägarförändring. Befattningshavarna har rätt till pension mellan 60 och 65 år motsvarande 70 % av lönen samt efter 65 år pension enligt ITP-planen.

**Övriga avsättningar**

Övriga avsättningar utgörs av pensionsskulder.

#### NOT 5 - REVISIONSUPPDRAG

Under året kostnadsförda arvoden och kostnadsersättningar har uppgått till (TSEK).

	2000	1999
<b>Koncernen</b>		
Arvoden avseende revisionsuppdrag		
-PricewaterhouseCoopers	735	750
-Svensk Revision Forsäg och Claezon	377	322
-Övriga revisionsföretag	853	925
Arvoden avseende övriga uppdrag		
-PricewaterhouseCoopers	154	249
Övriga revisionsföretag	39	-
<b>Summa koncernen</b>	<b>2 158</b>	<b>2 246</b>
<b>Moderbolaget</b>		
Arvoden avseende revisionsuppdrag		
-PricewaterhouseCoopers	503	530
-Svensk Revision Forsäg och Claezon	175	137
Arvoden avseende övriga uppdrag		
-PricewaterhouseCoopers	40	249
<b>Summa moderbolaget</b>	<b>718</b>	<b>916</b>

#### NOT 6 - RESULTAT FRÅN ANDELAR I KONCERNFÖRETAG SOM ÄR ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

(TSEK)	2000	1999
<b>Moderbolaget</b>		
Räntor	12 728	7 771
Nedskrivning av aktieinnehav	-	-979
Realisationsresultat	-50	-130
<b>Totalt</b>	<b>12 678</b>	<b>6 662</b>

#### NOT 7 - RESULTAT FRÅN ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG SOM ÄR ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

(TSEK)	2000	1999
<b>Koncernen</b>		
Andel i årets resultat före skatt	10 526	-15
Förlust vid avyttring av aktierna i Svenska Orient Linien AB	-	-10 279
Förlust vid avyttring av aktier i Sea Partner AB	-	-54
<b>Totalt</b>	<b>10 526</b>	<b>-10 348</b>
<b>Moderbolaget</b>		
Förlust vid avyttring av aktierna i Svenska Orient Linien AB	-	-10 279
Förlust vid avyttring av aktier i Sea Partner AB	-	-54
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>-10 333</b>

#### NOT 8 - RESULTAT FRÅN ÖVRIGA VÄRDEPAPPER OCH FORDRINGAR SOM ÄR ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

(TSEK)	2000	1999
<b>Koncernen</b>		
Utdelning	0	508
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>508</b>

#### NOT 9 - RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

**Moderbolaget**  
Av räntekostnader och liknande resultatposter utgör 5.154 TSEK (2.796) kostnader hänförliga till andra koncernföretag.

#### NOT 10 - KONCERNBIDRAG

Lämnade och mottagna koncernbidrag och aktieägartillskott redovisas direkt mot eget kapital och ej i resultaträkningen.

Nedan framgår lämnade och mottagna koncernbidrag som ej påverkat resultaträkningen.

(TSEK)	2000	1999
<b>Moderbolaget</b>		
Koncernbidrag netto	29 800	15 500

#### NOT 11 - SKATTER

##### Koncernen

Verksamheten i Nederländerna och Norge beskattas genom så kallad tonnageskatt. Denna redovisas som skatt på årets resultat. Övriga fordringar inkluderar skattefordringar med 0 TSEK (738).

Av koncernens avsättning för uppskjuten skatt avser uppskjuten skatt på:

(TSEK)	2000	1999
Obeskattade reserver	38 666	20 666
För utländska dotterbolag	10 499	10 499
Skillnaden mellan tillgångars bokförda och skattemässiga värde, netto	1 984	7 251

##### Moderbolaget

Andra långfristiga fordringar inkluderar uppskjutna skattefordringar med 8.636 TSEK (6.874).

#### NOT 12 - IMMATERIELLA OCH MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

(TSEK)	2000	1999
<b>Koncernen</b>		
<b>GOODWILL</b>		
<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	7 573	-
Årets anskaffning	2 764	7 573
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>10 337</b>	<b>7 573</b>
<i>Ackumulerade planenliga avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	-1 515	-
Årets planenliga avskrivningar	-1 994	-1 515
<b>Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar</b>	<b>-3 509</b>	<b>-1 515</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>6 828</b>	<b>6 058</b>

#### FARTYG

##### Anskaffningsvärden

Ingående anskaffningsvärde	1 078 402	1 052 090
Inköp (inkl. förbättringskostnader)	34 908	42 442
Omklassificeringar från pågående nyanläggningar	23 342	-
Försäljningar/utrangeringar	-4 282	-
Årets omräkningsdifferens	8 369	-16 130

<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>1 140 739</b>	<b>1 078 402</b>
---	------------------	------------------

##### Uppskrivningar

Ingående uppskrivningar	52 181	56 047
Avskrivning på tidigare års uppskrivningar	-3 416	-3 866
<b>Utgående ackumulerade uppskrivningar</b>	<b>48 765</b>	<b>52 181</b>



**NOT 12 (forts.)**
**- MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR (TSEK)**

Koncernen	2000	1999
<b>FARTYG</b>		
<i>Akkumulerade planenliga avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	-411 841	-370 907
Försäljningar/utrangeringar	1 466	-
Årets omräkningsdifferens	-1 862	3 586
Årets planenliga avskrivningar	-48 168	-44 520
<b>Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar</b>	<b>-460 405</b>	<b>-411 841</b>
<i>Nedskrivningar</i>		
Årets nedskrivning	-24 000	-
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-24 000	-
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>705 099</b>	<b>718 742</b>

**BYGGNADER OCH MARK**

<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	29 633	28 909
Inköp (inkl. förbättringskostnader)	1 391	1 133
Årets omräkningsdifferens	133	-409
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>31 157</b>	<b>29 633</b>
<i>Akkumulerade planenliga avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	-5 792	-5 014
Årets omräkningsdifferens	-38	32
Årets planenliga avskrivningar	-1 082	-810
<b>Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar</b>	<b>-6 912</b>	<b>-5 792</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>24 245</b>	<b>23 841</b>

**INVENTARIER**

<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	41 775	14 232
Inköp (inkl. förbättringskostnader)	12 500	29 034
Årets omräkningsdifferens	378	-1 245
Försäljningar/utrangeringar	-1 215	-246
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>53 438</b>	<b>41 775</b>
<i>Akkumulerade planenliga avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	-10 996	-5 368
Årets omräkningsdifferens	-576	202
Försäljningar/utrangeringar	201	226
Årets planenliga avskrivningar	-6 587	-6 056
<b>Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar</b>	<b>-17 958</b>	<b>-10 996</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>35 480</b>	<b>30 779</b>

**PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR OCH FÖRSKOTT AVSEENDE MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	67 972	93 846
Inköp <sup>1)</sup>	77 743	54 681
Isbrytare/supplyfartyg konsolideras ej från och med 1999	-	-79 260
Omräkningsdifferanser	739	-1 295
Omklassificering till fartyg	-23 342	-
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>123 112</b>	<b>67 972</b>

<sup>1)</sup> I beloppet för årets inköp ingår aktiverade räntekostnader med 5.607 TSEK (1.541)

Moderbolaget	2000	1999
<b>BYGGNADER OCH MARK</b>		
<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	24 502	24 502
Inköp (inkl. förbättringskostnader)	797	-
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>25 299</b>	<b>24 502</b>
<i>Akkumulerade planenliga avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	-5 203	-4 625
Årets planenliga avskrivningar	-887	-578
<b>Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar</b>	<b>-6 090</b>	<b>-5 203</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>19 209</b>	<b>19 299</b>

**INVENTARIER**

<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	10 530	7 897
Inköp (inkl. förbättringskostnader)	706	2 874
Försäljningar/utrangeringar	-574	-241
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>10 662</b>	<b>10 530</b>
<i>Akkumulerade planenliga avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	-3 385	-1 137
Årets planenliga avskrivningar	-1 621	-2 408
Försäljningar/utrangeringar	-	160
<b>Utgående ackumulerade planenliga avskrivningar</b>	<b>-5 006</b>	<b>-3 385</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>5 656</b>	<b>7 145</b>

**PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR OCH FÖRSKOTT AVSEENDE MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

<i>Anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	45 869	-
Inköp <sup>1)</sup>	77 743	45 869
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>123 612</b>	<b>45 869</b>

**NOT 13 - TAXERINGSVÄRDEN**

För fastigheter inom Sverige	2000	1999
<b>Koncernen och moderbolaget</b>		
Byggnader	4 977	4 692
Mark	536	651
<b>Summa</b>	<b>5 513</b>	<b>5 343</b>

**NOT 14 - ANDRA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR**

**Koncernen**  
Huvuddelen är hänförlig till fordran på köpare av fastigheter sålda av B&N Real Estate. Dessa fordringar löper med 5-8 % ränta och förfaller till betalning år 2001 till 2003. Posten har minskat med 40 MSEK under året.

**NOT 15 - KORTFRISTIGA PLACERINGAR**

Bokfört- och marknadsvärde av kortfristiga placeringar	2000	1999
<b>Koncernen</b>		
Börsnoterade aktier	23 096	42 217
Övriga värdepapper	30 077	52 127
<b>Summa</b>	<b>53 173</b>	<b>94 344</b>
<b>Moderbolaget</b>		
Börsnoterade aktier	23 096	42 217
Övriga värdepapper	30 077	52 127
<b>Summa</b>	<b>53 173</b>	<b>94 344</b>



## NOT 16 - ANDELAR I KONCERNFÖRETAG OCH INTRESSEFÖRETAG

Bolag	Organisationsnummer	Säte	Innehavets omfattning		Innehavets värde (TSEK)		
			Antal	% av aktiekapitalet	Nominellt värde	Bokfört värde 2000-12-31	Bokfört värde 1999-12-31
<b>Dotterföretag ägda av moderbolaget</b>							
B&N Eurotrans Svenska AB	556268-6526	Göteborg	likviderat under 2000				50
B&N Holding AB	556376-4876	Skärhamn	1 000	100	100	67 999	67 999
B&N Rederi AB	556208-0373	Skärhamn	588 650	100	58 665	307 547	327 547
B&N Nordsjöfrakt AS	977521041	Oslo	50	100	TNOK 50	66	66
B&N Shipmanagement AS	980363015	Sarpsborg	50	100	TNOK 50	55	55
Paltrans Shipping AB	556520-6504	Västerås	740	74	74	9 232	6 182
B&N Hornet AB	556519-4270	Stockholm	4 000	100	400	25 600	200
B&N Real Estate Inc		Virginia	500	100		28 637	28 637
<b>Totalt</b>						<b>439 136</b>	<b>430 736</b>
<b>Intresseföretagens koncernmässiga värde</b>							
Mälartuveri AB	556119-6139	Västerås	455	44,5	45	79	79
P&S Holding GmbH	FN 14035Oy	Linz	avyttrat under 2000				2 064
M/S Frej Claus-Markus Speck KG	HRA 1211	Hörsten		10	TDEM 800	2 918	2 918
M/S Odin Claus-Markus Speck KG	HRA 1215	Hörsten		10	TDEM 800	3 038	3 038
B&N Viking Icebreaking & Offshore AS	979437943	Arendal	490	49	TNOK 24	11 998	505
<b>Totalt</b>						<b>18 033</b>	<b>8 604</b>
<b>Övriga koncernbolag</b>							
B&N Holding SA		Genève	83 975	100			
B&N Investments Ltd		London	10 000 000	100			
B&N Partship AB	556074-5431	Stockholm	20 000	100			
B&N Transbulk AB	556210-0585	Göteborg	100 000	100			
AB Nordsjöfrakt RoRo	556202-6095	Skärhamn	1 000	100			
B&N Moerman BV		Rotterdam		100			
Storön Shipping AS	933 866 815	Oslo		100			
Pal Line Ltd	3 384 716	Goole UK	7 500	75			
Paltrans Cargoe Services Ltd	2 547 016	Goole UK	100	100			
Olsson & Berggren AB	556059-8723	Södertälje	1200	100			
Nordic Oriental Shipmanagement AB	556258-8284	Stockholm	3 000	100			
Hornet Crewing AB	556426-8646	Stockholm	1 000	100			
ACL Ship Management AB	556550-2159	Göteborg	1 000	100			

Bokfört värde för koncernföretagen avseende B&N Rederi och B&N Hornet har justerats med 20.000 TSEK pga omstrukturering av fartygsflottan mellan bolagen.

## NOT 17 - DEL I PARTREDERIERS KORT- RESPEKTIVE LÅNGFRISTIGA SKULDER

Av B&N-koncernens andel i partrederiers skulder, 142 089 TSEK (108.153), utgör 120 190 TSEK (91.066) låneskulder.

## NOT 18 - FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER, UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

### Koncernen

I posten förutbetalda kostnader och upplupna intäkter ingår en rad för rörelsen normala poster avseende periodisering av intäkter och kostnader vari inräknas bland annat dockningsutgifter, 15.661 TSEK (12.603) vilka fördelas över tiden mellan dockningstillfällena, normalt cirka tre år.

I posten upplupna kostnader och förutbetalda intäkter ingår 49.463 TSEK (29.509) avseende personalrelaterade kostnader.

### Moderbolaget

Inga personalkostnader redovisas som förutbetalda kostnader medan upplupna kostnader och förutbetalda intäkter innefattar 11.739 TSEK (11.189) avseende personal.

## NOT 19 - EGET KAPITAL

(TSEK)	Aktiekapital	Bundna reserver	Fria reserver	Årets resultat	Totalt eget kapital
<b>Koncernen</b>					
<b>Belopp vid årets ingång</b>	<b>186 449</b>	<b>132 180</b>	<b>294 674</b>	<b>-29 277</b>	<b>584 026</b>
Vinstdisposition	–	–	-29 277	29 277	0
Årets utdelning	–	–	-18 645	–	-18 645
Årets omräkningsdifferens	–	4 408	–	–	4 408
Förskjutningar mellan bundna och fria reserver	–	876	-876	–	0
Årets resultat	–	–	–	11 915	11 915
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>186 449</b>	<b>137 464</b>	<b>245 876</b>	<b>11 915</b>	<b>581 704</b>
<i>Analys av ackumulerad omräkningsdifferens enligt RR 8 har inte gjorts</i>					
<b>Moderbolaget</b>		Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt eget kapital
<b>Belopp vid årets ingång</b>	<b>186 449</b>	<b>78 656</b>	<b>389 744</b>	<b>-33 743</b>	<b>621 106</b>
Vinstdisposition	–	–	-33 743	33 743	0
Årets utdelning	–	–	-18 645	–	-18 645
Mottaget koncernbidrag	–	–	29 800	–	29 800
Årets resultat	–	–	–	-4 285	-4 285
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>186 449</b>	<b>78 656</b>	<b>367 156</b>	<b>-4 285</b>	<b>627 976</b>

Totalt antal aktier uppgår till 18.644.858 fördelade på 1.208.980 A-aktier och 17.435.878 B-aktier. A-aktien har röstetal 10 och B-aktien röstetal 1.

## NOT 20 - LÅN

### Koncernen

B&N-koncernens långfristiga lån inklusive kortfristig del per 2000-12-31 till balansdagens valutakurser uppgick till 701 MSEK (668).

		USD	Annan utländsk valuta	SEK	Totalt
Lånens fördelning per valuta (TSEK)	1999-12-31	468 065	74 504	125 807	668 376
	2000-12-31	463 127	114 594	122 885	700 606
Amorteringar enligt gällande amorteringsplaner, till balansdagens valutakurser, TSEK	2001	2002 - 2006	Efter 2006	Totalt	
	150 257	404 823	145 526	700 606	

### Moderbolaget

Moderbolagets långfristiga lån inklusive kortfristig del per 2000-12-31 till balansdagens valutakurser uppgick till 210 MSEK (121).

		USD	Annan utländsk valuta	SEK	Totalt
Lånens fördelning per valuta (TSEK)	1999-12-31	40 705	-	80 571	121 276
	2000-12-31	108 479	-	101 787	210 266
Amorteringar enligt gällande amorteringsplaner, till balansdagens valutakurser, TSEK	2001	2002 - 2006	Efter 2006	Totalt	
	68 582	122 699	18 985	210 266	

Koncernen Outnyttjad checkräkningskredit uppgår till 59 MSEK (73).

Moderbolaget Outnyttjad checkräkningskredit uppgår till 59 MSEK (59).

## NOT 21 - STÄLLDA SÄKERHETER

(TSEK) 2000 1999

### Koncernen

Lång- och kortfristiga fartygslån samt del i partrederiers lång- och kortfristiga skulder

-Fartygsinteckningar	608 043	591 645
Kort- och långfristiga övriga skulder till kreditinstitut		
-Nybyggnadskontrakt	123 612	52 015
-Fastighetsinteckningar	14 914	15 103
-Företagsinteckningar	19 485	16 385
-Aktier i dotterföretag	235 456	202 455
-Säkerhet i fordran	132 556	219 723

Avsättningar för pensioner

-Kapitalförsäkring	24 810	24 810
--------------------	--------	--------

**Totalt 1 159 876 1 122 136**

### Moderbolaget

Kort- och långfristiga övriga skulder till kreditinstitut

-Nybyggnadskontrakt	123 612	52 015
-Fastighetsinteckningar	12 100	12 100
-Företagsinteckningar	1 100	-
-Aktier i dotterföretag	277 547	327 547
-Säkerhet i fordran	950	-
Avsättningar för pensioner		
-Kapitalförsäkring	23 737	23 737
<b>Totalt</b>	<b>439 046</b>	<b>415 399</b>

## NOT 22 - ANSVARFÖRBINDELSER (TSEK)

Koncernen 2000 1999

Borgensförbindelser 14 508 56 662

### Moderbolaget

Borgensförbindelser 209 472 240 307

- varav för dotterföretag 209 472 239 107

Därutöver har moderbolaget lämnat garanti för dotterbolags fullgörande av tidsbefraktningssavtal.

## NOT 23 - LEASING, LÅNGTIDSFÖRHYRNING OCH CHARTER

### Koncernen

Koncernen förhyr fartyg, byggnader och maskiner genom operationella leasingavtal. Hyresavgiften för dessa uppgick under året till 99 MSEK (108). Antalet förhyrda skepp på balansdagen var 6 st (6).

Koncernen hyr genom finansiell leasing även materiella anläggningstillgångar. Det bokförda värdet för dessa tillgångar uppgick till 14 MSEK (8) på balansdagen.

Framtida åtagande fördelar sig enligt följande

(MSEK)	2001	2002-2006	efter 2006
Operationell leasing	101	726	241
Finansiell leasing	6	20	-

## NOT 24 - KASSAFLÖDESANALYS

Investeringar visas efter avdrag för finansiering direkt hänförlig till respektive anskaffning. Detta gäller främst pågående nyanläggningar som finansierats med nybyggnadslån 85 MSEK (45). Motsvarande belopp hos moderbolaget är 62 MSEK (45).

Förvärv av anläggningstillgångar visas i koncernredovisningen som utbetalad köpeskilling minskad med det förvärvade dotterbolagets likvida medel på förvärvsdagen. Då påverkan av årets förvärv inte uppgår till materiella belopp har de enskilda beloppen av förvärvade tillgångar och skulder inte redovisats särskilt i not enligt RR 7.

Skärhamn den 16 februari 2001  
B&N Nordsjöfrakt AB (publ)

Harry Faulkner  
Styrelsens Ordförande

Björn Björnsson Håkan Larsson Ulf G Lindén

Thomas Nilsson Christer Olsson Tony Sandell Folke Patriksson  
Verkställande Direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 26 februari 2001  
PRICEWATERHOUSECOOPERS KB SVENSK REVISION FORSÅNG & CLAEZON AB

Carl-Eric Bohlin  
Auktoriserad revisor

Bo Forsäng  
Auktoriserad revisor



## REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i  
B&N NORDSJÖFRAKT AB (publ)  
Org nr 556161-0113

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i B&N Nordsjöfrakt AB (publ) för år 2000. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionsred i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag till vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

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

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

*Skärhamn den 26 februari 2001*

PRICEWATERHOUSECOOPERS KB

Carl-Eric Bohlin  
Auktoriserad revisor

SVENSK REVISION  
FORSÄNG & CLAEZON AB

Bo Forsäng  
Auktoriserad revisor

# DEFINITIONER OCH ORDLISTA

## DEFINITIONER

### AVKASTNING PÅ EGET KAPITAL

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

### AVKASTNING PÅ SYSSLESATT KAPITAL

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

### OPERATIVT KASSAFLÖDE

Resultat efter finansnetto exklusive realisationsresultat plus avskrivningar enligt plan och nedskrivningar.

### RESULTAT PER VERKSAMHETSOMRÅDE

Resultat efter finansiella poster - före koncerngemensamma kostnader och centralt/koncerngemensamt finansnetto.

### RÄNTETÄCKNINGSGRAD

Resultat efter finansiella poster plus räntekostnader dividerat med räntekostnader.

### SKULDSÄTTNINGSGRAD

Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

### SOLIDITET

Eget kapital dividerat med total balansomslutning.

### SYSSLESATT KAPITAL

Räntebärande skulder och eget kapital.

### VINSTMARGINAL

Resultat efter finansiella poster dividerat med rörelseintäkter.

### VINST PER AKTIE

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

## ORDFÖRKLARINGAR

### AHTS – ANCHOR HANDLING, TUG & SUPPLY SHIP

Kombinationsfartyg verksamma inom offshoremarknaden. B&Ns tre AHTS-fartyg konstrueras dessutom för isbrytning.

### ASSET PLAY

Spel med ett bolags tillgångar vilket syftar till att skapa vinster genom köp och försäljningar av dessa. Den operativa rörelsen får en underordnad betydelse.

## AUDITERING

Granskning av kvalitetssäkringssystem hos Sjöfartsverket (ISM Code) eller klassningssällskap eller annan godkänd organisation (ISO 9000).

## BAREBOATCHARTER

Uthyrning av fartyg utan manskap till en befraktare under en bestämd, vanligen lång tidsperiod. Befraktaren bär i princip alla driftskostnader.

## BEFRAKTNING

En redare förpliktar sig att i avtalad form ställa ett fartyg till en befракtares disposition.

## BULKFARTYG

Fartyg för transport av oemballerade varor i stora kvantiteter såsom kol, malm, gödning, kalksten samt stapelvaror såsom spannmål, socker, stål med mera.

## DÖDVIKTSTON (DWT)

Den totala vikten av last, bunkers och lös utrustning som ett fartyg kan bära.

## IMO

International Maritime Organisation, FN-organ som utgör internationell sjöfartsmyndighet.

## ISM-KODEN

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

## ISO 9000

En norm för kvalitetssäkring av företag. Certifiering enligt ISO 9000 sker genom klassningssällskap eller andra godkända instanser.

## JOINT VENTURE

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

## KLASSNINGSSÄLLSKAP

Oberoende organisation som kontrollerar fartyg, säkerhet och kvalitet mot såväl egna som nationella myndigheters regler.

## LOLO-FARTYG

(Lift on – Lift off). Fartyg som lastas/lossas med egna eller landfasta kranar.

## NÄRSJÖFART

Sjöfart mellan Sverige och övriga Europa, i första hand Nord- och Västeuropa.

## OFFSHORE

Samlingsnamn för industriverksamheten kring oljeutvinningen i Nordsjön.

## PANAMAX

Bulkfartyg på 50.000 - 80.000 dwt. Cirka 80.000 dwt är maximistorleken för att ett fullastat fartyg ska kunna passera Panamakanalen, därav namnet Panamax.

## RATER

Frakt- eller transportpriser.

## REQUIREMENT-KONTRAKT

Ramavtal med fastställda fraktrater.

## ROLO-FARTYG

(Roll on/off – Lift on/off). Fartyg som har både lastluckor och ramper och alltså kan kombinera lastning/lossning med truck och/eller kran.

## RORO-FARTYG

(Roll on – Roll off). Fartyg där lastning och lossning sker genom en eller flera ramper i fartyget med truckar eller rullande flak.

## SHIPMANAGEMENT

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

## SPOT-MARKNAD

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

## STORO-FARTYG

(Stowed cargo - Roll on/off). Fartyg där lasten rullas ombord och därefter lyfts av trailern och stuvas på däck. StoRo-fartyg kan ofta även hantera RoRo-laster och LoLo-laster.

## SUPPLYFARTYG

Fartyg som fraktar förnödenheter till riggar och plattformar i Nordsjön.

## TAP-AVTAL

Anställning på svenskflaggade 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.

## TRAD

Trafikområde.

## TRAMPSJÖFART

Verksamhet på spotmarknaden.

## WET SUPPLIES

Flytande förnödenheter som behövs inom offshoreindustrin.

**B&N NORDSJÖFRAKT AB**

BOX 32, BESÖK: SÖDRA HAMNEN  
471 21 SKÄRHAMN  
TEL: 0304-67 47 00 FAX: 0304-67 47 70  
E-mail: bn@bn.se  
Internet: www.bn.se

**PALTRANS SHIPPING AB**

BOX 12027, BESÖK: SEGLARGATAN 1  
720 12 VÄSTERÅS  
TEL: 021-10 52 00 FAX: 021-13 03 38  
E-mail: postmaster@paltrans.se

**B&N TRANSBULK AB**

LILLA BOMMEN 1, 411 04 GÖTEBORG  
TEL: 031-771 23 00 FAX: 031-15 29 50  
E-mail: everybody@transbulk.se

**B&N VIKING ICEBREAKING & OFFSHORE AS**

BOX 204, BESÖK: MARKENSGATE 9  
NO-4662 KRISTIANSAND  
NORGE  
TEL: +47 38 12 41 70 FAX: +47 38 04 83 38  
E-mail: vikingsupply@online.no

**B&N MOERMAN B.V.**

BOELEWERF 16, NL-2987 VD RIDDERKERK,  
HOLLAND  
TEL: +31 180 482 777 FAX: +31 180 482 775  
E-mail: info@bn-moerman.nl  
E-mail: isma@bn-moerman.nl

**B&N HORNET AB**

BOX 14053, BESÖK: GUSTAVSLUNDSVÄGEN 34  
167 14 BROMMA  
TEL: 08-564 605 10 FAX: 08-564 361 21  
E-mail: hsm@hornetsm.se

*För vidare information se vår hemsida:*

**[www.bn.se](http://www.bn.se)**





## **NORDSJÖFRAKT**

B&N NORDSJÖFRAKT AB (publ)

SÖDRA HAMNEN, BOX 32, 471 21 SKÄRHAMN

TEL: 0304-67 47 00, FAX: 0304-67 47 70, TELEX: 27414.

E-post: [bn@bn.se](mailto:bn@bn.se)

[www.bn.se](http://www.bn.se)