

## 1. SRAB Shippings verksamhet

SRAB Shipping AB (publ) bedriver rederiverksamhet. Rederiet opererar sju fartyg (två kemikalie- och produkttankers samt fem delägda torrlastfartyg) och sysselsätter ombord och iland totalt ca 90 personer. Ytterligare två kemikaliefartyg är beställda och byggs på varv i Turkiet och första fartyget levereras under fjärde kvartalet 2006. Beträffande bolagets två helägda fartyg så är M/T Arctica sysselsatt på tidscerteparti medan M/T Skagica befraktas i spotmarknaden av Bergen Tanker Brokers i Norge. De fem delägda fartygen är samtliga sysselsatta på längre tidscerteparti kontrakt.

### 1.1. Affärsmodell

SRAB skall äga, helt eller delvis, alternativt hyra in fartyg i segmentet 5-15000 dwt. Fartygen skall vara utrustade för trafik i Nordeuropa och därmed för vintersjöfart. SRABs expansion skall ske inom tanksjöfart och då företrädesvis inom kemikaliesektorn. Bemanning och teknisk drift av fartygen skall skötas under SRABs kontroll. En kompetent och engagerad besättning i kombination med ett välplanerat underhåll leder till ökad säkerhet och minskade driftskostnader. Fartygen sysselsätts på längre tidscertepartier eller volymkontrakt där målsättningen över tiden är att öka andelen volymkontrakt. Kunderna utgörs främst av oljebolag, tradingföretag och rederier. Genom längre kontrakt skapas en jämn intjäning och stabila kassaflöden. Valuta- och ränterisker skall minimeras.

## 2. Organisation

SRABs verksamhet sysselsätter tre personer iland och cirka 50 personer ombord på de två helägda fartygen. Samtliga fartyg, inklusive de delägda, har polsk besättning. Tekniskt management och bemanning, av befintligt helägt tonnage, handhas av EBS Management AB. För de fartyg som är under beställning kommer tekniskt drift att skötas av Crew Chart Ship Management AB som ägs till 25 % av SRAB. Kommersiellt sköts de hel- och delägda fartygen av SRAB.

## 3. Konkurrenssituationen

Konkurrensen inom den Nordeuropeiska produkt- och kemikalietanksjöfarten kännetecknas av ett stort antal mindre aktörer. I marknadssegmentet mellan 5 000 dwt och 10 000 dwt, som omfattar cirka 80 fartyg, konkurrerar SRAB Shipping med ett 30-tal rederier. Det svenska rederiet Broströms är tillsammans med det danska rederiet Härning marknadsledande med en flotta om åtta till tio moderna fartyg inom segmentet. De åtta största ägarna kontrollerar idag 50 procent av flottan. Inom den Nordeuropeiska marknaden är Östersjön en viktig geografisk delmarknad, som därtill uppvisar en stark ökning i behovet av transporter och där specifika krav ställs på fartygen. Det viktigaste karakteristikum för Östersjön är de svåra isförhållandena. Antalet fartyg mellan 5 000 och 10 000 dwt med högsta isklass 1A eller 1A super är begränsad och uppgår idag endast till ett 20-tal fartyg.

## 4. Marknadsöversikt

Produkt- och kemikalietanksjöfarten är konkurrensutsatt och den uppnådda fraktraten är en direkt följd av utbud och efterfrågan. Idag efterfrågar köpare av transporttjänster i allt större utsträckning hög kvalitet snarare än enbart lågt pris. SRABs fartyg transporterar i huvudsak kemikalier och raffinerade oljeprodukter från och till Östersjöområdet.

#### **4.1. Ökad efterfrågan**

En tydlig korrelation råder mellan den ekonomiska aktiviteten och energikonsumtionen, men även handelsmönster och teknisk utveckling har betydande påverkan på efterfrågan. Politiska faktorer såsom olika länders energi-, miljö- och handelspolitik har också stor inverkan, vilket även innefattar oförutsägbara händelser såsom krig och konflikter. Därutöver påverkar väder och säsongsvariationer efterfrågan på olika energislag. Under de närmaste åren torde transportaktiviteten i närområdet öka framöver då exporten av oljeprodukter från Ryssland via Östersjön väntas fortsätta att växa.

#### **4.2. Internationella regler och marknadsutveckling**

De senaste åren har tanksjöfarten, bl.a. som resultat av att ny och strängare lagstiftning införts både regionalt och globalt, genomgått en konsolideringsfas som lett till ett ökat samarbete mellan redare och befraktare, då båda parter eftersträvar ökad ekonomisk effektivitet och fortsatta kvalitets-, säkerhets- och miljöskyddsförbättringar. För fartyg inom segmentet upp till 10.000 dwt kännetecknas marknaden av att transportsträckorna är korta med flera, korta och krävande hamnanlöp. Fartygens operativa tid är därmed nästan jämt fördelat mellan lossning och lastning, ofta av flera olika laster samtidigt, och gång till havs. Fartygens konstruktion, lasthantering och kvalitet på besättning är därför av avgörande betydelse för lönsamheten och fartygets långsiktiga värde. Ny EU-lagstiftning har påskyndat utfasningen av äldre enkelskroviga tankfartyg och sedan oktober 2003 är det förbjudet att använda dessa för transport av tjockolja och råolja i Europa. Från och med april 2005 har FN:s sjöfartsorgan IMO infört en ny standard som utvidgar det europeiska tjockolje- och råoljeförbudet till att inkludera merparten av världens länder. Detta innebär att alla enkelskroviga fartyg skall vara utfasade senast 2010.

#### **4.3. Fartygsflottan och åldersstruktur**

Globalt uppskattas antalet små tankfartyg 5.000 till 20.000 dwt till cirka 1 600 fartyg om 16 miljoner dwt och utgörs framförallt av produkt- och kemikalietankfartyg. Fartygsflottan är relativt gammal, 35% av totala flottan är över 20 år. Totalt 9% av flottan är över 30 år gammal. Idag finns det beställningar om 4,7 miljoner dwt, som motsvarar ungefär 29% av dagens flotta.

#### **4.4. Drivkrafter**

För de mindre tank- och kemikaliefartygen är de turkiska varven marknadsledande. Orderböckerna är i princip fulla fram till 2008. Drivkrafterna bakom dessa fartygsbeställningar är den pågående utfasningen av äldre tonnage, dagens goda intjäningsnivåer och förväntningarna om en långsiktigt god marknad. Risken för överkapacitet i tankfartygsmarknaden generellt är begränsad av att varven till stor del fyllt sina orderböcker med container-, LNG- (Liquefied Natural Gas) och torrlastfartyg till slutet av 2008. I dagsläget är det därför svårt att få leverans av nybyggda fartyg före 2009.

#### **4.5. Kunder**

Kunder kan översiktligt delas in i två huvudgrupper, nämligen lastägare och operatörer. Därutöver finns aktörer (rederier, mäklare etc.) som på spekulativ basis från tid till annan fraktar in fartyg för att öka sin egen exponering mot en förväntad marknadsutveckling. Lastägare är oftast olje- och kemibolag, industri- och energibolag, men även tradingbolag. Inom denna kategori av kunder är de största transportköparna inom närområdet BP, ConocoPhillips, Exxon, Total, Lukoil, Fortum, Preem, Shell, Statoil, samt flera av de stora internationella kemibolagen.

#### **4.6. Framtidsutsikter**

Befintlig åldersstruktur bland produkt- och kemikalietankfartyg under 10.000 dwt i kombination med nya hårdare regler innebär ett fortsatt stort behov av att förnya fartygsflottan. Risken för överkapacitet är begränsad eftersom varven har fortsatt ett mycket högt kapacitetsutnyttjande med betydande orderstockar och långa leveranstider. Även med en begränsad tillväxt i oljekonsumtionen i Nordeuropa förväntas en ökning i transportaktiviteten till följd av ökad rysk oljeproduktexport via Östersjön.

### **5. Riskfaktorer**

Nedan redogörs för ett antal riskfaktorer som bedöms ha betydelse för SRABs framtida utveckling. Riskerna nedan är inte framställda i prioritetsordning och gör inte anspråk på att vara heltäckande.

#### **5.1. Förnyelse av certepartier**

Av SRABs helägda fartyg går Arctica på tidsbestämt certepartier och Skagica på spotmarknaden. Om marknaden är ogynnsam när Arcticas avtal skall förnyas så kan det innebära att intäkterna blir lägre än de nuvarande eller att förnyelse ej kan ske till acceptabla villkor. För Skagica är risken att den goda fraktmarknaden vänder neråt med minskande lönsamhet som följd.

#### **5.2. Refinansiering av lån**

Bolaget är beroende av att kunna refinansiera lån. Det finns ingen garanti för att lån förlängs eller kan erhållas från annan långgivare, ej heller att framtida lån kan erhållas på för bolaget bra villkor.

#### **5.3. Räntenivåer**

SRAB har idag ett lån i SEK som löper med rörlig ränta. Hälften av lånet amorteras inom 12 månader så ett höjt ränteläge skulle på kort sikt få relativt små effekter på resultatet.

#### **5.4. Besättningens kvalitet**

En brist på kvalificerad arbetskraft kan påverka företagets verksamhet negativt, det råder en viss osäkerhet rörande framtida marknadsutveckling  
Se förnyelse av certepartier ovan.

#### **5.5. Förändringar i regelverket**

Tank- och kemikalietransporter medför risker för miljön då petroleumprodukter och vissa kemikalier är miljöfarliga. För att skydda miljön mot att transportererna sker med säkerhetsmässigt bristfälliga fartyg kan myndigheterna införa regler som är kostnadskrävande eller i värsta fall gör att fartygen ej kan användas på avsett vis.

#### **5.6. Konkurrens**

SRAB har ett flertal konkurrenter. Många av dessa är betydligt större, har längre verksamhetshistorik samt är finansiellt starkare än SRAB. Ökad konkurrens kan innebära negativa försäljnings- och resultat effekter.

#### **5.7. Beroende av valutaförändringar**

Valutaförändringar berör SRAB huvudsakligen genom förändringar i USD-, NOK- och EUR-kursen i förhållande till SEK.

## **6. Varför First North?**

First North är en alternativ marknadsplats som drivs av Stockholmsbörsen AB. Bolag vars aktier handlas på First North är inte skyldiga att följa samma regler som börsnoterade bolag, utan ett mindre omfattande regelverk anpassat till företrädesvis mindre bolag och tillväxtbolag. En placering i ett bolag vars aktier handlas på First North kan därför vara mer riskfylld än en placering i ett börsnoterat bolag. Alla bolag vars aktier handlas på First North har en Certified Adviser som övervakar att bolaget lever upp till First Norths regelverk för informationsgivning till marknaden och investerare. Certified Adviser granskar bolag vars aktier skall tas upp till handel på First North. Stockholmsbörsen AB godkänner ansökan om upptagande till sådan handel.

SRAB ser två viktiga fördelar med en notering på First North. För det första erbjuder First North den bästa tillgången till investerarkapital i Norden, mycket tack vare den geografiska spridningen i regionen och att marknadsplatsen har en kvalitetsstämpel som lockar till sig både nordiska och internationella investerare. Dessutom har First North ett enklare regelsystem som passar bättre för bolag i SRABs storleksklass.

## **7. Styrelse och ledning**

Vad avser styrelsen och ledningen i SRAB har de inte varit involverade i konkurser, likvidationer eller liknande förfaranden de senaste fem åren. De har ej heller dömts i bedrägerirelaterade mål under de senaste fem åren.

### **7.1. Ledning**

Rolf Hollmén, f. 1952, Verkställande direktör  
Styrelseledamot i Crew Chart Ship Management AB, Norswede Shipping KS, Greith AB och Knaper Förvaltning AB.  
135.000 B-aktier via bolag.

### **7.2. Styrelseledamöter**

Michael Berlin, f. 1953, styrelseordförande.  
Invald 1999.  
VD i Belmagon AB. Styrelseordförande i Triple Sign System AB och styrelseledamot i Örnholmen i Vårberg AB.  
Aktieinnehav: 284.040 A-aktier och 245.732 B-aktier via bolag.

Peter Frisk, f. 1945, styrelseledamot  
Invald 1999.  
VD i Medklippan AB.  
Aktieinnehav: 11.180 B-aktier privat.

Karl Mosvold, f. 1941, styrelseledamot  
Invald 2004.  
Styrelseordförande i Mosvold & Co. AS, Mosvold Chemical AS, Chemtrans AS & KS, Kagemo Invest AS och EMO AS, Mosvold Næring AS och Bergshav Cape KS.  
Aktieinnehav: 357.254 A-aktier och 964.550 B-aktier via bolag.

Bernt Plotek, f. 1949, styrelseledamot  
Invald 2000.  
VD och styrelseordförande i Svea Lands S.A.  
Styrelseordförande i Emendum AB och Mobile Datenhallen GmbH.  
Aktieinnehav: 2.037.550 A-aktier och 5.166.147 B-aktier privat och via bolag.

Lars Swahn, f. 1948, styrelseledamot  
Invald 1993.  
VD i Svenska Bostadsfonden Management AB  
Aktieinnehav: 201.496 A-aktier och 32.728 B-aktier via bolag.

## 8. Betydelsefulla avtal och patent

Enligt Bolagets bedömning är inte villkoren i något av de avtal som ingås inom ramen för den ordinarie verksamheten avvikande från vad som är sedvanligt förekommande inom branschen. Bolaget har avtal med EBS-management och Crew Chart Management, vilka har hand om besättningen och teknisk management på fartygen.

- Fartyget Skagica går på spotmarknaden, som fartygsmäklare används Bergen Tanker Brokers i Norge, vilka man har ett mäklaravtal med.
- M/T Arctica är sysselsatt på ett tidscerteparti med Ivar Lundh & Co AB fram till sommaren 2007.
- Båtarna i Norswede går på tidscerteparti, avtalspart är Union Transport Co och löper till mars 2008.
- Två nya fartyg har beställts, första fartyget levereras under fjärde kvartalet 2006. För finansieringsupplägg och avtalsupplägg se rubrik nedan SRAB Kemtank 1.

### 8.1. SRAB Kemtank 1

SRAB har tecknat avtal med varvet Med Marine i Turkiet om att förvärva kemikalietankern M/T Pakri Victory. Fartyget är uthyrt på ett femårigt avtal. Fartyget kommer att finansieras genom banklån och genom en nyemission i dotterbolaget SRAB Kemtank 1 AB.

#### Bareboatcerteparti

SRAB Kemtanks dotterbolag Pakri Victory Ltd hyr ut fartyget M/T Pakri Victory på bareboatcerteparti till SRAB Shipping. Certepartivillkoren är baserade på s.k. ”hell and high water”-principer, vilket innebär att hyresbetalningar m.m. skall garanteras av SRAB Shipping oavsett eventuella driftstörningar eller problem för SRAB Shipping att i sin tur erhålla hyresbetalningar från underliggande befraktare, Pakri Tankers Oü.

#### Aktieägaravtal

Mellan SRAB Shipping och preferensaktieägarna finns ett aktieägaravtal som bl.a. anger att preferensaktier skall hembjudas till stamaktieägarna före eventuell avyttring. Aktieägaravtalet innehåller även reglering av styrelsens sammansättning. Enligt dess reglering äger SRAB Shipping rätt att utse två ordinarie styrelseledamöter samt två suppleanter, och preferensaktieägarna en ordinarie styrelseledamot samt en suppleant. Aktieägaravtalet innehåller även en reglering som innebär att SRAB Shipping garanterar preferensaktieutdelning. Aktieägaravtalet innehåller vidare en säljoption som innebär att preferensaktieägarna har en rättighet att sälja preferensaktier till SRAB Shipping efter fem år. Köpeskillingen ska motsvara 107 procent av emissionskursen samt med tillägg om 35 procent av mellanskillnaden mellan fartygets marknadsvärde och bokförda värde. Aktieägaravtalet innehåller dessutom en rättighet för SRAB Shipping att förvärva preferensaktierna efter 30 månader. Köpeskillingen ska motsvara 107 procent av emissionskursen samt med tillägg om 35 procent av mellanskillnaden mellan fartygets marknadsvärde och bokförda värde.

#### Krediter och säkerheter

Pakri Victory Ltd har ingått ett tioårigt kreditavtal med Östgöta Enskilda Bank om sammanlagt cirka 9,6 MEUR (88,8 MSEK) för finansiering av fartyget. Pakri Victory Ltd har även ingått ett tioårigt kreditavtal med Ålandsbanken om sammanlagt cirka 3,2 MEUR (29,6 MSEK). Båda kreditavtalen garanteras av SRAB Shipping. Tidcertepartiet gentemot Pakri

## **SRAB Shipping AB (publ)**

Tankers samt bankgarantin och hyresinbetalningarna är pantförskrivna som säkerhet för fullgörandet av bankavtalen.

### **8.2. Patent**

SRAB innehar inga patent i dagsläget.

## 9. Ägarstruktur

VD Rolf Hollmén äger 135.000 B-aktier via bolag.

Certified Adviser Stockholm Corporate Finance och bolagets anställda äger i dagsläget inga aktier i SRAB.

Roll	Ägare	Totalt antal		A-aktier	B-aktier	Andel av kapital, %	Andel av röster, %
		Aktier					
Styrelseledamot	Bernt Plotek privat och med bolag	7 292 697		2 037 550	5 166 147	30,0%	38,5%
	Försäkringsbolaget Alandia	700 000		467 080	232 920	2,9%	7,4%
Styrelseledamot	Karl Mosvold med bolag	1 321 804		357 254	964 550	5,4%	6,8%
	Ulf Barkman privat och med bolag	438 000		400 000	38 000	1,8%	6,1%
	Ivar Lundh & Co AB	585 430		304 920	280 510	2,4%	5,0%
Styrelseordförande	Belmagon AB	529 772		284 040	245 732	2,2%	4,6%
	Marianne Rapp	2 164 300		–	2 164 300	8,9%	3,3%
	James Croft, privat, bolag och familj	698 777		158 470	540 307	2,9%	3,2%
Styrelseledamot	Lars Swahn med bolag	234 224		201 496	32 728	1,0%	3,1%
	Royal Skandia Life Ass EIB	1 200 000		–	1 200 000	4,9%	1,8%
	Hans-Otto Ramels dödsbo	168 520		114 780	53 740	0,7%	1,8%
	Övriga aktieägare	9 014 896		331 710	8 772 186	37,0%	18,2%
	<b>Totalt</b>	<b>24 348 420</b>		<b>4 657 300</b>	<b>19 691 120</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 10. Aktiebaserade incitamentsprogram

SRAB har inga utestående incitamentsprogram i dagsläget.

## 11. Transaktioner med närstående

Styrelseledamöterna Bernt Plotek, Michael Berlin och Karl Mosvold har tecknat preferensaktier i dotterbolaget SRAB Kemtank 1.

## 12. Datum för nästa bokslutskommuniké

Den 14 februari 2007.

## 13. Certified Adviser

Kristian Tasala på Stockholm Corporate Finance.

## 14. Tvister

SRAB har inte varit i några rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden under de senast tolv månaderna som nyligen haft eller skulle kunna få betydande effekter på SRABs finansiella ställning eller lönsamhet. Inte heller är SRAB part i något sådant ärende som ännu inte är avgjort. Bolaget är inte heller medvetet om något sådant ärende som kan uppkomma.

## 15. Vinstintjäningsförmåga

SRAB räknar med att redovisa ett positivt resultat för år 2007 och framåt.

Efter genomfört förvärv och finansiering av det första av två nybyggda fartyg som levereras under november 2006 och våren 2007, har SRAB en tillfredsställande nettokassa för att kunna bedriva verksamheten. Ytterligare förvärv av fartyg nummer två och det tredje optionsfartyget, samt eventuella ytterligare fartyg kommer att finansieras genom emissioner i moder- eller dotterbolag, genom bankfinansiering samt genom att eventuellt sälja existerande tillgångar.

*Styrelsen för SRAB är ansvarig för innehållet i denna bolagsbeskrivning. Styrelsen för SRAB försäkrar härmed att den vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna i bolagsbeskrivningen, såvitt den känner till, överensstämmer med de faktiska förhållandena och att ingenting har utelämnats som skulle kunna påverka den bild av SRAB som skapas av bolagsbeskrivningen.*

**SRAB Shipping AB (publ)**  
Box 27233, SE-102 53 STOCKHOLM  
Tel +46-8-534 899 00, Fax +46-8-534 899 01  
E-mail [info@srab.se](mailto:info@srab.se)