



# Noteringsmemorandum

Ramlösa shipping AB (publ)

Spotlight Stock Market ("Spotlight") är ett värdepappersbolag under Finansinspektionens tillsyn. Spotlight driver en s.k. MTF-plattform. Bolag som är listade på Spotlight har förbundit sig att följa Spotlights regelverk. Regelverket syftar bland annat till att säkerställa att aktieägare och övriga aktörer på marknaden får korrekt, omedelbar och samtidig information om alla omständigheter som kan påverka bolagets aktiekurs. Handeln på Spotlight sker i ett elektroniskt handelssystem som är tillgängligt för de banker och fondkommissionärer som är anslutna till Spotlight Stock Market. Det innebär att den som vill köpa eller sälja aktier som är listade på Spotlight kan använda de banker eller fondkommissionärer som är medlemmar hos Spotlight. Regelverket och aktiekurser återfinns på Spotlights hemsida ([www.spotlightstockmarket.com](http://www.spotlightstockmarket.com)). Bolag vars aktier handlas på Spotlight omfattas inte av alla lagregler som gäller för ett bolag noterat på en s.k. reglerad marknad. Spotlight har genom sitt regelverk valt att tillämpa flertalet av dessa lagregler.

**SKILLS**  
CORPORATE FINANCE

## Viktig information till investerare

Detta Noteringsmemorandum ("Memorandum") har upprättats med anledning av att styrelsen i Ramlösa shipping AB (publ), ett svenskt publikt aktiebolag med org.nr 559377-9522, har beslutat att ansöka om att Bolagets aktier ska tas upp till handel på Spotlight Stock Market ("Spotlight") som är en så kallad handelsplattform eller MTF som inte har samma juridiska status som en reglerad marknad.

### Definitioner

Med "Bolaget" eller "Ramlösa shipping" avses, beroende på sammanhanget, Ramlösa shipping AB (publ), org.nr 559377-9522. Med "Memorandum" avses detta Noteringsmemorandum.

Med "Euroclear" avses Euroclear Sweden AB, org.nr 556112-8074. Med "Spotlight" avses, i enlighet med Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2014/65, Spotlight Stock Market, den multilaterala handelsplattformen och tillväxtmarknaden för små och medelstora företag som bedrivs av Spotlight Stock Market AB.

Hänvisning till "SEK", "TSEK", "MSEK" och "miljoner SEK" avser svenska kronor, tusen svenska kronor respektive miljoner svenska kronor. Hänvisning till "EUR" och "MEUR" avser euro och miljoner euro. Hänvisning till "USD" och "MUSD" avser amerikanska dollar och miljoner amerikanska dollar.

### Undantag från prospektskyldighet

Bolagets erbjudande omfattas inte av prospektkrav och har inte granskats och godkänts av Finansinspektionen och har således inte upprättats i enlighet med förordningen (EU) 2017/1129 eller Kommissionens delegerade Förordning (EU) 2019/980. Noteringsmemorandumet har således inte godkänts av eller registrerats hos Finansinspektionen i egenskap av behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1129. Noteringsmemorandumet har enbart upprättats i samband med en ansökan om upptagande till handel av aktierna i Bolaget på Spotlight och innehåller inte något erbjudande till allmänheten om att teckna eller på annat sätt förvärva aktier eller andra finansiella instrument i Bolaget, vare sig i Sverige eller i någon annan jurisdiktion.

Noteringsmemorandumet, eller i övrigt till Noteringsmemorandumet hänförligt material, får ej distribueras eller publiceras i någon jurisdiktion annat än i enlighet med gällande lagar och regler. Mottagaren av Noteringsmemorandumet är skyldig att informera sig om och följa dessa restriktioner, och får inte publicera eller distribuera Noteringsmemorandumet i strid med tillämpliga lagar och regler. Åtgärder i strid med dessa restriktioner kan utgöra brott mot tillämplig värdepapperslagstiftning. Aktierna i Ramlösa shipping har inte registrerats och kommer inte att registreras enligt United States Securities Act från 1933 i dess nuvarande lydelse ("U.S. Securities Act") eller värdepapperslagstiftningen i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA och får inte erbjudas, säljas eller på annat sätt överföras, direkt eller indirekt, i eller till USA, förutom enligt ett tillämpligt undantag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av registreringskraven i U.S. Securities Act och i enlighet med värdepapperslagstiftningen i relevant delstat eller annan jurisdiktion i USA. En investering i värdepapper är förenad med vissa risker och investerare uppmanas att särskilt läsa avsnittet "Riskfaktorer". När investerare fattar ett investeringsbeslut måste de förlita sig på sin egen bedömning av Bolaget, inklusive föreliggande sakförhållanden och risker. Inför ett investeringsbeslut bör potentiella investerare anlita sina egna professionella rådgivare samt noga utvärdera och överväga investeringsbeslutet. Investerare får endast förlita sig på informationen i denna Noteringsmemorandum samt eventuella tillägg till denna Noteringsmemorandum. Ingen person är behörig att lämna någon annan information eller göra några andra uttalanden än de som finns i denna Noteringsmemorandum.

Om så ändå sker ska sådan information eller sådana uttalanden inte anses ha godkänts av Bolaget och Bolaget ansvarar inte för sådan information eller sådana uttalanden.

Noteringsmemorandumet regleras av svensk rätt.

### Twister och tillämplig lag

Noteringsmemorandumet regleras exklusivt av svensk rätt. Tvist i anledning av innehållet i Noteringsmemorandumet och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska avgöras av svensk domstol.

### Marknads- och branschinformation

Noteringsmemorandumet innehåller viss historisk marknads- och branschinformation. I det fall informationen har hämtats från tredje part ansvarar Bolaget för att informationen har återgivits korrekt. Såvitt Bolaget känner till har inga uppgifter utelämnats på ett sätt som skulle göra informationen felaktig eller missvisande i förhållande till de ursprungliga källorna.

### Framåtriktad information

Noteringsmemorandumet innehåller viss framåtriktad information som återspeglar Bolagets aktuella syn på framtida händelser samt finansiell och operativ utveckling. Ord som "avses", "bedöms", "förväntas", "kan", "planerar", "uppskattar" och andra uttryck som innebär indikationer eller förutsägelser avseende framtida utveckling eller trender, och som inte är grundad på historiska fakta, utgör framåtriktad information. Framåtriktad information är alltid förenad med osäkerhet. Någon försäkran att uttalanden eller bedömningar avseende framtida förhållanden kommer att realiseras lämnas därför inte, varken uttryckligen eller underförstått. Bolaget åtar sig inte att offentliggöra uppdateringar eller revideringar av uttalanden eller bedömningar avseende framtida förhållanden till följd av ny information eller liknande som framkommer efter offentliggörandet av Noteringsmemorandumet, utöver vad som följer av tillämplig lagstiftning.

### Information från tredje part

Noteringsmemorandumet innehåller information som har hämtats från tredje part. All sådan information har återgivits korrekt. Även om Bolaget anser att dessa källor är tillförlitliga har ingen oberoende verifiering gjorts, varför riktigheten eller fullständigheten inte kan garanteras. Såvitt Bolaget känner till och kan försäkra genom jämförelse med annan information som offentliggjorts av tredje parter varifrån informationen hämtats, har dock inte uppgifter utelämnats på ett sätt som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller missvisande.

### Presentation av finansiell information

Viss finansiell information har avrundats och annan information som presenteras i Noteringsmemorandumet har sammanfattats för att göra informationen lättillgänglig för läsaren. Följaktligen överensstämmer inte siffrorna i vissa kolumner exakt med angiven totalsumma. Förutom när så uttryckligen anges i Noteringsmemorandumet har ingen information i Noteringsmemorandumet granskats eller reviderats av Bolagets revisorer.

### Handlingar införlivade genom hänvisning

Detta Noteringsmemorandum ska läsas tillsammans med resultat- och balansräkningar med tillhörande noter, kassaflödesanalyser och, i förekommande fall, revisionsberättelser ur följande av Bolaget tidigare avlämnade rapporter, vilka införlivas genom hänvisning.

De handlingar som införlivas genom hänvisning är:

- Proformaredovisning för räkenskapsåret 2023 samt för perioden 1 januari till 30 juni 2024.
- Delårsrapport för perioden 1 januari – 30 juni 2024
- Reviderad årsredovisning för räkenskapsåret 2023
- Reviderad årsredovisning för räkenskapsåret 2022

Handlingarna finns tillgängliga på Bolagets hemsida: [www.ramlosashipping.se](http://www.ramlosashipping.se)

### Finansiell kalender

#### 2024

#### Q3 2024 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 26 november 2024

#### 2025

#### Bokslutskommuniké 2024:

Styrelsemöte och publicering: Fredag 28 februari 2025

#### Q1 2025 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 27 maj 2025

#### Årsredovisning 2024:

Publiceringsdatum: Torsdag 29 maj 2025

#### Ordinarie bolagsstämma:

Torsdag 12 juni 2025

#### Q2 2025 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 26 augusti 2025

# Innehållsförteckning

<b>2</b>	Viktig information till investerare
<b>4</b>	Risikfaktorer
<b>7</b>	Bakgrund och motiv
<b>8</b>	VD har ordet
<b>10</b>	Verksamhets- och marknadsbeskrivning
<b>25</b>	Finansiell information
<b>32</b>	Kommentarer till den finansiella informationen
<b>34</b>	Proformaredovisning
<b>41</b>	Revisors rapport avseende proformaredovisning
<b>43</b>	Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer
<b>48</b>	Aktier, aktiekapital och ägarförhållande
<b>52</b>	Legala frågor och kompletterande information om organisationen
<b>54</b>	Bolagsordning
<b>55</b>	Tillgängliga dokument
<b>56</b>	Adresser

# Riskfaktorer

En investering i värdepapper är förenad med risk. I detta avsnitt beskrivs de riskfaktorer som anses väsentliga för Ramlösa shippings verksamhet och framtida utveckling. De riskfaktorer som anges i detta avsnitt är endast begränsade till sådana risker som bedöms vara specifika för Bolaget och Bolagets värdepapper och som bedöms vara väsentliga för att en investerare ska kunna fatta ett välgrundat investeringsbeslut. Riskfaktorerna kan på grund av omvärldsfaktorer och Bolagets affärsinriktning vara svåra att kvantifiera. Hela det investerade kapitalet kan förloras. I företag med ringa eller begränsad historik kan risken ses som extra stor.

Ramlösa shipping har bedömt riskernas väsentlighet på grundval av sannolikheten för att riskerna realiserar och den potentiella omfattning av negativa konsekvenser som kan följa av att riskerna realiserar. Riskfaktorerna presenteras i ett begränsat antal kategorier vilka omfattar risker relaterade till Ramlösa shippings verksamhet, bransch, legala och regulatoriska risker, finansiella risker samt risker relaterade till Ramlösa shippings värdepapper. Riskfaktorerna som presenteras nedan är baserad på Bolagets bedömning och tillgänglig information per dagen för Noteringsmemorandumet. De riskfaktorer som per dagen för Noteringsmemorandumet bedöms vara mest väsentliga, med beaktande av sannolikheten att riskerna förverkligas och den förväntade omfattningen av riskernas negativa effekter, presenteras först inom varje kategori medan riskfaktorerna därefter presenteras utan särskild rangordning. Bedömningen görs på en kvalitativ skala med beteckningarna liten, medel och stor.

## Affärs- och verksamhetsrelaterade risker

### Beroende av nyckelpersoner

Per dagen för Noteringsmemorandumet har Bolaget inga anställda. Ramlösa shipping är ett mindre bolag som består av en begränsad organisation med ett begränsat antal konsulter samt ett antal nära samarbeten med olika partners. Bolaget är därför beroende av ett antal nyckelpersoner som besitter internt kunnande och har omfattande erfarenhet inom området vilket Bolaget verkar. Per dagen för Noteringsmemorandumet finns fyra nyckelpersoner i Bolaget. Om någon eller flera av dessa skulle lämna Bolaget kan det försena och/eller försvåra den fortsatta utvecklingen. Vidare finns det en risk att Bolaget inte lyckas attrahera och behålla kvalificerade nyckelpersoner eller att detta inte kan ske på för Bolaget fördelaktiga villkor vilket kan medföra negativa konsekvenser för Bolagets verksamhet och resultat.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

### Osäkerhet i marknadsutveckling

Ramlösa shipping verkar på en marknad som förväntas uppvisa fortsatt tillväxt och goda intjäningsmöjligheter under de kommande åren. Dock kan marknaderna utvecklas i en för Bolaget ofördelaktig riktning på grund av förändrade makroekonomiska faktorer, teknisk utveckling, nya regelverk eller andra omvärldsfaktorer som ligger utanför Bolagets kontroll. Sådana händelser medför risker som negativt kan påverka Bolagets lönsamhet och ekonomiska ställning.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel inverkan på Bolaget.

### Konkurrens inom sjöfartsfrakt samt från andra transportformer

Ramlösa shipping verkar på en konkurrensutsatt marknad. Bolaget kan därmed komma att utsättas för konkurrens från ett flertal andra företag med satsningar inom motsvarande

område. Flera av dessa företag kan ha större finansiella resurser än Bolaget. Om denna risk skulle realiseras kan det medföra negativa konsekvenser för Bolagets verksamhet och resultat.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en liten negativ inverkan på Bolaget.

Ramlösa shipping kan även komma att utsättas för konkurrens från andra transportformer, såsom järnvägs- och lufttransport. Denna ökade konkurrens kan påverka både marknadsandelar och marginaler för sjöfartsföretagen. Speciellt på kortare sträckor eller för varor som kräver snabb leverans kan järnvägs- och flygtransport erbjuda mer attraktiva alternativ för kunder, vilket minskar efterfrågan på sjöfrakttjänster och kan därmed medföra negativa konsekvenser för Bolagets verksamhet och resultat. För att minska dessa risker arbetar Bolaget med att operera inom olika marknadssegment inom sjöfartsfrakt och har varierande riskprofiler för att diversifiera Bolagets portfölj.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som liten. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en liten negativ inverkan på Bolaget.

### Överkapacitet och fraktrater

Ramlösa shipping kan komma att påverkas av överkapacitet på sjöfraktsmarknaden som uppstår när utbudet av frakttjänster överstiger efterfrågan, vilket leder till att fraktrater pressas ner och lönsamheten för rederierna minskar. Detta fenomen är särskilt påtagligt under lågkonjunkturperioder när handelsvolymerna sjunker och konkurrensen om frakten intensifieras. Under sådana förhållanden kan de fartyg som Bolaget indirekt äger tvingas sänka priserna för att behålla marknadsandelar, vilket ytterligare påverkar Bolagets ekonomiska resultat negativt.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

### Väderförhållanden, politisk instabilitet och andra oförutsebara händelser

Ramlösa shippings verksamhet kan komma att påverkas av extrema väderförhållanden, såsom stormar och orkaner, politisk instabilitet i viktiga handelsrutter eller andra oförutsägbara händelser. Detta kan leda till betydande störningar i fraktoperationer genom exempelvis olyckor på grund av naturkatastrofer vilket leda till skador på fartyg och förseningar. Vid framför allt så kallade time charter-kontrakt ansvarar fartygsägaren för underhåll, reparationer och försäkringar av fartygen vilket gör att vid skador på fartygen, kan Bolagets ekonomiska resultat påverkas negativt eftersom Bolaget är andelsägare i sådana fartyg.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

### Legala och regulatoriska risker

#### Regulatoriska och miljömässiga krav

Ramlösa shippings verksamhet, liksom de bolag som ägs av Ramlösa shipping och som i sin tur äger fartygen, kan vara föremål för strikta miljöregler, såsom IMO 2020, som kräver att fartyg använder bränslen med lägre svavelhalt. Om de fartyg som Bolaget har andelar i omfattas av dessa regler kan det leda till ökade driftskostnader, vilket i sin tur kan påverka Bolagets resultat negativt.

Nya regler om utsläpp och miljöpåverkan samt tillstånd som kan komma att krävas för att Bolaget och/eller bolagen som äger fartygen ska få bedriva sin verksamhet, kan dels leda till dyra uppgraderingar och ombyggnationer av fartyg, dels finns en risk att Bolaget och/eller bolagen som äger fartygen inte erhåller sådana tillstånd i den omfattning som Bolaget förväntar sig för att kunna bedriva Bolagets verksamhet. En eventuell tillståndsprocess kan också komma att bli både tids- och kapitalkrävande, vilket kan försena Bolagets planerade intäkter och därmed ge en negativ inverkan på Bolagets resultat.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

#### Motpartsrisiker

Ramlösa shippings viktigaste motpart är Befraktaren, d.v.s. det rederi som undertecknar och betalar hyra för Bolagets fartyg. Det är Bolagets uppfattning att Befraktaren ska ha en stark finansiell ställning och långsiktig förmåga att betala hyror och underhålla fartygen på ett bra sätt. Bolaget tar icke desto mindre en motpartsrisk i sin relation med Befraktaren och kommer att lida förluster i händelse av att Befraktaren inte uppfyller sina förpliktelser. Det ingångna avtalet med Befraktaren regleras enligt internationell lag, vilket Bolagets styrelse anser ger goda juridiska förutsättningar för Bolaget att tillgodose sina och aktieägarnas intressen och rättigheter.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

### Finansiella risker

#### Intjäningsförmåga och framtida kapitalbehov

I affärsverksamhet finns alltid en möjlighet att tillväxten inte utvecklas exakt som planerat, vilket kan påverka företagets framtida intjäningsförmåga och utvecklingsmöjligheter. Detta är dock inte nödvändigtvis förknippat med betydande lönsamhetsproblem, utan kan snarare leda till en justering av tillväxtplaner och strategier.

Framtida kapitalanskaffningsåtgärder kan resultera i utspädning av ägandet i Bolaget för de aktieägare som väljer att inte delta i eventuella kommande nyemissioner. Det finns en möjlighet att Bolaget då inte kommer att kunna erhålla nödvändig finansiering eller att sådan finansiering inte kan erhållas på fördelaktiga villkor för befintliga aktieägare. Om ytterligare finansiering inte skulle erhållas vid rätt tidpunkt, kan det innebära att Bolaget måste skjuta upp, justera, eller omprioritera vissa verksamheter. Detta kan potentiellt ha en viss inverkan på Bolagets utvecklingsmöjligheter och intjäningsförmåga, men risken bedöms vara liten.

Bolaget bedömer sannolikheten för att denna risk inträffar som liten, och att om den förverkligas, skulle ha en liten negativ inverkan på Bolaget.

#### Valutarisker

Sjöfraktsindustrin är global och transaktioner sker ofta i olika valutor. Valutakurser kan fluktuera betydligt över tid, vilket kan påverka Bolagets kostnader och intäkter. Ogynnsamma förändringar i valutor som Bolaget hanterar kan leda till minskade vinster eller till och med förluster för Bolaget.

Bolaget hanterar valutarisken genom att ha både intäkter och lån i matchande valuta (USD och EUR), vilket skapar ekonomisk stabilitet. Däremot sker utdelningar och återköp i SEK, varför det finns en kursrisk när medel ska överföras till aktieägarna.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som liten. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en liten negativ inverkan på Bolaget.

### Risker relaterade till Bolagets aktier

#### Likviditeten i Bolagets aktier

Före den planerade listningen på Spotlight Stock Market har det inte förekommit någon organiserad handel med Ramlösa shippings aktier. Bolaget kan inte förutse investerarens intresse för Bolaget och det finns därmed en risk för att en aktiv och likvid handel inte utvecklas eller, om den utvecklas, att den inte kan bibehållas. I samband med den planerade listningen genomförs en nyemission. Totalt omfattade ingångna lock up-avtal cirka 32,1 procent av aktierna och rösterna i Bolaget före nyemissionens genomförande och cirka 29,6 procent av aktierna och rösterna i Bolaget efter nyemissionens genomförande, varvid procentsatsen i sistnämnda fall baserats på antagandet att samtliga nya aktier inom ramen för nyemissionen tecknades. Ingångna lock up-avtal kan ha en negativ inverkan på Bolagets aktiers likviditet och kan resultera i lägre handelsvolym. Utöver lock up-förbindelse föreligger inga inskränkningar i rätten att fritt överlåta aktien.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

#### **Utspädning genom framtida emissioner eller aktierelaterade instrument**

Ramlösa shipping kommer med största sannolikhet i framtiden att behöva anskaffa ytterligare kapital genom utgivande av aktierelaterade värdepapper såsom aktier, teckningsoptioner eller konvertibler. En emission av ytterligare värdepapper kan leda till att aktiekursen går ner och leda till en utspädning av befintliga aktieägares ekonomiska rättigheter och rösträtt. Om emission genomförs med företrädesrätt för befintliga aktieägare kan aktieägarna försvara sig mot utspädning genom att teckna ytterligare värdepapper, vilket förutsätter en ytterligare investering i Bolaget. En sådan emission kan också göras utan företräde för befintliga aktieägare, i vilket fall aktieägaren inte har någon möjlighet att skydda sig mot utspädning. Om Bolaget i framtiden behöver anskaffa ytterligare kapital genom emission av aktierelaterade värdepapper skulle detta kunna ha en negativ inverkan på Bolagets aktiekurs, vilket i sin tur även inverkar negativt på befintliga aktieägare.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

#### **Utdelningar**

Aktieägare kommer att vara berättigade till framtida utdelningar som beslutas efter genomförandet av emissionen. Storleken på framtida utdelningar beror på faktorer som bolagets resultat, finansiella ställning, kassaflöden, rörelsekapitalbehov, efterlevnad av lånevillkor, samt legala och finansiella restriktioner. Hittills har ingen utdelning gjorts till aktieägarna under den historiska period som presenteras i Noteringsmemorandumet. Det finns en risk att bolaget i framtiden saknar utdelningsbara medel eller att aktieägarna beslutar att inte ge utdelning.

Bolaget bedömer sannolikheten för att risken inträffar som medel. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medel negativ inverkan på Bolaget.

# Bakgrund och motiv

**R**amlösa shipping, grundat 2022, är ett svenskt invest- mentbolag som investerar i internationell sjöfart genom ägande av andelar i fartyg via fartygsägande bolag. Bolaget utvärderar löpande möjligheter att förvärva andelar av fartyg, med målsättningen att den förväntade avkastningen uppgår till minst 20 procent per år.

Bolagets investeringar bedöms utifrån tillverkningsår, teknisk status, geografiska regioner, sjöfartssegment, befraktningskon- trakt samt bedömda exitmöjligheter. Investeringsportföljen ska vara riskdiversifierad och upprätthålla en balans i sin exponering. Portföljen består idag av tre olika innehav.

- **Leonardo B** byggdes år 2003 och är ett 125 meter långt LPG- tankfartyg, specialiserat på transport av flytande petroleum gas (LPG).
- **Chemtrans Mobile** byggdes år 2016 och är ett 184 meter långt kemikalie- och oljeprodukttankfartyg som transporterar kemikalier och oljeprodukter.
- **MV Perseus** byggdes år 2008 och är ett 140 meter långt feederfartyg som är specialiserad för transport av containers.

Ramlösa shippings team besitter lång erfarenhet och ett brett branschnätverk inom både sjöfart och finans.

Styrelsen i Ramlösa shipping beslutade under våren 2024 att inleda en noteringsprocess för upptagande till handel av Bolagets aktier. Noteringsmemorandumet har granskats och godkänts av Spotlight Stock Market. Godkännandet innebär inte någon garanti från Spotlight om att sakuppgifterna i memorandumet

är korrekta eller fullständiga. Preliminär första dag för handel uppskattas bli den 25 oktober 2024, förutsatt godkänd ansökan.

Ramlösa shippings kommande notering på Spotlight är ett nat- urligt steg i Bolagets utveckling, det ger Bolaget en kvalitets- stämpel och främjar varumärkesbyggandet samtidigt som det ger närhet till kapitalmarknaden. Noteringen bidrar också till att skapa likviditet för bolagets aktieägare, samtidigt som Ramlösa, genom noteringen, ytterligare tillgängliggör möjligheten för svenska investerare att investera i global sjöfart. Att Bolaget underkastar sig Spotlight Stock Markets regelverk ger också en enkelhet och tydlighet för investerare.

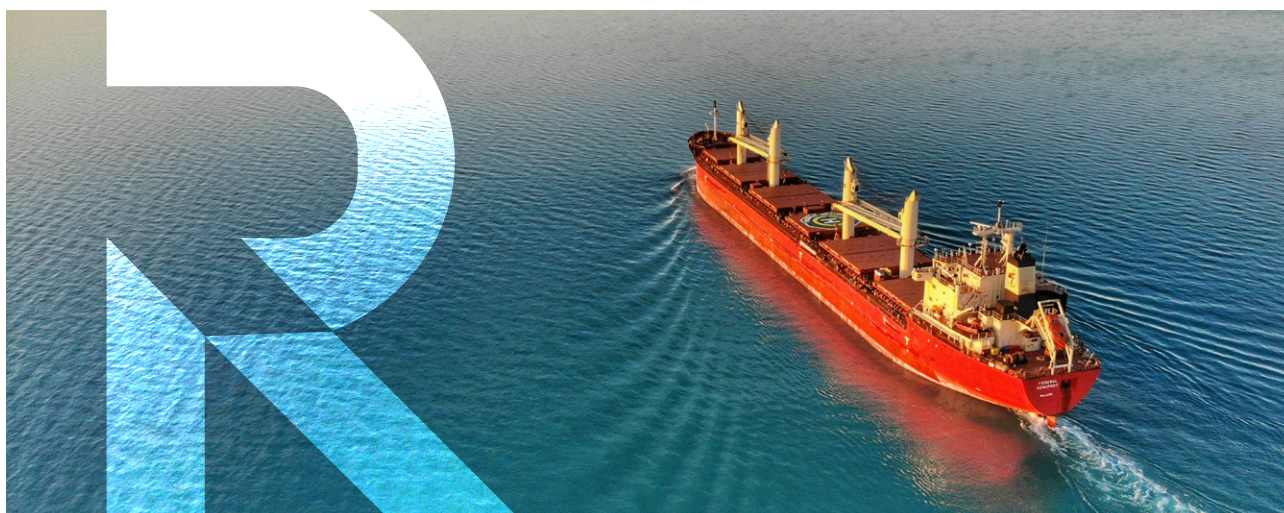
## Styrelsens ansvarsförsäkran

Styrelsen ansvarar för detta dokument och har vidtagit alla rimliga åtgärder för att säkerställa att den information som lämnas är korrekt, fullständig och att ingenting utelämnats som kan påverka bedömningen av Bolaget.

Helsingborg den 16 oktober 2024

## Ramlösa shipping AB

Thomas Angskog	Stefan Norrsell	Magnus Granander
Theo Erdmann	Carolina Uiff	



# VD har ordet

Så länge jag kan minnas har havet haft en dragningskraft på mig, något jag vet att jag delar med många. Lyckliga omständigheter gav mig för några år sedan möjligheten att ta steget till att investera i kommersiell sjöfart. Snart var jag omgärdad av fantastiska människor från olika delar av världen som hade en sak gemensamt - framgång och gedigen erfarenhet av sjöfart och investeringar på internationell nivå.

**R**amlösa bildades och gruppens första projekt blev en råoljetanker på 229 meter. Ett drygt år senare hade vi sålt vår andel i fartyget och kunde tillgodoräkna oss en ansevärd vinst, motsvarande en IRR på 83 procent.

Sedan vår första affär har vi investerat i ytterligare tre fartyg, som alla är inom olika sjöfartssektorer vilket ger riskspridning och goda förutsättningar att generera attraktiva vinster för våra aktieägare. Investeringarna kommer slutföras under 2024.

## Våra fartygsinvesteringar

**Leonardo B** byggdes år 2003 och är ett 125 meter långt LPG-tankfartyg, specialiserat på transport av flytande petroleumgas (LPG)

**Chemtrans Mobile** byggdes år 2016 och är ett 184 meter långt kemikalie- och oljeprodukttankfartyg som transporterar kemikalier och oljeprodukter

**Perseus** byggdes år 2008 och är ett 140 meter långt feederfartyg som är specialiserat för transport av containers

Våra investeringar genomförs via fartygsägande bolag tillsammans med erfarna partners, med riktlinjerna att de ska innebära en låg risk för kapitalet och kunna ge minst 20 procent årlig avkastning, sammanräknat efter försäljningen. Vi söker efter fartyg som är väl underhållna och med attraktiva kontrakt mot leasingtagaren av fartyget för att säkra kassaflöden.

Vår historik bevisar tydligt att vi har nätverket, expertisen och genomförandeförmågan som krävs för att identifiera och slutföra de få affärer som uppfyller bolagets strikta krav på avkastning och risk.

Att delta i fartygsinvesteringar i denna storleksklass är i första hand förbehållet investerare som själva har en shippingbakgrund. Den bredare allmänheten har haft begränsad möjlighet



**”Vår historik bevisar tydligt att vi har nätverket, expertisen och genomförandeförmågan som krävs för att identifiera och slutföra de få affärer som uppfyller bolagets strikta krav på avkastning och risk.”**





till exponering mot denna marknad. Det är med bakgrund i detta som Ramlösa shipping kommit till. Ramlösa shipping ska bli det bästa investeringsalternativet för svenska investerare som vill investera i global sjöfart.

Blickar jag tillbaka på 2024 kan jag konstatera att vi har haft en mycket spännande start på året. Vi har lagt en stabil grund för att försätta navigera mot vårt långsiktiga mål. Noteringen är en viktig milstolpe för oss.

Fartygsinvesteringar har en högre riskprofil än investeringar i fastigheter, men även likheter. Belåning och försäkring av tillgången, liksom det juridiska ramverket, är väl standardiserat. Beskattning och lokala faktorer är mindre faktorer vid investering i fartyg än i fastigheter. Fartygsinvesteringar berörs i stället mer av det större geopolitiska spelet. Framför allt i osäkra tider har tillgångarna på världshaven hävdats sig väl.

Trots att vi har haft gynnsamma förhållanden för sjöfarten har början av 2024 fortsatt att präglas av geopolitisk oro och konflikter. Jag hoppas innerligt att vi framöver får uppleva den stabilitet som världen behöver, tillsammans med en varaktigt stärkt global ekonomi. Besättningen på vår gemensamma resa är den bästa

jag kan önska. Framåt har vi fullt fokus på att fortsätta bygga upp vår portfölj och generera hög avkastning. För att lyckas med detta lägger vårt team ner ett gediget arbete på att utvärdera ett stort antal investeringar och hur dessa kompletterar övriga investeringar i portföljen. Förutom hög involvering vid utvärdering av respektive investering är också delar av teamet investerade som aktieägare i Ramlösa.

Inom styrelsen för Ramlösa shipping är vi övertygade om att alla aktieägare som visar oss förtroende ska bli mycket nöjda även fortsättningsvis. Välkommen ombord!

**Stefan Norrsell**

Verkställande direktör

# Verksamhets- och marknadsbeskrivning

## Allmän bolagsinformation

Bolagets registrerade företagsnamn och handelsbeteckning är Ramlösa shipping AB (publ) med organisationsnummer 559377-9522. Ramlösa shipping AB (publ) är ett svenskt aktiebolag bildat den 13 april 2022 och registrerat hos Bolagsverket den 27 april 2022. Bolagets associationsform regleras av aktiebolagslagen (2005:551). Bolaget är registrerat i Sverige och har sitt säte i Helsingborg. Bolaget är underställt svensk lagstiftning och följer de relevanta bestämmelser som reglerar dess verksamhet, däribland aktiebolagslagen (2005:551) och tillämpliga svenska och internationella föreskrifter inom sjöfart och transportsektorn. Bolagets officiella kommunikationsspråk är svenska, vilket tillämpas i all extern och intern bolagsrapportering samt i kontakten med myndigheter och intressenter.

Ramlösa shippings adress är NORDEN 61, 632 29 Helsingborg. Bolaget nås på sin hemsida Hem | Ramlösa shipping (ramlosashipping.se). LEI-koden tillhörande Ramlösa shipping AB är 636700CZH6Y3VYV5L355.

Notera att informationen på Bolagets hemsida inte ingår i Noteringsmemorandumet såvida informationen inte införlivats i Noteringsmemorandumet genom hänvisning, se avsnittet "Handlingar införlivade genom hänvisning". Per dagen för Noteringsmemorandumet har Bolaget inga fast anställda och har sedan start inte haft några anställda. Ledningen bestående av CFO och VD är båda anlitade som konsulter, VD sedan 2024 och CFO sedan 2022.

## Introduktion till Ramlösa shippings verksamhet

Ramlösa shipping är ett svenskt investmentbolag som investerar i internationell sjöfart genom ägande av andelar i fartyg via fartygsägande bolag. Fartygen hyrs därefter ut genom olika befraktningkontrakt. Ramlösas intäkter utgörs primärt av vinstutdelning av de delägda fartygens kassaflöden från fartygens uthyrning.

Bolaget utvärderar löpande möjligheter att förvärva andelar av fartyg, med målsättningen att den förväntade avkastningen uppgår till minst 20 procent per år. Bolagets investeringar bedöms utifrån tillverkningsår, teknisk status, geografiska regioner, sjöfartssegment, befraktningssavtal samt bedömda exitmöjligheter. Investeringsportföljen ska vara riskdiversifierad och upprätthålla en balans i sin exponering. Ramlösa shippings team besitter lång erfarenhet och ett brett branschnätverk inom både sjöfart och finans.

### Affärsidé

Bolagets affärsidé bygger på att förvärva andelar i fartyg inom olika marknadssegment med olika typer av befraktningkontrakt. Varje fartygsinvestering ska uppnå minst 20 procent IRR årligen och den totala portföljen ska ha en diversifierad risk.

### Vision

Bolagets vision är att bli det bästa investeringsalternativet för svenska investerare som vill investera i global sjöfart.

### Mission

Genom opportunistiska investeringar i en diversifierad portfölj skapar Bolaget en trygg och lönsam penningplacering.

### Målgrupp

Bolagets målgrupp inkluderar individuella investerare som söker lönsamma och stabila avkastningar samt institutioner som efterfrågar säkra och diversifierade investeringsmöjligheter inom sjöfart.



## Strategier

### Lägsta avkastningsnivå

Nya investeringar ska vara kalkylerade att ge minst 20 procent årlig avkastning, beräknat totalt inklusive försäljning, över en period på två till fyra år.

### Riskdiversifierad portfölj

Bolagets portfölj av investeringar ska totalt sett ha en balanserad exponering mot olika geografiska regioner, olika sjöfartssegment samt löpa med olika typer av befraktningskontrakt.

### Finansiell strategi avseende investeringar

Belåningen i de fartygsägande bolagen ska normalt inte överstiga 50 procent. Lån ska amorteras så att det beräknade restvärdet på fartyg överstiger lånet på kalkylens slutdag.

### Valutastrategi

Bolaget hanterar valutarisken genom att ha både intäkter och kostnader i matchande valuta (USD och EUR). Valutaflöden från fartygen till Ramlösa shipping valutasäkras inte.

### Affärsmodell

Bolagets affärsmodell bygger på att investera i olika typer av fartyg tillsammans med erfarna partners inom den globala sjöfartsmarknaden. Investeringarna sker främst genom direkta investeringar i olika fartygsägande bolag. Med sitt kontaktnät, partners och erfarenhet arbetar bolaget aktivt med att köpa och sälja andelar i fartyg samt hantera olika uthyrningsavtal (befraktningskontrakt). Målet är att ha en riskdiversifierad portfölj med en hög avkastning.

För att diversifiera portföljens risk och samtidigt bibehålla en hög avkastning om minst 20 procent IRR årligen, investerar Ramlösa shipping i olika marknadssegment med olika typer av befraktningskontrakt. Ramlösa shipping investerar i marknadssegmenten tank-, container- och bulkfartyg i kombination med olika befraktningskontrakt som bareboat-kontrakt, poolarrangemang och time charter-kontrakt. Detta möjliggör stabila och kontinuerliga kassaflöden som utgör grunden för att uppnå en årlig avkastning på minst 20 procent IRR per investering.

Ramlösa shipping kräver ingen operativ personal för drift eller underhåll av fartygen, då dessa hyrs ut via befraktningskontrakt. Som ett resultat av detta förblir bolagets fasta kostnader, såsom löner och arvoden, begränsade, vilket möjliggör effektiv drift med en mindre organisation.

Genom noteringen gör Ramlösa shipping det möjligt för privata investerare att enkelt få tillgång till ett väldiversifierat placementsalternativ i sjöfartssektorn.

## Händelser i Bolagets utveckling

### 2022

- Ramlösa shipping bildas den 13 april av Stefan Norrsell, VD och styrelseledamot i Bolaget.
- Under 2022 genomför Bolaget en nyemission uppgående till cirka 32 miljoner SEK.
- I december 2022 gör bolaget sitt första förvärv av en majoritetsandel i råoljetankern London Star på 76 000 dödviktston. Investeringen motsvarade 2,7 miljoner USD.

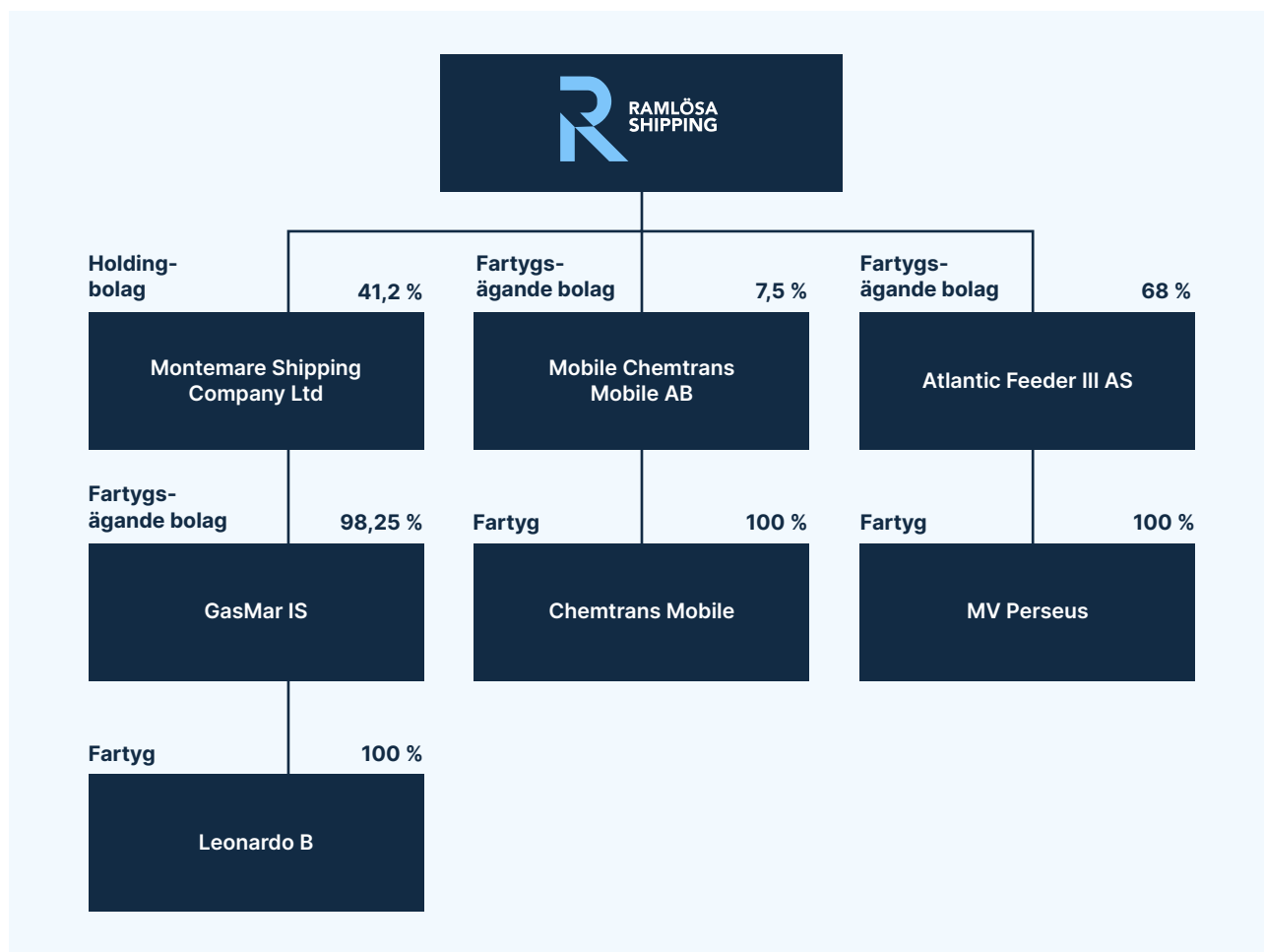
### 2023

- Under 2023 rekryterade bolaget Lennart Bylock som senior adviser, en nyckelperson med en lång och framgångsrik karriär inom sjöfart. Bylock har djupgående kunskap om marknaden och ett omfattande kontaktnät inom både sjöfartssektorn och det svenska näringslivet. Lennart Bylock har ingen ersättning för sin roll som senior adviser till Bolaget.

### 2024

- I februari 2024 sålde Ramlösa shipping sin ägarandel i London Star och under de 14 månader som innehavet varade genererades en reavinst på 23,6 miljoner SEK, vilket motsvarar en avkastning på 83 procent IRR.
- I april 2024 skrev Ramlösa shipping på kontraktet för förvärvet av en ägarandel i fartyget Leonardo B. Investeringen motsvarade cirka 2,4 miljoner USD efter att den slutförts i sin helhet.
- I juni 2024 skrev Ramlösa shipping på kontraktet för förvärvet av en ägarandel i fartyget Chemtrans Mobile. Investeringen motsvarade cirka 1,5 miljoner USD.
- I juli 2024 genomfördes en nyemission som uppgick till cirka 29 miljoner SEK.
- I juli 2024 skrev Ramlösa shipping på ytterligare ett kontrakt för förvärvet av en ägarandel i fartyget Perseus, motsvarande en investering på cirka 3 miljoner USD.
- Under september och oktober 2024 genomfördes en nyemission som uppgick till 27 MSEK, vilken fulltecknades, emissionen är under registrering.

## Organisationsstruktur

**Strategiska förvärv och försäljningar**

I december 2022 förvärvade Ramlösa shipping en majoritetsandel i råoljetankern London Star, (en LR1 produkttanker med en kapacitet på 76 000 dödviktston). Fartyget trafikerade i både nord- och sydamerikanska farvatten och ingick i Penfield Marine Panamax-pool, vilket innebar att det ingick i en pool av liknande fartyg för att optimera användning och intäkter. Investeringen uppgick till 27,7 miljoner SEK. I februari 2024 sålde Ramlösa shipping sin ägarandel i London Star och gjorde en vinst på 23,6 miljoner SEK vilket resulterade i en avkastning på 83 procent på eget kapital (IRR) på 14 månader.

Efter försäljningen av sin ägarandel i London Star inledde bolaget förhandlingar om att förvärva en andel i LPG-tankfartyget Leonardo B, vilket slutfördes i april 2024. I juni 2024 skrev bolaget på ett kontrakt för förvärvet av en ägarandel i kemikalie- och oljeprodukttankfartyget Chemtrans Mobile. I juli 2024 tecknade bolaget även ett kontrakt för att förvärva en andel i feederfartyget Perseus (Atlantic Feeder III AS).

Bolaget har sålt ett innehav och investerat i tre nya fartyg under 2024 som opererar inom olika marknadssegment och har varierande riskprofiler för att diversifiera portföljen.

**De olika befraktningskontrakten inom sjöfart**

Ramlösa shipping säkerställer stabila inkomster och reducerar riskerna genom att använda tre typer av befraktningskontrakt: bareboat-avtal, time charter-kontrakt och pool-samarbeten.

**Bareboat-kontrakt**

Ett bareboat-kontrakt inom sjöfart är ett hyresavtal där en fartygsägare (redare) leasar ut sitt fartyg till en befektare (den som hyr fartyget) utan att tillhandahålla besättning, underhåll eller andra tillhörande tjänster.

Genom detta avtal övergår den fullständiga kontrollen och ansvaret för fartygets operativa verksamhet till befektaren. Kontraktet är oftast långsiktigt och kan sträcka sig över flera år, under vilken tid åtar sig befektaren att bemanna, underhålla och driva fartyget. Samtliga kostnader relaterade till drift, reparationer och försäkring av fartyget bärs av befektaren under hela kontraktperioden. Redaren har således inget operativt ansvar och inga kostnader för fartyget under hyresperioden, och erhåller i stället en regelbunden hyra enligt avtalet. Befektaren har rätt att använda fartyget för kommersiella ändamål inom de ramar som avtalats i kontraktet, och är skyldig att vid hyresperiodens slut återlämna fartyget i det avtalade skicket.

Befraktaren kan använda fartyget för kommersiell verksamhet inom de gränser som anges i kontraktet. Vid kontraktets slut är befraktaren skyldig att återlämna fartyget till ägaren i det skick som avtalats.

Bareboat-kontrakt erbjuder fördelar för båda parter: fartygsägaren minskar sin risk och sitt ansvar för fartygets drift och underhåll, medan befraktaren får fullständig kontroll över fartyget och kan använda det enligt sina behov, men åtar sig samtliga operativa driftskostnader och risker.

#### Time charter-kontrakt

Ett time charter-kontrakt inom sjöfarten är ett hyresavtal där fartygsägaren (redaren) hyr ut sitt fartyg till en befraktare (den som hyr fartyget) under en bestämd tidsperiod, som kan sträcka sig från några månader till flera år. Under avtalsperioden har befraktaren rätt att använda fartyget för specifika ändamål i enlighet med avtalsvillkoren.

Ansvarsfördelningen innebär att redaren ansvarar för underhåll, reparationer och försäkring av fartyget samt för att hålla fartyget i sjövärdigt skick. Befraktaren betalar en daglig hyresavgift, känd som TC-rate (time charter rate). Avgiften täcker de operationella kostnader, inklusive bränsle, hamnavgifter, lastning och lossning av gods samt besättningens löner under hyresperioden som befraktaren ansvarar för.

För redaren innebär ett time charter-kontrakt minskad driftkomplexitet och operativ risk, eftersom befraktaren hanterar fartygets dagliga drift och de därmed förknippade kostnaderna och riskerna. För befraktaren ger kontraktet möjlighet att disponera fartyget i enlighet med sina affärsbehov, men med ansvar för drift och tillhörande kostnader.

Bolaget genererar generellt högre intäkter genom time charter-kontrakt, men till en högre risk eftersom Bolaget står för alla kostnader relaterade till fartygets driftkostnader.<sup>1</sup>

#### Spotmarknad exponering genom en pool

En pool är ett samarbetsarrangemang inom sjöfartsindustrin där flera fartygsägare bidrar med sina fartyg till en gemensam pool som drivs på spotmarknaden dvs fartygen hyrs ut för enskilda lastresor till olika kunder. Poolen förvaltas centralt av en operatör som ansvarar för de kommersiella operationerna, inklusive förhandling av charteravtal, schemaläggning och optimering av fartygens användning för att maximera intäkterna. Operatören marknadsför den samlade flottan som en enhet för att uppnå större marknadsnärvaro och konkurrenskraft.

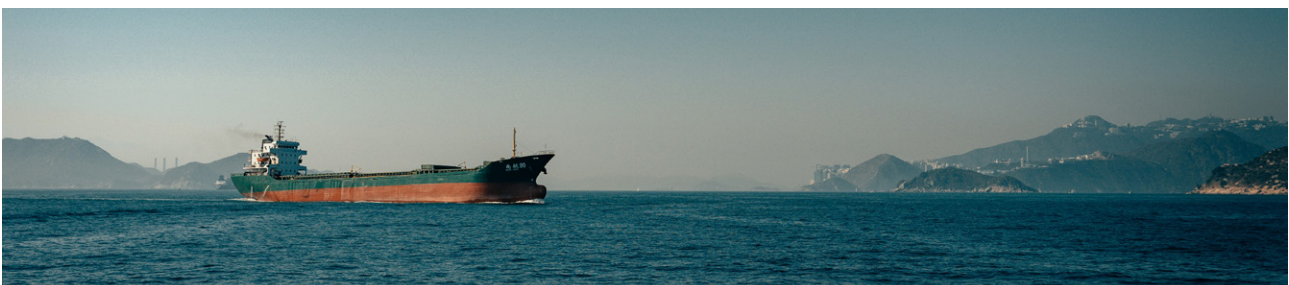
**“Befraktaren har flexibilitet att använda fartyget för olika rutter och laster inom den avtalade perioden, vilket innebär att de kan använda fartyget för att transportera gods mellan olika hamnar.”**

En pool erbjuder flera fördelar för fartygsägare. De totala intäkterna från fartygen i poolen fördelas baserat på en formel som tar hänsyn till faktorer som fartygens storlek, ålder och prestanda. Pooler uppnår större operativ effektivitet genom att optimera användningen av alla fartyg, vilket minskar ballasttid och förbättrar fartygens positionering för att möta marknadens efterfrågan.

Ytterligare fördelar med att ingå i en sjöfartspool inkluderar riskdelning, där risken fördelas mellan flera fartygsägare, vilket minskar den negativa effekten av ett underpresterande fartyg. Dessutom får mindre fartygsägare tillgång till marknader och affärsmöjligheter som annars skulle vara svåra att nå individuellt.<sup>2</sup>

#### Alternativ vid utlöpande kontrakt

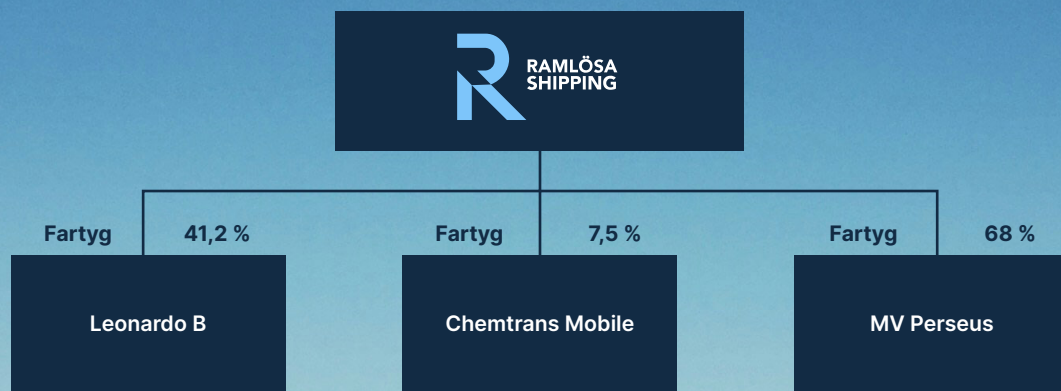
Vid utgången av ett fartygskontrakt, såsom ett bareboat-, time charter-, eller poolkontrakt står fartygsägaren inför flera strategiska alternativ, beroende på marknadsläget och fartygets skick. Alternativen inkluderar att förnya det befintliga kontraktet, ingå ett nytt avtal med en annan hyrestagare, operera fartyget på spotmarknaden genom en pool, frakta fartyget i egen regi, eller sälja fartyget. Beslutet fattas utifrån en samlad bedömning av rådande marknadsvillkor, fartygets tekniska skick och ägarens övergripande affärsstrategi.<sup>3</sup>



1. Information från Ramlösa shipping AB (publ)  
2. <https://hafnia.com/pools/>  
3. Information från Ramlösa shipping AB (publ)

### Bolagets innehav

För närvarande har Ramlösa ägarandelar i tre fartyg. Nedan visar Ramlösas ägarstruktur och ägarandel i de fartyg de investerat i. Samtliga ägarandelar ägs via ett fartygsägande bolag. De fartyg som Ramlösa shipping investerat i är för närvarande i drift, godkända av sina respektive klassningssällskap och har alla nödvändiga certifikat och tillstånd för kommersiell sjöfart.



## Leonardo B

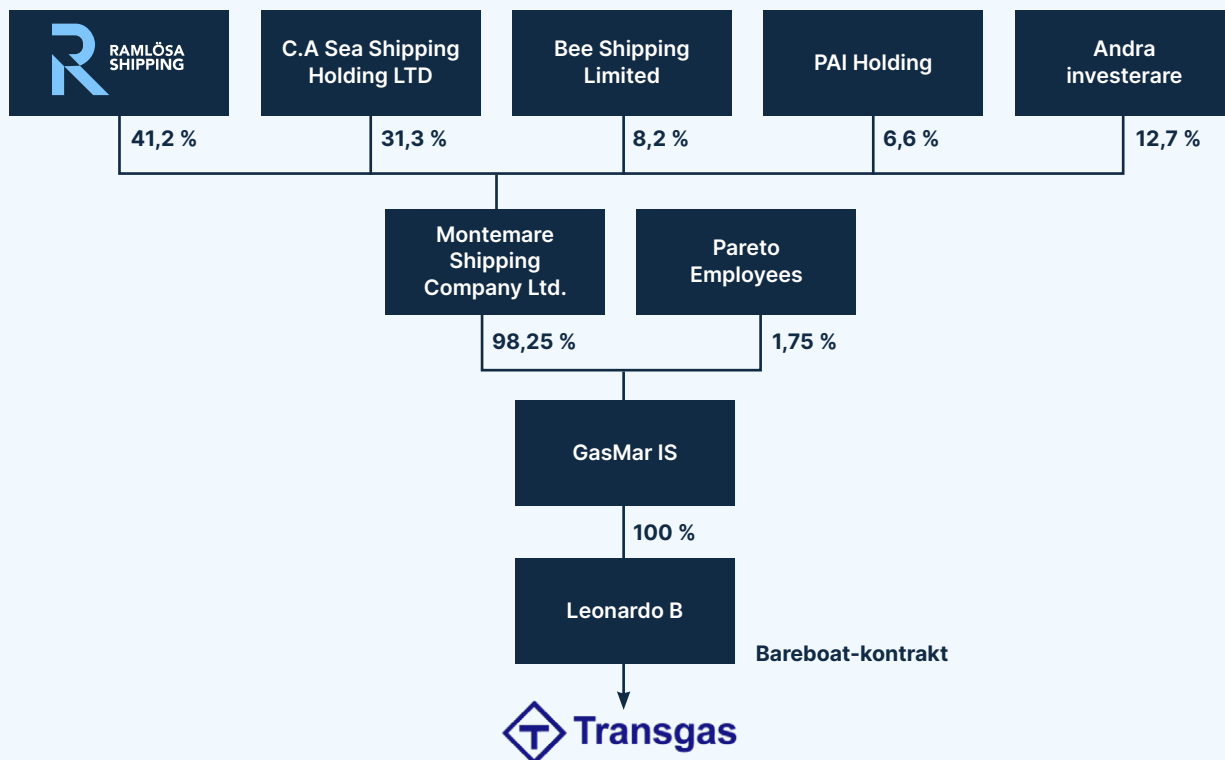


Leonardo B, byggt 2003, är ett 125 meter långt LPG-tankfartyg specialiserat på transport av flytande petroleum gas (LPG). Fartyget är för närvarande uthyrt på ett bareboat-kontrakt som sträcker sig till april 2028, vilket ger investeringen en låg risk tack vare den långsiktiga avtals-tiden. Fartyget trafikerar rutten mellan Brasilien och Karibien.<sup>4</sup>

I april 2024 skrev Ramlösa shipping på kontraktet för förvärvet av 98,25 procent av aktierna i Gasmar IS, som äger 100 procent av gastankern Leonardo B, och fick därmed tillträde till fartyget. Intäktsgenereringen påbörjades samma månad. I slutet av september 2024 slutfördes affären och överlåtelsen av fartyget Leonardo B i sin helhet. Leonardo B såldes vidare

till bokfört värde till Montemare Shipping Company Ltd., liksom strukturen nedan. I samband med transaktionen minskar Ramlösa shippings ägarandel till 41,2 procent, vilket motsvarar en investering på cirka 2,4 miljoner USD. Investeringen har en cashflow break-even på 4 980 USD per dag, och fartygets kassaflöde förväntas generera en årlig IRR på cirka 20 procent.

Vid kontraktets utgång i april 2028 beräknas det fartygsägande bolaget att vara skuldfritt. Vid denna tidpunkt finns möjligheten att antingen chartra ut fartyget på nytt för ytterligare 2-3 år, om marknadsförhållandena är gynnsamma, eller att låta chartertagaren utnyttja en köpoption på 5,5 miljoner USD, vilket skulle motsvara en avkastning på cirka 18 procent.<sup>5</sup>



4. LEONARDO B, LPG Tanker - Details and current position - IMO 9240146 - VesselFinder  
 5. Information från Ramlösa shipping AB (publ)

## Chemtrans Mobile



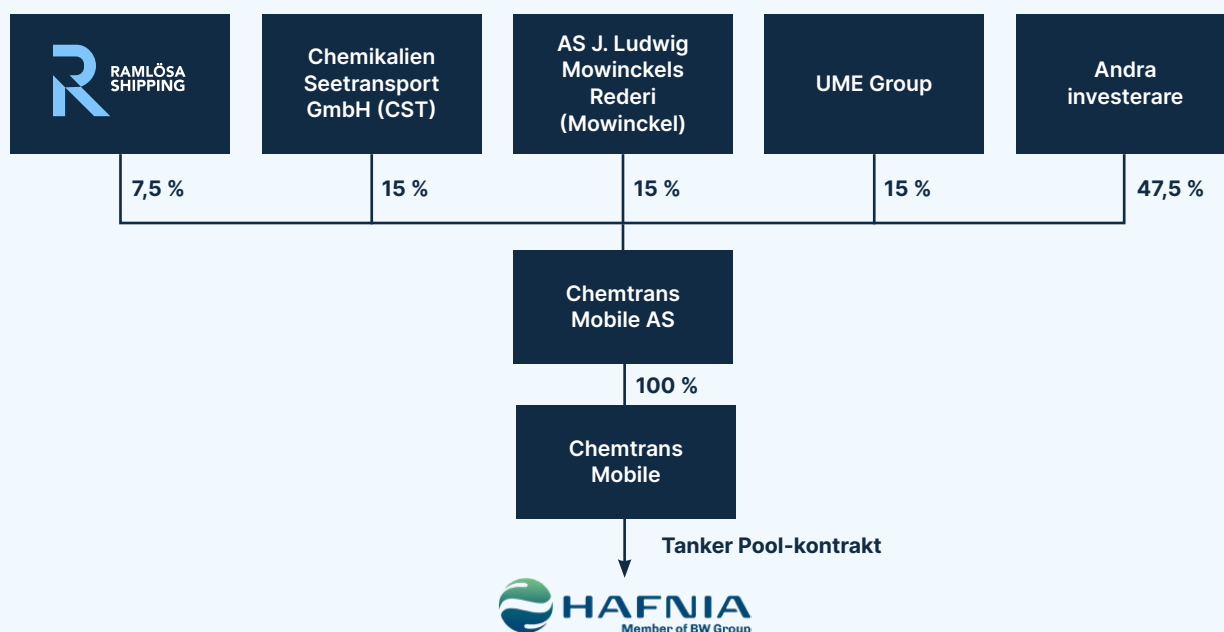
Chemtrans Mobile, byggt 2016, är ett 184 meter långt tankfartyg specialiserat på transport av kemikalier och oljeprodukter. Fartyget är utrustat med avancerade tankar och system för säker hantering av en rad olika flytande laster. Det är aktivt inom Hafnia Chemicals Handy/MR-poolen, som har visat stark intjäning under första halvåret 2024.<sup>6</sup> Intäkterna från denna pool fördelas mellan fartygsägarna enligt en formel som tar hänsyn till fartygens storlek, ålder och prestanda. Fartyget trafikerar hamnar i Asien.<sup>7</sup>

I juni 2024 skrev Ramlösa shipping på kontraktet för förvärvet av en ägarandel om 7,5 procent i Chemtrans Mobile A/S, motsvarande en investering på cirka 1,5 miljoner USD. Tillträdesdatumet för fartyget är i oktober 2024 och då börjar intäktsgenereringen. Den genomsnittliga dagliga intjäning-

en för poolen under 2024 har legat på cirka 32 590 USD, plus en skrubberförmån på cirka 1 500 USD per dag. Marknadsanalytiker förväntar sig att denna intjäningsnivå kommer att hållas stabil de kommande åren. Intäkterna fördelas till ägarna av det fartygsägande bolaget baserat på deras ägarandel.

Investeringen i Chemtrans Mobile har en cashflow break-even på 21 000 USD per dag, och fartygets kassaflöde beräknas ge en årlig IRR på cirka 20 procent.<sup>8</sup>

Eftersom fartyget Chemtrans befinner sig på spotmarknaden, finns det utrymme för en mer flexibel exitstrategi. Om marknadspriserna stiger har bolaget möjlighet att sälja fartyget och därmed förbättra IRR.<sup>9</sup>



6. Hafnia-Q2-Earnings-Report-vF.pdf (q4cdn.com)

7. TRF MOBILE, Chemical/Oil Products Tanker - Details and current position - IMO 9732802 - VesselFinder

8. Fearnleys

9. Information från Ramlösa shipping AB (publ)

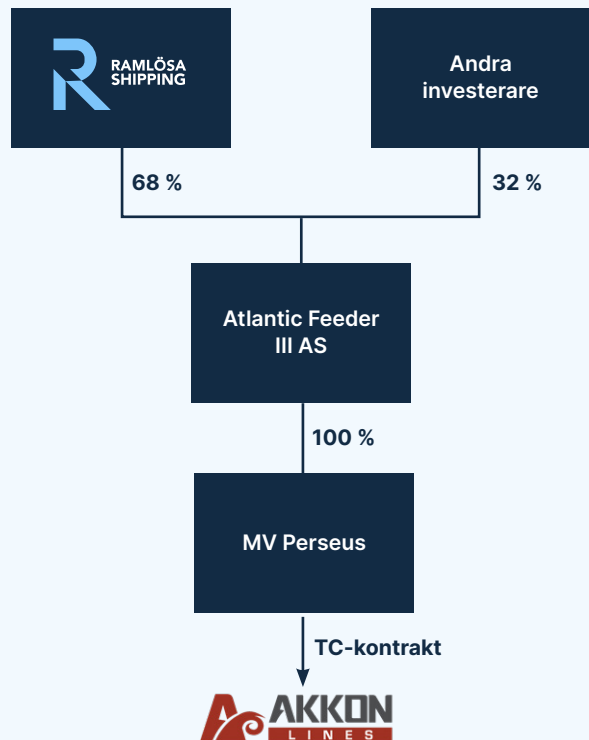


## Perseus



**P**erseus, byggt 2008, är ett 140 meter långt feederfartyg specialiserat på containertransporter. Fartyget är för närvarande uthyrt genom ett time charter-kontrakt med det turkiska bolaget Akkon Lines för en period om cirka 12 månader, vilket genererar nettointäkter på 13 125 USD per dag för det fartygsägande bolaget. Fartyget trafikerar hamnar i Medelhavet.<sup>10</sup>

I juli 2024 skrev Ramlösa shipping på kontraktet för förvärvet av en majoritetsandel på 68 procent i fartyget Perseus via ägarbolaget Atlantic Feeder III AS, motsvarande en investering på cirka 3 miljoner USD. Ramlösa fick tillträde till fartyget, och intäktsgenereringen började i augusti. Investeringen har en cashflow break-even på 7 884 USD per dag, och fartygets kassaflöde förväntas ge en IRR på cirka 38 procent under de kommande 12 månaderna, med en beräknad IRR på cirka 28 procent fem år efter investeringen. Estimerade starka kassaflöden från fartyget Perseus möjliggör att lånet i det fartygsägande bolaget kan betalas ner till restvärdet inom två år, vilket minskar finansiella risker och säkrar ekonomisk stabilitet.<sup>11</sup>

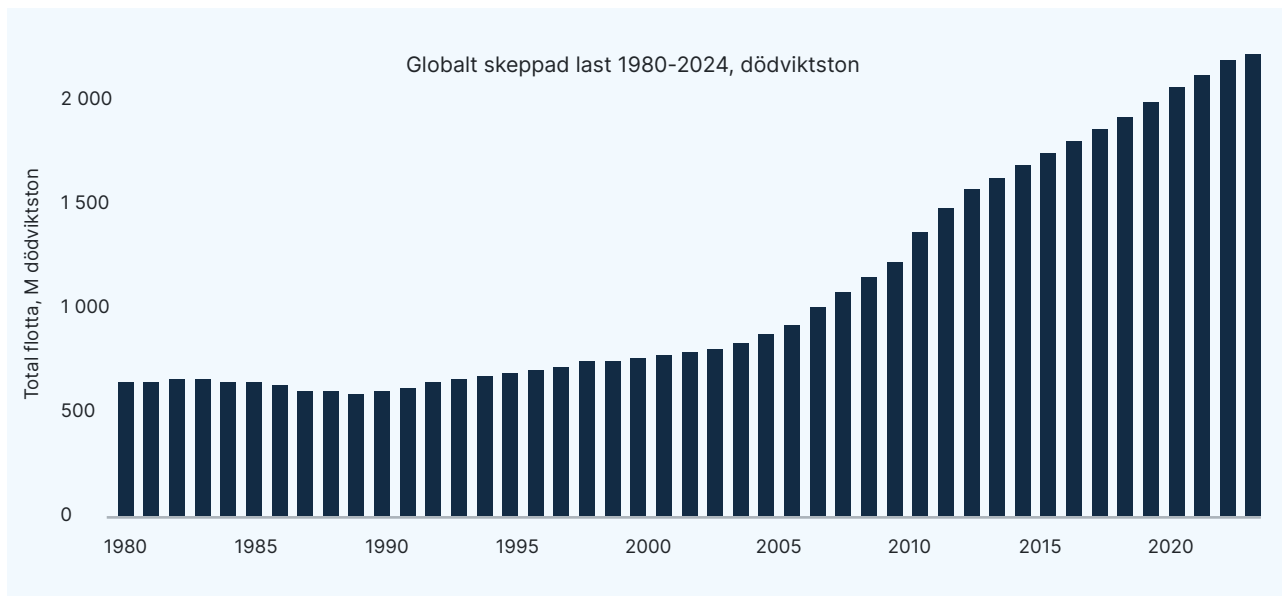


10. PERSEUS, Container Ship - Details and current position - IMO 9371414 - VesselFinder  
 11. Pareto Securities

## Marknadsöversikt

### Marknadsstorlek och tillväxt

Under de senaste 30 åren har efterfrågan på sjöfart stadigt ökat, vilket avspeglas i den växande globala flottan av skeppad last från 1980 till 2024. Efter mitten av 1990-talet har denna tillväxt accelererat, drivet av en ökad global handel.<sup>12</sup>



Den totala sjöfartsmarknaden uppgick till 11,61 miljarder ton år 2023. Marknaden förväntas växa från 11,89 miljarder ton år 2024 till 14,72 miljarder ton år 2032, med en CAGR på 2,7 procent under prognosperioden.<sup>13</sup> Antalet fartyg på sjöfartsmarknaden har ökat med 31 procent från 2011 till 2024.<sup>14</sup> Ramlösa shipping kommer att verka på den globala marknaden, deras befintliga innehav trafikerar idag i Europa, Asien, Sydamerika samt Västindien.<sup>15</sup>

### Geopolitiska faktorer som påverkar marknaden under 2024

Efterfrågan på sjöfartsmarknaden förväntas öka under 2024, drivet av geopolitiska faktorer som konflikter i Röda havet och sanktioner på rysk olja. Dessa faktorer leder till längre seglingsdistanser respektive att sanktionerade fartyg försvinner ur utbudet. Detta ökar efterfrågan på fartyg samtidigt som utbudet minskar. Längre seglingsdistanser förväntas stå för 75-80 procent av efterfrågeökningen 2024. Förväntade räntesänkningar och minskad inflation i avancerade ekonomier bidrar till ekonomisk stabilitet och stödjer efterfrågan inom alla sjöfartssegment.<sup>16</sup>

Fraktraterna har ökat inom alla segment jämfört med tidigare år samt time charter raterna och andrahandspriser på fartyg har stigit betydligt, vilket indikerar en stark marknad. Marknadsindikatorer visar att time charter raterna i början av 2024 var svagare än 2023, men ändå 40-80 procent högre än det senaste decenniets genomsnitt.

Trots skillnader mellan rutter och specifika transporttyper uppvisar samtliga sjöfartssegment liknande trender gällande efterfrågan och utbud, seglingsdistanser, och fraktrater. Dessa gemensamma faktorer ger en sammanhållen bild av en övergripande positiv utveckling inom sjöfartsmarknaden.<sup>17</sup>

### Globala sjöfartsmarknaden

Den globala sjöfartsmarknaden domineras av Asien, med Kina, Japan och Sydkorea som ledande aktörer. Kina har världens största hamnar och en stark tillverkningsindustri, medan Japan och Sydkorea utmärker sig inom varvsindustrin och är kända för att producera högkvalitativa fartyg.

I USA spelar hamnarna en central roll för landets internationella handelsflöden. I Europa, särskilt i länder som Tyskland och Nederländerna, fortsätter sjöfartssektorn uppleva tillväxt på grund av en stigande efterfrågan på frakttjänster.

Även Mellanöstern upplever en ökad efterfrågan på sjöfart och frakttjänster, Australien koncentrerar sig främst på råvaruexport till Asien. Asiens dominans på marknaden balanseras av stigande handelsvolymerna och stora infrastrukturinvesteringar i USA och Europa.<sup>18</sup>

12. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet>

13. <https://www.fortunebusinessinsights.com/cargo-shipping-market-102045>

14. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet>

15. Information från Ramlösa shipping AB (publ).

16. Hafnia Q2 report

17. Tanker Shipping Market Overview & Outlook, Bimco

18. Cargo Shipping Market Size, Share & Forecast Report 2032 (marketresearchfuture.com)



### Marknadstrender

Sjöfartssektorn står inför strängare utsläppsregler, med IMO regler som IMO 2020, EEXI och CII, vilket kräver investeringar i renare teknik och effektivare drift. Från 2023 måste redare samla in driftdata för att beräkna CII, som mäter fartygens CO<sub>2</sub>-utsläpp. Cirka 30-40 procent av container- och torrlastfartygen uppfyllde inte CII-kraven enligt en granskning 2021.<sup>19</sup>

Sjöfarten är det mest miljövänliga sättet att transportera gods över långa avstånd, och denna trend förväntas stärkas av skärpta regelverk och ökad klimatmedvetenhet.<sup>20</sup>

Den höga lastkapaciteten och energieffektiviteten hos moderna fartyg bidrar till att minska bränsleförbrukningen och därmed också utsläppen, vilket gör sjöfart till ett nyckelalternativ för hållbara globala transporter.<sup>21</sup>

De fartyg Ramlösa shipping har investerat i är utrustade med den senaste teknologin för att säkerställa att de uppfyller alla utsläppsregler inom sjöfartsindustrin.

### Utbud och efterfrågan inom sjöfart

Efterfrågan på sjöfrakt är kopplad till den globala ekonomins utveckling. När ekonomin växer ökar konsumtionen, vilket driver upp den globala handeln och därmed behovet av sjöfart. Eftersom ekonomiska förhållanden kan förändras snabbt, kan efterfrågan på sjötransporter också skifta relativt snabbt. Förutom eko-

nomiska faktorer påverkas efterfrågan även av politiska och geopolitiska händelser, såsom politisk instabilitet, geopolitiska konflikter, förändringar i handelsavtal och tullar, vilka alla kan påverka handelsvolymerna och därmed efterfrågan på sjöfrakt. Omdirigeringar via Godahoppsudden har blivit nödvändiga på grund av säkerhetsrisker i Röda havet och Suezkanalen, där ökade attacker på fartyg har tvingat rederier att välja den längre men säkrare ruten runt Godahoppsudden. Detta har ökat seglingsdistanserna och därmed efterfrågan på fartyg ytterligare.

Utbudet av sjöfrakt bestäms av antalet, typen av och kapaciteten hos tillgängliga fraktfartyg. Antalet beställda fartyg samt förväntad skrotningsaktivitet under kommande år ligger till grund för utbudsprognoser. Byggtiden för nya fartyg kan sträcka sig upp till tre till fyra år, och leveranstiderna kan förlängas ytterligare om kapaciteten hos underleverantörer för viktiga fartygskomponenter är begränsad, vilket kan orsaka förseningar.

Andra faktorer som påverkar utbudet inkluderar bränslepriser, regler och miljökrav, samt hamninfrastruktur och teknologisk utveckling.<sup>22</sup>

Utbudet begränsas också av förekomsten av den så kallade "Dark Fleet", en grupp tankfartyg som opererar illegalt och transporterar olja åt länder som Ryssland, Iran, Venezuela och Nordkorea. Dessa fartyg är inte tillgängliga för laglig frakt, vilket ytterligare minskar det tillgängliga utbudet inom sjöfarten.<sup>23</sup>

19. <https://www.fortunebusinessinsights.com/cargo-shipping-market-102045>

20. Hafnia Q1 report 2024

21. International Maritime Organization (IMO)

22. Ibid.

23. <https://windward.ai/glossary/what-is-the-dark-fleet/> ; <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/russias-growing-dark-fleet-risks-for-the-global-maritime-order/> ; Information från Ramlösa shipping AB

## Marknadssegment

De tre huvudsegmenten inom sjöfartsmarknaden; containerfrakt, bulkfrakt och tankfrakt präglas av flera gemensamma trender och faktorer som påverkar både den nuvarande utvecklingen och framtidsutsikterna. Samtliga segment är beroende av den globala ekonomiska tillväxten, där Internationella valutafonden (IMF) prognostiserar en global BNP-tillväxt på cirka tre procent för både 2024 och 2025, vilket förväntas stärka efterfrågan inom samtliga sjöfartssegment. Samtidigt växer fartygsutbudet i en långsam takt inom alla segment, vilket bidrar till en balanserad marknadssituation.<sup>24</sup>

## Containerfrakt

Containermarknaden spelar en central roll inom global handel, där containerfartyg möjliggör transport av varor förpackade i standardiserade containrar, från elektronik och kläder till livsmedel och fordonssdelar. Dessa fartyg, som sträcker sig från mindre feederfartyg till stora oceangående fartyg, opererar ofta på linjefart med fasta ruttor och tidtabeller mellan stora hamnar. Marknaden påverkas av faktorer som global handel, konsumtionsmönster samt utvecklingen av logistik och hamninfrastruktur.

Orderboken på nya fartyg på containermarknaden motsvarar endast fem procent av flottan, vilket signalerar en begränsad tillväxt i kapaciteten. Samtidigt är skrotningsaktiviteten hög främst inom Feeder-segmentet, där Ramlösa shippings innehav MV Perseus är aktiv, vilket minskar risken för överkapacitet och stabiliserar marknadsförhållandena.

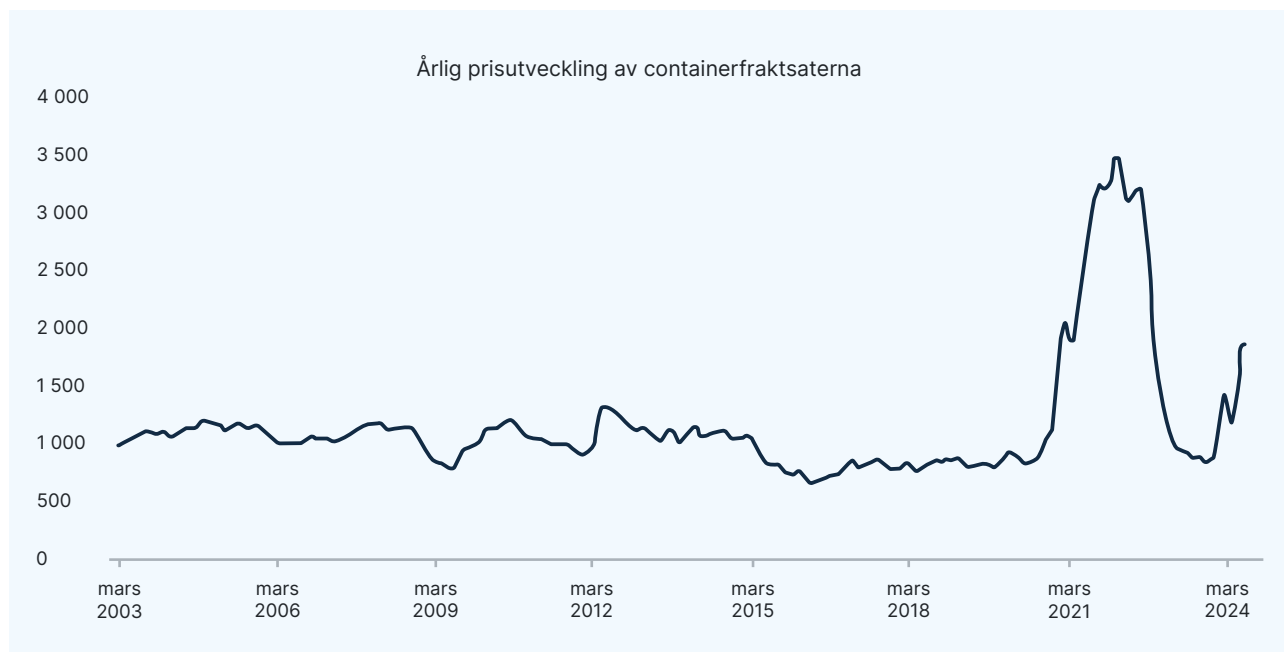
Under 2024 förväntas fartygstillgången öka med cirka 10 procent, medan efterfrågan på containerfartyg estimeras stiga med 15 procent, delvis drivet av omdirigeringar via Godahoppsudden vilket ökar fartygsbehovet.

Marknadsprognoserna indikerar att balansen mellan utbud och efterfrågan kommer att förbli stram under 2024, vilket är positivt för marknaden då en stram balans normalt leder till högre fraktrater och förbättrad lönsamhet för rederier.

Trots en rekordstor leverans av nya fartyg, vilket förväntas bidra till en flottetillväxt om 16 procent mellan slutet av 2023 och 2025, skapar stabil detaljhandelsförsäljning i USA och EU, tillsammans med förväntade räntesänkningar, ytterligare förutsättningar för en fortsatt stark marknad i segmentet.



24. Tanker Shipping Market Overview & Outlook, Bimco



Diagrammet ovan<sup>25</sup> illustrerar prisutvecklingen för containerfrakt enligt "SCFI: China – US", vilket avser fraktraterna för containertransporter från Kina (Shanghai) till USA. Detta index fungerar som en indikator på kostnaden för containertransporter mellan dessa två centrala handelspartners och används som en referenspunkt för att analysera prisutvecklingen samt efterfrågan på sjötransport längs denna handelsrutt.<sup>26</sup>

### Bulkmarknaden

Bulkmarknaden omfattar transport av råvaror som kol, järnmalm, spannmål och andra obearbetade material, vilka fraktas i stora mängder utan förpackning. För denna typ av transport används bulkfartyg, som är särskilt konstruerade för att transportera torrbulkvaror i stora lastrum. Bulkfartyg opererar vanligtvis på spotmarknaden, där de chartras för enskilda resor, eller på tidschartermarknaden, där de hyrs för en viss tidsperiod. Efterfrågan inom bulksektorn påverkas i hög grad av den globala ekonomiska tillväxten, industriproduktion samt råvarupriser.<sup>27</sup>

Tillgången på torrbulkfartyg förväntas öka med cirka tre procent under 2024 och ytterligare två procent under 2025, främst till följd av en minskad leveranstakt av nya fartyg. Samtidigt prognostiseras efterfrågan på torrbulktransporter att öka med tre procent under 2024.

Transporter av järnmalm förväntas öka med cirka tre procent från 2023 till 2025, medan koltransporter beräknas minska med 4 procent under samma period på grund av ökad inhemsk gruvdrift i Indien och mer förnybar energiproduktion. Den totala bulkflottan förväntas växa med cirka fem procent fram till slutet av 2025. Återvinningen av fartyg bedöms förbli låg, men kan komma att öka gradvis från 2025 till följd av en försvagad marknad. Fraktvolymerna prognostiseras öka med cirka två procent

årligen under åren 2024 och 2025. Denna ökning förväntas delvis drivas av längre seglingsdistanser, vilket bedöms ha en positiv inverkan på efterfrågan av frakttjänster.<sup>28</sup> Ramlösa shipping har för närvarande ingen exponering mot bulkmarknaden, men framtida investeringar inom detta segment kan komma att övervägas.

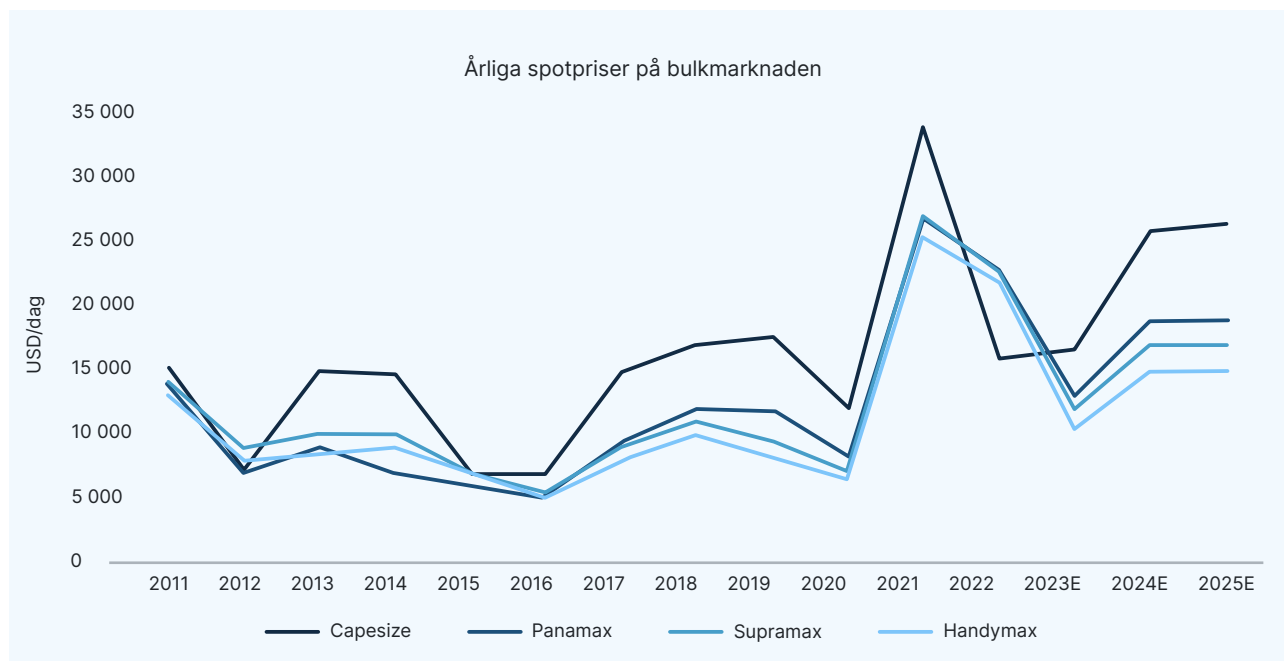


25. Pareto Securities, Shipping Intelligence

26. Container Shipping Market Overview & Outlook, Bimco

27. [https://www.reportlinker.com/market-report/Maritime-Transport/10878/Shipping?term=shipping%20industry&matchtype=b&loc\\_interest=&loc\\_physical=9062465&hsa\\_acc=9351230540&hsa\\_cam=15072746546&hsa\\_grp=135882781372&hsa\\_ad=566844290587&hsa\\_src=g&hsa\\_tgt=kwd-379238525204&hsa\\_kw=shipping%20industry&hsa\\_mt=b&hsa\\_net=adwords&hsa\\_ver=3&gad\\_source=1&gclid=EAlalQobChMnsjzpa2KhwMVU0CRBR1urQY2EAAYASAAEgkxBPD\\_BwE](https://www.reportlinker.com/market-report/Maritime-Transport/10878/Shipping?term=shipping%20industry&matchtype=b&loc_interest=&loc_physical=9062465&hsa_acc=9351230540&hsa_cam=15072746546&hsa_grp=135882781372&hsa_ad=566844290587&hsa_src=g&hsa_tgt=kwd-379238525204&hsa_kw=shipping%20industry&hsa_mt=b&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gad_source=1&gclid=EAlalQobChMnsjzpa2KhwMVU0CRBR1urQY2EAAYASAAEgkxBPD_BwE)

28. Dry Bulk Shipping Market Overview & Outlook, Bimco



Diagrammet ovan visar årliga spotpriser och prognoser för olika torrlastfartyg, bulkmarknaden, mellan 2011 och 2025. Efter en period av låga och stabila priser fram till 2016, sker en uppgång från 2017, med en topp 2021. Prognoserna för 2023 till 2025 indikerar en stabilisering på en högre prisnivå för samtliga fartygstyper inom bulksegmentet. De stigande och stabila spotpriserna tyder på en ökad efterfrågan på sjöfrakt, vilket i sin tur kan förväntas resultera i förbättrade intäkter för rederierna.<sup>29</sup>

sade tillskottet av nya fartyg, i kombination med en åldrande flotta, förväntas driva upp efterfrågan på befintligt tonnage.

Ramlösas investeringar i tankfartyg positionerar företaget väl för att kapitalisera på dessa marknadsförhållanden.

### Tankmarknad

Tankmarknaden, som omfattar transport av råolja, oljeprodukter, kemikalier, LPG och flytande naturgas (LNG), drivs av specialbyggda fartyg såsom råoljetankers, produkttankers och kemikalietankers. Dessa fartyg opererar på spotmarknaden, tidschartermarknaden eller under långsiktiga kontrakt med stora aktörer inom olje- och kemikalieindustrin. Efterfrågan styrs i huvudsak av faktorer som global produktion av olja och gas, raffinaderikapacitet samt energikonsumtion.

Ramlösa shipping har investerat i två tankfartyg: LPG-fartyget 'Leonardo B' och produkttankern 'Chemtrans Mobile'. Den ökade efterfrågan på transport av clean petroleum products (CPP) och kemikalier har lett till rekordhöga transportvolymer, vilket indikerar positiva framtidsutsikter och förväntad stark intjäningsförmåga.<sup>30</sup>

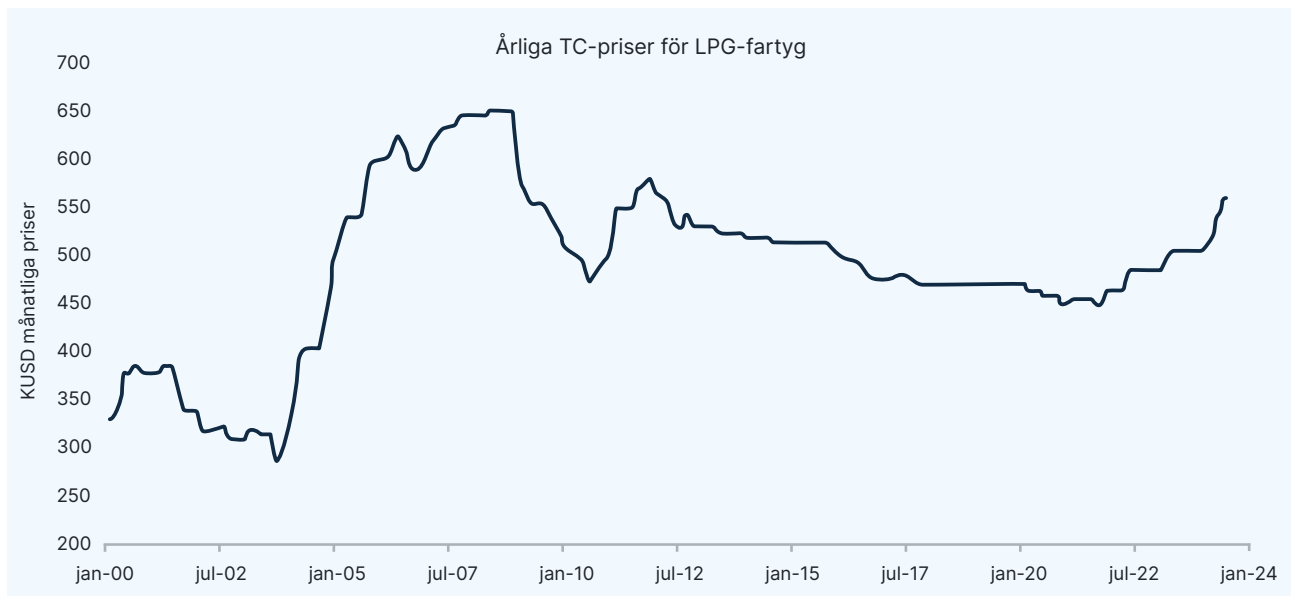
Under 2024 förväntas efterfrågan på råolje- och produkttankers överstiga den tillgängliga kapaciteten, vilket sannolikt kommer resultera i ökande fraktrater och högre time charter (TC)-priser.<sup>31</sup> Med beaktande av att 68 procent av handytankflottan (mindre tankfartyg) är äldre än 15 år och orderboken för 2024-2027 endast motsvarar cirka två procent av den totala handytankflottan, framstår marknadssituationen som gynnsam. Det begrän-



29. Baltic Exchange, Fearnley

30. Fearnleys

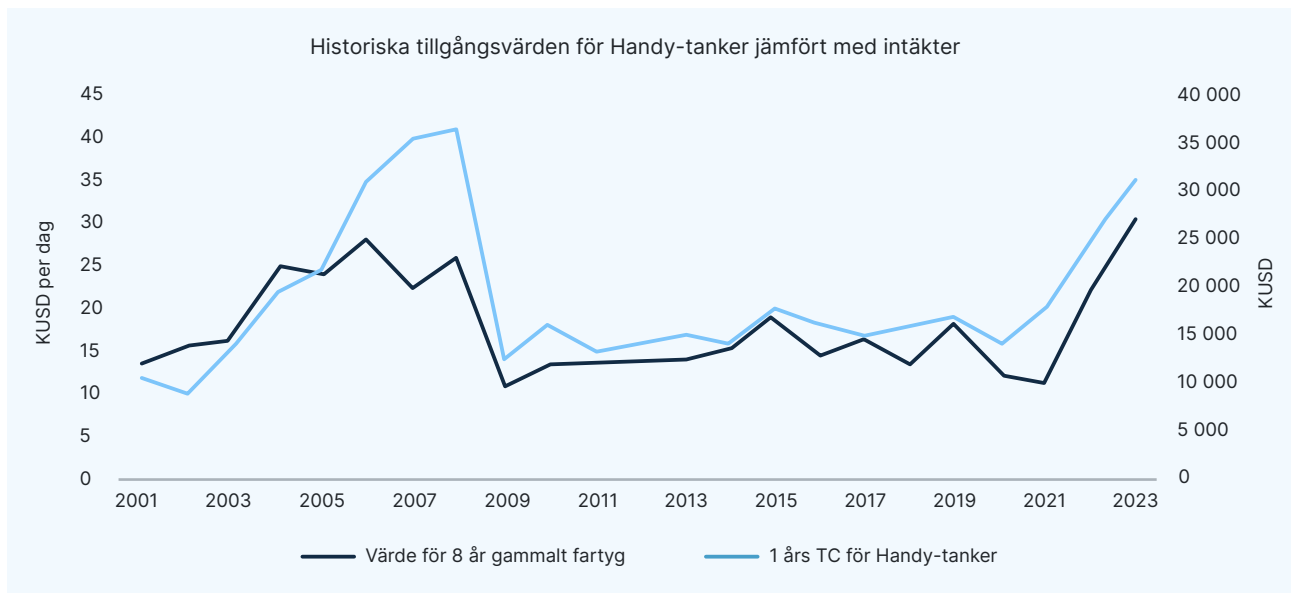
31. Hafnia Q2 report



Diagrammet ovan visar de årliga time charter-priserna från januari 2000 till mars 2024, för tankfartyg med en kapacitet att transportera 8 250 kubikmeter etylen och LPG, för en 12-månaders hyresperiod. Bolaget har innehav i LPG-fartyget Leonardo B. Priserna för mindre gastankfartyg befinner sig på historiskt höga nivåer, med förväntningar om ytterligare prisökningar till följd av den rådande utbudssituationen. Med en begränsad orderbok för

nybyggnationen av mindre gastankfartyg förutspås en utdragen period av stark marknad för dessa fartyg.<sup>32</sup>

Den långsiktiga tillväxten i efterfrågan på olja, i kombination med en begränsad tillväxttakt av den globala fartygsflottan, skapar gynnsamma marknadsutsikter för LPG-fartyg.<sup>33</sup>



Grafen illustrerar den historiska utvecklingen av intäkter och tillgångsvärden för Handy-tankers (mindre tankfartyg), med fokus på 1-åriga time charter-intäkter samt värdet på 8 år gamla fartyg. Grafen belyser en volatilitet i intäkterna, framför allt under perioden 2004 till 2010, samt en stabilisering och efterföljande återhämtning av fartygsvärdena efter finanskrisen. Den påvisar även ett samband mellan ökade intäkter och stigande fartygsvärden.

Bolagets äger en andel i fartyget Chemtrans Mobile, ett 8 år gammalt M1-fartyg (20-fots containerfartyg), vars värdeindex framgår av grafen.

32. Clarksson

33. Fearnleys

## Konkurrenter

Ramlösa shippings konkurrenter kan delas in i två huvudkategorier: rederier och investmentbolag. Bland rederierna återfinns större aktörer såsom Maersk, Global Ship Lease och Danaos Corporation. Dessa globala bolag har fördelar i form av storskalighet och effektivitet genom att hantera större volymer och upprätthålla omfattande nätverk inom sjöfartssektorn.

Dessa större aktörer fokuserar sina investeringar på specifika segment inom sjöfarten, vilket möjliggör optimering av verksamheten och resurserna inom dessa områden. Samtidigt innebär denna nischade strategi en ökad exponering för marknadsfluktuationer, vilket kan medföra större risker om marknadsförhållandena förändras.<sup>34</sup>

Bland investmentbolagen inom sjöfart återfinns bland annat NBZ NV och European Maritime Finance.

NBZ NV, baserat i Nederländerna, investerar i olika segment såsom containerfartyg, tankers och bulkfartyg. Företaget investerar både i tidschartrade fartyg och spotmarknaden för att diversifiera sina intäcksströmmar och minska risker genom långsiktiga avtal.<sup>35</sup>

European Maritime Finance är ett fondförvaltningsbolag med fokus på investeringar i maritima tillgångar, inklusive tankers, biltransportfartyg och LPG-fartyg.<sup>36</sup>



34. <https://en.mercopress.com/2023/07/03/msc-and-maersk-alliance-to-end-2025-msc-investing-in-new-vessels-maersk-in-logistics>

35. NBZ - English (nbzfonds.nl)

36. About us - European Maritime Finance



# Finansiell information

Idetta avsnitt presenteras Bolagets historiska finansiella information för räkenskapsåren 2022 och 2023, samt för delårsrapporterna avseende perioderna 1 januari – 30 juni 2023 och 1 januari – 30 juni 2024. Den historiska finansiella informationen för räkenskapsåren 2022 och 2023 är hämtad från Bolagets reviderade årsredovisningar för respektive år.

Den presenterade historiska finansiella informationen ska läsas tillsammans med Bolagets reviderade årsredovisningar och tillhörande noter för räkenskapsåren 2022 och 2023. Samtliga årsredovisningar har reviderats utan anmärkning. Utöver vad som uttryckligen anges har ingen information i Noteringsmemorandumet granskats eller reviderats av Bolagets revisor.

## Nyckeltal

En del av de nyckeltal som presenteras nedan är inte definierade enligt Ramlösa shipping tillämpade redovisningsregler för finansiell rapportering. Ramlösa shipping bedömer att nyckeltalen ger en bättre förståelse för Bolagets ekonomiska trender genom att belysa förändringar i Bolagets finansiella ställning och potentiellt framtida kapitalbehov. Nyckeltalen, såsom Ramlösa shipping har definierat dessa, bör inte jämföras med andra bolags nyckeltal som har samma benämning då definitionerna kan skilja sig åt. Nyckeltalen i tabellen nedan har inte reviderats såvida inget annat anges.

TSEK	2024-01-01 2024-06-30 6 mån	2023-01-01 2023-06-30 6 mån	2023-01-01 2023-12-31 12 mån	2022-04-27 2022-12-31 8 mån
Rörelseintäkter	-	-	-	-
Rörelseresultat	-358	-396	-1 279	-175
Resultat efter finansiella poster	25 071	-396	-1 279	-175
Balansomslutning	94 243	28 626	27 743	31 839
Soliditet	87,10 %	99,80 %	99,80 %	99,80 %
Antal aktier	80 957	80 957	80 957	87 996

## Finansiell information Ramlösa shipping

De reviderade årsredovisningarna för 2022 och 2023 gäller endast moderbolaget Ramlösa Shipping AB.

### Resultaträkning

TSEK	2023-01-01 2023-12-31	2022-04-27 2022-12-31 (9 mån)
	Reviderad	Reviderad
<b>Summa rörelseintäkter, lagerförändringarna med mera</b>	-	-
<b>Rörelsens kostnader</b>		
Övriga externa kostnader	-447	-231
Summa rörelsens kostnader	-447	-231
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-447</b>	<b>-231</b>
<b>Finansiella poster</b>		
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	-833	51
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	0,3	5
Räntekostnader och liknande resultatposter	-	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-1 279</b>	<b>-175</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>-1 279</b>	<b>-175</b>

## Balansräkning

TSEK	2023-12-31	2022-12-31 (9 mån)
	Reviderad	Reviderad
<b>TILLGÅNGAR</b>		
<b>Anläggningstillgångar</b>		
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>		
Andelar i koncernföretag	7	7
Fordringar hos koncernföretag	27 347	28 180
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>27 354</b>	<b>28 187</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>27 354</b>	<b>28 187</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>		
<b>Kortfristiga fordringar</b>		
Övriga fordringar	-	364
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	-	100
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>	<b>-</b>	<b>464</b>
<b>Kassa och bank</b>	<b>389</b>	<b>3 189</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>389</b>	<b>3 653</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>27 743</b>	<b>31 839</b>

## Balansräkning forts.

TSEK	2023-12-31	2022-12-31 (9 mån)
	Reviderad	Reviderad
<b>EGET KAPITAL</b>		
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital	110	110
Ej registrerat aktiekapital	-	-
<b>Summa bundet eget kapital</b>	<b>110</b>	<b>110</b>
<b>Fritt eget kapital</b>		
Överkursfond	31 590	31 590
Balanserat resultat	- 2 708	3
Periodens resultat	- 1 279	- 175
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>27 603</b>	<b>31 418</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>27 713</b>	<b>31 528</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>		
Leverantörsskulder		284
Övriga skulder	2	-
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	28
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>30</b>	<b>312</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>27 743</b>	<b>31 839</b>

## Delårsrapport Ramlösa shipping

De reviderade årsredovisningarna för 2022 och 2023 gäller endast moderbolaget Ramlösa shipping AB.

### Resultaträkning

TSEK	2024-04-01 2024-06-30	2023-04-01 2023-06-30	2024-01-01 2024-06-30	2023-01-01 2023-06-30	2023-01-01 2023-12-31
	Oreviderad	Oreviderad	Oreviderad	Oreviderad	Reviderad
<b>Rörelsens kostnader</b>					
Övriga externa kostnader	-189	-383	-358	-396	-447
Summa rörelsens kostnader	-189	-383	-358	-396	-447
Rörelseresultat	-189	-383	-358	-396	-447
<b>Resultat från finansiella poster</b>					
Resultat från andelar i koncernföretag	-	-	23 623	-	-
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	-	-	-	-	-833
Övriga räntetäckter och liknande resultatposter	1 654	-	1 367	-	-
Räntekostnader och liknande resultatposter	439	-	439	-	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>1 904</b>	<b>-383</b>	<b>25 071</b>	<b>-396</b>	<b>-1 279</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>1 904</b>	<b>-383</b>	<b>25 071</b>	<b>-396</b>	<b>-1 279</b>
Antal aktier vid periodens utgång, st	80 957	80 957	80 957	80 957	80 957
Genomsnittligt antal aktier, st	80 957	83 974	80 957	85 501	83 445
<b>Resultat per aktie, kr</b>	<b>24</b>	<b>-5</b>	<b>310</b>	<b>-5</b>	<b>-16</b>

## Balansräkning

TSEK	2024-06-30	2023-06-30	2023-12-31
	Oreviderad	Oreviderad	Reviderad
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	66 014	7	7
Fordringar hos koncernföretag	–	28 180	27 347
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>66 014</b>	<b>28 187</b>	<b>27 354</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>66 014</b>	<b>28 187</b>	<b>27 354</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Kassa och bank	28 229	439	389
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>28 229</b>	<b>439</b>	<b>389</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>94 243</b>	<b>28 626</b>	<b>27 743</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital	110	110	110
Ej registrerat aktiekapital	1 166	–	–
<b>Summa bundet eget kapital</b>	<b>1 276</b>	<b>110</b>	<b>110</b>
<b>Fritt eget kapital</b>			
Överkursfond	59 773	31 590	31 590
Balanserat resultat	-3 987	-2 708	-2 708
Periodens resultat	25 071	-396	-1 279
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>80 857</b>	<b>28 486</b>	<b>27 603</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>82 133</b>	<b>28 596</b>	<b>27 713</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Övriga skulder	12 083	2	2
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	27	28	28
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>12 110</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>94 243</b>	<b>28 626</b>	<b>27 743</b>

## Kassaflödesanalys

TSEK	2024-04-01 2024-06-30	2023-04-01 2023-06-30	2024-01-01 2024-06-30	2023-01-01 2023-06-30	2023-01-01 2023-12-31
	Oreviderad	Oreviderad	Oreviderad	Oreviderad	Oreviderad
<b>Den löpande verksamheten</b>					
Rörelseresultat	-189	-383	-358	-396	-447
Erhållen ränta	70	-	69	-	-
Betald ränta	-	-	-	-	-
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet</b>	<b>-119</b>	<b>-383</b>	<b>-288</b>	<b>-396</b>	<b>-446</b>
Förändringar i rörelsekapitalet:	-	-	-	-	-
Ökning(-)/Minskning (+) av rörelsefordringar	-	364	-	464	464
Ökning(+)/Minskning (-) av rörelseskulder	12 521	2	12 521	-282	-282
<b>Nettokassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>12 402</b>	<b>-17</b>	<b>12 232</b>	<b>-213</b>	<b>-264</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>					
Förvärv av aktier i dotterföretag	-66 015	-	-66 014	-	-
Avyttring av aktier i dotterföretag	-	-	23 343	-	-
Amortering från koncernföretag	-	-	27 347	-	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-66 015</b>	<b>-</b>	<b>-15 325</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>					
Nyemission	29 348	-	29 348	-	-
Indragning av aktier	-	-2 536	-	-2 536	-2 536
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>29 348</b>	<b>-2 536</b>	<b>29 348</b>	<b>-2 536</b>	<b>-2 536</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-24 265</b>	<b>-2 553</b>	<b>26 256</b>	<b>-2 749</b>	<b>-2 800</b>
Likvida medel vid periodens början	50 910	2 992	389	3 189	3 189
Valutakursdifferens i likvida medel	1 584	-	1 584	-	-
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>28 229</b>	<b>439</b>	<b>28 229</b>	<b>439</b>	<b>389</b>

# Kommentarer till den finansiella informationen

## Intäkter

I december 2022 investerade bolaget i fartyget London Star. Under ägarperioden valde Ramlösa att inte ta ut några löpande intäkter från det fartygsägande bolaget, utan beslutade att ta ut alla intäkter i samband med försäljningen av sin ägarandel i februari 2024.

Som ett resultat bokfördes Ramlösas intäkter från London Star som en långfristig fordran i balansräkningen under ägarperioden. Vid försäljningen av ägarandelen i första kvartalet 2024 realiserade Ramlösa shipping en reavinst på 23,6 MSEK. Bolagets intäkter var därmed noll under räkenskapsåren 2022 och 2023, då intäkter från London Star inte togs ut förrän vid försäljningen.

För de tre nya investeringarna har Ramlösa valt en annan strategi, där löpande kassaflöden och intäkter kommer att tas ut kontinuerligt i stället för som en klumpsumma vid försäljning. Denna förändring i strategi förväntas leda till en ökning av bolagets intäkter under de kommande åren.

## Kostnader

Rörelsekostnaderna för räkenskapsåret 2023 uppgick till -446,5 TSEK, jämfört med -230,7 TSEK året innan. Ramlösa har historiskt sett haft begränsade kostnader, där de främsta kostnadsposterna utgörs av konsultkostnader, ersättning till revisorn och marknadsföringskostnader.

## Rörelseresultat

Rörelseresultatet för 2023 var -446,5 TSEK, att jämföra med -230,7 TSEK år 2022. Per Q2 2024 uppgick rörelseresultatet till -357,7 TSEK.

## Likviditet och finansiering

Ramlösa shippings likviditet har under 2023 och 2024 uppvisat betydande variationer till följd av bolagets investeringsstrategi, där fokus ligger på att förvärva och avyttra fartyg för avkastning. Vid utgången av 2023 uppgick kassan till 389 TSEK, vilket ökade till cirka 50,9 MSEK under Q1 2024 efter försäljningen av fartyget London Star.

Under första halvåret 2024 sålde bolaget sina aktier i dotterbolaget Bee Shipping Ltd, vilket genererade ett positivt kassaflöde om 23,3 MSEK. I samband med försäljningen amorterade Bee Shipping bolagets skuld till Ramlösa shipping, vilket resulterade i ytterligare ett positivt kassaflöde om 27,3 MSEK.

Ramlösa shipping förvärvade även 98,25 procent av bolaget Gasmar IS under H1 2024, vilket medförde ett negativt kassaflöde om 66 MSEK. I samband med förvärvet upptog bolaget ett lån om cirka 12 MSEK för att finansiera köpet.

I juli 2024 genomfördes en nyemission som uppgick till cirka 29,3 MSEK. Nyemissionen registrerades hos Bolagsverket den 7 augusti 2024.

## Soliditet

Bolagets långfristiga finansiering har främst skett genom ägar kapital, nyemissioner och vinster från försäljning av tidigare innehav. Vid senaste bokslutet den 31 december 2023 uppgick soliditeten till 99,9 procent. Vid utgången av Q2 innevarande räkenskapsår hade soliditeten minskat något till 87,1 procent.

## Väsentliga händelser under rapportperioden

Bolaget sålde i februari 2024 aktierna i dotterbolaget Bee Shipping Ltd. Försäljningen resulterade i en realisationsvinst uppgående till 23,6 MSEK.

Bolaget köpte i april 98,25 procent av aktierna i bolaget Gasmar IS. Gasmar IS äger i sin tur 100 procent av gastankern Leonardo B. Tillträdesdatum var i april 2024.

Bolagsstämman bemyndigade styrelsen att besluta om nyemission.

Bolaget har den 30 maj 2024 genom fondemission ökat aktiekapitalet med 699 575 kr till 809 570 kr.

## Väsentliga händelser efter rapportperioden

Under augusti 2024 har Bolaget gjort en investering på cirka 31,4 MSEK i Atlantic Feeder III AS, där Ramlösa shipping kommer att äga 68 procent. Atlantic Feeder III AS äger i sin tur 100 procent av feederfartyget Perseus, och tillträdesdatum var i augusti 2024.

Bolaget har även ingått avtal om att förvärva 7,5 procent av Chemtrans Mobile A/S, vilket äger 100 procent av kemikaliefartyget Chemtrans Mobile. Transaktionen slutfördes i slutet av augusti, med tillträdesdatum i oktober 2024.

Vidare har bolaget genomfört en nyemission som tillförde cirka 29,4 MSEK i eget kapital, vilket registrerades hos Bolagsverket den 7 augusti 2024.

Därtill har bolaget genomfört en kvittningsemmission som tillförde cirka 1,7 MSEK i eget kapital, motsvarande 2 756 aktier till en teckningskurs om 630 kr per aktie. Kvittningsemmissionen registrerades hos Bolagsverket den 21 augusti 2024.

Styrelsen har vid extra bolagsstämma den 13 september 2024 beslutat om ett incitamentsprogram med marknadsvärderade teckningsoptioner för nyckelpersoner, vilket kan komma att medföra en utspädning om högst cirka 11 procent vid fullt utnyttjande.



I slutet av september 2024 slutfördes affären och överlåtelsen av fartyget Leonardo B i sin helhet. Leonardo B såldes vidare till bokfört värde till Montemare Shipping Company Ltd. I samband med transaktionen minskas Ramlösa shippings ägarandel till 41,2 procent, vilket motsvarar en investering på cirka 2,4 miljoner USD. Ramlösa äger 41,2 procent i Montemare Shipping Company Ltd.

Vid förvärvet av Leonardo B upptog Ramlösa Shipping ett lån om cirka 12 MSEK. Detta lån justerades och återbetalades i sin helhet i samband med att överlåtelsen slutfördes.

Bolaget har påbörjat en noteringsprocess med målsättningen att noteras under hösten 2024 på Spotlight Stock Market. I samband med noteringsprocessen har en nyemission genomförts uppgående till 27 MSEK (motsvarande max 2,5 MEUR), som fulltecknades. Nyemissionen är under registrering. Genom nyemissionen tillförs Bolaget cirka 27 MSEK före emissionskostnader och innan kvittning, betalning för 99 934 aktier kommer erläggas genom kvittning av fordringar mot Bolaget.

### Förväntad framtida utveckling

Av de tre fartyg bolaget senast förvärvat har den löpande avkastningen inte kommit i gång under Q2, under kommande kvartal förväntas bolaget se en ökad intäkt från dessa fartyg vilket förväntas ge ett ökat kassaflöde.

För Chemtrans Mobile är intäktsbudgeten 32 590 USD/dag vilket dock överträffats och då fraktraterna legat väsentligt över de budgeterade. Ledningen förväntar ingen nedgång i fraktrater i närtid utan snarare en ökning.

Bolagets ledning söker kontinuerligt efter fler objekt för kommande investeringar. Utvärderingsarbetet för kommande investeringar omfattar marknadsanalys, identifiering av potentiella objekt, kontroll av fartygens underhållsstatus samt utvärdering av olika kontraktsformer.

### Investeringar

Investeringar i anläggningstillgångar uppgår under första halvåret 2024 till cirka 66 MSEK. Investeringen avser bolagets investering i 98,25 procent av aktierna i bolaget GasMar IS (GasMar IS äger 100 av Gastankern Leonardo B).

### Redogörelse för rörelsekapital

Styrelsen bedömer att Bolagets drift är finansierad för de kommande 12 månaderna från dateringen av den preliminärt första handelsdagen på Spotlight Stock Market, tack vare verksamhetens generering av positivt kassaflöde.

### Redogörelse för Eget kapital och skuldsättning

Per den 30 juni 2024 uppgick bolagets totala skulder till cirka 12 MSEK. I samband med försäljningen och överlåtelsen av fartyget Leonardo B till Montemare Shipping Company Ltd., som slutfördes i slutet av september 2024, kvittades skulderna. Efter transaktionen justerades Ramlösa Shippings ägarandel från 98,25 procent till 41,2 procent.

Per den 30 juni 2024 uppgick bolagets egna kapital till cirka 82 MSEK. Tabellen nedan återger information om Bolagets eget kapital och skuldsättning per den 30 juni 2024.

### Per 30 juni 2024, TSEK

Aktiekapital	1 276
Balanserad vinst eller förlust	-3 987
Fri överkursfond	59 773
Årets resultat	25 071
<b>Summa eget kapital</b>	<b>82 133</b>
Långfristiga skulder	-
Kortfristiga skulder	12 110
<b>Summa totala skulder</b>	<b>12 110</b>

## Handlingar införlivade genom hänvisning

Fullständig historik finansiell information, inklusive redovisningsprinciper och andra tilläggsupplysningar samt revisionsberättelser har via hänvisning till årsredovisningar för räkenskapsåren 2022 och 2023 samt halvårssiffrorna per sista juni 2023 och 2024 har införlivats i denna Noteringsmemorandum. Den historiska finansiella informationen i form av årsredovisningar har reviderats av Ramlösa shippings tidigare revisionsbyrå Grant Thornton Sweden AB, med huvudansvarig revisor Kristoffer Lindén. Årsredovisningarna har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och genom tillämpning av Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). De senaste två årsredovisningarna jämte revisionsberättelse samt kvartalsrapporterna och bolagsordning finns att hämta på Hem | Ramlösa shipping (ramlosashipping.se).

## Redogörelse för värdering

Ramlösa shipping värderas till 79,5 MSEK, baserat på bolagets tillgångar, vilka redovisas till bokfört värde, inklusive kassan, vid tillfället för värderingen. Tillgångarna består av bolagets ägarandelar i de fartyg som bolaget har investerat i. Denna värdering baseras på pre-money, innan bolagets genomförda nyemission på 27 MSEK. Bolagsvärdet efter genomförd nyemission uppskattas såldes till 106,5 MSEK.

## Principer för aktivering och avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar är redovisade till anskaffningskostnad med avdrag för planmässiga avskrivningar baserade på en bedömning av tillgångarnas nyttjandeperiod.

Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden med hänsyn till väsentligt restvärde. Följande avskrivningsprocent tillämpas: Inventarier, verktyg och installationer: 3-5 år.

# Proformaredovisning

Proforma-avsnittet har upprättats för att ge en tydligare överblick av Ramlösa shippings innehav på koncernnivå. Syftet med proforman är att illustrera hur dessa investeringar påverkar bolagets finansiella ställning och att erbjuda en transparent redovisning av de samlade tillgångarna samt deras potentiella inverkan på koncernens utveckling och framtida avkastning. Proforman baseras på de bolag, Ramlösa shipping AB och GasMar IS, som ingick i koncernen per 2024-06-30. De två övriga innehaven, Chemtrans Mobile och MV Perseus, förvärvades i augusti 2024, och är därmed inte inkluderade i proforman per 2024-06-30. Förvärvet av GasMar IS genomfördes i april 2024. Proforma har upprättats för både 2023 och 2024 (till och med 20240630)

med utgångspunkt att förvärvet ingått i koncernen under hela båda dessa år.

Proformaredovisningen är till sin natur avsedd att beskriva en hypotetisk situation och tjänar således inte till att beskriva Bolagets faktiska finansiella ställning eller resultat.

En oberoende revisor från Forvis Mazars AB har granskat och lämnat en bestyrkanderapport avseende sammanställningen av den finansiella proformainformationen. Rapporten återfinns efter proformaredovisningen.

## Koncernens proformaresultaträkning för räkenskapsåret 2023

Oreviderad, TSEK	Ramlösa shipping	GasMar	Summa Företag	Avskrivning övervärden	Beräknad ränta	Summa Justeringar	Proforma koncern
Nettoomsättning		25 625	25 625				25 625
<b>Summa intäkter</b>		<b>25 625</b>	<b>25 625</b>				<b>25 625</b>
Direkta kostnader		-2 883	-2 883				-2 883
Övriga externa kostnader	-447		-447				-447
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-9 330	-9 330	-1 516		-1 516	-10 846
Summa rörelsens kostnader	-447	-12 213	-12 659	-1 516		-1 516	-14 176
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-447</b>	<b>13 413</b>	<b>12 966</b>	<b>-1 516</b>		<b>-1 516</b>	<b>11 450</b>
Resultat från övriga värdepapper och fordringar	-833		-833				-833
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		1 192	1 192				1 192
Räntekostnader och liknande resultatposter		-5 039	-5 039		-1 803	-1 803	-6 842
Summa finansiella poster	-833	-3 847	-4 680		-1 803	-1 803	-6 483
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-1 279</b>	<b>9 565</b>	<b>8 286</b>	<b>-1 516</b>	<b>-1 803</b>	<b>-3 320</b>	<b>4 967</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-1 279</b>	<b>9 565</b>	<b>8 286</b>	<b>-1 516</b>	<b>-1 165</b>	<b>-2 681</b>	<b>5 605</b>
Uppskjuten skatt				334	371	705	705
<b>Årets resultat</b>	<b>-1 279</b>	<b>9 565</b>	<b>8 286</b>	<b>-1 183</b>	<b>-1 432</b>	<b>-2 614</b>	<b>5 672</b>
Hänförligt till moderbolagets aktieägare	-1 279	9 398	8 119	-1 162	-1 432	-2 594	5 525
Hänförligt innehav utan bestämmande inflytande		167	167	-21		-21	147

## Koncernens proformabalansräkning per 31 december 2023

Oreviderad, TSEK	Ramlösa shipping	GasMar	Elim andelar Bee Shipping 1)	Ny- och fondemission 2)	Förvärv GasMar 2)	Övervärde/ Eliminering förvärv GasMar 3) 4)	Avskrivning Övervärden 5)	Eliminering Fodring Bee Shipping 2)	Beräknad ränta 2)	Proforma koncernen
<b>TILLGÅNGAR</b>										
<b>Anläggningstillgångar</b>										
Maskiner och andra tekniska anläggningar	-	86 421				30 552	-1 516			115 457
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>	<b>-</b>	<b>86 421</b>				<b>30 552</b>	<b>-1 516</b>			<b>115 457</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>										
Andelar i koncernföretag	7		-7		66 014	-66 014				
Andra långfristiga fordringar	27 347							-27 347		
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>27 354</b>		<b>-7</b>		<b>66 014</b>	<b>-66 014</b>		<b>-27 347</b>		
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>27 354</b>	<b>86 421</b>	<b>-7</b>		<b>66 014</b>	<b>-35 462</b>	<b>-1 516</b>	<b>-27 347</b>		<b>115 457</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>										
<b>Kortfristiga fordringar</b>										
Övriga fordringar		1								1
<b>Summa övriga fordringar</b>		<b>1</b>								<b>1</b>
Kassa och bank	389	4 858								5 247
<b>Summa kassa och bank</b>	<b>389</b>	<b>4 858</b>								<b>5 247</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>389</b>	<b>4 859</b>								<b>5 248</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>27 743</b>	<b>91 281</b>	<b>-7</b>		<b>66 014</b>	<b>-35 462</b>	<b>-1 516</b>	<b>-27 347</b>		<b>120 705</b>

## Koncernens proformabalansräkning per 31 december 2023 forts.

Oreviderad, TSEK	Ramlösa shipping	GasMar	Elim andelar Bee Shipping 1)	Ny- och fonde-mission 2)	Förvärv GasMar 2)	Övervärde/ Eliminering förvärv GasMar 3) 4)	Avskrivning Övervärden 5)	Eliminering Fodring Bee Shipping 2)	Beräk-nad ränta 2)	Profor-ma kon-cernen
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>										
<b>Eget kapital</b>										
Aktiekapital	110	7 174				-7 174				110
Ej registrerat aktiekapital				1 166						1 166
Övrigt tillskjutet kapital	31 590			28 182						59 773
Annat eget kapital inklusive årets resultat	-3 987	35 804	-7	-700		-35 773	-1 183		-1 432	-7 277
Eget kapital hänförligt till moderföretagets ak	27 713	42 978	-7	28 648		-42 948	-1 183		-1 432	53 771
Innehav utan bestämmande inflytande						764				764
Eget kapital hänförligt till minoritetsintresset						764				764
<b>Summa eget kapital</b>	<b>27 713</b>	<b>42 978</b>	<b>-7</b>	<b>28 648</b>		<b>-42 184</b>	<b>-1 183</b>		<b>-1 432</b>	<b>54 534</b>
<b>Avsättningar</b>										
Uppskjuten skatteskuld						6 721	-334		-371	6 016
Summa uppskjuten skatt						6 721	-334		-371	6 016
<b>Långfristiga skulder</b>										
Skulder till kreditinstitut		47 865								47 865
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>47 865</b>								<b>47 865</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>										
Leverantörsskulder		130								130
Övriga skulder	2	62		-28 648	66 014			-27 347		10 083
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	245							1 803	2 077
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>30</b>	<b>437</b>		<b>-28 648</b>	<b>66 014</b>			<b>-27 347</b>	<b>1 803</b>	<b>12 289</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>27 743</b>	<b>91 280</b>	<b>-7</b>		<b>66 014</b>	<b>-35 462</b>	<b>-1 516</b>	<b>-27 347</b>		<b>120 705</b>

## Koncernens proformaresultaträkning för perioden 1 januari-30 juni 2024

Oreviderad, TSEK	Ramlösa shipping	GasMar	Elimineringar GasMar	Beräkning ränta	Proforma koncernen
Nettoomsättning		12 672			12 672
<b>Summa intäkter</b>		<b>12 672</b>			<b>12 672</b>
Direkta kostnader		-1 352			-1 352
Övriga externa kostnader	-358				-358
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-4 614	-747		-5 361
Summa rörelsens kostnader	-358	-4 614	-747		-5 719
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-358</b>	<b>8 059</b>	<b>-747</b>		<b>6 953</b>
Resultat från andelar i koncernföretag	23 623				23 623
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	1 806	38			1 844
Räntekostnader och liknande resultatposter		-4 096		-1 087	-5 183
Summa finansiella poster	25 429	-4 058		-1 087	20 283
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>25 071</b>	<b>4 000</b>	<b>-747</b>	<b>-1 087</b>	<b>27 237</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>25 071</b>	<b>4 000</b>	<b>-747</b>	<b>-1 087</b>	<b>27 237</b>
Uppskjuten skatt			164	224	388
<b>Årets resultat</b>	<b>25 071</b>	<b>4 000</b>	<b>-583</b>	<b>-863</b>	<b>27 625</b>
Hänförligt till moderbolagets aktieägare	25 071	3 930	-573	-863	27 565
Hänförligt innehav utan bestämmande inflytande		70	-10		60

## Koncernens proformabalansräkning per 30 juni 2024

Oreviderad, TSEK	Ramlösa shipping	GasMar 6)	Övervärde/ Elim andelar GasMar 2) 3)	Avskrivning övervärde 5)	Beräknad ränta 2)	Proforma koncernen
<b>TILLGÅNGAR</b>						
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>						
Maskiner och andra tekniska anläggningar		82 638	30 454	-2 255		110 837
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>82 638</b>	<b>30 454</b>	<b>-2 255</b>		<b>110 837</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>						
Andelar i koncernföretag	66 014		-66 014			
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>66 014</b>		<b>-66 014</b>			
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>66 014</b>	<b>82 638</b>	<b>-35 561</b>	<b>-2 255</b>		<b>110 837</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>						
Övriga fordringar		24				24
<b>Summa övriga fordringar</b>		<b>24</b>				<b>24</b>
Kassa och bank	28 229	6 877				35 106
<b>Summa Kassa och bank</b>	<b>28 229</b>	<b>6 877</b>				<b>35 106</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>28 229</b>	<b>6 901</b>				<b>35 130</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>94 243</b>	<b>89 539</b>	<b>-35 561</b>	<b>-2 255</b>		<b>145 967</b>

## Koncernens proformabalansräkning per 30 juni 2024 forts.

Oreviderad, TSEK	Ramlösa shipping	GasMar 6)	Elim andelar GasMar 2) 3)	Avskrivning övervärde 5)	Beräknad ränta 2)	Proforma koncernen
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>						
<b>Eget kapital</b>						
Aktiekapital	110	5 681	-5 681			110
Ej registrerat aktiekapital	1 166					1 166
Övrigt tillskjutet kapital	59 773					59 773
Annat eget kapital inklusive årets resultat	21 084	38 807	-37 768	-1 759	-863	19 501
Eget kapital hänförligt till moderföretagets ak	82 132	44 488	-43 449	-1 759	-863	80 549
Innehav utan bestämmande inflytande			1 188			1 188
Eget kapital hänförligt till minoritetsintresset			1 188			1 188
<b>Summa eget kapital</b>	<b>82 132</b>	<b>44 488</b>	<b>-42 261</b>	<b>-1 759</b>	<b>-863</b>	<b>81 737</b>
<b>Avsättningar</b>						
Avsättningar för uppskjuten skatt			6 700	-496	-224	5 980
<b>Summa avsättningar</b>			<b>6 700</b>	<b>-496</b>	<b>-224</b>	<b>5 980</b>
<b>Långfristiga skulder</b>						
Skulder till kreditinstitut		44 745				44 745
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>44 745</b>				<b>44 745</b>
Leverantörsskulder		138				138
Övriga skulder	12 083	94				12 177
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	74			1 087	1 190
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>12 111</b>	<b>306</b>			<b>1 087</b>	<b>13 505</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>94 243</b>	<b>89 539</b>	<b>-35 561</b>	<b>-2 255</b>		<b>145 967</b>

## Noter

### Not 1

Proformaredovisningen är upprättad som om GasMar IS har ingått i koncernen under helåret 2023.

Balans och resultaträkning för Bee Shipping är inte inkluderat i proformaredovisningen då detta bolag är avyttrat under 2024. Proformaredovisningen är upprättad utifrån de bolag som ingår i koncernen per 2023-12-31 och 2024-06-30.

### Not 2

För att finansiera förvärvet av GasMar IS så genomfördes en nyemission om totalt 28 648 TSEK. Förvärvet har även finansierats genom upptagande av lån samt den likvid som inkom i samband med avyttringen av dotterbolaget Bee Shipping (London Star). I samband med avyttringen så reglerades även den fordran, som Ramlösa shipping hade på Bee Shipping. Med beaktande av dessa transaktioner/justeringar i proformaredovisningen så uppgår skulden till 10 019 TSEK per 2013-12-31 och 12 081 per 2024-06-30. Detta lån är upptaget från investerare som kommer vara delägare i Montemare Shipping Company Ltd när transaktionen är slutförd, under hösten 2024 får Ramlösa Shipping utdelning från Gasmar IS, cirka 18 procent av denna utdelning ska gå till långgivarna som räntekompensation. I proformaredovisningen har en kalkylmässig ränta på 18 procent använts, vilket motsvarar den andel av utdelningen som Ramlösa shipping avstått avseende lämnad utdelning från GasMar IS i augusti 2024.

### Not 3

Förvärvet av GasMar IS är beräknat på samma grunder som vid det faktiska förvärvet 2024-04-17. För att beräkna övervärdet på fartyget i proformaredovisningen har övervärdet räknats upp med motsvarande avskrivningar för proforma-perioden.

### Not 4

Annat eget kapital är justerat för lämnad utdelning 2023 i GasMar. Hade Ramlösa shipping ägt andelarna så hade de tagit del av denna utdelning vilket hade påverkat deras resultaträkning (ej koncernen) och egna kapital.

### Not 5

Avskrivningar på övervärdet avseende fartyget har beräknats utifrån en kvarvarande ekonomisk nyttjandeperiod om 19 år vid det faktiska förvärvstillfället.

### Not 6

Proformaredovisningen är upprättad som om GasMar IS har ingått i koncernen under halvåret 2024-06-30. Proformaredovisningen är upprättad utifrån de bolag som ingår i koncernen per 2024-06-30.



# Revisors rapport avseende proformaredovisning

## Oberoende revisors bestyrkanderapport om sammanställning av finansiell proformainformation i ett noteringsmemorandum.

Till styrelsen i Ramlösa Shipping AB (publ), org.nr (559377-9522)

### Rapport om sammanställning av finansiell proformainformation i ett noteringsmemorandum

Vi har slutfört vårt bestyrkandeuppdrag att rapportera om styrelsens sammanställning av finansiell proformainformation för Ramlösa Shipping AB (publ) ("bolaget"). Den finansiella proformainformationen består av proformabalansräkningarna per 2024-06-30 och 2023-12-31, proformare-sultaträkningarna för perioderna 2024-01-01—2024-06-30 samt 2023-01-01—2023-12-31 och tillhörande noter som återfinns på sidorna 34-40 i noteringsmemorandumet som är utfärdat av bolaget. De tillämpliga kriterierna som är grunden utifrån vilken styrelsen har sammanställt den finansiella proformainformationen är angivna i den delegerade förordningen (EU) 2019/980 och beskrivs på sidan 40.

Den finansiella proformainformationen har sammanställts av styrelsen i Ramlösa shipping AB (publ) för att illustrera effekten av Ramlösa shipping AB (publ) förvärv av andelarna i GasMar IS hade ägt rum den 2024-01-01 respektive 2023-01-01. Som del av processen har information om företagets finansiella ställning och, finansiella resultat hämtats av styrelsen i Ramlösa shipping AB (publ) från företagets finansiella rapporter, om vilka ingen revisors rapport eller rapport om översiktlig granskning har publicerats.

### Styrelsens ansvar för den finansiella proformainformationen

Styrelsen är ansvarig för sammanställningen av den finansiella proformainformationen i enlighet med kraven i den delegerade förordningen (EU) 2019/980.

### Vårt oberoende och vår kvalitetsstyrning

Vi har följt krav på oberoende och andra yrkesetiska krav i Sverige, som bygger på grundläggande principer om hederlighet, objektivitet, professionell kompetens och vederbörlig omsorg, sekretess och professionellt uppträdande.

Revisionsföretaget tillämpar International Standard on Quality Management 1, som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om huruvida den finansiella proformainformationen, i alla väsentliga avseenden, har sammanställts korrekt av styrelsen i enlighet med den delegerade förordningen (EU) 2019/980, på de angivna grunderna samt att dessa grunder överensstämmer med bolagets redovisningsprinciper.

Vi har utfört uppdraget enligt International Standard on Assurance Engagements ISAE 3420 Bestyrkandeuppdrag att rapportera om sammanställning av finansiell proformainformation i ett noteringsmemorandum, som har utfärdats av International Auditing and Assurance Standards Board. Standarden kräver att revisorn planerar och utför åtgärder i syfte att skaffa sig rimlig säkerhet om huruvida styrelsen har sammanställt, i alla väsentliga avseenden, den finansiella proformainformationen i enlighet med den delegerade förordningen.

För detta uppdrags syfte, är vi inte ansvariga för att uppdatera eller på nytt lämna rapporter eller lämna uttalanden om någon historisk information som har använts vid sammanställningen av den finansiella proformainformationen, inte heller har vi under uppdragets gång utfört någon revision eller översiktlig granskning av den finansiella information som har använts vid sammanställningen av den finansiella proformainformationen.

Syftet med finansiell proformainformation i ett noteringsmemorandum är enbart att illustrera effekten av en betydelsefull händelse eller transaktion på bolagets ojusterade finansiella information som om händelsen hade inträffat eller transaktionen hade genomförts vid en tidigare tidpunkt som har valts i illustrativt

syfte. Därmed kan vi inte bestyrka att det faktiska utfallet för händelsen eller transaktionen per 2024-01-01—2024-06-30 respektive 2023-01-01—2023-12-31 hade blivit som den har presenterats.

Ett bestyrkandeuppdrag, där uttalandet lämnas med rimlig säkerhet, att rapportera om huruvida den finansiella proformainformationen har sammanställts, i alla väsentliga avseenden, med grund i de tillämpliga kriterierna, innefattar att utföra åtgärder för att bedöma om de tillämpliga kriterier som används av styrelsen i sammanställningen av den finansiella proformainformationen ger en rimlig grund för att presentera de betydande effekter som är direkt hänförliga till händelsen eller transaktionen, samt att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att:

- Proformajusteringarna har sammanställts korrekt på de angivna grunderna.
- Den finansiella proformainformationen avspeglar den korrekta tillämpningen av dessa justeringar på den ojusterade finansiella informationen.
- De angivna grunderna överensstämmer med bolagets redovisningsprinciper.

De valda åtgärderna beror på revisorns bedömning, med beaktande av hans eller hennes förståelse av karaktären på bolaget, händelsen eller transaktionen för vilken den finansiella proformainformationen har sammanställts, och andra relevanta uppdragsförhållanden.

Uppdraget innefattar även att utvärdera den övergripande presentationen av den finansiella proformainformationen.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

#### **Uttalande**

Enligt vår uppfattning har den finansiella proformainformationen sammanställts, i alla väsentliga avseenden, enligt de grunder som anges på sidan 40 och dessa grunder överensstämmer med de redovisningsprinciper som tillämpas av bolaget.

Helsingborg den 8 oktober 2024

**Forvis Mazars AB**  
Andreas Brodström  
Auktoriserad revisor

# Styrelse, ledande befattningshavare och revisorer

## Styrelse

Enligt bolagsordningen ska Bolagets styrelse bestå av lägst 3 och högst 10 styrelseledamöter med lägst 0 och högst 10 styrelsesuppleanter. Bolagets styrelse består för närvarande av sex ledamöter, inklusive styrelseordföranden. Styrelsen har sitt säte i Helsingborgs kommun. Stefan Norrsell har varit styrelseledamot i Bolaget sedan 2022. Styrelseledamoten Magnus Granander valdes in av årsstämman den 20 mars 2024, för tiden intill slutet av årsstämman 2025. Styrelseledamöterna Jan Tibbling och Theo Erdmann valdes in av den extra bolagsstämman den 30 maj 2024, för tiden intill slutet av årsstämman 2025.

Styrelseledamöterna Thomas Angskog och Carolina Ulff valdes in av den extra bolagsstämman den 13 september 2024 för tiden intill slutet av årsstämman 2025. Styrelseledamoten och tillika styrelseordföranden Thomas Santesson valde att avgå i samband med den extra bolagsstämman den 13 september 2024. Styrelseledamoten Jan Tibbling valde att avgå som styrelseledamot den 20 september 2024. Nedanstående tabell anger namn, befattning, födelseår, år för inval i styrelsen och aktieinnehav för privat ägande samt ägande genom bolag beräknat efter att den senaste nyemissionen har registrerats.

Namn	Befattning	Födelseår	Invald (år)	Oberoende i förhållande till Bolaget och Bolagets ledning	Större aktieägare*	Innehav**
Thomas Angskog	Styrelseordförande	1969	2024	Ja	Ja	3 900 aktier
Stefan Norrsell	Styrelseledamot och VD	1970	2022	Nej	Ja	60 580 aktier
Magnus Granander	Styrelseledamot	1977	2024	Ja	Ja	8 195 aktier
Theo Erdmann	Styrelseledamot	1989	2024	Nej	Ja	Inget innehav
Carolina Ulff	Styrelseledamot	1991	2024	Ja	Ja	Inget innehav

\* Med större aktieägare avses ägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10 procent eller mer av aktierna i Bolaget.

\*\* Avser ägandet efter den senaste nyemissionen har registrerats i sin helhet. Privat ägande samt ägande genom bolag.



### Thomas Angskog

Styrelseordförande sedan september 2024.

**Utbildning och bakgrund:** Filosofie kandidatexamen inom företagsledning och företagsekonomi från Bethany College. Bakgrund från roller som CFO och CEO och även grundare av bolagen Crediflow AB och Linxify Development AB.

**Andra pågående uppdrag:** Thomas är ledamot i Linxify Development AB och ledamot i Exclusive Yacht Club Sweden AB.

**Ägande över tio procent de senaste fem åren:** TA Development AB, OptoSweden AB, Crediflow AB, Exclusive Yacht Club AB och Linxify Development AB.

**Avslutande bolagsengagemang de senaste fem åren:** TA Development AB, OptoSweden AB och Crediflow AB.

**Kompetens och erfarenhet av arbete i noterade bolag:** Ingen tidigare arbetserfarenhet från noterade bolag.

**Innehav i Ramlösa shipping:** 3 900 aktier.



### Stefan Norrsell

Grundare, styrelseledamot sedan april 2022 samt Verkställande direktör sedan juli 2024.

**Utbildning och bakgrund:** Civilekonomexamen från Kristianstad universitet. Tidigare småföretagare samt fysik- och matematiklärare.

**Andra pågående uppdrag:** Ordförande i Exclusive Yacht Club Sweden AB.

**Ägande över tio procent de senaste fem åren:** Stefan Norrsell Invest AB, Kapitalgruppen Invest AB, Kapitalgruppen Rådgivning AB och Kapitalgruppen Strategi AB.

**Avslutande bolagsengagemang de senaste fem åren:** Avgick under oktober 2024 som ordförande i Kapitalgruppen Invest AB, ledamot i Kapitalgruppen Rådgivning AB och ledamot i Kapitalgruppen Strategi AB. Detta är under pågående registrering.

**Kompetens och erfarenhet av arbete i noterade bolag:** Tidigare erfarenhet som ordförande i ett noterat bolag.

**Innehav i Ramlösa shipping:** 60 580 aktier.



### Magnus Granander

Styrelseledamot sedan mars 2024.

**Utbildning och bakgrund:** Sjökaptensexamen från Chalmers tekniska högskola och erfarenhet som skeppsmäklare på flera större internationella shippingbolag.

**Andra pågående uppdrag:** Medgrundare, styrelseledamot och VD i UME Shipping AB, styrelseledamot i Partankers XXIV AS, Sivamar Shipping Company Ltd, Chemtrans Mobile AS, Montemare Shipping Company Ltd, Monia Aframax Holding Ltd, Bee Shipping Ltd, Baltic Bulk Carriers AB och Nordic Ocean Bulk Associates AB.

**Ägande över tio procent de senaste fem åren:** UME Shipping AB, Nordic Ocean Bulk Associates och Gavinate Holding Ltd.

**Avslutande bolagsengagemang de senaste fem åren:** Inga.

**Kompetens och erfarenhet av arbete i noterade bolag:** Ingen tidigare arbetserfarenhet från noterade bolag.

**Innehav i Ramlösa shipping:** 8 195 aktier.



### Theo Erdmann

Styrelseledamot sedan maj 2024.

**Utbildning och bakgrund:** Masterexamen inom juridik och ekonomi från St.Gallen och styrelseutbildning från Stanford University. Tidigare erfarenhet inom shipping-branschen, även erfarenhet inom Project Finance på Pareto Securities AS.

**Andra pågående uppdrag:** Adviser på investmentbolaget Allin Invest AG, adviser till ett family-office bolag och adviser till en institutionell fond i Schweiz även ledamot i dessa bolag Allwea Structured IV Ltd, Montemare Shipping Company, Atlantic Feeder III AS, B-Gas Maud Ltd, LPG Invest AS, B-Gas Norway AS, ALLIN Invest AG, Erdmann Solutions AG, Circular Pharma Consortium, BrasGas IS och Gasmar AS.

**Ägande över tio procent de senaste fem åren:** Inga.

**Avslutande bolagsengagemang de senaste fem åren:** B-Gas NSG, B-Gas A/S, Bepalo, Atlantic Feeder 1 AS, B-Gas Chartering, Partankers XII och Partankers XI.

**Kompetens och erfarenhet av arbete i noterade bolag:** Tidigare erfarenhet som rådgivare för noterade bolag.

**Innehav i Ramlösa shipping:** 0 aktier.



### Carolina Ulf

Styrelseledamot sedan augusti 2024.

**Utbildning och bakgrund:** Kandidatexamen i företagsekonomi från Bath University. Lång erfarenhet som skeppsmäklare med främst fokus på bulkmarknaden. Har även varit styrelseledamot i WISTA (women in shipping and trading association).

**Andra pågående uppdrag:** Skeppsmäklare på bolaget Tore Ulf Chartering AB och VD i bolaget Tore Ulf AB. Carolina är även med i styrelseledamot i Tore Ulf Chartering AB och Sharro Shipping AB.

**Ägande över tio procent de senaste fem åren:** Tore Ulf Chartering AB, Tore Ulf AB och Sharro Shipping AB.

**Avslutande bolagsengagemang de senaste fem åren:** Sweet Mellow AB.

**Kompetens och erfarenhet av arbete i noterade bolag:** Ingen tidigare arbetserfarenhet från noterade bolag.

**Innehav i Ramlösa shipping:** 0 aktier.

## Ledande befattningshavare



### Stefan Norrsell

Grundare och Verkställande direktör sedan juli 2024.

Se beskrivning av Stefan Norrsell ovan under "Styrelse".



### Fredrik Stenberg

CFO sedan april 2022.

**Utbildning och bakgrund:** Civilekonomexamen från Lunds universitet. Lång erfarenhet inom ekonomi och redovisning. Tidigare erfarenhet som revisor på PWC, samt som controller och redovisningschef på större internationella företag. Arbetar sedan 2007 som konsult inom ekonomi och redovisning i eget bolag.

**Andra pågående uppdrag:** Ekonomikonstult vid Total Shared Services Helsingborg AB. Styrelseordförande i IRC Invest AB och styrelseledamot i bolagen Total Shared Services Helsingborg AB, TSSH Invest AB och TSSH Trading AB.

**Ägande över tio procent de senaste fem åren:** TSSH Invest AB, Total Shared Service AB, TSSH Trading AB, IRC Invest AB, Blossalyckan Fastigheter AB och Mobile Solutions Sales Nordic AB.

**Avslutande bolagsengagemang de senaste fem åren:** Mobile Solutions Sales Nordic AB och Blossalyckan Fastigheter AB.

**Kompetens och erfarenhet av arbete i noterade bolag:** Ingen tidigare arbetserfarenhet från noterade bolag.

**Innehav i Ramlösa shipping:** 60 000 aktier.

## Övriga upplysningar avseende styrelse och ledande befattningshavare

Inga styrelseledamöter eller medlemmar av koncernledningen har några familjeband till några andra styrelseledamöter eller medlemmar av koncernledningen. Theo Erdmann är styrelseledamot i bolaget LPG Invest AS som är föremål för likvidation och har varit styrelseledamot i bolaget B-Gas A/S som är föremål för likvidation. Ingen övrig befattningshavare har under de senaste fem åren varit medlem i förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan, eller innehar annan ledande befattning i ett bolag som varit föremål för konkurs, likvidation, konkursförvaltning eller liknande under den period som befattningen innehas eller inom ett år därefter. Ingen av styrelseledamöterna eller de ledande befattningshavarna i Bolaget har under de senaste fem åren (i) dömts i bedrägerirelaterade mål, (ii) av reglerings- eller tillsynsmyndighet (inbegripet erkända yrkessammanslutningar) bundits vid, eller varit föremål för påföljd på grund av, brott, eller (iii) förbjudits av domstol att vara medlem i en emittents förvaltnings-, lednings- eller tillsynsorgan eller från att utöva ledande eller övergripande funktioner hos emittenten. Samtliga styrelseledamöter och ledande befattningshavare kan nås via Bolagets adress Norden 61, 252 79 Helsingborg.

## Revisor

Forvis Mazars AB har varit bolagets revisor sedan 2024 och utsågs vid den extra bolagsstämman den 13 september 2024. Huvudansvarig revisor är Andreas Brodström (född 1973), som är auktoriserad revisor. Forvis Mazars AB har sitt kontor på Terminalgatan 1, 252 78 Helsingborg.

### Byte av revisor

Under hösten 2024 bytte Ramlösa shipping revisor från Grant Thornton, där Kristoffer Lindén var huvudansvarig, till Forvis Mazars AB med Andreas Brodström som ny huvudansvarig revisor. Anledningen till revisorsbytet var att Kristoffer Lindén inte längre ansågs vara oberoende då Grant Thorntons redovisningskonsulter också anlätades som stöd i upprättandet av bolagets delårsrapport och proformaredovisning.

## Ersättningar och förmåner till styrelse och ledande befattningshavare

Ersättning till styrelsen beslutas av bolagsstämman. Under räkenskapsåret 2023 så tog varken styrelsen eller VD ut något arvode. Vid extra bolagsstämman den 30 maj 2024 beslutades det att styrelsens arvode skulle uppgå till två prisbasbelopp till ordförande och ett prisbasbelopp till ledamöter för räkenskapsåret 2024. Samtliga belopp uttrycks i SEK.

I tabellen nedan redovisas ersättning till styrelseledamöterna och ledande befattningshavare under räkenskapsåret för 2023 samt för den första halvan av räkenskapsåret för 2024 fram till och med den 30 juni 2024. Samtliga belopp uttrycks i SEK.

### Ersättningar under 2023

Samtliga ersättningar anges i SEK.

Befattningshavare	Styrelsearvode	Grundlön/ konsultarvode	Rörlig ersättning	Pensions- kostnader	Övriga förmåner*	Totalt
Jesper Siljedahl**	0	0	0	0	0	0
Stefan Norrsell	0	0	0	0	0	0
Magnus Granander	0	0	0	0	0	0
Theo Erdmann	0	0	0	0	0	0
Fredrik Stenberg	0	81 573	0	0	0	81 573

\* Övriga förmåner avser utdelning från Ramlösa shipping.

\*\* Avgick från styrelsen under 2024.

### Ersättningar för tiden från 1 januari 2024 till 30 juni 2024

Befattningshavare	Styrelsearvode	Grundlön/ konsultarvode	Rörlig ersättning	Pensions- kostnader	Övriga förmåner*	Totalt
Thomas Santesson**	0	0	0	0	0	0
Stefan Norrsell	0	0	0	0	0	0
Magnus Granander	0	0	0	0	0	0
Theo Erdmann	0	0	0	0	0	0
Fredrik Stenberg	0	95 429	0	0	0	95 429

\* Övriga förmåner avser utdelning från Ramlösa shipping.

\*\* Avgick som ordförande augusti 2024.

# Aktier, aktiekapital och ägarförhållande

## Allmän information

Ramlösa shipping är ett publikt avstämningsbolag och Bolagets aktier är kontoförda i avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Registret förs av Euroclear Sweden AB, Box 191, 101 23 Stockholm. Inga aktiebrev är utfärdade för Bolagets aktier. Aktierna har ISIN-kod SE0022600219. Samtliga aktier i Bolaget är denominerade i SEK, är fullt betalda, utställda till innehavare och har emitterats i enlighet med svensk rätt och bestämmelserna i aktiebolagslagen (2005:551). Investerares uppmärksammas härmed på att skattelagstiftningen i investerarens medlemsstat och i Sverige kan inverka på inkomsterna från aktierna. CFI-koden är ESVUFR, FISN koden är RAMLOSASHI/SH.

## Aktier och aktiekapital

Bolaget har tidigare emitterat aktier av klass A och klass B. Bolaget har vid extra stämma den 30 maj 2024 beslutat om att stämpla om samtliga A-aktier till B-aktier. Därefter har Bolaget endast stamaktier där varje aktie berättigar till en (1) röst vid bolagsstämma.

Enligt Bolagets bolagsordning ska aktiekapitalet vara lägst 1 250 000 SEK och inte överstiga 5 000 000 SEK, och antalet aktier ska vara lägst 2 500 000 och inte överstiga 10 000 000 aktier. Per dagen för Noteringsmemorandumet, med beaktning av aktier tilldelade i den nyss genomförda nyemissionen, uppgick Bolagets aktiekapital till 1 745 447,50 SEK fördelat på 3 490 895 aktier. Varje aktie har ett kvotvärde om 0,5 SEK. Aktierna i Ramlösa shipping är denominerade i SEK. Samtliga emitterade aktier är fullt betalda och fritt överlåtbara. Bolagets registrerade aktiekapital uppgick vid ingången av året för den senast fastslagna balansräkningen, det vill säga den 1 januari 2023, till 109 995 SEK fördelat på 87 996 aktier, envar med ett kvotvärde om 1,25 SEK. Per den 31 december 2023 uppgick Bolagets registrerade aktiekapital till 109 995 SEK fördelat på 80 957 aktier, envar med ett kvotvärde om 1,36 SEK.

Bolagets aktiebok förs av Euroclear Sweden AB. Aktieägare erhåller inga fysiska aktiebrev. Samtliga transaktioner med Bolagets aktier sker på elektronisk väg genom banker och värdepappersförvaltare. Nyemitterade aktier registreras på person i elektroniskt format.

## Teckningsoptioner, aktierelaterade incitamentsprogram och konvertibler

Styrelsen beslutade vid den extra bolagsstämman den 13 september 2024 att införa ett incitamentsprogram (serie 2024) för bolaget, inklusive en riktad nyemission av teckningsoptioner.

Styrelsen finner det angeläget och i aktieägarnas intresse att styrelseledamöterna och ledningen i Bolaget har ett långsiktigt intresse av en god värdeutveckling på aktien i Bolaget. Genom ett teckningsoptionsbaserat incitamentsprogram för Bolagets styrelseledamöter och ledning kan deras belöning knytas till Bolagets framtida resultat- och värdeutveckling. Den långsiktiga värdetillväxten premieras därigenom och aktieägare och berörda styrelseledamöter och ledande befattningshavare får samma mål. Aktierelaterade incitamentsprogram skapar vidare ett gemensamt fokus för berörda styrelseledamöter/ledande befattningshavare och prioriterar därigenom ett långsiktigt agerande. Incitamentsprogram bedöms även underlätta för Bolaget att behålla styrelseledamöterna och ledande befattningshavare. Styrelsen bedömer därför, baserat på incitamentsprogrammets utformning, att det inte finns något behov av att uppställa några förutbestämda och mätbara prestationskriterier för deltagande i programmet.

Mot bakgrund av villkoren, tilldelningens storlek och övriga omständigheter bedömer styrelsen att det föreslagna incitamentsprogrammet enligt vad som följer nedan är rimligt och fördelaktigt för Bolaget och dess aktieägare.

Sammanlagt kommer högst 325 742 teckningsoptioner att emitteras. Antalet aktier i bolaget är 2 605 940 före eventuellt utnyttjande av optionerna. Teckningsoptionerna kommer att emitteras till en teckningskurs om 4,175 kronor per option och erbjudas styrelseledamöterna Stefan Norrsell, Magnus Granander, Jan Tibbling Thomas Angskog och Carolina Ulff, samt CFO Fredrik Stenberg.

Fördelningen av teckningsoptioner framgår av följande tabell:

Deltagare	Högsta antal teckningsoptioner
Magnus Granander	97 722
Stefan Norrsell	89 579
Thomas Angskog	65 148
Fredrik Stenberg	57 005
Carolina Ulff	8 144
Jan Tibbling	8 144



Jan Tibbling har den 20 september 2024 avgått från Bolagets styrelse och kommer därmed inte att förvärva de 8 144 teckningsoptionerna enligt beslutet från den extra bolagsstämman den 13 september 2024. Dessa optioner kan inte heller komma att tecknas av någon annan.

Varje teckningsoption berättigar under perioden från och med den dag som infaller tre år från och med dagen då Bolagets aktier togs upp till handel på Spotlight Stock Market till och med den dag som infaller 3 år och 6 månader efter första handelsdag, till teckning av en (1) ny aktie i Bolaget till en teckningskurs om 42,91 kronor per aktie. Teckningskursen får inte understiga kvotvärdet för Bolagets aktier.

Beräkningen av marknadsvärdet av teckningsoptionerna har utförts av Grant Thornton Sweden AB. Baserat på en kurs för Bolagets aktie om 30,65 kronor, en teckningskurs om 42,91 kronor per aktie, en riskfri ränta om 1,90 procent, en volatilitet om 34 procent och ingen utdelning, har värdet per teckningsoption uppskattats till 4,175 kronor. (Beräkningen av aktiekursen, teckningskursen och värdet på teckningsoptionen utgår från att Bolaget har genomfört en aktiesplit enligt förslaget i punkt 9 ovan och att antalet aktier i Bolaget därmed uppgår till 2 605 940.)

Om Bolagets aktier inte tagits upp till handel på Spotlight Stock Market senast den 13 september 2027 ska teckningsoptionerna kunna utnyttjas för teckning av aktier från och med den 14 september 2027 till och med den 14 mars 2028 till en teckningskurs om 42,91 kronor per aktie.

Teckning av teckningsoptionerna ska ske genom teckning på teckningslista senast inom en vecka från emissionsbeslutet.

Teckningskursen och antalet aktier som varje teckningsoption berättigar till teckning av ska omräknas i händelse av split, sammanläggning, emissioner med mera i enlighet med sedvanliga omräkningsvillkor. Teckningsoptionerna ska vidare i enlighet med sedvanliga villkor kunna utövas tidigare i händelse av bland annat tvångsinlösen av aktier, likvidation eller fusion varigenom Bolaget går upp i annat bolag.

Incitamentsprogrammet omfattar sammanlagt högst 325 742 teckningsoptioner som kan utnyttjas för teckning av sammanlagt högst 325 742 aktier, vilket motsvarar en utspädningseffekt om högst cirka 11 procent baserat på antalet aktier och röster i Bolaget efter utnyttjandet av teckningsoptionerna och efter genomförd aktiesplit. Bolagets aktiekapital kan komma att öka med högst 162 871 kronor (beräknat utifrån att kvotvärdet efter genomförd aktiesplit är 0,5 SEK), med förbehåll för den ökning som kan föranledas av att omräkning kan komma att ske enligt villkoren för teckningsoptionerna.

Utspädningen och kostnaderna för att etablera och administrera incitamentsprogrammet förväntas ha marginell inverkan på Bolagets nyckeltal.

Verkställande direktören, eller den styrelsen utser, ska äga rätt att vidta de smärre justeringar som kan bli nödvändiga i samband med registrering av beslutet hos Bolagsverket och Euroclear Sweden AB.

## Rapport över förändring i aktiekapital

Datum	Beskrivning	Pris per aktie	Kvotvärde/aktie	Förändring aktiekapital	Förändring antal A-aktier	Förändring antal B-aktier	Aktiekapital (kr) efter förändring	Totalt antal A-aktier	Totalt antal B-aktier	Totalt antal aktier	Kvotvärde (kr) efter förändring
2022-04-07	Ramlösa Shipping registreras	1,00	1,00	25 000,00	25 000,00		25 000,00	25 000,00	-	25 000,00	1,00
2022-04-28	Antalet aktier minskade med 5 000 aktier, omvänd split kvot 20000:25000				- 5 000,00		25 000,00	20 000,00	-	20 000,00	1,25
2022-12-28	Nyemission 70.396 B aktier a' 450 kr	450,00	1,25	87 995,00		70 396,00	112 995,00	20 000,00	70 396,00	90 396,00	1,25
2022-12-28	Minskning av aktiekapitalet med 3 000 kr genom indragning av 2 400 aktier av serie A	1,25	1,25	- 3 000,00	- 2 400,00		109 995,00	17 600,00	70 396,00	87 996,00	1,25
2023-05-10	Inlösen av 8% av aktierna (återbetalning till aktieägarna)	1,25	1,25	- 8 798,75	- 1 408,00	- 5 631,00	101 196,25	16 192,00	64 765,00	80 957,00	1,25
2023-05-10	Fondemission (inga nya aktier)			8 798,75			109 995,00	16 192,00	64 765,00	80 957,00	1,36
2024-05-30	Samtliga A-aktier omstämplades till B-aktier				- 16 192,00	16 192,00	109 995,00	-	80 957,00	80 957,00	1,36
2024-05-30	Fondemission - Tillfört aktiekapital: 699 575 kr (inga nya aktier)			699 575,00			809 570,00	-	80 957,00	80 957,00	10,00
2024-07-05	Nyemission 46 584 B-aktier á 630 kr	630,00	10,00	465 840,00		46 584,00	1 275 410,00	-	127 541,00	127 541,00	10,00
2024-08-12	Nyemission/kvittningsemision 2.756 B-aktier á 630 kr	630,00	10,00	27 560,00		2 756,00	1 302 970,00	-	130 297,00	130 297,00	10,00
2024-09-13	Beslut om uppdelning av aktier, s.K. Aktiesplit. en (1) befintlig aktie delas i tjugo (20) aktier					2 475 643,00	1 302 970,00	-	2 605 940,00	2 605 940,00	0,50
	Beslut om uppdelning av aktier, s.K. Aktiesplit. en (1) befintlig aktie delas i tjugo (20) aktier					2 475 643,00	1 302 970,00	-	2 605 940	2 605 940	0,50
2024-10-16	Nyemission (Obs ej registrerade ännu), 884.955 aktier á 30,51 kr	30,51	0,5	442 478		884 955	1 745 447,50	-	3 490 895	3 490 895	0,50

## Större aktieägare

### Preliminär aktieägarlista efter nyemission

Nyemissionen som genomfördes under september och oktober 2024 har ännu inte registrerats i sin helhet. Emissionen blev fulltecknad, nedan redovisas en preliminär lista över tio största aktieägare i Ramlösa shipping efter nyemissionen.

Aktieägare	Totalt antal aktier	Aktier (%)	Röster (%)
Rolf Dahl	173 080	4,96 %	4,96 %
Allwea Structured IV Ltd	147 715	4,23 %	4,23 %
Carl Jemsten*	130 000	3,72 %	3,72 %
Andisheh Rowshan**	117 516	3,37 %	3,37 %
Mattias Klefbäck***	100 000	2,86 %	2,86 %
Pia Lundström	82 800	2,37 %	2,37 %
Gert Salomonsson****	70 000	2,01 %	2,01 %
Stefan Norrsell*****	60 580	1,74 %	1,74 %
Fredrik Stenberg*****	60 000	1,72 %	1,72 %
Matts Persson	55 200	1,58 %	1,58 %
Övriga aktieägare	2 494 004	71,44 %	71,44 %
<b>Totalt</b>	<b>3 490 895</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>

\* Genom VOB & T Holding AB och IRC Invest, IRC Invest ägs till 50 procent av Fredrik Stenberg CFO på Ramlösa shipping AB

\*\* Privat och via AR Medical AB

\*\*\* Genom Klefbrook Invest AB

\*\*\*\* Genom Kuno Salomonssons Bygg och Trädgård AB

\*\*\*\*\* Genom Stefan Norrsell Invest AB och Kapitalgruppen Invest i Skandinavien AB. VD på Ramlösa shipping AB

\*\*\*\*\* Genom TSSH Invest AB och IRC Invest AB. CFO på Ramlösa shipping AB.

### Central värdepappersförvaltning

Ramlösa shipping är anslutet till Euroclears kontobaserade värdepapperssystem enligt lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Av denna anledning utfärdas inga fysiska aktiebrev, eftersom kontoföring och registrering av aktierna sker av Euroclear i det elektroniska avstämningsregistret. Aktieägare som är införd i aktieboken och antecknad i avstämningsregistret är berättigad till samtliga aktierelaterade rättigheter.

### Vissa rättigheter förenade med aktierna

De rättigheter som är förenade med aktier emitterade av Bolaget, inklusive de rättigheter som följer av bolagsordningen, kan endast ändras i enlighet med de förfaranden som anges i aktiebolagslagen (2005:551). Varje aktie berättigar till en (1) röst på Bolagets bolagsstämma. Varje röstberättigad aktieägare får vid bolagsstämma rösta för fulla antalet av denne ägda och företrädde aktier. Det finns endast ett aktieslag och samtliga aktier medför lika rätt till andel i Bolagets tillgångar och vinst. Vid en eventuell likvidation av Bolaget har aktieägare rätt till andel av överskott i förhållande till det antal aktier som aktieägaren innehar. Inga begränsningar föreligger avseende aktiernas

överlåtbarhet. Aktieägare har normalt företrädesrätt till teckning av nya aktier, teckningsoptioner och konvertibler i enlighet med aktiebolagslagen, såvida inte bolagsstämman eller styrelsen med stöd av bolagsstämmans bemyndigande eller efterföljande godkännande beslutar om avvikelser från aktieägarnas företrädesrätt. Bolagsordningen innehåller inga särskilda bestämmelser om inlösen eller konvertering.

Bolaget hade tidigare två klasser av aktier, klass A och klass B. Aktierna av klass A och klass B hade exakt samma rätt till den avkastning som Bolaget genererar. En A-aktie berättigade till tio (10) röster och en B-aktie berättigade till en (1) röst vid bolagsstämma. Bolaget har vid extra bolagsstämma den 30 maj 2024 beslutat om att stämpla om samtliga A-aktier till B-aktier. Därefter har Bolaget endast stamaktier där varje aktie berättigar till en (1) röst vid bolagsstämma.

### Rätt till utdelning, andel av Bolagets vinst och behållning vid likvidation

Rätt till utdelning tillfaller den som på av bolagsstämman fastställd avstämningsdag är införd i aktieboken och är antecknad i avstämningsregistret. Detta register förs av Euroclear.

Utdelning utbetalas normalt som ett kontantbelopp per aktie genom Euroclears försorg, men kan även utbetalas i annan form. Om en aktieägare inte kan nås kvarstår dennes fordran avseende utbetalningsbeloppet på Bolaget i tio år. Vid utgången av tioårsperioden tillfaller utdelningen Bolaget. Vid preskription tillfaller vinstutdelningsbeloppet Bolaget. Utdelning får endast lämnas med ett sådant belopp att det efter utdelning finns full täckning för Bolagets bundna egna kapital och endast om utdelningen framstår som försvarlig mot bakgrund av kapitalbehovet i Bolaget. Som huvudregel får aktieägare inte besluta om utdelning till ett högre belopp än vad som föreslagits av styrelsen.

Det föreligger inga restriktioner för utdelning för aktieägare bosatta utanför Sverige, med undantag för eventuella begränsningar som följer av bank- och clearingsystem. Betalning av utdelning till utlandsbosatta aktieägare genomförs på samma sätt som för aktieägare med hemvist i Sverige. För aktieägare som inte har hemvist i Sverige utgår normalt svensk kupongskatt. Bolaget är emellertid inte förpliktigt att betala sådan skatt.

Bolagets utdelningspolicy syftar till att ge aktieägarna en utdelning som ger en god direktavkastning. Målsättning är att 50-75 procent av nettoavkastningen efter skatt ska återföras till aktieägarna via utdelning eller återköp.

Alla aktier har lika rätt till utdelning. De nya aktierna medför rätt till utdelning från och med verksamhetsåret 2024. Den som på fastställd avstämningsdag är införd i aktieboken ska anses behörig att motta utdelning. I det fall någon aktieägare inte kan nås genom Euroclear Sweden AB (eller motsvarande) kvarstår dennes fordran på utdelningsbeloppet och begränsas endast genom regler om preskription. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet Bolaget.

Samtliga aktier ger lika rätt till del av Bolagets tillgångar och vinster. I händelse av likvidation av Bolaget har aktieägare rätt till andel av överskottet i proportion till det antal aktier som innehas av aktieägaren.

### Bemyndigande

Vid extra bolagsstämma i Bolaget den 30 maj 2024 beslutades att bemyndiga styrelsen att under tiden intill nästa årsstämma och med eller utan avvikelser från aktieägarnas företrädesrätt, samt vid ett eller flera tillfällen, fatta beslut om emission av nya aktier och/eller teckningsoptioner med ett belopp och antal aktier som ryms inom den vid var tid registrerade bolagsordningen. Betalning ska kunna ske kontant eller genom kvittning.

Emissionen ska ske till marknadsmässig teckningskurs, med förbehåll för marknadsmässig emissionsrabatt i förekommande fall. Styrelsen ska äga bestämma villkoren i övrigt för emissioner enligt detta bemyndigande samt vem som ska äga rätt att teckna aktierna, teckningsoptionerna och/eller konvertiblerna. Skälet till att styrelsen ska kunna fatta beslut om emission med avvikelser från aktieägares företrädesrätt och/eller med bestämmelse om kvittningsemission är att Bolaget ska kunna emittera aktier, teckningsoptioner och/eller konvertibler i samband med förvärv av bolag eller rörelser samt kunna genomföra riktade emissioner i syfte att införskaffa kapital till Bolaget.

### Offentliga uppköpserbjudanden och tvångsinlösen

Under förutsättning att Bolagets aktier tas upp till handel på Spotlight kommer Bolagets aktier omfattas av de regler om offentliga uppköpserbjudanden som utfärdats av Aktiemarknadens självregleringskommitté (Takeover-regler för vissa handelsplattformar). Ett offentligt uppköpserbjudande kan gälla alla eller en del av aktierna i ett bolag, och kan antingen vara frivilligt eller obligatoriskt (så kallad budplikt). Budplikt uppstår när en aktieägare, ensam eller tillsammans med närstående, uppnår ett innehav som representerar minst tre tiondelar av röstetalet för samtliga aktier i ett bolag.

Ett bolag får endast efter beslut av bolagsstämman vidta åtgärder som är ägnade att försämla förutsättningarna för ett erbjudandes lämnande eller genomförande, om styrelsen eller verkställande direktören i bolaget har grundad anledning att anta att ett sådant erbjudande är nära förestående, eller om ett sådant erbjudande har lämnats.

Vid ett offentligt uppköpserbjudande ska en aktieägare under acceptfristen ta ställning till erbjudandet. En aktieägare har rätt att antingen acceptera eller förkasta erbjudandet. En aktieägare som har accepterat ett offentligt uppköpserbjudande är som utgångspunkt bunden av sin accept. En aktieägare kan dock under vissa omständigheter återkalla sin accept, till exempel om lämnad accept har varit villkorad av uppfyllandet av vissa villkor. Om en aktieägare väljer att förkasta, eller inte besvarar, ett offentligt uppköpserbjudande kan aktieägarens aktier bli föremål för tvångsinlösen för det fall den som lämnat erbjudandet uppnår ett innehav som representerar mer än nio tiondelar av aktierna i aktiebolaget genom erbjudandet.

Tvångsinlösen innebär att en majoritetsaktieägare som innehar mer än nio tiondelar av aktierna i ett bolag, oavsett aktiernas röstvärde, har en lagstadgad rättighet att lösa in återstående aktier som inte redan innehas av majoritetsaktieägaren. På motsvarande sätt har den vars aktier kan lösas in rätt att få sina aktier inlösta av majoritetsaktieägaren. Priset på aktier som inlöses genom tvångsinlösen kan fastställas på två sätt. Om majoritetsaktieägaren har lämnat ett offentligt uppköpserbjudande till andra aktieägare vilket accepterats av minst nio tiondelar av aktieägarna, ska lösenbeloppet motsvara det erbjudna vederlaget för aktierna, om inte särskilda skäl motiverar annat. I övriga fall ska lösenbeloppet för aktierna motsvara det pris som kan påräknas vid en försäljning av aktierna under normala förhållanden. Denna process för bestämmande av skälig ersättning för aktier som inlöses genom tvångsinlösen utgör en del i det aktiebolagsrättsliga minoritetsskyddet, vilket har till syfte att skapa en rättvis behandling av samtliga aktieägare. Eventuella tvister om inlösen ska prövas av skiljemän.

Ramlösa shippings aktier är inte föremål för erbjudande som lämnats till följd av budplikt, inlösenrätt eller lösningskyldighet. Det har inte förekommit några offentliga uppköpserbjudanden beträffande Ramlösa shippings aktier under det innevarande eller föregående räkenskapsåret.

### Övrigt

För det fall ett för stort belopp betalats in av en tecknare för aktier kommer överskjutande belopp återbetalas. Belopp understigande 100 SEK återbetalas ej.

# Legala frågor och kompletterande information om organisationen

## Väsentliga avtal

Inga väsentliga avtal som ligger utanför ramen för Bolagets normala verksamhet har ingåtts av Bolaget under de senaste tolv månaderna före dagen för Noteringsmemorandumet.

## Myndighetsförfaranden, rättsliga förfaranden, skiljeförfaranden och andra förfaranden

Bolaget är inte part i några myndighetsförfaranden, rättsliga förfaranden, eller skiljeförfaranden (inbegripet förfaranden som ännu inte är avgjorda eller som enligt Bolagets kännedom riskerar att bli inledda) under de senaste tolv månaderna, vilka kan få, eller under den senaste tolv månadersperioden haft, betydande effekter på Bolagets finansiella ställning eller lönsamhet.

Det pågår inga konkurs-, likvidations- eller liknande förfaranden gentemot Bolaget; inte heller är Bolaget medvetet om några sådana förestående eller hotande förfaranden. Bolaget har inte varit part i några sådana förfaranden under de senaste tolv månaderna som kan komma att ha, eller har haft, en betydande inverkan på Bolagets finansiella ställning eller resultat.

## Tvister och rättsliga förfaranden

Bolaget är per dagen för detta memorandum inte involverat i några pågående eller kommande tvister, skiljeärenden, administrativa ärenden med mera som påverkar eller kan komma att påverka bolaget.

## Försäkringar

Styrelsen bedömer att Bolaget har tillfredsställande försäkringskydd för verksamheten.

## Skattefrågor i samband med investeringar

Skattelagstiftningen i investerarens hemland och Sverige kan påverka de inkomster som erhålls från värdepapper. Beskattning av utdelningar, kapitalvinster och regler för kapitalförluster vid försäljning av värdepapper beror på varje investerarens specifika situation. Särskilda skatteregler gäller för vissa skattskyldiga, såsom investmentbolag och försäkringsbolag, samt för olika typer av investeringsformer. Investerare bör därför konsultera en skatterådgivare för att förstå de särskilda skattekonsekvenserna, inklusive hur utländska skatteregler och skatteavtal kan påverka dem.

## Transaktioner med närstående

Nedan presenteras transaktioner med närstående som skett under räkenskapsåret 2023 samt från och med 1 januari 2024 och fram till dagen för Noteringsmemorandumet, varav samtliga skett på marknadsmässiga villkor.

Stefan Norrsell utför sina uppgifter som VD på konsultbasis och fakturerar bolaget löpande, med start från den 1 september 2024. Han erhåller 64 000 kronor exklusive moms per månad via sitt företag, Stefan Norrsell Invest AB. Avtalet är upprättat på marknadsmässiga villkor och den ömsesidiga uppsägningstiden är sex månader.

Fredrik Stenberg utför uppgifterna som CFO på konsultbasis och fakturerar Bolaget löpande för detta. Fredrik Stenberg erhåller 1 205 kr exkl. moms i timmen för arbete som CFO samt 800 kr exkl. moms i timmen för arbete som omfattar löpande bokföring och eventuella lönehanteringar, via hans bolag Total Shared Services Helsingborg AB. Avtalet har marknadsmässiga villkor och den ömsesidiga uppsägningstiden är sex månader.

Vid den nyemission som genomfördes i juli erhöll de som bistått med att anskaffa kapital ersättning för sina tjänster. Den uppkomna skulden reglerades genom en kvittningsemmission senare under sommaren 2024, varvid bland annat bolagets ledning kvittade sammanlagt cirka 500 000 SEK enligt följande:

- Stefan Norrsell Invest AB, med en fordran uppgående till 238 770 SEK (Stefan Norrsell – Bolagets VD)
- TSSH Invest AB, med en fordran uppgående till 315 000 SEK (Fredrik Stenberg – Bolagets CFO)

## Intressen och intressekonflikter

Utöver vad som framgår av Noteringsmemorandumet, föreligger inga andra intressekonflikter mellan de skyldigheter som styrelseledamöterna eller den verkställande direktören och övriga ledande befattningshavare har gentemot Bolaget och deras privata intressen och/eller andra uppdrag. Flera styrelseledamöter och ledande befattningshavare har dock vissa finansiella intressen i Bolaget till följd av deras direkta eller indirekta innehav av aktier och teckningsoptioner i Bolaget. Ingen av

styrelseledamöterna eller de ledande befattningshavarna har valts eller utsetts till följd av en särskild överenskommelse med större aktieägare, kunder, leverantörer eller andra parter.

### **Rådgivare**

#### **Finansiell rådgivare**

Skills var finansiell rådgivare till Bolaget i samband med listningen på Spotlight Stock Market. Skills tillhandahåller därmed, och kan även i framtiden komma att tillhandahålla, finansiell rådgivning och andra tjänster till Ramlösa shipping för vilka de har erhållit respektive kan komma att erhålla ersättning.

#### **Legal rådgivare**

Advokatfirman Lindahl är legal rådgivare till Bolaget.

#### **Bolagsstyrning**

Styrelsen har inte fattat beslut om att Bolaget ska följa de krav som följer av Svensk kod för bolagsstyrning. Bolaget uppfyller dock delvis kraven i Svensk kod för bolagsstyrning, exempelvis avseende styrelsens storlek och sammansättning. Bolaget uppfyller dock inte Svensk kod för bolagsstyrning avseende exempelvis kravet att Bolaget ska ha en valberedning eller att styrelsen inom sig ska inrätta ett ersättningsutskott.

# Bolagsordning

## § 1. Företagsnamn

Bolagets företagsnamn är Ramlösa shipping AB. Bolaget är publikt (publ).

## § 2. Säte

Styrelsen ska ha sitt säte i Helsingborg kommun.

## § 3. Verksamhet

Bolaget ska direkt eller indirekt bedriva frakt- och shippingverksamhet, äga och förvalta aktier samt bedriva därmed förenlig verksamhet.

## § 4. Aktiekapital

Aktiekapitalet ska vara lägst 1 250 000 kronor och högst 5 000 000 kronor.

## § 5. Antal aktier

Antalet aktier ska vara lägst 2 500 000 stycken och högst 10 000 000 stycken.

## § 6. Styrelse

Styrelsen ska bestå av lägst 3 och högst 10 styrelseledamöter med lägst 0 och högst 10 styrelsesuppleanter. Styrelseledamöterna och styrelsesuppleanterna väljs årligen på årsstämma för tiden intill slutet av nästa årsstämma.

## § 7. Revisor

För granskning av aktiebolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses 1-2 revisorer med eller utan revisorssuppleant. Till revisor får även ett registrerat revisionsbolag utses.

## § 8. Kallelse

Kallelse till bolagsstämma ska ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt på bolagets webbplats. Vid tidpunkten för kallelse ska information om att kallelse skett annonseras i Dagens Industri.

## § 9. Föranmälan

Rätt att delta i bolagsstämma har aktieägare som uttagits i aktieboken på sätt som föreskrivs i 7 kap. 28 § tredje stycket aktiebolagslagen (2005:551) och som anmält sitt deltagande till bolaget senast den dag som anges i kallelsen till stämman. Denna dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före stämman.

## § 10. Fullmaktsinsamling samt poströstning

Styrelsen får samla in fullmakter på bolagets bekostnad enligt det förfarande som anges i 7 kap. 4 § andra stycket aktiebolagslagen (2005:551).

Styrelsen får inför en bolagsstämma besluta att aktieägarna ska kunna utöva sin rösträtt per post före bolagsstämman.

## § 11. Ärenden på årsstämman

På årsstämman ska följande ärenden behandlas.

1. Val av ordförande.
2. Upprättande och godkännande av röstlängd.
3. Val av en eller två justeringsmän.
4. Prövande av om stämman blivit behörigen sammankallad.
5. Godkännande av dagordning.
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt, i förekommande fall, koncernredovisning och koncernrevisionsberättelse.
7. Beslut om följande. a) Fastställande av resultaträkningen och balansräkningen samt, i förekommande fall, koncernresultaträkning och koncernbalansräkning. b) Dispositioner beträffande aktiebolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen. c) Ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören.
8. Fastställande av arvoden till styrelsen och till revisorerna.
9. Val till styrelsen och av revisorer.
10. Annat ärende, som ska tas upp på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

## § 12. Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår ska vara 1 januari – 31 december.

## § 13. Avstämningsförbehåll

Bolagets aktier ska vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument.

# Tillgängliga dokument

Följande handlingar finns tillgängliga i elektronisk form på Bolagets hemsida [www.ramlosashipping.se](http://www.ramlosashipping.se) och kan under samma period granskas på Bolagets kontor på Norden 61, 632 29 Helsingborg under ordinarie kontorstid. Vänligen notera att informationen på webbplatsen inte utgör en del av Noteringsmemorandumet.

- **Bolagets registreringsbevis**

# Adresser

## Ramlösa shipping AB

Norden 61  
SE-252 79 Helsingborg  
Telefon: +46 (0)702 56 15 03

## Finansiell rådgivare

### Skills Corporate Finance Nordic AB

Biblioteksgatan 29  
114 35 Stockholm  
Telefon: +46 (0)8-517 082 40

## Legal rådgivare

### Advokatfirman Lindahl

Studentgatan 6  
211 38 Malmö  
Telefon: +46 (0)40-664 66 50

## Revisor

### Forvis Mazars AB

Terminalgatan 1, 252 78 Helsingborg  
Telefon: +46 (0)42-37 19 00

## Central värdepappersförvaltare

### Euroclear Sweden AB

Box 191  
101 23 Stockholm  
Telefon: +46 (0)8-402 90 00





Ramlösa shipping AB  
Norden 61  
252 79 Helsingborg  
[info@ramlosashipping.se](mailto:info@ramlosashipping.se)  
[www.ramlosashipping.se](http://www.ramlosashipping.se)