

för perioden januari–december 2023

Viking Line gör ett historiskt starkt resultat

JANUARI-DECEMBER 2023

(jämfört med januari–december 2022)

- Omsättningen uppgick till 491,4 Meur (494,7 Meur).
- Övriga rörelseintäkter var 9,1 Meur (24,1 Meur).
- Rörelseresultatet uppgick till 55,0 Meur (38,3 Meur).
- Finansnettot blev -9,6 Meur (-10,3 Meur).
- Resultat före skatter uppgick till 45,4 Meur (28,0 Meur).
- Resultatet efter skatter var 36,3 Meur (22,7 Meur).
- Styrelsen föreslår en dividend om 1 euro per aktie, vilket motsvarar 48 % av vinsten.

Utsikter för hela verksamhetsåret 2024

En betydande osäkerhet föreligger fortsättningsvis på grund av det geopolitiska läget och dess inverkan på energipriser, inflation, räntor och valutor samt den inverkan de nämnda osäkerhetsfaktorerna kan komma att ha på resebenägenhet, efterfrågan, konsumtionsmönster och kostnader. Under början av 2023 avyttrades Rosella. Under förutsättning att energipriserna bibehålls på nuvarande nivå och att resebenägenheten håller i sig bedömer styrelsen att resultatet före skatter 2024 förväntas vara i nivå med 2023 om inte realisationsvinst om 8,6 Meur från försäljning av Rosella 2023 medräknas.

FJÄRDE KVARTALET 2023

(jämfört med fjärde kvartalet 2022)

- Omsättningen uppgick till 112,2 Meur (124,5 Meur).
- Övriga rörelseintäkter var 0,3 Meur (15,2 Meur).
- Rörelseresultatet uppgick till 2,7 Meur (19,4 Meur).
- Finansnettot blev -0,6 Meur (-2,9 Meur).
- Resultat före skatter uppgick till 2,0 Meur (16,5 Meur, inklusive Amorellas realisationsvinst om 15,0 Meur).
- Resultatet efter skatter var 1,7 Meur (13,2 Meur).

VD JAN HANSES KOMMENTERAR

Verksamhetsåret 2023 blev ett mycket bra år, det bästa sedan börsnoteringen 1995. Resultatet före skatt blev 45,4 Meur.

Årets fjärde kvartal har utfallit enligt förväntan och innebär att vår helårsprognos har kunnat infrias med ett resultat som är betydligt bättre än 2022. Passagerarvolymerna och fraktvolymerna har bibehållits stabila trots ett färre antal fartyg, samtidigt som de planerade försäljningspriserna har uppnåtts. Under slutet av oktober och i november försvagades passagerarefterfrågan temporärt för att sedan återhämta sig under december. Detta var en marknadsutveckling som föreföll gälla för samtliga aktörer i trafikområdet. Bunkerprisnivåerna har stegvis sjunkit, men är fortfarande mycket höga i förhållande till tiden före pandemin och det ryska anfallskriget i Ukraina. Fortsättningsvis har det oroliga världsläget, bland annat kriget i Ukraina en liten påverkan på vår marknad.

Den 9 augusti meddelade vi att Viking Line och Gotlandsbolaget bildar ett gemensamt bolag med uppgift att utveckla och erbjuda kryssningar med f.d. Birka Stockholm. Samtidigt överenskoms med Gotlandsbolaget att Viking Line förvärvar 50 % av fartyget för 19 Meur. Den 23 augusti godkändes samarbetet av Konkurrensverket i Sverige och ett dígert arbete igångsattes. Arbetet har fortsatt enligt plan och fartyget har döpts om till Birka Gotland och samföretaget har fått namnet Gotland Alandia Cruises. Trafiken inleds den 20 mars 2024. Samtidigt inleder Viking Cinderella, som genomgått en större dockning, sin trafik på rutten Helsingfors-Mariehamn-Stockholm.

Antalet passagerare som reste med rederiet under 2023 var 4,9 miljoner passagerare, vilket är ett mycket bra resultat sett till en minskad kapacitet med färre fartyg än året innan. Under sommaren var det tidvis till och med brist på kapacitet. Antalet passagerare under juni–augusti var närmare 1,8 miljoner och många avgångar under semestersäsongen såldes slut en god tid i förväg. Den största resenärsökningen under året hade Viking Grace och Viking Glory på linjen Åbo-Åland-Stockholm med 2 123 647 passagerare. Viking Lines marknadsandel var här 72 %. Viking Glory, som kom i trafik 2022, har fortfarande nyhetens behag och är ett mycket omtyckt fartyg. Tillsammans med Viking Grace bildar Viking Glory en stark kombination på denna linje.

Från och med 2024 kommer vår trafik att omfattas av systemet för utsläppshandel. Detta medför en kostnadsbelastning som vi på medellång sikt endast delvis kan kompensera genom fortsatt arbete med energieffektiviteten. Fossilfria bränslen i den mängd och till ett pris som är ekonomiskt försvarbart existerar inte. Ett införande av ett tidsbestämt ö-undantag från utsläppshandelssystemet för trafiken mellan Finland och Åland är därför välmotiverat då omställningen till fossilfria bränslen inte styrs av kostnaden för utsläppsrätter, utan av tillgången på alternativa fossilfria bränslen. Vi avser inte att minska våra ambitioner att reducera emissionerna från vår trafik då ö-undantaget införs, utan tvärtom utnyttja de inbesparade

kostnaderna till fortsatt arbete i riktning mot en omställning till fossilfria bränslen och ökad energieffektivitet. Viking Line har inlett inköp av utsläppsrätter.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att verksamhetsåret har varit mycket starkt även om resultateffekten av försäljningen av Rosella om 8,6 Meur exkluderas. För 2024 prognosticerar vi ett resultat i nivå med 2023 (exklusive Rosellas försäljningsvinst) trots att året kommer att belastas av kostnaden för utsläppsrätter samt av uppstartskostnaderna för trafiken med Birka Gotland. Det goda resultatet och verksamhetens återhämtning efter pandemin möjliggör investeringar i ny miljöteknik och innovationer.

Jag vill rikta ett varmt tack till våra kunder och samarbetspartners för visat förtroende och ett gott samarbete. Ett stort tack går även till vår engagerade personal som med sitt goda arbete bidragit till resultatet.

NYCKELTAL SAMMANFATTNING

MEUR	2023	2022	2023	2022
	1.10-31.12	1.10-31.12	1.1-31.12	1.1-31.12
Omsättning	112,2	124,5	491,4	494,7
Övriga rörelseintäkter	0,3	15,2	9,1	24,1
Rörelseresultat	2,7	19,4	55,0	38,3
Resultat före skatter	2,0	16,5	45,4	28,0
Räkenskapsperiodens resultat	1,7	13,2	36,3	22,7

TRAFIK OCH MARKNAD

Koncernen bedrev under året passagerar- och fraktrafik med fem fartyg på norra Östersjön och Finska viken. Under större delen av perioden trafikerade Viking Line med två fartyg färre än 2022 (Amorella och Rosella).

Viking Grace dockades under perioden 16 januari till 12 februari. Under denna period ersattes hon av Viking Cinderella på linjen Åbo-Mariehamn/Långnäs-Stockholm. Därefter återgick Viking Cinderella till sin ordinarie dygnskryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn.

Rosella trafikerade mellan Mariehamn och Kapellskär fram till den 8 januari, varefter hon togs ur trafik. Viking XPRS var ur trafik tre dagar i samband med att hon den 6 mars avfördes ur det estniska bare-boat registret och infördes i det åländska fartygsregistret. Hon för sedan den 6 mars finsk flagg.

Såväl Gabriella som Viking Cinderella gjorde under sommarperioden ett antal destinationskryssningar till bland annat Visby, Höga kusten, Bornholm och Åland.

Under perioden 29 juni till 6 augusti trafikerade Viking Cinderella i par med Gabriella på linjen Helsingfors-Mariehamn-Stockholm med anlop via Tallinn. Den 7 augusti återgick Viking Cinderella till sin ordinarie dygnskryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn och har även gjort ett antal charter- och specialkryssningar till bland annat Höga Kusten och Visby/Ystad.

Under fjolåret inledde Viking Glory sin trafik på linjen Åbo-Mariehamn/Långnäs-Stockholm den 1 mars där hon sedan dess trafikerat i par med Viking Grace. Amorella avslutade sin trafik på samma linje den 28 februari 2022. Både Viking Glory och Viking Grace gjorde trafikuppehåll för planerade servicearbeten under september 2023.

Under jämförelseperioden, 17 januari till 23 februari 2022, trafikerade Viking Cinderella linjen Åbo-Mariehamn/Långnäs-Stockholm varefter hon sattes in i sin ordinarie dygnskryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn den 24 februari.

Antalet passagerare på koncernens fartyg uppgick under rapportperioden till 4 897 494 (4 945 564). Koncernen hade en total marknadsandel inom trafikområdet om uppskattningsvis 35,1 % (37,2 %).

Marknadsefterfrågan på resor har sedan inledningen av året varit god och särskilt de internationella marknaderna har vuxit jämfört med 2022. Under hösten noterades en viss volatilitet gällande marknadsefterfrågan som vi bedömer främst vara en effekt av hushållens försvagade ekonomi.

Koncernens totala fraktvolym uppgick till 125 269 fraktenheter (117 777). Koncernens fraktmarknadsandel var uppskattningsvis 16,9 % (14,7 %). Den totala fraktefterfrågan i vårt trafikområde minskade jämfört med samma period ifjol på grund av den osäkra ekonomiska utvecklingen som råder i vårt närområde. Trots detta har antalet transporterade fraktenheter hos oss ökat.

Marknadsandelen för personbilar uppgick till uppskattningsvis 28,8 % (32,8 %). Minskningen kan till stor del härledas till att kortrutten Kapellskär-Mariehamn avslutats.

OMSÄTTNING OCH RESULTAT FÖR JANUARI – DECEMBER 2023

Koncernens omsättning minskade med 0,7 % till 491,4 Meur under perioden 1 januari–31 december 2023 (494,7 Meur 1 januari–31 december 2022). Under större delen av året har koncernen trafikerat med färre fartyg än under 2022. Med jämförbart antal fartyg ökade omsättningen med 13,2 %. Rörelseresultatet uppgick till 55,0 Meur (38,3 Meur). Koncernens resultat före skatter uppgick till 45,4 Meur (28,0 Meur). Under perioden såldes Rosella vilket hade en positiv resultatpåverkan om 8,6 Meur.

De passagerarrelaterade intäkterna minskade med 0,4% till 442,5 Meur (444,4 Meur), medan fraktintäkterna var 45,7 Meur (47,4 Meur) och övriga intäkter 3,2 Meur (2,9 Meur). Försäljningsbidraget var 377,7 Meur (377,3 Meur).

Driftskostnaderna minskade med 9,6 % till 304,3 Meur (336,5 Meur). Kostnader för löner och anställningsförmåner ökade med 3,6 % eller 3,7 Meur, vilket bland annat beror på omflaggningen av Viking XPRS. Övriga rörelsekostnader minskade med 15,5 % eller 35,9 Meur. De minskade driftskostnaderna beror i hög grad på lägre bränslekostnader, som minskade med 36,9 % eller 35,6 Meur.

Under januari och februari 2022 erhöll koncernen stöd från Traficom för allmän trafikplikt för koncernens fartyg på linjerna Åbo–Mariehamn/Långnäs–Stockholm och Mariehamn-Kapellskär. Under juni 2022 erhöll koncernen 2,1 Meur i statlig ersättning utgörande stöd för icke täckta fasta kostnader. Stöden redovisas som offentligt stöd under övriga rörelseintäkter.

OMSÄTTNING OCH RESULTAT FÖR FJÄRDE KVARTALET 2023

Koncernens omsättning minskade med 9,9 % till 112,2 Meur under perioden 1 oktober–31 december 2023 (124,5 Meur 1 oktober–31 december 2022). Rörelseresultatet uppgick till 2,7 Meur (19,4 Meur). Resultatet var stabilt på en volatil marknad där det råder en osäkerhet på grund av det geo- och säkerhetspolitiska läget. Försäljningen av Amorella 2022 hade en positiv resultatpåverkan om 15,0 Meur.

De passagerarrelaterade intäkterna minskade med 10,5 % till 99,5 Meur (111,1 Meur), medan fraktintäkterna var 11,9 Meur (12,6 Meur) och övriga intäkter 0,8 Meur (0,8 Meur). Minskningen av de passagerarrelaterade intäkterna beror på färre fartyg än föregående år. Försäljningsbidraget var 85,4 Meur (95,1 Meur).

Driftskostnaderna minskade med 9,3 % till 76,0 Meur (83,8 Meur). Kostnaderna för löner och anställningsförmåner ökade med 8,1 % eller 2,1 Meur, vilket bland annat beror på omflaggningen av Viking XPRS. Övriga rörelsekostnader minskade med 16,9 % eller 9,9 Meur, varav bränslekostnaderna minskade med 37,6 % eller 9,0 Meur.

INVESTERING OCH FINANSIERING

Koncernens investeringar uppgick för perioden 1 januari till 31 december 2023 till 36,9 Meur (25,5 Meur). Koncernens totala investeringar utgjorde 7,5 % av omsättningen (5,2 %).

Viking Line och Gotlandsbolaget har bildat ett gemensamt bolag, Gotland Alandia Cruises AB, med uppgift att utveckla och erbjuda kryssningar med Birka Gotland mellan Stockholm-Mariehamn och Stockholm-Mariehamn-Visby. Gotlandsbolaget förvärvade i mars 2023 Birka Stockholm för 38 Meur. I augusti 2023 sålde Gotlandsbolaget 50 % av fartyget till Viking Line för 19 Meur, vilket finansierades ur Viking Lines kassa. Fartyget har döpts om till Birka Gotland.

Av övriga investeringar kan merparten tillskrivas dockningen av Viking Grace samt hyttupgraderingar på både Gabriella och Viking Cinderella.

Viking Cinderella, som för tillfället är i kryssningstrafik från Stockholm till Mariehamn, kommer att flyttas till linjen Helsingfors–Mariehamn–Stockholm under våren 2024.

Koncernens långfristiga räntebärande skulder uppgick den 31 december 2023 till 150,6 Meur (186,3 Meur).

Soliditeten var 51,4 % jämfört med 47,2 % föregående år.

Koncernens likvida medel uppgick vid utgången av december till 85,3 Meur (89,0 Meur). Beviljade outnyttjade kreditlimiter i koncernen uppgick till 0,1 Meur (0,1 Meur).

Affärsverksamhetens nettokassaflöde uppgick till 67,1 Meur (28,4 Meur). Nettokassaflödet från investeringar var -24,5 Meur (0,2 Meur) och nettokassaflödet från finansiering uppgick till -46,3 Meur (-54,1 Meur).

Merparten av koncernens låneavtal innehåller marknadsmässiga lånekonventioner. De finansiella konventionerna i låneavtalen består av minimikrav på likvida medel och soliditet samt maximal nivå på koncernens totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA.

Den utdelningsbegränsning som finns i ett av koncernens låneavtal gäller framledes ifall koncernens skuldsättning i förhållande till EBITDA överstiger förhållandet 5,0. Koncernens skuldsättning i förhållande till EBITDA understiger förhållandet 5,0, varför inte utdelningsbegränsningen är i kraft.

Viking Lines Abp:s ägarandel i Rederiaktiebolaget Eckerö har sedan 22 november överskridit 20 %, varför Rederiaktiebolaget Eckerö sedan dess redovisas som ägarintressebolag enligt kapitalandelsmetoden. En initial positiv resultateffekt om 2,5 Meur uppstod vid övergången.

RISKER OCH RISKHANTERING

Viking Lines verksamhet är utsatt för risker av olika slag, med varierande omfattning och effekt på verksamheten, ekonomiska resultat samt företagets förmåga att uppfylla vissa sociala och miljömässiga mål. De relevanta riskerna har klassificerats under fyra kategorier: strategiska, operativa, skaderisker och finansiella risker.

Strategiska risker

Förändringar i det geopolitiska läget och det skärpta säkerhetspolitiska läget och dess påverkan på energipriser, inflation och resebenägenhet, sjöfartspolitik, regelverk och lagstiftning, klimatförändringen samt konkurrenssituationen och marknadsutvecklingen kan ha en negativ och väsentlig effekt på efterfrågan av koncernens produkter och tjänster, koncernens resultat, kassaflöde och finansiell ställning.

Efterfrågan på bolagets tjänster och produkter påverkas också av megatrender, till exempel kan en ökad medvetenhet om klimatförändring och miljöskydd påverka allmänhetens bild av färjetrafiken. Vidare utgör vår verksamhet för merparten av våra passagerare en nöjes- snarare än nyttoprodukt vilken är substituerbar varför andra alternativ kan väljas av konsumenten.

Säsongsfluktuationer under året påverkar Viking Lines affärsverksamhet. Resultatet för det tredje kvartalet genererar vanligtvis största delen av årets resultat.

Politiska beslut kan förändra Viking Lines verksamhetsförutsättningar med potentiellt negativa konsekvenser för affärsverksamheten. Ålands skatteundantag, som möjliggör skattefri försäljning i trafik till och från Åland, är dock permanent. EU-kommissionens riktlinjer för främjande av sjöfarten, som möjliggör sjömännens nettolönesystem, gäller tills vidare.

Finsk sjöfart omfattas av miljöregler i den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s författningar, EU-direktiv, HELCOM-rekommendationer och nationell lagstiftning. Vi följer aktivt

beredningen av miljöbestämmelser, utvecklingen i miljöteknologi och de lösningar som forskningen erbjuder gällande de allt strängare miljöbestämmelserna.

Från och med 1 januari 2024 inkluderas sjöfarten i EU:s handelssystem för växthusgaser (ETS). ETS är ett av styrmedlen som EU använder för att nå de egna klimatmålen och internationella åtaganden inom Parisavtalet. En infasning av fartygens växthusgasutsläpp i ETS sker stegvis från år 2024 till 2026, då samtliga utsläpp inkluderas. Viking Line Abp kommer från och med år 2024 att överlämna utsläppsrätter motsvarande 40 % (år 2025 70 % och 2026 100 %) av flottans växthusgasutsläpp till aktuell tillsynsmyndighet, som för Viking Lines del är Energimyndigheten i Finland. Finlands riksdag har godkänt tillämpningen av ett så kallat ö-undantag, som innebär att utsläpp som genereras av trafiken mellan det finska fastlandet och Åland är undantaget kravet på överlämnande av utsläppsrätter. Betydande delar av trafiken på Åbo-Stockholm samt Helsingfors-Stockholm linjerna är därmed undantagna utsläppshandeln. Ö-undantaget tillämpas till och med 31 december 2030. Utsläppsrätternas pris påverkas av många faktorer, bland annat en i handelssystemet inbyggd gradvis minskning av den totala mängden utsläppsrätter på den fria marknaden. Vidare kan priset påverkas av flera omvärldsfaktorer, såsom geopolitiska och energipolitiska beslut.

Från och med 1 januari 2025 tillämpas FuelEU Maritime-förordningen på den europeiska sjöfarten. Förordningen fokuserar på energin fartygen använder och avser att stegvis fasa ut fossil energi, samtidigt som andelen förnyelsebara eller utsläppsfria energibärare fasas in i den europeiska flottans energimix. De fartyg som omfattas av förordningen skall uppnå förutbestämda förbättringar i växthusgasintensitet. Kravställningen höjs vart femte år på en icke-linjär kurva, och medför inledningsvis en minskning om 2 % i växthusgasintensitet för den första femårsperioden i jämförelse med referensår 2020. Från och med 2050 skall fartygens växthusgasintensitet ha minskat med 80 % i jämförelse med referensåret. Vid fall av bristfällig efterlevnad påförs fartygsägaren straffavgifter i förhållande till fartygets miljömässiga underprestation. Straffavgiften höjs för varje år i följd fartyget presterar undermåligt och storleksordningen på straffbeloppen kan ha en betydande påverkan för lönsamheten. Utsläppsfria sjöfartsbränslen eller teknologier som utnyttjar dessa bränslen finns inte tillgängliga per idag. För den europeiska sjöfarten innebär förordningen i praktiken att en blandning av biobaserade eller alternativa bränslen och fossila bränslen kommer att användas. Priset och tillgängligheten på alternativa och förnyelsebara bränslen kommer att vara nyckelfrågor i framtiden.

Operativa risker

Koncernens affärsverksamhet är beroende av fungerande logistik och IT-system för både intern och extern kommunikation och för den dagliga hanteringen av verksamheten. Intrång, funktionsfel och rubbningar kan orsaka avbrott i verksamheten och leda till potentiella påföljder.

Cyberattacker är ett växande och föränderligt globalt problem. Störningar i trafiken eller IT-kommunikationen kan ha en negativ inverkan på koncernens resultat. Viking Line strävar till en minimering av risken för längre oplanerade trafikuppehåll genom kontinuerligt underhåll av fartygen, ett välutvecklat säkerhetssystem, utbildning och regelbundna övningar. Riskerna i informationshanteringen minimeras genom utveckling av ändamålsenliga säkerhetssystem och alternativa arbetssätt samt satsningar på datasystemens tillförlitlighet.

Att anställa, behålla och utveckla en kompetent personalstyrka är avgörande för framgång. Förlust av nyckelmedarbetare och oförmåga att attrahera nya medarbetare kan skada koncernens verksamhet.

Skaderisker

Sjösäkerheten styrs av vår säkerhetspolicy och har högsta prioritet inom Viking Lines verksamhet. Genom våra ledningssystem ISMC (International Safety Management Code) och ISPS (International Ship & Port Facility Security Code) arbetar vi systematiskt för att identifiera potentiella risksituationer och därmed förhindra olyckor. Vårt mål är att säkerheten hela tiden ska förbättras.

Viking Line har en nollvision när det gäller olika typer av brott, trakasserier och ordningsproblem ombord. Vi arbetar kontinuerligt med att förverkliga denna. En grupp som arbetat med frågorna träffas regelbundet och även extern expertis har anlitas.

Viking Line upprätthåller en krisberedskapsplan för att förebygga och mildra konsekvenserna av avvikande händelser och kriser med allvarliga följder för passagerare, personal, trafik, egendom, miljö, verksamhet och företagets förtroende. Krisberedskapsplanen präglas av ett effektivt alarmeringssystem som snabbt etablerar den centrala krisorganisationen inom koncernen. Vid krissituationer har den centrala krisorganisationen ett nära samarbete med berörda myndigheter.

Olika organisationer, företag och specialister anlitas vid behov som stöd och hjälp i krisarbetet. Kommunikation, information och krisstöd är centrala delar i krisorganisationens arbete. För att vara effektiva och uthålliga trots den fysiska och psykiska pressen utbildas och tränas organisationen kontinuerligt. Målet för krisorganisationens arbete är att rädda människoliv, undvika skador på människor, miljö och egendom samt att räddningsinsatsen är så effektiv att verksamheten kan återgå till normalläge så fort som möjligt utan att skada företagets varumärke.

Koncernens fartyg är bokförda till ett värde om 435,3 Meur (429,6 Meur). Fartygen är kasko- och intresseförsäkrade till ett värde om 675,0 Meur (686,0 Meur). Därutöver är samtliga fartyg strike/delay-, P&I (Protection and Indemnity)- och PLR (Passenger Liability Regulation) - försäkrade.

Finansiella risker

Koncernen är även utsatt för olika finansiella risker, däribland fluktuationer i valutakurser och räntor.

Intäkterna genereras i euro och i svenska kronor. Den större delen av det operativa inflödet och utflödet av likvida medel utgörs av euro. Inköpspriset på försäljningsvaror och bunker påverkas av övriga valutor, företrädesvis den amerikanska dollarn.

Fluktuationerna i bunkerpriserna har en direkt inverkan på koncernens resultat. För att något motverka risken för höjda bunkerpriser har koncernen per 31 december 2023 ingångna fastprisavtal på bunkerinköp som gäller för början av år 2024.

Bolagets förmåga att uppfylla de krav som ställs i befintliga finansieringsavtal beror på bolagets förmåga att generera positivt kassaflöde och resultat från sin verksamhet, vilket delvis beror på faktorer som är utom bolagets kontroll.

Bolagets räntebärande skulder uppgick till 187,3 miljoner euro per 31.12.2023, av vilka 80,6 % har en rörlig ränta. Den totala rörliga räntan utgörs av marknadsräntan och en företagsspecifik marginal. Fluktuationer i räntenivån kan ha en negativ effekt på bolagets finansieringskostnader och öka kostnaderna för finansiering i framtiden.

UPPLYSNING ENLIGT EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Taxonomiförordningen ((EU) 2020/852) började tillämpas den 1 januari 2022 för två utav sex miljömål som rör klimatet (begränsning av klimatförändringar och anpassning till klimatförändringar). Från den 1 januari 2023 började förordningen tillämpas även för de återstående fyra miljömålen: vatten och marina resurser, omställning till en cirkulär ekonomi, miljöförstöring och biologisk mångfald. Taxonomiförordningen etablerade ett klassificeringssystem (taxonomin) för miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter. Taxonomin är ett ramverk för att styra kapitalflöden mot investeringar i hållbara verksamheter, hantera finansiella risker till följd av klimatförändringar, naturkatastrofer och sociala problem samt främja öppenhet och långsiktighet i finansiell och ekonomisk verksamhet.

Viking Line rapporterar i enlighet med direktivet om offentliggörande av icke-finansiell information (NFRD-direktivet) om sådana miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter som definieras i taxonomin. Viking Line lämnar upplysningar om vilken andel av sin omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter härrör från eller är relaterad till ekonomiska aktiviteter som anses vara tillämpliga och överensstämmer med taxonomiförordningen och dess delegerade akter. För att kunna vara förenlig med taxonomikraven måste de ekonomiska verksamheterna uppfylla kraven som anges i de tekniska granskningskriterierna, kriterierna för att inte orsaka betydande skada (DNSH-kriterierna) och vara i linje med de sociala skyddsåtgärderna.

Under 2023 publicerade Europeiska kommissionen en delegerad akt om miljön och en delegerad akt om ändring av den befintliga delegerade akten om klimatet. I den uppdaterade delegerade akten om klimatet ((EU) 2021/2139) fastställs tekniska granskningskriterier för sjötransporter. Bedömningskriterierna för sjötransporter har utvecklats till att omfatta de senaste förordningarna om den Internationella sjöfartsorganisationens energieffektivitetsindex (EEDI fas 3) och skyldigheten att minska växthusgasutsläppen i FuelEU Maritime-förordningen. De uppdaterade tekniska granskningskriterierna omfattar i större utsträckning alternativa bränslen, som tidigare uteslutits av taxonomin. Alternativa bränslen är i avgörande roll för sjöfartsbranschens klimatomställning och Viking Line ser tillägget som både välkommet och nödvändigt.

Taxonomiförordningen och praxis kring rapportering fortsätter utvecklas framledes. Viking Line följer noggrant med denna utvecklingsprocess och ger upplysningar i enlighet med kraven samt uppfyller kriterierna i den mån det är möjligt även i framtiden.

Centrala resultatindikatorer som används i taxonomin

Viking Line rapporterar på två aktiviteter, 6.10 "Havs- och kustsjöfart, godstransport, fartyg för hamnarbeten och hjälpverksamhet" samt 6.11 "Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik". Bolaget har tolkat att beskrivningarna över dessa verksamheter exkluderar för koncernen betydande ekonomiska aktiviteter, såsom hotellverksamhet och övrig ombordförsäljning. Bolaget har därmed antagit en förhållandevis återhållsam position vad berör koncernens verksamhet visavi taxonomins omfattning. Bolaget tolkar att de aktiviteter som inte direkt hänför sig till eller möjliggör för transport av passagerare eller gods beräknas som verksamheter som inte omfattas av taxonomin. Bolaget har inte inkluderat aktiviteter som hänför sig till busstransport av passagerare.

Viking Line har avgränsat försäljningen (omsättning) från aktiviteter under 6.10 och 6.11, det vill säga verksamheter som omfattas av taxonomin, till i huvudsak intäkter relaterade till färdbiljetter samt frakt- och fordonsintäkter. Bolaget har därmed exkluderat butiksförsäljning samt hotellintäkter, förutom i de fall hytter ingår som en väsentlig del av sålda tjänster. Kapitalutgifter (CapEx) baseras på investeringar enligt kassaflödesprincipen där även Viking Lines nya fartygsinvesteringar är inkluderade. Enbart utgifter som direkt hänför sig till fartyg och deras underhåll ingår i CapEx. Driftsutgifter (OpEx) utgörs i första hand av kostnader för underhåll och reparation av fartyg. Enbart kostnader som direkt hänför sig till transport av passagerare eller gods omfattas, därav har exempelvis lönekostnader för serviceyrken exkluderats från OpEx.

Vid sammanställning av resultatindikatorerna har intäkts- och utgiftsposterna beaktats bara en gång för att undvika dubbelräkning. Forskning och utveckling vad gäller fartygsteknologi bedrivs

huvudsakligen av tillverkarna. Koncernen har inga egentliga utgifter för forskning och utveckling. Det har inte skett några förändringar i hur Viking Line sammanställer de viktigaste resultatindikatorerna sedan föregående räkenskapsår.

Omsättning, kapitalutgifter (CapEx) och driftsutgifter (OpEx) för produkter och tjänster förknippade med ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin

	Omfattas av taxonomin/ omfattas inte av taxonomin
Omsättning	
6.10. Verksamheter som omfattas av taxonomin, %	10,7 %
6.11. Verksamheter som omfattas av taxonomin, %	10,8 %
Verksamheter som inte omfattas av taxonomin, %	78,5 %
Omsättning totalt, MEUR	491,4
CapEx	
6.10. Verksamheter som omfattas av taxonomin, %	9,0 %
6.11. Verksamheter som omfattas av taxonomin, %	68,7 %
Verksamheter som inte omfattas av taxonomin, %	22,3 %
CapEx totalt, MEUR *	31,8
OpEx	
6.10. Verksamheter som omfattas av taxonomin, %	17,5 %
6.11. Verksamheter som omfattas av taxonomin, %	17,5 %
Verksamheter som inte omfattas av taxonomin, %	65,0 %
OpEx totalt, MEUR	171,5

* Exklusive investeringar för vissa immateriella tillgångar.

ORGANISATION OCH PERSONAL

Medelantalet anställda i koncernen var 2 227 (2 203), varav i moderbolaget 1 682 (1 679). Landpersonalens antal var 467 (458) och sjöpersonalens 1 760 (1 745). Under jämförelseperioden var ännu delar av både sjö- och landpersonalen permitterad.

Utöver koncernens egen personal bemannades Viking XPRS med i medeltal 33 (185) personer anställda av ett bemanningsföretag. Från och med omflaggningen till finsk flagg den 6 mars 2023 bemannas fartyget med endast egen personal.

I slutet av året 2023 hade koncernen totalt 2 401 (2 428) anställda, varav 1 878 personer (1 927) var bosatta i Finland. Antalet bosatta i Sverige var 383 personer (424). I Estland bosatta uppgick till 124 (70) och i övriga länder till 16 personer (7).

Andelen män var 58,3 % (56,4 %) och andelen kvinnor var 41,7 % (43,6 %). Andelen kvinnor i förmansställning var 25,2 % (23,1 %). Personalens genomsnittsålder var 44,8 år (45,7).

KONCERNENS RESULTATRÄKNING PER KVARTAL

MEUR	2023 Q4	2023 Q3	2023 Q2	2023 Q1	2022 Q4
OMSÄTTNING	112,2	152,9	132,4	93,9	124,5
Övriga rörelseintäkter	0,3	0,0	0,1	8,8	15,2
Kostnader					
Varor och tjänster	26,7	33,1	31,3	22,6	29,4
Kostnader för löner och anställningsförmåner	27,5	27,9	28,6	24,5	25,4
Avskrivningar och nedskrivningar	7,1	6,9	6,8	6,7	7,2
Övriga rörelsekostnader	48,5	49,8	47,8	49,8	58,4
	109,8	117,7	114,5	103,6	120,3
RÖRELSERESULTAT	2,7	35,3	18,0	-0,9	19,4
Finansiella intäkter	1,3	0,6	0,6	0,3	0,3
Finansiella kostnader	-3,3	-2,3	-3,4	-2,8	-4,0
Andel av resultat efter skatt från intresse- och joint venture företag redovisade enligt kapitalandelsmetoden	1,4	0,6	-1,6	-1,0	0,8
RESULTAT FÖRE SKATTER	2,0	34,2	13,6	-4,4	16,5
Inkomstskatter	-0,3	-6,6	-2,9	0,7	-3,3
RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT	1,7	27,6	10,6	-3,7	13,2
Resultat hänförligt till:					
Moderbolagets ägare	1,7	27,6	10,6	-3,7	13,2
Resultat per aktie före och efter utspädning, euro	0,10	1,60	0,61	-0,21	0,76

KONCERNENS RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT PER KVARTAL

MEUR	2023 Q4	2023 Q3	2023 Q2	2023 Q1	2022 Q4
RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT	1,7	27,6	10,6	-3,7	13,2
<i>Poster som kan komma att överföras till resultaträkningen</i>					
Omräkningsdifferenser	1,0	0,7	-1,3	-0,3	-0,5
<i>Poster som inte kommer att överföras till resultaträkningen</i>					
Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,3	1,2	-	-	-
Justering av övergångsbalans av ägarintressebolag till IFRS 17	-	-	-	-	2,2
Övrigt totalresultat	1,3	1,9	-1,3	-0,3	1,7
RÄKENSKAPSPERIODENS TOTALRESULTAT	3,0	29,5	9,3	-4,0	14,9
<i>Totalresultat hänförligt till:</i>					
Moderbolagets ägare	3,0	29,5	9,3	-4,0	14,9

NYCKELTAL

	2023 1.1–31.12	2022 1.1–31.12
Eget kapital per aktie, euro	18,71	16,92
Soliditet	51,4 %	47,2 %
Investeringar, Meur	36,9	25,5
- i % av omsättningen	7,5 %	5,2 %
Passagerare	4 897 494	4 945 564
Fraktenheter	125 269	117 777
Antal årsanställda, medeltal	2 227	2 203

Eget kapital per aktie = Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare / Antal aktier

Soliditet, % = (Eget kapital inklusive minoritetsandel) / (Balansomslutning – erhållna förskott).

Vid avrundningen till miljoner euro kan avrundningsdifferenser om +/- 0,1 Meur uppstå.

HÅLLBARHETSRAPPORT

Hållbarhetsrapporten för 2023 publiceras separat. Information om Viking Lines hållbarhetsarbete finns även tillgänglig på Vikingline.com.

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Viking Line tillämpar "Finsk kod för bolagsstyrning", som godkänts av Värdepappersmarknadsföreningen och finns tillgänglig på Cgfinland.fi. Viking Line följer koden i dess helhet och eventuella avvikelser förklaras (comply or explain). Bolagsstyrningsrapporten för 2023 publiceras separat. Information om Viking Lines bolagsstyrning finns tillgänglig på Vikingline.com.

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Styrelsen känner inte till några händelser efter balansdagen som skulle kunna påverka bokslutet.

STYRELSENS FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Enligt Viking Line Abp:s balansräkning per den 31 december 2023 uppgår de utdelningsbara medlen till 136 840 669,10 euro.

Styrelsen föreslår för bolagsstämman:

I dividend utdelas 1 euro per aktie 17 280 000,00 euro

Kvarlämnas i de utdelningsbara medlen 119 560 669,10 euro

Det har inte inträffat några väsentliga förändringar i bolagets ekonomiska ställning efter räkenskapsperiodens utgång. Styrelsens bedömning är att utdelningen är försvarlig mot bakgrund av de krav som verksamhetens art, omfattning, finansiering och risker ställer på storleken av det egna kapitalet.

BOLAGSSTÄMMA

Ordinarie bolagsstämma i Viking Line Abp hålls tisdagen den 23 april 2024 klockan 12.00 på Alandica Kultur- och Kongress, Strandgatan 33 i Mariehamn.

En elektronisk version av det officiella bokslutet för 2023 samt bolagsstyrnings- och ersättningsrapport publiceras vecka 11 på bolagets hemsida Vikingline.com.

EKONOMISK INFORMATION 2024

Viking Line Abp ger under verksamhetsåret 2024 ut ekonomiska rapporter för perioderna 1 januari–31 mars, 1 januari–30 juni och 1 januari–30 september. Verksamhetsöversikten för januari–mars publiceras den 23 april, halvårsrapporten för januari–juni den 16 augusti och verksamhetsöversikten för januari–september den 25 oktober. Koncernens bokslutskommuniké för räkenskapsåret 2024 publiceras den 16 februari 2025.

Mariehamn den 15 februari 2024

VIKING LINE ABP

Styrelsen

Koncernens resultaträkning

MEUR	Not	2023	2022	2023	2022
		1.10–31.12	1.10–31.12	1.1–31.12	1.1–31.12
OMSÄTTNING	4	112,2	124,5	491,4	494,7
Övriga rörelseintäkter	5	0,3	15,2	9,1	24,1
Kostnader					
Varor och tjänster		26,7	29,4	113,7	117,4
Kostnader för löner och anställningsförmåner	6	27,5	25,4	108,5	104,7
Avskrivningar och nedskrivningar	7	7,1	7,2	27,5	26,5
Övriga rörelsekostnader	8	48,5	58,4	195,9	231,8
		109,8	120,3	445,5	480,5
RÖRELSERESULTAT		2,7	19,4	55,0	38,3
Finansiella intäkter		1,3	0,3	2,8	0,3
Finansiella kostnader	9	-3,3	-4,0	-11,8	-12,3
Andel av resultat efter skatt från intresse- och joint venture företag redovisade enligt kapitalandelsmetoden		1,4	0,8	-0,6	1,7
RESULTAT FÖRE SKATTER		2,0	16,5	45,4	28,0
Inkomstskatter		-0,3	-3,3	-9,2	-5,3
RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT		1,7	13,2	36,3	22,7
<i>Resultat hänförligt till:</i>					
Moderbolagets ägare		1,7	13,2	36,3	22,7
Resultat per aktie före och efter utspädning, euro		0,10	0,76	2,10	1,31

Koncernens rapport över totalresultat

MEUR	2023	2022	2023	2022
	1.10–31.12	1.10–31.12	1.1–31.12	1.1–31.12
RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT	1,7	13,2	36,3	22,7
<i>Poster som kan komma att överföras till resultaträkningen</i>				
Omräkningsdifferenser	1,0	-0,5	0,0	-1,9
<i>Poster som inte kommer att överföras till resultaträkningen</i>				
Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,3	-	1,5	-
Justering av övergångsbalans av ägarintressebolag till IFRS 17	-	2,2	-	2,2
Övrigt totalresultat	1,3	1,7	1,5	0,3
RÄKENSKAPSPERIODENS TOTALRESULTAT	3,0	14,9	37,8	23,0
<i>Totalresultat hänförligt till:</i>				
Moderbolagets ägare	3,0	14,9	37,8	23,0

Koncernens balansräkning

MEUR	Not	31.12.2023	31.12.2022	1.1.2022
			Omräknad	Omräknad
TILLGÅNGAR				
Långfristiga tillgångar				
Immateriella tillgångar		5,4	2,8	3,1
Markområden		0,5	0,5	0,5
Byggnader och konstruktioner		1,6	1,6	1,7
Ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter		0,9	1,1	1,5
Fartyg		435,3	429,6	445,2
Maskiner och inventarier		2,6	2,3	2,6
Nyttjanderätter		4,7	4,4	5,7
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0	10,6	0,0
Innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden	12	49,8	36,4	36,1
Fordringar		0,6	-	4,7
Långfristiga tillgångar totalt		501,5	489,2	501,1
Kortfristiga tillgångar				
Varulager		12,7	14,0	10,0
Inkomstskattefordringar		0,1	0,1	0,1
Kundfordringar och övriga fordringar	13	40,1	36,7	26,6
Likvida medel		85,3	89,0	114,6
Kortfristiga tillgångar totalt		138,3	139,8	151,3
Anläggningstillgångar som innehas för försäljning	14	-	2,4	-
TILLGÅNGAR TOTALT		639,8	631,4	652,3
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Aktiekapital		1,8	1,8	1,8
Fonder		49,7	49,7	49,7
Omräkningsdifferenser		-3,2	-3,4	-2,2
Balanserade vinstmedel		275,0	244,3	222,4
Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare		323,2	292,4	271,6
Eget kapital totalt		323,2	292,4	271,6
Långfristiga skulder				
Uppskjutna skatteskulder	10	45,2	36,1	30,9
Räntebärande skulder		150,6	186,3	235,1
Leasingskulder		4,0	4,5	6,2
Övriga skulder		2,3	-	-
Långfristiga skulder totalt		202,1	226,8	272,2
Kortfristiga skulder				
Räntebärande skulder		36,7	36,7	38,3
Leasingskulder		2,7	2,4	2,6
Inkomstskatteskulder		0,0	0,0	0,0
Leverantörsskulder och övriga skulder		75,1	73,0	67,5
Kortfristiga skulder totalt		114,5	112,2	108,5
Skulder totalt		316,6	339,0	380,7
EGET KAPITAL OCH SKULDER TOTALT		639,8	631,4	652,3

Koncernens kassaflödesanalys

MEUR	2023	2022
	1.1–31.12	1.1–31.12
AFFÄRSVERKSAMHETEN		
Räkenskapsperiodens resultat	36,3	22,7
Justeringar		
Avskrivningar och nedskrivningar	27,5	26,5
Försäljningsvinster/-förluster från långfristiga tillgångar	-8,9	-13,1
Resultatandel från intresseföretag	0,6	-1,7
Övriga poster som inte ingår i kassaflödet	-0,7	-2,8
Räntekostnader och övriga finansiella kostnader	11,2	10,8
Ränteintäkter och övriga finansiella intäkter	-2,7	-0,3
Dividendintäkter	0,0	0,0
Inkomstskatter	9,2	5,3
Förändring av rörelsekapital		
Förändring av kundfordringar och övriga fordringar	-3,4	-11,0
Förändring av varulager	1,3	-4,0
Förändring av leverantörsskulder och övriga skulder	4,3	5,8
Erlagda räntor	-10,0	-7,0
Erlagda finansiella kostnader	-0,3	-3,1
Erhållna räntor	2,7	0,3
Erhållna finansiella intäkter	0,0	0,0
Erlagda skatter	0,0	0,0
NETTOKASSAFLÖDE FRÅN AFFÄRSVERKSAMHETEN	67,1	28,4
INVESTERINGAR		
Investeringar i fartyg	-28,8	-14,1
Investeringar i övriga immateriella och materiella tillgångar	-4,5	-0,8
Investeringar i finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat	0,0	-10,6
Investeringar i innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden	-3,6	-
Försäljning av fartyg	11,1	18,0
Försäljning av övriga immateriella och materiella tillgångar	0,2	0,4
Förändring av långfristiga fordringar	-0,6	5,9
Erhållna dividender från intresseföretag	1,7	1,4
Erhållna dividender från övriga	0,0	0,0
NETTOKASSAFLÖDE FRÅN INVESTERINGAR	-24,5	0,2
FINANSIERING		
Ökning av lån	-	40,0
Amortering av lån	-36,8	-91,4
Amortering av leasingkulder	-2,6	-2,7
Erlagda dividender	-6,9	-
NETTOKASSAFLÖDE FRÅN FINANSIERING	-46,3	-54,1
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		
Likvida medel vid räkenskapsperiodens början	89,0	114,6
LIKVIDA MEDEL VID RÄKENSKAPSPERIODENS SLUT	85,3	89,0

Rapport över förändringar i koncernens eget kapital

MEUR	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare				Eget kapital totalt
	Aktie-kapital	Fonder	Omräknings-differenser	Balanserade vinstmedel	
EGET KAPITAL 1.1.2023	1,8	49,7	-3,4	244,3	292,4
Räkenskapsperiodens resultat				36,3	36,3
Omräkningsdifferenser		0,0	0,2	-0,1	0,0
Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat		0,0		1,5	1,5
Räkenskapsperiodens totalresultat	-	0,0	0,2	37,6	37,8
Dividend				-6,9	-6,9
Transaktioner med moderbolagets ägare	-	-	-	-6,9	-6,9
EGET KAPITAL 31.12.2023	1,8	49,7	-3,2	275,0	323,2

MEUR	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare				Eget kapital totalt
	Aktie-kapital	Fonder	Omräknings-differenser	Balanserade vinstmedel	
EGET KAPITAL 1.1.2022	1,8	49,7	-2,2	220,1	269,4
Räkenskapsperiodens resultat				22,7	22,7
Omräkningsdifferenser		0,0	-1,1	-0,8	-1,9
Omvärdering av finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat					-
Justering av övergångsbalans av ägarintressebolag till IFRS 17				2,2	2,2
Räkenskapsperiodens totalresultat	-	0,0	-1,1	24,1	23,0
EGET KAPITAL 31.12.2022	1,8	49,7	-3,4	244,3	292,4

NOTER TILL BOKSLUTKOMMUNIKE FÖR PERIODEN JANUARI-DECEMBER 2023

1. Redovisningsprinciper

Denna bokslutskommuniké är upprättad i enlighet med IFRS-redovisningsprinciper och är uppgjord som ett sammandrag av bokslutet för perioden i enlighet med IAS 34.

Bokslutskommunikén är upprättad enligt samma redovisningsprinciper, uppskattningar och värderingar som i det senaste årsbokslutet, om inte annat framgår nedan.

Erhållna offentliga stöd redovisas, beroende av sin natur, antingen under övriga rörelseintäkter, ersättningar till anställda eller som minskning av förskottsbetalningar.

Ändringar i IAS- och IFRS-redovisningsstandarder samt IFRIC-tolkningar som trätt i kraft under räkenskapsåret har haft väsentlig inverkan på koncernens boksluts jämförelsesiffror eftersom intressebolaget Alandia Försäkring Ab ändrat till IFRS 17 standard. Det är koncernens egna kapital per den 31.12.2022 som justerats med 2,2 Meur.

För likvida medel med en kort löptid anses det redovisade värdet motsvara verkligt värde. Det bokförda värdet för kundfordringar och övriga fordringar samt leverantörsskulder och övriga skulder anses motsvara verkligt värde på grundval av posternas kortfristiga karaktär. Det bokförda värdet för räntebärande skulder motsvarar verkligt värde.

Ett joint venture-bolag och ägarintresseföretag är företag över vilket ägarföretaget har ett betydande inflytande. Innehav i både joint venture-bolag och ägarintresseföretag skall redovisas enligt kapitalandelsmetoden i balansräkningen som innehav redovisade enligt kapitalandelsmetoden. Under året har koncernen fått ett nytt joint venture-bolag Gotland Alandia Cruises AB samt ett ägarintresseföretag Rederiaktiebolaget Eckerö. Gotland Alandia Cruises AB är ett med Gotlandsbolaget samägt bolag vars syfte är att bedriva kryssningstrafik med Birka Gotland. Investeringen i Rederiaktiebolaget Eckerö omklassificerades under hösten 2023 till ägarintressebolag när bolagets ägarandel kom över 20 %.

Se not 12.

Bokslutskommunikén är inte reviderad.

Vid avrundningen till miljoner euro kan avrundningsdifferenser på +/- 0,1 Meur uppstå.

2. Uppskattningar och bedömningar

Vid upprättande av koncernbokslutet i enlighet med IFRS redovisningsstandarder måste företagsledningen göra bedömningar och uppskattningar om framtiden som påverkar de redovisade beloppen för tillgångar och skulder, intäkter och kostnader samt övrig information. De bedömningar och uppskattningar som bokslutet innehåller bygger på ledningens bästa uppfattning vid tidpunkten för publicering av bokslutet.

Det geopolitiska läget med väldigt volatila energipriser påverkar både resultat- och balansräkningen. Det är svårt att bedöma hur länge energipriserna kommer att fluktuera på detta sätt och vilka effekter det får Viking Lines framtida resultat, finansiella ställning och kassaflöde. Det verkliga utfallet kan avvika från uppgjorda uppskattningar och bedömningar.

Det viktigaste området som innebär bedömningar är värderingen av koncernens fartyg. Marknadsvärderingar görs regelbundet av externa värderare. Fartygens restvärden och beräknade nyttjandeperioder granskas årligen och justeras om de avviker väsentligt från tidigare värden.

Fram till 22 november 2023 ingick innehavet i Rederiaktiebolaget Eckerö bland finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat, men därefter gjordes en omklassificering av innehavet och detta redovisas nu som ägarintressebolag enligt kapitalandelsmetoden.

Vid värderingen av koncernens leasingavtal görs bedömningar huruvida koncernen kommer att utnyttja eventuell möjlighet att förlänga avtalets leasingperiod eller att säga upp avtalet. Bedömningar görs även av vilka diskonteringsräntor som ska användas vid nuvärdesberäkningarna av koncernens leasingskulder. Storleken på koncernens leasingskulder och nyttjanderätter, samt även amorteringar av leasingskulderna och avskrivningar av nyttjanderätterna, påverkas av ovanstående bedömningar.

Utifrån ledningens bedömningar föreligger i bokslutet per 31 december 2023 inte något behov av väsentliga nedskrivningar i resultaträkningen.

3. Risker och likviditet

Koncernens likvida medel uppgick vid utgången av december till 85,3 Meur (89,0 Meur). Beviljade outnyttjade kreditlimiter i koncernen uppgick till 0,1 Meur per 31 december 2023 (0,1 Meur). Affärsverksamhetens nettokassaflöde uppgick till 67,1 Meur (28,4 Meur). Nettokassaflödet från investeringar var -24,5 Meur (0,2 Meur) och nettokassaflödet från finansiering uppgick till -46,3 Meur (-54,1 Meur).

I augusti 2023 bildade Viking Line och Gotlandsbolaget ett gemensamt bolag med uppgift att utveckla och erbjuda kryssningar med Birka Gotland mellan Stockholm-Mariehamn och Stockholm-Mariehamn-Visby. Gotlandsbolaget förvärvade i mars 2023 Birka Stockholm för 38 Meur. I augusti 2023 sålde Gotlandsbolaget 50 % av fartyget till Viking Line för 19 Meur, vilket finansierades ur Viking Lines kassa. Fartyget har döpts om till Birka Gotland.

Under jämförelseperioden lyftes en kreditfacilitet om 40,0 Meur och samtidigt återbetalades fyra lånefaciliteter om totalt 33,0 Meur. Under jämförelseperioden har även de statliga garantierna

för de likviditetslån som ingicks 2020 avslutats, varför Viking Line blev befriade från de begränsningar som villkoren för de statliga garantierna medförde. Under hösten 2022 återbetalades de under 2020–2021 överenskomna amorteringsansåtanden för amorteringar med Finnvera Abp och Finlands Exportkredit Ab för perioden 1.7 2020–31.1 2022 uppgående till sammanlagt 29,8 Meur.

Merparten av koncernens låneavtal innehåller marknadsmässiga lånekoventioner. De finansiella koventionerna i låneavtalen består av minimikrav på likvida medel och soliditet samt maximal nivå på koncernens totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA. Dessa lånekoventioner har under perioden varit inom de ställda kraven.

Under 2022 hade bolaget avtal med sina finansiärer om undantag avseende tillämpningen av koventionvillkoret totala finansiella nettoskulder i förhållande till EBITDA. Under denna period var koventionen inom gränserna.

Bolagets förmåga att uppfylla de krav som ställs i befintliga finansieringsavtal beror på bolagets förmåga att generera kassaflöde från sin verksamhet, vilket delvis beror på faktorer som är utom bolagets kontroll. Det finns en risk, om det geopolitiska läget förvärras och energipriserna stiger väsentligt på samma sätt som under 2022 att bolaget inte kan generera ett tillräckligt kassaflöde eller erhålla ytterligare finansiering för att uppfylla sina förpliktelser i enlighet med finansieringsavtalen.

Från och med 1 januari 2024 inkluderas sjöfarten i EU:s handelssystem för växthusgaser (ETS). ETS är ett av styrmedlen som EU använder för att nå de egna klimatmålen och internationella åtaganden inom Parisavtalet. Viking Line kommer att vara förpliktigade att för utsläppen från med 1 januari 2024 överlämna utsläppsrätter för flottans växthusgasutsläpp till aktuell tillsynsmyndighet. Det första överlämnandet ska ske senast den 30 september 2025. Viking Line har för att minska prisrisken inlett införskaffandet av utsläppsrätter. Innehav av utsläppsrätter binder kapital och påverkar likviditeten negativt.

Viking Lines verksamhet är utsatt för risker av olika slag, med varierande omfattning och effekt på verksamheten, det ekonomiska resultatet samt företagets förmåga att uppfylla vissa sociala och miljömässiga mål. De relevanta riskerna har klassificerats under fyra kategorier: strategiska, operativa, skade- och finansiella risker. Under året har de geopolitiska riskerna i viss mån ökat.

För att något motverka risken för höjda bunkerpriser har koncernen per 31 december 2023 ingångna fastprisavtal på bunkerinköp som gäller för början av år 2024.

Framtida kassaflöden avseende finansiella skulder per 31.12.2023:

MEUR

Framtida kassaflöden avseende finansiella skulder (inkl. finansiella kostnader)	Leasing-skulder	Leverantörs-skulder	Räntebärande skulder	Totalt
1.1 2024 - 30.6 2024	1,5	26,1	23,5	51,1
1.7 2024 - 31.12 2024	1,5		23,0	24,4
1.1 2025 - 31.12 2025	2,6		37,2	39,8
1.1 2026 - 31.12 2026	0,7		36,4	37,1
1.1 2027 - 31.12 2027	0,5		25,1	25,6
1.1 2028 - 31.12 2028	0,3		22,3	22,6
1.1 2029 -	0,2		62,4	62,6
Totalt	7,2	26,1	229,9	263,1

4. Segmentuppgifter

Koncernens omsättning minskade med 0,7 % och de passagerarrelaterade intäkterna minskade med 0,4 %.

MEUR	2023 1.1-31.12	2022 1.1-31.12
Omsättning		
Fartygen	483,3	486,7
Ofördelat	8,2	8,1
Rörelsesegmenten totalt	491,5	494,8
Elimineringar	-0,1	-0,1
Koncernens omsättning totalt	491,4	494,7
Rörelseresultat		
Fartygen	116,1	93,1
Ofördelat	-61,1	-54,8
Koncernens rörelseresultat totalt	55,0	38,3
OMSÄTTNING		
Passagerarrelaterade intäkter	442,5	444,4
Fraktintäkter	45,7	47,4
Övriga intäkter	3,2	2,9
Totalt	491,4	494,7

5. Övriga rörelseintäkter

Under perioden såldes Rosella vilket hade en positiv resultatpåverkan om 8,6 Meur.

Under jämförelseperioden har koncernen erhållit stöd från Traficom för allmän trafikplikt för koncernens fartyg på linjerna Åbo–Mariehamn/Långnäs–Stockholm och Mariehamn–Kapellskär samt även erhållit stöd för icke täckta fasta kostnader om 2,1 Meur. Stöden redovisas som offentligt stöd under övriga rörelseintäkter.

Under jämförelseperioden såldes och levererades Amorella vilket hade en positiv resultatpåverkan om 15,0 Meur.

MEUR	2023 1.1–31.12	2022 1.1–31.12
Offentligt stöd	0,0	7,8
Fastighetshyror	0,1	0,1
Försäljningsvinst	8,7	15,2
Försäkringsersättningar, haverier	0,2	0,8
Övriga intäkter	0,2	0,1
Totalt	9,1	24,1

6. Ersättningar till anställda

Under perioden omflaggades Viking XPRS från estnisk till finsk flagg. Från och med omflaggningen bemannas fartyget med egen personal. När fartyget var under estnisk flagg köpte man tjänsterna från ett bemanningsföretag.

Under jämförelseperioden var ännu delar av både sjö- och landpersonalen permitterad.

MEUR	2023 1.1–31.12	2022 1.1–31.12
Löner	114,2	110,5
Pensionskostnader, avgiftsbestämda planer	13,4	12,8
Övriga lönebikostnader	12,5	11,3
	140,1	134,6
Statlig restitution	-31,6	-30,1
Korttidsstöd	-	0,2
Totalt	108,5	104,7

7. Avskrivningar

MEUR	2023 1.1–31.12	2022 1.1–31.12
Avskrivningar		
Immateriella tillgångar	0,4	0,4
Byggnader och konstruktioner	0,1	0,1
Ombyggnadskostnader för hyrda fastigheter	0,3	0,4
Fartyg	23,1	21,9
Maskiner och inventarier	0,7	0,7
Nyttjanderätter	2,9	3,0
Totalt	27,5	26,5

8. Övriga rörelsekostnader

MEUR	2023 1.1–31.12	2022 1.1–31.12
Försäljnings- och marknadsföringskostnader	19,5	18,4
Tvätt- och städkostnader	22,9	21,2
Reparationer och underhåll	13,5	10,9
Offentliga hamnkostnader och fartygsavgifter	35,7	37,0
Bunkerkostnader	61,1	96,6
Övriga kostnader	43,2	47,7
Totalt	195,9	231,8

9. Finansiella kostnader

MEUR	2023 1.1–31.12	2022 1.1–31.12
Räntekostnader på finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	10,2	4,8
Räntekostnader på leasingskulder	0,3	0,3
Valutakursförluster	0,6	1,5
Garantiprovisioner och övriga finansiella kostnader	0,7	5,6
Finansiella kostnader totalt	11,8	12,3

10. Inkomstskatter

Koncernen har per den 31 december 2023 redovisat uppskjutna skatteskulder om netto 45,2 Meur, varav 46,0 Meur avser uppskjutna skatteskulder och 0,8 Meur uppskjutna skattefordringar. Förlust som fastställts i beskattningen för räkenskapsperioden 2020 kan dras av under 10 år. Återstående andel av förlusten har utnyttjats under året och fastställda förluster återstår härefter inte.

MEUR

Uppskjutna skatteskulder	Skillnader mellan redovisat och skattemässigt värde avseende materiella anläggningstillgångar	Förluster i beskattning	Övriga temporära skillnader	Totalt
1.1.2023	37,0	-1,1	0,1	36,1
Omräkningsdifferenser	0,0	-	-	0,0
Redovisat i resultaträkningen	8,0	1,1	0,0	9,1
Redovisat direkt i eget kapital	-	-	0,0	0,0
31.12.2023	45,1	0,0	0,2	45,2

11. Nedskrivningsprövning

De redovisade värdena för immateriella och materiella tillgångar prövas regelbundet för att upptäcka eventuella externa eller interna indikationer på nedskrivningsbehov. Om sådana indikationer observeras för någon tillgångspost, fastställs dess återvinningsvärde. Ett av de viktigaste områden som innebär bedömningar är värdering av koncernens fartyg.

Ledningen har även gjort en bedömning att det inte finns nedskrivningsbehov för koncernens övriga långfristiga tillgångar.

12. Placeringar redovisade enligt kapitalandelsmetoden

Viking Line Abp:s placering i Alandia Försäkring Abp samt Alandia Holding Abp har under verksamhetsåret genererat ett resultat om -1,6 Meur. Den under perioden erhållna dividenden från Alandia Försäkring Abp om 1,7 Meur resulterar i enlighet med IAS 28.10 för koncernen endast i ett positivt kassaflöde.

Viking Lines Abp:s ägarandel i Rederiaktiebolaget Eckerö har sedan 22 november överskridit 20 %, varför Rederiaktiebolaget Eckerö sedan dess redovisas som ägarintressebolag enligt kapitalandelsmetoden. En initial positiv resultateffekt om 2,5 Meur uppstod vid övergången. Rederiaktiebolaget Eckerös siffror för december har inte funnits tillgängliga vid upprättandet av

bokslutet varför Viking Line således inte har tagit in någon resultatandel och bedömer att effekten är oväsentlig för Viking Line.

Viking Line och Gotlandsbolaget meddelande den 9 augusti 2023 att ett gemensamt bolag Gotland Alandia Cruises AB bildas med uppgiften att utveckla och erbjuda kryssningar med Birka Gotland. Viking Lines ägarandel i det gemensammabolaget uppgår till 50 % varför bolaget redovisas som ett joint venture-bolag. Viking Lines placering har för perioden 9 augusti – 31 december genererat ett resultat om –1,5 Meur.

13. Kundfordringar och övriga fordringar

Kundfordringar värderas till upplupet anskaffningsvärde i enlighet med IFRS 9. Det bokförda värdet för kundfordringar och övriga fordringar anses motsvara verkligt värde på grundval av posternas kortfristiga karaktär.

14. Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning per 31 december 2022 bestod av Rosella som Viking Line Abp hade avtalat om försäljning. Leveransen verkställdes den 17 januari 2023

15. Givna säkerheter och ansvarsförbindelser

MEUR	31.12.2023	31.12.2022
Ansvarsförbindelser 1)	187,6	223,4
Säkerheter, för egen del 2)	413,4	413,4
Övriga ansvar som inte upptagits i bokföringen 3)	2,8	3,2

1) Gäller lån och limiter för vilka fartygs-, fastighets- och företagsinteckningar givits som säkerhet samt övriga ansvar ej upptagna i balansräkningen täckta med legorätts- och företagsinteckningar.

2) Gäller fartygs- och företagsinteckningar samt inteckningar i legorätt.

3) Alandia Holding Ab har utöver inskjutet kapital tagit ett lån för att finansiera köpet av aktierna i Alandia Försäkring Abp. Till den del Alandia Holding är i behov av likvida medel för betalning av amorteringarna har Viking Line Abp genom aktieägaravtal förbundit sig att enligt ägarandel tillskjuta likvida medel till Alandia Holding Ab.

16. Händelser efter balansdagen

Styrelsen känner inte till några händelser efter balansdagen som skulle kunna påverka bokslutet.