



Inbjudan till teckning av aktier

Noteringsmemorandum Ramlösa shipping AB (publ)

Nasdaq First North Growth Market är en registrerad SME-tillväxtmarknad, i enlighet med direktivet om marknader för finansiella instrument (EU 2014/65) som implementerats i den nationella lagstiftningen i Danmark, Finland och Sverige, och drivs av en börs inom Nasdaq-koncernen. Emittenter på Nasdaq First North Growth Market omfattas inte av samma regler som emittenter på en reglerad huvudmarknad, enligt definitionen i EU-lagstiftningen (som implementerats i nationell lag). I stället är de underkastade ett mindre omfattande regelverk som är anpassat till små tillväxtbolag. Risken med att investera i en emittent på Nasdaq First North Growth Market kan därför vara högre än att investera i en emittent på huvudmarknaden. Alla emittenter med aktier upptagna till handel på Nasdaq First North Growth Market har en Certified Adviser som övervakar att reglerna följs. Den respektive Nasdaq-börsen godkänner ansökan om upptagande till handel.

SKILLS
CORPORATE FINANCE

Viktig information

Vissa definitioner

Med "Bolaget" eller "Ramlösa shipping" avses, beroende på sammanhanget, Ramlösa shipping AB (publ), org.nr 559377-9522. Med "Memorandumet" avses detta noteringsmemorandum. Med "Emissionen" eller "Erbjudandet" avses erbjudandet att teckna aktier enligt villkoren i Memorandumet. Med "Euroclear" avses Euroclear Sweden AB, org.nr 556112-8074. Med "First North" avses, i enlighet med Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2014/65, Nasdaq First North Growth Market, den multilaterala handelsplattformen och tillväxtmarknaden för små och medelstora företag som bedrivs av Nasdaq Stockholm 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

Memorandumet utgör inte ett prospekt eftersom Emissionen är undantagen prospektskyldighet då det belopp som tillförs Bolaget genom Emissionen understiger 2,5 MEUR. Med prospekt avses vad som definieras enligt bestämmelserna i Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/980 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1129 ("Prospektförordningen"). Memorandumet har följaktligen inte granskats eller godkänts och registrerats av Finansinspektionen i enlighet med Prospektförordningen.

Viktig information till investerare

Distribution av Memorandumet och deltagande i Erbjudandet är i vissa jurisdiktioner föremål för restriktioner enligt tillämpliga lagar och regler. Bolaget har inte vidtagit, och kommer inte att vidta, några åtgärder för att tillåta ett erbjudande till allmänheten i någon annan jurisdiktion än Sverige. Erbjudandet riktar sig inte, vare sig direkt eller indirekt, till personer vars deltagande förutsätter prospekt, ytterligare memorandum, registrering eller andra åtgärder än vad som följer av svensk rätt. Inga aktier eller andra värdepapper utgivna av Bolaget har registrerats eller kommer att registreras enligt den vid var tid gällande United States Securities Act från 1933 eller värdepapperslagstiftningen i någon delstat i USA. Erbjudandet riktar sig inte till personer med hemvist i USA, Australien, Hongkong, Japan, Kanada, Nya Zeeland, Schweiz, Singapore, Sydafrika eller Sydkorea, eller i någon annan jurisdiktion där Memorandumet eller andra handlingar avseende Erbjudandet skulle kräva ytterligare registreringsåtgärder eller andra åtgärder än vad som följer av svensk rätt. Memorandumet eller andra handlingar avseende Erbjudandet får följaktligen inte distribueras i eller till någon jurisdiktion där distribution eller Erbjudandet skulle förutsätta att sådana åtgärder företas eller annars skulle strida mot tillämpliga lagar och regler i sådan jurisdiktion. Teckning av aktier i strid med ovanstående restriktioner kan vara ogiltig. Åtgärder i strid med restriktionerna kan utgöra brott mot tillämplig värdepapperslagstiftning. Bolaget förbehåller sig rätten att efter eget gottfinnande ogiltigförklara teckning som Bolaget eller dess uppdragstagare bedömer kan utgöra en överträdelse eller ett åsidosättande av tillämpliga lagar eller regler i någon jurisdiktion.

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 och Erbjudandet, 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 detta Memorandum samt eventuella tillägg till detta Memorandum. Ingen person är behörig att lämna någon annan information eller göra några andra uttalanden än de som finns i detta Memorandum. Om så ändå skulle ske ska sådan information eller sådana uttalanden inte anses ha godkänts av Bolaget, och Bolaget ansvarar inte för sådan information eller sådana uttalanden.

Rådgivare och emissionsinstitut

Bergs Securities AB, org.nr 559071-6675 ("Bergs Securities") är emissionsinstitut i samband med noteringen och Erbjudandet, Advokatfirman Lindahl Kommanditbolag, org.nr 916629-0834 ("Advokatfirman Lindahl") är legal rådgivare till Bolaget och Skills Corporate Finance Nordic AB, org.nr 556562-9614 ("Skills") är

Bolagets finansiella rådgivare i samband med Emissionen och notering, och har biträtt Bolaget i upprättande av Memorandumet. Då samtliga uppgifter i Memorandumet härrör från Bolaget, friskriver sig Skills och Advokatfirman Lindahl från allt ansvar i förhållande till befintliga eller blivande aktieägare i Bolaget och avseende andra direkta eller indirekta ekonomiska konsekvenser till följd av investerings- eller andra beslut som helt eller delvis grundas på uppgifter i Memorandumet.

Twister och tillämplig lag

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

Marknads- och branschinformation

Memorandumet 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

Memorandumet 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 Memorandumet, utöver vad som följer av tillämplig lagstiftning.

Information från tredje part

Memorandumet 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 Memorandumet 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 Memorandumet har ingen information i Memorandumet granskats eller reviderats av Bolagets revisorer.

Finansiell kalender

2024

Q2 2024 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Fredag 13 september 2024

Q3 2024 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 26 november 2024

2025

Bokslutskommuniké 2024:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 25 mars 2025

Q1 2025 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 27 maj 2025

Årsredovisning 2024:

Publiceringsdatum: 29 maj 2025

Ordinarie bolagsstämma:

Torsdag 10 juni 2025

Q2 2025 Rapport:

Styrelsemöte och publicering: Tisdag 26 augusti 2025

Innehållsförteckning

4	Styrelsens ansvarsförsäkran
5	Erbjudandet i sammandrag
6	Inbjudan till teckning av aktier och motiv för Erbjudandet
7	VD har ordet
9	Verksamhets- och marknadsbeskrivning
24	Information om Bolagets aktier
27	Villkor och anvisningar för Erbjudandet
31	Styrelse och ledande befattningshavare
35	Legala frågor, ägarförhållanden och kompletterande information om organisationen
38	Utvald finansiell information
49	Riskfaktorer
52	Bolagets bolagsordning
53	Tillgängliga dokument

Styrelsens ansvarsförsäkring

Vi intygar att, så vitt vi vet, den information som anges i Memorandumet är korrekt och att, så vitt vi vet, Memorandumet inte är föremål för några utelämnanden som kan förvränga den bild som Memorandumet ska ge, och att all relevant information i styrelseprotokoll, revisorsrapporter och andra interna dokument är inkluderad i Memorandumet.

Helsingborg den 19 september 2024

Ramlösa shipping AB

Thomas Angskog

Stefan Norrsell

Magnus Granander

Theo Erdmann

Carolina Ulff



Erbjudandet i sammandrag

Bolagsstämman beslutade den 20 mars 2024 att ge styrelsen i uppdrag att ansöka om notering av bolagets aktier på Nasdaq First North Growth Market. Vid den extra bolagsstämman den 30 maj 2024 bemyndigades styrelsen att vid ett eller flera tillfällen, inom ramen för den vid var tid gällande bolagsordningen, besluta om emission av aktier och/eller teckningsoptioner. Vid den extra bolagsstämman den 13 september 2024 beslutades det att genomföra en aktiesplit på 1:20 samt att byta bolagskategori från privat till publikt. Totalt kommer högst 884 955 aktier att emitteras inom ramen för Erbjudandet.

I samband med Erbjudandet har Bolaget erhållit teckningsåtaganden från Bolagets styrelse, ledning och ett antal externa investerare motsvarande cirka 38,7 procent av Erbjudandet. För mer information, se avsnittet "Villkor och anvisningar för Erbjudandet".

Emissionsbelopp vid full teckning av Erbjudandet:	26 999 977 SEK
Teckningsperiod:	23 september 2024 - 8 oktober 2024
Teckningskurs:	30,51 SEK per aktie
Aktiens kortnamn:	RAMSH
ISIN-kod för aktie:	SE0022600219



Inbjudan till teckning av aktier och motiv för Erbjudandet

Information om Erbjudandet

Styrelsen i Ramlösa shipping beslutade under våren 2024 att inleda en noteringsprocess för upptagande till handel av Bolagets aktier på First North. Den 3:e september 2024 lämnade Bolaget in en ansökan om listning av Bolagets aktier på Nasdaq First North Growth Market. Under förutsättning att Bolagets listningsansökan godkänns beräknas första dag för handel bli preliminärt 25 oktober 2024.

I syfte att uppnå erforderlig ägarspridning har Bolaget beslutat om att erbjuda allmänheten i Sverige och institutionella investerare möjligheten att teckna totalt 884 955 aktier inom ramen för Erbjudandet.

Förutsatt full teckning av Erbjudandet kommer aktiekapitalet i Bolaget att öka med högst 442 477,50 kronor, från 1 302 970 kronor till 1 745 447,50 kronor och antalet aktier kommer att öka med 884 955 aktier, från 2 605 940 aktier till 3 490 895 aktier.

I samband med Erbjudandet har Bolaget erhållit teckningsåtaganden från Bolagets styrelse, ledning och ett antal externa investerare motsvarande 38,7 procent av Erbjudandet. För mer information, se avsnittet "Villkor och anvisningar för Erbjudandet".

Mot bakgrund av ovanstående inbjuds härmed allmänheten i Sverige samt institutionella investerare till teckning av aktier i Bolaget enligt villkoren i Memorandumet.

Motiv för Erbjudandet

Användning av emissionslikvid

Likviden från Emissionen (cirka 27 miljoner SEK) förutsatt full teckning, före avdrag för emissionskostnader om totalt cirka 3,1 miljoner SEK planeras att fördelas enligt följande:

100 procent av emissionslikviden kommer att användas för investeringar i nya fartyg.



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.

Ramlösa 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

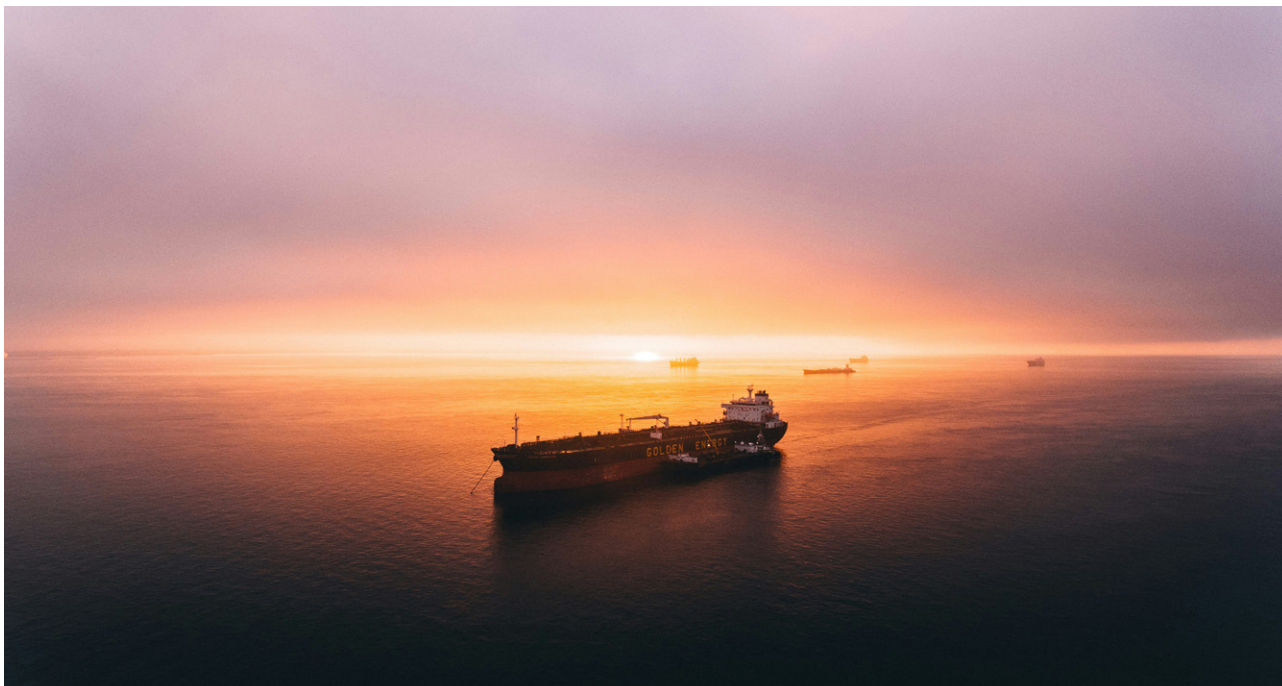
Våra investeringar genomförs via fartygsägande bolag tillsammans med erfarna partners, med riktlinjerna att de ska innebära en låg risk för kapitalet och kunna ge minst 20 procent årlig avkastning, sammanräknat efter försäljningen. Vi söker efter fartyg som är väl underhållna och med attraktiva kontrakt 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 fortsätta navigera mot vårt långsiktiga mål. Noteringen är en viktig milstolpe för oss och företaget är nu moget för att sprida ägandet genom en börsintroduktion.

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 hävdat 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 har sitt säte i Helsingborg.

Ramlösa shippings adress är NORDEN 61, 632 29 Helsingborg. Bolaget nås på sin hemsida Hem | Ramlösa shipping (ramlo-sashipping.se).

Notera att informationen på Bolagets hemsida inte ingår i Memorandumet såvida informationen inte införlivats i Memorandumet genom hänvisning, se avsnittet "Handlingar införlivade genom hänvisning".

Affärsidé

Ramlösa shipping är ett svenskt investmentbolag som investerar i internationell sjöfart genom att äga andelar i utvalda fartyg. Affärsidén bygger på att förvärva andelar i fartyg inom olika marknadssegment med olika typer av befraktningskontrakt. 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 befракtningskontrakt.

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 befракtningskontrakt. Ramlösa shipping investerar i marknadssegmenten tank-, container- och bulkfartyg i kombination med olika befракtningskontrakt 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 befракtningskontrakt. 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 place-ringsalternativ 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.

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.

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.

Befektaren kan använda fartyget för kommersiell verksamhet inom de gränser som anges i kontraktet. Vid kontraktets slut är befektaren 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 befektaren 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 befektare (den som hyr fartyget) under en bestämd tidsperiod, som kan sträcka sig från några månader till flera år. Under avtalsperioden har befektaren 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. Befektaren 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 befektaren ansvarar för.

För redaren innebär ett time charter-kontrakt minskad driftkomplexitet och operativ risk, eftersom befektaren hanterar fartygets dagliga drift och de därmed förknippade kostnaderna och riskerna. För befektaren 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.¹



1. Information från Ramlösa shipping AB (publ)

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.

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.²

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.³

Strategiska förvärv och försäljningar

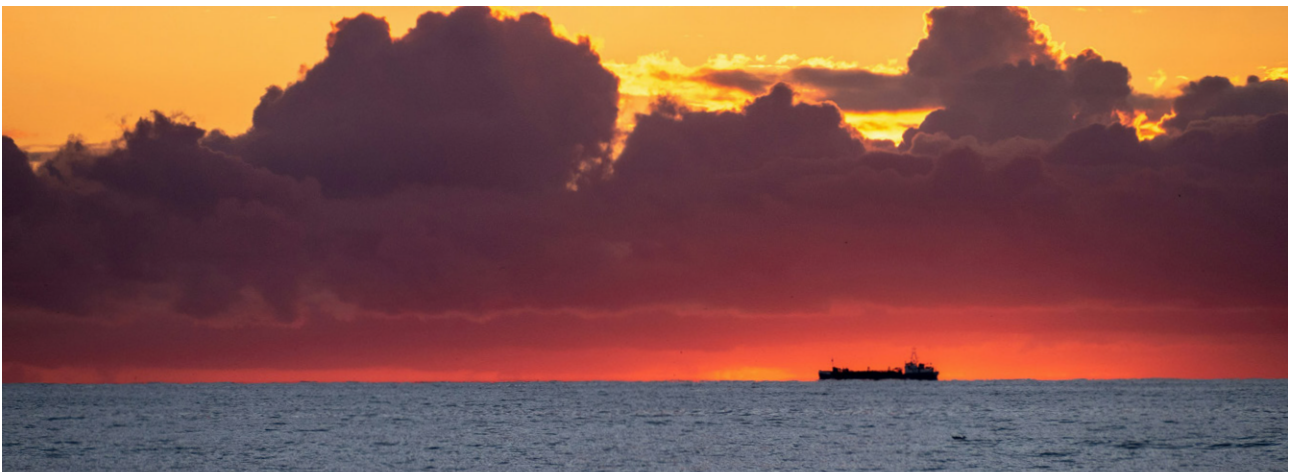
I december 2022 förvärvade Ramlösa shipping en majoritetsandel i råoljetankern London Star, (en LR1 produkttanker med en kapacitet på 76 000 dödviktston). Fartyget trafikerade i både nord- och sydamerikanska farvatten och ingick i Penfield Marine Panamax-pool, vilket innebar att det ingick i en pool

“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.”

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).

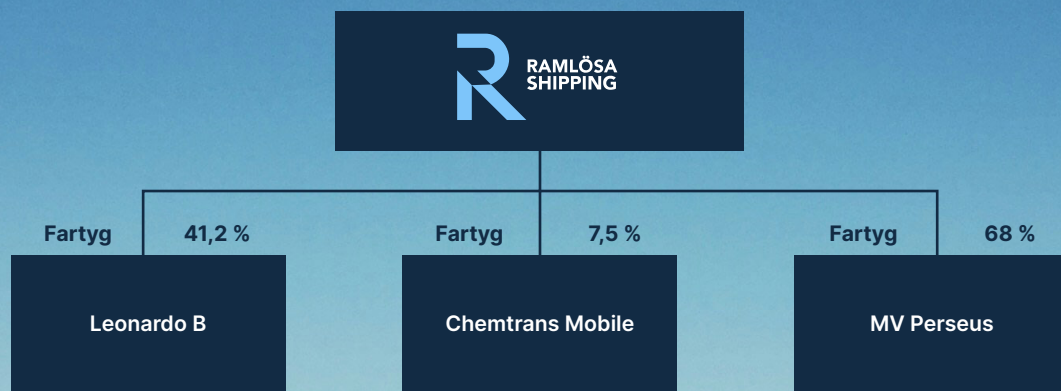
Bolaget har sålt ett innehav och investerat i tre nya fartyg under 2024 som opererar inom olika marknadssegment och har varierande riskprofiler för att diversifiera portföljen.



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

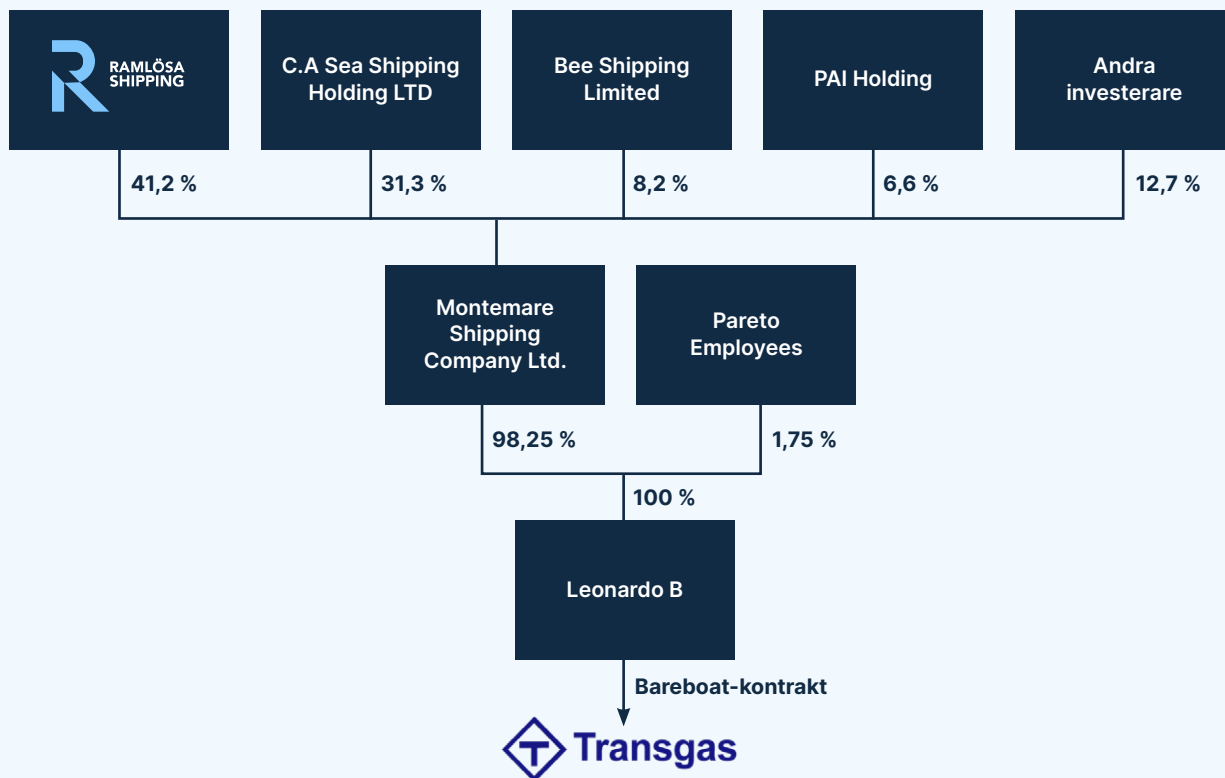


Leonardo B, byggt 2003, är ett 125 meter långt LPG-tankfartyg specialiserat på transport av flytande petroleum gas (LPG). Fartyget är för närvarande uthyrt på ett bareboat-kontrakt som sträcker sig till april 2028, vilket ger investeringen en låg risk tack vare den långsiktiga avtals-tiden. Fartyget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

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 september 2024 slutfördes överlåtelsen av fartyget och såldes vidare till bokfört värde till Montemare Shipping Company

Ltd., som därmed blev det nya fartygsägande bolaget likt strukturen nedan. I samband med transaktionen minskade 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.⁵



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

Chemtrans Mobile



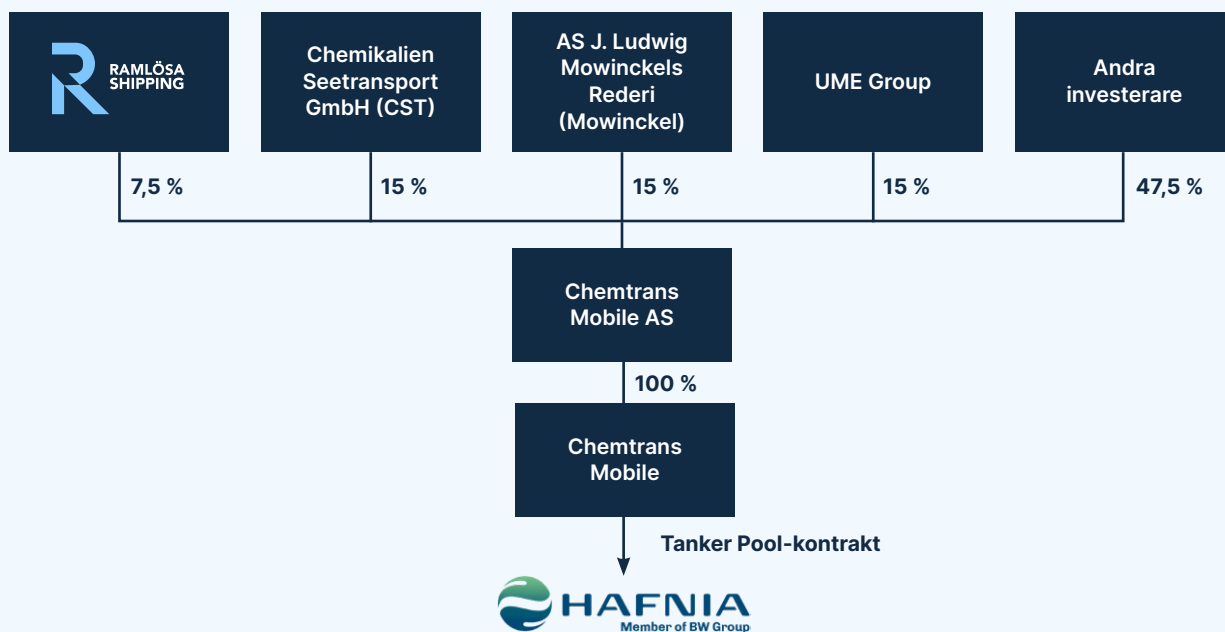
Chemtrans Mobile, byggt 2016, är ett 184 meter långt tankfartyg specialiserat på transport av kemikalier och oljeprodukter. Fartyget är utrustat med avancerade tankar och system för säker hantering av en rad olika flytande laster. Det är aktivt inom Hafnia Chemicals Handy/MR-poolen, som har visat stark intjäning under första halvåret 2024.⁶ Intäkterna från denna pool fördelas mellan fartygsägarna enligt en formel som tar hänsyn till fartygens storlek, ålder och prestanda. Fartyget trafikerar hamnar i Asien.⁷

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.⁸

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.⁹



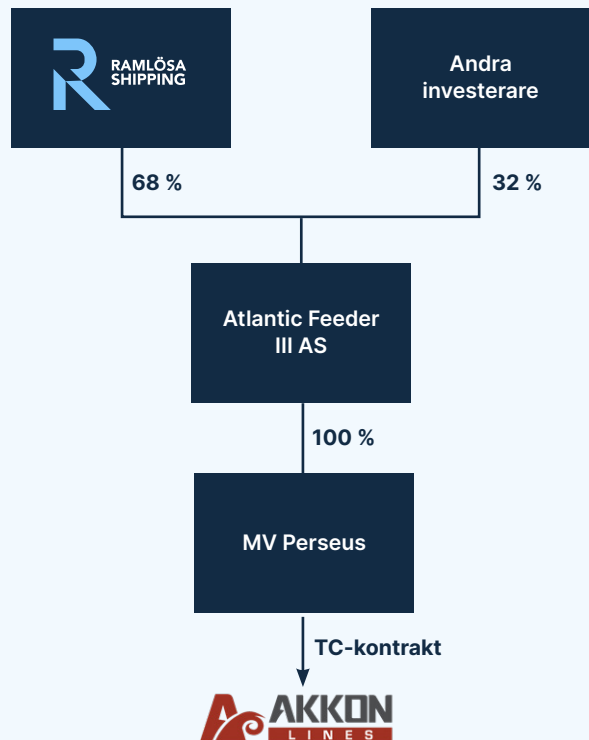
6. Hafnia-Q2-Earnings-Report-vF.pdf (q4cdn.com)
 7. TRF MOBILE, Chemical/Oil Products Tanker - Details and current position - IMO 9732802 - VesselFinder
 8. Fearnleys
 9. Information från Ramlösa shipping AB (publ)

Perseus



Perseus, 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.¹⁰

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.¹¹

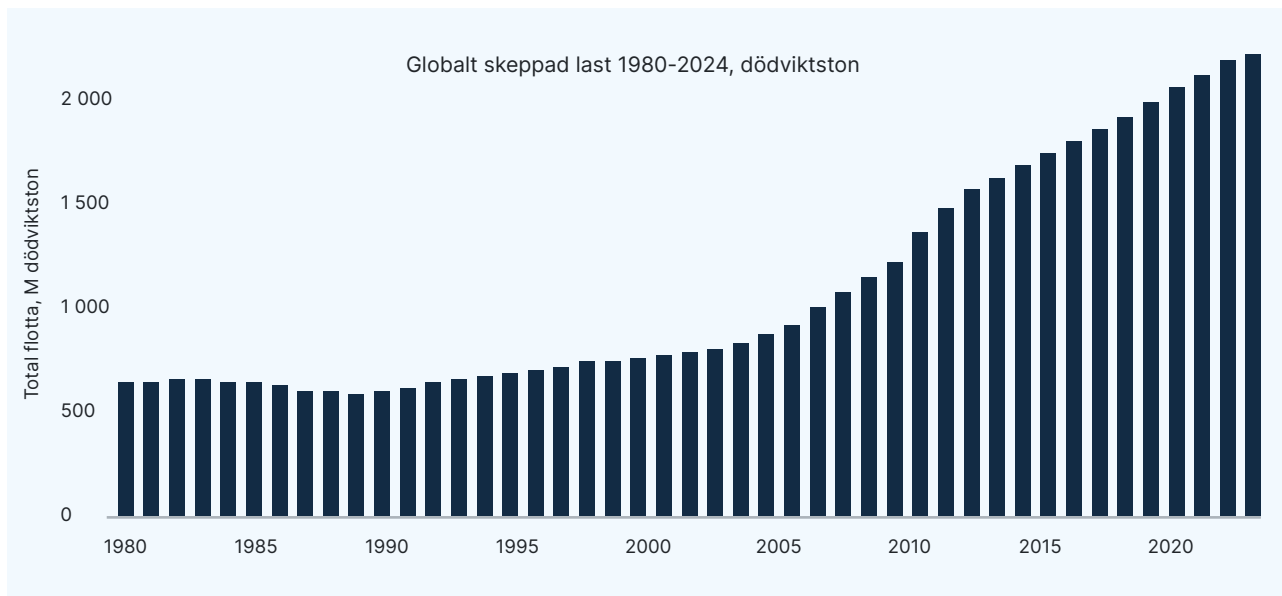


10. PERSEUS, Container Ship - Details and current position - IMO 9371414 - VesselFinder
 11. Pareto Securities

Marknadsöversikt och verksamhetsbeskrivning

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.¹²



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.¹³ Antalet fartyg på sjöfartsmarknaden har ökat med 31 procent från 2011 till 2024.¹⁴ Ramlösa shipping kommer att verka på den globala marknaden, deras befintliga innehav trafikerar idag i Europa, Asien, Sydamerika samt Västindien.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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.¹⁸

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 CO₂-utsläpp. Cirka 30-40 procent av container- och torrlastfartygen uppfyllde inte CII-kraven enligt en granskning 2021.¹⁹

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

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.²¹

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.²²

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.²³

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.²⁴

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.

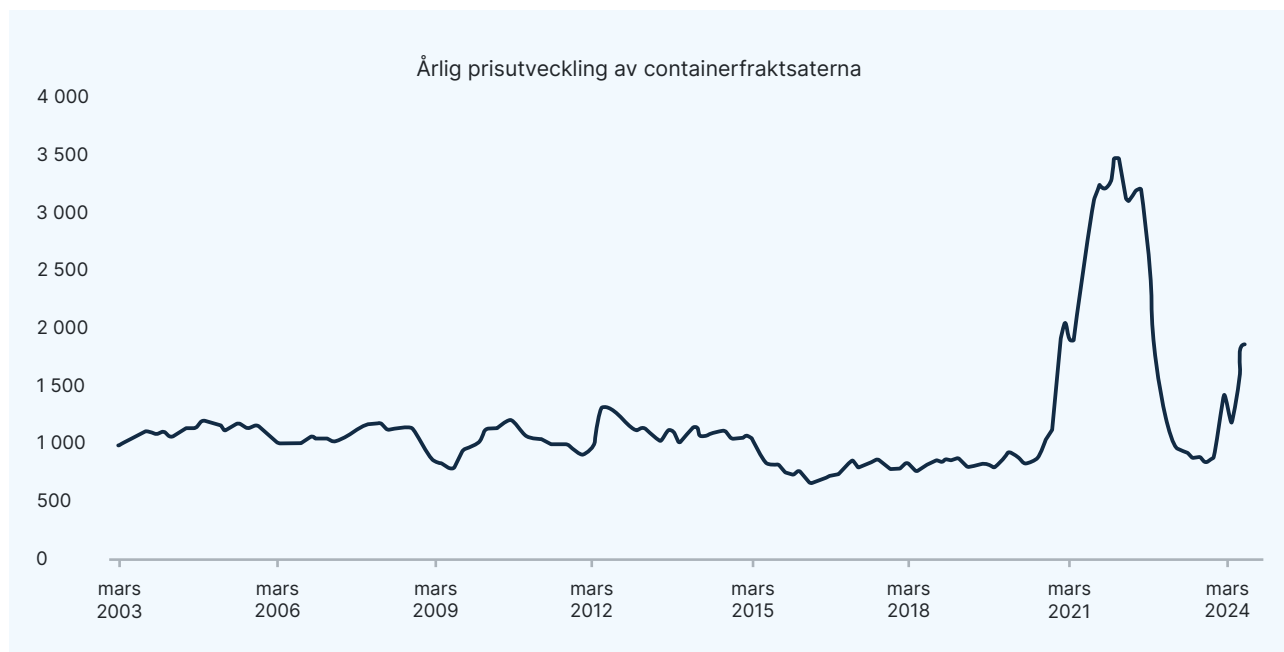
Under 2024 förväntas fartygstillgången öka med cirka 10 procent, medan efterfrågan på containerfartyg estimeras stiga med 15 procent, delvis drivet av omdirigeringar via Godahoppsudden vilket ökar fartygsbehovet.

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 ovan²⁵ 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.²⁶

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.²⁷

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.²⁸ Ramlösa shipping har för närvarande ingen exponering mot bulkmarknaden, men framtida investeringar inom detta segment kan komma att övervägas.

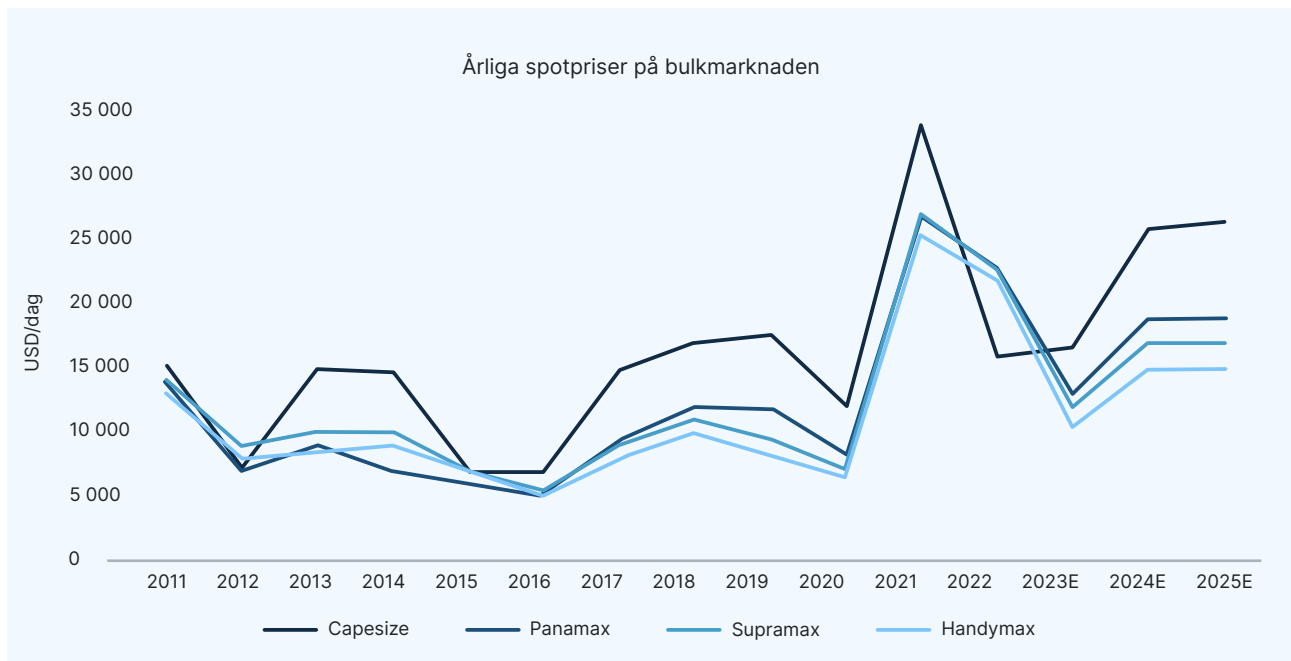


25. Pareto Securities, Shipping Intelligence

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=EAlalQobChMinsjpa2KhwMVU0CRBR1urQY2EAAYASAAEgkx-BPD_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.²⁹

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

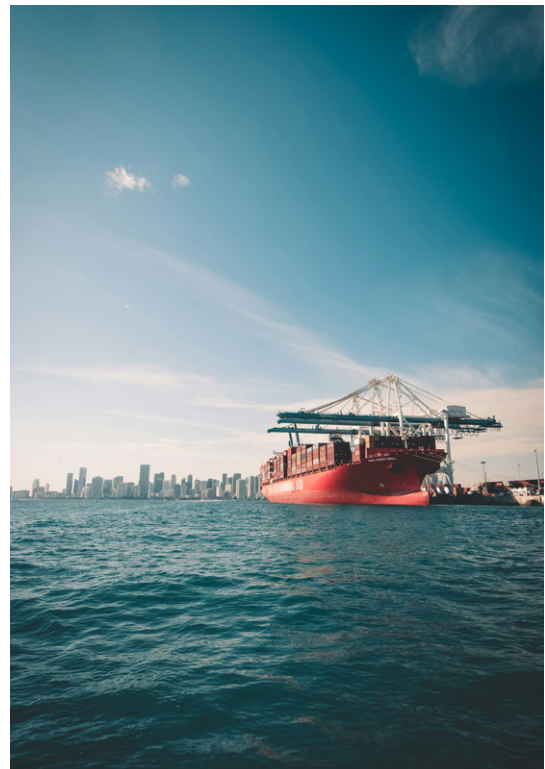
Ramlösa investeringar i tankfartyg positionerar företaget väl för att kapitalisera på dessa marknadsförhållanden.

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 intjäkningsförmåga.³⁰

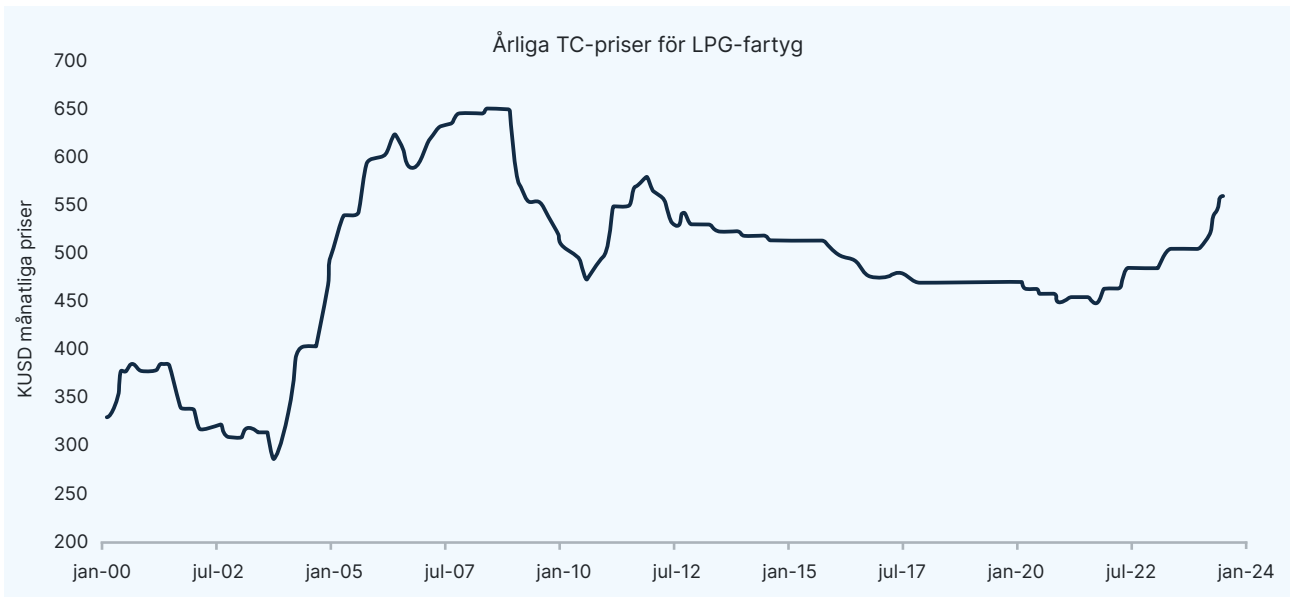
Under 2024 förväntas efterfrågan på råolje- och produkttankers överstiga den tillgängliga kapaciteten, vilket sannolikt kommer resultera i ökande fraktrater och högre time charter (TC)-priser.³¹ Med beaktande av att 68 procent av handytankflottan (mindre tankfartyg) är äldre än 15 år och orderboken för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



29. Baltic Exchange, Fearnley

30. Fearnleys

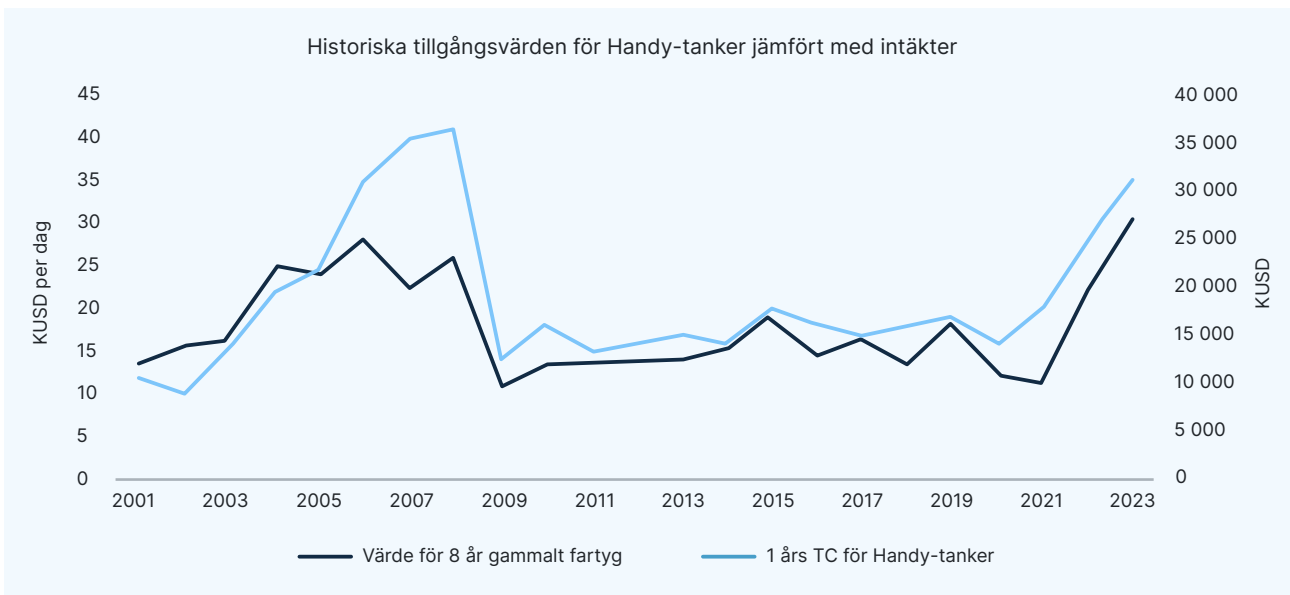
31. Hafnia Q2 report



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.³²

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



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.³⁴

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 intäktsströmmar och minska risker genom långsiktiga avtal.³⁵

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

Mest väsentliga riskfaktorer

Affärs- och verksamhetsrelaterade risker

Beroende av nyckelpersoner

Per dagen för Memorandumet har Bolaget inga anställda. Ramlösa shipping är ett mindre bolag som består av en begränsad organisation med ett begränsat antal konsulter och 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 Memorandumet 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög 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 låg. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en hög negativ inverkan på Bolaget.

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

Information om Bolagets aktier

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). Investerare uppmärksammas härmed på att skattelagstiftningen i investerarens medlemsstat och i Sverige kan inverka på inkomsterna från aktierna.

Rapport över förändring i aktiekapital

Datum	Beskrivning	A-aktier	B-aktier	Kvotvärde (kr)	Aktiekapital (kr)	Överkursfond (kr)	Total Nyemission
2022-04-07	Ramlösa shipping registreras	25 000		1,00	25 000,00		
2022-04-28	Antalet aktier minskade med 5 000 aktier, omvänd split kvot 20 000:25 000	-5 000		1,25			
2022-12-28	Nyemission 70 396 B aktier à 450 kr		70 396	1,25	87 995,00	31 590 205	31 678 200
2022-12-28	Minskning av aktiekapitalet med 3 000 kr genom indragning av 2 400 aktier av serie A	-2 400		1,25	-3 000,00		
2023-05-10	Inlösen av 8 % av aktierna (återbetalning till aktieägarna)	-1 408	-5 631	1,25	-8 798,75		
2023-05-10	Fondemission			1,36	8 798,75		
2024-05-30	Samtliga A-aktier omstämplades till B-aktier	-16 192	16 192				
2024-05-30	Fondemission - Tillfört aktiekapital: 699 575 kr (inga nya aktier)			10,00	699 575		
2024-07-05	Nyemission 46 584 B-aktier à 630 kr		46 584	10,00	465 840	28 882 080	29 347 920
2024-08-12	Nyemission/kvittningsemmission 2 756 B-aktier à 630 kr		2 756	10,00	27 560	1 708 720	1 736 280
		0	130 297		1 302 970	62 181 005	62 762 400

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.

Erbjudandet

Styrelsen beslutade den 19 september 2024, med stöd av bemyndigande från den extra bolagsstämman den 30 maj 2024, att genomföra Erbjudandet. Erbjudandet avser teckning av aktier med ISIN-kod SE0022600219 utan företrädesrätt för befintliga aktieägare i Bolaget. Aktierna i Erbjudandet emitteras i enlighet med svensk rätt och valutan för Erbjudandet är SEK. Erbjudandet har en teckningsperiod mellan 23 september 2024 till och med den 8 oktober 2024 och de nyemitterade aktierna planeras att registreras vid Bolagsverket omkring vecka 42, 2024. Den angivna veckan är preliminär och kan komma att ändras.

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 företrädna 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 bolagsstämman 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.

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.

Skattefrågor i samband med Erbjudandet

Skattelagstiftningen i investerarens hemland och Sverige kan inverka på eventuella inkomster som erhålls från de värdepapper som erbjuds genom Erbjudandet. Beskattning av eventuell utdelning, liksom kapitalvinstbeskattning och regler om kapitalförluster vid avyttring av värdepapper, beror på varje enskild aktieägares specifika situation. Särskilda skatteregler gäller för vissa typer av skattskyldiga, exempelvis investmentföretag och försäkringsföretag, och vissa typer av investeringsformer. Investerare bör därför rådfråga en skatterådgivare för att få information om de särskilda konsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet, inklusive tillämpligheten och effekten av utländska skatteregler och skatteavtal.

Bemyndigande

Vid extra bolagsstämman 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 uppköpserbudanden och tvångsinlösen

Under förutsättning att Bolagets aktier tas upp till handel på First North kommer Bolagets aktier omfattas av de regler om offentliga uppköpserbudanden som utfärdats av Aktiemarknadens självregleringskommitté (Takeover-regler för vissa handelsplattformar). Ett offentligt uppköpserbudande 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 försämra 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 uppköpserbudande 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 uppköpserbudande 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 uppköpserbudande 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 uppköpserbudande 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 lösningsskyldighet. Det har inte förekommit några offentliga uppköpserbudanden beträffande Ramlösa shippings aktier under det innevarande eller föregående räkenskapsåret.

Villkor och anvisningar för Erbjudandet

Erbjudandet

Styrelsen i Ramlösa shipping beslutade den 19 september 2024, med stöd av bemyndigande från extra bolagsstämma den 30 maj 2024, att genomföra Erbjudandet. Samtliga aktier i Erbjudandet har ISIN-kod SE0022600219 och emitteras i enlighet med svensk lagstiftning och i svenska kronor. De nya aktierna i Erbjudandet emitteras av Bolaget med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Erbjudandet riktar sig till allmänheten i Sverige och till institutionella investerare i Sverige och internationellt, inför notering på Nasdaq First North Growth Market.

Fördelning av nya aktier inom ramen för Erbjudandet kommer att beslutas av styrelsen i Bolaget.

Teckningskurs och prissättning

Teckningskursen är fastställd till 30,51 SEK per aktie, motsvarande ett bolagsvärde uppgående till cirka 79,5 miljoner SEK. Teckningskursen är detsamma för såväl institutionella investerare som för allmänheten i Sverige, Norge och Finland. Courtage utgår ej. Vidare är Teckningskursen till viss mån baserad på diskussioner mellan Bolagets styrelse och Skills kring rådande marknadsläge och Bolagets långsiktiga affärsutsikter, där en viss jämförelse med marknadspriset för andra investmentbolag inom sjöfart noterade på reglerade marknader och alternativa handelsplatser även gjorts.

Minsta teckningspost

Minsta initiala teckningspost är ett belopp i svenska kronor motsvarande 6 712,20 kronor, d.v.s. 220 aktier.

Teckningsperiod

Anmälan om teckning av aktier ska ske under perioden 23 september till och med 8 oktober 2024. Styrelsen förbehåller sig rätten att förlänga teckningsperioden samt tiden för betalning. För det fall beslut om sådan förlängning fattas kommer Bolaget informera marknaden via pressmeddelande senast den 8 oktober 2024.

Anmälan om teckning av aktier

Anmälan om teckning av aktier ska göras på anmälningsedel som under teckningsperioden kan erhållas från Bolaget. Anmälningsedeln finns även tillgänglig på Bergs Securities webbplats www.bergssecurities.se och Ramlösa shippings webbplats, www.ramlosashipping.se/investerare/ipo/.

Ifylld anmälningsedel ska vara Bergs Securities tillhanda senast 8 oktober klockan 15:00. Ofullständig eller felaktig anmälningsedel kan komma att lämnas utan åtgärd. Anmälningsedlar som sänds per post bör avsändas i god tid före sista dagen i teckningsperioden. Endast en anmälan per person får inges. Om flera anmälningsedlar inges av samma tecknare kommer endast den sist registrerade anmälan att beaktas. Observera att anmälan är bindande. En anmälan om teckning av aktier är således oåterkallelig och tecknaren kan inte upphäva eller modifiera en anmälan om teckning av aktier.

Ifylld och undertecknad anmälningsedel ska skickas eller lämnas till:

Bergs Securities AB
Ärende: Ramlösa shipping
Jungfrugatan 35
114 44 Stockholm
Telefon: 08-408 933 50
E-post: info@bergssecurities.se (inskannad anmälningsedel)

Den som anmäler sig för teckning av aktier måste ha ett VP-konto eller en depå hos bank eller annan förvaltare till vilken leverans av aktierna kan ske. Personer som saknar VP-konto eller depå måste öppna något av ovanstående alternativ innan anmälningsedeln inlämnas till Bergs Securities. Observera att detta kan ta viss tid.

Observera att om du har depå hos förvaltare kan anmälan om förvärv av aktier i Erbjudandet ske genom förvaltaren. I sådant fall ska anmälan ske i enlighet med respektive förvaltares rutiner.

Viktig information

Observera att den som har en depå eller konto med specifika regler för värdepapperstransaktioner, exempelvis Investeringsparkonto (ISK) eller Kapitalförsäkringskonto (KF) måste kontrollera med den bank/förvaltare som för kontot, om, och i så fall hur, förvärv av värdepapper inom ramen för Erbjudandet är möjligt. Anmälan ska i så fall göras i samförstånd med den bank/förvaltare som för kontot.

Tilldelningsprinciper

Beslut om tilldelning av aktier kommer fattas av Ramlösa shipping styrelse varvid målet är att uppnå en bred spridning bland allmänheten för att möjliggöra en regelbunden och likvid handel i Bolagets aktie på Nasdaq First North Growth Market.

Tilldelningen är inte beroende av när under teckningsperioden anmälan inges. Vidare kan anmälningar från konsulter, affärspartners, befintliga ägare och andra närstående till Bolaget samt vissa kunder till Skills komma att särskilt beaktas vid tilldelning. Tilldelningen sker i sådant fall i enlighet med Svenska Fondhandlareföreningens regler och Finansinspektionens föreskrifter. Bolaget har garanterat tilldelning till Allwea Structured IV Ltd. till ett värde om 3 024 000 kronor samt till Centrabit AG till ett värde om 25 000 kronor. Både Allwea Structured IV Ltd. och Centrabit AG har rätt att påkalla betalning för tecknade aktier genom kvittning av deras respektive fordringar mot Bolaget. Utöver nyss nämnda garanti för tilldelning, kommer tilldelning att beslutas helt diskretionärt av Bolagets styrelse och någon ytterligare garanti för tilldelning lämnas inte.

Besked om tilldelning av aktier

Besked om tilldelning erhålls i form av en avräkningsnota vilken beräknas skickas ut omkring den 9 oktober 2024. Information kommer ej att skickas till dem som ej tilldelats aktier.

Betalning av aktier

Betalning ska ske i enlighet med utsänd avräkningsnota. Likvid ska erläggas senast tre bankdagar efter utfärdandet av avräkningsnotan, det vill säga preliminärt omkring den 14 oktober 2024. Om full betalning inte erläggs inom föreskriven tid kan tilldelade aktier komma att överlåtas till annan. Skulle försäljningspriset vid en sådan överlåtelse komma att understiga Teckningskursen enligt Erbjudandet, kan den som ursprungligen erhöll tilldelning av dessa aktier komma att få svara för mellanskillnaden.

Om likviden inbetalas för sent, är otillräcklig eller betalas på felaktigt sätt kan anmälan om förvärv av aktier komma att lämnas utan beaktande. Betald likvid som ej tagits i anspråk kommer i så fall att återbetalas. Belopp som understiger 100 SEK återbetalas endast på begäran.

Leverans av aktier

Leverans av aktier, för såväl institutionella investerare som för allmänheten i Sverige beräknas ske med början vecka 42 2024. Tilldelade och betalda aktier kommer levereras till det VP-konto eller den depå hos bank eller annan förvaltare som angivits på anmälningsedel. I samband med detta erhåller tecknaren en VP-avi med bekräftelse på att inbokning av värdepapper har skett på dennes VP-konto. Innehavare vilka har sitt innehav registrerat på en depå hos bank eller annan förvaltare erhåller information från respektive förvaltare.

Rätt till utdelning

Ramlösa shipping har en utdelningspolicy som syftar till att ge aktieägarna en utdelning med en god direktavkastning. Målsättningen är att 50-75 procent av nettoavkastningen efter skatt ska återföras till aktieägarna via utdelning eller återköp. De erbjudna aktierna ger rätt till vinstutdelning första gången på den avstämningsdag för utdelning som infaller närmast efter Erbjudandets genomförande. Eventuell utdelning beslutas av bolagsstämman och kommer att administreras av Euroclear

eller, för förvaltarregistrerade innehav, enligt respektive förvaltarens rutiner.

Upptagande till handel

Ramlösa shipping AB har vid tidpunkten för offentliggörandet av detta noteringsmemorandum ej erhållit ett godkännande av Nasdaq First North Growth Market för upptagande till handel i bolagets aktier. För godkännande krävs att sedvanliga villkor uppfylls. Dessa villkor inkluderar bland annat att erforderlig ägarspridning uppnås senast på första handelsdagen. Det ska dock noteras att emissionslikviden från det aktuella Erbjudandet inte behöver användas för att täcka bolagets behov av rörelsekapital under den kommande tolv månadersperioden, eftersom bolagets positiva kassaflöde redan täcker detta behov. Ramlösa shippings aktier kommer att tas upp till handel på Nasdaq First North Growth Market under kortnamnet RAMSH och med ISIN-kod SE0022600219, med planerad första handelsdag den 25 oktober 2024. Handeln kommer att ske i SEK.

Utspädning

Om samtliga erbjudna nya aktier tecknas i Erbjudandet kommer Bolagets aktiekapital att öka med 442 477,50 SEK genom nyemission av 884 955 aktier motsvarande en utspädning om cirka 25 procent av rösterna och kapitalet i Bolaget.

Uppskattade kostnader för Erbjudandet

Bolagets kostnader hänförliga till Erbjudandet och listningen på Nasdaq First North Growth Market beräknas uppgå till cirka 3,1 miljoner SEK. Sådana kostnader är huvudsakligen hänförliga till kostnader för finansiell rådgivning, legal rådgivning, revisorer, tjänster utförda av emissionsinstitut, presentationer av Bolaget samt layout av Memorandumet. Inga kostnader kommer att åläggas investerare i Erbjudandet. Emissionen beräknas tillföra cirka 27 miljoner SEK före emissionskostnader.

Begränsning av Erbjudandet

Observera att till följd av restriktioner i värdepapperslagstiftningen i Australien, Hongkong, Japan, Kanada, Nya Zeeland, Sydafrika, USA, Sydkorea och Singapore, eller i annat land där Erbjudandet kan ses som olagligt, riktas inget Erbjudande att teckna aktier till personer eller företag med registrerad adress i något av dessa länder. Anmälan om teckning av aktier i strid med ovanstående kan komma att anses vara ogiltigt.

Lock up-avtal

18 av Bolagets aktieägare, inklusive styrelseledamöter och ledning har genom avtal förbundit sig gentemot Skills att inom en period om 12 (ledning och styrelse) respektive 6 samt 3 (större aktieägare) månader från första dag för handel på Nasdaq First North Growth Market, inte sälja eller genomföra andra transaktioner med motsvarande effekt som en försäljning utan att, i varje enskilt fall, först ha inhämtat ett skriftligt samtycke från Skills. Beslut att utge sådant skriftligt samtycke beslutas helt diskretionärt av Skills och bedömning görs i varje enskilt fall. Beviljat samtycke kan bero på såväl individuella som affärsmässiga skäl. Av tabellen nedan framgår de ingångna lock up-åtagandena.

Aktieägare	Antal aktier i lock up före Erbjudandet	Andel av antal aktier och röster i Bolaget före Erbjudandet (%)	Antal aktier i lock up efter Erbjudandet	Andel av antal aktier och röster i Bolaget efter Erbjudandet (%)
Rolf Dahl	123 080	4,7 %	173 080	5,0 %
IRC Invest AB	80 000	3,1 %	100 000	2,9 %
Kuno Salomonssons Bygg och Trädgård AB	70 000	2,7 %	70 000	2,0 %
Andisheh Rowshan	59 000	2,3 %	59 000	1,7 %
Matts Persson	55 200	2,1 %	55 200	1,6 %
AR Medical AB	53 600	2,1 %	53 600	1,5 %
Stellan Johansson	48 800	1,9 %	48 800	1,4 %
Stefan Norrsell Invest AB	48 680	1,9 %	58 680	1,7 %
Allwea Structured IV Ltd	48 600	1,9 %	147 715	4,2 %
Dencker Invest AB	48 060	1,8 %	48 060	1,4 %
JB Invest i Sverige AB	48 040	1,8 %	48 040	1,4 %
Magnus Bengtsson Invest AB	48 040	1,8 %	48 040	1,4 %
Kristian Brolin	48 000	1,8 %	48 000	1,4 %
Jesper Siljedahl Capital AB	34 900	1,3 %	34 900	1,0 %
TSSH Invest AB	10 000	0,4 %	10 000	0,3 %
Kapitalgruppen Invest i Skandinavien AB	10 000	0,4 %	20 000	0,6 %
Linxify Development AB	3 680	0,1 %	3 680	0,1 %
Magnus Granander	-	0,0 %	8 194	0,2 %
Totalt i Lock up-avtal	837 680	32,1 %	1 034 989	29,6 %
Övriga	1 768 260	67,9 %	2 455 907	70,4 %
Totalt	2 605 940	100,0 %	3 490 896	100,0 %

Totalt omfattar ingångna lock up-avtal cirka 32,1 procent av aktierna och rösterna i Bolaget före Erbjudandets genomförande och cirka 29,6 procent av aktierna och rösterna i Bolaget efter Erbjudandets genomförande, varvid procentsatsen i sistnämnda fall baserats på antagandet att samtliga nya aktier inom ramen för Erbjudandet tecknas.

Efter utgången av respektive lock up-period kan aktierna komma att bjudas ut till försäljning, vilket i förekommande fall kan påverka marknadspriset på aktien. Undantag från lock up får göras enligt villkoren och som en accept av ett offentligt uppköpserbjudande enligt lagen (2006:451) om offentliga uppköpserbjudanden

Teckningsåtaganden

I samband med Erbjudandet har Ramlösa shipping erhållit teckningsförbindelser motsvarande cirka 38,7 procent av Erbjudandet. Ingångna teckningsförbindelser är emellertid inte säkerställda genom bankgaranti, spärrmedel, pantsättning eller liknande arrangemang.

De aktieägare som lämnat teckningsförbindelser kan nå genom Skills på följande adress: Skills Corporate Finance Nordic AB, Biblioteksgatan 29, 114 35 Stockholm.

Utöver nedan teckningsförbindelser har Bolaget garanterat tilldelning till Allwea Structured IV Ltd. till ett värde om 3 024 000 kronor samt till Centrabit AG till ett värde om 25 000 kronor.

Både Allwea Structured IV Ltd. och Centrabit AG har rätt att påkalla betalning för tecknade aktier genom kvittning av deras respektive fordringar mot Bolaget.

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.

Emissionsinstitut och finansiell respektive juridisk rådgivare

Bergs Securities agerar emissionsinstitut med anledning av aktuell emission. Skills och Advokatfirman Lindahl agerar finansiell rådgivare respektive juridisk rådgivare.

Teckningsförbindelser

Namn/Företagsnamn	Belopp (SEK)	Andel av emission
Klefbrook Invest AB	3 051 000	11,5 %
Rolf Dahl	1 525 500	5,7 %
Abakos AB	1 000 728	3,7 %
IRC Invest AB	610 200	2,3 %
Marcus Jensmar	500 300	1,9 %
Göran Ofsén	403 000	1,5 %
Kapitalgruppen Invest i Skandinavien AB	305 100	1,1 %
Stefan Norsell Invest AB	305 100	1,1 %
Gustav Samuelsson	305 100	1,1 %
Tor Lundström	300 000	1,1 %
Mohammed Badawy	250 000	0,9 %
Mohammed Elalfy	250 000	0,9 %
Magnus Granander	250 000	0,9 %
Erik Arnberg	217 000	0,8 %
Gunnar Åkerman	152 550	0,6 %
Jonas Berg	152 550	0,6 %
Ion Papadopoulos	152 550	0,6 %
Magnus Söderberg	150 040	0,6 %
Peter Rosenberg	146 448	0,5 %
Kari Luukonen	122 040	0,5 %
SK Invest AB	106 785	0,4 %
Kennet Jansson Consulting AB	61 020	0,2 %
Ulf Olausson	52 700	0,2 %
Göran Wahlberg	48 816	0,1 %
Timothy Cramp	30 510	0,1 %
Summa	10 449 037	38,7 %

Styrelse och ledande befattningshavare

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.

Namn	Befattning	Födelseår	Invald (år)	Oberoende i förhållande till Bolaget och Bolagets ledning	Större aktieägare*	Innehav**
Thomas Angskog	Styrelseordförande	1969	2024	Ja	Ja	3 680 aktier
Stefan Norrsell	Styrelseledamot och VD	1970	2022	Nej	Ja	48 680 aktier
Magnus Granander	Styrelseledamot	1977	2024	Ja	Ja	Inget innehav
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 privat ägande samt närståendes samt ägande genom bolag.



Thomas Angskog

Styrelseordförande sedan år 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 sitter i flera styrelser och är ledamot i Linxify Development AB.

Innehav i Ramlösa shipping (eget och närståendes): 3 680 aktier.



Stefan Norrsell

Grundare, styrelseledamot sedan 2022 samt Verkställande direktör sedan 2024.

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

Andra pågående uppdrag: Ordförande i Kapitalgruppen Invest Skandinavien AB och ledamot i Kapitalgruppen Skandinavien AB.

Innehav i Ramlösa shipping (eget och närståendes): 48 680 aktier.



Magnus Granander

Styrelseledamot sedan 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.

Innehav i Ramlösa shipping (eget och närståendes): 0 aktier.



Theo Erdmann

Styrelseledamot sedan 2024.

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

Andra pågående uppdrag: Styrelseledamot i Allwea Structured IV Ltd, adviser på investmentbolaget Allin Invest AG, adviser till ett family-office bolag och adviser till en institutionell fond i Schweiz även ledamot i 12 fartyg SPVer.

Innehav i Ramlösa shipping (eget och närståendes): 0 aktier.



Carolina Uiff

Styrelseledamot sedan 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 Uiff Chartering AB och VD i bolaget Tore Uiff AB. Carolina är även med i styrelseledamot i Tore Uiff Chartering AB.

Innehav i Ramlösa shipping (eget och närståendes): 0 aktier.

Ledande befattningshavare



Stefan Norrsell

Grundare och Verkställande direktör sedan 2024.

Se beskrivning av Stefan Norrsell ovan under "Styrelse".



Fredrik Stenberg

CFO sedan 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: Ekonomikonsult 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.

Innehav i Ramlösa shipping (eget och närståendes): 50 000 aktier.

Revisor

Bolagets revisor är Andreas Brodström, verksam vid Mazars AB och medlem i FAR (Föreningen för Auktoriserade Revisorer).

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.

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.

Legala frågor, ägarförhållanden och kompletterande information om organisationen

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 den 20 september 2024 liksom per dagen för Memorandumet uppgick Bolagets aktiekapital till 1 302 970 SEK fördelat på totalt 2 605 940 aktier. Varje aktie har ett kvotvärde om 0,5 SEK. Efter genomförandet av Erbjudandet, under förut-sättning att den fulltecknas, kommer Bolagets aktiekapital att

uppgå till 1 745 447,50 SEK fördelat på 3 490 895 aktier. 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.

Större aktieägare

Per den 11 september 2024 hade Bolaget 110 aktieägare. Tabellen nedan visar de största aktieägarna i Bolaget per Memorandumets datum.

Bolag	Totalt antal aktier	Aktier (%)	Röster (%)
Rolf Dahl	123 080	4,72 %	4,72 %
Carl Jemsten*	120 000	4,60 %	4,60 %
Andisheh Rowshan**	112 600	4,32 %	4,32 %
Pia Lundström	82 800	3,18 %	3,18 %
Gert Salomonsson***	70 000	2,69 %	2,69 %
Övriga aktieägare	2 097 460	80,49 %	80,49 %
Totalt	2 605 940	100,00 %	100,00 %

* 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 Kuno Salomonssons Bygg och Trädgård AB

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 Ulf, 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 Ulf	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 Nasdaq First North Growth 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 Nasdaq First North Growth 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.

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 Memorandumet.

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.

Försäkringar

Styrelsen bedömer att Bolaget har tillfredsställande försäkrings-skydd för verksamheten.

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 Memorandumet, 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.

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.

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 kvittningsemission 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 memorandumet, 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 är finansiell rådgivare till Bolaget i samband med Erbjudandet och den planerade listningen på Nasdaq First North Growth 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.

Certified Adviser

Ramlösa shipping kommer vid sin planerade notering på Nasdaq First North Growth Market att ha Skills som Certified Adviser. Certified Adviser's roll är att säkerställa att bolaget uppfyller de krav och riktlinjer som gäller för bolag noterade på Nasdaq First North Growth Market, samt att fungera som rådgivare i frågor som rör noteringsprocessen och den löpande efterlevnaden av regelverket.

Legal rådgivare

Advokatfirman Lindahl är legal rådgivare till Bolaget.

Emissionsinstitut

Bergs Securities är emissionsinstitut i samband med noteringen och Erbjudandet.

Skills och Bergs Securities erhåller en på förhand avtalad ersättning för utförda tjänster i samband med Erbjudandet. Skills erhåller därtill ersättning beroende av utfallet i Erbjudandet varför Skills har ett intresse i Erbjudandet som sådant. Advokatfirman Lindahl erhåller ersättning för utförda tjänster enligt löpande räkning.

Det bedöms inte föreligga några ekonomiska eller andra intressen eller några intressekonflikter mellan parterna som i enlighet med ovanstående har ekonomiska eller andra intressen i Erbjudandet.

Utvald finansiell information

Idetta avsnitt presenteras Bolagets historiska finansiella information för räkenskapsåren 2022 och 2023, samt för delårsrapporterna avseende perioderna 1 januari – 30 juni 2024 och 1 januari – 30 juni 2023. 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

Resultaträkning

SEK	2023-01-01 2023-12-31	2022-04-27 2022-12-31 (9 mån)
Summa rörelseintäkter, lagerförändringarna med mera	-	-
Rörelsens kostnader		
Övriga externa kostnader	-446 576	-230 747
Summa rörelsens kostnader	-446 576	-230 747
Rörelseresultat	-446 576	-230 747
Finansiella poster		
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	-832 877	50 763
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	257	4550
Räntekostnader och liknande resultatposter	-60	-
Resultat efter finansiella poster	-1 279 256	-175 434
Periodens resultat	-1 279 256	-175 434

Balansräkning

SEK	2023-12-31	2022-12-31 (9 mån)
TILLGÅNGAR		
Anläggningstillgångar		
Finansiella anläggningstillgångar		
Andelar i koncernföretag	6 517	6 517
Fordringar hos koncernföretag	27 347 293	28 180 170
Summa finansiella anläggningstillgångar	27 354	27 354
Summa anläggningstillgångar	27 353 810	28 186 687
Omsättningstillgångar		
Kortfristiga fordringar		
Övriga fordringar	–	364 076
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	–	100 000
Summa kortfristiga fordringar	–	464 076
Kassa och bank	388 750	3 188 561
Summa omsättningstillgångar	388 750	3 652 637
SUMMA TILLGÅNGAR	27 742 560	31 839 324

Balansräkning forts.

SEK	2023-12-31	2022-12-31 (9 mån)
EGET KAPITAL		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	109 995	109 995
Ej registrerat aktiekapital	-	-
Summa bundet eget kapital	109 995	109 995
Fritt eget kapital		
Överkursfond	31 590 205	31 590 205
Balanserat resultat	-2 708 144	3 000
Periodens resultat	-1 279 256	-175 434
Summa fritt eget kapital	27 602 805	31 417 771
Summa eget kapital	27 712 800	31 527 766
Kortfristiga skulder		
Leverantörsskulder		283 557
Övriga skulder	1 760	-
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28 000	28 001
Summa kortfristiga skulder	29 760	311 558
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	27 742 560	31 839 324

Delårsrapport Ramlösa shipping

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
Rörelsens kostnader					
Övriga externa kostnader	-189	-383	-358	-396	-447
Summa rörelsens kostnader	-189	-383	-358	-396	-447
Rörelseresultat	-189	-383	-358	-396	-447
Resultat från finansiella poster					
Resultat från andelar i koncernföretag	-	-	23 623	-	-
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar	-	-	-	-	-833
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	1 654	-	1 367	-	-
Räntekostnader och liknande resultatposter	439	-	439	-	-
Resultat efter finansiella poster	1 904	-383	25 071	-396	-1 279
Periodens resultat	1 904	-383	25 071	-396	-1 279
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
Resultat per aktie, kr	24	-5	310	-5	-16

Balansräkning

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

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

Proforma finansiell information koncernnivå

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.

Resultaträkning

TSEK	2024-01-01 2024-06-30	2023-01-01 2023-12-31
Nettoomsättning	12 672	25 625
Summa intäkter	12 672	25 625
Övriga externa kostnader	-358	-447
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-5 432	-11 126
Övriga rörelsekostnader	-1 352	-2 883
Summa rörelsens kostnader	-7 142	-14 456
Rörelseresultat	5 530	11 170
Resultat från andelar i koncernföretag	23 623	-833
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	1 844	1 192
Räntekostnader och liknande resultatposter	-4 096	-5 039
Summa finansiella kostnader	21 371	-4 680
Resultat efter finansiella poster	26 901	6 490
Resultat före skatt	26 901	6 490
Uppskjuten skatt	180	395
Årets resultat	27 081	6 885

Balansräkning

TSEK	2024-06-30	2023-12-31
TILLGÅNGAR		
Maskiner och andra tekniska anläggningar	113 024	128 101
Summa materiella anläggningstillgångar	113 024	128 101
Andelar i koncernföretag		
Andra långfristiga fordringar	-	-
Summa finansiella anläggningstillgångar	-	-
Summa anläggningstillgångar	113 024	128 101
Övriga fordringar	24	9
Summa övriga fordringar	24	9
Kassa och bank	35 106	7 853
Summa kassa och bank	35 106	7 853
Summa omsättningstillgångar	35 130	7 861
SUMMA TILLGÅNGAR	148 153	135 963
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
Eget kapital		
Aktiekapital	30 157	110
Övrigt tillskjutet kapital	30 891	31 590
Reserver	289	961
Annat eget kapital inklusive årets resultat	21 781	-7 509
Eget kapital hänförligt till moderföretagets ak	83 118	25 153
Innehav utan bestämmande inflytande	1 188	707
Eget kapital hänförligt till minoritetsintresset	1 188	707
Summa eget kapital	84 306	25 860
Uppskjuten skatteskuld	6 685	7 505
Summa uppskjuten skatteskuld	6 685	7 505
Långfristiga skulder	44 745	57 819
Skulder till kreditinstitut	44 745	57 819
Summa långfristiga skulder	44 745	57 819
Kortfristiga skulder		
Leverantörsskulder	138	734
Övriga skulder	12 177	43 727
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	102	118
Summa kortfristiga skulder	12 418	44 578
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	148 153	135 963

Kommentarer till den finansiella utvecklingen i koncernen

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.

Under räkenskapsåret genomförde bolaget även en nyemission, vilket bidrog med ett positivt kassaflöde om 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 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 förväntas slutföras 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 kvittningsemission som tillförde cirka 1,7 MSEK i eget kapital, motsvarande 2 756 aktier till en teckningskurs om 630 kr per aktie. Kvittningsemissionen registrerades hos Bolagsverket den 21 augusti 2024.

I september 2024 slutfördes överlåtelsen av fartyget Leonardo B, som såldes vidare till bokfört värde till Montemare Shipping Company Ltd. enligt plan. Montemare Shipping Company Ltd. blev därmed det nya fartygsägande bolaget.

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

Bolaget har påbörjat en noteringsprocess med målsättningen att noteras under hösten 2024 på First North Growth Market. Emissionsvolymen i noteringsemissionen är maximalt 27 MSEK (motsvarande max 2,5 MEUR).

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

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 perioden 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 detta memorandum, tack vare verksamhetens generering av positivt kassaflöde.

Redogörelse för kapitalisering och skuldsättning

Per den 30 juni 2024 uppgick bolagets totala bankskuld till 12 MSEK. Under samma period genomförde bolaget en nyemission som tillförde 29,4 MSEK i nytt kapital. Denna kapitalanskaffning har stärkt bolagets finansiella ställning avsevärt och möjliggör fortsatt utveckling och expansion av verksamheten.

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 detta memorandum. 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).

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 och Erbjudandet. Riskfaktorerna som presenteras nedan är baserad på Bolagets bedömning och tillgänglig information per dagen för Memorandumet. De riskfaktorer som per dagen för Memorandumet 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 låg, medelhög eller hög.

Affärs- och verksamhetsrelaterade risker

Beroende av nyckelpersoner

Per dagen för Memorandumet 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 intern kunskap och har omfattande erfarenhet inom området vilket Bolaget verkar. Per dagen för Memorandumet 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög negativ 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en låg 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 låg. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en låg 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög 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 fraktopperationer 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög 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 medelhög. Bolaget bedömer att risken, om den förverkligas, skulle ha en medelhög 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 låg.

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

Risker relaterade till Bolagets aktier och Erbjudandet

Likviditeten i Bolagets aktier

Före den planerade listningen på Nasdaq First North Growth Market har det inte förekommit någon organiserad handel med Ramlösa shipping 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. Totalt omfattar ingångna lock up-avtal cirka 32,1 procent av aktierna och rösterna i Bolaget före Erbjudandets genomförande och cirka 29,6 procent av aktierna och rösterna i Bolaget efter Erbjudandets genomförande, varvid procentsatsen i sistnämnda fall baserats på antagandet att samtliga nya aktier inom ramen för Erbjudandet tecknas. Ingångna lock up-avtal kan ha en negativ inverkan på Bolagets aktiers likviditet och kan resultera i lägre handelsvolym.

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

Utdelningar

Investorerare som deltar i Erbjudandet kommer att vara berättigade till eventuell framtida utdelning som beslutas efter Erbjudandets genomförande. Storleken på eventuella framtida utdelningar, om några, är bland annat beroende av Bolagets framtida resultat, finansiella ställning, kassaflöden, rörelsekapitalbehov, efterlevnad av lånevillkor, legala och finansiella restriktioner och andra faktorer. Under den tid som omfattas av den historiska finansiella informationen i Memorandumet har ingen utdelning utbetalats till aktieägarna. Bolaget kan framgent komma att sakna tillräckliga utdelningsbara medel och det finns risk att Bolagets aktieägare beslutar sig för att inte lämna utdelning i framtiden.

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

Ej säkerställda teckningsförbindelser

Ramlösa shipping har erhållit teckningsförbindelser från befintliga aktieägare och externa investerare. Teckningsförbindelserna uppgår till cirka 9,6 miljoner SEK, vilket tillsammans utgör cirka 38,7 procent av Erbjudandet. Teckningsförbindelserna är inte säkerställda genom pantsättning, spärrmedel eller liknande arrangemang. Därmed skulle det, om samtliga eller delar av dessa förbindelser inte skulle infrias, finnas en risk att Erbjudandet inte tecknas i planerad grad, med verkan att Bolaget skulle tillföras mindre kapital än beräknat för att finansiera rörelsen. Detta skulle inverka negativt på Bolagets finansiella ställning och även på utvecklingen av Bolagets verksamhet efter Erbjudandets genomförande, vilket i förlängningen riskerar leda till minskade framtida intäkter eller på annat sätt påverka Bolagets verksamhet i negativ omfattning.

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

Bolagets 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 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 Memorandumet.

- **Bolagets registreringsbevis**



Ramlösa shipping AB
Norden 61
252 79 Helsingborg
info@ramlosashipping.se
www.ramlosashipping.se