



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

IAS 36 i praktiken

- En kvalitativ studie av nedskrivningsbehov av fartyg i svenska noterade rederier -

Kandidatuppsats i företagsekonomi
Extern redovisning och Företagsanalys
Höstterminen 2008

Handledare: Anna Karin Pettersson
Jan Marton

Författare: Anna Cecilia Einarsson
Deyu Liu
Yana Yovcheva

Förord

Under de senaste elva veckor har vi fördjupat oss inom problematiken kring nedskrivning av fartyg i den svenska rederibranschen. Det har varit en lärorik och intressant process för oss alla tre som arbetat med detta.

Härmed vill vi främst tacka våra handledare Anna Karin Pettersson och Jan Marton för allt stöd vi fick. Vi riktar ett stort tack till våra respondenter: Göran Hermansson på Concordia, Anders Jonson på Broström, Stefan Eliasson på Transatlantic och Helen Olsson Svärdström på Öhrlings PWC. Utan deras medverkan hade vi inte kunnat genomföra vår studie. Vi tackar även Christina Backman på SSPA/Swedoceans kansli för hennes stöd som möjliggjorde att vi kunde delta i seminariet "Finanskrisen, lågkonjunkturen och sjöfarten".

Tillslut vill vi tacka samtliga seminariedeltagare för deras värdefulla kommentarer som hjälpte oss igenom vår uppsatsskrivande.

Göteborg den 9:e januari 2009

Anna Cecilia
Einarsson

Deyu
Liu

Yana
Yovcheva

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	6
1.1. Bakgrund.....	6
1.2. Problemdiskussion	7
1.3. Problemformulering	8
1.4. Syfte.....	8
1.5. Studiens målgrupp.....	8
1.6. Avgränsning.....	8
1.7. Disposition.....	9
2. METOD	10
2.1. Val av metod.....	10
2.2. Val av ämne.....	10
2.3. Val av objekt.....	11
2.4. Datainsamling.....	11
2.5. Tillvägagångssätt för intervjuer.....	12
2.6. Reliabilitet.....	13
2.7. Validitet.....	13
2.8. Källkritik.....	14
3. REFERENSRAM	15
3.1. Regleringar.....	15
3.1.1. Värderingsmetoder och IAS 16 Materiella anläggningstillgångar.....	15
3.1.2. IAS 36 Nedskrivningar.....	17
3.2. Konjunktur och konjunkturcykel.....	19
3.3. Sjöfarten.....	20
3.3.1. Sjöfartsindustrin samt dess utveckling hand i hand med världshandeln.....	21
3.3.2. Sjöfartsmarknader.....	22
3.3.3. Fraktmarknaden utveckling.....	23
3.3.4. Olja och tanksjöfart.....	24
3.3.5. Offshore och isbrytning.....	24
3.3.6. Torrlastsjöfart.....	24
3.4. Finanskrisens direkta effekter på sjöfarten.....	25
4. EMPIRI	26
4.1. Broström.....	26
4.1.1. Företagspresentation.....	26
4.1.2. Intervju med Anders Jonson.....	27
4.2. Concordia.....	29
4.2.1. Företagspresentation.....	29
4.2.2. Intervju med Göran Hermansson.....	30
4.3. Transatlantic AB.....	32
4.3.1. Företagspresentation.....	32
4.3.2. Intervju med Stefan Eliasson.....	32
4.4. Nedskrivningar ur ett revisorsperspektiv.....	34
5. ANALYS OCH SLUTSATSER	37
KÄLLFÖRTECKNING	40
BILAGA	43

Ordlista

Andrahandsmarknaden	Köp- och försäljningsmarknad för begagnade fartyg.
Bulk	Oemballerad fartygslast, t.ex. kol, malm och spannmål.
Container	Återanvändningsbar transportbehållare för gods. Med standardiserade containrar och särskilt anpassade transportmedel kan varor transporteras snabbt och säkert från tillverkare till kunder.
Fluktation	Ständigt stigande och fallande på en skala.
Frakttariff	Lista över de frakter ett linjerederi debiterar för olika varuslag på olika transportsträckor
Handysizefartyg	Bulkfartyg på 20.000–50.000 ton dödvikt
Konjunktur	Den rådande ekonomiska tendensen; ekonomiskt läge och ekonomiska utsikter; marknadsläge.
Offshore	Verksamhet till havs, vanligen oljeletning eller oljeproduktion.
Panamaxfartyg	Fartyg som uppfyller minst ett av följande kriterier, bredd 100 fot (30,5 m), längd 965 fot (294,1 meter) eller djupgående 39,5 fot (12,04 meter). Panamax är också ett begrepp för bulkfartyg på 50.000–80.000 ton dw. Ca 80 000 ton dw är maximistorleken för att ett fulllastat fartyg skall kunna passera Panamakanalen, därav namnet ”panmax”
Rederi	Ett företag som bedriver handelssjöfart
Sjöfart	Gods- och passagerartransport med fartyg; även konstruktion och reparation av fartyg, hamn- och farledsverksamhet, skeppsmäkleri, godstransport till och från hamnarna samt försäkring av gods, fartyg och människor ombord.
Skalekonomi	När ett företag kan dra fördel av stordrift eftersom de genomsnittliga produktionskostnaderna sjunker med en ökad produktion.
Skeppmäklare/ Fartygmäklare	Fristående ombud som förmedlar last och/eller fartygutrymme samt köp och försäljning av fartyg
Spotmarknader	Se trampmarknaden
Tankfartyg	Fartyg med lastutrymme för flytande laster, t.ex. råolja, flytande gas, kemikalier eller flytande livsmedel. Vanligaste typen är oljetankfartyget.
Tidsbefraktning	Redare hyr ut sitt fartyg komplett och bemannat för en betalning som utgår med en viss summa per dag eller en viss summa per ton dw och månad. Den som hyr fartyget betalar för bunker och hamnavgifter.
Tonnage	Mått på ett fartygs volym, lastningsförmåga eller vikt. Jämför displacement, dödvikt och skeppsmätning. Tonnage är även total uppsättning fartyg inom ett rederi, en flotta, ett land e.d.
Torrlastfartyg	Fartyg som transporterar olika sorters skogs- och massaprodukter, stenkol och malm, emballerad last bl. a. spannmål. Inkluderar även styckegods-, ro-ro-, container- och bulkfartyg.
Trampmarknader	Den delen av sjöfartsmarknaden där man hyr fartyg för enstaka resa. Ett annat ord för trampmarknad är spotmarket.
Volatilitet	Prisörklighet på finansiella marknader; t.ex. innebär hög volatilitet stora svängningar både uppåt och nedåt, medan låg volatilitet innebär små svängningar både uppåt och nedåt.
Woldscale	Ett internationellt fraktindex-system för tankfartyg. När tankfartyg kontrakteras för en last uttrycks frakten nästan alltid i procent av Worldscaleindex.

Källor: Sjöfartens bok 2008, Palmberg et. A., (2006) samt Nationalencyklopedin

Förkortningar

EU:	European Union
IAS:	International Accounting Standards
IASB:	International Accounting Standards Board
IASC:	International Accounting Standards Committee
IFRS:	International Financial Reporting Standards
IMO:	International Maritime Organization
MSEK:	Miljarder svenska kronor
SAI:	Sjöfartens Analysinstitut
UNCTAD:	United Nations Conference on Trade And Development
WACC:	Weighted Average Cost Of Capital (Vägd genomsnittlig Kapitalkostnad)

Sammanfattning

Examensarbete i företagsekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgsuniversitet, Extern redovisning och Företagsanalys, Kandidatuppsats, HT 2008

Författare: Anna Cecilia Einarsson, Deyu Liu, Yana Yovcheva

Handledare: Anna Karin Pettersson, Jan Marton

Titel: IAS 36 i praktiken – en kvalitativ studie av nedskrivningsbehov av fartyg i svenska noterade rederier

Bakgrund och problem: Behovet av harmonisering på redovisningsområdet har lett till att internationella normbildande organ har fått en större betydelse. IASB är en sådan organisation vars normer och regleringar är numer obligatoriska för noterade bolag inom EU. Medlemsländerna i EU kommer att ha nytta av denna harmonisering genom att exempelvis standarder som behandlar värdeförändringar på materiella anläggningstillgångar är enhetliga. Materiella anläggningstillgångar behandlas omfattande bland annat i IAS 16(Materiella Anläggningstillgångar) och IAS 36 (Nedskrivningar) . Materiella anläggningstillgångar utgör en omfattande del av tillgångsmassan i svenska rederiföretag. Den nuvarande oron på den finansiella marknaden har lett till prisjusteringar för många former av placeringar. Det ställer frågan om hur den kommer att avspeglas i rederiernas redovisning, med andra ord om nedskrivningsbehov kommer att föreligga.

Syfte: Uppsatsens syfte är att bidra till mer förståelse om vilka utmaningar som svenska noterade rederier möter i tillämpningen av IAS 36 vid en lågkonjunktur.

Avgränsningar: Uppsatsen fokuserar på (IFRS) – IAS 36 Nedskrivningar och vi undersöker följaktligen endast svenska noterade rederier. En ytterligare begränsning avser nedskrivningsprövning av fartyg. Hänvisningar till en annan relaterad standard – IAS 16 Materiella anläggningstillgångar förekommer.

Metod: Författarna har utgått från en kvalitativ ansats. Det empiriska materialet är insamlad genom personliga intervjuer med tre företagsrepresentanter och en revisor samt seminariedeltagande. Respondenter har valts utifrån erfarenhet och kännedom om IFRS.

Analys och slutsatser: Efter att vi genomförde vår undersökning har vi fått en mer fördjupad förståelse av hur den nedskrivningsrelaterade problematiken betraktas i praktiken. Vi kan därför besvara våra tidigare frågeställningar.

Förslag till fortsatt forskning:

- En kvantitativ studie av ett större urval rederier verksamma i EU länder, exempelvis England eller Nederländerna
- En liknande kvalitativ studie av rederier i framtiden när finanskrisen är avslutad. Då kan framtida författare uppskatta finanskrisen riktiga effekter inom branschen. Vi rekommenderar undersökaren att välja rederier som riktar sig mot samma marknadssegment. Med det här syftet bör undersökaren även välja utländska rederier

1. INLEDNING

Studien påbörjas med detta inledande kapitel som introduktion till det valda ämnet. Läsaren får en vidgad förståelse för bakgrunden och problemdiskussionen kring våra frågeställningar. Vi kartlägger avsikten med att genomföra arbetet och vem det är inriktat till samt vilka avgränsningar är gällande. Kapitlet avslutas med en disposition av arbetet.

1.1. Bakgrund

Redovisningens normer och normbildning har på senare år förändrats i allt snabbare takt. Stora företag utformar numera sin redovisning för en global publik. Kursättningen för ett företag noterat på Stockholmsbörsen kan styras av andra internationella börser. De internationella normgivande organisationers position har stärkts på grund av kapitalmarknadernas behov av att kunna jämföra ekonomisk information från företag som verkar i olika länder¹.

Behovet av harmonisering inom redovisningsområdet har lett till uppkomsten av International Accounting Standards Committee (IASC) 1973, som är ett samarbete mellan revisorsorganisationer i olika länder. Till en början var organisationen representerad av enbart revisorer. IASC skapade ett trettiotal standarder som benämndes International Accounting Standards (IAS). Dessa standarder implementerades dessvärre av endast ett fåtal länder². Organisationen genomgick en omfattande omstrukturering under 1997-1999 och ombildades 2001 till International Accounting Standards Board (IASB) som en privat finansierad normbildare. Målsättningen är att vara en oberoende organisation med syfte att publicera redovisningsnormer som benämns International Financial Reporting Standards (IFRS) och arbeta aktivt med harmonisering av redovisningsnormer i allmänhet³.

IASB:s normer är mindre detaljerade för att kunna anpassas till olika nationella förhållande⁴. Europeiska unionen (EU) är en viktig drivkraft i IASB:s arbete att harmonisera redovisning. EU är det största ekonomiska området som har infört krav för noterade bolag att följa IFRS på koncernnivå⁵. Beslutet fick sin formulering i Europaparlamentets och Ministerrådets s.k. IAS-förordning 2002. Förordningen uttrycker att ' *alla noterade företag fr.o.m. år 2005 skall upprätta sina koncernredovisningar i enlighet med de standarder som utfärdats av IASB och som antagits av kommissionen*'. Processen har benämnts som IAS-revolutionen. Kommissionen har bestämt att godkänna alla standarder med särskilda förbehåll för värdering och redovisning av finansiella instrument⁶.

Medlemsländerna i EU och andra länder i världen som tillämpar IFRS kommer att ha nytta av harmoniseringen på redovisningsområdet, exempelvis att principer som behandlar värddeförändringar är enhetliga. Före artonhundratalet fanns knappt någon diskussion om värddeförändringar på materiella anläggningstillgångar. En brittisk handelsman och författare vid namn Stephen Monteage hade i slutet av sextonhundratalet ett exempel i en av sina böcker

¹ Nilsson (2005) s.9

² Marton et al. (2008) s.2

³ Nilsson (2008) s.90-92

⁴ Nilsson (2005) s.94

⁵ Marton et al. (2008) s.11

⁶ Smith (2006) s.71

om en häst som var värd £48 i början av året och endast £42 i slutet av året. Han skrev att dessa £6 borde noteras i redovisningen och behandlas som förlust⁷.

Materiella anläggningstillgångar (Property, plant and equipment) fick 1981 sin första enskilda internationella redovisningsstandard benämnd IAS 16. Avskrivningar behandlades tidigare i IAS 4 men det fanns ingen särskild standard som redogjorde om hur en tillgång skulle definieras eller mätas. En annan standard som gav ytterligare vägledning om hur man skulle handskas med materiella anläggningstillgångar var IAS 36 Nedskrivningar (Impairment of Assets) som kom ut 1999⁸.

IAS 36 är tillämpbar då det redovisade värdet på en tillgång överstiger värdet på framtida kassaflöden som tillgången förväntas generera. Standarden föreskriver när företagen bör göra en nedskrivningsprövning, beräkna värdet på tillgången och redovisa eventuella nedskrivningar. IAS 36 fastställer även vilka externa och interna indikationer på värdet förändring företagen bör ha i åtanke. Uppkomsten till någon av dem kräver att en nedskrivningsprövning skall ske⁹.

1.2. Problemdiskussion

Sjöfartens verksamhet är idag en av de mest internationella branscher och dess utveckling går hand i hand med världshandeln. Rederinäringen bidrar till ett ökat välstånd i världen samtidigt som den erbjuder en effektiv och kostnadsfördelaktig sätt att transportera gods¹⁰. Den ökande tillväxten i länder som Ryssland, Indien, Brasilien, Kina har bidragit till att sjöfarten har utvecklats positivt de senaste åren. Världskonsumtionen av fossila bränslen har inte sjunkit och segmentet representerar en tredje del av branschens sysselsättning på en global plan. Globaliseringen medför att avstånd ökar med avseende på var råvarukällor befinner sig, var förädling sker och var den slutliga produkten konsumeras, och detta stödjer det växande transportbehovet¹¹.

Rederinäringen är en bransch som har omfattande investeringar i materiella anläggningstillgångar i form av fartyg. Ett kommersiellt torrlastfartyg kan kosta upp till 150 miljoner dollar. I en värld där handelns volym och mönster förändras kontinuerligt måste redare ta svåra beslut om fartygsbeställning och skrotning. Om inga fartyg byggs samtidigt som handeln växer, kommer branschens utveckling att hållas tillbaka. De enstaka fartygen som finns i bruk kommer följaktligen att generera stor förmögenhet. En expansion av den befintliga flottan i anknytning till låg handelstillväxt skulle däremot innebära att investerare inte får någon förräntning på sitt kapital¹².

Dagens rederier möter många utmaningar i sin verksamhet. Branschen förknippas med stor volatilitet och risk och anses vara väldigt konjunkturkänslig¹³. Den nuvarande oron på den finansiella marknaden har orsakat prisjusteringar för många former av placeringar. Finanskrisen kännetecknas med fallande börskurser på grund av exempelvis minskad

⁷ Schiller et al. (2008) s.23

⁸ Schiller et al. (2008) s.57

⁹ Marton et al. (2008) s.253

¹⁰ Sjöfartens bok 2008 s.6

¹¹ Sjöfartens utveckling 2007

¹² Stopford (2007) s.38

¹³ Full Steam Ahead with IFRS

riskbenägenhet vilket påverkar tillgångsportföljer negativt¹⁴. Diverse låneinstitut har blivit följaktligen inte tillmötesgående i att bevilja lån till rederier för inköp av fartyg eller som garanti till betalning av gods¹⁵. Rederier bör mer än någonsin beakta tillförlitligheten i sina finansiella rapporter avseende fartygsvärde för att undvika att externa intressenter blir missledda¹⁶.

1.3. Problemformulering

Utifrån vår bakgrund och problemdiskussion har vi formulerat följande centrala frågeställningar:

- Hur påverkar finanskrisen rederiernas nedskrivningsbehov på fartyg?
- Vilka svårigheter ställs man inför vid bestämmandet av det verkliga respektive nyttjandevärdet?

1.4. Syfte

Syftet med denna studie är att bidra till mer förståelse om vilka utmaningar som svenska noterade rederier möter i tillämpningen av IAS 36 vid en lågkonjunktur.

1.5. Studiens målgrupp

Vi har valt tre svenska börsnoterade rederier, nämligen Concordia Maritime AB, Broström AB och Transatlantic Rederi AB. Vår studie inriktar sig främst till aktörer inom rederibranschen, deras nuvarande och potentiella kunder, leverantörer, långgivare, aktieägare. Den kan emellertid vara till nytta för studenter som fördjupar sig inom företagsekonomi och allmänheten.

1.6. Avgränsning

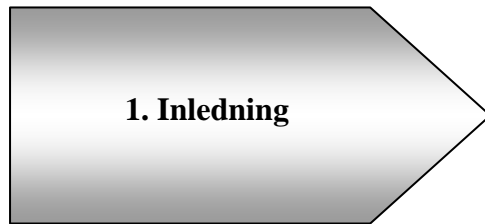
Vi begränsar oss till International Financial Reporting Standards (IFRS) – IAS 36 Nedskrivningar, därför tar vi endast hänsyn till svenska börsnoterade rederier. En vidare begränsning innefattar synnerligen nedskrivningsprövning av materiella anläggningstillgångar i form av fartyg. Emellertid kan det förekomma hänvisningar till en annan relaterad standard - IAS 16 Materiella Anläggningstillgångar.

¹⁴ Internetkälla nr.17

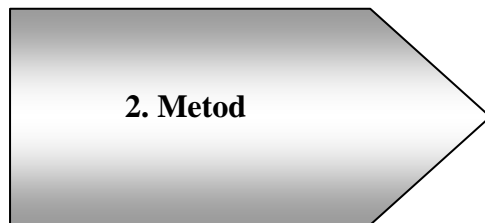
¹⁵ Internetkälla nr.9

¹⁶ Full Steam Ahead with IFRS

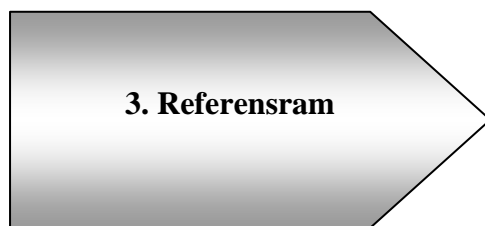
1.7. Disposition



I det inledande kapitlet som introduktion får läsaren en vidgad förståelse för bakgrunden och problemdiskussionen kring våra frågeställningar. Vi kartlägger avsikten med att genomföra arbetet och vem det är inriktat till samt vilka avgränsningar är gällande.



I det här kapitlet följer en beskrivning av de metoder som vi använder för att genomföra vårt arbete. Kapitlet börjar med att presentera vårt val av metod, ämne och objekt. Därefter beskriver vi datainsamlingsprocessen. Sedan genomför vi diskussioner om validitet och reliabilitet. Kapitlet avslutas med källkritik.



Referensramen syftar till att redogöra för de normer och standarder som styr värderingar samt nedskrivningar av fartyg. Med stöd av konjunktur- och konjunkturcykelsteori ger vi en helhetsbild av sjöfarten i en globaliserad ekonomi. Avslutningsvis tar vi upp finanskrisens direkta effekter på sjöfartsmarknaden.



I detta kapitel introducerar vi var och ett av våra utvalda rederier som ett fall. Varje företagsfall inleds med respektive företags presentation samt en granskning av dess årsredovisning och avslutas med en sammanfattning av genomförda intervjuer.



Kapitlet är en analys av vår empiri genom att jämföra våra valda rederier med utgångspunkt i vår referensram för att kunna besvara på våra frågeställningar.

2. METOD

För att ett genomfört vetenskapligt arbete ska ha hög kvalitet och trovärdighet, krävs det att man väljer lämpliga och precisa forskningsmetoder. I det här kapitlet följer en beskrivning av de metoder som vi använder för att genomföra vårt arbete. Kapitlet börjar med att presentera vårt val av metod, ämne och objekt. Därefter beskriver vi datainsamlingsprocessen. Sedan genomför vi diskussioner om validitet och reliabilitet. Kapitlet avslutas med källkritik.

2.1. Val av metod

När man utför en traditionell kvantitativ studie samlar man in en mängd fakta, därefter observerar och undersöker man kopplingen och avvikelsen bland olika faktorer¹⁷. En typisk kvantitativ undersökning kännetecknas av att författarna arbetar omfattande med statistik analys och siffror. I kontrast till kvantitativa studier är kvalitativa studier oftast verbala¹⁸. Kvalitativa studier fokuserar på hur individer upplever omvärlden¹⁹. På så sätt får läsaren en fördjupad inblick och förståelse i forskningsämnet²⁰.

Båda metoderna är viktiga och det finns inga absoluta fördelar med den ena eller den andra. Det är inte heller ovanligt att forskare använder både metoder i en studie för att förstärka sin undersökning²¹. Eftersom vårt syfte med studien är att få en djupare förståelse om hur IAS 36 tillämpas i rederibranschen, valde vi att använda oss av den kvalitativa metoden. För att uppnå det har vi genomfört mer detaljerade intervjuer med redovisningsansvarig på våra utvalda rederier och deltagit i ett relevant seminarium.

2.2. Val av ämne

Höstterminen 2008 fördjupade vi våra kunskaper inom redovisning genom att studera en kandidatkurs i externredovisning vid Handelshögskolan. Kursen innefattade många intressanta delområden. Ett delområde som fängade vår uppmärksamhet handlade om internationella redovisningsstandarder och deras implementering i noterade bolag i Sverige. På ett senare möte med potentiella handledare presenterades vi med möjligheten att undersöka rederibranschen i något avseende. Parallellt med ämnesbestämningen följde vi turbulensen på de finansiella marknaderna. Vi fick önskan att avspegla dess påverkan på redovisningsområdet. Vi undersökte vilka uppsatser hade skrivits om rederier och behandlade fartyg. Redan genomförda arbeten berörde fartygsavskrivningar och bedömning av kreditrisk. Därför bestämde vi att fokusera på ett relevant ämne som inte behandlats förut, nämligen nedskrivning av fartyg.

¹⁷ Bell (2000)

¹⁸ Eriksson et al. (2001)

¹⁹ Backman (1998)

²⁰ Eriksson et al. (2001)

²¹ Bell (2000) s.13

2.3. Val av objekt

Vi hade för avsikt att undersöka svenska noterade rederier då införandet av IFRS är obligatoriskt för dessa bolag. Vi initierade följaktligen ett sök i databasen Affärsdata²² för att hitta lämpliga företag. Vi använde oss av så kallade koder för svensk näringsgrensindelning. Kod 50202: 'sjötrafik över hav och kust av gods' ledde till ett urval av 176 företag där även onoterade bolag var inkluderade. Sjöfartstidningen är försedd med en aktuell lista med kursnoteringar på samtliga svenska rederier²³. Utifrån listan identifierade vi fem noterade bolag som var verksamma inom industriella sjöfartstransporter. Två av dessa bolag var däremot noterade på respektive Mangold Fondkommission och First North. Vårt urval minskade därför till tre företag: Broström AB, Concordia Maritime AB och Transatlantic Rederi AB.

2.4. Datainsamling

Det finns många sätt att samla in information. Det förekommer ofta även hinder i datainsamlingsprocessen. Tre vanligt förekommande hinder är kostnad, kvalitet och tillgänglighet²⁴. I vår undersökning har vi försökt att hitta information med så hög kvalitet och tillförlitlighet som möjligt med våra begränsade resurser. I vår studie har vi samlat in information genom att använda relaterad litteratur, tidskrifter, Internet källor samt delta i ett seminarium och genomföra intervjuer med företagsrepresentanter.

Inledningsvis har vi utnyttjat de resurser som finns tillgängliga på universitetsbibliotek, stadsbibliotek och Internet. Våra litteraturkällor omfattar kurslitteratur, sjöfartsrelaterade böcker och tidskrifter, regleringar och standarder från IFRS. Statistiska uppgifter har vi samlat in genom olika institutioner, exempelvis Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Sjöfartsverkets sektorrappport 2007, Sjöfartens bok 2008, Sjöfartens analys institut (SAI) och Swedocean.

Eftersom finanskrisen har börjat nyligen och pågår fortfarande har det varit svårt att hitta tidigare studier eller aktuell information kring vilka effekter finanskrisen har orsakat inom rederibranschen. Vi har då upptäckt på Swedoceans hemsida att det finns ett seminarium som kunde ge oss exakt den information som vi saknade:

Seminarium: 'Finanskrisen, Lågkonjunkturen och Sjöfarten'

Tid: 2008-12-02

Plats: Göteborg

Tid: ca 4 tim

Deltagandet i seminariet har gett oss information om hur rederibranschen ser ut som helhet. Därutöver har vi fått fördjupad insikt om vilka direkta effekter den nuvarande finanskrisen har på sjöfartsnäringen som har hjälpt oss med att förbereda intervjufrågor till respondenterna i respektive rederi²⁵.

²² Internetkälla nr.8

²³ Internetkälla nr.11

²⁴ Ericsson et al. (2001) s.87

²⁵ Information om seminarieprogram och föredragshållare kan man se på bilaga 3

Nedanstående tabell är en sammansättning av genomförda intervjuer:

FÖRETAG	RESPONDENT	POSITION	TID	DATUM OCH ORT	FORM AV INTERVJU
Concordia Maritime AB	Göran Hermansson	Ekonomichef	1 tim	2008-12-08 Göteborg	Besöksintervju
Broström AB	Anders Jonson	Director Group Financial Reporting	1,5 tim	2008-12-12 Göteborg	Besöksintervju
Transatlantic Rederi AB	Stefan Eliasson	CFO	1 tim	2008-12-30 Skärhamn	Besöksintervju
Öhrlings PWC	Helen Olsson Svärdström	Auktoriserad Revisor	1,5 tim	2008-12-17 Göteborg	Besöksintervju

Tabell: Intervjuguide

2.5. Tillvägagångssätt för intervjuer

Empirin i denna studie är inhämtad genom personliga intervjuer och data från företagens finansiella rapporter. Den största fördelen med en intervju är dess flexibilitet. Intervjuaren får då chansen att vidareutveckla sina idéer som är omöjligt i en enkät. Processen att formulera frågor och genomföra intervjuer är däremot tidskrävande vilket kan anses en nackdel²⁶.

Vetenskapliga intervjuer kan vara strukturerade eller fria. En strukturerad intervju förutsätter att respondenten har försetts med ett frågeformulär. Undersökaren är ytterligare restriktiv med att lämna utvidgat svarsutrymme till respondenten. Fria intervjuer är däremot mindre fokuserade och försöker att dra till sig respondentens uppfattningar, idéer och attityder likaväl som fakta²⁷.

Eftersom vi var intresserade av vad respondenterna hade att lägga till, valde vi att använda en mix av båda intervjuvarianter. Vi använde med andra ord ett förutbestämt frågeformulär men gav respondenterna möjligheten till en fortsatt dialog. När valet av företag var bestämt, undersökte vi vem i respektive rederi skulle utgöra en lämplig respondent. Vi granskade företagets webbsidor samt pratade med receptionister på plats angående personer sysselsatta som ekonomichefer eller finanschefer. Vi önskade få ett revisorsperspektiv kring potentiella nedskrivningsbehov på fartyg. Vi kontaktade därför revisionsbyrån PricewaterhouseCoopers för att höra efter vilka revisorer reviderar rederibolag. Därefter fick vi kontaktuppgifterna till en revisor som stämmer överens med denna beskrivning.

Som steg två i denna process kontaktade vi de utvalda personerna per telefon för att säkerställa att deras kompetens inom nedskrivningar var tillfredsställande vilket det visade sig vara. Vi bad om deras medverkan och samtliga tackade ja. Frågeformuläret²⁸ skickades till samtliga respondenter åtminstone fyra dagar före intervjun genom e-post. Samtliga rederier hade sitt huvudsäte i Västra Götalandsregionen vilket möjliggjorde besöksintervjuer. Intervjuerna genomfördes på respektive företagskontor och tog upp till cirka 1 -1,5 timmar.

²⁶ Bell (2000) s.119

²⁷ Lundahl et al. (1999) s.116-117

²⁸ Se bilaga 1 & 2

Vi, författare, var närvarande vid samtliga tillfällen för att kunna komplettera varandra. Samtliga intervjuer, förutom den som genomfördes med Broström, spelades in.

2.6. Reliabilitet

Begreppet reliabilitet syftar på att ett mätinstrument, t.ex. en intervju, ska ge tillförlitliga och stabila utslag²⁹. En studie med hög reliabilitet kännetecknas av att själva mätningen inte berörs av vem som genomför mätningen eller de förhållanden under vilka den sker. På det sättet påverkas undersökningen i en liten utsträckning av slumpen³⁰. Författaren kan kontrollera reliabiliteten när han exempelvis formulerar frågorna till en kommande intervju³¹.

I strävan efter en hög reliabilitet har vi nyttjat likadant frågeformulär i samtliga möten med företagsrepresentanter samt säkerställt att dessa representanter är kunniga inom det valda området. I samtliga fall har de utvalda personerna försetts med extra tid för att läsa frågorna och förbereda sina svar. Vi har spelat in samtliga intervjuer förutom den som genomfördes hos Broström AB. Vid detta tillfälle användes anteckningar vilket kan medföra att vi har missat något av betydelse. Inspelning av övriga intervjuer gav oss möjligheten att återgå och lyssna om för att säkerställa svar vid förekomsten av osäkerhet.

2.7. Validitet

Validiteten i en studie är ett mått på om en fråga mäter eller beskriver det författaren vill att den ska mäta eller beskriva. Det finns situationer då undersökaren kan få hög reliabilitet när man får nästan samma svar på en fråga vid olika tillfällen. Det sistnämnda är däremot ingen garanti för hög validitet då det inte bevisar att författaren mäter det han avser att mäta. Mätning av validitet är i sin tur komplicerad. Kortare projekt utan anspråk på att testa något i en strikt mening kräver emellertid ingen väsentlig fördjupning i de tekniska aspekterna av validitet³².

Vårt frågeformulär har utarbetats med noggrannhet för att kunna få betydelsefulla och tydliga frågor som har sin utgångspunkt i uppsatsens frågeställning och syfte likaväl som den teoretiska referensramen. Vi har varit konsekventa med att undersöka det som vi har haft för avsikt att undersöka för att uppfylla kraven på hög validitet. Vid en personlig intervju minskar även sannolikheten för missuppfattningar då vi får en chans att reda ut oklarheter som respektive respondent upptäcker. Vårt ursprungliga mål var att träffa samtliga företagsrepresentanter först för att sedan kunna komplettera vårt frågeformulär till den utvalda revisorn. Det visade sig inte vara möjligt tidsmässigt för samtliga respondenter vilket påverkade studiens validitet någorlunda negativt.

²⁹ Eriksson et al. (2001) s.40

³⁰ Lundahl et al. (1999) s.152

³¹ Bell (2000) s.89

³² Bell (2000) s.90

2.8. Källkritik

För granskning av källor behöver man förlita sig på vissa källkritiska kriterier. Några betydelsefulla kriterier är samtidskrav, tendenskritik, samt äkthet. Samtidskravet syftar på källans aktualitet medan tendenskritiken granskar källan i avseende till snedvriden och färgad information. Äktheten verifieras genom att undersöka om en källa är vad den utger sig för att vara³³.

Vi har försökt i största mån bruka högt aktuella källor för att uppfylla samtidskravet. I avseende till material som innefattar standarder och reglering på redovisningsområdet har vi använt oss av källor som har tryckts ut år 2005-2008. Data från årsredovisningar av respektive företag har hämtats från räkenskapsår 2007 men även delårsrapporter från 2008 har beaktats beträffande väsentliga förändringar i företagets rutiner och förutsättningar. Det har varit utmanande att hitta tillförlitliga källor som behandlar den nuvarande problematiken på de finansiella marknaderna. Vi har då tagit hjälp av tidningen 'Privata Affärer' samt data från Konjunkturinstitutet. Övriga källor är daterade 1995-2008 men anses relevanta.

Det är svårare att tillämpa tendenskritik på studiens på genomförda intervjuer då trots kunskap och kunnande har respondenterna olika personliga erfarenheter och kan tolka frågorna på olika sätt. Vi har dessutom valt bort anonymitet vilket kan förstärka respondenternas motiv till att ge vinklade svar.

När undersökaren riktar sin uppmärksamhet till äktheten kan användning av digital information som t.ex. Internetkällor orsaka problem. Vi har därför valt att begränsa mängden källor som hänvisar till Internet.

³³ Eriksson et al. (2001) s.150-151

3. REFERENSRAM

Referensramen syftar till att redogöra för de normer och standarder som styr värderingar samt nedskrivningar av fartyg. Med stöd av konjunktur- och konjunkturcykelsteori ger vi en helhetsbild av sjöfarten i en globaliserad ekonomi. Avslutningsvis tar vi upp finanskrisens direkta effekter på sjöfartsmarknaden.

3.1. Regleringar

Externredovisningen och dess reglering är angivande av de krav som redovisningen skall uppfylla till nytta av de tänkbara användarna. Under lång tid har sådana standarder och regleringar utvecklats på en nationell nivå. Därmed har skapats skillnader i redovisning mellan länder som är anslutna till deras olika ekonomiska och politiska struktur³⁴.

Dessa skillnader kännetecknas av två traditioner: Den *kontinentala civilrättsliga traditionen* som har starka kopplingar mellan redovisningslagstiftning och skattelagstiftning och därför är väldigt påverkad av skattereglerna. Den andra traditionen är den *anglosaxiska civilrättsliga traditionen* som i motsats till den kontinentala traditionen har kopplat fri redovisningen från beskattningen och på så sätt uppfyller marknadens krav på mer omfattande information. Dessutom ändrades kravet för en ”rättvisande bild” - enligt det anglosaxiska synsättet är det tillåtet att frångå från normerna om man kan motivera en bättre avspeglning av företagets verkliga ekonomiska situation³⁵. Den här traditionen har haft en stark inflytande på de nya internationella standarderna som utvecklats för en harmoniserad internationell redovisning i takt med att ekonomin blir mer global³⁶. Aktiemarknadens ökande betydelse under de senaste årtionden har gjort att det vi idag känner som IASB har satt stor prägel på kapitalmarknaderna. EU beslutade att införa obligatorisk IFRS i koncernredovisningen för samtliga noterade företag från och med år 2005³⁷.

IASB har också utvecklat en föreställningsram för utformning av finansiella rapporter som fastställer de grundläggande koncept som ligger bakom utformningen av finansiella rapporter till intressenter utanför företaget. Därmed ska den också användas som en vägledning och en tolkningshjälp av standarderna³⁸.

3.1.1. Värderingsmetoder och IAS 16 Materiella anläggningstillgångar

Den första värderingsmetoden kommer från den traditionella redovisningen. Metoden använder sig av det historiska anskaffningsvärdet som bas eftersom den är transaktionsbaserad. Utöver det kan man uppskatta tillgångars verkliga värde enligt den värdebaserade redovisningen. Svårigheter med att fastställa det verkliga värdet är stora på grund av osäkerhet i framtida kassaflöden och de subjektiva bedömningar som måste göras i vissa fall. Detta kan påverka redovisningens tillförlitlighet på ett negativt sätt men kan stärka dess relevans³⁹.

³⁴ Marton, et al. (2008) s.1

³⁵ Smith (2006) s.70

³⁶ Smith (2006) s.67 - 71

³⁷ Marton, et al. (2008) s.2

³⁸ Marton, et al. (2008) s.22

³⁹ Marton, et al. (2008) s.32-33

Anskaffningsvärdet är lika med det faktiska värdet av transaktionen vid förvärvet. Tillgångars verkliga värde kan bestämmas genom att erhålla tillgångars marknadsvärde. Marknadsvärdet kan i sin tur ersättas med anskaffningsvärdet vid inköpstillfället eller med försäljningsvärdet eventuellt återanskaffningsvärdet vid ett senare tillfälle. ”Med återanskaffningsvärde avses det pris som en ny tillgång skulle betinga om den anskaffades vid värderingstidpunkten.”⁴⁰ Ett annat sätt att fastsätta marknadsvärdet är genom att beräkna nuvärdet av framtida betalningsflöden.

IAS 16 Materiella Anläggningstillgångar tillåter två värderingsmodeller: anskaffningsvärdemetoden och omvärderingsmetoden⁴¹. Anskaffningsvärdemetoden är obligatorisk när tillgången ska redovisas för första gången i balansräkningen enligt IAS16 punkt 15. Därefter ska anläggningstillgångarna skrivas av under den bedömda nyttjandeperioden och skrivas ned vid behov⁴². Nedskrivningsbehovet uppkommer när tillgångens återvinningsvärde understiger det redovisade värdet och skall hanteras i enlighet med IAS 36 Nedskrivningar⁴³.

Omvärderingsmetoden är en alternativ värderingsmodell till anskaffningsvärdet efter det första redovisningstillfället enligt IAS 16 punkt 29. Omvärdering går ut på att företaget jämför tillgångens redovisade och verkliga värde regelbundet. Modellen kan användas enbart när tillgångens verkliga värde kan erhållas på ett tillförlitligt sätt. Liksom anskaffningsvärdemetoden är omvärderingsmetoden föremål för avskrivningar och nedskrivningar⁴⁴.

Följande Tabell om Värdeförändringar illustrerar hur de finansiella rapporterna kan påverkas av valet mellan de två ovannämnda metoderna i konformitet med IAS 16.

Tabell: Värdeförändringar

HÄNDELSE	ANSKAFFNINGSVÄRDEMETODEN	OMVÄRDERINGSMETODEN
Värde på Tillgången ökar	Får inte avspeglas i redovisningen.	Ska avspeglas i balansräkningen. Värdeökning förs direkt mot eget kapital och får ej visas i resultaträkningen.
Värde på Tillgången minskar	Måste avspeglas i redovisningen, i enlighet med IAS 36.	Ska avspeglas i balansräkningen. Värdeminskning förs till resultaträkning, utom till den del det motsvarar en reversering av tidigare värdeökning.

Källa: Marton, m.fl. 2008, s.141

⁴⁰ Marton, et al. (2008) s.33

⁴¹ IAS 16 punkt 29

⁴² IAS 16 punkt 30

⁴³ IAS 16 punkt 63

⁴⁴ IAS 16 punkt 31

En intressant tillämpningsskillnad mellan värderingsmetoderna är att ”Vid omvärderingsmetoden ska tillgången värderas till det verkliga värdet. Enligt IAS 36, är det tillgångens återvinningsvärde som prövas. Återvinningsvärde kan vara högre än det verkliga värde, vilket kan innebära att en tillgång som värderas enligt omvärderingsmetoden, kan få ett lägre värde än vad IAS 36 kräver.”⁴⁵

Det finns en tredje värderingsmodell som baseras på verkligt värde. Den går ut på att tillgångarna värderas till verkligt värde och skrivs inte av. Verkligt värde tillämpas exempelvis på standarder så som IAS 39 Finansiella instrument, IAS 40 Förvaltningsfastigheter, IAS 41 Biologiska tillgångar, med mera.⁴⁶

3.1.2. IAS 36 Nedskrivningar

Som vi har redan nämnt i föregående avsnitt, enligt anskaffningsvärdemetoden i enlighet med IAS 16 skall företagets Materiella anläggningstillgångar värderas till Anskaffningsvärde reducerad med ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. IAS 16 hänvisar till IAS 36 när det uppkommer ett nedskrivningsbehov⁴⁷.

Enligt IAS 36 punkt 9 skall ett företag bedöma om det har uppkommit någon indikation på att det har uppstått ett nedskrivningsbehov vid varje bokslut. Föreligger en sådan indikation som kan tyda på att ett tillgångsvärde har minskat skall tillgångens återvinningsvärde räknas fram.

Sådana indikationer erhålls med hjälp av externa och interna informationskällor. IAS 36 punkt 12 listar ut följande informationskällor:

Externa informationskällor

- a) *Under perioden har tillgångens marknadsvärde minskat betydande, av andra orsaker än tillgångens ålder eller normala användning.*
- b) *Under perioden har betydande förändringar, som innebär negativa effekter för företaget, i teknik, marknadsförutsättningar, ekonomisk eller juridisk omgivning inträffat, eller väntas inträffa, för det marknad för vilken tillgången är avsedd.*
- c) *Marknadsräntorna eller marknadens avkastningskrav på investeringar har stigit under perioden, på ett sätt som kan väntas påverka den diskonteringsfaktor som används för att beräkna tillgångens nyttjandevärde och därmed väsentligt minska tillgångens återvinningsvärde.*
- d) *Företagets redovisade eget kapital överstiger bärsvärdet.*

Interna informationskällor

- e) *Det finns belägg för att tillgången är föråldrad eller skadad.*
- f) *Under perioden har betydande förändringar ägt rum, eller väntas äga rum inom en snar framtid, som på ett negativt sätt påverkarmöjligheten att utnyttja tillgången för avsett ändamål. Exempel är att tillgången inte längre utnyttjas, att företaget planerar att avveckla eller omstrukturera den verksamhet till vilken tillgången hör, eller har planer på att avyttra eller utrangera tillgången i förtid, och en ny bedömning av tillgångens nyttjandeperiod som begränsad i stället för obegränsad.*
- g) *Den interna rapportering tyder på att tillgångens avkastning är lägre, eller kommer att bli lägre, än vad som tidigare antagits.*

Källa: IAS 36 punkt 12

⁴⁵ Marton, et al. (2008) s.141

⁴⁶ Marton, et al. (2008) s.37

⁴⁷ IAS 16 punkt 63

Punkt 18 i standarden anger att återvinningsvärdet för en tillgång eller en kassagenerande enhet är det högsta av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och dess nyttjandevärde⁴⁸. När ett av de ovannämnda värdena överstiger det redovisade värdet kan det tyda på att tillgången inte kräver nedskrivning⁴⁹. Nedskrivningen ska belasta periodens resultat så länge tillgången inte redovisas enligt omvärderingsmetoden⁵⁰. Det nya nedskrivna värdet är fortfarande föremål för avskrivningar för de kvarvarande åren av tillgångens nyttandeperiod⁵¹.

När företaget vill ta fram tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader skall det ta hänsyn till det priset som de skulle kunna få om de säljer tillgången eller kassagenererande enheten. Priset ska reduceras med försäljnings- eller utraneringskostnader⁵².

I standardens punkt 6 definieras nyttjandevärdet på följande sätt:

*”Nyttjandevärde är nuvärdet av de framtida kassaflöden en tillgång eller kassagenererande enhet förväntas ge upphov till.”*⁵³ Företaget kan räkna fram en tillgångs nyttjandevärde genom en uppskattning av dess framtida kassaflöden och dess val på diskonteringsfaktor⁵⁴. Diskonteringsfaktorn skall ges före skatter och avspegla pengars tidsvärde och investerarens avkastningskrav för liknande tillgångar med samma risk. Diskonteringsfaktorn som beräknas utifrån avkastningskrav kan härledas till den vägda genomsnittliga kapital kostnaden (WACC).⁵⁵

WACC står för ”Weighted Average Cost of Capital” och är den vägda genomsnittliga kostnaden för företags kapital. I ett företag är kapitalet finansierat genom antingen eget kapital eller skulder. Kostnader för olika typer av kapital är olika beroende på den varierande risknivån kopplad till kapitalet. WACC beräknas på ett sådant sätt så att alla typer av kapital är proportionellt vägda. WACC visar hur stor ränta ett företag måste betala för varje krona som finansierar verksamheten. Företagets avkastningsgrad måste vara högre än WACC för att kunna skapa värde och väcka intresse hos aktieägare.⁵⁶

Ibland kan det uppkomma vissa svårigheter att separera kassaflöden för en enskild tillgång. Sådana svårigheter kan uppstå när tillgången är exempelvis en del i en större produktionsenhet⁵⁷. Den här grupperingen av tillgångar kallas för kassagenererande enhet och definieras som: *”Den minsta identifierbara grupp av tillgångar som vid en fortlöpande användning ger upphov till inbetalningar som i allt väsentlighet är oberoende av andra tillgångar eller grupper av tillgångar”*.⁵⁸

Nedskrivning av värdet för en kassagenererande enhet kan bli mer komplicerat än för en enskild tillgång därför att nedskrivningsbeloppet skall fördelas mellan alla tillgångar som ingår i enheten. Vanligtvis ska varje tillgång skrivas ner till sitt eget återvinningsvärde.

⁴⁸ IAS 36 punkt 18

⁴⁹ IAS 36 punkt 19

⁵⁰ IAS 36 punkt 60

⁵¹ IAS 36 punkt 63

⁵² IAS 36 punkt 25-28

⁵³ IAS 36 punkt 6

⁵⁴ IAS 36 punkt 31

⁵⁵ IAS 36 punkt 55-57

⁵⁶ Internätgåva nr. 14, 15 & 16

⁵⁷ Marton, et al. (2008) s.257

⁵⁸ IAS 36 punkt 6

Däremot kan det vara ogenomförbart i praktiken då företagen skall använda sig av en schablonmässig fördelning i proportion till tillgångarnas redovisade värde⁵⁹.

En extra komplikation kan uppstå när det finns tillgångar som är gemensamma för flera kassagenererande enheter. De gemensamma tillgångarna ger inte upphov till kassaflöde oberoende av andra tillgångar. När det finns indikationer på att värdet på den gemensamma tillgången har minskat ska det utföras en nedskrivningsprövning för hela den kassagenererande enheten och tvärtom. Under nedskrivningsprövningen ska tillgångens koppling till enheten iakttas⁶⁰.

Om en nedskrivning som gjordes tidigare inte kan motiveras länge, hel eller delvis, ska den återföras. Återföringen är begränsad och får aldrig överstiga det redovisade värde som tillgången hade haft om nedskrivning hade aldrig skett⁶¹. När det gäller kassagenererande enhet ska nedskrivnings återföringsbelopp fördelas proportionellt på tillgångarnas redovisade värde⁶². Redovisningsmässig ska en återföring påverka resultaträkningen men den behandlas annorlunda än en omvärdering⁶³.

3.2. Konjunktur och konjunkturcykel

Enligt en gammal iakttagelse avlöser goda och dåliga tider varandra och dröjer ett fåtal år var. Syftet med att förstå hur en konjunkturcykel fungerar blev speciellt aktuellt efter början på en global depression på 1930-talet. Dåvarande nationalekonomer ville undersöka orsakerna till uppkomsten av svängningar i ekonomiska variabler och försöka undvika allt för omfattande avvikelser med hjälp av stabiliseringspolitik. En konjunkturcykel har mer eller mindre inflytande på alla näringsgrenar samt samhällsklasser. Under en pågående lågkonjunktur exempelvis ökar arbetslösheten vilket påverkar konsumtionsviljan respektive företagets inkomster negativt. Denna dominoeffekt fortsätter med att staten får mindre inkomster och ökade utgifter. Intresset i att kunna förutsäga konjunkturen delas därför av både staten samt enskilda individer och företag⁶⁴.

En konjunkturcykel definieras som periodiska upp- och nedgångar i ekonomin som mäts av variationer i den reala produktionen. Konjunkturcykeln består av fyra huvudfaser som benämns topp, åtstramning, svacka och expansion. Dessa faser är allmänt kända som respektive högkonjunktur, lågkonjunktur, konjunkturedgång, konjunkturuppgång. Nationalekonomer talar om recession om tillväxten i ekonomin är negativ två kvartal i rad medan en djup svacka kallas för depression⁶⁵.

⁵⁹ IAS 36 punkt 105-106

⁶⁰ IAS 36 punkt 101-102

⁶¹ IAS 36 punkt 117

⁶² IAS 36 punkt 19

⁶³ IAS 36 punkt 119

⁶⁴ Fregert et al. (2005) s.247-250

⁶⁵ Dobson et al. (2002)

Nedanstående tabell beskriver konjunkturcykelns faser och deras respektive karakteristiska drag.

Konjunkturcykeln

ELEMENT	KARAKTERISTISKA DRAG
Högkonjunktur	Hög produktion och positiv tillväxt Produktionsnivån ligger över den potentiella BNP Överansträngning av produktionsapparaten Brist på resurser 'Överhettning' i samt uppkomst av trånga sektorer
Konjunkturedgång	Trånga sektorer bromsar produktionen Allt för höga företagsinvesteringar orsakar så småningom överkapacitet Arbetslösheten stiger Lägre efterfrågan på konsumtionsvaror Nedsatt aktivitet på kreditmarknaden
Lågkonjunktur	Låg produktion och negativ tillväxt Produktionsnivån ligger under den potentiella BNP Stor mängd lediga resurser i ekonomin Lågt kapacitetsutnyttjande
Konjunkturuppgång	Ökad produktion Ökad effektivitet och produktivitet Förbättrade vinstutsikter driver börsen uppåt Arbetslösheten minskar Ökad konsumtionsbenägenhet och vilja att investera

Källa: Eklund (2004)

3.3. Sjöfarten

Som vi nämnde innan i vår problemdiskussion är sjöfarten är en av de mest internationella verksamheter i världen⁶⁶. Dessutom kan den uppfattas som en av globaliseringens fyra hörnstenar, tillsammans med telekommunikationernas utveckling, handelsliberaliseringen och en ökande standardisering. Den sista nämnda faktorn har bidragit till en ökande effektivitet inom industrin⁶⁷. I det här avsnittet beskriver vi sjöfartsindustrin samt dess tillväxt. Vi reflekterar över hur sjöfartsindustrin har utvecklats hand i hand med världshandeln. Vi ger även en översikt av sjöfartsmarknader där vi fördjupar oss delvis i de marknader eller segment där våra utvalda rederier opererar . Avslutningsvis redogör vi för läsaren finanskrisens direkta effekter inom branschen.

⁶⁶ Sjöfartens bok 2008, s.19

⁶⁷ Palmberg et al. (2006) s.49

3.3.1. Sjöfartsindustrin samt dess utveckling hand i hand med världshandeln

Globaliseringen är fortfarande ett väl omdiskuterat begrepp och det kan användas för att förtydliga vissa trender i världshandel, exempelvis:

- Att världshandel växer snabbare än världens BNP⁶⁸. Sjöfartens bok 2008 talar om förhållandet 3:6:3:2, dvs. *”När världens bruttonationalprodukt ökar med tre procent så ökar världshandeln med sex procent. Då ökar det sjöburna transportarbetet, räknad i tonmiles, med tre procent och världshandelflottan med två procent”*⁶⁹.
- En annan trend är att dagens handel omfattar mer än råvaror och färdiga industrivaror, det vill säga att det transporteras mer färdiga komponenter i dess olika slag. Detta skapar ett större transportbehov av råvaror och komponenter mellan olika råvarukällor, produktionsanläggningar och till slutkonsumenten. Härmed ökar transportbehovet parallellt med den globala handeln⁷⁰.

Under det senaste seklet har den sjöburna världshandeln vuxit kontinuerligt⁷¹ och mer än 80 procent av världshandelsvolym har transporterats genom sjövägar⁷². Sjöfartens stora betydelse för världshandel beror delvis på att verksamheten kännetecknas av en stor flexibilitet, det vill säga att fartygen är flyttbara och kan lätt registreras och opereras över hela världen. Företagen kan etablera sig på någon annan ort än den ursprungliga. Besättningsrekrytering kan också ske var som helst i världen⁷³. Dessutom finns det andra fördelar som gör att sjöfarten är så lockande, bland annat att den är kostnadseffektiv på grund av att fartygen har stor lastkapacitet vilket gör att man kan utnyttja skalfördelar. Haven erbjuder fri färdväg som ger tillgång till många marknader⁷⁴. Avslutningsvis har utvecklingen gjort att sjöfarten är energieffektiv, inte minst av miljöskäl⁷⁵.

Även om den sjöburna världshandeln har en existerande hög efterfråga är den inte opåverkbar av globala ekonomiska nedgångar. Däremot har den möjligheter att anpassa sig och återhämta sig vid högkonjunktur⁷⁶. Det här påståendet utvecklar vi vidare i nästa avsnitt när vi behandlar fraktmarknadens utveckling.

Sverige har alltid varit starkt beroende av sjöfarten, inte minst på grund av sitt geografiska läge. Dessutom är landet exportinriktad, har hög levnadsstandard och lite befolkning⁷⁷. Under första kvartalet 2008 fraktades 87 procent av landets utrikeshandelsvolym genom sjövägar medan inrikeshandelsvolymen var 13 procent som motsvarar en ökning på 4,5 procent med motsvarande period år 2007⁷⁸. De varorna som fraktas mest över svenska hamnar är olja och oljeprodukter, skogsprodukter, malm och metall⁷⁹.

⁶⁸ Palmberg et al. (2006) s.49

⁶⁹ Sjöfartens bok 2008, s.8

⁷⁰ Palmberg et al. (2006) s.49

⁷¹ IMO 2008, s.7

⁷² UNCTAD 2008, s. xiii

⁷³ Sjöfartens bok 2008, s.19

⁷⁴ Höwing et al. (1995) s.17

⁷⁵ Sjöfartens bok 2008, s.7

⁷⁶ IMO 2008, s.7

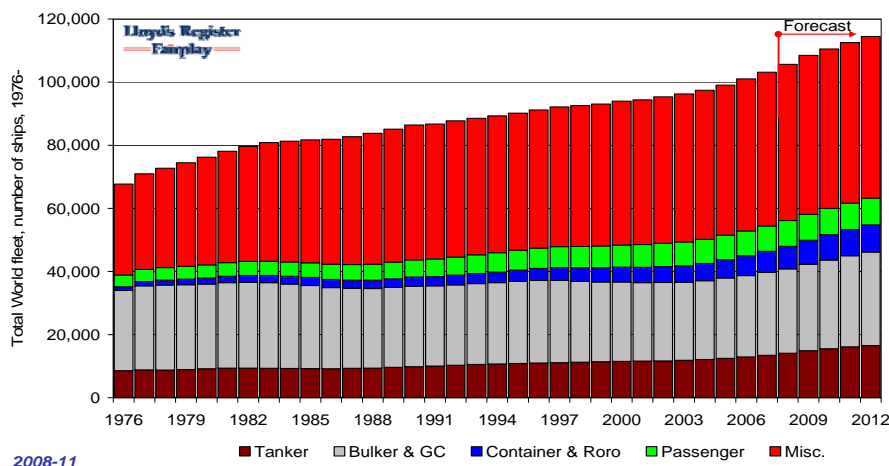
⁷⁷ Sjöfartens bok 2008, s.3

⁷⁸ SIKA 2008, s.8

⁷⁹ Sjöfartens bok, 2008, s.147

3.3.2. Sjöfartsmarknader

Världens sjöburna transportarbete befraktar mest jordbruksprodukter, råmaterial och energiprodukter⁸⁰. Därför består världshandelsflottan i stor del av tank- och torrlastfartyg som vi kan se i följande tabell.



Källa: SAI

Konkurrensen på sjöfartsmarknader är hårt och karakteriseras av:

1. "Hög känslighet för internationella kriser och konflikter":
Hela den internationella sjöfarten är mycket beroende av det globala ekonomiska och politiska läget samt internationella konflikter. Sådana situationer gör att branschen präglas av stor osäkerhet på grund av att de är svåra att förutse⁸¹.
2. "Stora svängningar i sjöfartens transportarbete":
Utvecklingen av den globala sjöfartens transportarbete och den totala transportvolymen har visat en kraftig tillväxt såväl som kraftiga nedgångar sedan 1960-talet. Båda utvecklingar har skett i två stora vågor⁸² där svängningar mellan år 1970 och år 1980 har orsakats av förändringar inom den internationella råoljehandeln⁸³.
3. "Stort men minskande beroende av råvarutransporter":
Sjöburna godstransport domineras fortfarande av ett fåtal råvaror som järnmalm, kol, spannmål och petroleumprodukter⁸⁴.
4. "Produktionskapaciteten anpassad med fördröjning till efterfrågeförändringar":
Detta beror på att fartygen har en lång livslängd som kan direkt ses som "sunk cost" när investeringen är gjord. Eftersom efterfrågan förändras hela tiden kan det innebära att man skrotar fartyg vid lågkonjunktur då andrahandsmarknaden för fartyg drabbas hårt av nedgången⁸⁵.

⁸⁰ Sjöfartens bok 2008, s.6

⁸¹ Palmberg et al. (2006) s.57-58

⁸² Se bilaga 4

⁸³ Palmberg et al. (2006) s.58-59

⁸⁴ Palmberg et al. (2006) s.60-51

⁸⁵ Palmberg et al. (2006) s.63-64

5. "En Nätverkmarknad med starka monopoltendenser":
Sjöfarten har sin egen struktur med olika hamnar och sjövägar. Inom sjöfartsbranschen finns det olika aktörer som har byggt upp ett nätverk. Detta medför att det finns inslag av monopol⁸⁶.
6. "Genuint internationella marknader":
Det är nödvändigt att kunna bedriva sjöfartsverksamhet på en internationell nivå, eftersom rederier arbetar utanför ett lands gränser och de flesta av deras insatsfaktorer kan skaffas internationellt⁸⁷.

3.3.3. Fraktmarknaden utveckling

Trampmarknaderna är konkurrenskraftigare än andra marknader eftersom de kan justera sina priser vid den minsta förändringen inom sjöfartsektorn. Trampmarknaden omfattar de så kallade spotmarknader samt kort och medellång tidsbefraktningen av gods⁸⁸.

Sjöfarten är mycket riskfylld, särskilt sådana sektorer som spotmarknader inom torrlast- och tanksjöfart. Företagen kan tjäna, med tur och skicklighet, mycket pengar inom kort men kan också förlora lika mycket pengar genom oskicklighet och otur väldigt snabbt⁸⁹. Nybyggda fartyg har större kapitalkostnader än gamla fartyg men istället har de lägre driftkostnader⁹⁰. Dessutom kan de användas i flera år med förlust på grund av att de kan segla in överskott under kort tid⁹¹. Å andra sidan kan priserna på andrahandsmarknaderna för fartyg svänga kraftigt mellan goda och dåliga tider eftersom de följer fraktmarknaden⁹². Ett fartygsvärde kan variera kraftigt under extrema ekonomiska förhållande. Det kan gå upp under något år för att sedan falla ned till skrotvärde på några månader⁹³.

Rederiernas förmåga att klara sig igenom långa depressioner hänger på hur låga kostnader de har för kapital och drift. Vissa rederier väljer att ha långsiktiga kontrakt. Andra rederier väljer att arbeta med enbart kortsiktiga kontrakt eller hitta en balans mellan långsiktiga och kortsiktiga kontrakt. Spotmarknaden speglar en kortsiktig konjunkturbedömning hos rederierna och lastägarna medan tidsbefraktningens marknad speglar deras förväntningar på konjunkturutveckling på en längre sikt⁹⁴. En annan viktig strategi är att köpa billigt och veta när man ska gå ur marknaden för att behålla god likviditet och soliditet⁹⁵. Varvsindustrins orderingång brukar också följa frakt- och andrahandsmarknaderna⁹⁶.

Under perioder med ökande frakter är tidsbefraktningens marknad helt dominerande, eftersom lastägarna vill försäkra sin transport under en lång period. En del redare föredrar också den här marknaden eftersom de vill förfoga över flera fartyg. Däremot är det spotmarknaden som svarar för en stor del av världens tonnage under depressionstiderna. En fraktmarknadsboom uppstår när man får en svagt stigande frakttrend samtidigt som det ligger en ökad efterfråga på

⁸⁶ Palmberg et al. (2006) s.65

⁸⁷ Palmberg et al. (2006) s.66

⁸⁸ Sjöfartens bok 2008, s.26

⁸⁹ Sjöfartens bok 2008, s.26

⁹⁰ Sjöfartens bok 2008, s.93

⁹¹ Sjöfartens bok 2008, s. 26

⁹² Höwing et al. (1995) s.23

⁹³ Sjöfartens bok 2008, s.26

⁹⁴ Höwing et al. (1995) s.24

⁹⁵ Sjöfartens bok 2008, s.94

⁹⁶ Sjöfartens bok 2008, s.26

transportkapacitet. Denna utveckling sker försiktigt och långsamt eftersom det finns motstridiga intressen mellan lastägarna som försöker att bagatellisera situationen och redarna som vill få bättre betald. Sedan när lastägarna börjar oroa sig över sina transporter går de tillbaka till tidsbefraktningmarknaden⁹⁷.

3.3.4. Olja och tanksjöfart

Olja är en viktig råvara. Råolja är till stor del koncentrerad till Mellanöstern med två tredjedelar medan de stora konsumenterna ligger i andra delar av världen vilket innebär att producenter och konsumenter är totalt beroende av världens tankfartyg. Detta gör i sin tur att det är väldigt lukrativt att bedriva ett tankfartygsrederi eftersom efterfrågan ökar med nya konsumenter, framförallt i Kina och Indien de senaste åren⁹⁸.

Den Internationella frakttariffen kallas för Woldscale och tillämpas på de flesta tankfartyg över 10 000 dwt och alla trader. Det finns angivna ”basfrakter” (WS 100) för olika slags kombinationer av resor mellan lastnings- och lossningshamnar⁹⁹.

Raffinaderierna tar emot råolja som transporteras med stora fartyg från oljeproducenter. Efteråt bearbetas den till färdiga oljeprodukter som transporteras till konsumenter med mindre fartyg. Nästan hälften av produktionen av oljeprodukter i världen förbrukas genom olika transporterslag. Oljekartellen OPEC har försökt att reglera priset på råolja genom att öka eller minska oljeproduktionen sedan år 1999. Detta har i sin tur ökat priset på råolja ytterligare¹⁰⁰.

3.3.5. Offshore och isbrytning

Att utvinna råolja och gas till havs kallas offshore. Allteftersom man utvinner stora mängder olja ur haven har det utvecklats olika slags fartyg som är anpassade för denna uppgift. Det kan röra sig om borrhplattformar, borrhfartyg och andra olika sorters specialfartyg¹⁰¹.

I Nordsjön är det högsäsong för specialfartygen under sommarhalvåret. Det har bidragit till att t.ex. Transatlantic utvecklat specialfartyg som både kan användas för offshore hantering under sommarhalvåret men även som isbrytare för att hålla öppna hav under vinterhalvåret, så som fartygen Bottenviken och Bottenhavet. Orsaken till det är att företaget ska kunna använda dessa fartyg maximalt¹⁰².

3.3.6. Torrlastsjöfart

Torrlastfartyg är fartyg som transporterar torra laster som kan vara järnmalm, stål, kol, spannmål, bauxit/aluminium, trävaror, fosfat mm. Till och med sommaren 2008 har frakttarifferna varit ganska bra men har under hösten 2008 gått ner på grund av frakttarifferna på en del produkter gått ner med mer än 90 procent. Denna prisras orsakades av den minskade efterfrågan på varor förenad med lågkonjunkturen¹⁰³.

⁹⁷ Höwing et al. (1995) s.25

⁹⁸ Sjöfartens bok 2008, s.38-42

⁹⁹ Sjöfartens bok 2008, s.38-42

¹⁰⁰ Sjöfartens bok 2008, s.38-42

¹⁰¹ Sjöfartens bok 2008, s.50-51

¹⁰² Sjöfartens bok 2008, s.50-51 & intervjun med Transatlantic

¹⁰³ Sjöfartens bok 2008, s.82-86, Internätkälla nr.12

Det är svårt att förutse vad som kommer att ske i framtiden. Verkligheten numer är att många fartyg ligger upplagda vid kaj för det saknas frakter på spotmarknaden. De som har bättre förutsättningar är de rederier som kör på kontrakt¹⁰⁴.

3.4. Finanskrisens direkta effekter på sjöfarten

Under andra hälften av 2008 har bankerna och kreditväsendet hamnat i stora svårigheter i hela världen och härmed har de lamslagit det finansiella systemet. De främsta orsakerna till den här krisen har varit de låga styrräntorna samt den expansiva utlåningen främst i USA¹⁰⁵.

Finanskrisen och konjunktunedgången påverkar negativt världsekonomin i helhet men de har också slagit hårt mot sjöfartsindustrin under den senaste tiden. De sjöfartsmarknaderna som har drabbats mest av finanskrisen är tank- och torrlastmarknaden där man har sett fallande fraktpriser¹⁰⁶. Man kan redan se i Europa att många torrlast- och containerfartyg ligger upp totalt sysslösa¹⁰⁷.

Intjäningen för olika fartyg har också sjunkit ner, exempelvis en panamaxfartyg tjänar in en tjugondel mindre per dag än var den tjänade in i somras enligt siffror från Clarkson Research. Tiderna är också svåra för redare med handysizefartyg¹⁰⁸.

Enligt Jan Albertsson på Aquamarine shipping Consultants, kommer många befintliga fartygsprojekt att ställas in på grund av bristande betalningsförmåga hos rederierna¹⁰⁹. Enligt siffror från SAI kommer 12 323 fartygsprojekt att läggas upp mellan år 2008 och år 2012¹¹⁰. Dessutom har världens ordergångar för nybyggda fartyg sjunkit ner med 37 procent i snitt under det senaste året. Den sjunkande trenden förväntas att fortsätta under de följande 2-3 år¹¹¹.

Susanna Vennerstrand, Relationship Manager på DnB NOR Sweden, presenterade finanskrisens effekter på sjöfarten under seminariet ”Finanskrisen, lågkonjunkturen och sjöfarten” ur bankernas perspektiv. Hon anser att de svåraste utmaningarna kommer att vara den sjunkande efterfrågan på transport när produktionsvolymen i vissa delar av världen minskar. Svårigheter att skaffa kapital kommer följaktligen att leda till en minskad orderbok. Ändå ser Susanna stora möjligheter för konsolidering för de aktörer som har förutsättningarna att positionera sig under marknadsmässiga nedgångar.

¹⁰⁴ Sjöfartens bok 2008, s.82-86, Internätkälla nr.12

¹⁰⁵ Internetkälla nr.13

¹⁰⁶ Lindvall (2008)

¹⁰⁷ Internetkälla nr.10

¹⁰⁸ *Luften ur bulkmarknaden*, Sjöfarts tidning, november 2008

¹⁰⁹ SAI - Seminarium

¹¹⁰ Se bilaga 5

¹¹¹ Internetkälla nr.10

4. EMPIRI

I detta kapitel introducerar vi var och ett av våra utvalda rederier som ett fall. Varje företagsfall inleds med respektive företagspresentation samt en granskning av dess årsredovisning och avslutas med sammanfattning av genomförda intervjuer.

4.1. Broström

4.1.1. Företagspresentation

Broströms affärsidé är att erbjuda logistiklösningar med fokus på industriell tanksjöfart. Företaget tar en central plats i logistikkedjan genom att transportera olje- och kemiska varor från raffinaderi till depå likaväl som mellan olika depåer för att jämna ut regionala obalanser i världen. Det sker en kontinuerlig konsolidering i olje- och kemikalieindustrin vilket i sin tur medför ett krav på större och mer konkurrenskraftiga leverantörer.

Verksamheten styrs utifrån kontor i Göteborg, Paris och Holbaek. Diverse globala operationer genomförs med hjälp av två kontor - Sandefjord och Singapore. Broström har partneravtal med Rigel, Claus-Peter Offen, Rederi AB Donsötank, Erik Thun. Rederiet är världsledande i mellan- och mindre klass tankfartygssegmentet. Broströms flotta består av 98 fartyg. Av det totala antalet fartyg ansvarar 66 för transport inom Europa, 23 - inom Asien och 9 - i Atlantiska oceanen. Ledningen planerar en ökning av flottan med ytterligare 7 fartyg de närmaste 12 månaderna. År 2007 har fartygen ett totalt bokfört värde på 6410, 3 MSEK och den genomsnittliga åldern på fartygsflotta är 7 år¹¹².

Företagets nettoomsättning 2007 ligger på 3504 MSEK vilket innebär en ökning med 3 procent jämfört med föregående år. Företaget strävar efter att förbättra nettoomsättningen med 10 procent årligen. Rörelseresultatet uppgår till 664 MSEK och årets resultat är 450 MSEK¹¹³.

Räntabiliteten på sysselsatt kapital är 9,8 procent och räntabiliteten på eget kapital motsvarande 16,3 procent. Företaget har två mått på soliditet: soliditet I och soliditet II. Soliditet I definieras som ”Eget kapital i relation till balansomslutning” och Soliditet II ”eget kapital, förlagslån och utjämningsreserv i relation till balansomslutning”¹¹⁴. Broström har som mål att soliditet II skall vara högre än 30 procent¹¹⁵. Rederiet har lyckats uppnå målet 2007 med en soliditet II på 30,9 procent.

I delårsrapporten som omfattar perioden 1 januari - 30 september 2008 kunde vi hitta mer uppdaterad finansiell information:

- För tredje kvartalet 2008 rapporterar företaget en nettoomsättning på 1071 MSEK, vilket motsvarar en ökning med 30 procent i förhållande till föregående år¹¹⁶. Resultatet efter skatt har ökat från 45 MSEK till 111 MSEK.
- Under perioden 1 januari - 30 september 2008 har nettoomsättningen stigit med 7,3

¹¹² Årsredovisning 2007, Broström, s.18

¹¹³ Årsredovisning 2007, Broström, s.1 & 4

¹¹⁴ Årsredovisning 2007, Broström, s.41

¹¹⁵ Årsredovisning 2007, Broström, s.4

¹¹⁶ Se bilaga 5

procent¹¹⁷ motsvarande 2855 MSEK jämfört med samma period 2007. Resultatet efter skatt har dock minskat med 57 procent¹¹⁸ till 187 MSEK. Under samma period uppgår Soliditet II till 30,2 procent, vilket har överträffat företagets finansiella mål¹¹⁹.

4.1.2. Intervju med Anders Jonson

Anders Jonson är företagets ansvarig för Group Financial Reporting. Han är auktoriserad revisor som tidigare har arbetat på Öhrlings PWC. Anders är mycket väl insatt i frågor som berör IFRS, inklusive nedskrivningar. Han undersöker det underlag som han får från externa fartygsmäklare och bedömer om det föreligger nedskrivningsbehov. Vid ett eventuellt nedskrivningsbehov presenteras informationen till styrelsen och ledningen som tar beslut om en nedskrivning ska genomföras eller inte. Om ett nedskrivningsbehov föreligger, ger styrelsen och ledningen rekommendationer om hur mycket man ska skriva ner. Respondenten tycker inte att det föreligger ett nedskrivningsbehov i år. Han baserar sin bedömning på en ett positivt kassaflöde samt övervärde i tillgångar.

Den turbulenta marknaden och den globala krisen ser han inte som ett problem i dagsläget då oljekonsumtionen i världen förväntas stiga även i framtiden baserat på data från International Energy Agency. Broströms marknadsvärdering av fartyg baseras på information om befintliga fartyg, kontrakt för fartyg under byggnad och köpoptioner. Företaget stämmer av med oberoende externa skeppsmäklare för att fastställa marknadsvärdet. Vid den senaste bokslutet (31 december 2007) hade tillgångarna i företaget ett övervärde på närmare 2,7 MSEK. Hela flottan utgör en kassagenererande enhet vilket motiveras med att det handlar om tankfartyg i snarlika klasser.

Anders undersöker om marknadsvärdet på fartygen har minskat kraftigt som ett första steg i bedömningen av nedskrivningsbehov. Inget tyder på att det har skett det senaste året. Att utvecklingen inom teknologi, marknad och lagstiftning påverkar förutsättningarna för företaget ser han som en självklarhet. En ohållbar politisk miljö kan utgöra ett hot för lönsamheten. Oljebolagen har gemensamma riktlinjer för fartygens skick och Broström är måna om att leva upp till dessa standarder. Fartygens tillstånd i fråga om tekniska aspekter granskas med hjälp av rutinerade självinspektioner.

Anders anser att höjda marknadsräntor eller avkastningskrav som påverkar diskonteringsfaktorn vid beräkning av nyttjandevärdet är en viktig indikation på om nedskrivningsbehov föreligger. Bolaget arbetar med en WACC på 6,95 procent som grundar sig på priset på obligationer i USA samt en riskpremie.

Det spelar en viss roll om tillgången är teknisk föråldrad enligt Anders. Däremot väljer man ofta att skrota väldigt föråldrade fartyg alternativt sälja dem på andrahandsmarknaden. Skadade fartyg behöver Anders inte beakta för bedömning av nedskrivningsbehov då de har en alltäckande försäkring.

Eventuella omstruktureringar eller nedläggningar är inte heller aktuella tycker han eftersom fartygen är flyttbara och företaget undviker på detta sätt de problem som förknippas med sedvanliga materiella tillgångar.

¹¹⁷ Se bilaga 5

¹¹⁸ Se bilaga 5

¹¹⁹ Delårsrapport 1 jan – 30 sep 2008, Broström, s.2

Den interna rapporteringen är en bra indikation på att snabbt visa om en fartygsavkastning är sämre än det man antagit. Varje månad genomför företaget en mindre och var tredje månad en mer omfattande analys av fartygen.

Övriga faktorer som Anders analyserar är trender i den globala oljekonsumtionen och storleken på totala fartygsflottan i världen. De mest aktuella indikationerna som bör beaktas vid en lågkonjunktur enligt honom är kassaflödet från den löpande verksamheten som fartygen genererar och marknadsvärdet. Det finns en aktiv och välfungerande marknad för fartyg på den globala marknaden. Beräkning av framtida kassaflöden som ligger till grund för att bestämma nyttjandevärdet sker med stöd av så kallad Time Charter Equivalent 1 vilket motsvarar täckningsbidrag 1. Anders tar hänsyn till förväntade intäkter och rörelsekostnader som är kopplade till varje fartyg. Kostnaderna omfattar operativa kostnader men även restvärdet behöver uppmärksammas. Vid prognostisering av framtida kassaflöden behöver företaget ta hänsyn till historisk data såväl som förväntningar för framtiden. Anders beskriver den här finanskris som någonting unikt, det kan föreligga en viss osäkerhet i att prognostisera framtida kassaflöden, men eftersom en sådan prognos görs varje kvartal, kan företag hålla sina prognoser uppdaterade med marknadsutveckling.

4.2. Concordia

4.2.1. Företagspresentation

”Concordia är ett internationellt tankrederi som utvecklar, bygger, bemannar och befraktar fartyg åt kunder med höga krav på transportekonomi, flexibilitet och säkerhet”¹²⁰.

Concordia Maritime AB (Concordia) grundades av Stena 1984¹²¹. Stena äger 52 procent av kapitalet och 73 procent av rösterna i bolaget¹²². Concordia transporterar främst förädlade oljeprodukter i form av bensin, diesel och flygbränsle¹²³. Företaget har 14 fartyg varav två är inhyrda av det amerikanska rederiet Arlington Tankers¹²⁴. Huvudkontoret ligger i Göteborg. Concordias flotta har en genomsnittlig ålder på 2,8 år och är bokförd till 1769,9 MSEK¹²⁵.

År 2007 uppgår Concordias nettoomsättning till 457,2 MSEK, det vill säga en ökning med 20 procent¹²⁶ jämfört med föregående år. Årets resultat (resultat efter skatt) ligger på 62,9 MSEK och har ökat med 21 procent¹²⁷. Företaget har som mål att öka tillväxten med minst 10 procent per år. Enligt Concordia har de uppfyllt målet mellan 1998 och 2007, då den genomsnittliga tillväxtökningen har varit 14 procent¹²⁸. Räntabilitet på eget kapital uppgår till 3 procent under år 2007. Företaget strävar efter räntabilitet på eget kapital på minst 12 procent, dock under perioden 1998-2007 ligger det genomsnittliga värdet på endast 11 procent. Företagets soliditet ligger på 58 procent 2007. Det överstiger målet att soliditeten skall vara över konjunkturcykel med minst 50 procent¹²⁹.

Delårsrapport som innehåller finansiell information för perioden 1 januari - 30 september 2008 visar följande:

- Under tredje kvartalet 2008 är nettoomsättningen 134,2 MSEK, vilket innebär en förbättring med 17 procent¹³⁰ i jämförelse med 2007. (Delårsrapport, Concordia, sid. 12) Resultatet har också stigit med 85 procent till 16,5 MSEK under samma period. Soliditeten visar sig vara 55 procent i det tredje kvartalet.
- Under de första nio månaderna av 2008 har nettoomsättningen ökat med 16 procent¹³¹ till 391,9 MSEK jämfört med samma period 2007. Resultatet efter skatt från samma period har förbättrats med 77 procent¹³² till 55,8 MSEK år 2008.

¹²⁰ Årsredovisning 2007, Concordia, s.2

¹²¹ Internetkälla nr.2

¹²² Årsredovisning 2007, Concordia, s.45

¹²³ Årsredovisning 2007, Concordia, s.3

¹²⁴ Årsredovisning 2007, Concordia, s.3

¹²⁵ Årsredovisning 2007, Concordia, s.18 & 49

¹²⁶ Se bilaga 6

¹²⁷ Se bilaga 6

¹²⁸ Årsredovisning 2007, Concordia, s.2

¹²⁹ Årsredovisning 2007, Concordia, s.2

¹³⁰ Se bilaga 6

¹³¹ Se bilaga 6

¹³² Se bilaga 6

4.2.2. Intervju med Göran Hermansson

Vår respondent Göran Hermansson har position som ekonomichef, men i och med att det bara finns två anställda i Concordia Sverige har han alltid haft många andra uppgifter vid sidan av detta. Enligt Göran brukar det finnas tre sätt att sysselsätta ett fartyg. Det första alternativet går ut på hyra ut fartyg långsiktigt vilket tillämpas av Concordia. Sedan finns den öppna marknaden där man är på jakt efter laster hela tiden, det vill säga att man transporterar last från punkt A till B. Det tredje alternativet är en blandning av de två första varianterna. Företaget kör med andra ord på kontrakt, vilket innebär att man har förbundit sig att frakta en viss volym. År 2007 har Concordias samtliga levererade fartyg kontrakterats på mellan fem till tio år¹³³. Intäkterna erhålls främst i form av dagshyra, vilken är förutbestämd av uthyrningsparter och löper under hela kontrakterade perioden. Göran beskrev den pågående ekonomikrisen som ”exakt det vi vill ha” och att ”vi är riktigt glada”. Minskat oljepris och oförändrat kontrakterade dagshyra innebär nämligen större vinst för företaget.

Concordia använder anskaffningsvärden i redovisningen av fartyg. Eftersom Concordia aldrig har varit med om någon situation som kräver nedskrivning av fartyg sedan Göran har börjat, är han osäker på den exakta processen gällande beslutet om nedskrivning och dess belopp. Däremot undersöker Concordia varje år om det föreligger nedskrivningsbehov på deras fartyg. Företaget tittar först på marknadsvärdet, det vill säga det beloppet som ett fartyg kan säljas för. Därefter tittar de på diskonterade kassaflöden. Man går dock inte in och undersöker diskonterade kassaflöden om marknadsvärdet är lika med eller högre än det bokförda. Göran anser att fartygens anskaffningsvärde är betydligt lägre än marknadsvärdet för många rederier. Skulle Concordia hamna i ett läge där nedskrivningsproblematiken kopplad till marknadsvärdet är aktuell, brukar de alltid kunna återhämta det på diskonterade kassaflöden. Om diskonterade kassaflöde inte klarar sig, då är nedskrivning aktuell.

I och med att det finns en internationell, transparent och öppen marknad för köp och försäljning av fartyg, är det lätt att få fram fartygs prisinformation. Concordia värderar sina fartyg var för sig med hjälp av tre externa mäklare: norska Fearnleys AS, franska Barry Rogliano Sallers (BRS) och amerikanska Mallory, Jones, Lynch & Assoc. Inc (MJLF). Genomsnittet av de tre priserna bedöms som fartygets marknadsvärde. Göran pointerar att marknadspriset på fartyg har gått konstant upp sedan 2002, vilket stöds även av företagets årsredovisning för året 2007. När Concordia anskaffade en typ av fartyg 2003 låg styckpriset på 25-30 miljoner dollar och under år 2008 ligger priset på 50-60 miljoner dollar. Enligt Göran har priset för tankfartyg gått ner med 15-20 procent på grund av finanskrisen. Det låter drastiskt men av den orsaken att priset har gått upp med nästan 100 procent sedan anskaffandet, har 15-20 procent prisfall inte någon nämnvärd påverkan på fartygs redovisade värde.

När det gäller beräkning av diskonterade kassaflöden så bedömer Concordia fartygen individuellt men presenterar dem som en grupp. Fartygen betraktas som kassagenererade enheter var för sig, men samtidigt tittar företaget på hur mycket likvida medel som varje fartygsstorlek genererat. En liknande krissituation har företaget inte upplevt men till följd av de långsiktiga kontrakten bli prognostisering för framtida kassaflöden enkel. Göran nämner att priset för råvaror faller kraftigt och gör nu att torrlastfartygs marknadsvärde gått ned med ca 95 procent, men det finns fortfarande många som sitter med bra kontrakt och inte behöver tänka på nedskrivning. Finanskrisen har påverkat marknadsrörelsen, det kan leda till en viss

¹³³ Årsredovisning 2007, Concordia, s.4

problematik vid beräkningen av diskonteringsränta och WACC. Göran beskriver det som ”en evig fråga”. Revisorer vill oftast ha så hög diskonteringsränta som möjligt för att få så lågt nuvärde det går för att lättare motivera för nedskrivning. Rederiföretag emellertid föredrar så låg diskonteringsränta som möjligt för att få ett högre nuvärde. Samma problem gäller WACC - revisorer brukar rekommendera en viss fördelning mellan eget kapital och skulder, men det innebär inte att rederiföretag håller med.

Behovet av olja är en annan indikation som beaktas av Concordia. Göran menar dock att tankrederier är mindre konjunkturkänsliga i jämförelse med torrlast. När det gäller olja så föreligger det ett konstant behov. Världen konsumerar 86 miljoner fat olja om dagen, vilket utgör ca en tredjedel av världens energi, och det växer med 2-3 procent varje år. Under en lågkonjunktur är det mest troligt att konsumtionen inte växer eller växer i långsammare takt. På torrlast sidan går det dock mindre bra, då Kina och Indien börja bromsa in, järnmalm, stål eller liknade torrlast drabbas omedelbart. Men även om vi är i en låg konjunktur så behövs det fortfarande olja.

En annan indikation som kan påverka tillgångarnas värde enligt IAS 36 är att fartygen är tekniskt föråldrade eller skadade. Men eftersom Concordias flotta är så ung föreligger inte den här problematiken. Skadade fartyg repareras, företaget har olika försäkringar som täcker det. Därför är den indikationen inte väsentlig enligt Göran.

Slutligen pointerar Göran att i år föreligger inget behov av att skriva ner fartygsvärdet. Men man vet aldrig vad som finanskrisen kommer att ge upphov till under de kommande åren. Göran är dock mycket positiv om framtiden.

4.3. Transatlantic AB

4.3.1. Företagspresentation

”Transatlantic består dels av affärsområde Offshore/Isbrytning och affärsområde Industriell Sjöfart med två divisioner: Atlantrafiken och Europatrafiken.”¹³⁴ Företagets huvudkontor ligger i Skärhamn utanför Göteborg. På Offshore/Isbrytnings sidan har Transatlantic 4 fartyg. De är kontrakterade på långtidsbasis vilket ger upphov till relativt säkra intäkter. Atlantavdelning opererar med 13 fartyg som transporterar olika typer av papper med diverse kvalitet mellan Europa och Nordamerika. ”Europaavdelning består av 19 fartyg, och verksamhet inriktar sig åt fyra sektioner: container -baserad linje trafik, federtrafik, systemtrafik för skogindustri med dedikerade fartyg och kontrakt baserade trafik med mindre bulkfartyg”¹³⁵. Europatrafiken har stora kunder som Sandviken, SCA och SSAB¹³⁶.

År 2007 har Transatlantic en bra utveckling - koncernens omsättning har ökat med 12 procent¹³⁷ och ligger på 2529 MSEK. Årets resultat ligger på 185,96 MSEK 2007, vilket är en minskning med 2,3 MSEK¹³⁸ jämfört med 2006. Transatlantic strävar efter att räntabiliteten på eget kapital skall vara minst 12 procent och på sysselsatt kapital – minst 10 procent¹³⁹. Företaget har nått sina mål 2007 -räntabilitet på eget kapital och sysselsatt kapital ligger på 16,2 procent respektive 14,8 procent¹⁴⁰. Företagets mål för soliditet är 30 procent och 2007:s soliditet uppgår till 39 procent. Under samma verksamhetsår ligger fartygens bokförda värde på 1895 MSEK.

Transatlantics senaste delårsrapport för de första 9 månader i 2008 uppvisar följande data:

- resultatet för det tredje kvartalet har förbättrats med 41 procent till 83 MSEK jämfört med samma period 2007. Nettoomsättningen har ökat med 30 procent¹⁴¹ till 603 MSEK.
- Enligt delårsrapporten har resultatet efter skatt för de samtliga nio månaderna stigit med 29 procent till 203 MSEK¹⁴². Nettoomsättningen har ökat från 1430 MSEK förra året till 1532 i år, vilket innebär en förbättring med 7 procent¹⁴³.

4.3.2. Intervju med Stefan Eliasson

Vår respondent Stefan Eliasson har jobbat på Transatlantic sedan 2000. Han började karriären som ekonomichef och är nuvarande företagets CFO (finanschef). Han har varit mycket involverad i redovisningsfrågor inklusive nedskrivning.

Företaget Transatlantic inriktar sig mot olika affärsområde: Europatrafik, Atlantrafik och Offshore/Isbrytning. I bokslutet 2007 hade Offshore/Isbrytnings divisionen mycket högre marginal jämfört med Europa- och Atlantrafik. Företaget har långa kontrakt på Europatrafik, men på Offshore verksamheten befinner sig företaget i den så kallade spotmarknaden, det vill

¹³⁴ Årsredovisning 2007, Transatlantic, s.0

¹³⁵ Årsredovisning 2007, Transatlantic, s.0

¹³⁶ Årsredovisning 2007, Transatlantic, s.0

¹³⁷ Se bilaga 7

¹³⁸ Se bilaga 7

¹³⁹ Årsredovisning 2007, Transatlantic, s.4

¹⁴⁰ Årsredovisning 2007, Transatlantic, s.7

¹⁴¹ Se bilaga 7

¹⁴² Delårsrapport januari – september 2008, Transatlantic, s.1

¹⁴³ Se bilaga 7

säga att man får dagspris och det kan varieras kraftigt. Enligt Stefan har ett bulkrederi generellt lägre marginal än tankrederi över tiden. Men under kortare perioder, exempelvis ett kvartal, kan det vara tvärtom.

Enligt Stefan är det företagets styrelse som är ansvarig för bokslutet, det är styrelsen som fattar beslut när det gäller fartygs nedskrivning. Nedskrivningsproblematiken är en viktig fråga för Transatlantic i och med att en stor del av företagets tillgångar utgörs av fartyg.

Företaget använder sig av anskaffningsvärdet i bokföringen av fartyg vid förvärvspunkten. Därefter skrivs anskaffningsvärdet av linjärt i 25 år. Företaget justerar inte sitt fartygsvärde efter marknadsvärdet löpande men noterar gärna övervärden i sina finansiella rapporter. Stefan menar att fartygspriserna uppvisar stor volatilitet på kort sikt men rederiet har en långsiktig strategi. Företaget kan inte fastställa fartygens verkliga värde med fullständig säkerhet förrän de har sålts. Eftersom Transatlantic inte har för avsikt att sälja alla fartyg vid varje bokslut, är marknadsvärdesbaserad redovisning irrelevant. Enligt Stefan tillämpar de flesta rederier i Sverige anskaffningsvärdesmetoden. På det sättet undviker rederier starka fluktuationer som kan ha en negativ påverkan på resultatet.

I bokslutet 2007 har totala fartygsflottan ett övervärde på 1,3 miljarder vilket enligt Stefan troligen inte kommer att bli fallet år 2008 men han tror ändå att hela fartygsflottan kommer att generera ett övervärde. Ändå kommer en del fartyg inte att ha något övervärde. Om nedskrivningsbehov är aktuell eller ej vet han inte ännu men det föreligger en risk för det.

Transatlantic har två sätt att värdera fartyg, det ena är att titta på marknadsvärdet. Företaget gör det genom att anlita fartygsmäklare. De tar in minst två olika värderingar per fartyg, sedan tar företaget det genomsnittliga av dessa priser, och det värdet bedömer Transatlantic som fartygens marknadsvärde.

Det andra är att beräkna nuvärdet på framtida kassaflöden. Samtliga verksamhets divisioner omfattar flera underenheter som utgörs av fartyg som går samma trader. Varje enhet kallas för ett segment. De här segmenten identifieras av Transatlantic som kassagenererade enheter. Varje segment brukar ha 4 till 5 fartyg. Ett exempel på segment är de fartyg som går linjärtrafik mellan Västerås och England, vilket är en undergrupp av Europatrafiken. Transatlantic tittar inte på varje fartyg utan ett segment och beräknar det diskonterade värdet på varje segments framtida kassaflöden.

Om det högsta av de ovannämnda värden är högre än det bokförda då finns det inte nedskrivningsbehov, om lägre - då gör företaget nedskrivning. I år kan det vara svårt att ta reda på fartygens marknadsvärde - många mäklare vägrar att göra sådana värderingar nuförtiden eftersom marknaden är ostabil. Det finns fortfarande köp och sälj i fartygsmarknaden men många säljer för att de är tvungna och många båtar säljs i panik, det vill säga att det inte råder normala marknadsförhållanden längre. Därför är det svårt att bedöma marknadsvärdet. I år ska Transatlantic göra båda värderingar, men Stefan är inte säker hur många värderingar de kommer att få av mäklarna. I så fall tror Stefan att årets fartygsvärderingar troligen kommer att vara mer inriktade mot företagets egna värderingar.

Stefan pointerade osäkerheter som finns vid att beräkna nuvärdet på framtida kassaflöden. Diskonteringsfaktor är en indikation, vanligtvis använder man WACC som diskonteringsränta, men internt på Transatlantic använder man avkastningskrav på sysselsatt kapital, vilket är lika med 10 procent. Han definierar det som ”det faktiska kravet som ägarna

kräver att fartygen ska tjäna”. Stefan tror att i dagens ränteläge ligger Transatlantics WACC på högst 7 procent. Att beräkna nuvärdet utifrån 10 procent eller 7 procent ger uppenbarligen en stor skillnad. Därför i år kan det bli en annorlunda diskonteringsränta än den de har haft förut. En annan osäkerhet är att det finns många antaganden i att prognostisera framtida kassaflöden. Grunden är fartygs intjäningsförmåga, det vill säga hur mycket pengar kan fartygen generera. Det Transatlantic tror att de kommer att tjäna in stämmer inte alltid överrens med det marknaden visar.

Det kan föreligga nedskrivningsbehov för ett enskilt fartyg enligt marknadsvärde, men inte när man räknar fram det diskonterade nuvärdet för det segmentet som fartyget tillhör. I så fall så diskuterar styrelsen om det ska skrivas ner eller inte. Då föredrar styrelsen ibland att skriva ner fartygsvärdet, så att företaget inte behöver oro sig i framtiden i fall de behöver sälja fartyg och slipper real förlust. Revisor brukar tala mycket om försiktighetsprincipen men nu är det viktigt att visa en rättvisande bild. I så fall får man inte lov att alltid skriva ned så fort det är lite osäkert. Företaget måste därför motivera nedskrivning på ett bra sätt för att det ska kunna ske. Men det brukar vara lättare att motivera en nedskrivning än tvärtom.

Att fartyg är tekniskt föråldrade är inte en indikation för nedskrivning som Transatlantic tittar på för att det händer väldigt lite för torrlastfartyg när det gäller teknisk utveckling. Skadade fartyg repareras och olika typ av försäkring täcker kostnader. Det kan dock bli en del omstrukturering på Transatlantics Atlantrafiks division, eventuellt försäljning av fartyg som tillhör denna division är inte utesluten.

Deras kombinerade Offshore fartyg och isbrytare är egentligen en framtida investering då företaget vill upptäcka och gräva nya oljekällor under is med hjälp av dessa fartyg.

Stefan har själv inte upplevt en likadan finanskris innan. Företaget hade i somras förväntat en nedgång i vissa segment så som mindre torrlastfartyg, men trodde inte att det skulle komma så snabbt. I andra områden inom rederiet har man långa kontakt och där påverkas rederiet nästan inte alls. Stefan säger att många rederier kanske tjänade 10 gånger mer i somras än de gör nu, det har hänt under 70-talets oljekris. Men då var det oljefartyg som hade drabbats och stannat i hamnen, i dags läget så är det torrlastfartygs tur.

4.4. Nedskrivningar ur ett revisorsperspektiv

Vår respondent Helen Olsson Svärdström är auktoriserad revisor och jobbar på revisionsbyrån Öhrlings PricewaterhouseCoopers i Göteborg. Helen har jobbat med revision sedan 1985 och blev auktoriserad revisor 1992. Förutom rederier reviderar hon företag inom detaljhandeln, grossister, tidningsstryckerier, verkstadsföretag och investment bolag.

Som revisor försöker hon bedöma om informationen som står i årsredovisningen är korrekt presenterad. Helen är hyfsat väl insatt i frågor som rör rederier. Hon har mycket kunskap om vad företagen sysslar med, vad det finns för risker och vilka risker som påverkar den finansiella rapporteringen då det är detta som hon i första hand skall uttala sig om. I korthet undersöker Helen vilka beslut som företagen har fattat under året och om dessa beslut är affärsmässigt lämpliga.

Ett villkor för rederiernas överlevnad är att ha ett konstant flöde med full lastade fartyg som skapar kostnadseffektivitet. De frågorna som hon upplever är väldigt viktiga för rederier är

den ekonomiska miljön på världsmarknaden som nu har förändrats kraftigt de senaste 3 månaderna.

Alla rederier påverkas av IAS 36 oavsett om det är torrlastrederi, tankrederi eller offshore rederi. I grunden är det samma frågeställning: företagen måste på något sätt göra en bedömning på avkastningsvärde. De flesta rederier har för policy att göra en extern fartygsvärdering med hjälp av två eller flera externa skeppsmäklare. Utifrån deras bedömning ska rederier göra sin egen beräkning på avkastningsvärde. Företagen försöker bedöma de framtida kassaflödena och fastställa ett antal parametrar beträffande WACC. När marknaden för torrlastrederier minskar mer än för tankrederier blir prognoserna mer svårbedömda. Det kan säkerligen vara olika WACC beroende på om det är torrlast eller tankfartyg man arbetar med. I ett tankrederi brukar man diskontera framtida kundkontrakt men på torrlastmarknaden gäller dagspriser. Det kommer att vara svårt att hitta externa fartygsvärderare under december 2008 enligt Helen. Många kommer att avstå från att göra prognoser på grund av osäkerheten på marknaden. Det råder en exceptionell situation och hon tror att man måste beakta denna situation när man överhuvudtaget gör värderingar. Företagen kan inte utgå helt från de parametrar som gäller idag men man måste ändå göra en trovärdig bedömning. Det kommer säkerligen att innebära att nedskrivningsbehov uppstår.

Helen upplever inte att fartygsmarknaden utvecklas som marknaden för fastigheter, d.v.s. ett femton år gammal fartyg är värderat till flera gånger ursprungliga anskaffningsvärdet. Det har varit höga priser men inte jämfört med fastighetsmarknaden t.ex. ett hus är värderat till fem miljoner och tre år senare motsvarande fyrtio miljoner. De externa fartygsvärderingarna generellt sätt har visat ett värde mycket högre än bokfört värde för många rederier. De flesta rederier har bestämt att välja bort marknadsvärderade fartyg i balansräkningen utan använder sig av anskaffningsvärdemetoden. Nedskrivningstest ska utföras när det finns anledning att tro att det finns nedskrivningsbehov och det har inte funnits mycket sådant ännu.

Rederier som har många eller många liknande fartyg brukar behandla hela flottan som en kassagenererande enhet. Har rederierna en hanterbar mängd kan man bryta ner det till enskilda fartyg. Helen tycker inte att det är avgörande om företagen hänför nedskrivningar till rätt enhet. De rederier som bedömer hela flottan som en kassagenererande enhet behöver göra en fördelning av nedskrivningen. Det gäller så stora anläggningar där den ena kanske har en högre prestanda än den andra och effekterna jämnar ut varandra.

Från och med det obligatoriska införandet av IFRS i Sverige har vi haft en formidabel högkonjunktur. Från den dagen man köper fartyget är man utsatt för att göra subjektiva bedömningar när det gäller komponent avskrivningar, restvärde eller nyttjande perioden t.ex. Allt bygger på erfarenhet och historik enligt Helen. Tar rederier hänsyn till flera fartygsmäklares bedömningar ökar subjektiviteten. Fartygen värderas inte endast utifrån prestanda utan också utifrån marknadens förutsättningar. På grund av tidigare nämnda extremparametrar är det näst intill omöjligt att göra prognoser och budget inför 2009 oavsett bransch. Om man ska använda sig av historik från 2007 så måste man beakta den höga konjunkturen som rådde då.

För de rederier som jobbar med långtidskontrakt blir det någorlunda enklare jämfört med dem som använder sig av dagspris(time charter). Långtidskontrakt berättigar dock inte till fullständig säkerhet, då företagen saknar kännedom om hur deras kunder skall påverkas av krisen. Konsekvenserna på uppskattat värde bör vara avspeglade i den finansiella rapporteringen.

På tal om indikationer om värde nedgång upplever Helen att världsmarknadsläget är mycket viktig för rederierna. De skeppar gods från land A till land B. Så vill inte någon ha varorna i B behöver man inte utgå från A heller. Rederier jobbar internationellt och ränteläget påverkar såsom valuta effekterna och oljepriset. Rederier binder mycket kapital i fartyg och är mycket beroende av extern finansiering. Fartygen köps för det mesta i dollar och dollarn är den funktionella valutan. Efterfrågan på gods ute i världen samt den inhemska efterfrågan i Sverige är särskilt viktiga.

Helen tycker att det är tillfredställande att testa värdet på fartygen en gång per år. Företagen ändrar inte sina långtidsprognoser varje kvartal. Man brukar göra en prövning även om det inte förekommer någon indikation på värddeförändring. Det ser hon som indirekt, annars så kunde inte förvaltningsberättelsen och noterna ange vad företagen uppskattar det dolda övervärdet till. I Svensk sjöfartstidning visas nybyggnationer endast för Sverige. Sen finns det andra nationer som har fartyg under konstruktion på gång. Alla de här fartygen kommer ut på marknaden utan en direkt sysselsättning om efterfrågan minskar i världen. Det är ett svårtbedömt läge. Samtidigt kan vissa rederier ta beslut att skrota fartyg lite tidigare och då dras tillgången ner på kapacitet vilket påverkar den resterande världs flottan positivt.

5. ANALYS OCH SLUTSATSER

Kapitlet är en analys av vår empiri genom att jämföra våra valda rederier med utgångspunkt i vår referensram. Sedan besvarar vi på våra frågeställningar som slutsats.

Införande av IFRS standarder inom EU sedan 2005 var ett sätt att uppnå en mer harmoniserad redovisning. IFRS:s betydelse ökar i takt med en allt snabbare globaliserings utveckling inom världsekonomin. Under det sista årtiondet har redovisnings fokus vänts mot den internationella kapitalmarknaden. Denna marknad sätter ett stort krav på informations tillgänglighet och transparens för externa intressenter. De nya normerna lägger mer vikt på att företagets redovisning skall visa en rättvisande bild som avspeglar dess verkliga ekonomiska prestationer. Standarden tillämpas på en internationell nivå, vilket ger företag stort utrymme för egen tolkning som kan varieras beroende på ledningens incitament. Det vill säga att bedömningar kan vara subjektiva. Orsaken till att varierande bedömningar kan bero på exempelvis företagets ekonomiska läge och den ekonomiska miljön på världsmarknaden.

Som vi har påpekat i referensramen påverkar en lågkonjunktur alla näringsgrenar, inte minst rederibranschen. Transatlantic som sysslar med bland annat torrlasttransport ser en stor risk i att behöva skriva ner vissa torrlastfartyg. Våra andra två valda rederier som engagerar sig i tankmarknaden påstår sig inte ha något behov av nedskrivning. Concordias respondent har dock märkt en prisnedgång på vissa tankfartyg men anser inte det som en problematik i och med flottans betydliga övervärde och långa kontrakt med deras kunder. Broström har också långa kontrakt liksom Concordia. Men långsiktiga kontrakt behöver inte innebära garanterad tryggad långsiktig lönsamhet enligt Helen Olsson Svärström. Eftersom Företagen endast kan göra antaganden om hur deras kunder kommer att påverkas av krisen.

Under lågkonjunkturen har vi upplevt att många av de externa indikationerna som pointeras i IAS 36 punkt 12 skulle vara aktuella. Vid intervjutillfällena passade vi på att fråga om vilka externa indikationer de har påverkats mest av. Den enda av våra rederier som upplevt en väsentlig prisnedgång på sina torrlastfartyg har varit Transatlantic som också har sett en stor försvagning i deras torrlast segment. Stefan Eliasson menade också att man inte kan ta reda på vad ett fartygs verkliga värde är förrän det sålts. Enligt honom vägrar många fartygsmäklare att göra fartygsvärderingar, vilket även överrensstämmer med revisorns påstående som anser att fartygsmäklares värderingar är mycket subjektiva. Detta beror på att vissa marknader som har påverkats väldigt starkt av krisen är ostabila, exempelvis många torrlastfartyg kommer att akut säljas eller skrotas på grund av minskad efterfråga på råvaror som har gjort dem olönsamma. Däremot har Concordia, Broström och Transatlantics offshore/isbrytnings verksamhet en bättre ställning men inte helt stabil i deras segment. Eftersom oljeindustrin är fortfarande en lovande bransch men inte opåverkbar av världens finanskris. Ränteförändringar under de senaste månaderna är en annan osäkerhet som de flesta av våra valda rederier upplever när det gäller bedömning av diskonteringsfaktorn. Revisorn anser att det finns många antaganden även i prognos av framtida kassaflöden utöver beräkning på diskonteringsfaktorer.

Bland de interna indikationerna är det enbart Transatlantics industriella affärsområde som kommer att påverkas mest. De har till och med börjat utvärdera en nedläggning av dessa divisioner. Den här effekten av finanskrisen har redan visat sin negativa påverkan inom torrlastmarknaden eftersom redan nu finns det många torrlastfartyg som är upplagda. Detta tyder även på att rederier som inriktar sig mot torrlastmarknaden måste omvärdera deras fartygs avkastning.

Enligt Broströms och Concordias respondenter anser de att olje- och råvarors efterfråga, samt storleken på världsfloTTan är viktiga att ta hänsyn till under lågkonjunkturen.

Samtliga valda rederier följer IAS 36 punkt 9 som fastställer att företagen skall bedöma om det har uppkommit någon indikation på att det har uppstått ett nedskrivningsbehov vid varje bokslut. Broström såväl som Concordia och Transatlantic har ett övervärde på sina fartygsflottor vid bokslutet 2007. Broströms flotta består av snarlika fartyg när det gäller storlek och funktion. Så är även fallet för Concordia. Däremot har Transatlantic varierande typer av fartyg i olika divisioner. De här divisionerna kan påverkas av krisen på olika sätt men effekterna kan jämnas ut varandra. Följaktligen kan vissa fartyg uppvisa undervärde men hela flottan kan fortfarande ha ett övervärde. Fartygen utgör en stor del av rederiers anläggningstillgångar. Samtliga utvalda företag tillämpar anskaffningsvärdemetoden. Stefan Eliasson motiverade valet av metod av orsaken att undvika marknadsfluktuationer.

En annan nämnvärd punkt är att redovisnings princip skall visa en rättvisande bild av företagets ekonomiska prestationer för externa intressenter. Enligt Stefan Eliasson vill Transatlantic skriva ner sitt fartygsvärde när marknadsvärdet är lägre än det redovisade, men det diskonterade nuvärdet är högre än det bokförda. I så fall slipper rederiet potentiella reala förluster vid försäljning av fartygen i framtiden. Han menar att av exakt det ovannämnda skälet får ett rederi inte skriva ner fartygs värde när som helst, man måste ha bra motivation för att kunna få lov att göra nedskrivningar.

Efter vår undersökning har vi en mer fördjupade förståelse av hur nedskrivnings relaterade problematik behandlas i praktiken. Vi kan därför besvara våra tidigare frågeställningar:

▪ ***Hur påverkar finanskrisen rederiernas nedskrivningsbehov på fartyg?***

Enligt vår undersökning tycker vi att det inte föreligger något nedskrivningsbehov på fartyg i tanksegmentet i och med att världen är väldigt beroende av olja som energikälla. Dessutom är vi övertygade om att efterfrågan på olja inte kommer att minska kraftigt även om krisen fortsätter. Vi är dock osäkra om det föreligger nedskrivningsbehov på torrlastfartyg eller inte vid bokslutet 2008 men tycker att ett sådant behov kommer att uppstå om krisen fortsätter. Detta på grund av att finanskrisens direkta effekter, exempelvis minskade orderingång, har orsakat fallande behov på råvaror, vilket i sin tur leder till en minskning på transportbehov av sådana varor.

▪ ***Vilka svårigheter ställs man inför vid bestämmandet av det verkliga respektive nyttjande värdet?***

Först tycker vi att det kommer att vara svårt för rederier att fastställa fartygs marknadsvärde vid bokslutet 2008. Detta beror på att vissa fartygsmäklare avstår från att göra sådana värderingar i dagsläget på grund av marknadens instabilitet.

Andra svårigheter kommer att vara bedömning av framtida kassaflöden. För att ingen kan förutse vad den här finanskrisen kan leda till. Spotmarknads dagspris är nästan omöjligt att prognostisera. Trots att vissa rederier har långtidskontrakt kan man inte vara säkert på kundernas fortlevnad. Alla ovannämnda förutsättningar leder till att det är svårt att fastställa framtida kassaflöden.

Diskonteringsfaktorn är också svårt att uppskatta. I ett företag som inriktar sig mot olika marknader kan deras riskpremie och avkastningskrav varieras mellan olika marknadssegment. Exempelvis kan WACC för torrlastrederier skilja sig från tankrederier. Det är svårt att förutse Riksbankens agerande i detta avseende. Riksbankens beslut, exempelvis räntesänkning eller räntehöjning, kan ha stora påverkan på rederiers diskonteringsfaktorer.

Någon liknande situation har inte uppstått på många år. Därför är det komplicerat att hitta parametrar som företaget kan jämföra sig med, vilket gör att det är svårt att ta redovisningsbeslut baserade på historisk data.

KÄLLFÖRTECKNING

Litteratur

Bell Judith (2000) *Introduktion till forskningsmetodik*, Studentlitteratur

Backman Jarl (1998) *Rapporter och uppsatser. Hur man söker, skriver och läser vetenskapliga dokument*, Studentlitteratur

Dobson Stephen och Palfreman Susan (2002) *Grundläggande nationalekonomi*, Liber

Eklund Klas (2004) *Vår ekonomi*, Prisma

Eriksson Lars Torsten och Wiedersheim - Paul Finn (2001) *Att utreda, forska och rapportera*, Liber AB

Fregert Klas och Jonung Lars (2005) *Makroekonomi: teori, politik och institutioner*, Studentlitteratur

Höwing Fredrik, Johansson Fredrik och Polesie Thomas (1995) *Kvalitet som strategi – ett rederi växer fram*, Liber-Hermods

Lundahl Ulf och Skärvad Per-Hugo (1999) *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer*, Studentlitteratur

Marton Jan, Falkman Pär, Lumsden Marie, Pettersson Anna Karin och Rimmel Gunnar (2008) *IFRS- i teori och praktik*, Bonnier Utbildning

Nillson Stellan (2005) *Redovisningens normer och normbildare*, Studentlitteratur

Palmberg Johanna, Johansson Börje och Karlsson Charlie (2006) *Den svenska sjöfartsnärings ekonomiska och geografiska nätverk och kluster*. Högskolan i Jönköping

Schiller Stefan, Fagerström Arne och Lundh Simon (2008) *Assets in financial reporting*, Linköping University

Smith Dag (2006) *Redovisningens Språk*, Studentlitteratur

Stopford Martin (2006) *Maritime Economics*, Routledge

Tidskrifter

Sjöfartens bok 2008

Rapporter

Sjöfartens utveckling 2008

Review of maritime transport 2008, UNCTAD

International Shipping and World Trade – Facts and Figures, IMO (2008)

Shipping goods 2008 – first quarter, SIKA

Lagar och rekommendationer

FAR 2008: Internationell redovisningsstandard i Sverige – IFRS/IAS 2008, International Accounting Standard 36, Nedskrivningar. FAR förlag Stockholm.

Årsredovisningar och delårsrapporter

Concordia Maritime Årsredovisning 2007 samt Delårsrapport 1 januari – 30 september 2008

Broström Årsredovisning 2007 samt Delårsrapport 1 januari – 30 september 2008

Transatlantic Årsredovisning 2007 samt Delårsrapport januari – september 2008

Artiklar

Full Steam ahead med IFRS – Embedding International Financial Reporting Standards in the Shipping Industry. PriceWaterhouseCoopers

Nilsson, Rolf P: *Luften ur bulkmarknaden.* Sjöfarts Tidning, 7 november 2008

Internetkällor

- **hemsidor som besökts löpande under hela uppsatsskrivandet.**

1. Broström AB: www.brostrom.com
2. Concordia Maritime AB: www.concordia-maritime.se
3. Transatlantic AB: www.rabt.se/
4. Konjunktursinstitutet: www.konj.se
5. The Institute of Shipping Analysis: <http://www.sai.se/>
6. Sjöfartsverket: <http://www.sjofartsverket.se/>
7. Nationalencyklopedin: <http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/>
8. Affärsdata, 2008-11-10
<http://www.ad.se/startpage.php>

- **Andra Internetkällor**

9. ”Rederi: Krismöte för att rädda förtroendet inom torrlast”, 2008-12-16
<http://www.privataaffarer.se/nyheter/direkt/telegram/?id=925601>
10. Sjöfarts tidningen: <http://www.shipgaz.se/>
 - ”Orderingången stört dyker för kinesiska varv”, 2008-12-18
 - ”Allt fler fartyg kan läggas upp”, 2009-01-07
11. Marknadsnoteringar, 2008.11.10
<http://www.shipgaz.se/marknad>
12. ”Många rederier mot konkurs”, 2008-12-03
<http://www.affarsvarlden.se/hem/nyheter/article487075.ece#articleComments>
13. ”Vad är finanskrisen?”, 2009-01-08
http://www.ekonomifakta.se/sv/Om_Ekonomifakta/Nyheter/Vad-ar-finanskrisen/
14. WACC (Vägd genomsnittlig kapitalkostnad): 2008-12-30
http://www.12manage.com/methods_wacc_sv.html
15. Weighted Average Cost of Capital – WACC: 2008-12-30
<http://www.investopedia.com/terms/w/wacc.asp?viewed=1>
16. WACC – Weighted Average Cost of Capital: 2008-12-30
http://www.valuebasedmanagement.net/methods_wacc.html
17. “Den finansiella krisens effekter på svensk ekonomi”, 2009-01-06
http://www.konj.se/download/18.6b38234911d6cedb125800040542/Ruta1_KL_dec2008_web.pdf
18. ”Finanskrisen, befälsbristen, piratverksamheten, kriminaliseringen av sjömän”, 2009-01-08
<http://www.spbp.se/ledare/ledare088/pdf>

BILAGOR

Bilaga 1: Frågeformulär till rederiers representanter

1. Presentation; Arbetsuppgifter; Hur mycket är Ni insatt i frågor som gäller nedskrivningar på fartyg?
2. På vilken ledningsnivå i företaget fattas beslut om nedskrivningar?
3. Vilka bestämda rutiner har Ni vid behandling av nedskrivningar?
4. Tycker Ni att det föreligger något nedskrivningsbehov i år?
5. Hur klassificerar Ni kassagenererande enhet? Hur motiverar Ni klassificeringen?
6. Hur påverkas nedskrivningarna beloppsmässigt av valet av kassagenererande enhet?
7. Vilka externa och interna indikationer fokuserar Ni på vid säkerställning av nedskrivningsbeloppet?

IAS 36 berör följande indikationer:

- marknadsvärdet på fartygen har minskat kraftigt
- utveckling inom teknologi, marknad, lagstiftning påverkar förutsättningarna för företaget
- höjda marknadsräntor eller avkastningskrav som påverkar diskonteringsfaktor vid beräkning av nyttjandevärdet
- företagets redovisade eget kapital överstiger börsvärdet
- fartygen är tekniskt föråldrade eller skadade
- eventuella omstruktureringar eller nedläggningar som har skett under perioden eller förväntas inträffa inom en snar framtid
- den interna rapporteringen indikerar att fartygens avkastning är sämre än vad som tidigare antagits

8. Finns det övriga indikationer som Ni beaktar men som inte berörts ovan?
9. Vilka indikationer är särskilt aktuella vid konjunkturedgång?
10. Finns det en aktiv marknad för Era fartyg?
11. Hur bestämmer Ni nettoförsäljningsvärdet om det inte finns en aktiv marknad?
12. Hur beräknar Ni nyttjandevärdet?
13. Hur beräknar Ni återvinningsvärdet och vilka antaganden ligger bakom en sådan bedömning?
14. Vilka bedömningar görs vid prognostisering av framtida kassaflöden?
15. Hur fastställer ni diskonteringsfaktorn?

Tack för Er medverkan!

Cecilia Einarsson Deyu Liu Yana Yovcheva

Bilaga 2: Frågeformulär till revisorn

- 1) Presentation
- 2) Arbetsuppgifter
- 3) Hur länge har Ni varit verksam som revisor?
- 4) Hur väl insatt är Ni i frågor som rör rederier? Har Ni erfarenhet av noterade rederier?
- 5) Vilka allmänna problem förknippar Ni med IAS 36?
- 6) Vad bör beaktas specifikt om rederiet arbetar med tankeralternativt torrlastfartyg?
- 7) Vilka svårigheter ser Ni med att fördela nedskrivningar på olika kassagenererande enheter?
- 8) Är valet av kassagenererande enheter välmotiverat? Hänför företagen i praktiken nedskrivningar till rätt enhet?
- 9) Hur beräknar företagen återvinningsvärdet på fartygen då nyttjandevärdet inte går att bestämma?
- 10) Hur subjektiva är dessa bedömningar? Vad får man för konsekvenser om det uppskattade värdet är för högt eller för lågt?
- 11) IAS 36 anger indikationer på värdenedgång (p.12) som bör beaktas av företagen. Tycker Ni att rederierna följer dessa riktlinjer?
- 12) Vilka indikationer är särskilt aktuella vid konjunkturedgång?
- 13) Tycker Ni att det är tillfredställande att testa värdet på fartygen minst en gång per år? Borde företagen genomföra det oftare?

Tack för Er medverkan!

Cecilia Einarsson Deyu Liu Yana Yovcheva



“Finanskrisen, lågkonjunkturen och Sjöfarten”

Ett samarrangemang av Swedoocean och SAI

2 december, 2008, 13.00 – 17.00

***SOIC:s samlingsal, vid Ostindiefararen Göteborg,
Pir 4, Eriksberg***



PROGRAM:

13.00-17.00

- **Inledning:**
Lennart Fougelberg, Ordf. Swedocean och Per Jessing Generalsekr. SAI
- **"Tonnagetsunamin" - Hur stor blir den? Vad blir effekterna på nybyggnadsmarknaden?**
Lennart Nilsson, SAI
- **Finanskrisens omedelbara påverkan på befintliga och kommande fartygsprojekt.**
Jan Albertsson, Aquamarine Shipping Consultants
- **Är det finansiella hotet mot orderböckerna också en möjlighet för framtiden?**
Thorbjörn Helmfrid, Aquamarine Shipping Consultants
- **Bankernas syn på finansiering – Dead Slow astern or Full ahead?**
Susanna Vennerstrand, Relationship Manager, DNB NOR Sweden
- **Hur ser underleverantörer på världens varvsaktiviteter och vad väntar man sig kortsiktigt och långsiktigt?**
Stellan Bernsro, VD, TTS Ships Equipment AB
- **Diskussion.**
(Avgift 800:- för Swedocean- och SAI-medlemmar - övriga 1.200:-)

18.00- Fördrink samt julbord på det uppvärmda kanondäcket på Ostindiefararen

(Pris 595:- OBS begränsat antal)

ANMÄLAN - Konferens och julbord:

Christina Backman, SSPA/Swedoceans kansli

christina.backman@sspa.se, Tel. 031-772 90 58

Bilaga 4: Den internationella sjöfarten 1962-2005

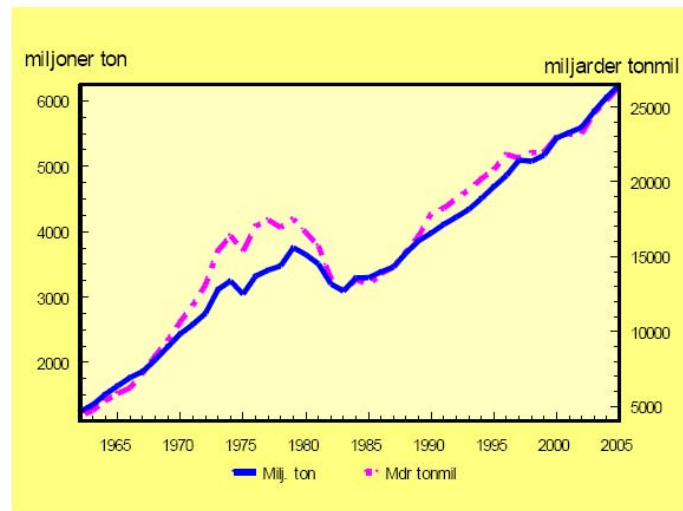


Diagram 2.1 Fraktmängder (miljoner ton, vänster skala) och transportarbete (miljarder tonmil, höger skala) i den internationella sjöfarten 1962-2005
 Källa: Palmberg et al. (2006) s.59

Bilaga 5: Inställda leveranser på nybyggda fartyg mellan 2008 och 2012

BldRegion	Sum of Cancel-2008	Sum of Cancel-2009	Sum of Cancel-2010	Sum of Cancel-2011	Sum of Cancel-2012	Sum of Orderbook
01 Korea S	20	34	33	12	7	2 502
02 Japan	2	2	3	1		1 632
03 China	47	27	24	19		4 141
04 Asia other	1					306
05 MidEast						104
06 SE Asia	2	5	4	1		1 175
07 Europe	16	11	1	1		1 547
08 Russia	8	4	2			115
09 Turkey	8	4	2			374
10 NC America	2	1				233
11 S America		1				162
12 RoW	8					32
Grand Total	114	89	69	34	7	12323

Källa: SAI

Bilaga 5:

notering: i en delårsrapport är den siffran inom parentes värdet från samma period föregående år.

- Resultat efter finansnetto tredje kvartalet:

Nettoomsättning: MSEK 1 071 (819)

Källa: Broström delårsrapport 1 januari – 30 september 2008, s.1

$$\text{Förändring på nettoomsättning} = \frac{1071 - 819}{819} \approx 0,31 = 31\% \Rightarrow \text{ökning med } 31\%$$

- Resultat efter finansnetto januari – september:

Nettoomsättning: MSEK 2855 (2660)

Resultat efter skat: MSEK 187 (431)

Källa: Broström delårsrapport 1 januari – 30 september 2008, s.1

$$\text{Förändring på nettoomsättning} = \frac{2855 - 2660}{2660} \approx 0,073 = 7,3\% \Rightarrow \text{ökning med } 7,3\%$$

$$\text{Förändring på resultat efter skatt} = \frac{187 - 431}{431} \approx -0,57 = -57\% \Rightarrow \text{minskning på } 57\%$$

Bilaga 6:

	2007	2006
Resultatposter, MSEK		
Nettoomsättning	457,2	381,2
Rörelsens kostnader	423,2	376,5
Rörelseresultat	34,0	4,7
varav resultat från fartygsförsäljningar	—	—
EBITDA	91,5	38,7
Resultat efter finansiella poster	48,0	52,5
Resultat efter skatt	62,9	51,9

Källa: Concordia årsredovisning 2007, s.42

$$\text{Förändring nettoomsättning} = \frac{457,2 - 381,2}{381,2} \approx 0,20 = 20\% \Rightarrow \text{ökning med } 20\%$$

$$\text{Förändring resultat efter skatt} = \frac{62,9 - 51,9}{51,9} \approx 0,21 = 21\% \Rightarrow \text{ökning med } 21\%$$

(MSEK)	Kvartal 3 2008	Kvartal 3 2007	Nio mån. 2008	Nio mån. 2007
Genomsnittlig kurs SEK/USD	6,31	6,66	6,19	6,88
Nettoomsättning	134,2	114,6	391,9	339,3
Summa intäkter	134,2	114,6	391,9	339,3
Driftskostnader fartyg	-67,8	-69,6	-212,7	-212,8
Sjöpersonalkostnader	-18,3	-11,7	-44,6	-30,1
Övriga externa kostnader	-5,4	-4,5	-16,2	-25,4
Personalkostnader	-1,8	-1,5	-6,3	-7,2
Avskrivningar	-18,3	-14,1	-53,8	-41,7
Summa rörelsekostnader	-111,6	-101,4	-333,6	-317,2
Rörelseresultat	22,6	13,2	58,3	22,1
Utdelningar	5,5	6,1	16,0	18,3
Ränteutgifter och liknande poster	8,6	9,5	25,9	32,2
Räntekostnader och liknande poster	-24,4	-13,3	-51,0	-41,5
Valutakursdifferenser	0,1	—	—	—
Finansnetto	-10,2	2,3	-9,1	9,0
Resultat efter finansiella poster	12,4	15,5	49,2	31,1
Skatt	4,1	-6,5	6,6	0,4
Resultat efter skatt	16,5	9,0	55,8	31,5

Källa: Concordia delårsrapport 1 januari – 30 september 2008, s.12

Förändringar kvartal 3:

$$\text{Nettoomsättning: } \frac{134,2 - 114,6}{114,6} \approx 0,17 = 17\% \Rightarrow \text{ökning med } 17\%$$

$$\text{Resultat efter skatt: } \frac{16,5 - 9,0}{9,0} \approx 0,83 = 83\% \Rightarrow \text{ökning med } 83\%$$

Förändring 9 månader:

$$\text{Nettoomsättning: } \frac{391,9 - 339,3}{339,3} \approx 0,16 = 16\% \Rightarrow \text{ökning med } 16\%$$

$$\text{Resultat efter skatt: } \frac{55,8 - 31,5}{31,5} \approx 0,77 = 77\% \Rightarrow \text{ökning med } 77\%$$

Bilaga 7 :

TSEK	Not	Koncernen	
		2007	2006
Kvarvarande verksamheter			
Nettoomsättning	2,3,4	2 529 968	2 252 377
Övriga rörelseintäkter	5,6	6 952	11 055
Personalkostnader	7	-450 951	-485 957
Övriga externa rörelsekostnader	4,6,8	-1 624 468	-1 368 251
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-144 760	-157 696
Resultat från andelar i intresseföretag	10	368	671
Rörelseresultat		317 109	252 199
Resultat från andelar i koncernföretag	11	-33	-103
Finansiella intäkter	12	24 250	16 153
Finansiella kostnader	13	-63 329	-60 936
Resultat efter finansiella poster		277 997	207 313
Upplösning av periodiseringsfond		-	-
Resultat före skatt		277 997	207 313
Inkomstskatt	14	-92 038	-19 032
Årets resultat		185 959	188 281

Källa: Transatlantic årsredovisning 2007, s.27

1 MSEK = 1000 TSEK
 2529968 TSEK ≈ 2530 MSEK
 185959 TSEK ≈ 186 MSEK

Förändring nettoomsättning = $\frac{2529968 - 2252377}{2252377} \approx 0,1236 = 12\% \Rightarrow$ en ökning med 12 %

Förändring årets resultat = $185959 - 188281 = -2322 \Rightarrow$ minskat med 2322 TSEK = minskat med 2,3 MSEK

Koncernens resultaträkning

Samtliga belopp i MSEK	Juli - September		Januari - September	
	2008	2007	2008	2007
<i>Kvarvarande verksamheter:</i>				
Nettoomsättning	603	463	1 532	1 430
Övriga rörelseintäkter	4	0	20	2
Personalkostnader	-191	-111	-412	-302
Övriga kostnader	-275	-243	-786	-828
Avskrivningar / nedskrivning	-35	-33	-102	-96
Rörelseresultat	106	76	252	206
Finansnetto	-13	-13	-32	-34
Resultat före skatt	93	63	220	172
Skatt på periodens resultat ¹⁾	-10	-4	-17	-15
RESULTAT FRÅN KVARVARANDE VERKSAMHETER ²⁾	83	59	203	157
<i>Avvecklade verksamheter:</i>				
Resultat efter skatt från verksamheter under avveckling ³⁾	0	2	0	0
RESULTAT	83	61	203	157
<i>Hänförligt till:</i>				
Moderföretagets aktieägare	83	61	203	157
Minoritetsintresse	0	0	0	0
RESULTAT	83	61	203	157

Källa: Transatlantic delårsrapport januari – september 2008, s.11

Förändring kvartal 3:

$$\text{Nettoomsättning} = \frac{603 - 463}{463} \approx 0,3 = 30\% \Rightarrow \text{ökning med } 30\%$$

Förändring 9 månader:

$$\text{Nettoomsättning} = \frac{1532 - 1430}{1430} \approx 0,07 = 7\% \Rightarrow \text{ökning med } 7\%$$