



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Nedskrivning av fartyg enligt IAS 36

En studie av börsnoterade rederier i Europeiska samarbetsområdet

Magisteruppsats i externredovisning och
företagsanalys.

Vårterminen 2010.

Handledare: Pernilla Lundqvist och Jan Marton

Författare: Joel Nilsson 85

Carl Anders Nordell 85

Förord

Vi tackar de personer som inspirerat och ställt upp under arbetets gång genom inspiration, intervjuer och insamling av information. Anna-Karin Pettersson har genom vägledning och bidrag med information till stor del bidragit oss i studien. Vidare vill vi tacka våra handledare Pernilla Lundqvist och Jan Marton samt vår opponeringsgrupp som med konstruktiv kritik bidragit till vår uppsats. Vi vill framföra stor tacksamhet till Helén Olsson Svärdström, PWC; Nils-Erik Olsson, Marica Derenstrand och Robert Almström, Stena som ställt upp för intervjuer. Vi vill även framföra ett tack till Kathryn Cearns för att hon tog sig tid till att svara på våra frågor. Slutligen vill vi framföra ett tack till Bohuslän som gett inspiration och styrka vid uppsatsskrivandet.

Göteborg 29 maj, 2010

Carl Anders Nordell

Joel Nilsson

Sammanfattning

Examensarbete i företagsekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Externredovisning och Företagsanalys, Magisteruppsats, VT 2010

Författare: Joel Nilsson och Carl Anders Nordell

Handledare: Pernilla Lundqvist och Jan Marton

Nyckelord: IAS 36, Nedskrivningar, Rederi, Lågkonjunktur, Jämförbarhet

Titel: Nedskrivning av fartyg enligt IAS 36 - En studie av börsnoterade rederier i Europa

Bakgrund och problem: Under hösten år 2008 drabbades världsekonomin av en djup lågkonjunktur. Efterfrågan på olja sjönk och fraktpriserna på olja sjönk till de lägsta nivåerna på tolv år. I ekonomipressen förekom under år 2009 artiklar som talade för att rederibranschen stod inför en svår kris. Eftersom konjunkturen är kopplad till nedskrivningsbehov väcks frågor kring detta. I rederibranschen står fartyg för en betydande del av tillgångarna och nedskrivning kan ha stor påverkan både på resultat- och balansräkning. IAS 36 tillåter skillnader i redovisningen som bland annat påverkas av företagets egna bedömningar. När antaganden om liknande ekonomiska händelser skiljer sig åt mellan företag får det negativ inverkan på jämförbarheten och försvårar för användarna av redovisningen.

Syfte: Syftet är att redogöra för hur rederibranschen redovisat enligt IAS 36 under en lågkonjunktur samt belysa skillnader i redovisningen mellan rederierna.

Avgränsningar: Författarna har valt att avgränsa studien till börsnoterade rederier i Europa som redovisar i enlighet med IFRS och är verksamma inom oljefrakt. Även Stena AB är inkluderat i studien då de sedan år 2008 redovisar i enlighet med IFRS och har verksamhet inom oljefrakt. Den tidsmässiga avgränsningen har gjorts till den rådande lågkonjunkturen som startade under hösten år 2008.

Metod: Studien är genomförd i två huvuddelar. Den första är genomförd med både kvantitativa och kvalitativa studier av de elva rederiernas årsredovisningar under lågkonjunkturen åren 2008-2009. Författarna har samlat in den data och information nödvändig för att analysera redovisningen kring nedskrivningar. Vidare har författarna kontrollerat alternativa faktorer framräknade ur redovisningarna, vilka har inverkan på nedskrivningar. Den andra delen består av två kvalitativa intervjuer som genomförts i form av möten på cirka en timme. Intervjuerna genomfördes med en auktoriserad revisor med god kunskap om rederibranschen samt två anställda på Stena sfären som arbetar med ekonomi- och redovisningsfrågor.

Resultat och slutsatser: Studien visar att nedskrivningar skett vid åtta tillfällen av fem rederier under åren 2008-2009. Vid granskning av de olika faktorer i standarden som kan innebära skillnader i redovisningen visar studien att det är skillnader mellan företagen trots den homogena bransch de är verksamma inom och att även antaganden skiljer sig åt. Det kan i sin tur ha negativ inverkan på jämförbarheten i redovisningen. Den starkaste kopplingen till nedskrivning finner författarna i vilken strategi rederierna valt vid tidslängden på fraktkontrakt skrivna med kunder där längre period innebär färre nedskrivningar. Slutligen kan framhållas att branschen befinner sig i ett "vänteläge" enligt den auktoriserade revisorn

Olsson Svärdström och slutsatsen blir att om konjunkturen inte vänder kan de rederier som ännu inte gjort nedskrivningar tvingas till stora sådana i framtiden.

Förslag till fortsatt forskning: Eftersom år 2009 av vissa anses som en ”parentes” och att rederibranschen är i ett vänteläge är det därför intressant att genomföra en liknande studie om konjunkturen inte vänder för att granska om de rederier som inte redan genomfört nedskrivningar tvingas till större i framtiden än de som redan genomfört dem.

Vidare är ett intressant ämne att se skillnader mellan länders uppfattningar och tolkningar av IFRS och om jämförbarheten mellan länder påverkas.

Förkortningar och begreppsförklaringar

DWT – Dödviktstonnage, *last kapacitet inklusive bunker*

KGE – Kassagenererande enhet, *den minsta identifierbara grupp av tillgångar som vid en fortlöpande användning ger upphov till inbetalningar som i allt väsentligt är oberoende av andra tillgångar eller grupper av tillgångar*

IFRS – International Financial Reporting Standards

IASB – International Accounting Standard Board

WACC – Weighted Average Cost of Capital

EBIT – Earnings Before Interest and Taxes

EBITDA - Earnings Before Interest, Taxes, Depreciations and Amortizations

Föreställningsramen – IASBs föreställningsram fastställd av IASB 2001, *Behandlar begrepp och grundprinciper för utformning av finansiella rapporter avsedda för externa användare*

CAPM - Capital Asset Pricing Model

Spotmarknad – *Marknad med dagliga uppdateringar av fraktpriser*

Terminskontrakt – *Marknad med för framtiden förbestämda priser*

Innehåll

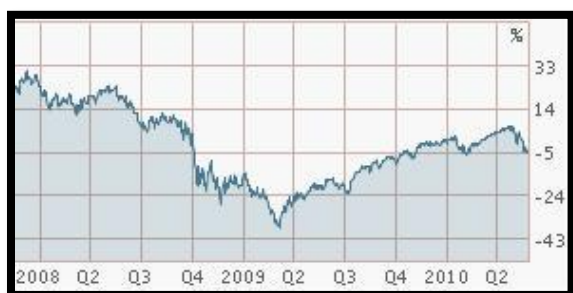
1. Inledning.....	7
1.1. Bakgrund	7
1.2. Problemdiskussion	8
1.3 Syfte.....	9
1.4 Avgränsningar.....	10
2. Metod	10
2.1 Introduktion till metodkapitlet.....	10
2.2 Kvantitativ och kvalitativ studie	10
2.3Urval	11
2.4 Insamling av information.....	11
2.4.1 Insamling av data ur årsredovisningar	11
2.4.2Insamling av referenser.....	12
2.4.3 Intervjuer	12
2.4.4 Validitet	13
2.4.5 Reliabilitet.....	13
2.4.6 Källkritik.....	14
2.5 Metod för analys och slutdiskussion	14
3. Teori.....	15
3.1Rederinäringen	15
3.2 IAS 36.....	16
3.2.1 Beräkning av återvinningsvärdet.....	16
3.2.2 Definition av Kassagenererande enhet	17
3.2.3 Upplysningskrav	17
3.3 Tillgångar	18
3.4 Konjunktur.....	18
3.5 Värdering genom kassaflödesberäkning	20
3.6 Diskonteringsränta	20
3.7 Redovisningsteori.....	21
3.8 Kassagenererande enhet.....	22
4. Empiri	23

4.1 Undersökta faktorer	23
4.1.2 Nedskrivningar.....	23
4.1.3 Definition av Kassagenererande enhet	23
4.1.4Återvinningsvärde	24
4.1.4 Räntekostnad.....	26
4.1.5 Kontraktstid	27
4.1.6 Fartygsöversikt	27
4.1.7 Avskrivningar	29
4.1.8 Upplysningar.....	30
4.2 Intervjuer	31
4.2.1 Hélen Olsson Svärdström	31
4.2.2 Marica Derenstrand och Nils-Erik Olsson.....	34
5. Analys	36
Nedskrivningar	36
Kassagenererande enhet	36
Återvinningsvärde	37
Diskonteringsränta.....	37
Kontraktstider.....	38
Fartygsöversikt	38
Upplysningar	39
Jämförbarhet.....	40
6. Slutdiskussion	42
6.1 Vilka val har rederier gjort vid tillämpandet av <i>IAS 36</i> under den rådande lågkonjunkturen? ...	42
6.2 Hur påverkas jämförbarheten mellan rederier av de subjektiva bedömningarna i <i>IAS 36</i> ?.....	43
6.3 Finns det en koppling mellan alternativa faktorer och omfattning av nedskrivning?	43
7. Förslag till fortsatta studier	44
Referenslista.....	46
Apendix.....	49

1. Inledning

1.1. Bakgrund

”Vi har inte sett något liknande inom tanksjöfarten sedan oljekrisen på 1970-talet. Det är en dramatisk situation och jag är övertygad om att kartan över vår bransch ritas om kraftigt de närmsta åren” säger Ulf Ryder, VD för Stena Bulk, i en Dagens Industriartikel från 2009 (DI, 2009-06-05). I september 2008 sjönk Dow Jones index rekordartat vilket blev startskottet för den rådande lågkonjunkturen vilket visas i graf 1.1. Oljefraktmarknaden upplevde dock en förskjutning och effekterna uppdagades först i mars 2009. Åren som föregick den rådande lågkonjunkturen var goda för rederierna vars framtidstro var stor och investeringsvilja i nya fartyg likaså (DI, 2009-06-05).



Graf 1.1. Dow Jones Industrial index (DI.se)

Den dramatiska situationen i oljefraktsbranschen har väckt frågor kring värderingen av tillgångar. Branschen har både drabbats av en överetablering av fartyg på marknaden samt sjunkande årderingång (DI, 2009-09-23).

Från och med år 2005 är det, enligt EU förordningen beslutad år 2002, krav på att noterade koncerner i EU att i koncernredovisningen följa IFRS. Detta för att man i EU vill att redovisningen i bolagen skall vara jämförbara. Med en jämförbar, tillförlitlig och transparent redovisning ökar möjligheterna för en god och lönsam handel i EU (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002).

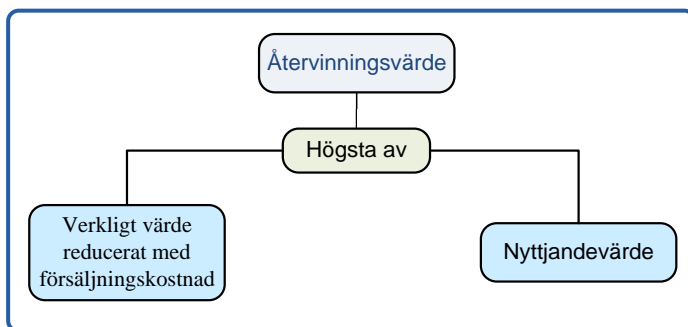
IFRS vägleder hur materiella anläggningstillgångar skall värderas i balans- och resultaträkning. De fundamentala frågorna kring materiella anläggningstillgångar är enligt IAS 16 punkt 1 hur utgifterna för dessa skall redovisas som tillgångar i balansräkningen, fastställandet av anskaffningsvärdet och hur avskrivningar samt nedskrivningar av dessa tillgångar skall redovisas.

IAS 36 infördes för första gången år 1998 och var en förbättring av tidigare standarder utvecklade av FASB (Marton et al., 2008). Standarden omfattas i huvudsak av materiella och immateriella tillgångar och när dessa skall kontrolleras för nedskrivningsprövningar, hur de skall värderas samt hur eventuella nedskrivningar skall bokföras. I standarden anges även de indikatorer som avgör om ett företag skall nedskrivningspröva.

Syftet med IAS 36 *Nedskrivningar* är att en tillgång aldrig skall redovisas till ett högre värde

än sitt “verkliga värde“. Det innebär att ett företag måste nedskrivningspröva en tillgång då indikationer enligt IAS 36 tyder på att en för hög tidigare värdering föreligger. En sådan bedömning gör företagen själva eller av oberoende värderingsexperter och är föremål för subjektiv bedömning. Det återvinningsvärde som behandlas i standarden utgör det högsta av nyttjandevärdet och försäljningsvärdet.

Bedömningar kring hur företag skall värdera sina tillgångar består av en mängd olika faktorer, i IAS 36 diskuterar man värderingen i termer av redovisat värde samt återvinningsvärde. Återvinningsvärdet består i sin tur utav verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde. Värderingarna av materiella tillgångar avgörs här av företagens egna bedömningar eller utav externa värderare kring hur mycket de tror att de kan sälja tillgången för i dagsläget samt bedömningar kring framtida kassaflöden och fastställandet av diskonteringsfaktor.



Figur 1.1. (Mcdonnell J, 2005)

En bransch där materiella anläggningstillgångar utgör en betydande del utav balansomslutningen är rederibranschen. Detta gör att denna standard har stor betydelse för dessa bolag och är av intresse för författarna att undersöka närmare. Ämnet nedskrivningar är aktuellt för tillfället då rederibranschen drabbats av den finanskris som började hösten 2008. Exempel på detta kan man se i Dagens Industri ”Ett överskott på tankfartyg i kombination med lågkonjunktur förvärrar den djupa krisen på oljefraktmarknaden” (DI, 2009-09-23).

1.2. Problemdiskussion

Fartyg är en tillgång vilken även systematiskt omsätts inom branschen samtidigt som, vilket nämnts tidigare, utgör en betydande del av tillgångarna för rederier. Exempelvis motsvarar fartyg ca 45 % av balansomslutningen för Maersk 2009 (Årsredovisning Maersk 2009, 2010). Om nedskrivningsbehov föreligger för rederier kan därför den negativa effekten på balans- och resultaträkning bli omfattande och påverka värdet på företaget negativt. Vid nedskrivning kan en dubbel negativ effekt uppstå för resultatet när intäkterna med stor sannolikhet är lägre än tidigare samtidigt som nedskrivningar redovisas som en kostnad i resultaträkningen.

Företag behöver inte nedskrivningspröva varje enskild tillgång. Istället kan flera kombinerade tillgångar utgöra en kassagenererande enhet vilken nedskrivningsprövas i sin helhet. Exempelvis kan en region eller fraktsträcka utgöra en kassagenererande enhet och en vid definition av enheten kan resultera i “kvittning” då enskilda tillgångar borde skrivas ned men inte görs eftersom den kassagenererande enheten inte är föremål för nedskrivning (Marton et al., 2008). Beroende på hur olika rederier har definierat kassagenererande enhet kan alltså skillnader mellan bolagen uppstå och påverka en intressents värdering av bolaget.

Eftersom att det finns två metoder för att fastställa återvinningsvärdet uppstår utrymme för bedömningar. Enligt Kim Lundin råder det överetablering av tankfartyg på marknaden på grund av överoptimistiska förhoppningar om framtiden (DI, 2009-09-23). Detta innebär problem då priserna på andrahandsmarknaden pressas i enlighet med den ökande tillgången av tankfartyg vilket gör att fastställandet av fartygens verkliga värde är svårt att värdera. Vid en för lågt värderad andrahandsmarknad används därför istället nyttjandevärdet vid fastställandet av återvinningsvärdet. Beroende på företagens egna bedömningar kring värderingar skiljer sig detta värde och kan skapa sämre förutsättningar för redovisningens användare. Standarden bygger till stor del på subjektiva bedömningar där rederierna måste fastställa vissa faktorer för att beräkna återvinningsvärdet. Dessa faktorer påverkas av parametrar både direkt genom modeller samt indirekt genom faktorer som har påverkan på parametrarna. Detta kan skapa problem för användarna då det blir svårare att jämföra redovisningen mellan rederier.

Fartyg utgör en betydande del av tillgångarna för rederier. Som tidigare nämnt motsvarar fartyg cirka 45 % av balansomslutningen för Maersk 2009. Då nedskrivningsbehov föreligger för rederier kan därför den negativa effekten på balans- och resultaträkning bli omfattande och påverka företagets aktiekurs ofördelaktigt. Eftersom nedskrivningar har negativ påverkan på eget kapital ökar företagets skuldsättningsgrad vilket i sin tur påverkar företagets kreditvärdighet och tillväxt vid uteblivna investeringar (The Wall Street Journal Europe, 2008-10-25). Företagen blir tvungna att redovisa orealiserade förluster vilket kan tvinga dem att sälja tillgångar eller genomföra färre investeringar (The Wall Street Journal Europe, 2008-10-25).

Företag skall uppge tydligt hur nedskrivning utförts så att investeraren kan göra egen bedömning i frågan. Investerare är enligt IFRS de primära användarna av redovisningen och nyttjar denna som underlag för investeringsbeslut. Olikheter i redovisningen av nedskrivningar, på grund av ovanstående faktorer, kan leda till att jämförbarheten blir sämre och att investeringsbeslut fattas på felaktiga grunder.

Sedan införandet av IFRS 2005 har en djup lågkonjunktur inträffat under slutet av 2008 och hela 2009. Det är därför intressant att avspegla den perioden i ljuset av de goda föregående åren för att ställa redovisningsfrågan på sin spets.

Den här diskussionen leder fram till följande tre frågeställningar:

Vilka val har rederier gjort vid tillämpandet av IAS 36 under den rådande lågkonjunkturen?

Hur påverkas jämförbarheten mellan rederier av de subjektiva bedömningarna i IAS 36?

Finns det en koppling mellan alternativa faktorer och omfattning av nedskrivning?

1.3 Syfte

Syftet är att redogöra för hur rederibranschen redovisat enligt IAS 36 under en lågkonjunktur samt belysa skillnader i redovisningen mellan rederierna.

1.4 Avgränsningar

Som nämnts är rederibranschen intressant att undersöka i denna fråga då fartygen utgör en betydande del av balansomslutningen och nedskrivningar kan ha stor betydelse för resultat- och balansräkning. Då studien bedrivs under en begränsad tid krävs vissa avgränsningar för att kvalitetssäkra resultaten. Anledningen till att avgränsning sker till EES- området är den naturliga kopplingen till regelverket IFRS som är krav för börsnoterade koncerner inom det geografiska området. Valet att inkludera Stena kommer av att de använt IFRS sedan 2008 vilket gör det möjligt att utläsa konsekvenser av lågkonjunkturen i redovisningen. För att avgöra tidsrymden för studien har författarna utgått från den historiska konjunkturutvecklingen. Tidperioden är en halv konjunkturcykel, med början på toppen, under åren 2008-2009 då en sådan period bör innebära nedskrivningar av fartyg för rederier.

2. Metod

2.1 Introduktion till metodkapitlet

Studien avser att redogöra hur rederier tillämpat *IAS 36* under en lågkonjunktur samt hur företagen valt att definiera återvinningsvärdet. För att ge en bra bild av detta har författarna genomfört två typer av studier. En kvalitativ del som genomförs i form av intervjuer samt en kvantitativ studie som innefattar analys av 11 rederiers årsredovisningar under åren 2008 till 2009. Den främsta anledningen till att göra två typer av studier är att göra en så allsidig undersökning som möjligt då forskning på området kring redovisning av *IAS 36* i rederier är knapphändig. Enligt Patel & Davidson (2003) bör en explorativ studie genomföras med olika tekniker för att täcka informationsgapet.

2.2 Kvantitativ och kvalitativ studie

Studien är genomförd med både en kvantitativ och en kvalitativ del. Genom att komplettera den kvantitativa delen med en kvalitativ del har författarna möjlighet att klargöra och bekräfta det resultat den kvantitativa delen frambringat (Strauss, A. & Corbin, J., 1990). Den kvantitativa delen innefattas av numerisk data insamlad från årsredovisningar producerade av de för studien aktuella företagen. Den här metoden ger möjlighet att jämföra redovisningen av nedskrivningar mellan de aktuella företagen och om nedskrivning förelegat. Genom en kvantitativ studie framkommer inte alla antaganden och tillvägagångssätt företagen använt sig av. Det är därför en bristande faktor vid denna typ av metod. För att övervinna den bristen har författarna därför valt att även genomföra en kvalitativ del i studien. Den består dels av intervjuer med branschfolk och en redovisningsexpert samt kvalitativ granskning av årsredovisningar. Genom intervjuer får författarna en bättre redogörelse för processen kring nedskrivningar i branschen. Intervjuerna har genomförts med ett av de aktuella företagen och kan därför vara missvisande för branschen som helhet då intervjuobjektet uttrycker sina subjektiva bedömningar. Det problemet har författarna försökt undkomma genom intervju med en revisor för att få en mer objektiv syn på redovisningen.

2.3 Urval

Författarna har valt rederibranschen då denna innehar tillgångar som utgör stor del av rederiernas balansomsättning. Branschen är homogen där fartyg som tillgång kan inbringa intäkter både genom försäljning på en aktiv andrahandsmarknad och genom kassaflöden. Återvinningsvärdet enligt IAS 36 utgörs av just andrahandsmarknaden eller kassaflöden vilket gör branschen extra intressant att undersöka då kopplingen är tydlig.

Författarna utgick i första hand från en lista på noterade rederier inom Europa framtagen år 2007 av Anna Karin Pettersson, doktorand vid Göteborgs universitet, vid urvalet av rederier. Från den listan utläste författarna vilka rederier som är verksamma inom vilket rederisegment. Då listan var från år 2007 var uppgifterna tvungna att kontrolleras vilket gjordes genom dels undersökning av europeiska börser samt vilka rederier företagen klassificerat som sina konkurrenter i sina redovisningar. De rederier vars årsredovisning för år 2009 inte publicerats före 2010-05-03 har uteslutits på grund av studiens tidsbegränsning. Därmed återstod 11 stycken rederier för författarna att inkludera i studien.

Intervjuobjekt är valda utifrån rederiernas geografiska läge för möjlighet till personlig intervju. Rederiet är valt eftersom att de genomfört nedskrivningar och har en relativt öppen attityd till redovisningen. Val av redovisningsexpert har gjorts på kriterierna lång erfarenhet inom branschen samt förmedlad kontakt.

2.4 Insamling av information

2.4.1 Insamling av data ur årsredovisningar

Den kvantitativa delen av studien är baserad på årsredovisningar från de aktuella företagen. Metoden för att insamla den informationen blir därför genom sekundärkällor i framtagna av de aktuella företagen (Saunders, Lewis & Thornhill, 2003). Mängden dokument som samlas in motsvarar antalet undersökta företag och år studien avser att undersöka (Patel, R. & Davidson B., 2003).

Genom analys av årsredovisningar har författarna skapat sig en bild kring det aktuella ämnet och utifrån den insamlade data analyserat likheter och skillnader företagen emellan. Dessa skillnader innefattar omfattningen i nedskrivningar samt fastställandet av kassagenererande enheter och vilket återvinningsvärde som använts. Andra faktorer som undersökts i studien innefattar diskonteringsränta samt ålder och storlek på rederiernas flottor. Författarna har även gjort en studie över upplysningskraven i IAS 36 och huruvida dessa uppfylls av rederierna.

Författarna har valt att använda dataprogrammet Excel för att sammanställa datan från årsredovisningarna. Programmet är valt för att underlätta bearbetningen av den insamlade datan samt god erfarenhet där möjlighet till filtrering och sammanlänkning mellan värden är möjligt. Datainsamlingen genomfördes gemensamt parameter för parameter med två datorer för att säkerställa att ingen information gick förlorad och för att kvalitetssäkra processen. Vid överförandet av information från årsredovisningar till Excel-arken gjordes vissa antaganden. De företag som har möjlighet att frakta andra produkter än endast olja är inkluderade i studien. Författarna har gjort antagandet att den flotta som presenterats i årsredovisningen är den aktuella flottan för hela året. Vid oklarheter i studien har författarna sökt information om rederierna på deras hemsidor samt fört diskussioner för att gemensamt fatta konsekventa

beslut över hela undersökningen.

De undersökta parametrarna ur årsredovisningarna är framtagna i syfte att bidra till en allsidig slutsats till forskningsfrågorna. Parametrarna har använts för att analysera IAS 36 ifrån ett flertal olika perspektiv. Efter en granskning av IAS 36 har författarna inringat huvudkomponenter i standarden. Författarna har därefter studerat teorier kring faktorer som påverkar huvudkomponenterna. Det är i sin tur dessa faktorer som resulterat i de parametrar som undersökts i studien.

Den första framtagna parametern är huruvida nedskrivningar genomförts. Här har författarna även valt procent nedskrivningar av totala tillgångar exklusive årets nedskrivningar som nyckeltal för att enklare kunna jämföra rederierna. Därefter granskade författarna de val standarden ger redovisningsproducenterna utrymme till. Den första var hur kassagenererande enhet definierats följt av vilket återvinningsvärde som använts. Dessa parametrar är granskade då valet av omfattningen av kassagenererande enhet kan ha påverkan på nedskrivningar. Som beskrivs i bakgrunden finns misstanke om en kollapsad andrahandsmarknad vilket borde påverkat andrahandsmarknaden i branschen varför använd metod för återvinningsvärdet intresserat författarna. Diskonteringsränta har även granskats då denna har en stor inverkan vid beräkning av diskonterade kassaflöden som använts vid framtagande av nyttjandevärde. Författarna har även valt att granska rederiernas fartygsflotta med egenskaperna storlek, mätt i DWT, och den genomsnittliga åldern på rederiernas fartyg. Den sista parametern författarna granskat är hur väl rederierna valt att upplysa kring nedskrivningsprövningarna. Där har de krav på upplysningar fastställda i standarden granskats och jämförts med de upplysningar rederierna lämnat i årsredovisningarna.

2.4.2 Insamling av referenser

Litteraturstudier har genomförts med hjälp av databaser tillhandahållna av Göteborgs Universitet. Författarna har använt sig av en lista på sökord framtagna för att genomföra sökandet på ett effektivt sätt. Vid sökningarna användes beprövad sökningsmetodik så som; kombination av orden ”och”, ”eller” samt citationstecken. Träffarna har därefter granskats för att finna artiklar relevanta för studien. Vid genomläsning av artiklarna har författarna även funnit referenser kopplade till ämnet vilka bör ses som tillförlitliga då de vetenskapliga artiklarna delvis är baserade på dessa. Problem har uppkommit då sökorden gett stora träffar samt att vissa tidsskrifter inte funnits i varken fulltext eller tillgängliga vid Göteborgs Universitets bibliotek. För att överkomma problemen har vi med framgång dels tagit hjälp av bibliotekarierna anställda vid Göteborgs Universitet samt direkt kontakt med tidigare ledamoten i IASB Kathryn Cearns angående artiklar skrivna av henne.

2.4.3 Intervjuer

Intervjuer har genomförts både med anledning att fastställa ämne och frågeställningar samt med syfte att genomföra den kvalitativa delen av studien. Genom kontakt med Håkan Friberg och Roger Lindgren på Sveriges redareförening, verkställande direktör respektive ansvarig för ekonomifrågor, har författarna skapat sig insikt i branschen och frågor kring nedskrivningar. Dessa intervjuer gjordes per telefon i ett tidigt stadium av studien och genomfördes med en ostrukturerad intervjuemetod där intervjuobjektet talade fritt om ämnet vilket gav möjlighet till ny information för författarna (Saunders, Lewis & Thornhill, 2003).

Studiens kvalitativa del är avsedd för att ge författarna en bild av när, hur och varför rederier genomför sina nedskrivningar. Anledningen till att göra en kvalitativ undersökning av detta är att författarna inte genom tidigare studier eller litteraturgenomgång hittat teorier kring nedskrivningar kopplat till rederibranschen och därför är i behov av att själva skapa sig en djupare förståelse. Studien har genomförts genom intervjuer med rederier där avsikten är att genom öppna frågor få ett brett perspektiv i när, hur och varför nedskrivningar görs. Insamlingen av information till den kvalitativa studien har genomförts med halvt strukturerad metod där frågor är bestämda på förhand men öppet skrivna för att ge möjlighet till vidare utläggning av intervjuobjektet i frågan (Saunders, Lewis & Thornhill, 2003).

I en inledande fas utförde författarna en kvalitativ undersökning med ett rederi som använder IAS 36 i sin redovisning för att undersöka hur de går tillväga vid värdering och genomförandet av nedskrivningar i bolaget. Författarna avser även att utreda vilka faktorer, såsom konjunktur och kontraktstider, som påverkar värderingen och nedskrivningarna. En annan del i undersökningen omfattar hur bolagen använder sig av kassagenererande i sin redovisning och om detta påverkar nedskrivningarna.

En auktoriserad revisor har även intervjuats för att få en bättre insikt i redovisningen av IAS 36. Vald revisor är Helen Olsson Svärdröm som är auktoriserad revisor och partner på PriceWaterhouseCoopers i Göteborg. Även här har intervjun genomförts med halvstrukturerad teknik för att författarna skall kunna styra informationen i svaren samtidigt som författarna vill inbjuda för diskussion (Saunders, Lewis & Thornhill, 2003).

Vid genomförandet av intervjuerna har båda författarna medverkat i diskussioner som resulterat av frågorna samt antecknat svaren för att skapa en större förståelse och säkerställa att all information uppfattas på ett konsekvent sätt. För att kvalitetssäkra tolkningarna av svaren i intervjuerna har författarna stämt av med intervjuobjekten att vad som skrivits är vad intervjuobjekten åsyftat.

2.4.4 Validitet

Ett problem som författarna ställts inför är att införskaffa relevant data för att kunna besvara forskningsfrågan. I vissa fall finns inte exakta data varför författarna måste anpassa sig efter data publicerad i årsredovisningarna samt offentliggjorda på företagens hemsidor (Jacobsen, D. I., 2002) . Det kan innebära att posten motsvarar en vidare definition än som önskats vilket minskar validiteten i datan. Exempel på detta är då fartygen som tillgång inte redovisas för sig utan inkluderade i segmentens totala tillgångar. Detta har författarna varit medvetna om och använt så snäva poster i årsredovisningarna som möjligt samt varit konsekventa i datainsamlingen.

2.4.5 Reliabilitet

Vid en kvantitativ studie av denna art, där flertal poster i årsredovisningarna utgör variabler för studien, finns en risk för felaktigheter då variablerna och fallgröparna är många. Eftersom olika företag presenterar sin redovisning på olika sätt skapar detta även risk för fel i datainsamlingen. Dessa osäkerheter kan minska studiens trovärdighet varför det är viktigt för

författarna att vara medvetna om problemen. Författarna har ökat reliabiliteten i studien genom att gemensamt samla in datan för att undvika subjektiva tolkningar. Författarna inledde datainsamlingen med att bekanta sig med utformningarna av årsredovisningar inom rederibranschen. Detta underlättade för datainsamlingen då författarna var bekanta med hur information presenterades i årsredovisningarna. Den fortsatta studien anpassades därmed efter den tillgängliga informationen för att kunna vara så konsekventa i studien som möjligt. Reliabiliteten i den kvalitativa studien stärks av intervjuobjektens yrkestillhörighet där den auktoriserade revisorn har utbildning inom regelverket och de två övriga intervjuobjekten har daglig insyn i branschen (Jacobsen, D. I., 2002).

2.4.6 Källkritik

Årsredovisningar

Årsredovisningarna är producerade av rederierna själva och granskade av en revisionsbyrå. En revisionsbyrå granskar inte alla komponenter i en årsredovisning vilket kan medföra vissa felaktigheter i redovisningen. Dock får årsredovisningarna anses som en tillförlitlig källa.

Intervjuer

Intervjuerna är genomförda med anställda på en revisionsbyrå samt ett rederi. Objekten har svarat på intervjufrågorna i egenskap av anställda på det aktuella företagen. Det medför att vissa frågor inte kan besvaras fullt ut på grund av företagshemligheter eller tystnadsplikt. Ett sådant problem har undvikits till största mån genom att intervjuobjekten valt att tala i generella termer.

Vetenskapliga artiklar

De vetenskapliga artiklar författarna använt sig av i studien är publicerade i ansedda akademiska tidskrifter vilka genomför kvalitetskontroll av innehållet innan publicering. Vetenskapliga artiklar måste dock beaktas med viss reservation då de ligger till grund för framtida forskningsanslag för författarna i fråga och resultatet kan vara styrt efter att finna nya sensationella upptäckter.

Facklitteratur

Den facklitteratur författarna valt att inkludera i studien är samtliga välkända och används i flera fall som kurslitteratur på Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet. Den facklitteratur som är skriven av Aswath Damodaran är även internationellt erkänd. Kritik mot facklitteratur kan dock riktas mot att de är skrivna med författarnas subjektiva uppfattning om ämnet.

Dagspress

Informationen hämtad från dagspress som författarna anser Dagens Industri och The New York Times tillhör det journalistiska överskiktet för trovärdighet. Dock kan tryckfel och misstolkningar ske.

2.5 Metod för analys och slutdiskussion

Vid producerandet av analyskapitlet har författarna utgått från uppsatsens syfte och problemfrågeställningar för att analysera resultatet presenterat i empirin. Vidare har författarna strukturerat analysen efter de faktorer och variabler från IAS 36 som påverkar

nedskrivningsprocessen följt av de upplysningskrav standarden kräver. Analysen avslutas med den övergripande frågan om redovisningens jämförbarhet i anslutning till IAS 36.

Metoden författarna använt sig av vid analysen är genom sammanställning av resultatet från de olika delarna i empirin som rör samma område. Genom det har författarna skapat en övergripande bild av situationen som sedan analyserats utifrån de olika resultaten i studien och svaren i intervjuerna. I analysen har situationer belysts från olika vinklar och argument vägts mot varandra.

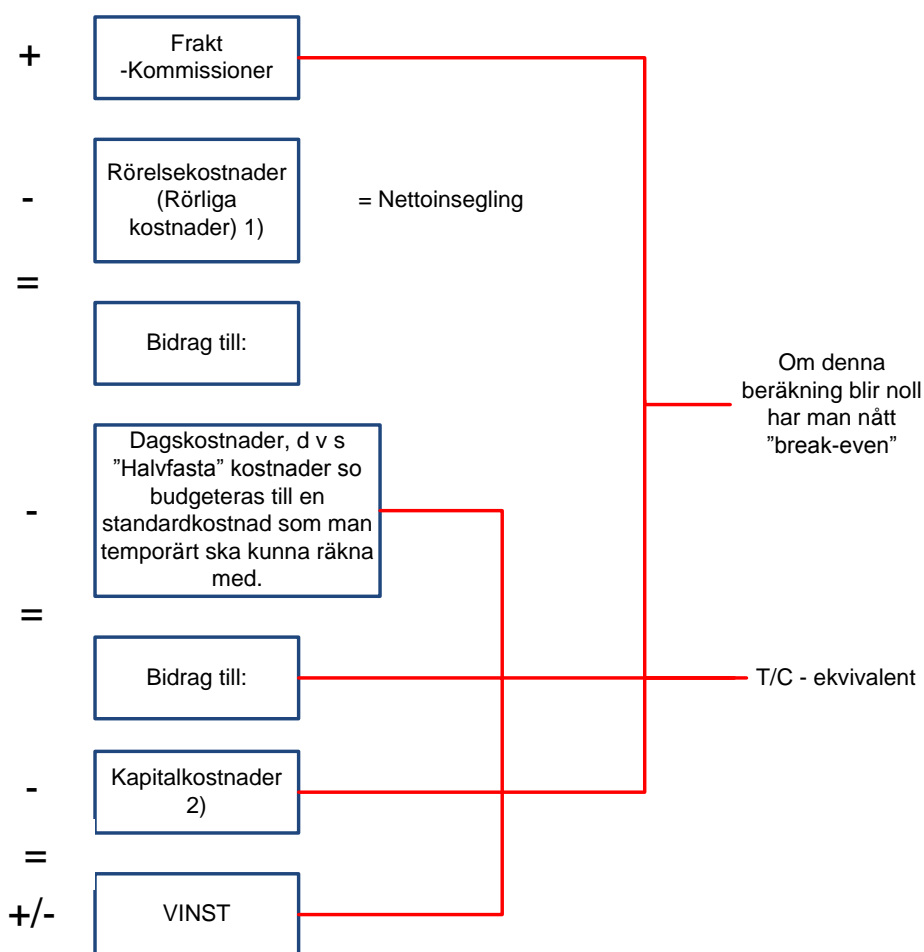
Slutdiskussionen är strukturerad efter problemfrågeställningarna för att ge en tydlig koppling till vilka frågor studien avser att svara på samt hjälpa läsaren i att finna svaren. Problemfrågeställningarna är i sin tur strukturerade efter analysstrukturen för att skapa enhetlighet samt underlätta kopplingen mellan analys och slutdiskussion. Själva slutsatserna är baserade på motsvarande område i analysen och uttrycker vad författarna kommit fram till genom studien.

3. Teori

3.1 Rederinäringen

Karaktäristiskt med rederinäringen är de höga marknadssvängningarna i branschen. Fraktrater, nybyggnadspriser och andrahandspriser är mycket volatila och svåra att förutsäga. Rederinäringen består av två huvudgrenar, en med frakt samt en med handel av fartyg. Svängningarna är stora i både fraktrater och värden på fartyg varför det är viktigt att förvalta fartygen på rätt sätt. Att administrera fartyg effektivt är mycket komplext. Det gäller att ha timing och kunna ta rätt beslut vad gäller inköp och försäljning av fartyg samt att välja rätt kontrakt och rutter för fartygen. Branschen är mycket kapitalintensiv då ett oceangående fartyg till exempel kan kosta mellan hundra och tusen miljoner kronor. Ett annat skäl till detta är att fartygens livslängd är relativt kort i jämförelse med anskaffningskostnaden. Finansieringen av fartygen är dyr och ett fartyg genererar sällan tillräckligt mycket kassaflöde för att finansieras först vid slutet av sin livslängd. Rederiernas förutsättningar förändras snabbt med förändringar i valutor och bunkerpriser varför ett rederi som tagit rätt strategiska beslut, på så kort tid som ett decennium, kan klättra högt upp på marknaden. Dessa faktorer bidrar till problematiken kring att räkna ut fartygens intjäningsförmåga vilket visas i figur 3.1.1 (Sjöfartens bok, Januari 2009).

Modell för fraktkalkyl enligt bidragsmetoden



- 1) De rörliga kostnaderna i resekalkylen kan man med en annan terminologi även kallas särkostnader.
- 2) I kalkylerade kapitalkostnader ingår ränta på eget kapital, d v s i efterkalkyl och resultaträkning innebär täckning av denna ränta att man har gjort en "vinst".

Figur 3.1.1 (Sjöfartens bok, Januari 2009)

3.2 IAS 36

Det utkastet som sedan blev IAS 36 skrevs år 1997. Efter ett år av ytterligare bearbetning fastställdes standarden och trädde ikraft juli år 1999 (IAS Plus). Enligt första punkten i IAS 36 är syftet med standarden att säkerställa att en tillgångs värde inte överstiger återvinningsvärdet samt beskriva de metoder som används för att säkerställa det. Vidare anger punkten hur företagen fastställer återvinningsvärdet för en tillgång och vilka alternativ som finns för att identifiera en tillgång. Om återvinningsvärdet visar sig vara lägre än det bokförda värdet på tillgången skall nedskrivning ske till detta värde.

3.2.1 Beräkning av återvinningsvärdet

Återvinningsvärdet är det högre värdet av nyttjandevärdet och det verkliga värdet reducerat med försäljningskostnader för en tillgång. Enligt punkt 19 i standarden behöver ett företag inte beräkna båda värdena om det visar sig att det först beräknade värdet redan överstiger det

bokförda värdet. IAS 36 ger möjligheten att vid de tillfällen en tillgång är del av en större grupp av tillgångar som tillsammans ger upphov till ett kassaflöde och är beroende av varandra för att inbringa kassaflödet finns möjlighet att värdera tillgångarna tillsammans i en så kallad kassagenererande enhet vilket behandlas längre bak i kapitlet.

3.2.1.1 Verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde

Verkligt värde definieras i punkt 25 som “...det pris som finns i ett bindande avtal mellan två kunniga parter som är oberoende av varandra och har ett intresse av att transaktionen genomförs, justerat för sådana kostnader som är direkt hänförliga till försäljningen av tillgången”. Vidare anger standarden att om en tillgång handlas på en aktiv marknad kan verkligt värde minus försäljningskostnader fastställas genom det aktuella priset på marknaden för en motsvarande tillgång reducerat med de kostnader som är hänförliga till en försäljning.

Vid beräkning av nyttjandevärdet anger punkt 30 i IAS 36 fem punkter att beakta vid beräkning av kassaflödet. Den första är att företaget skall genomföra en uppskattning av de framtida kassaflöden som tillgången förväntas generera följt av uppskattning kring de variationer i kassaflödet som kan tänkas uppträda under tidsperioden. Den tredje punkten företaget måste beakta är hur pengars tidvärde förväntas påverkas under tidsperioden. Detta tidsvärde fastställs med en riskfri ränta. De två sista punkterna är att man skall beakta priset för att bära de osäkerheter som är förenade med tillgången samt att slutligen beakta andra faktorer som har prispåverkan på marknaden. När kassaflödet är uppskattat skall detta diskonteras till nuvärdet vilket motsvarar värdet på tillgången.

Uppskattningarna av kassaflödet skall enligt punkt 33 baseras på rimliga och verifierbara antaganden vilka återspeglar företagsledningens ekonomiska bedömningar. Uppskattningarna av kassaflöden skall vara baserade på de senaste prognoserna och budgetarna som är framtagna av företagsledningen och skall inte omfatta en tidshorisont längre än fem år om det inte föreligger goda skäl att använda en längre tidshorisont. Slutligen skall perioden som efterföljer tidsperioden för prognoser och budgetar uppskattas med oförändrad eller avtagande tillväxttakt. Även här finns möjlighet att göra andra bedömningar då goda skäl föreligger.

3.2.2 Definition av Kassagenererande enhet

Vid de tillfällen det inte går att fastställa ett värde på en tillgång behandlas istället den kassagenererande enheten tillgången tillhör beröras av IAS 36 enligt punkt 66. I den efterföljande punkten fastställs att återvinningsvärdet för en tillgång inte kan bestämmas om dels då nyttjandevärdet och verkligt värde minus försäljningskostnader inte ligger nära varandra, samt om kassaflödet genererat av tillgången är i hög grad beroende av andra tillgångar. Den kassagenererande enheten behandlas i standarden på samma sätt som en enskild tillgång vad det exempelvis gäller fastställande av återvinningsvärde.

3.2.3 Upplyningskrav

När ett företag genomfört nedskrivning av en tillgång som är väsentlig skall upplysningar kring nedskrivningsprocessen anges i noterna till redovisningen. Det är sju upplysningar som skall lämnas i samband med en väsentlig nedskrivning och är angivna i punkt 130. Den första upplysningen anger att företaget skall ange de omständigheter som lett till nedskrivningen

följt av det belopp som motsvarar den aktuella nedskrivningen. Därefter skall företaget uppge vilken karaktär tillgången har och om företaget använder *IFRS 8* i redovisningen skall det även anges till vilket segment tillgången hör. Det fjärde upplysningskravet kräver en beskrivning av enheten, nedskrivningsbeloppet per segment om redovisning enligt *IFRS 8* används och uppgift om definition av kassagenererande enhet förändrats. I den femte upplysningen skall anges vilket återvinningsvärde som använts. Vidare innefattar de två sista kraven den grund som använts för att fastställa verkligt värde minus försäljningskostnader respektive nyttjande värdet.

3.3 Tillgångar

IASB:s föreställningsram definierar tillgång som; ”*en resurs över vilken företaget har det bestämmande inflytandet till följd av inträffade händelser och som förvänta innebära ekonomiska fördelar för företaget på framtiden*”.

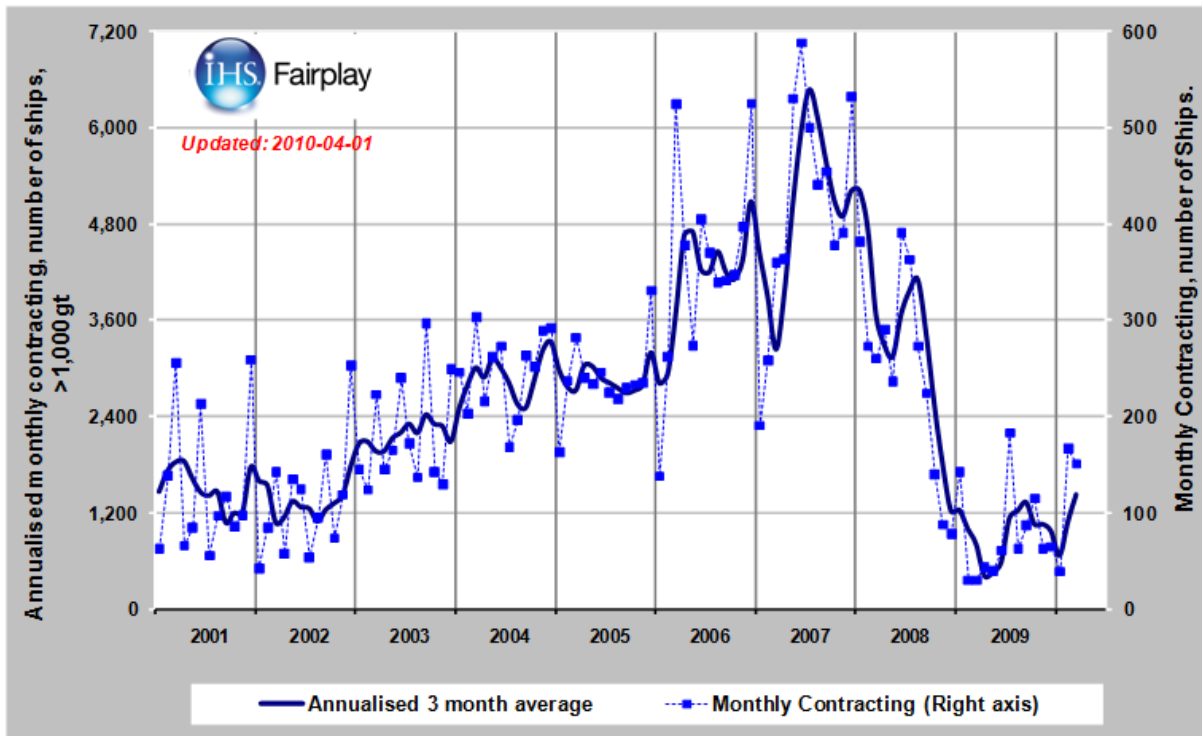
3.4 Konjunktur

När oroligheterna på kreditmarknaden, som startade under år 2007, nådde börsen hösten år 2008 utlöstes början på den värsta recessionen sedan 1930-talet. Nedgången i konjunkturen slog negativt mot efterfrågan inom industrin och ledde till en starkt försämrad ekonomi världen över (nytimes.com, 2010).

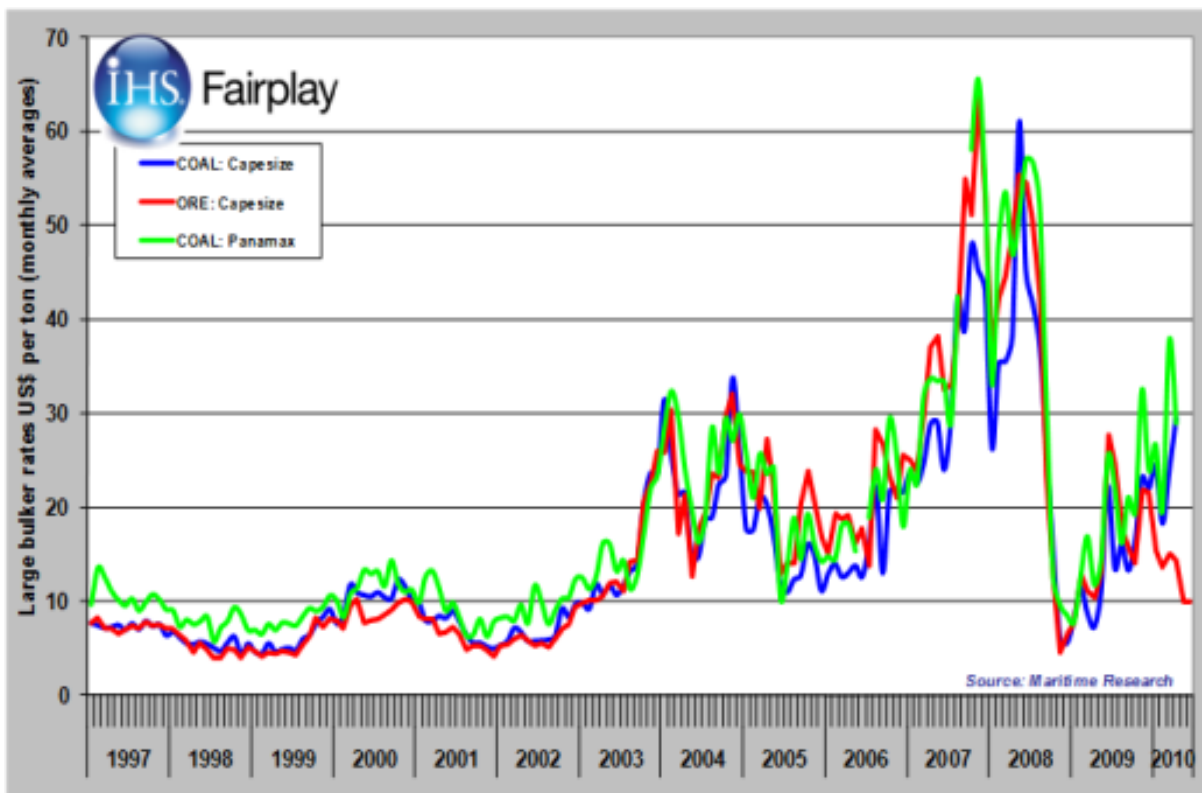
Nedgången i rederibranschen började redan i mitten av år 2007 med kraftig nedgång i ordergång under andra halvåret. Marknaden var volatil under första hälften av år 2008 och finanskrisens påverkan på börsen resulterade i ett fall i ordergång motsvarande 30 % under perioden september till årsslutet och fortsatte ned i början av år 2009 (IHS Fairplay, 2010). Utvecklingen av månadsvis kontraktering presenteras i Graf 1.1 nedan.

Den minskade efterfrågan på frakt slog hårt mot fraktpriset på stora bulkfartyg då det föll med 92% under hösten år 2008. Åren som ledde fram till kraschen var präglade av en tydligt uppåtgående trend som blev väsentligt brantare under år 2007. Under år 2009 har dock marknaden återhämtat sig något men motsvarar dock endast prisnivåer från år 2005.

För den mindre bulkfartygsklassen, Aframaxtankers, har prisutvecklingen under den senaste 15 åren varit mycket mer volatil än för stora fartyg och 2008 års prisnedgång följdes av ytterligare nedgång under år 2009. Prisnivån för år 2009 är därmed den lägsta nivån på över 12 år.



Graf 3.4.1. Orderingång (IHS Fairplay, 2010)



Graf 3.4.2. Pris per ton, stora bulkfartyg (IHS Fairplay, 2010).

3.5 Värdering genom kassaflödesberäkning

Det finns flera olika metoder vid nuvärdesberäkning av framtida kassaflöden. De främsta skillnaderna metoderna emellan beror på uppskattad tillväxt i kassaflödena samt tidshorizonten för genererandet av kassaflöden. Den generella modellen diskonterar de uppskattade kassaflödena för varje år till nuvärdet där summan av dessa motsvarar det totala värdet, se ekvation 3.5.1. I ekvation 3.5.1. tas inte tillväxt i beaktande. För att göra detta används vanligtvis stegvisa modeller för att beräkna nuvärdet där hänsyn även tas till olika tillväxtgrader. En vanlig modell för sådan beräkning är tvåstegsmodellen. I en tvåstegsmodell, vilken presenteras i ekvation 3.5.2, antas en tidsperiod med hög tillväxt följt av en oändlig period av konstant tillväxt för kassaflödena (Damodaran, A., 2002).

$$V_0 = \sum \frac{KF}{1 + WACC^t}$$

Ekvation 3.5.1. Nuvärdesberäkning
(Damodaran, A., 2002)

$$V_0 = \frac{KF_0 \times (1 + g) \times \left(1 - \frac{(1 + g)^t}{(1 + WACC)^n}\right)}{WACC - g} + \frac{KF_{t+1}}{(WACC - g_t) \times (1 + WACC)^t}$$

Ekvation 3.5.2. Tvåstegsmetod.

V_0 =Nuvärdet av framtida kassaflöden

KF_0 =Kassaflödet år 0

KF_{t+1} =Kassaflödet vid slutet av tiden t

t=tid

g=tillväxt

g_t =konstant tillväxt vid tiden t

WACC=Vägda genomsnittliga kapitalkostnaden

(Damodaran, A., 2002)

Vid värdering av tillgångar som genererar kassaflöden följs samma principer som för traditionell värdering genom nuvärdesberäkning av framtida kassaflöden. För tillgångar som genererar kassaflöde finns det dock fyra steg vid värderingen att ta hänsyn till. Det första är att bestämma om kassaflödet från tillgången genereras till företaget, som i fallet med fartyg, eller till eget kapital. Därefter skall värdet för tillgången vid slutet av uppskattningsperioden bestämmas. Det tredje steget är vilken diskonteringsränta som skall användas. För en tillgång som genererar kassaflöde till företaget används kapitalkostnaden som diskonteringsränta då det rör sig om kassaflöde före skulder. En utförligare diskussion kring diskonteringsränta följer i nästa avsnitt. Det fjärde och sista steget är att genomföra nuvärdesberäkningen av framtida kassaflöden för att fastställa värdet på tillgången (Damodaran, A., 2002).

3.6 Diskonteringsränta

Enligt IAS 36 punkt 55 skall diskonteringsräntorna anges i redovisningen och uttrycka de marknadsmässiga bedömningarna av pengars tidsvärde samt de risker kassaflödet är förenat med. Vidare fastställs i punk bilaga A punkt 17 att det finns tre ansatser till beräkning av diskonteringsräntan. Dessa är företagets vägra genomsnittliga kapitalkostnad (WACC), företagets marginella upplåningsränta och andra marknadsmässiga upplåningsräntor.

Husmann och Schmidt (2008) kom fram till att WACC är den enda av de tre alternativen som är lämplig vid redovisning enligt IFRS och att de andra två bör tas bort eller definieras tydligare. De menar att de antaganden och justeringar som behövs göras för att använda den marginella upplåningsräntan baseras på samma information som WACC behöver och om den informationen är tillgänglig kan WACC lika gärna användas då den kräver färre resurser (Husmann, S. & Schmidt, M., 2008).

WACC är en väl använd beräkning av kapitalkostnaden inom företagsekonomi och består av summan av de vägda genomsnitten av marknadens avkastningskrav och kreditkostnaden. Beräkningen av WACC är presenterad i Ekvation 3.6.1. nedan. När risken associerad med ett kassaflöde ökar medför det även att riskpremien, och därmed avkastningskravet, ökar för att kompensera för den ytterligare risk investeringen innebär. Avkastningskravet kan exempelvis beräknas med hjälp av Capital Asset Pricing Modell (CAPM) där riskpremiens påverkan på avkastningskravet dessutom är beroende av den icke diversifierbara risken associerad med investeringen (Damodaran, A., 2002). Denna risk kan dock företagen själva minska genom att delge marknaden mer omfattande företagsinformation och leder till en lägre kapitalkostnad (Barry, C. & Brown, S., 1985). Kreditkostnaden är även den påverkad av risk där kreditkostnaden ökar när risken för utebliven betalning är större och kreditgivaren då kräver en större premie. Den premien är i sin tur påverkad av två faktorer. Den första är skillnaden mellan kassaflöden genererade och företagets betalningsskyldighet där risken minskar när gapet blir större. Den andra faktorn är volatiliteten i kassaflödena där risken minskar då volatiliteten är mindre (Damodaran, A., 2002).

$$WACC = \text{Avkastningskrav} \times \frac{T}{T+S} + \text{Kreditkostnad} \times \frac{S}{T+S}$$

T = Tillgångar
S = Skulder

Ekvation 3.6.1 . *Weighted Average Cost of Capital* (Damodaran, A., 2002)

3.7 Redovisningsteori

Det finns en mängd teorier kring vad som påverkar företags beslut om val av redovisningsmetoder. Valen påverkar i sin tur bedömningar som användarna av redovisningen skall tolka och ta sina beslut kring. En teori i ämnet är "*Positive accounting theory*" där man anser att det finns vissa faktorer som har stor påverkan på tillvägagångssätt. Teorin utgår ifrån att individer agerar för att maximera sin och företagets nytta . Faktorer som enligt teorin påverkar tillvägagångssättet är kreditkostnader (Riahi-Belkaoui, A., 2000).

För investerare är en jämförbar redovisning vital för att kunna ta rätt beslut vid kapitalplaceringar (Marton, J., 2009). Enligt IASBs *Föreställningsram* vill investerare kunna jämföra företags; *finansiella ställning, resultat och förändringar i den finansiella ställningen över tid*. IASB strävar mot en principbaserad redovisning som öppnar för ledningars egna subjektiva bedömningar. Detta skall enligt IASB öka relevansen i redovisningen då det anses att ledningen har den bästa möjligheten att spegla företagets ekonomiska händelser i redovisningen. Subjektiva bedömningar kan till exempel omfatta bedömningar kring faktorer kring bestämmande av diskonteringsränta. Då dessa subjektiva bedömningar är svåra och komplex skapar det problem för användarna och frågan är då om jämförbarhet uppnås (Marton, J., 2009). Problemen kan uppstå då företagsledningen har incitament att styra

redovisningen på ett visst sätt (Kathryn Cearn, 1999b). Dock är jämförbarhet även svårt att uppnå även om viljan finns (Marton, J., 2009).

Jämförbarhet är en bidragande faktor till att investerarens kapitalkostnader är på en låg nivå. Sedan införandet av IFRS i EU har kapitalkostnaderna sänkts med i genomsnitt 47 baspunkter enligt en undersökning gjord mellan åren 1995-2006. I studien konstaterades att orsakerna till de lägre kostnaderna av kapital är beroende av en gedigen rapportering från företagen samt ökad jämförbarhet (Siqi Li, 2010). Enligt föreställningsramen är det dock viktigt att inte förväxla jämförbarhet med företag som konstruerar sin redovisning på exakt samma sätt. Detta bidrar enligt föreställningsramen endast till reducerad relevans och tillförlitlighet i redovisningen (Marton, J., 2009). Det finns dock de som stödjer teorin kring enhetlighet i redovisningen. De hävdar att detta reducerar differentierad redovisningsteknik samt otillräcklig redovisning. Fortsättningsvis hävdar sympatisörerna till teorin att det bidrar till en meningsfull jämförbarhet mellan företag. De menar även att detta återställer tilliten hos användarna och förenklar regeringars reglering av redovisningen. Den motsatta teorin kring hur jämförbarhet skapas är den flexibla teorin. Sympatisörer till denna teori hävdar att en hård enhetlig redovisning ökar risken till att relevant information går förlorad då en och samma regel skall styra olika typer av händelser. De menar dock att total jämförbarhet är ett omöjligt mål om redovisningsprinciper inte tar hänsyn till alla olika typer av situationer. Olika omständigheter samt omständigheters variabler kräver olika typer av redovisnings tekniker anser anhängarna till teorin. (Riahi-Belkaoui, A., 2000) Det är enligt *Föreställningsramen* även viktigt att företag informerar om ändringar i redovisningsprinciper samt hur man redovisat under tidigare perioder.

3.8 Kassagenererande enhet

Enligt IAS 36 punkt 6, definieras en kassagenererande enhet som; *”den minsta identifierbara grupp av tillgångar som vid en fortlöpande användning ger upphov till inbetalningar som i allt väsentligt är oberoende av andra tillgångar eller grupper av tillgångar”*.

Kathryn Cearn (1999b) anser att det största problemet med definitionen av kassagenererande enheter att det är en subjektiv bedömning och att det därmed finns öppningar för missbruk. Svårigheten hänger samman med problemet att allokera företagets kassaflöde med olika tillgångar. Då företag genererar kassaflöden är detta ofta en konsekvens av flera tillgångar som tillsammans bidrar till ett kassaflöde (Smith, D., 2006). I denna symbios finns tillgångar som genererar kassaflöden i sig men även tillgångar som i sig inte genererar ett kassaflöde men är en vital del i processen för företaget (Cearn, K., 1999b). Dock kan en tillgång enligt IAS 36 som inte ger upphov till inkomster vara en kassagenererande enhet om det finns möjligheter till internpriser. Vid en nedskrivningsprövning av en kassagenererande enhet utgår man från det kassaflöde som enheten gemensamt ger upphov till eller försäljningsvärdet av hela enheten minus försäljningskostnader. Detta jämförs därefter med en sammanställning av det redovisade värde av de tillgångar som ingår i den kassagenererande enheten. Om återvinningsvärdet visar sig vara lägre än det redovisade värdet skall nedskrivningsbeloppet först avse goodwill i den kassagenererande enheten för att sedan fördelas schablonmässigt över enhetens tillgångar (Cearn, K., 1999b).

4. Empiri

4.1 Undersökta faktorer

4.1.2 Nedskrivningar

I årsredovisningarna har författarna noterat om och i så fall hur stora nedskrivningarna har varit. Genomgången av årsredovisningar för åren 2008 och 2009, som presenteras i tabell 4.1.2.1, visar på skillnader gällande nedskrivning mellan rederierna. Under år 2008 genomförde 45 % av rederier nedskrivningar. Störst nedskrivningar för både år 2008 och år 2009 gjorde Nordic tankers med totalt 170 miljoner dollar. Även Maersk och Stena gjorde nedskrivningar båda åren men under år 2009 var nedskrivningarna betydligt större för de tre rederierna. Under år 2008 genomförde även Fisher and Sons PLC och D/S Norden nedskrivningar dock av mindre storlek.

De resterande 55 % av de undersökta rederierna har inte gjort nedskrivningar varken år 2008 eller år 2009.

Rederi	2009		2008	
	Nedskrivningar	% av totala tillgångar exklusive årets nedskrivningar	Nedskrivningar	% av totala tillgångar exklusive årets nedskrivningar
Concordia	Nej		Nej	
Euronav	Nej		Nej	
Nordic Tankers	84,835 M us	27,77%	8500000 Us \$	4,50%
Torm	Nej		Nej	
I.M. Skaugen SE	Nej		Nej	
Odfjell	Nej		Nej	
Fisher (James) & sons PLC	Nej		107000 En £	0,04%
Marenave Schiffahrts AG	Nej		Nej	
D/S Norden	Nej		3879000 Us \$	0,20%
Maersk Tankers	1651000000 Dkk	9,09%	61000000 Dkk	0,50%
Stena	150000000 Sek	3,00%	85000000 Sek	0,02%

Tabell 4.1.2.1. Nedskrivningar.

4.1.3 Definition av Kassagenererande enhet

Författarna har delat upp de olika definitionerna på kassagenererande enhet (KGE) i fem identifierade kategorier. I tabell 4.1.3.1. redogör författarna för vilka rederier som gjort nedskrivningar och till hur stor del av totala tillgångar exklusive årets nedskrivningar, samt hur de valt att definiera KGE över de två undersökta åren.

Av de rederier som tydligt definierat KGE är det endast tre som varit konsekventa i definitionen mellan åren 2008-2009. Enligt IAS 36 skall ett företag uppge när de valt att ändra definitionen av KGE och varför valet är gjort. I avsnitt 4.1.8. utläses det inte är gjort i något av fallen. Under år 2009, då största nedskrivningar genomförts, har de rederier som genomför

nedskrivning varit otydliga i sin definition av KGE med undantag för Maersk som varit otydliga. D/S Norden och Fisher & Sons PLC, som endast gjorde nedskrivningar under år 2008, har dock varit konsekventa i sin definition av KGE. Båda rederierna har definierat KGE i enlighet med segment. Den vanligaste definitionen är KGE per segment dock tätt följd av oklar definition.

- | |
|-----------------------|
| 1 Fartygsflottan= KGE |
| 2 Varje fartyg = KGE |
| 3 Varje segment = KGE |
| 4 Otydligt |

Namn	2009		2008	
	% av totala tillgångar exklusive årets nedskrivningar	Kass E Förklaring	% av totala tillgångar	Kass E Förklaring
Concordia		1		4
Euronav		3		4
Nordic Tankers	27,77%	4	4,50%	2
Torm		3		3
I.M. Skaugen SE		4		3
Odfjell		3		2
Fisher (James) & sons PLC		3	0,04%	3
Marenave Schiffahrts AG		4		4
D/S Norden		3	0,20%	3
Maersk Tankers	9,09%	4	0,50%	4
Stena	3,00%	4	0,02%	4

Tabell 4.1.3.1. Kassagenererande enhet.

4.1.4 Återvinningsvärde

Studien visar att den vanligaste metoden att fastsätta återvinningsvärdet är genom nyttjandevärdet då det har använts i samtliga fall med undantag för två av de som skrivit ned tillgångar. Vald metod är dock inte konsekvent för rederierna över åren, vilket IAS 36 inte heller kräver. En skillnad rederierna emellan är uppskattningen av verkligt värde där både Nordic Tankers och D/S Norden använt sig av detta samtidigt som Marenave Schiffahrts AG uppskattar i sin årsredovisning att andrahandsmarknad saknas för år 2008 vilket enligt rederiet omöjliggör användning av verkligt värde. Den vanligaste metoden för fastställande av återvinningsvärdet är dock genom uppskattning av nyttjandevärdet som använts i 75 % av fallen där nedskrivning genomförts. Vid beräkning av nyttjandevärdet skiljer sig diskonteringsräntan åt mellan företagen.

Under år 2009 var spridningen strax under 6 procentenheter där Euronav noterades för en diskonteringsränta på 4,75 % medans Maersk använde sig av en diskonteringsränta på 10,5 %. Här bör även noteras att Euronav inte genomförde någon nedskrivning för året. Den

genomsnittliga diskonteringsräntan för året noterades till något högre än år 2008 på 8,18 %. Detta resultat presenteras i tabell 4.1.4.1.

Under år 2008 var spridningen ca 6 procentenheter mellan Maersk Tankers på 10 % och Odjefjell på 4 %. Det bör noteras att Odjefjell inte genomförde någon nedskrivning för året. Den genomsnittliga diskonteringsräntan för samtliga rederier inkluderade i studien var 6,67 % för år 2008. Det innebär att under år 2008 hade samtliga rederier som genomförde nedskrivningar en högre diskonteringsränta än genomsnittet. Det här resultatet presenteras i tabell 4.1.4.2.

2009				
Namn	Nedskrivningar	Nyttjandevärde	Verkligt värde	Diskonteringsränta
Concordia		Oklar	Mäklare	Oklar
Euronav		Oklar	Oklar	4,75% WACC
Nordic Tankers	27,77%	Använt, ledning	Mäklare	9,2% WACC
Torm		Ledning	Ledning	9% WACC
I.M. Skaugen SE		Ledning	Mäklare	9,6% WACC
Odfjell		Oklar	Oklar	5,53% WACC
Fisher (James) & sons PLC		Använt, ledning	Mäklare	9,89% WACC
Marenave Schiffahrts AG		Använt, ledning	Oklar	7,82% WACC
D/S Norden		Använt, ledning	Oklar	8%
Maersk Tankers	9,09%	Använt, ledning	Oklar	10,50%
Stena	3,00%	Använt, ledning	Mäklare	7,5% WAACC

Tabell 4.1.4.1. Återvinningsvärde år 2009.

2008				
Namn	Nedskrivningar	Nyttjandevärde	Verkligt värde	Diskonteringsränta
Concordia		Oklar	Oklar	Oklar
Euronav		Oklar	Oklar	Oklar
Nordic Tankers	4,50%	Nej	Använt, mäklare	8,00%
Torm		Ledning	Mäklare	9%
I.M. Skaugen SE		Ledningen	Ledningen	9,6% WACC
Odfjell		Ledningen	Oklar	4,1% WACC
Fisher (James) & sons PLC	0,04%	Använt, ledningen	Ledningen	9,0% WACC
Marenave Schiffahrts AG		Använt, ledningen	Ingen marknad	6,17% WACC
D/S Norden	0,20%	Ledningen	Använt, mäklare	Oklar
Maersk Tankers	0,50%	Använt, ledning	Marknadsanalys	10%
Stena	0,02%	Använt, ledning	Ledningen	7,5% WACC

Tabell 4.1.4.2. Återvinningsvärde år 2008.

4.1.4 Räntekostnad

Genomsnittlig räntekostnad är framräknad genom att dividerar räntekostnader för oljesegmentet med långfristiga tillgångar. Genomsnittlig räntekostnad är framtagen för att kontrollera för samband till WACC då räntekostnaden utgör en del som påverkar värdet på WACC. Under år 2009 noteras Marenave Schiffahrts för den högsta genomsnittliga låneräntan på 9,96 % och Nordic Tankers för den lägsta på 1,91 %. Studien visar att merparten av företagen har en genomsnittlig låneränta mellan tre och fem procent.

Det går att utläsa i tabell 4.1.4.1. skillnader mellan rederiernas genomsnittliga lånekostnad. Under år 2008 är har I.M. Skaugen SE den högsta genomsnittliga lånekostnaden på 8,32 % vilket kan jämföras med Stenas genomsnittliga låneränta som låg på 2,91 % och var den lägsta för året i urvalet. De övriga rederiernas genomsnittliga låneränta ligger väl spridda mellan ytterligheterna. Detta presenteras i tabell 4.1.4.2.

Skillnaderna för de enskilda företagen mellan åren är tydlig och i vissa fall betydliga. Bland annat nästan fördubblades Marenave Schiffahrts genomsnittliga låneränta mellan åren samtidigt som Nordic Tankers sjönk från 7,88 % till 1,91 % utan någon tydlig förklaring i årsredovisningen.

2009	Genomsnittlig räntekostnad
Concordia	4,01%
Euronav	3,93%
Nordic Tankers	1,91%
Torm	4,64%
I.M. Skaugen SE	6,80%
Odfjell	3,63%
Fisher (James) & sons PLC	3,48%
Marenave Schiffahrts AG	9,96%
D/S Norden	4,57%
Maersk Tankers	5,22%
Stena	3,31%

Tabell 4.1.4.1. Genomsnittlig räntekostnad år 2009.

2008	Genomsnittlig räntekostnad
Concordia	4,94%
Euronav	4,32%
Nordic Tankers	7,88%
Torm	3,35%
I.M. Skaugen SE	8,32%
Odfjell	4,96%
Fisher (James) & sons PLC	7,51%
Marenave Schiffahrts AG	5,53%
D/S Norden	8,06%
Maersk Tankers	5,12%
Stena	2,91%

Tabell 4.1.4.2. Genomsnittlig räntekostnad år 2008.

4.1.5 Kontraktstid

Vid granskning av rederiernas kontraktstider för oljefrakt kan författarna konstatera att dess löptider skiljer sig åt. Studien visar att 18 % av rederierna valt en strategi med längre kontrakt på ett till tre år, så kallade terminskontrakt. 18 % har valt att endast vara verksamma på en marknad med daglig utveckling av priset, en så kallad spotmarknad. Resterande 64 % har en blandad strategi med en portfölj konstruerad med både terminskontrakt och verksamhet på spotmarknaden. I tabell 4.1.5.1. presenteras sammanställningen.

Rederi	Kontraktstid	Nedskrivning 09	Nedskrivning 08
Concordia	1-3 år	nej	Nej
Euronav	Blandat	nej	Nej
Nordic Tankers	Blandat	ja	Ja
Torm	1-2 år	nej	Nej
I.M. Skaugen SE	Blandat	nej	Nej
Odfjell	Blandat	nej	Nej
James Fisher	Blandat	nej	Ja
Marenave	Blandat	nej	Nej
Maersk	Spot	Ja	Ja
Stena	Spot	ja	Ja
D/S Norden	Blandat	nej	Ja

Tabell 4.1.5.1. Kontraktstid.

4.1.6 Fartygsöversikt

Vid beräkning av rederiernas DWT och ålder per fartyg för år 2009 framgår att Euronav har de genomsnittligt största fartygen samt att Fisher & Sons har de genomsnittligt minsta och äldsta fartygen med en genomsnittlig ålder på 10,8 år. Det innebär ett ca åtta år äldre genomsnittligt fartyg än Nordic Tankers. Skillnaden i genomsnittligt DWT per fartyg mellan rederierna är som mest 218808 DWT. Det här resultatet presenteras i tabell 4.1.6.1.

För år 2008, vars resultat presenteras i tabell 4.1.6.2, förelåg samma ranking av störst och minst genomsnittligt fartyg. Dock framgår att Odjefjell, vilka inte presenterat information kring DWT för år 2009, hade de äldsta genomsnittliga fartygen för år 2008 motsvarande 14 år. Nordic Tankers hade även för år 2008 den yngsta flottan på i genomsnitt tre år för sina fartyg.

2009

Rederi	Nedskrivning	DWT	Antal kontrollerade oljefartyg	DWT/ Fartyg	Genomsnittlig ålder	Diskonterings ränta
Concordia	Nej	80180 0	12	66817	3,7	Oklar
Euronav	Nej	78197 46	35	223421	6,4	4,75% WACC
Nordic Tankers	Ja	31145 4	10	31145	2,6	9,2% WACC
Torm	Nej	95718 73	140	68371	6	9% WACC
I.M. Skaugen SE	Nej	73413 2	7	104876	4,9	9,6% WACC
Odfjell	Nej	24300 00	54	45000	?	5,53% WACC
Fisher (James) & sons PLC	Nej	46138	10	4614	10,8	9,89% WACC
Marenave Schiffahrts AG	Nej	56827,9 m3	6	X	5	7,82% WACC
D/S Norden	Nej	16185 62	36	44960	3,4	8%
Maersk Tankers	Ja	59644 94	102	58475	6,6	10,50%
Stena	Ja	55000 00	64	85938	5,1	7,5% WAACC

Tabell 4.1.6.1. Fartygsöversikt 2009.

2008

Rederi	Nedskrivning	DWT	Antal kontrollerade oljefartyg	DWT/ Fartyg	Genomsnittlig ålder	Diskonterings ränta
Concordia	Nej	142631 5	14	101880	4	Oklar
Euronav	Nej	779402 8	31	251420	6	Oklar
Nordic Tankers	Ja	385559	10	38556	3	8,00%
Torm	Nej	389712 0	59	66053	7	9%
I.M. Skaugen SE	Nej	X	X	X	X	9,6% WACC
Odfjell	Nej	169537 7	55	30825	14	4,1% WACC
Fisher (James) & sons PLC	Ja	139904	24	5829	7	9,0% WACC
Marenave Schiffahrts AG	Nej	56827,9 m3	6	X	4	6,17% WACC
D/S Norden	Ja	X	X	X	X	Oklar
Maersk Tankers	Ja	319898 3	54	59240	6	10%
Stena	Ja	X	70	X	X	7,5% WACC

Tabell 4.1.6.2. Fartygsöversikt 2008.

4.1.7 Avskrivningar

Enligt den auktoriserade revisorn Helén Olsson Svärdröm och Marica Derenstrand, vilka intervjuas längre bak i studien, är graden av avskrivningar en påverkande faktor huruvida nedskrivningsbehov kan komma att föreligga eller ej. Derenstrand menar att ett rederi som använder sig av en aggressiv avskrivningspolicy löper lägre risk av nedskrivningar då det bokförda värdet redan är pressat. I tabellerna 4.1.7.1. och 4.1.7.2. presenteras därför avskrivningsgraden som är definierad till relationen årets nedskrivningar av oljefartyg genom segmentets tillgångar. Ett högre värde innebär större total nedskrivning av tillgångar. I tabellerna kan utläsas att I.M Skaugen haft den största avskrivningsgraden under de båda undersökta åren samtidigt som de haft en oklar beskrivning i årsredovisningarna kring avskrivningstiden på fartyg. Det kan även konstateras att Concordia haft den lägsta avskrivningsgraden av de undersökta rederierna för år 2008 och 2009. Stena är det rederi som skiftat mest i avskrivningsgrad mellan åren samtidigt som de haft en relativt sett kort avskrivningstid. Den skiftande avskrivningsgraden kan bland annat förklaras med de överavskrivningar genomförde under år 2009 (DI, 2010-05-24).

2009	Avskrivningsgrad	Avskrivningstid
Concordia	0,03	25
Euronav	0,07	20
Nordic Tankers	0,05	25
Torm	0,04	25
I.M Skaugen SE	0,16	3-30
Odjefjell	0,06	25-30
Stena	0,12	20
Maersk	0,05	20-25
DS Norden	0,05	20
Marenave	0,07	20-25
James Fisher	0,06	25

Tabell 4.1.7.1. Avskrivningsgrad 2009.

2008	Avskrivningsgrad	Avskrivningstid
Concordia	0,02	25
Euronav	0,07	20
Nordic Tankers	0,04	25
Torm	0,05	25
I.M Skaugen SE	0,15	3-30
Odjefjell	0,06	25-30
Stena	0,06	20
Maersk	0,04	20-25
DS Norden	0,03	20
Marenave	0,04	20-25
James Fisher	0,06	25

Tabell 4.1.7.2. Avskrivningsgrad 2008

4.1.8 Upplýsingar

Upplýsingar kring antaganden vid fastställande av återvinningsvärdet varierar mellan de rederier som genomfört nedskrivningar. Vissa rederier nöjer sig med att återge de övergripande bestämmelserna från standarden i sin rapportering. Medans andra rederier upplyser om större delar av processen med en djupare genomgång av tillvägagångssätten.

Ett exempel på en knapphändig rapportering är från Maersks årsredovisningar. I upplýsingarna kring nedskrivningar är texten generellt skriven och skiljer sig inte på något sätt mellan åren 2008-2009. Upplýsingarna innehåller en definition av kassagenererande enhet som ”i de flesta fall” individuella fartyg. I övrigt är upplýsingarna en återgivning av standarden.

Nordic Tankers har i sina årsredovisningar från åren 2008-2009 utförliga upplýsingar kring sina antaganden och författarna kan konstatera att de följt samtliga upplýsningskrav ställda av IAS 36. Rederiet har informerat angående hur de tagit fram de bakomliggande faktorerna kring återvinningsvärdet. De har först funnit indikatorer för nedskrivningar genom att undersöka andrahandsmarknaden där fartygens värde visade sig lägre än det bokförda värdet. Därefter har Nordic Tankers genomfört värdering enligt nyttjandevärde och stegvis informerat kring processen. Även frivilliga upplýsingar kring processen har delgivits i årsredovisningen, där bland annat komplexiteten i nedskrivningsprocessen framförts. Rederiet har även tydligt beskrivit hur de definierar kassagenererande enhet per fartyg. För 2009 års redovisning kan även beläggas att de i många fall upplyst 2008 års siffror. Det framgår dessutom att externa värderare har använts för att säkerställa värderingen av fartyg på marknaden. Nordic Tankers frivilliga upplýsingar framgår av tabell 4.1.8.1.

I Stenas årsredovisningar uppfyller de flesta av de krav som IAS 36 ställer på redovisningen. Dock saknar Stena under åren 2008-2009 upplýsingar kring bakomliggande indikatorer för nedskrivningsprövning. I redovisningen framgår heller inte de bakomliggande faktorerna för framtagandet av kassafloresberäkningar. Definitionen av kassagenererande enhet i redovisningen är tvetydlig då kassagenererande enhet exemplifieras som färjelinje i årsredovisningen samtidigt som texten kring nedskrivningen antyder kassagenererande enhet som varje fartyg för sig.

Fleet values (before tax) at 31 December 2009									
USD million		Owned (active and newbuildings)			Calculated value of charter parties with option				Theoretical NAV
Dry Cargo	Number	Carrying amount/cost	Market value*	Added value	Number	Charter party	Purchase and extension option	Value of charter party and option	
Capesize	3	88	218	130	2	42	6	48	178
Post-Panamax	4	216	181	-35	4	-37	1	-36	-71
Panamax	4	152	133	-19	12	110	39	149	130
Handymax	9	256	289	33	22	259	34	293	326
Handysize	16	534	398	-136	9	-22	3	-19	-155
Tankers									
MR	3	142	98	-44	11	17	16	33	-11
Handysize	8	245	213	-32	0	0	0	0	-32
Total	47	1,633	1,530	-103	60	369	99	468	365
DKK per share				-13	58				45
Equity excl. minority interests per share, DKK									223
Total theoretical NAV per share, DKK									268

* Including joint ventures, assets held for sale and charter parties, if any

Tabell 4.1.8.1. Frivilliga upplysningar Nordic Tankers 2009 (Årsredovisning Nordic Tankers 2009, 2010).

4.2 Intervjuer

4.2.1 Hélen Olsson Svärdröm

Namn: Helén Olsson Svärdröm

Företag: PriceWaterhouseCoopers

Position: Auktoriserad revisor, Partner .

Koppling till rederibranschen: Huvudansvarig revisor för TransAtlantic

Den största problematiken kring standarden anser Olsson Svärdröm vara att allt bygger på subjektiva bedömningar. Värderingar vid kassaflödesanalyser är komplexa och uppgifter om verkligt värde varierar. För en kassaflödesberäkning krävs subjektiva bedömningar där Olsson Svärdröm som revisor kräver ett gediget underarbete för de flertalen parametrar som ingår i beräkningen och att dessa framtagits med ett ordentligt underlag. I vanliga fall är det den operativa ledningen som utför kassaflödesberäkningarna, men i extrema tider som lågkonjunktur går även styrelsen in dessa processer. För att klara av att göra bedömningar om framtida kassaflöden i extrema tider är det viktigt att göra historiska analyser i syfte att stärka kassaflödesanalyser då det finns knapphändigt med fakta om framtiden. Kassaflödesanalyser görs oftast inte som direkt syfte till att analysera om rederierna skall göra nedskrivningar eller inte. Det primära syftet är istället för företagsledningens framtida strategiska beslut angående vilka olika divisioner som företaget skall satsa på.

Kassaflödesberäkningarna är det primära som Olsson Svärdröm reviderar hos rederier. Som revisor tar Olsson Svärdröm dels del av kassaflödesberäkningar gjorda av rederier samt, om detta finns, externa bedömares värderingar av verkligt värde. Vidare använder sig Olsson Svärdröm av intervjuer med bland andra ledningen och styrelsen för att få insikt i prognoser för tre till fem års sikt. Vid extrema perioder har andra intervjuer varit nödvändiga för att få

en bättre bild av underlagen till företagens bedömningar där mer operationellt positionerade personer intervjuats. För att redovisningen skall bli godkänd skall det finnas tillräckligt med underlag för de bedömningar och antaganden som gjorts. Det viktigaste är att det gjorts ett gediget arbete med att motivera antaganden i redovisningen. Ett exempel är att vid dockning av fartyg bör kostnaderna öka samtidigt som intäkterna minskar.

Under den extrema lågkonjunkturen har andrahandsmarknaden varit svår att värdera. Rederier har därmed inte kunnat göra absolut precisa bedömningar angående andrahandsmarknaden enligt Olsson Svärdström. Flera rederier använder sig enligt Olsson Svärdström av externa bedömare då de skall göra bedömningar. Dock används detta oftast som komplement till egna värderingar och endast för att öka trovärdigheten i redovisningen. Olsson Svärdström är tveksam över hur bra de externa bedömningarna är då dessa aktörer inte har någon insyn i kundsamarbetet samt för att dessa skeppsmäklares bedömningar inte alltid är tillförlitliga då vissa kan tänka sig att värdera ett fartyg till det belopp som önskas av uppdragsgivaren.

Enligt Olsson Svärdström finns det många faktorer som påverkar diskonteringsräntan så som; tonnage skatt, valuta, geografiska rutter, frakt båda vägarna, driftskostnader, kontraktens längder, pirater/risk. Inga externa värderare gör analyser kring kassaflöde, detta sköter ledningen samt i vissa fall även styrelsen.

Vad gäller företagsledningens incitament till att styra nedskrivningsbehovet ser inte Olsson Svärdström någon direkt koppling då de flesta incitamentsprogram numera är baserade på kassaflöde och företag ofta använder resultat före ränta, skatt, avskrivning och amorteringar (EBITDA) som resultatmått. Nedskrivningar ses även ofta som extraordinära poster som endast är av engångskaraktär.

Då år 2009 var ett år av extraordinär karaktär anser Olsson Svärdström att kreditgivare inte kan dra slutsatser kring betalningsförmåga baserad på redovisningen och om de vill ha kvar finansieringen hos rederierna bör de bortse från år 2009. Generellt sätt anser Olsson Svärdström att år 2009 är en ”parentes” ur ett redovisningsperspektiv då företagen räknade med att konjunkturen inte kunde bli värre för varje kvartal, men verkligheten visade sig annorlunda. De värderingsmodeller som använts vid värdering av fartyg var inte applicerbara då underlagen för faktorerna i modeller var svåra att bedöma. Den extrema lågkonjunkturen medförde att bedömningar på endast 2009 års siffror skulle innebära konkurs för flertalet börsnoterade företag. Olsson Svärdström menar att det finns risk för att många rederier försvinner inom kort på grund av likviditetsbrist.

De få antalet nedskrivningar som gjorts under åren 2008-2009 menar Olsson Svärdström beror på att rederibranschen befinner sig i ett vänteläge och att år 2010 blir ett mer avgörande år. Vänder inte konjunkturen under år 2010 bör man dock beakta de redovisade siffrorna för år 2009. En revisors roll enligt Olsson Svärdström är att ha ena benet i regelverket och det andra i regelverket. Ett exempel där detta visar sig är vid värdering där företagen räknar på hur det kan se ut vid en expansion på nya marknader och genom att knyta tills sig nya kunder. Vidare är det flertalet parametrar som har effekt på värdering som inte beaktas i direkt anslutning till värderingen. Exempelvis har den stränga vintern med is i Bottenviken som följd fått pappersindustrin att söka andra transportvägar än över havet. Vidare är råvarupriser en bidragande faktor till vilket fraktpris rederierna i sin tur kan begära. Ytterligare en parameter är erfarenheten hos producenterna av redovisning där till exempel de med lång erfarenhet var med och hanterade krisen i början på 1990-talet eller oljekrisen på 1970-talet.

Olsson Svärdström anser att rederibranschen har stark gemenskap mellan rederierna som ingår i samma intresseorganisationer och har samsyn på i vilken riktning branschen är på väg

vilket påverkar jämförbarheten. Deras fokus ligger främst på intäkter och kostnader och inte på nedskrivningar. Olsson Svärdröm menar vidare att jämförbarheten inskränks genom att IAS 36 ger upphov till mycket tolkningar.

Vid beräkning av nyttjandevärdet används enligt Olsson Svärdröm de prognoser för framtiden som hela företaget eller dess divisioner upplever. Enligt Olsson Svärdröm blir då frågan om tron på helheten är konsekvent med prognosen. Vidare anser Olsson Svärdröm att prognoser är grovt beräknade och inte nedbrutna per fartyg och att företagen ser till helheten.

Olsson Svärdröm menar att nedskrivningsbehovet påverkas av den tekniska utvecklingen i branschen, kostnaden i arbetskraft samt relationen till befintliga kunder och deras behov.

Föråldrad flotta innebär enligt Olsson Svärdröm ofta större driftkostnader. Dock menar Olsson Svärdröm att dessa båtar har en lägre finansieringskostnader då dessa fartyg ofta redan är betalda. Nyare båtar har ofta lägre driftkostnader men högre finansieringskostnader. Olsson Svärdröm menar vidare att driftkostnader och finansieringskostnaderna slår ut varandra och därmed påverkas inte nedskrivningsbehovet i lika stor utsträckning.

Olsson Svärdröm var medveten angående Maersks knapphändiga information i deras årsredovisning. Ett skäl till detta anser Olsson Svärdröm vara Maersks starka ägare som påverkar rederiets redovisning mot en mer knapphändig redovisning. Olsson Svärdröm menar vidare att rederiers ägare till stor del påverkar mängden av information som skall ingå i årsredovisningen.

Något som talar emot att definitionen på KGE skulle påverka nedskrivningsbehovet är enligt Olsson Svärdröm att rederier ändå kan undvika nedskrivningar genom att flytta kontrakt fartygen emellan. På ett sådant sätt kan ett olönsamt fartyg med nedskrivningsbehov förvandlas, genom ett kontrakt från ett annat fartyg, till ett fartyg utan nedskrivningsbehov, och redovisningen blir då en "sifferlek". Vidare anser Olsson Svärdröm generellt att definition av KGE efter en pool av fartyg är mest trovärdigt då rederier har ett "pool-tänkt" samtidigt som hon anser att det är företag som definierat KGE på samma sätt som är jämförbara. Hon utvecklar resonemanget med att företag som definierar KGE olika har även olika förutsättningar i sin verksamhet.

Sammanfattningsvis enl. Helén:

Standarden är krånglig och subjektiv som stödjer sig på parametrar vilka är subjektivt bedömda. Det är en avvägning med hur mycket information företagen vill lämna utan att avslöja företagshemligheter.

4.2.2 Marica Derenstrand och Nils-Erik Olsson

1. Namn: Nils-Erik Olsson
Företag: Stena Bulk
Position: Chief Financial Controller
2. Namn: Marica Derenstrand
Företag: Stena AB
Position: Group Chief Accountant

Enligt Derenstrand är koncernens revisorer noggranna i granskningen kring nedskrivningar då detta till en hög grad har inverkan på Stenas baslansräkning. Vidare menar Derenstrand och Olsson är de största orsakerna till att Stena valt IFRS kraven från redovisningens användare. Däribland främst de Amerikanska och Europeiska banker som har intressen i Stena. Dessutom krävs rapportering enligt IFRS vid notering av företagsobligationer i USA enligt Derenstrand. Fortsättningsvis menar Derenstrand att det är viktigt för Stena med en internationellt jämförbar redovisning i enlighet med IFRS.

Vid tillämpning av *IAS 36* anlitar Stena tre oberoende fartygsmäklare med diversifierad geografisk allokering. Vid fastställande av verkligt värde väljer Stena att använda det genomsnittliga värdet presenterat av de tre fartygsmäklarna. Enligt Olsson är fartygsmäklarna väl insatta i oljefraktsbranschen varför de har en god inblick i världsfloTTan och värderingen av denna. Faktorer som fartygsmäklarna ser till i värderingsprocessen är enligt Olsson det aktuella läget i branschen där tillgången på fartyg, behovet av frakt samt distans mellan producent och konsument har inverkan. Fortsättningsvis menar Olsson att det är svårt att koppla spotpriser till värdering av fartyg då det finns en stor volatilitet kring priserna. Vid fråga angående problematiken kring värdering av verkligt värde vid lågkonjunktur ansåg Derenstrand och Olsson att det för Stena inte blir några större problem. Detta på grund av att värderingarna görs långsiktigt och försiktigt. Enligt Derenstrand och Olsson har Stena en mycket aggressiv avskrivningspolicy där avskrivning sker på 20 år istället för branschens riktmärke på 25 år. Dessutom använder inte Stena sig utav restvärden vid avskrivning. Derenstrand menar att den aggressiva avskrivningspolicyen med stor sanorlighet innebär färre nedskrivningar än som annars varit fallet. Samtidigt löper företagets nyare fartyg större risk för nedskrivning då dessa till stor del inte är avskrivna.

Enligt Derenstrand och Olsson är den största problematiken kring värdering av fartyg att göra antaganden om framtiden efter de befintliga terminskontrakten. Vidare anser Derenstrand och Olsson att det är svårt att fastställa räntan men att Stena använder sig av en internränta på 7,5 %.

Vidare poängterar Olsson att framtiden är mycket oviss och oförutsättliga förändringar på marknaden kan påverka värdet av fartygen. Olsson exemplifierar detta med potentiella lagändringar till följd av oljekatastrofen i den Mexikanska gulfen år 2010. Till skillnad från spotmarknaden är timecharter marknaden inte lika volatil och är därför en bättre grund vid värdering menar Olsson. Vid beräkningarna av kassaflöden för Stena interna diskussioner kring marknader som ännu inte exploaterats och dessa beaktas endast om inträde på marknaden anses mycket realistisk enligt Derenstrand.

Enligt Derenstrand och Olsson kontrolleras andrahandsmarknaden vid indikationer på för högt värderat fartyg i balansräkningen genom tidigare nämnda fartygsmäklare. Är detta värde lägre än det bokförda genomför koncernen värdering genom nyttjandevärde. Beräkning av nyttjandevärde görs per fartyg gällande tankfartyg då dessa inte har en bestämd trafikerad

linje utan anlitas vid efterfrågan. Processen startar hos Stenas redovisningskommitté som i sin tur svarar till styrelsen. Därefter informeras den verkställande direktören Dan Sten Olsson samt vice VD Staffan Hultgren som för en gemensam diskussion. Det slutgiltiga beslutet om nedskrivningar skall tas fattas av chefscontrollern.

Enligt Derenstrand nedskrivningsprövas varje tankfartyg för sig och utgör därmed en enskild kassagenererande enhet vilket ej tydligt framgått ur årsredovisningen. Derenstrand är medveten om problemetiken att olika definitioner av kassagenererande enheter skapar sämre jämförbarhet mellan rederiers redovisning och kan innebära ”kvittning”.

Derenstrand anser att de upplysningskrav *IAS 36* ställer för redovisning av nedskrivningar är för omfattande. Därför vill Stena hålla en viss restriktion kring sin rapportering och inte avslöja för mycket i sin redovisning. I samband med Stenas implementering av IFRS genomfördes en benchmark av andra börsnoterade företag i syfte att kartlägga omfattningen i upplysningar. Enligt Derenstrand är det för avslöjande av företagsinformation att vara ”bäst i klassen” då det gäller upplysningar i redovisningen. Derenstrand exemplifierar detta med beräkning av framtida vinster som är en företagshemlighet vilket vid upplysning kan skada Stenas konkurrenskraft. Enligt Derenstrand skulle en direkt efterlevnad av IFRS innebära allt för stora allokeringar av resurser arbetet med redovisningen och allt för många företagshemligheter skulle avslöjas.

Enligt Derenstrand finns det indikatorer på att redovisningen av *IAS 36* inte är jämförbar mellan rederier. Exempel på sådana är skillnaden i definitionen av kassagenererande enhet samt diskonteringsräntan. För att göra redovisningen mer jämförbar föreslår Derenstrand att en diskonteringsränta fastställs i *IAS 36*. Detta skulle enligt Derenstrand innebära en mer regelbaserad redovisning vilket hon dock är emot. Olsson indikerar vidare på att det finns rederier som för att undvika nedskrivningar använder sig utav så kallad sale-and-leaseback för att på så sätt få bort tillgångar från balansräkningen.

På frågan om rederibranschen är tillräckligt sammankopplad för att påverka varandra svarar Derenstrand och Olsson jakande. Dock menar Olsson att fler aktörer på den globala marknaden, som till exempel Ryssland, växer sig starkare och förändrar situationen.

5. Analys

Nedskrivningar

Före genomförandet av studien var författarnas hypotes att det förelåg ett nedskrivningsbehov inom oljefraktssegmenten i rederibranschen. Denna hypotes baserades på den diskussion som förts i media under år 2009 angående oljefraktsmarknaden vilken framfördes i bakgrunden. Ytterligare en faktor som bidrog till antagandet var den rådande lågkonjunkturen som påverkat den globala världsmarknaden. Den påverkar till hög grad de externa informationskällorna som avgör företags ställningstagande kring nedskrivningsprövningar. Samtidigt var författarna medvetna om den problematik kring redovisning av nedskrivningar som kan uppstå om denna får stor påverkan på årets resultat vilket i längden påverkar soliditeten i företaget vilket kan skapa incitament för företag att styra nedskrivningsprocessen på ett för dem fördelaktigt sätt.

Resultatet av studien visade att nedskrivningar skett vid 8 av 22 tillfällen under åren 2008-2009 av fem av de undersökta rederierna vilket strider mot författarnas tidigare hypotes. Tre av dessa rederier genomförde nedskrivningar under båda åren. I tabell 4.1.2.1. klargörs att större nedskrivningar gjorts, i förhållande till totala tillgångar minus nedskrivningar, under år 2009 än för år 2008 av de rederier som genomfört nedskrivningar för båda åren. Som graf 3.4.1. visar försämrades konjunkturen under 2009 vilket påverkar värderingarna av fartygen. Detta tyder på att dessa företag inte kunnat förutse den försämrade konjunkturen under år 2009 vilket medfört för låga nedskrivningar under detta år. Rederierna som valt att inte göra nedskrivningar har därmed andra förutsättningar samt eller andra antaganden vilket påverkat den uteblivna nedskrivningen. Fortsättningsvis kommer författarna att analysera samtliga rederiers antagningar och upplysningar för att särskilja likheter och olikheter vilket påverkar jämförbarheten i redovisningen.

De parametrar som presenterats i föregående kapitel har författarna använt som föremål för analys för att undersöka hur dessa påverkar redovisningen av nedskrivningar. Författarna har för avsikt att belysa de likheter och olikheter som framkommit i underökningen för att förklara skillnaderna i redovisning enligt IAS 36.

Kassagenererande enhet

Som empirin visar har rederierna använt sig av olika kassagenererande enheter vilket kan inverkan i graden av nedskrivningar då det i större KGE finns möjligheter för kvittning. Dock visar resultatet av undersökningen inga direkta mönster mellan nedskrivningar och definition av KGE. Man kan till exempel i tabell 4.1.3.1 se att Nordic Tankers under år 2008 gjort nedskrivningar och definierat KGE till varje fartyg vilket även Odfjell gjort i sin redovisning. Odfjell gjorde dock inga nedskrivningar under år 2008 vilket visar på ett uteblivet mönster mellan nedskrivningar och definition av KGE. Ett annat sådant exempel är på rederierna Torm och Fisher James & sons PLC som båda definierar KGE till varje segment. Fisher James & sons PLC gör dock nedskrivningar under år 2008 vilket Torm inte gör.

Ett konstaterande som författarna gör är att inget rederi under 2009 definierar KGE per fartyg vilket kan indikera att genom användning av en vidare definition kan rederierna kvitta övervärden mot undervärden och undvika nedskrivningar. Författarna kan konstatera att Odfjell förändrat sin definition av KGE från enskilt fartyg till per segment vilket skapar utrymme för kvittning. Dock bör beaktas att Nordic Tankers som genomfört nedskrivningar

både under år 2008 och 2009 har en oklar definition av KGE för år 2009 och kan möjligen definiera KGE per fartyg som föregående år.

Vid intervju med Stena framgick även att de definierat KGE per fartyg vilket författarna inte kunnat utläsa i årsredovisningen och därför ej beaktat. I tabell 4.1.3.1. kan utläsas att 45 % av rederierna förändrat definitionen av KGE utan att upplysa kring detta. Analysen kring upplysningar kommer dock senare i kapitlet.

Återvinningsvärde

Av tabell 4.1.4.1. kan utläsas att nyttjandevärdet använts i 83 % av fallen under år 2009 för fastställandet av återvinningsvärde. Författarna kan konstatera att under de två tillfällen verkligt värde använts har detta inneburit nedskrivning. Vid fyra tillfällen har det i redovisningen framgått att rederier använt nyttjandevärdet vid fastställande av återvinningsvärdet samtidigt som man inte gjort nedskrivningar.

Som nämnts i teorikapitlet angående *IAS 36* motsvarar återvinningsvärdet det högsta av verkligt värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde. Detta visar på att det verkliga värdet vid dessa tillfällen legat under det bokförda värdet men att rederierna undvikit nedskrivning tack vare värdering med nyttjandevärde. Det kan även konstateras att vid de två tillfällen verkligt värde använts så har det resulterat i nedskrivningar. Denna upptäckt bidrar till spekulationer kring de subjektiva bedömningar som nyttjandevärdet baseras på. Ledningens incitament till att undvika nedskrivningar för att nå ett bättre resultat kan ha bidragit till en för positiv beräkning av nyttjandevärdet. Dock anser Olsson Svärdröm att incitamentsprogram inte har någon inverkan på ledningens redovisningsval då de utvärderas baserat på kassaflöden samt resultatmättet EBITDA vilket inte direkt påverkas av nedskrivningar. Olsson Svärdröm menar vidare att nedskrivningar ofta anse som en post av extraordinärt slag samt som en engångsföreteelse och har därmed ingen inverkan vid bedömningen av ledningens prestationer. Den osäkra andrahandsmarknaden som framställs av intervjuobjekten har dock en inverkan på återvinningsvärdet då verkligt värde löper risk att vara mycket lågt vilket kan ha bidragit till att nyttjandevärdet använts.

Diskonteringsränta

Husmann och Schmidt (2008) fastslog i sin artikel angående diskonteringsränta vid kassaflödesvärdering att WACC är den räntesats som är mest lämplig. Under år 2008 framgår av resultatet att de rederier som upplyst kring *IAS 36* i fem av nio fall uttryckligen använt WACC som diskonteringsränta. För år 2009 hade nio rederier av samtliga elva som nedskrivningsprövat under året uttryckligen använt WACC som diskonteringsränta vid beräkning av nyttjandevärdet. Resultatet av studien tyder på att medparten av rederierna, i likhet med Husmann och Schmidt, dragit slutsatsen att WACC är den diskonteringsränta som bästa speglar den ekonomiska händelsen vid kassaflödesberäkning.

Diskonteringsräntan har ökat i fem av de åtta fall som går att jämföra mellan åren i tabellerna 4.1.4.1. och 4.1.4.2. Samtidigt har diskonteringsräntan ej sjunkit i något fall mellan åren. Det kan tyda på en förhöjd riskpremie från investerare då, enligt teorin, marknadens avkastningskrav ökar för högre risk vid exempelvis ett instabilt marknadsläge. Det har i sin tur inverkan på WACC. En annan faktor som påverkar WACC är räntan från finansiering genom lån. Vid en ökning i den genomsnittliga räntan ökar WACC givet att avkastningskravet från marknaden är oförändrat. Vid en förändring i den genomsnittliga

låneräntan mellan åren där dock WACC förblivit oförändrad innebär det att förändring i avkastningskrav vägt upp förändringen i den genomsnittliga låneräntan. Exempel på ett sådant fall tycks vara Stena I.M Skaugen samt Torm vars WACC förblivit oförändrade samtidigt som räntekostnaden förändrats mellan åren. Stena har under båda åren haft en WACC på 7,5 % samtidigt som den genomsnittliga lånekostnaden ökat med 0,4 procentenheter. Ökningen i räntekostnad har därmed enligt teorin vägts upp av en reducering i avkastningskrav vilket gjort att WACC blivit oförändrad. Samma analys kan även göras för Torm som haft en ökning i genomsnittlig räntekostnad på 1,29 procentenheter samtidigt som man under båda åren haft en WACC på 9 %. I.M Skaugen har dock sänkt sina genomsnittliga räntekostnader med 1,52 procentenheter samtidigt som man haft en WACC på 9,6 % under båda åren. I motsats till föregående rederier har därför I.M Skaugen ökat sitt avkastningskrav för att behålla WACC oförändrad.

Kontraktstider

Vid intervju med Stena framkom att rederiers kontraktslängder varierar mellan bolagen och terminskontrakt möjliggör en säkrare kassafloresberäkning då fraktpriserna är bestämda i förväg för en period upp till tre år. Med terminskontrakt eliminerar rederierna risken till fluktuerande kassaflores som blir fallet för de rederier som är verksamma på spotmarknaden. Som nämns i teorikapitlet ligger 2009 års fraktpriser per ton på den lägsta nivån på 12 år vilket påverkat de rederier som varit exponerade på spotmarknaden. Det har ur studien framkommit att de rederier som inte varit exponerade på spotmarknaden, utan haft längre terminskontrakt, inte behövt genomföra nedskrivningar tack vare de säkrade kassafloresna. Detta kan i sin tur ha påverkat deras beräkning av nyttjandevärde, som har direkt koppling till nyttjandevärdet, som i dessa fall varit högre än det redovisade värdet. Detta framhävs tydligt vid granskning av Torm med terminskontrakt på ett till två år som, trots sin relativt höga diskonteringsränta vilken för år 2009 var 9 %, inte behövt genomföra nedskrivningar. I de fall nedskrivningar genomförts har dessa rederier helt eller delvis varit exponerade för spotmarknaden. Ett sådant fall är rederiet Stena vars strategi är att vara verksamma på spotmarknaden.

Fartygsöversikt

Vid intervjuer med Stena framhölls att avskrivningsgraden för tillgångar bör ha inverkan på nedskrivningsbehovet på så sätt att en aggressiv avskrivningspolicy innebär färre nedskrivningar. Ur tabell 4.1.6.1. kan utläsas att för år 2009 finns en viss koppling mellan avskrivningsgrad och nedskrivningsgrad där en högre avskrivningsgrad inneburit lägre nedskrivning. Även om detta mönster förelegat i de tre fall där nedskrivningar skett under år 2009 är det dock för få tillfällen föra att en generell slutsats skall kunna dras. Även om Concordia har den lägsta avskrivningsgraden av rederierna har ingen nedskrivning skett samtidigt som Stena med den näst högsta avskrivningsgraden genomfört nedskrivningar vilket även det tyder på att det inte finns något direkt samband.

Av undersökningen framgår att det inte finns några direkta samband mellan avskrivningsgrad på fartyg och genomsnittlig ålder. Författarna kan även utläsa att samband ej kunnat utläsas mellan avskrivningsgrad och ålder eller avskrivningstid. Här förmodade författarna med bakgrund av resultatet i empirin att samband skulle föreligga. Det var främst vid intervjutillfällen som dessa förmodanden har sitt ursprung.

Ur tabell 4.1.6.1. kan författarna konstatera att faktorer så som ålder och DWT per fartyg skiljer sig mellan rederierna. Enligt Olsson Svärdröm kan dessa faktorer påverka värdering av fartyg då ålder påverkar drift och finansieringskostnader samt att DWT påverkas av marknadens efterfråga. Olsson Svärdröm menar att ett äldre fartyg kräver högre driftskostnader i form av underhåll och är ofta mindre bränsleeffektiva samt att marknaden styr behovet av större eller mindre tankfartyg. Parametrarna DWT per fartyg och genomsnittlig ålder har trots skillnader rederierna emellan inte visat sig ha samband med någon av de andra parametrarna associerade med nedskrivningar.

Upplysningar

Författarna kan fastställ att upplysningar gjorda i redovisningen av de rederier som genomfört nedskrivningar skiljer sig mellan företagen. Exempel på den varierande graden av upplysning är den av IAS 36 krävda upplysningen att företag skall upplysa om hur verkligt värde minus försäljningskostnader är framtaget. Här har 50 % upplyst kring hur de gått till väga medans de andra rederierna inte upplyst om detta.

Författarna kan konstatera att det företag som tydligast följt IAS 36 krav på upplysningar är Nordic Tankers. Samtidigt har Maers och Stena brutit i sina upplysningar i redovisningen av nedskrivningar. Detta kan enligt Olsson Svärdröm förklaras av att bolag som Maersk och Stena med starka ägare har mindre nytta av informationen som delges i årsredovisningen då dessa redan är välinformerade om de ekonomiska händelserna i bolagen. Dock säger Derenström att en utav de främsta anledningarna till att de valt IFRS är att de ser banker som sina primära användare vilka ställer krav på en sådan redovisning. Då en nedskrivning påverkar bolags soliditet är just information kring nedskrivningar relevant för banker då det påverkar kreditvärdigheten i företaget.

Vid tre av åtta fall har rederierna undvikit att upplysa kring vilket återvinningsvärde som använts vid nedskrivning. Detta är anmärkningsvärt då detta är en av de basala delarna vid nedskrivning och som dessutom har stor inverkan vid värdering av fartyg. Orsaken till saknaden av dessa upplysningar är oklar och kan ej förklaras av studiens resultat.

Författarna har även anmärkt på att rederierna inte upplyst då det skett ändringar av definitionen av KGE. Detta är anmärkningsvärt då detta kan ha inverkan på nedskrivningsbehovet. Författarna kan konstatera att det endast har skett ändringar som gått mot en vidare definition av KGE vilket i sin tur möjliggör för kvittning.

Ett upplysningskrav som sällan funnits med i redovisningarna är de omständigheterna som föranlett nedskrivningar. Då upplysningar saknats kring redovisning av nedskrivning har dock information kring omständigheterna presenterats i de frivilliga upplysningarna. Detta försvårar dock för användarna som förväntar sig att få dessa upplysningar i samband med upplysningskraven i noterna.

En orsak till de knapphändiga upplysningarna i redovisningen kring nedskrivningar kan förklaras av att rederier vill undvika att vara allt för avslöjande i sina upplysningar vilket får medhåll av Olsson Svärdröm. Olsson Svärdröm menar att för detaljerade upplysningar kan innebära att rederier delar med sig av känslig information vilket kan skada företagen. Detta får stöd av Derenström som hävdar att en direkt efterföljning av upplysningskraven innebär att för ömtålig information avslöjas och ingen vill avslöja mer än något annat rederi. En annan orsak till de knapphändiga upplysningarna är dessutom att denna process är förenlig med höga kostnader vid producerandet av redovisningen. För rederierna finns som ovan nämnt

incitament för att inte upplysa mer än nödvändigt vilket gör att företagen väljer att inte lägga sig på en högre nivå av upplysningar än sina konkurrenter. Detta får medhåll av Derenstrand som menar att Stena vill undvika att vara bäst i klassen varför företaget gjort en benchmark i hur börsnoterade företag upplyser i redovisningen för att då kunna upplysa på en tillräcklig nivå. Gemensamt för de ovannämnda upplysningarna är att de är obligatoriska vid redovisning av IAS 36. Att brista i detta krav innebär svårigheter för investerare, vilka enligt *Föreställningsramen* är de primära användarna av redovisningen, att skälva skapa en uppfattning kring bedömningarna.

Jämförbarhet

Utmärkande för IAS 36 är de flertalet subjektiva bedömningar som innefattas i standarden. Detta får medhåll från Olsson Svärdström som menar att det är den största problematiken med standarden. Enligt *Föreställningsramen* skall de subjektiva bedömningarna ge upphov till en rättvisande bild av företags ekonomiska situation vilket i sin tur skapar jämförbarhet mellan företag. Dock kan de subjektiva bedömningarna skapa en ojämförbar situation då det för företag finns incitament till att styra redovisningen på ett visst fördelaktigt sätt. Subjektiva bedömningar kan även skapa problem för användarna då det i vissa fall är svårt att avgöra vilka antaganden producenterna valt att göra.

Som framkom vid intervju med Olsson Svärdström ser rederibranschen år 2009 som ett extremt år där branschen befinner sig i ett vänteläge. Vid värdering av tillgångar har rederier baserat sina prognoser på historiska värden som härstammar längre bak i tiden än som normalt görs. Olsson Svärdström menar vidare att de extremt dåliga siffrorna under 2009 inte varit applicerbara vid värdering. Eftersom värdering till stor del grundar sig på prognoser baserade på historiska värden innebär detta resonemang att om konjunkturen kvarstår måste de extrema siffrorna från år 2009 väga in i bedömningen vilket kan ha stor inverkan på de rederier som ännu inte gjort nedskrivningar.

Ur undersökningen framgår att valet av framställandet av verkligt värde skiljer sig åt mellan rederierna. Enligt Olsson Svärdström är detta en av de faktorer man i granskningen av nedskrivning bevakar. Författarna kan konstatera att vissa rederier valt att själva bedöma verkligt värde samtidigt som andra valt att använda externa mäklare för dessa bedömningar. Som framgår av intervju med Stena använder de tre olika fristående fartygsmäklare och använder det genomsnittliga värdet i sin redovisning av verkligt värde. Derenstrand anser att fartygsmäklarna har en god insikt i fartygsmarknaden och kan därmed göra god bedömningar. Detta motsäger Olsson Svärdströms åsikter kring fartygsmäklare som anser att dessa inte är tillförlitliga i sin värdering. Det finns en risk för felbedömningar med fartygsmäklare då dessa i vissa fall inte har en tillräckligt god insyn i rederiernas kundsamarbeten. En annan problematik har framkommit ur intervjun med Olsson Svärdström där hon framhåller att fartygsmäklare inte alltid är trovärdiga i sina bedömningar då de kan inträffa att de sätter det pris på fartygen som rederierna vill ha. Verkligt värde bör för de undersökta åren ha varit problematiskt att beräkna då saknaden av en tydlig andrahandsmarknad varit ett faktum. Samma uppfattning har Marenave och skriver i sin årsredovisning att värdering enligt verkligt värde inte varit möjligt eftersom andrahandsmarknaden inte existerat för året. Det finns dock rederier som använt verkligt värde minus försäljningskostnader för fastställandet av återvinningsvärde vilket även resulterat i nedskrivningar. Studien visar att verkligt värde, hos de bolag som det går att utläsa, inte har använts som återvinningsvärde där nedskrivningar ej behövt genomföras. Det tyder på att de indikationer av en försämrad andrahandsmarknad

stämmer. Detta visa på att rederier redovisat en liknande händelse på olikformade sätt vilket indikerar att jämförbarheten mellan företagen försämras.

Studien visar att diskonteringsräntan mellan rederierna är varierande. Detta kan förklaras av att dessa räntor fastställs av bedömningar gjorda av rederierna själva och då de har bäst insyn i verksamheten anpassar denna efter sin egen verksamhet. Dock kan det tyckas anmärkningsvärd att företag i en relativt sett homogen bransch varierat så kraftigt i diskonteringsränta mellan företagen som studien visar. Även om rederierna haft olika utgångslägen vad gäller nivån på diskonteringsräntan har de dock en homogen syn på att marknaden år 2009 blivit mer riskfylld då samtliga rederier antingen höjde eller fasthöll sin ränta. Författarna hade förväntat sig en relation mellan diskonteringsränta med faktorerna räntekostnad, kontraktslängd samt fartygens ålder och storlek. Detta har dock inte kunnat utläsas vilket tyder på att det är andra bedömningar av rederiernas verksamheter som avgör räntesatsen. Då författarna i studien inte kunnat finna faktorer som direkt påverkat diskonteringsräntan tyder det på att användare av redovisningen inte heller har möjlighet till detta. Det visar att företag baserar beslut kring nedskrivningar som baseras på faktorer som inte når fram till användarna av redovisningen.

I *Föreställningsramen* framgår att redovisning inte bara skall vara jämförbar mellan företag utan också även över tid för samma företag. Studien visar att definitionen av KGE förändrats mellan åren 2008-2009 i nio av de elva undersökta fallen. Dessa rederier har dock inte lämnat upplysningar kring detta vilket krävs av IAS 36 och har därför inverkan på jämförbarheten mellan åren. Så långt rederierna upplyst kring definition av KGE är redovisningen på detta område påverkas inte jämförbarheten negativt. Dock har flera rederier en oklar definition av KGE vilket påverkar användarnas möjligheter till en god analys.

6. Slutdiskussion

I problemavsnittet framfördes studiens tre frågeställningar vilka skall besvaras i slutsatsen. Därför är de presenterade även i slutdiskussionen med en efterföljande slutsats.

6.1 Vilka val har rederier gjort vid tillämpandet av IAS 36 under den rådande lågkonjunkturen?

Endast fem av elva rederier genomförde nedskrivningar under åren 2008 till 2009. Detta är för författarna uppseendeveckande då debatt i media samt rådande lågkonjunktur indikerat på att fler nedskrivningar borde ha genomförts.

Under år 2009 gjorde färre rederier nedskrivningar än år 2008 samtidigt som definitionen av KGE överlag fick en vidare definition. Detta kan vara en tänkbar bidragande faktor till att inte fler rederier gjort nedskrivningar år 2009 trots nedgång i konjunktur.

Studien visar att nyttjandevärdet är det mest använda vid fastställandet av återvinningsvärdet. Detta kan förklaras av det verkliga värdet under lågkonjunkturen legat under det bokförda värdet på grund av den sviktande andrahandsmarknaden och därför har beräkning av nyttjandevärde använts istället för verkligt värde minus försäljningskostnader. En bidragande faktor till att nedskrivning inte genomförts vid flera av de tillfällen nyttjandevärdet använts är att prognoserna baserats på historisk data från längre tidsperioder än tidigare och enskilda år får mindre påverkan på prognoserna. Författarna misstänker att det finns incitament, som förbättrat resultat, vilket bidrar till att nyttjandevärdet varit på en för hög nivå jämfört med om kassaflödesprognoserna varit baserade på normal historisk tidsperiod. Det kan få följderna att om konjunkturen inte vänder uppåt drabbas de rederier som ännu inte genomfört nedskrivningar hårdare än de som genomfört nedskrivningar under åren 2008-2009.

Ett annat val rederierna gjort är tillvägagångssättet för fastställandet av verkligt värde. Studien visar att rederierna i tillvägagångssätten skiljt sig åt. Där vissa rederier valt att låta externa fartygsmäklare genomföra värderingen samtidigt som andra valt att göra värderingen internt. Författarna drar slutsatsen att synen på andrahandsmarknaden år 2008 skiljer sig markant då Marenave anser att andrahandsmarknaden är obefintlig och därmed omöjlig att värdera genom. Samtidigt har D/S Norden baserat hela sin nedskrivningsprövning på verkligt värde framtagen av externa bedömare. Detta väcker debatt kring hur tillförlitliga de externa värderarna är och bör beaktas med försiktighet. Konsekvensen är dock att de rederier som använt verkligt värde som återvinningsvärde har blivit tvingade till nedskrivningar.

Av studien kan författarna utläsa att den vanligaste diskonteringsräntan som använts vid beräkning av nyttjandevärdet är WACC vilket stämmer överens med teorin. Vidare har diskonteringsräntan inte förändrats negativt mellan åren i något av fallen. Det visar på en samsyn mellan rederierna att den rådande lågkonjunkturen bidragit till en mer riskfylld bransch och att riskpremien med stor sannolikhet ökat eller förblivit den samma.

I undersökningen kan författarna utläsa att graden av upplysningar skiljer sig markant mellan rederierna. Författarna kan dra slutsatsen att det finns en koppling mellan graden upplysningar samt ägarstruktur där rederier med starka ägare inte upplyser i lika stor utsträckning som de rederierna med spritt ägande. Detta stärker teorin kring att det är användarna som styr informationsbehovet. Den stora anledningen till att rederierna inte upplyst fullt ut i enlighet med IAS 36 kan bero på att rederierna vill undvika att dela med sig av för känslig information rörande verksamheten som kan skada konkurrenskraften. Samtliga intervjuobjekt menar att en direkt efterföljning av upplysningskraven innebär att för känslig information delges. En annan

faktor som kan ha bidragit till en knapphändig omfattning av upplysningar är det faktum att rederier inte ser någon fördel att upplysa i större utsträckning än sina konkurrenter.

6.2 Hur påverkas jämförbarheten mellan rederier av de subjektiva bedömningarna i IAS 36?

Författarna kan konstatera att trots val av en homogen bransch kan olikheter urskiljas mellan rederierna i de subjektiva bedömningar som standarden ger utrymme till. Författarna förväntade sig vid uppsatsens inledande att en sådan homogen bransch som rederibranschen borde innebära likartade subjektiva bedömningar. Då detta inte är fallet kan konstateras att det tyder på att jämförbarheten mellan företagen reduceras då företag med liknande ekonomiska händelser redovisar på olika sätt. Jämförbarheten har också blivit lidande mellan åren för de enskilda rederier som ändrat sina subjektiva bedömningar mellan åren utan att upplysa om det.

Att skillnaden i diskonteringsräntan mellan rederierna varit så omfattande har väckt reaktioner hos både intervjuobjekten och författarna. Det kan tyckas anmärkningsvärt att skillnader i diskonteringsränta mellan företag i en homogen bransch är så stor som 5,75 procentenheter. Studien visar som tidigare nämnt att WACC har stigit mellan åren i samtliga fall utom i de tre fall då den blivit oförändrad. Samtidigt har den genomsnittliga räntekostnaden för företagen sjunkit i sju av tio fall vilket enligt teorin innebär att marknadens avkastningskrav ökat för att den ökade WACC skall vara möjlig. Det kan kopplas till den ökade risk företag utsätts för i osäkra investeringstider då riskpremien ökar. Den homogena förändringen i WACC mellan åren för rederierna tyder dock på att jämförbarheten över tid vad gäller diskonteringsränta är god.

Den djupa lågkonjunkturen som varit aktuell under åren 2008 och 2009 har givit upphov till större grad av komplexa subjektiva bedömningar. Det medför enligt författarna en ökad risk för att rederierna redovisat likartade händelser på olika sätt. Detta kan ha till följd att jämförbarheten mellan rederierna reduceras.

6.3 Finns det en koppling mellan alternativa faktorer och omfattning av nedskrivning?

Den faktor som i studien visat sig ha starkast koppling till nedskrivningar är längden på rederiernas kontrakt med sina kunder. Vid början av lågkonjunktur drabbas främst värderingen av de fartyg som är verksamma på spotmarknaden. Rederier med terminskontrakt har säkrat sina kassaflöden för en tid framöver och har därmed större möjligheter att undvika nedskrivningar vid lågkonjunktur. Det kan konstateras att trots i fall med höga diskonteringsräntor har terminskontrakt inneburit utebliven nedskrivning.

Lågkonjunkturen har dock inte visat sig ha ett starkt samband med nedskrivningar av fartyg. De rederier som har gjort nedskrivningar anger bland annat den rådande lågkonjunkturen som anledning men det är endast tre rederier som genomfört nedskrivningar under år 2009 trots lägsta orderingången på tolv år. En förklaring till det uttryckte Olsson Svärdström då hon menar att branschen är avvaktande och att den befinner sig i ett vänteläge. Det tycks inte vara en samsyn i branschen då de rederier som genomfört nedskrivningar båda åren ökat nedskrivningsbeloppet år 2009.

7. Förslag till fortsatta studier

I studien har författarna konstaterat att 2009 år anses som ett extremt år vilket i hög grad påverkat värderingen av rederiers tillgångar. Denna påverkan kan även påverka följande års redovisning varför ett förslag på fortsatt forskningskulle vara att göra en ny studie om minst ett år för att se vilken omfattning rederier gjort nedskrivningar och vilka val i redovisningen av IAS 36 som gjorts.

En faktor författarna inte undersökt är skillnaden i länders uppfattningar samt tolkningar av IFRS och om detta har någon påverkan på rederiers val i redovisningen av IAS 36.

Ett annat förslag på fortsatta studier är att studera företag i en annan homogen bransch för att se hur dessa redovisar enligt IAS 36 samt om redovisningen är jämför mellan företagen.

Förslag på bransch är fastighetsbolagsbranschen då det är en relativt homogen bransch med liknande tillgångar.

Referenslista

Litteratur

- Ahmed Riahi-Belkaoui. (2000) *Accounting theory*, Thomson Learning
- Bell E. & Bryman A. (2007) *Buisness research methods*, Oxford University Press, Oxford
- Damodaran, A. (2002) *Investment Valuation (Second Edition)*, John Wiley and Sons
- Jacobsen D. I., (2002). *Vad, hur, varför*, Studentlitteratur
- Marton, J., Falkman, P., Lumsden, M., Pettersson, A K., Rimmel, G., (2008) *IFRS – i teori och praktik*, Bonnier Utbildning, Stockholm.
- Patel R & Davidson B. (2003), *Forskningsmetodikens grunder*. Studentlitteratur AB
- Saunders, Lewis and Thornhill. (2003) *Business Research Methods*, Oxford University Press
- Sjöfartens bok 2009. (2009) Svensk sjöfarts tidnings förlag
- Smith D. (2006) *Redovisningens språk*, Studentlitteratur, Lund
- Strauss, A & Corbin, J. 1990), *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*, Sage publications

Artiklar

- Barry C och Brown S. (1985) *Differential information and security market equilibrium*, University of Washington School of Business Administration.
- Cearns K. *Accountancy International*, Mar1999, Vol. 123 Issue 1267
- Cearns K. *Accountancy*, Feb99, Vol. 123 Issue 1266
- Dagens Industri. (2009) *Oljetankredare varna för stålbad*. Publicerad (2009-06-05)
- Dagens Industri. (2009) *Världens oljeredare står inför blodbad*. Publicerad (2009-09-23)
- Dagens Industri. (2010) *Osäkert för oljefrakt*. Publicerad (2010-03-31)
- Dagens Industri. (2010) *Stenas skatter blir vinst*. Publicerad (2010-05-24)
- Derarca, D., (2008), *Accounting for Impairments. A Practical Guide*. Accountancy Ireland, Dec 2008, Vol. 40, No. 6.

Husman, S. & Schmidt, M., (2008), *The Discount Rate: A Note on IAS 36*. Accounting in Europe, Vol. 5, No. 1, 49-62.

Marton J. (2009), *Jämförbarhet vid regnbågens slut*, Balans

Mcdonnell J. (2005), *IAS 36 Impairment of assets*. Accountancy Ireland, Dec 2005, Vol. 37, No. 6.

Plume J. (2009), *Lower Supply, Higher Demand*. The Journal of Commerce

Price Waterhouse Coopers. (2010) *Full steam ahead with IFRS*.

Reidl E J. (2004), *An Examination of Long-Lived Asset Impairments*. The Accountancy Review, Vol. 79, No.3.

Siqi Li. (2010) *Does Mandatory Adoption of International Financial Reporting Standards in the European Union Reduce the Cost of Equity Capital?* Accounting Review; Mar2010, Vol. 85 Issue 2, p607-636, 30p, 6 Charts

The Wall Street Journal Europe, (2008) *IFRS spells write-downs as goodwill withers away*
Publicerad (2008-10-25)

Yamamoto T. (2008), *Asset Impairment Accounting and Appraisers: Evidence from Japan*. The Appraisal Journal, Spring 2008.

Elektroniska källor

http://topics.nytimes.com/top/reference/timestopics/subjects/c/credit_crisis/index.html, (2010-04-03)

<http://www.iasb.org/NR/rdonlyres/7FE0F357-3E74-4266-AF11-B388A52FF36A/0/IAS36.pdf>, (2009-01-30)

<http://www.iasplus.com/index.htm>, (2010-04-11)

Statistik

IHS Fairplay, 2010

Lagar/Regelverk

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002

IAS 16, Avskrivningar

IAS 36, Nedskrivningar

IFRS 8, Rörelsesegment

Årsredovisningar för år 2008 och 2009

Nationalitet	Rederi
Belgium	Euronav
Denmark	D/S Norden
Denmark	Maersk Tankers
Denmark	Nordic Tankers
Denmark	Torm
Germany	Marenave Schiffahrts AG
Norway	I.M. Skaugen SE
Norway	Odfjell
Sweden	Concordia
Sweden	Stena
United Kingdom	Fisher (James) & sons PLC

Apendix

2009	Belopp
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Nej
D/S Norden	Nej
Maersk	Ja
Stena	Ja

2008	Belopp
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Ja
D/S Norden	Ja
Maersk	Ja
Stena	Ja

2009	Tillgångens karaktär (och IFRS 8 vilket segment)
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Ja
Stena	Ja

2008	Tillgångens karaktär (och IFRS 8 vilket segment)
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Ja
D/S Norden	Ja
Maersk	Ja
Stena	Ja

2009	Beskrivning av KGE, Nedskrivning per tillgångsslag
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Oklar
Stena	Oklar

2008	Beskrivning av KGE, Nedskrivning per tillgångsslag
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Ja
D/S Norden	Ja
Maersk	Oklar
Stena	Oklar

2009	Ändringar av KGE, samt skäl till detta beslut
Nordic tankers	Nej
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Nej
Stena	Nej

2008	Ändringar av KGE, samt skäl till detta beslut
Nordic tankers	Nej
Fisher and sons	Nej
D/S Norden	Nej
Maersk	Nej
Stena	Nej

2009	Hur de har tagit fram återvinningsvärdet
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Nej
Stena	Ja

2008	Hur de har tagit fram återvinningsvärdet
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Nej
D/S Norden	Ja
Maersk	Nej
Stena	Ja

2009	Händelser/Omständigheter
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Nej
Stena	Nej

2008	Händelser/Omständigheter
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Ja
D/S Norden	Nej
Maersk	Nej
Stena	Nej

2009	Vad ligger till grund för verkligt värde
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Nej
Stena	Ja
2008	Vad ligger till grund för verkligt värde
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Nej
D/S Norden	Ja
Maersk	Nej
Stena	Nej
2009	Nyttjandevärde, aktuell och tidigare års diskonteringsats
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	
D/S Norden	
Maersk	Ja
Stena	Ja
2008	Nyttjandevärde, aktuell och tidigare års diskonteringsats
Nordic tankers	Ja
Fisher and sons	Ja
D/S Norden	Nej
Maersk	Ja
Stena	Ja

Intervjuguide PriceWaterhouseCoopers

1. Namn:
 - Företag:
 - Position:
 - År verksam inom branschen:
 - Koppling till rederibranschen:
 - Reviderade rederier:

2. Vad anser du vara problematiskt med IAS 36?
 - 2.1. Problematiken kring andrahandsmarknaden vid lågkonjunkturer.
 - 2.2. Problematiken kring värderingar i kassaflödesberäkningar.
 - 2.3. Problematiken kring subjektiva bedömningar.
 - 2.4. Diskonteringsräntan, måste ledningen göra kassaflödesanalysen?
3. Hur går du till väga vid en granskning av nedskrivningar?
 - 3.1. Vilka kontrollfaktorer finns (alternativa mått)?

4. Vilka faktorer kopplat till ias 36 har inverkan på jämförbarheten.
5. Vilka incitament finns hos rederier att redovisa på ett eller annat sätt?
 - 5.1. Koppling till kreditgivares krav på säkerheter

6. Koppling till avskrivningar?
7. Kommentarer på Maersks knapphändiga redovisning kring nedskrivningar.
8. Hur ser du på de olika definitionerna på kassagenererande enhet?
9. Finns det fler alternativa nyckeltal som påverkar nedskrivningsbehoven i årsredovisningarna?
10. Har du sett hur storleken på fartyg påverkar värdet?
11. Hur påverkar graden av avskrivning nedskrivningbehovet?

12. Hur reagerar du på vårt forskningsresultat?
 - Få har gjort nedskrivningar trots djup lågkonjunktur
 - Inkonsekvensen i kassagenererande enhet utan upplysningar kring det (5/12 är inkonsekventa. Nordic tankers angivit varje fartyg som KGE 08, men inte uttryckt det för 09)
 - Spridningen i diskonteringsränta (4-10,5%)
 - Återvinningsvärdet fastställs oftast av nyttjandevärde
 - o Marenvave anser att andrahandsmarknaden inte finns för 09 samtidigt som Nordic Tankers och D/S Norden redovisat efter detta.

Intervjuguide Stena

1. Namn:
Företag:
Position:
År verksam inom branschen:
Koppling till rederibranschen:

2. Varför IFRS som redovisningsval?

3. Vilka värderingsmetoder används

4. Vad anser ni vara problematiskt med värdering av fartyg?

5. Hur ser processen ut för nedskrivningar i Stena?

6. Kassaflödesberäkning
 - 6.1.1. Vem gör kassaflödesberäkningarna?
 - 6.1.2. Vilka faktorer påverkar beräkningen av kassaflöden för KGE/Fartygen.
 - 6.1.3. Påverkar potentiella marknader kassaflödesberäkningarna?
 - 6.1.4. När görs specifika prognoser för fartyg i sig? Vad är det huvudsakliga syftet med dessa beräkningar?
 - 6.1.5. Hur resonerar ni kring definition av kassgenererande enhet?
 - 6.1.6. Hur ser ni på att detta kan påverka storleken av nedskrivningar?

 - 6.2. Värkligt värde – försäljningskostn.
 - 6.2.1. Vilka gör dessa analyser?
 - 6.2.2. Hur har detta gjorts under finanskrisen då marknaden varit knapphändig?
 - 6.2.3. Har ni erfarenheter från andra nedgångar i konjunkturen av hur ni genomför dessa analyser?

7. Vad anser ni vara problematiskt med IAS 36?
 - 7.1. Vem fattar beslut om nedskrivningar skall göras eller ej?

8. Finns det fler alternativa nyckeltal som påverkar nedskrivningsbehoven i årsredovisningarna?

9. Hur påverkas värderingen av storleken på fartyg?

10. Hur påverkar graden av avskrivning nedskrivningbehovet?

11. Hur reagerar ni på vårt forskningsresultat?

- Få har gjort nedskrivningar trots djup lågkonjunktur
- Inkonsekvensen i kassagenererande enhet utan upplysningar kring det (5/12 är inkonsekventa. Nordic tankers angivit varje fartyg som KGE 08, men inte uttryckt det för 09)
- Spridningen i diskonteringsränta (4-10,5%)
- Återvinningsvärdet fastställs oftast av nyttjandevärde
 - o Marenavve anser att andrahandsmarknaden inte finns för 09 samtidigt som Nordic Tankers och D/S Norden redovisat efter detta.

1. Vad anser ni om IAS 36 och de krav på upplysningar som dessa kräver?
2. Anser ni att dessa principer kräver en för transparent redovisning där era företagshemligheter hamnar i allmänhetens händer?
3. Viken inblick har ni i era konkurrenters redovisning?
4. Påverkar det erat sätt att redovisa?
5. Anser ni att er redovisning är jämförbar med andra rederiers redovisning?
6. Tycker ni att alla rederier skall redovisa på exakt samma sätt?
7. Har de nedskrivna fartygen behandlas som kassagenererande enhet var för sig?