



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Handelshögskolans Civilekonomprogram
Magisteruppsats

Fartygsavskrivningar

En undersökning av hur svenska onoterade rederier
väljer att göra avskrivningar på sina fartyg

Magisteruppsats

Sofia Eliason 820530

Anders Ljungblom 680803

Martina Ragnarsson 820820

Handledare:

Anna Karin Pettersson och Jan Marton

Företagsekonomi

Externredovisning och Företagsanalys

Höstterminen 2006

Sammanfattning

Magisteruppsats inom företagsekonomi, externredovisning, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet höstterminen 2006.

Författare: Sofia Eliason, Anders Ljungblom och Martina Ragnarsson.

Titel: Fartygsavskrivningar - En undersökning av hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg.

Bakgrund och problem: Rederinäringen är en betydelsefull bransch i Sverige och tillsammans med dess kringnäringar sysselsätter den cirka 18 000 personer. De senaste åren har rederinäringen haft en gynnsam utveckling och fartyg kan ses som de enskilt viktigaste tillgångarna i ett rederi. Värderingen av fartyg styrs i svenska onoterade bolag av två rekommendationer BFNAR 2001:3 och RR 12. Dessa anger att tillgången skall skrivas av under dess nyttjandeperiod. En annan rekommendation är skriven av Sveriges Redareförening där det anges att ett fartyg skall skrivas av på 25 år och försiktighetsprincipen skall gälla. Den svenska fartygsflottan innehåller många olika sorters fartyg som har olika användningsområden, exempelvis färjor och tankfartyg. Detta resonemang har resulterat i frågorna: *Hur väljer svenska onoterade rederier att göra avskrivningar på sina fartyg? Hur bedöms avskrivningstiden, restvärde och avskrivningsmetod för dessa fartyg och vad påverkar dessa redovisningsval?*

Syfte: Syftet med uppsatsen är att utforska hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg genom att undersöka hur avskrivningstid, avskrivningsmetod och restvärde bestäms samt de underliggande faktorer som påverkar rederiernas redovisningsval.

Avgränsningar: I uppsatsen undersöks svenska onoterade rederier. Endast redovisningsmässiga avskrivningarna har tagits i beaktande och inte de skattemässiga.

Metod: En statistisk undersökning av onoterade rederiers årsredovisningar och intervjuer med aktörer inom branschen har genomförts, vilka tillsammans med litteratur om rederibranschen och redovisningsval har bidragit till att problemfrågan kan besvaras.

Analys och slutsats: Analyskapitlet behandlar hur rederierna skriver av fartyg utifrån problemformuleringens två underfrågor. Analysen leder fram till en slutsats som visar att det i svenska onoterade rederier finns en stor spridning av avskrivningstider med en trend mot kortare avskrivningstider än den av Sveriges Redareförening rekommenderade avskrivningstiden på 25 år. Redovisningen av avskrivningar på fartyg påverkas i första hand av kreditgivare och lastägare samt av rederiägarnas och företagsledningarnas vilja att behålla det intjänade kapitalet i företaget. Denna påverkan kan resultera i att rederierna inte handlar i enlighet med de gällande redovisningsrekommendationerna och i dessa fall kan avskrivningarnas rättvisande bild ifrågasättas.

Förslag till vidare forskning: Undersökningen visar att det finns intressenter och faktorer som påverkar rederiernas val av redovisningsmetoder. Det skulle vara intressant att djupare undersöka i hur stor utsträckning dessa faktorer påverkar rederiernas redovisning, vilken av intressenterna som har störst påverkan och vilka konsekvenser denna påverkan har för rederiernas redovisning.

Förord

Författarna vill tacka respondenterna, redare, revisorer och kreditgivare, för deras deltagande i undersökningen samt för intressanta svar och diskussioner. Intervjuerna har skapat ett väsentligt komplement till den övriga delen av uppsatsen.

Vidare vill vi rikta ett stort tack till Per A. Sjöberger, direktör inom näringspolitik på Sveriges Redareförening, då han när helst vi hört av oss tagit sig tid och givit värdefulla synpunkter på och resonemang kring uppsatsens utformning.

Till sist vill vi tacka handledarna Anna Karin Pettersson och Jan Marton för visat engagemang och för givande förslag och diskussioner under uppsatsens gång.

Göteborg, den 12 januari 2007

Sofia Eliason

Anders Ljungblom

Martina Ragnarsson

Ordlista

Bulk	Oemballerad fartygslast, t.ex. kol, malm och spannmål.
Driftsekonomi	Innebär att rederier amorterar och skriver av sina fartyg så fort som möjligt för att på sikt skapa lägre driftskostnader.
Driftskostnad	Alla kostnader som är att hänföra direkt till fartygets drift, t.ex. kostnader för besättning, teknisk drift, försäkringar, underhåll och reparation.
Dödsvikt (DwT)	Vikten av den last, bunker och lös utrustning som fartyget förmår bära.
Fartyg	Ett fartyg är en större sjögående farkost. För att registreras som ett fartyg i det svenska sjöfartsregistret skall fartyget inneha en längd över 12 meter och bredd över 4 meter.
Frivärde	Försäljningsvärde minus resterande skulder på fartyget.
Klassningssällskap	Oberoende organisation som kontrollerar fartygs säkerhet och kvalitet mot såväl egna som nationella myndigheters regler.
Rederi	Ett företag som bedriver handelssjöfart.
Ropax fartyg	Färjor som kombinerar ro-ro-fartygens lastkapacitet med färjornas passagerarutrymmen.
Roll On Roll Off (ro-ro)	Lastning och lossning genom att lasten körs ombord via en eller flera ramper i fartygets ändskepp eller sidor.
Sjöfartskluster	Utgörs av rederinäringen och dess kringnäringar, exempelvis hamn- och stuveritjänster och varv.
Skeppsmäklare	Fristående ombud som förmedlar last och/eller fartygsutrymme samt köp och försäljning av fartyg.
Skrotvärde	Fartygets värde vid skrotning som baseras på fartygets stålvärde.
Tonnage	Tonnage = dräktighet. Ett fartygs dräktighet är ett sortslost jämförelsetal för fartygs storlek. Bruttodräktighet anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd. Bruttotonnaget betecknas gt (gross tonnage).
Tonnageskatt	Under ett tonnageskattesystem beräknas en teoretisk vinst på grundval av antalet fartyg och deras storlek och denna teoretiska vinst beskattas sedan med normal bolagsskatt.

Trampfakt	Ej tidtabellsbunden befraktning. Fartyg hyrs för enstaka resor eller på kortare tidsbefraktning.
-----------	--

Källor: Nya Sjöfartens Bok 2006 (2005), Nationalencyklopedin (2006) och uppsatsens text.

Förkortningar

BFN	Bokföringsnämnden
BFNAR	Bokföringsnämndens allmänna råd
EU	Europeiska Unionen
FAR	Föreningen för revisionsbyråbranschen
GAAP	Generally Accepted Accounting Principales
RR	Redovisningsrådet
SNI	Svensk Näringsgrensindelning
ÅRL	Årsredovisningslagen

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND	1
1.2 PROBLEMDISKUSSION	2
1.3 PROBLEMFÖRMULERING.....	3
1.4 SYFTE.....	3
1.5 BEGRÄNSNINGAR.....	3
2. METOD	5
2.1 FORSKNINGSANSATS	5
2.2 RELIABILITET OCH VALIDITET	5
2.3 REFERENSRAM.....	6
2.4 EMPIRISK DATA	6
2.4.1 Kvantitativ ansats	7
2.4.2 Kvalitativ ansats	9
2.4.2.1 Val av intervjupersoner	9
2.4.2.2 Intervjuerna	9
2.4.2.3 Bearbetning och sammanställning av intervjuerna.....	11
3. REFERENSRAM	12
3.1 SJÖFARTSNÄRINGEN	12
3.1.1 Sjöfartsnäringen och dess utveckling.....	12
3.1.2 Den svenska rederinäringen.....	14
3.2 VÄRDERING VID REDOVISNING AV FARTYG	14
3.2.1 Lagar och rekommendationer.....	15
3.2.2 Fartygsavskrivningar - ett praktiskt exempel.....	16
3.3 REDOVISNINGSVÄL.....	16
3.3.1 Positive Accounting Theory.....	17
3.3.2 Intressenteorin.....	18
4. EMPIRISK UNDERSÖKNING	20
4.1 KVANTITATIV UNDERSÖKNING.....	20
4.2 KVALITATIV UNDERSÖKNING	22
4.2.1 Hur bedömer svenska onoterade rederier avskrivningstid, restvärde och avskrivningsmetod på sina fartyg?	22
4.2.2 Vad påverkar rederiernas val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg?.....	24
5. ANALYS.....	26
5.1 HUR BEDÖMER SVENSKA ONOTERADE REDERIER AVSKRIVNINGSTID, RESTVÄRDE OCH AVSKRIVNINGSMETOD FÖR SINA FARTYG?	26
5.1.1 Avskrivningstid.....	26
5.1.1.1 Avskrivningstider för fartyg i svenska onoterade rederier.....	26
5.1.1.2 Nyttjandeperiod kontra ekonomisk livslängd.....	28
5.1.2 Restvärde.....	29
5.1.3 Avskrivningsmetod.....	29
5.2 VAD PÅVERKAR REDERIERNAS VAL AV REDOVISNINGSMETOD VID VÄRDERINGEN AV FARTYG?	30
5.2.1 Interna intressenter.....	30
5.2.2 Externa intressenter.....	30
6. SLUTSATS.....	33
6.1 HUR BEDÖMER SVENSKA ONOTERADE REDERIER AVSKRIVNINGSTID, RESTVÄRDE OCH AVSKRIVNINGSMETOD FÖR SINA FARTYG?	33
6.2 VAD PÅVERKAR REDERIERNAS VAL AV REDOVISNINGSMETOD VID VÄRDERINGEN AV FARTYG?	34
6.3 HUR VÄLJER SVENSKA ONOTERADE REDERIER ATT GÖRA AVSKRIVNINGAR PÅ FARTYG?.....	34
7. EGNA REFLEKTIONER OCH FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING.....	36

7.1 EGNA REFLEKTIONER	36
7.2 FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	37

KÄLLFÖRTECKNING

BILAGA 1

1. Inledning

Inledningen ger en introduktion till sjöfartsnäringen och de frågeställningar kring fartyg och deras värdering som är specifika för svenska onoterade rederier. Diskussionen mynnar i uppsatsens problemformulering. Vidare beskrivs uppsatsens syfte samt de begränsningar som gjorts i undersökningen.

1.1 Bakgrund

Den stora internationaliseringen i världen har bidragit till ökad handel mellan och inom världens stora regioner. Detta har gett ett omfattande uppsving för sjöfartsnäringen. Sjöfarten, vilken är en traditionell och mycket gammal bransch, har under det senaste århundradet utvecklats kraftigt och ökat stort i betydelse. Branschen har alltid verkat på internationella marknader och varit extremt geografiskt rörlig, vilket har gett sjöfarten en möjlighet att växa i takt med den ökade internationaliseringen. Däremot är sjöfartsnäringen en känslig marknad där sjöfartspolitiska och ekonomiska aspekter spelar stor roll. Exempelvis kan handelsbarriärer påverka sjöfartsnäringen och likaså andra ekonomiska händelser som oljekrisen på 1970-talet, vilken kraftigt minskade branschens omsättning (Palmberg, Johansson & Karlsson, 2006).

I Sverige har sjöfartsnäringen historiskt sett, men även idag en dominerande roll på grund av landets geografiska läge och dess stora beroende av utrikeshandel. Över 90 procent av all export och import i Sverige, mätt i vikt, fraktas på lastfartyg eller färjor (Sjöfartsverket, 2006). År 2003 beräknades att cirka 520 företag med 27 000 anställda var verksamma inom den svenska traditionella sjöfartsnäringen som inkluderar rederier, agenturer, hamnar, varv och underleverantörsföretag (Statens offentliga utredningar, 2006). Majoriteten av de svenska rederierna är onoterade bolag och endast ett fåtal bolag är noterade på Stockholmsbörsen (OMX Group, 2006). Den svenska rederibranschens totala omsättning år 2004 motsvarade nästan 33 miljarder kronor (Palmberg m.fl., 2006). Branschen har under de senaste fem åren haft en gynnsam utveckling. Idag har en anpassning till marknaden gjort att den svenska handelsflottan till stor del består av tankfartyg, samtidigt som Sverige också är framträdande inom färjesjöfart med världens största färjerederi, Stena AB. Utvecklingsmöjligheterna inom den svenska maritima sektorn beror till stor del på hur dess konkurrenskraft står sig mot andra länder. Konkurrenskraften beror bland annat på hur pass välutvecklade de regionala sjöfartsklustren är, till exempel områden kring Göteborg, Stockholm och Helsingborg (Palmberg m.fl., 2006).

De olika fartygen har stor betydelse för rederiets framgångar. Det är mycket viktigt att inhandla rätt fartyg vid rätt tidpunkt för att överleva då det sker stora prisfluktuationer på transportpriserna, vilket direkt påverkar priserna på fartygsmarknaden. En investering i ett fartyg inbegriper dessutom extremt stora summor pengar (Höwing, Johansson & Polesie, 1995). Dessa stora tillgångar påverkar rederiernas redovisning, både vid inköpstillfället och under hela tillgångens nyttjandeperiod. Vidare innehar fartygen en central plats i företagets balansräkning som en tillgångspost och dess belåning i många fall en stor skuldpost.

Värderingen av fartyg, vilka klassas som materiella anläggningstillgångar, styrs i svenska onoterade bolag av två rekommendationer, Bokföringsnämndens allmänna råd 2001:3 (BFNAR 2001:3) och Redovisningsrådets rekommendation 12 (RR 12). FAR:s Vägledning (2006) råder också att en rättvisande bild av företaget, samt bland annat beaktande av försiktighetsprincipen skall ingå vid värdering och redovisning. Enligt BFNAR 2001:3 skall en materiell anläggningstillgång värderas och redovisas i balansräkningen utefter

anskaffningsvärdet. Sedan skall den skrivas av, alltså kostnadsföras, under företagets beräknade nyttjandeperiod av tillgången. Detta är i enlighet med RR 12 som också rekommenderar att tillgångens anskaffningsvärde skall redovisas i balansräkningen och skrivas av under dess nyttjandeperiod. Grundförutsättningarna är desamma för de två rekommendationerna (BNFAR 2001:3, RR 12).

Som tidigare beskrivits klassificeras fartyg som en materiell anläggningstillgång, vilken är då nyttjandeperioden och avskrivningstiden för denna tillgång? Enligt en rekommendation från Sveriges Redareförening¹ utgiven år 1994 bör fartyg skrivas av under max 25 år. Avskrivningen skall ske linjärt under fartygets ekonomiska livslängd och försiktighetsprincipen skall gälla. Den svenska fartygsflottan innehåller många olika sorters fartyg, dock finns det endast en branschrekommendation för hur dessa tillgångar skall värderas (Sveriges Redareförening, 1994).

Vid kontakt med Per A. Sjöberger, direktör inom näringspolitik vid Sveriges Redareförening, fördes diskussioner huruvida rederier följer dess rekommendation gällande avskrivningstid. Resonemanget gjorde oss intresserade av ämnesområdet och efterforskningar visade att det finns få diskussioner i litteraturen kring avskrivningar på materiella anläggningstillgångar. Avsaknaden av tidigare litteratur och diskussionen kring Sveriges Redareförenings rekommendation om avskrivningar på fartyg framhäver ett outforskat och intressant forskningsområde.

1.2 Problemdiskussion

Är det möjligt att generalisera en avskrivningstid vid värdering av fartyg, vilka är enorma tillgångar för företagen? En isbrytande oljetanker i Östersjön skiljer sig mycket från en bilfärja som trafikerar sträckan Göteborg – Fredrikshamn. Fartygen verkar inom olika näringar, såsom oljebranschen och turistnäringen. De spridda användningsområdena gör att man kan ifrågasätta huruvida avskrivningstiden för fartygen kan vara densamma, vissa fartyg bör rimligtvis ha en kortare avskrivningstid än 25 år medan andra kan ha en betydligt längre.

Vad påverkar företagets redovisningsval vid värdering av fartyg? Värdering av en tillgångs nyttjandeperiod och restvärde innehåller bedömningar, vilka inverkar på företagets finansiella rapporter. Exempelvis ger en kort avskrivningstid stora kostnader tidigt, vilket ger lägre resultat, medan en längre avskrivningstid sprider kostnaderna över en längre period (Höwing m.fl., 1995, Forsberg, 2001).

Det finns flera teorier kring företags redovisningsval. I dessa kartläggs olika faktorer och aktörer som skulle kunna påverka företag vid deras val av redovisningsmetod. Som exempel på dessa faktorer kan nämnas politiska beslut, företagets ekonomiska ställning, interna och externa intressenter (Watts och Zimmerman, 1986, Ljungdahl, 1999). Man kan fråga sig vilka faktorer och aktörer som påverkar rederiernas redovisningsval vid värderingen av fartyg och deras avskrivningstid. Då en stor summa finansiella medel måste avsättas vid en fartygsinvestering har kreditgivare ofta en nyckelroll (Citron, 1995). Detta faktum skulle kunna tala för att kreditgivaren genom sina åsikter och uttalanden också kan påverka rederiernas val av redovisningsmetod. Finns det några andra aktörer och faktorer som också

¹ Sveriges Redareförening är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar svenska rederier med verksamhet över hela världen. Föreningens övergripande och viktigaste uppgift är att skapa så goda konkurrensvillkor som möjligt för svenska rederier. Till hjälp för medlemsföretagen i arbetet med att skapa goda förutsättningar för näringen har riktlinjer tagits fram inom olika områden, såsom miljö och teknik (Sveriges Redareförening, 2006).

har en avgörande roll för ett rederis fortlevnad och därmed också kan påverka rederiers redovisningsval?

Om de svenska rederierna följer rekommendationen från Sveriges Redareförening, med en avskrivningstid för fartyg på max 25 år kan det ifrågasättas om de då redovisar i enlighet med BFNAR 2001:3 och RR 12, de gällande redovisningsrekommendationerna. Dessa anger att tillgången skall skrivas av under den tid som den förväntas bli utnyttjad i företaget och om denna nyttjandeperiod inte motsvarar 25 år kan den rättvisande bilden i redovisningen ifrågasättas. Det finns många olika incitament för företag att välja olika redovisningsmetoder (Ljungdahl, 1999). Vilka faktorer påverkar de svenska rederiernas värdering och redovisning av fartyg? Många olika perspektiv finns vid värdering av fartyg och dessa kan påverka redovisningen i olika stor utsträckning.

1.3 Problemformulering

Problemdiskussionen har belyst flera olika perspektiv på värdering av fartyg i svenska onoterade rederier. De frågor som har väckts i denna diskussion resulterar i uppsatsens problemformulering:

Hur väljer svenska onoterade rederier att göra avskrivningar på fartyg?

För att besvara denna huvudfråga fokuserar uppsatsen på följande två underfrågor, vilka belyser de olika aspekterna av värderingsproblematiken.

- *Hur bedömer svenska onoterade rederier avskrivningstid, restvärde och avskrivningsmetod för sina fartyg?*
- *Vad påverkar rederiernas val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg?*

1.4 Syfte

Syftet med uppsatsen är att utforska hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg genom att undersöka hur avskrivningstid, avskrivningsmetod och restvärde bestäms. För att vidare besvara problemformuleringen ämnar uppsatsen också beskriva och analysera de underliggande faktorer som påverkar rederiernas redovisningsval.

1.5 Begränsningar

Uppsatsen har begränsats till att endast analysera svenska onoterade rederier. Detta beror på att regleringen för de få noterade rederierna skiljer sig markant från den reglering för onoterade företag i Sverige som baseras på rekommendationer från Bokföringsnämnden (BFN) och Redovisningsrådet (RR). En ytterligare begränsning har skett genom urvalet av bolag. Populationen utgjordes av två listor. I den ena tilläts det lägsta värdet på de totala tillgångarna vara 40 miljoner kronor, vilket gav 69 träffar. Den andra listan utgjordes av de 75 största rederierna sett till omsättning. Från dessa listor valdes 42 företag.

I Sverige skiljer sig de skattemässiga avskrivningarna ofta från de redovisningsmässiga avskrivningarna. Detta då företag skattemässigt vill skriva av tillgångar så fort som möjligt i syfte att minska skattekostnaderna. I rederier är korta skattemässiga avskrivningstider vanliga och dessa återspeglar inte den nyttjandeperiod som man bedömer att fartyget har. Då uppsatsen ämnar undersöka hur rederierna gör redovisningsmässiga bedömningar och vad som kan påverka dessa är den därför begränsad till att undersöka redovisningsmässiga avskrivningar.

Fartygsavskrivningar

En undersökning av hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg

Enligt BFNAR 2001:3 och RR 12 kan viktiga delar i vissa tillgångar behöva ersättas regelbundet och om de har en annan nyttjandeperiod än tillgången i övrigt bör de redovisas och skrivas av som separata enheter. Förfaringssättet kallas för komponentavskrivning och är en förhållandevis ny redovisningsmetod inom svensk reglering². Vid genomgången av de 42 företagen i undersökningen har det visat sig att inget rederi valt att redovisa enligt denna metod. Komponentavskrivning är en metod som skulle kunna appliceras på fartyg. Då rederierna ej valt att använda detta förfaringssätt analyseras ej komponentavskrivningar i uppsatsen.

² Begreppet infördes i svensk reglering vid utformandet av RR 12 Materiella anläggningstillgångar och har tillämpats för bokslut avseende räkenskapsår påbörjade från och med den 1 januari 2001 (RR 12).

2. Metod

För att uppsatsen skall anses som vetenskaplig bör dess undersökning och genomförande utförligt beskrivas så att den kan ifrågasättas (Eriksson & Wiedersheim-Paul, 2006). Kapitlet innehåller därför en ingående redogörelse för hur uppsatsen konstruerats och vilken kunskap den bygger på. Först återges den forskningsansats som valts och sedan beskrivs och kritiserats forskningsmetoderna ingående och hur valet av metod har inverkat på uppsatsens reliabilitet och validitet.

2.1 Forskningsansats

Då denna uppsats syftar till att undersöka hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg har ett angreppssätt valts som undersöker, studerar samt försöker tolka den information som används. Detta benämns inom forskningen som en hermeneutisk ansats, där målet är att undersöka och försöka förstå forskningsområdet samt att tolka det från ett helhetsperspektiv (Lundahl & Skärvad, 1992). Forskarnas subjektivitet, förförståelsen samt de tidigare personliga kunskaperna och erfarenheterna, ses som en tillgång och inte som ett hinder i arbetet att tolka och förstå undersökningens syfte (Patel & Davidson, 2003). Patel & Davidson (2003) benämner denna undersökningsmetod som en hermeneutisk spiral där text, tolkning, förståelse och ny textproduktion, ny tolkning och förståelse är delar av ett konstant utvecklande av undersökningens helhetsbild. Uppsatsen drar fördel av författarnas förförståelse och deras utvecklande av förståelsen i enlighet med den hermeneutiska spiralen för att undersöka, tolka och förstå hur rederier skriver av sina fartyg.

Uppsatsen undersöker hur rederier skriver av sina fartyg samt vad som påverkar deras beslut vid redovisningen av fartyg. För att besvara problemformuleringen har en statistisk undersökning av onoterade rederiers årsredovisningar samt intervjuer med aktörer inom branschen genomförts. Därmed används både en kvantitativ och en kvalitativ ansats för att på bästa sätt analysera problemfrågan. Holme & Solvang (1997) anger de kvalitativa och kvantitativa metoderna som två olika angreppssätt vid samhällsvetenskapliga undersökningar. Den största skillnaden mellan kvantitativa och kvalitativa metoder är hur siffror och statistik påverkar undersökningen. I den kvantitativa metoden används mycket sifferinformation för att konstruera statistiska analyser. Det är en standardiserad och formaliserad metod som presenterar generell information. I motsats till detta har den kvalitativa metoden inte till syfte att formalisera information, utan skapar istället en djupare förståelse för forskningsområdet (Holme & Solvang, 1997).

2.2 Reliabilitet och validitet

I syfte att skriva en trovärdig och ändamålsenlig uppsats har reliabilitet och validitet beaktats genom hela undersökningsprocessen. Det är viktigt att uppsatsen undersöker det den avser att undersöka och därmed har hög validitet. Samtidigt är det lika viktigt att genomföra undersökningen på ett tillförlitligt sätt och därmed skapa en hög reliabilitet (Patel & Davidson, 2003). Ett metodologiskt dilemma kan framträda då en kvalitativ ansats skapar hög validitet och en kvantitativ ansats skapar hög reliabilitet (Holme & Solvang, 1997). Detta är ett av argumenten varför uppsatsen har både en kvalitativ och en kvantitativ ansats.

En undersökning har en hög reliabilitet om den ger samma resultat oberoende av vem som genomför undersökningen anser Eriksson & Wiedersheim-Paul (2006) och Lundahl & Skärvad (1992). Reliabilitet härstammar från den kvantitativa metodologin och mäter hur pass standardiserad en studie är. Därför är det svårt att applicera reliabilitet på en kvalitativ

undersökning (Trost, 2005). Patel & Davidson (2003) menar då att det är viktigt att höja reliabiliteten så mycket som möjligt, vilket har gjorts i uppsatsen genom att till exempel två intervjuare har närvarat vid intervjuerna och att de flesta av dem har spelats in.

Mätinstrument såsom statistiska undersökningar och intervjuer är oanvändbara om de används på fel sätt, alltså är reliabilitet nödvändigt för att skapa god validitet (Lundahl & Skärvad, 1992). Validiteten definierar ett mätinstruments förmåga att mäta det som det avser att mäta (Eriksson & Wiedersheim-Paul, 2006, Lundahl & Skärvad, 1992). Lundahl och Skärvad (1992) beskriver två ansatser av validitet; inre och yttre. Den inre validiteten kontrollerar överensstämmelsen mellan begrepp och de mätbara definitionerna. I uppsatsen har definitioner såsom rederi och fartyg därför varit viktiga att verifiera. Den yttre validiteten beskriver överensstämmelsen mellan det mätvärde som skapas av användandet av definitionen och verkligheten. Till exempel bör kontrolleras att urvalet i den kvantitativa undersökningen av rederiers årsredovisningar är fullgott (Eriksson & Wiedersheim-Paul, 2006). Slutligen anser Patel & Davidson (2003) att en uppsats har en god validitet om läsaren kan bilda sig en egen uppfattning av uppsatsens trovärdighet, vilket kan benämnas som kommunikativ validitet. En god kommunikativ validitet återskapas i detta metodkapitel där de olika arbetsstegen beskrivs noggrant.

2.3 Referensram

För att skapa en djupare förståelse för uppsatsens ämne har en grundlig analys av ämnets referensram tillfört uppsatsen fakta om rederibranschen och de specifika frågeställningar som diskuteras i rederierna, samt Sveriges rådande redovisningsrekommendationer gällande materiella anläggningstillgångar och avskrivningar. Dessutom presenteras en sammanställning av de faktorer som kan påverka företags val av redovisningsmetoder. Detta för att analysera de underliggande incitament som styr värderingen av ett rederis fartyg. Informationen har hämtats främst från redovisningslagar och rekommendationer, tidskrifter och böcker från Handelshögskolans bibliotek samt från branschrelaterade källor. De vetenskapliga källorna har funnits genom Företagsekonomiska institutionen samt genom databaser som Business Source Premier och Emerald Insight, där sökord som */positive/accounting theory* och *accounting choice* har använts. Dessa vetenskapliga källor utgörs av artiklar, uppsatser och avhandlingar. Det redogörs även för icke vetenskapliga källor i uppsatsen. Reliabiliteten i dessa texter kan ifrågasättas, dock ses de som ett komplement till de övriga källorna. Patel & Davidson (2003) anser att valet av dokument skall skapa en så fullständig bild som möjligt för att uppsatsens problem skall belysas ur fler än en synvinkel, vilket kan ses som ett argument för att även icke vetenskapliga artiklar behandlas.

Vissa artiklar och böcker, vilka är producerade under 1980-tal och tidigt 1990-tal, kan anses som gammalmodiga och då ha en brist på validitet. Dessa artiklar och böcker är dock ursprungliga källor till en mycket omdiskuterad redovisningsteori, vilken sätter sina spår i redovisningsforskningen än idag. Samtidigt diskuteras och kompletteras de äldre källorna av mer aktuella artiklar och böcker. Därför kan det även argumenteras för att dessa källor bidrar till en bredare analys av ämnet och att en mer fullgod helhetsbild presenteras.

2.4 Empirisk data

Empirisk vetenskap grundas på observationer av verkligheten (Patel & Davidson, 2003). Det empiriska kapitlet består av en kvantitativ och en kvalitativ undersökning. I den förstnämnda kartläggs den avskrivningstid för fartyg som svenska onoterade rederier anger i årsredovisningarna. Den kvalitativa delen av empirin presenterar intervjuer med några utvalda

företag aktiva i rederibranschen. Undersökningarnas tillvägagångssätt beskrivs och analyseras i de kommande två sektionerna.

2.4.1 Kvantitativ ansats

Om uppsatsens problemformulering vill ha svar på frågan *hur*, skall statistiska bearbetnings- och analysmetoder användas (Patel & Davidson, 2003). Då problemfrågan lyder *Hur väljer svenska onoterade rederier att göra avskrivningar på fartyg?* kommer därför en kvantitativ form av undersökning genomföras för att svara på frågan. En omfattande genomgång av svenska onoterade rederiers årsredovisningar har gjorts för att producera en lista över vissa speciella faktorer såsom avskrivningstid, fartygstyp och övrig information. Inom övrig information specificeras exempelvis om bolag angett olika avskrivningstider för olika fartygstyper. Dessa data har hämtats från rederiernas senast tillgängliga årsredovisningar, vilka finns samlade i databasen Affärsdata. I den kvantitativa studien har information utefter samma faktorer sökts i alla rederiernas årsredovisningar, vilket har gett undersökningen en hög reliabilitet. Resonemanget stöds av Trost (2005) som hävdar att en undersökning skall ha en hög grad av standardisering och se likadan ut för varje objekt för att genomsyras av god reliabilitet.

Det statistiska urvalet av svenska onoterade rederier har gjorts utifrån två populationer. Genom databasen Market Manager togs en lista fram med svenska rederier som är aktiebolag, har totala tillgångar över 40 miljoner svenska kronor samt ingår i SNI (Svensk Näringsgrensindelning) i gruppen 6110, vilken är Statistiska Centralbyråns branschindelning. Denna sökning resulterade i 69 träffar. En annan lista med de 75 största rederierna sett till omsättning togs fram av Per A. Sjöberger, direktör inom näringspolitik på Sveriges Redareförening. Per A. Sjöbergers källa till denna lista var en uppdaterad kartläggning av alla svenska företag med rederiverksamhet enligt sina respektive bolagsordningar. Kartläggningen, "MM-branschrapport", gjordes och utgavs av Svenska Market Management Partner AB, Uppsala Universitet. Enligt Patel och Davidson (2003) skall ett kvantitativt urval göras utifrån en förteckning av alla individer i populationen för att ge en fullgod bild av verkligheten och därmed säkerställa en god validitet. Det kan ifrågasättas om urvalet i denna uppsats ger en fullgod bild av verkligheten, då det har grundats på variablerna omsättning och totala tillgångar. Dessa variabler har varit nödvändiga i syfte att kartlägga de bolag som äger fartyg och är verksamma inom sjöfartsnäringen. Samma rederier har i många fall funnits på båda listorna, vilket talar för att den population som uppsatsen ämnar undersöka har kartlagts. De två listorna har sedan analyserats och rederier som är noterade, är dotterbolag som tillhör noterade moderbolag, är dotterbolag till utomeuropeisk moder eller inte innehar några fartyg har gallrats bort. Slutligen representerades urvalet av 42 stycken rederier som undersökningen har baserats på. Då hänsyn har tagits till två olika listor, baserade på olika variabler och ett urval från dessa listor sedan har gjorts anses urvalet till den kvantitativa undersökningen ha en hög validitet.

Sammanställningen av den information som framtagits med hjälp av listan med de 42 företagen har resulterat i ett antal diagram. Alla rederiers angivna avskrivningstider har avrundats till heltal. Cirka en tredjedel av rederierna har angett ett intervall för avskrivningstiden. För att dessa företag skall kunna representeras på ett tydligt sätt i diagrammen har en enda avskrivningstid för varje rederi fastställts. Avskrivningstiden är baserad på en uträkning av ingående ackumulerade anskaffningsvärden för fartyg dividerat med årets avskrivningar på fartyg för att tydliggöra den avskrivningstid som de redovisade siffrorna anger. De ingående ackumulerade anskaffningsvärdena har justerats för de händelser som skett under året. I de fall där till exempel försäljningar och/eller inköp av fartyg har skett

påverkar detta de ingående ackumulerade anskaffningsvärdena. Dock har dessa summor dividerats med två innan de beaktats i syfte att ge en genomsnittlig påverkan. Om ett fartyg exempelvis köps in i december skrivs det endast av med en månad under det aktuella året. Därför är det inte rättvisande om hela dess redovisade anskaffningsvärde finns med i beräkningen om bara en månad har påverkat avskrivningen och inte ett helt år. Eftersom det inte finns beskrivet i årsredovisningarna när händelser under året har skett, ger ett genomsnittligt värde den bästa uppskattningen av det värde som skall ingå i de ackumulerade anskaffningsvärdena för fartyg.

I vissa fall har beräkningen av avskrivningstiden hamnat utanför det intervall rederiet har angett i årsredovisningarna. Detta kan bero på att företaget innehar fartyg som redan är helt avskrivna och då finns värdet med i de ackumulerade anskaffningsvärdena. En annan orsak kan vara att händelserna under året som försäljning och inköp har skett mycket tidigt eller sent varför det genomsnittliga värdet inte överensstämmer med verkligheten. I dessa fall har den avskrivningstid i intervallet valts som ligger närmast beräkningens avskrivningstid. Det kan ifrågasättas om undersökningen ger ett resultat som avspeglar verkligheten då vissa av de uppskattningar och beräkningar som har gjorts kan generera mätfel, vilket inverkar negativt på undersökningens validitet. I valet av undersökningsmetod har dock en strävan funnits att presentera de avskrivningstider som är närmast verkligheten, varför exempelvis alltid en siffra inom det angivna intervallet för avskrivningar har valts. Därför anses undersökningen ha tillräcklig validitet för att visa generella mönster för avskrivningstider på fartyg.

Resultaten i den kvantitativa undersökningen har delats in i undergrupper utifrån fartygstyp för att möjliggöra en jämförelse av avskrivningstider mellan de olika fartygstyperna. Vissa rederier innehar flera fartygstyper men specificerar inte om avskrivningstiderna för de olika typerna skiljer sig åt. I dessa fall har avskrivningstiden som angivits presenterats i alla de aktuella fartygskategorierna. Detta innebär ett problem i de fall då rederierna har angivit avskrivningstider i intervall. Som beskrivits ovan har vi då räknat ut en genomsnittlig avskrivningstid och det är ej säkert om denna tid exakt motsvarar avskrivningstiden för respektive fartygstyp. Det är dock endast ett fåtal avskrivningstider som berörs av denna problematik.

Då urvalet endast består av 42 företag representeras vissa fartygsgrupper, såsom passagerarfartyg, av ett litet antal rederier. Det kan ifrågasättas huruvida urvalet inom dessa fartygskategorier avspeglar verkligheten. Emellertid styrks tillförlitligheten i undergrupperna av att det totala urvalet anses ha en hög validitet, bland annat på grund av att det baserats på två olika populationer som tidigare beskrivits.

För att kunna göra en jämförelse mellan rederiers storlek på skulder i förhållande till tillgångar och deras avskrivningstider har företagen i undersökningens urval delats in i två grupper med ett gränsvärde vid 0,7, vilket presenteras i diagram sju. Då undersökningen endast syftar till att se om det finns någon korrelation mellan avskrivningstiders längd och hur stor kvoten mellan skulder och tillgångar är, anser vi att det ej har någon betydelse exakt var gränsvärdet sätts. Istället är det viktiga att få ett lika stort antal rederier i de båda grupperna för att stärka undersökningens validitet.

Flera av de rederier som ingår i urvalet äger begagnade fartyg. Det finns inga tydliga angivelser i årsredovisningarna om hur många dessa är eller om avskrivningstiden då är annorlunda. Rederier med begagnade fartyg uppskattar rimligtvis en kortare avskrivningstid än vid värdering av ett nytt fartyg, vilket kan ge en trend till generellt sett kortare

avskrivningstider i undersökningen. De begagnade fartygen bidrar till att validiteten i den kvantitativa undersökningen försämras.

2.4.2 Kvalitativ ansats

Kvalitativt inriktad forskning karaktäriseras i många fall av verbala analysmetoder såsom intervjuer, vilka skall användas om uppsatsen vill ha svar på till exempel vilka de underliggande mönstren är (Patel & Davidson, 2003). Den kvalitativa undersökning är då väl motiverad eftersom den syftar till att finna de underliggande mönstren i den kvantitativa undersökningen i enlighet med uppsatsens andra underfråga: *Vad påverkar rederiernas val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg?*

Som tidigare nämnts består den kvalitativa ansatsen i uppsatsen av intervjuundersökningar. Den nära kontakt som uppstår i en intervjusituation skapar å ena sidan förtroende och förståelse mellan intervjuare och intervjuperson. Å andra sidan kan den nära kontakten leda till förutbestämda förväntningar, där intervjupersonen svarar så som han/hon tror att det förväntas. Då undersökningen har genomförts av studenter, vilka inte anses ha lika stor kunskap som till exempel professorer, bidrar detta till en öppnare och mer avspänd intervjuperson som ger friare och mer sanningsenliga svar (Holme & Solvang, 1997).

2.4.2.1 Val av intervjupersoner

Valet av intervjupersoner baseras på idén att så många olika synvinklar som möjligt inom uppsatsens frågeställning bör analyseras för att skapa en så bred helhetsbild som möjligt. Därför har olika aktörer inom rederibranschen intervjuats. Två rederier har valts ut, Rederi AB Nordship och Österströms Rederi AB, då de har jämförelsevis korta avskrivningstider på sina fartyg. För att få en djupare inblick i de externa intressenter som skulle kunna påverka rederiernas redovisningsval har även andra aktörer intervjuats. Två kreditgivare på Skeppshypotekskassan har intervjuats för att analysera om och hur banker, som är så betydelsefulla för rederiernas köp av fartyg, påverkar redovisningen. Vidare har två revisorer, från Öhrlings PricewaterhouseCoopers och Svensk Revision, som arbetar med rederier intervjuats för att visa deras syn på värdering av fartyg samt deras förhållande till och eventuella påverkan på rederier. Dessa olika intervjuer har gett det helhetsperspektiv som är viktigt i en hermeneutisk ansats (Lundahl & Skärvad, 1992).

2.4.2.2 Intervjuerna

Intervjuerna har utförts vid besök eller via telefon. Besöksintervjuer är särskilt effektiva för att skapa förtroende och i denna situation är det också lättast att ställa komplicerade frågor, vilket bland annat beror på att kontoret är den plats där den intervjuade känner sig trygg (Trost, 2005). Samtidigt kan fördel dras av studerandet av kroppsspråket. Telefonintervjuer är ett effektivt intervjusätt som också ger möjligheter till följdfrågor. Däremot kan båda intervjusätten skapa så kallade intervju effekter, där intervjuaren omedvetet kan påverka intervjupersonen med sina egna åsikter (Eriksson & Wiedersheim-Paul, 2006). Detta har tagits i beaktande under intervjuerna och ledande frågor har undvikits. Intervjuerna med kreditgivare och revisorer har genomförts på respektive företags kontor medan intervjuerna med rederierna har skett via telefon på grund av att företagen är belägna på andra orter i landet.

Det är viktigt att förbereda sig väl inför intervjuerna genom att bland annat kontrollera att problemområdet har täckts in väl av frågeområdena och underfrågorna. Behövs alla frågor? Går de att missuppfatta? Detta är viktiga frågor att ta ställning till innan intervjun äger rum (Patel & Davidson, 2003). Alla tre uppsatsförfattarna diskuterade och skrev tillsammans ner

materialet till var och en av intervjuerna för att på bästa sätt använda ett så genomtänkt och passande material som möjligt för att säkerställa validiteten. Varje intervjutillfälle har också anpassats till intervjupersonen i syfte att skapa en så god validitet som möjligt. Graden av standardisering är låg, vilket är i enlighet med den kvalitativa intervjumetoden, då frågorna inte är de samma för alla intervjupersonerna (Trost, 2005). Patel & Davidson (2003) påpekar däremot att om en jämförelse skall kunna göras mellan de olika intervjuerna bör dessa intervjuer ha en viss grad av standardisering. I uppsatsen har de båda rederiernas svar samt de båda revisorernas svar jämförts varför en högre grad av standardisering har använts för dessa intervjuer.

I varje intervju har öppna frågor använts för att frambringa så mycket information som möjligt. Holme & Solvang (1997) förespråkar detta tillvägagångssätt och menar att intervjuaren skall konstruera en lista med olika områden som bör beröras. Intervjuaren kan sedan under intervjun formulera frågorna allt eftersom det passar in i diskussionen. Denna metod kan illustrera nya perspektiv som inte tagits i beaktande tidigare. När det har varit nödvändigt har fler frågor inom frågeområdet ställts för att få svar, vilket är i enlighet med den ostrukturerade metod som den kvalitativa intervjun karakteriseras av. Forskaren tillåts då anta en viss grad av flexibilitet för att anamma de nya idéerna som uppkommer (Ryan, Scapens & Theobald, 2002). En negativ aspekt med detta kan vara att intervjupersonen ger ett mycket omfattande svar som inte fokuserar på intervjuområdet och jämförelsen mellan intervjuerna kan minska (Jacobsen, 1993). Möjligheten till jämförelse anses dock vara god, då de intervjuer som har jämförts haft frågor med en högre grad av standardisering. Öppna frågor skapar samtidigt en hög validitet, då intervjupersonerna kan forma svaren med egna ord (Jacobsen, 1993), vilket talar för användandet av sådana frågor. Enkla och raka frågor samt undvikandet av negationer bidrar till en god intervju (Trost, 2005), vilket har tagits i beaktande vid producerandet av frågorna och frågeområdena. Patel & Davidson (2003) anser det viktigt att inleda intervjun med neutrala frågor som till exempel en fråga om intervjupersonens bakgrund. Den så kallade "tratt-tekniken", där man börjar med stora öppna frågor och sedan ställer mer specifika frågor, har använts. Denna metod anses motiverande och aktiverande för intervjupersonen (Patel & Davidson, 2003).

Intervjuerna varade max en timme och en introduktion till ämnet skickades ut i förväg via e-mail för att ge intervjupersonerna en inblick i intervjuområdet. E-målet innehöll uppsatsens problemformulering samt området för diskussionen under intervjun. De exakta frågeområdena och frågorna sändes inte ut i förväg på grund av att det kan orsaka vissa nackdelar (Jacobsen, 1993). Till exempel hade intervjupersonerna kunnat förbereda exakta svar, vilket gör att spontaniteten går förlorad och att ärliga svar inte alltid ges. Intervjupersonerna fick ta del av problemformuleringen före intervjun och därmed hade de möjlighet att förbereda sig till viss del. Förfarandet anses dock vara rättfärdigt eftersom många respondenter efterfrågade en presentation av ämnet och det dessutom anses rättvist att introducera intervjupersonerna i ämnet (Trost, 2005).

Två intervjuare har närvarat vid varje intervjutillfälle. Detta för att säkerställa både reliabilitet och validitet genom att vara lyhörd och uppmärksam (Patel & Davidson, 2003). Om inte intervjuarna är vana är det ett gott stöd att vara två då de kompletterar varandra. Samtidigt förefaller det artigt att representeras av två personer vid företagsbesök (Trost, 2005). Alla intervjuer har spelats in, förutom den med revisor Bo Forsäng då han avböjde. Inspelning av intervjuerna fungerar som ett verktyg för att på ett tillförlitligt sätt spara intervjupersonernas åsikter samtidigt som intervjuarna kan slappna av mer och koncentrera sig på intervjun. Detta har också gjort det möjligt att lyssna på det inspelade bandet i efterhand vid sammanställandet

av intervjun för att kontrollera vissa påståenden och nyanser. Intervjupersoner kan känna sig obekväma i situationen att bli inspelade vilket kan påverka kvaliteten på intervjun (Trost, 2005). De intervjupersoner som har spelats in har dock godkänt inspelningen och en diskret dator har använts vid inspelandet, vilket påverkat omgivningen så lite som möjligt. Därför har vi upplevt att intervjupersonerna har känt sig bekväma i situationen.

2.4.2.3 Bearbetning och sammanställning av intervjuerna

Det är fördelaktigt att påbörja analysen av intervjun så fort som möjligt efter intervjutillfället då informationen är färsk i minnet (Patel & Davidson, 2003). Detta har också gjorts i arbetet med uppsatsen då varje intervju har bearbetats de närmaste dagarna efter att den genomfördes. Patel & Davidson (2003) hävdar också att det inte finns någon bestämd metod för hur bearbetningen av en kvalitativ studie skall gå till, förutom att det skall vara lätt för läsaren att följa processen. Sammanställningen av informationen från intervjuerna har gjorts utifrån de intervjuanteckningar som förts. Vid osäkerhet i vad som sagts kontrollerades detta med det inspelade materialet för att ge en korrekt bild av intervjupersonernas svar och åsikter och detta har ökat reliabiliteten. Endast de delar som varit relevanta för uppsatsen har sammanställts, vilket är i enlighet med Jacobsen (1993). Efter detta arbete sändes alla sammanställningar ut via e-mail till intervjupersonerna så att de kunde bekräfta innehållet och i vissa fall ändra något missförstånd (Holme & Solvang, 1997). Det är viktigt att understryka att intervjupersonerna endast kunde korrigera missförstånd. Denna kontroll ger en hög reliabilitet till informationen. De fem intervjuerna har slutligen sammanställts i tematiska områden utifrån uppsatsens två underfrågor för att överskådligt beskriva den information som har framkommit. Dessa områden återspeglas också i analysen av de teoretiska och empiriska resultaten.

3. Referensram

Referensramen syftar till att ge en översikt av sjöfartsnäringen och den svenska rederinäringen. Här redogörs också för de lagar och rekommendationer som styr redovisningen av fartyg. Slutligen beskrivs teorier som ämnar ge en bild av de olika incitament som skulle kunna påverka rederiers val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg.

3.1 Sjöfartsnäringen

Sjöfartsnäringen är en mycket internationell näring, med många olika sorters fartyg ämnade för olika sorters befraktning. I Sverige har rederinäringen haft en stor roll under många år och i skrivande stund (höstterminen 2006) har de svenska rederierna generellt sett en mycket god lönsamhet (Palmberg m.fl., 2006). De följande sektionerna beskriver sjöfartsnäringen i stort samt ger mer ingående information om den svenska rederinäringen.

3.1.1 Sjöfartsnäringen och dess utveckling

Sjöfartsnäringen är världens mest internationella verksamhet då den är i ständig rörelse över hela jordens yta. Fartyg kan registreras, företag etableras och besättningar rekryteras var som helst i världen (Nya Sjöfartens Bok 2006, 2005). Fartygsflottan är stor, över 40 000 transportfartyg fraktar huvudsakligen gods och/eller passagerare världen över. Näringen är också en utpräglad nätverksbransch, där hamnar och handels- och sjöfartsrutter utgör kluster i det fysiska nätverket (Palmberg m.fl., 2006). Exempel på kringnäringar i de svenska sjöfartsklustren är hamn- och stuveritjänster, skeppsmäklare, lotsning, isbrytning, varvtjänster och utbildning inom sjöfartsområdet.

Frakter på vatten blir ett allt mer attraktivt transportmedel och fördelarna med sjötransporter är många. Bland annat kan nämnas att sjöfarten är billig, fartygen har stor lastkapacitet, haven erbjuder fria färdvägar, den har en näst intill perfekt marknad och ett fartyg kan operera och ses som en tillgång över hela världen. Däremot är det ett relativt sett långsamt transportmedel (Höwing m.fl., 1995). Förutom de redan nämnda fördelarna är sjöburna transporter dessutom energieffektiva, vilket ger lägre fraktkostnader samtidigt som de ger en låg miljöpåverkan per fraktat ton. Innovationer såsom containern har också påverkat sjötransporternas attraktivitet (Nya Sjöfartens Bok 2006, 2005).

Under 1900-talets andra hälft har tillväxten i de internationella sjötransporterna skett i två vågor. Fluktuationerna har gett stora variationer i sjöfartens betydelse för Sverige och landets ekonomi (Palmberg m.fl., 2006). Från och med 1960-talet till och med mitten av 1970-talet och från mitten av 1980-talet fram till idag ökade sjötransporterna kraftigt. Den stora oljekrisen under 1970-talet förorsakade en kraftig nedgång i sjötransporterna. Nedgången skapade ett stort överskott av kapacitet fram till delar av 1990-talet, vilket tydligt avspeglas i den svenska näringens utveckling. Den svenska handelsflottan var som störst i mitten av 1970-talet för att sedan minska kraftigt i omfattning och sedan 1990-talet motsvara knappt 0,3 procent av världshandelsflottan. Sedan 1983 till 2005 ses en kontinuerlig tillväxt inom näringen och sjötransportarbetet har ökat med drygt 100 procent. Tillväxtfaktorer är fraktmängd, transportarbete och värdet på den sjöburna handeln (Palmberg m.fl., 2006). År 2003 beräknades att cirka 520 företag med 27 000 anställda var verksamma inom den svenska traditionella sjöfartsnäringen som inkluderar rederier, agenturer, hamnar, varv och underleverantörsföretag (Statens offentliga utredningar, 2006).

Idag fraktar sjöfartsnäringen mest lågvärdigt gods då cirka 90 procent är jordbruksprodukter, råmaterial, energiprodukter som olja, oljeprodukter och energikol (Nya Sjöfartens Bok 2006, 2005). Världshandelsflottan domineras av tank- och bulkfartyg som främst fraktar det nämnda råvaru- och massagodset (Palmberg m.fl., 2006). Mer än 90 procent av Sveriges export och import går på lastfartyg eller färjor (Statens offentliga utredningar, 2006) och Sveriges rederier anses vara mycket konkurrenskraftiga inom just färjetrafik, ro-ro-trafik och tankertrafik. Dessa näringar har utvecklats på grund av att de givit stordrifts- och specialiseringsfördelar. De svenska rederierna är främst inriktade på internationell sjöfart inom Europa (Statens offentliga utredningar, 2006, Palmberg m.fl., 2006). Eftersom den största tillväxten nu sker i länder som Kina och Indien påstår Palmberg m.fl. (2006) att utvecklingen de närmsta 10-15 åren kommer att innebära en fortsatt europeisk integration i kombination med en expansion till andra marknader.

Konkurrensen på flera av sjöfartsnäringens marknader är hård, det gäller exempelvis tankmarknaden. Priserna är mycket känsliga och påverkas av mycket små förändringar i utbud och efterfrågan. Marknaden influeras också av naturkatastrofer, konjunkturväxlingar, handelspolitik, krig, valutaförändringar samt av internationell och nationell politik. Ofta är det de oväntade händelserna som prövar tanksjöfartens flexibilitet. Även fartygets kvalitet, storlek och position avgör möjligheterna till att skriva avtal om fraktuppdrag (Höwing m.fl., 1995). Sedan 1990-talet arbetar Europeiska Unionen aktivt för att sjöfartsnäringen skall vara konkurrenskraftig i Europa. Europeiska kommissionen står bakom statliga stöd till sjötransporter. Samma organ presenterade också 1996 en vit bok för sjöfartspolitik där utveckling inom internationell konkurrenskraft, öppna marknader, sund konkurrens och säkerhet sågs som särskilt viktiga (Statens offentliga utredningar, 2006).

Rederinäringen mötte liten politisk förståelse för sin verksamhet och dess förutsättningar under den sista delen av 1900-talet, vilket försämrade dess konkurrenskraft. Sjöfartsnäringens aktörer bidrog till viss del till att det fanns en liten politisk förståelse för näringen, då de inte spred information i samhället om sjöfartsnäringen och dess betydelse för Sverige (Nilsson, 2006). Sedan slutet av 1990-talet har det skett en rejäl förändring inom sjöfartsnäringen. De olika parterna inom näringen har gått samman i olika projekt, samtidigt som svensk sjöfartspolitik har börjat följa EU:s villkor för att konkurrensanpassa svensk sjöfart. Då en ökad internationell konkurrens inom sjöfartsnäringen har utvecklats de senaste åren har en statlig utredning om tonnageskatt utförts i syfte att öka konkurrenskraften. Utredningen resulterade i ett förslag till ett införande av tonnageskatt med verkan från 2005 (Palmberg m.fl., 2006).

Tonnageskattesystemet skulle ge rederierna likartade villkor på flera områden. Till exempel skulle internationella värderingsinstitut lättare kunna värdera ett tonnageskattat svenskt rederi och systemet skulle också förbättra rederiernas möjlighet att köpa och sälja fartyg (Statens offentliga utredningar, 2006:106). Ett eventuellt införande skulle dessutom ge redare ett incitament att återregistrera sina fartyg under nationell flagg (Statens offentliga utredningar, 2006), vilket skulle gynna den svenska rederinäringen. Den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft är också beroende av hur pass välutvecklade de regionala maritima klustren är. Stora kluster med breda nätverk har goda förutsättningar för att utvecklas och skapa nya innovationer och därmed stärka sin konkurrenskraft. Sjöfartsnäringens konkurrenskraftighet gentemot andra länder kommer att vara avgörande för de framtida utvecklingsmöjligheterna inom den svenska maritima sektorn (Palmberg m.fl., 2006).

3.1.2 Den svenska rederinäringen

Den svenska rederibranschen domineras av ett fåtal stora rederier, samtidigt som det år 2001 också fanns fler än 600 mindre rederier registrerade i landet (Statens offentliga utredningar, 2006). Rederibranschens totala omsättning år 2004 motsvarade nästan 33 miljarder kronor, medan balansomslutningen (fartygen) var 63 miljarder kronor (Palmberg m.fl., 2006:10). De svenska rederierna finns koncentrerade i kluster såväl geografiskt som företagsmässigt. De huvudsakliga och största sjöfartsregionerna är de kring Göteborg, Stockholm och Helsingborg. Göteborg är det klart största och mest diversifierade maritima klustret i Sverige. Här finns nästan hälften av de 15 största rederierna lokaliserade och även merparten av landets små- och medelstora kluster av rederier på till exempel öarna Tjörn och Donsö (Palmberg m.fl., 2006).

Den svenska handelsflottan kan beskrivas på olika sätt. Till exempel kan man utgå ifrån vilket land fartygen är registrerade i samt olika angivelser för dödvikt och bruttotonnage. Likaså kan fartyg som är registrerade utomlands men ägs av ett svenskt företag räknas med. Nya Sjöfartens Bok 2006 (2005) anser att den svenska handelsflottan består av två delar: Den svenskregistrerade flottan och den utlandsregistrerade flottan. Den svenskflaggade handelsflottan innefattar fartyg som är registrerade i det svenska fartygsregistret och har ett bruttotonnage över 300 gt. De utländska handelsfartygen ingår i flottan om de ägs av rederier eller personer som bor i eller har stark koppling till Sverige. År 2005 bestod den svenskkontrollerade handelsflottans två delar av sammanlagt 572 fartyg (Statens offentliga utredningar, 2006).

Beroende på vad fartygen fraktar kan de sedan delas in i fem huvudgrupper; tankfartyg, container-/ro-ro/linjefartyg, bulkfartyg, färjor/kryssningsfartyg och arbets- och specialfartyg. Vid en beskrivning av de olika fartygstyperna är det viktigt att ha i beaktande att detta är en generell beskrivning. Varje fartyg är unikt, då det anpassas till särskilda marknader och produktområden för att möta efterfrågan. Råvaror transporteras med tankfartyg och bulkfartyg. Tankfartyg består av olika sorters fartyg, vilka är anpassade till att frakta till exempel råolja, gas och kemikalier. Bulkfartyg däremot fraktar torra råvaror som kol, malm, spannmål, socker och skogsprodukter i olika stora fartyg som även kan vara anpassade till kylvaror. De färdiga eller halvfärdiga industriprodukterna transporteras med linjefartyg eller specialfartyg. Linjefartygen fraktar sin last i containers eller i lastbärare som kan rullas ombord (s.k. ro-ro-fartyg). Huvuddelen av Nordens färdiga industriprodukter transporteras med bil- och passagerarfärjor samt ro-ro-fartyg. Sedan kryssningsverksamheten föddes för 80 år sedan har dessa fartyg utvecklats mycket, idag kan en kryssningsfärja ta upp till 4000 passagerare. Exempel på arbets- och specialfartyg är hamnbogserare och supplyfartyg för oljefälten i Nordsjön (Nya Sjöfartens Bok 2006, 2005).

Utredningen om tonnageskatt (Statens offentliga utredningar, 2006) beskriver olika former av fraktavtal inom rederibranschen. Linjetrafik är regelbunden och tidtabellsbunden trafik mellan fasta hamnar. Detta innefattar mestadels färjetrafik och containertrafik. All annan befraktning är ej tidtabellsbunden och kallas för trampfrakt. Detta är den största delen av sjöfarten.

3.2 Värdering vid redovisning av fartyg

Bedömningen av ett fartygs avskrivningstid, avskrivningsmetod och restvärde grundas på de lagar och rekommendationer som styr värderingen av materiella anläggningstillgångar. Rederierna kan också ta vägledning från den branschrekommendation som har utgivits av Sveriges Redareförening. Vid den praktiska tillämpningen kan även andra faktorer spela in

vid värderingen av fartyg. De olika rekommendationerna och praktiska förfaringssätten behandlas i nedanstående sektioner.

3.2.1 Lagar och rekommendationer

Värderingen av fartyg i de svenska onoterade rederierna regleras av Årsredovisningslagen (ÅRL) och två rekommendationer kring materiella anläggningstillgångar, BFNAR 2001:3 Redovisning av materiella anläggningstillgångar och RR 12 Materiella anläggningstillgångar. Icke-noterade företag skall, för varje område, tillämpa antingen ett allmänt råd från Bokföringsnämnden eller Redovisningsrådets motsvarande rekommendation (BFNAR 2000:2, p. 5). BFNAR 2001:3 och RR 12 ger allmänna riktlinjer för hur företag skall redovisa materiella tillgångar med avseende på exempelvis anskaffningsvärde, nyttjandeperiod och restvärde (Artsberg, 2003). Sveriges Redareförening gav år 1994 ut en branschrekommendation gällande planenliga avskrivningar för fartyg. Denna rekommendation ger mer specifika riktlinjer för hur fartyg skall värderas och vilken avskrivningsmetod som anses lämplig (Sveriges Redareförening, 1994).

Med anskaffningsvärde avses utgifterna för en tillgångs förvärv eller tillverkning (Artsberg, 2003:194). Utöver inköpspriset räknas även utgifter direkt hänförliga till förvärvet in exempelvis kostnader för leverans och hantering, installation och konsulttjänster (BFNAR 2001:3). Enligt RR 12 skall även kostnader för nedmontering och bortforsling av tillgången samt iordningställande av plats där tillgången varit installerad respektive uppförd inkluderas i anskaffningsvärdet. I Sveriges Redareförenings rekommendation kring planenliga avskrivningar på fartyg hänvisas till de beskrivna rekommendationerna och ÅRL vid bestämmandet av anskaffningsvärdet.

Från den dag tillgången tas i bruk skall den skrivas av systematiskt över nyttjandeperioden och det avskrivningsbara beloppet utgörs av tillgångens anskaffningsvärde med avdrag för det beräknade restvärdet (BFNAR 2001:3, RR 12). Fartyg har ofta ett betydande utranteringsvärde eller skrotvärde som beräknas föreligga vid slutet av den livslängd som har fastställts (Sveriges Redareförening, 1994). Detta skall rederierna ta hänsyn till då de fastställer det avskrivningsbara beloppet. Under den tid då tillgången förväntas bli utnyttjad för sitt ändamål i företaget skall det avskrivningsbara beloppet skrivas av. Denna tidsperiod kallas för tillgångens nyttjandeperiod. Begreppet skall inte förväxlas med tillgångens ekonomiska livslängd, som ofta sträcker sig över en längre tidsperiod än nyttjandeperioden (Nytt från revisorn, 2004). Exempelvis kan företaget ha som policy att byta ut tillgångar efter viss tid, vilket gör att nyttjandeperioden kan vara kortare än den ekonomiska livslängden (Smith, 2006). Begreppet nyttjandeperiod ersatte ekonomisk livslängd i den svenska regleringen år 2002 (Enshagen, 2001). Bokföringsnämndens allmänna råd och Redovisningsrådets rekommendationer menar att dessa begrepp har olika innebörd, vilket betyder att de ej kan likställas. Sveriges Redareförening har inte korrigerat sin rekommendation från 1994 för denna ändring, varför man fortfarande anger att fartyg skall skrivas av över sin förväntade ekonomiska livslängd.

För att kunna fördela tillgångens värde systematiskt över nyttjandeperioden finns det flera alternativa avskrivningsmetoder såsom linjär, degressiv, progressiv och produktionsberoende avskrivning. Den avskrivningsmetod skall väljas som bäst återspeglar hur tillgångens ekonomiska värde för företaget förbrukas och metoden skall prövas löpande (BFNAR 2001:3, RR 12). Sveriges Redareförening (1994) anger i sin rekommendation att avskrivningar skall göras linjärt över tiden och att inget nytt fartyg bör ha en avskrivningsplan omfattande mer än 25 år. Vidare uppmanas rederierna att i enlighet med försiktighetsprincipen tillämpa kortare

avskrivningstider när så anses möjligt. Detta kan vara fallet vid värdering av fartyg inköpta i andra hand. Om fartyget genomgår väsentlig ombyggnad eller om andra väl dokumenterade skäl föreligger, kan en förlängd avskrivningsplan upprättas. Avskrivningsperioden för tilläggsinvesteringar får dock aldrig överstiga fartygets kvarvarande avskrivningstid (Sveriges Redareförening, 1994).

Linjär avskrivning är den helt dominerande praxisen i Sverige när det gäller avskrivningar enligt plan och detta brukar förklaras av praktiska skäl (Artsberg, 2003). Det kan dock ifrågasättas om denna metod avspeglar tillgångens värdeminskning på bästa sätt. Artsberg (2003) gör en jämförelse med länder i Europa såsom Frankrike och Tyskland där den degressiva avskrivningsmetoden är dominerande. Förklaringen till detta är att man i dessa länder använder sig av den skattemässiga avskrivningsmetoden även vid den civilrättsliga värderingen. Valet av avskrivningsmetod i Sverige styrs således av en förhärskande praxis, snarare än av redovisningsmässiga bedömningar av respektive tillgång (Smith, 2006).

3.2.2 Fartygsavskrivningar - ett praktiskt exempel

Forsberg (2001) hävdar att mindre rederier som onoterade bolag ute i skärgården ofta präglas av driftsekonomi. Detta innebär att de skriver av sina båtar så snabbt som möjligt för att på längre sikt få lägre driftskostnader. Vidare påpekas att det är rederier med låga driftskostnader som överlever sjöfartsdepressioner på lång sikt. Enligt Forsberg (2001) påstår rederi Furetank AB att de flesta rederier i skärgården skriver av och amorterar sina fartyg så snabbt som möjligt. Samtidigt skriver Furetank AB också av till noll vilket gör att det inte räknar med att något restvärde skall finnas kvar. Vidare anser rederiet att båtens frivärde efter femton års avskrivning skall motsvara den kontantinsats som skall användas till att köpa nästa båt. Redovisningssättet att skriva av båtarna snabbt ger företaget en ekonomisk buffert samtidigt som det pressas att vara effektivare i drift än andra rederier. Detta frivärde är känt först när båten säljs. Furetank AB gör inte någon kalkyl för att räkna ut restvärdet utan det viktigaste är att klara av alla avskrivningar och amorteringar i driften av båten.

3.3 Redovisningsval

Generellt accepterade redovisningsrekommendationer kräver ofta bedömningar (Fields m.fl., 2001). Det här leder till att en redovisare ställs inför många val då denne producerar redovisning, exempelvis vid bedömningen av nyttjandeperiod och avskrivningsmetoder för materiella anläggningstillgångar. I Sverige styrs redovisningen av lagar, rekommendationer och praxis, vilka i flera fall lämnar utrymme för val av redovisningsmetoder och värderingar. Dessa val kan få stor betydelse för företagets redovisning och finansiella resultat. Redovisningsval klassificeras enligt Fields m.fl. (2001) som:

”An accounting choice is any decision whose primary purpose is to influence (either in form or substance) the output of the accounting system in a particular way, including not only financial statements published in accordance with GAAP, but also tax returns and regulatory filings”

Frågan är om redovisare medvetet väljer olika metoder på grund av bakomliggande faktorer, eller om de endast väljer att redovisa som majoriteten av andra företag gör. Det finns teorier som talar för båda dessa lösningar. Dock är bevisen få för att företagen skulle följa någon slags majoritetslösning (Watts & Zimmerman, 1990). Istället har flera forskare utvecklat teorier kring de faktorer som eventuellt skulle kunna styra redovisningsval (Watts & Zimmerman, 1986, Fields m.fl., 2001, Ljungdahl, 1999). Kartläggningen av dessa incitament försvåras av att redovisare fattar beslut inom flera redovisningsområden i sin strävan att till

exempel maximera intäkter (Watts & Zimmerman, 1990). Detta avsnitt ämnar dock ge en bild av de olika incitament som skulle kunna styra ett rederis val av redovisningsmetod vid värderingen av befintliga såväl som nyinskaffade fartyg.

3.3.1 Positive Accounting Theory

Debatten kring de faktorer som kan tänkas påverka en redovisare i dess val av redovisningsmetod har varit stor under de senaste decennierna. Detta har sitt ursprung i Ross L Watts och Jerold L Zimmermans *Positive Accounting Theory* som presenterades i två uppmärksammade artiklar åren 1978 och 1979. De lade då fram ett nytt synsätt inom redovisningsforskningen, där empiriska undersökningar ämnar ge en förklaring till och en förutsägelse av redovisningspraxis. Teorin kontrasterar med normativ forskning som syftar till att föreskriva hur redovisningspraxis bör utformas, det forskningsperspektiv som före 1980-talet var förhärskande inom redovisningsteorin (Whittington, 1987).

Positive Accounting Theory utgår ifrån att aktörerna är rationella och nyttomaximerande, det vill säga har en vilja att maximera sina egna tillgångar (Watts & Zimmerman, 1986). Teorin fokuserar speciellt på relationer mellan olika aktörer på redovisningsområdet såsom redovisningsmanagern, revisorn och mottagare av redovisningen (Artsberg, 2003). Watts och Zimmerman (1986) tar som utgångspunkt att företag har kontraktskostnader, vilka är upprättade för att begränsa agentens handlingsfrihet och därmed undvika ett opportunistiskt beteende (Jensen, 1983³). Exempel på sådana kostnader är lånekostnader, informationskostnader och förhandlingskostnader och kring dessa finns det flera parter. Bank och rederi blir exempelvis kontraktsparter vid upptagandet av ett lån. Valet av redovisningsmetod påverkar hur stora kostnaderna för lånet blir, vilka i sin tur påverkar parternas tillgångar. Det bör understrykas att en förutsättning för att kontraktskostnaderna skall påverka redovisningsvalen är att företag och övriga parter är nyttomaximerare. Om denna förutsättning är uppfylld och om det finns kontraktskostnader är det rimligt att anta att val av olika redovisningsmetoder förekommer (Watts & Zimmerman, 1990).

Resonemanget kring kontraktskostnader mellan bank och företag styrks av Fields m.fl. (2001) uttalande att kompensationsavtal och kreditgivningsbeslut fattas på basis av finansiella rapporter. I syfte att nå nya avtal och kontrakt har därmed redovisningsmanagers och ägare på företag incitament till att påverka siffrorna i rapporterna (Fields m.fl., 2001). Annan forskning som kan styrka denna argumentation är Watts och Zimmermans (1986) empiriska undersökning kring hur ett företags skuldsättning påverkar valet av redovisningsmetod. Undersökningen grundas på det faktum att det är troligare att företag med skulder väljer redovisningsmetoder som ökar intäkter och tillgångar, än företag utan skuldsättning. Hypotesen att ju större kvoten är mellan ett företags skulder och tillgångar, desto troligare är det att företag väljer redovisningsmetoder som förflyttar intäkter från kommande perioder till den aktuella perioden prövades (Watts & Zimmerman, 1986). I ett rederi med stora skulder skulle alltså en längre avskrivningstid väljas i syfte att skjuta kostnader på framtida perioder. Forskarna fann visst stöd för sin teori och har senare fått stöd av andra såsom Press & Weintrop (1990) och Duke & Hunt (1990).

Vid valet av redovisningsmetod spelar även politiska faktorer in (Watts & Zimmerman, 1986). Ljungdahl (1999) påpekar att det finns incitament bland företag att välja redovisningsmetoder som minskar det redovisade resultatet för att undgå effekterna av exempelvis ökad beskattning. Exempel på nya regleringar som påverkar de svenska onoterade

³ Refererad till i Ljungdahl (1999).

rederierna är att statliga bidrag skulle dras in eller minskas. Den svenska rederibranschen befinner sig i dagsläget i en högkonjunktur, varför många av de onoterade rederierna har en god lönsamhet (Palmberg m.fl., 2006). En ökad beskattning skulle därför kunna innebära kraftigt ökade politiska kostnader för dessa företag. Samtidigt skulle en skattelättnad kunna minska dessa kostnader. Införandet av ett tonnageskattesystem skulle enligt Statens offentliga utredningar (2006) kunna ha denna effekt. Fields m.fl. (2001) finner starka bevis för att företag väljer redovisningsmetoder för att minska sina skattekostnader och därmed öka kassaflödet. Detta resultat är inte förvånande, då en sänkning av skattekostnaden ger direkt påverkan på resultatet, en effekt som en redovisningsmanager inte är villig att gå miste om (Fields m.fl., 2001).

Många är de som hårt har kritiserat den positiva redovisningsteorin under årens lopp. Främst kritiseras valet av forskningsansats och valet av forskningsmetoder (Watts & Zimmerman, 1990). Flera kritiker hävdar att Watts och Zimmerman inte har lyckats med sin intention att ur ett positivt forskningsperspektiv beskriva *varför* vissa redovisningsval görs. Istället beskrivs *hur* dessa val görs (Boland & Gordon, 1992), vilket visar på starka inslag av normativa undersökningsmetoder. Denna kritik har Watts och Zimmerman accepterat i sina senare skrifter (Ljungdahl, 1999). Forskningsmetoderna kritiserar även då de anses vara baserade på orealistiska antaganden. Detta då de observerade korrelationerna mellan variabler och redovisningsval är beroende av antagandet att företag och övriga parter vill maximera sina tillgångar (Chabrak, 2004).

3.3.2 Intressentteorin

Intressentteorin är till skillnad från Positive Accounting Theory fullt ut en normativ teori. Den syftar till att förklara hur intressenter av företag och deras redovisning ställer krav på företagen och på detta vis kan utöva kontroll över deras redovisningsval. Intressenter är aktörer eller grupper som har någon form av intresse i ett företags verksamhet (Ljungdahl, 1999:42). Två olika grupper av intressenter kan urskiljas; de primära och de sekundära intressenterna (Clarkson, 1995⁴). Mellan de primära intressenterna och företaget finns ett beroende, vilket ofta är grundat i något slags resursutbyte. Resurserna kan vara av ekonomisk karaktär, men kan även utgöras av andra resurser, vilka vid ett uteblivande medför ekonomiska konsekvenser för företaget. De sekundära intressenterna har möjlighet att påverka eller bli påverkade av företaget, men är inte avgörande för företagets överlevnad (Ljungdahl, 1999).

Primära intressenter till svenska onoterade rederier skulle kunna vara ägare, kreditgivare, Skatteverket och lastägare/transportköpare (Forsberg, 2001, Per A. Sjöberger, 2006). Beroendeförhållandet mellan rederier och banker är ömsesidigt då rederierna är beroende av lånen för att kunna investera i nya fartyg. Samtidigt är banken beroende av att verksamheten är lönsam för att få in räntebetalningar och amorteringar. Ljungdahl (1999:42) menar att företagen prioriterar kraven från de primära intressenterna utan att egentligen ta ställning till riktigheten eller rimligheten i dessa. Det finns alltså incitament till att företagen påverkas av de primära intressenterna vid valet av redovisningsmetod. Citron (1995) har utrett om siffrorna i de finansiella rapporterna har någon påverkan på brittiska bankers beslut om långivning. Han finner att 30 procent av alla brittiska låneavtal under perioden 1987-1990 innehöll beslut som hade tagits utifrån företagets finansiella rapporter. Då många av dessa var långfristiga låneavtal, kan slutsatsen dras att låneavtal kan påverka redovisningsmanagers val av redovisningsmetod under många år efter det att lånet upptagits (Citron, 1995).

⁴ Refererad till i Ljungdahl (1999).

Andra aktörer som påverkar de svenska onoterade rederierna är bland annat besättning, klassningssällskap, varv, konstruktörer, lagstiftare, Sveriges Redareförening och försäkringsinstitut (Forsberg, 2001). Många av dessa aktörer ingår också i rederiets nätverk (Palmberg m.fl., 2006). De nämnda aktörerna kan klassificeras som sekundära intressenter till rederierna då de har möjlighet att påverka rederierna, men inte är avgörande för företagets fortlevnad. Bland dessa intressenter handlar det istället om vilken status rederiet har i deras ögon. Forsberg (2001) beskriver hur man i rederiet Furetank AB på ön Donsö i Göteborgs skärgård är måna om att framträda som ett Donsörederi med bra båtar och god *performance*. Värderingar som jämlikhet och gemenskap utvecklades på Donsö redan under fiskeepoken och idag karakteriserar de arbetet i rederierna. Därför tas hänsyn till berättelser, småprat och omdömen från yttre aktörer vid beslutsfattande inom företaget (Forsberg, 2001).

4. Empirisk undersökning

Det empiriska kapitlet återger inledningsvis den information som framkommit i den kvantitativa undersökningen. Därefter presenteras i den kvalitativa undersökningen en sammanställning av de svar som erhållits vid intervjuerna.

4.1 Kvantitativ undersökning

Den kvantitativa undersökningen visar vilken avskrivningstid svenska onoterade rederier väljer. Som beskrivet i metodkapitlet ingår 42 rederier i uppsatsens urval, vilkas årsredovisningar har analyserats (se bilaga 1). En sammanställning av resultaten har gjorts i diagramform med samtliga rederier. En ytterligare indelning av rederierna har gjorts efter vilken fartygstyp de äger. Slutligen beskriver ett diagram ett eventuellt samband mellan storleken på rederiers skulder och avskrivningstiden.

Diagram 1. Här visas hur lång avskrivningstid för fartyg varje rederi anger i sin årsredovisning. Diagrammet är indelat i intervall om fem år för att förtydliga resultatet. En tydlig koncentration finns kring åren 11-25 år där de flesta företag har en avskrivningstid på 16-20 år.

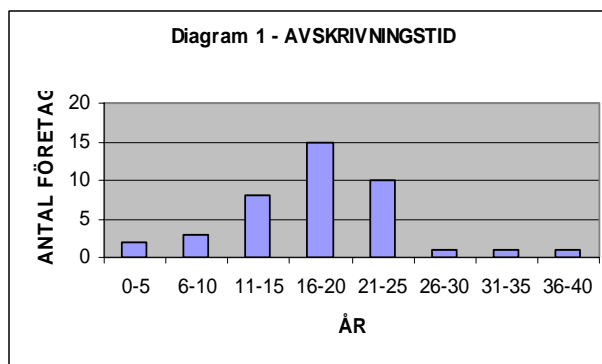
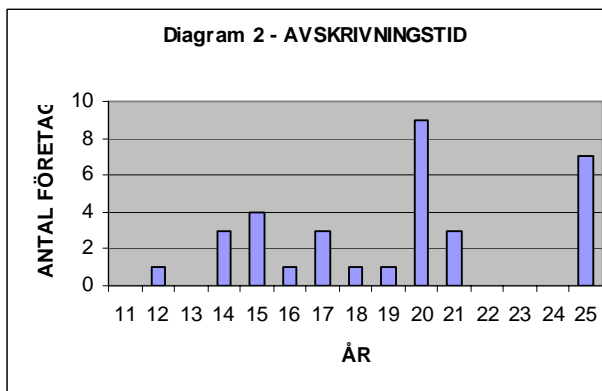


Diagram 2. Vid en närmare granskning av diagram 2 där rederierna inom intervallet 11-25 år är representerade kan tydliga trender på avskrivningstider urskiljas. 20 och 25 år är dominerande för rederiernas avskrivningstider på fartyg. I diagram 2 ligger förutom topparna vid 20 och 25 år de flesta avskrivningstiderna under 20 år.



Vid en jämförelse mellan rederiernas fartygsflottor kan dessa delas in i tank-, bulk-, passagerarfartyg och roro/ropax/container. Nedan presenteras dessa olika fartygs avskrivningstider i fyra diagram.

Fartygsavskrivningar

En undersökning av hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg

Diagram 3. Enligt diagrammet som beskriver tankfartygens avskrivningstider kan en trend urskiljas. Tankfartyg har oftast en avskrivningstid mellan 16-25 år.

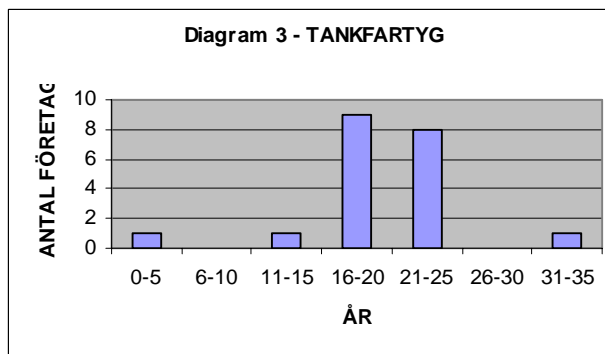


Diagram 4. Rederier som innehar bulkfartyg tenderar enligt diagrammet att skriva av sina fartyg på max 25 år. Flest rederier har en avskrivningstid på 16-20 år. I kategorin bulkfartyg finns en större andel rederier som skriver av fartygen på en kortare period än 16 år än i kategorin tankfartyg.

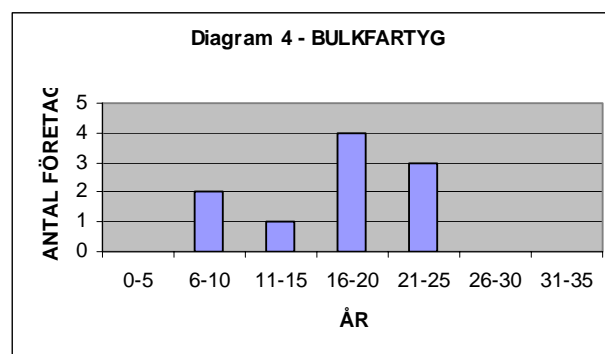


Diagram 5. Passagerarfartyg skrivs av på en ännu kortare tid än bulkfartyg, då de flesta rederiers avskrivningstid återfinns inom intervallet 11-15 år. Några få av rederierna inom denna kategori innehar inte bara traditionella färjor utan även höghastighetsfärjor.

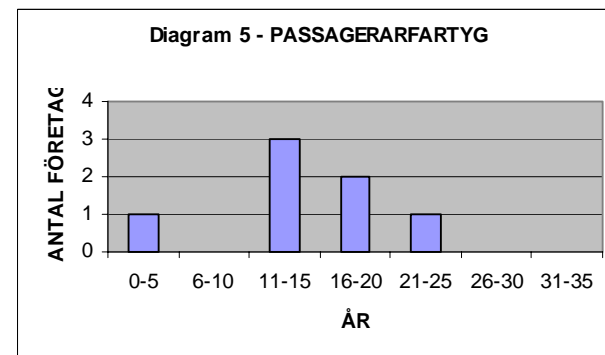


Diagram 6. Den sista kategorin fartyg, roro/ropax/container, har en mycket tydlig trend där de flesta rederier skriver av sina fartyg på 16-20 år.

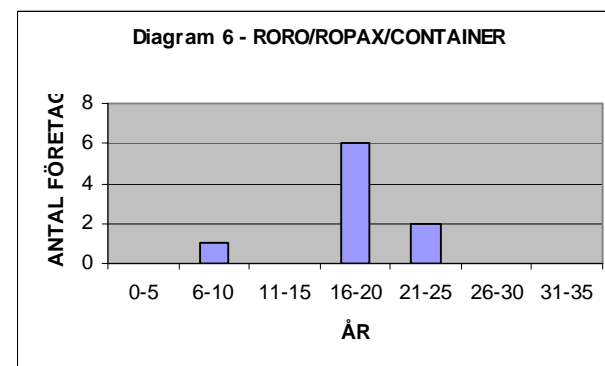
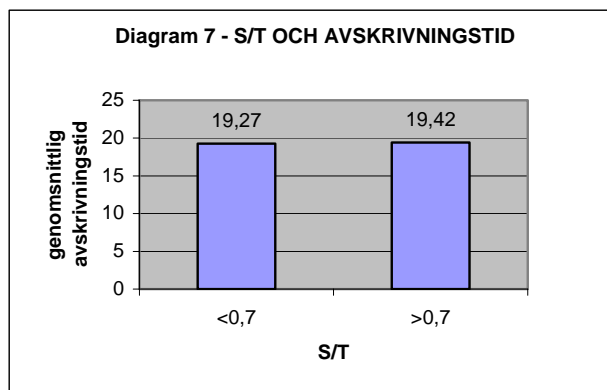


Diagram 7. Diagrammet visar rederierna uppdelade i två grupper. Den vänstra stapeln innehåller bolag med en kvot mellan skulder och tillgångar som är lägre än 0,7, det vill säga vars tillgångar består till mindre än 70 procent av skulder. Stapeln till höger visar bolag med en kvot mellan skulder och tillgångar som är högre än 0,7 och därmed har en större andel skulder. För att undersöka om det finns ett samband mellan företagets skuldsättning och avskrivningstiden, redovisas respektive grupps genomsnittliga avskrivningstid i diagrammet. Ingen skillnad mellan grupperna framträder.



4.2 Kvalitativ undersökning

Den kvalitativa undersökningen består av ett antal intervjuer med olika personer aktiva i rederibranschen. Uppsatsens problemformuleringsfrågor gav underlag till diskussionerna i intervjuerna varför det faller sig naturligt att presentera svaren utefter dessa områden. Samtliga intervjuer genomfördes i december 2006. Inledningsvis introduceras intervjupersonerna.

Håkan Forsgren

VD på Rederi AB Nordship.

Bo Forsäng

Auktoriserad revisor på Svensk Revision. Forsäng arbetar med ett stort antal onoterade rederier.

Elisabet Jacobsson

Redovisningsansvarig och controller på Österströms Rederi AB.

Lars Johansson och Anders Korsgren

Johansson är VD på Skeppshypotekskassan medan Korsgren arbetar som kredithandläggare på samma företag. Skeppshypotekskassan grundades föra att bistå svensk rederinäring och är statligt ägt. Idag är den en oberoende konkurrent till det traditionella bankväsendet.

Helen Olsson Svärdström

Auktoriserad Revisor på Öhrlings PricewaterhouseCoopers. Olsson Svärdström arbetar med noterade rederier.

4.2.1 Hur bedömer svenska onoterade rederier avskrivningstid, restvärde och avskrivningsmetod på sina fartyg?

Forsgren menar att grunden för avskrivningsvärdering i svenska onoterade rederier är rekommendationen från Sveriges Redareförening på 25 år. Även Forsäng och Olsson Svärdström hävdar att en avskrivningstid på 25 år är huvudregeln vid fartygsavskrivningar. Samtidigt betonar Forsäng att denna avskrivningstid kan skifta stort mellan bolag och fartygstyper. Sedan några år tillbaka finns det också bestämmelser att tankfartyg endast får

nyttjas i max 25 år, vilka är utfärdade av International Maritime Organization⁵ och stöds av de internationella oljebolagen. Att välja en längre avskrivningstid för ett sådant fartyg är därför inte möjligt. Många rederier låter dock bygga en bättre produkt än en som håller i 25 år, varför en längre avskrivningstid kan anses motiverad. Andra fartygstyper kan också ha en väsentligt längre nyttjandeperiod på grund av att de underhålls väl, såsom färjor, eller inte används så frekvent, exempelvis bogserbåtar (Forsäng). I motsats till denna argumentation förklarar Johanson att till exempel rederier med höghastighetsfärjor ofta har mycket korta avskrivningstider. Detta beror på att höghastighetsfärjor slits kraftigt och att vissa bolag endast får kontrakt på korta tidsperioder. Då färjorna är svårsålda anses det mycket osäkert att skriva av fartygen under en längre period än kontraktstiden (Johanson).

Värderingen av ett nyinköpt fartygs avskrivningstid är egentligen inte komplicerad, istället menar Forsäng att det är de begagnade fartygen som vållar värderingsproblem. Vid värderingen av ett begagnat fartyg måste hänsyn tas till syftet med investeringen, miljöaspekter och den sysselsättning man förväntar att fartygen skall ha. Olsson Svärdröm hävdar att avskrivningstiden för begagnade fartyg anpassas efter fartygets skick. Även Forsgren beskriver att bedömning sker från fall till fall, dock med Sveriges Redareförenings rekommendation som grund. Ett fartygs totala avskrivningstid kan bli längre om det har haft olika ägare eftersom varje ägare gör sin personliga bedömning av avskrivningstiden. Om ett rederi exempelvis köper ett fartyg som är 20 år gammalt kan det vara svårt att skriva av det på totalt upp till 25 år, eftersom båten ofta är värd mycket trots sin höga ålder och det kan finnas en marknad för båten i mer än fem år till (Forsgren).

Jacobsson menar att Österströms Rederi AB skriver av sina fartyg över båtens beräknade totala livslängd vilken rederiet uppskattar till 32 år. Den totala avskrivningstiden har tagits fram med utgångspunkt från redareförenings rekommendation och företagens revisorer.

Det finns dock en trend i rederibranschen enligt Forsgren och Forsäng, där onoterade rederier skriver av sina fartyg så fort som möjligt då det inte föreligger något behov att visa redovisad vinst. På detta sätt undviks höga skattekostnader. I sådana bolag styr därför beskattningen starkare och då det finns möjlighet väljer vissa rederier därför att skriva av fartygen på endast fem år, då detta är den lägsta tillåtna avskrivningstiden enligt skattereglerna (Forsäng). Även Rederi AB Nordship beaktar detta tankesätt vid avskrivningsvärdering. Detta leder till stora övervärden i rederierna, vilka till viss del finansierar nya fartygsinvesteringar (Forsgren).

Intervjupersonerna beskriver olika bedömningar huruvida nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd motsvarar varandra. Forsäng skiljer på nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd, men anser ändå att de ofta är lika långa. Dock kan den ekonomiska livslängden vara längre om ett fartyg underhålls väl. Även Jacobsson menar att den ekonomiska livslängden är nästan lika lång som nyttjandeperioden då fartygen kan brukas i 30-35 år. En del båtar säljs dock vidare till andra marknader efter att företaget skrivit av dem fullt ut. Däremot hävdar Olsson Svärdröm att ekonomisk livslängd och nyttjandeperiod står för samma sak och förtydligar att termen ekonomisk livslängd inte längre används. Begreppet nyttjandeperiod ger tydligare riktlinjer för hur avskrivningstiden skall bedömas (Olsson Svärdröm).

Restvärdet för ett fartyg bestäms vid anskaffningstidpunkten och utgörs av fartygets stålsvikt multiplicerat med skrotpriset för stål. Restvärdet är alltså det samma som fartygets skrotvärde (Forsgren, Forsäng, och Jacobsson). Olsson Svärdröm instämmer i denna diskussion men

⁵ FN:s internationella sjöfartsorganisation (International Maritime Organization, 2007)

menar att det finns tillfällen då restvärdet och skrotvärdet inte stämmer helt överens. Forsäng utvecklar resonemanget genom att nämna att det är enkelt att bestämma detta restvärde, men att många rederier avstår från att inbegripa restvärdet vid bestämmandet av avskrivningstid och metod då de tycker att stålmarknaden är alltför osäker. Forsgren anger dock att Rederi AB Nordship skriver av sitt fartyg fram till det beräknade restvärdet.

Jacobsson och Forsgren säger att de tillämpar en linjär avskrivning på fartygen. Även Forsäng menar att rederierna följer Sveriges Redareförenings rekommendation och skriver av linjärt över tiden. Han menar dock att värdeminskningen för ett fartyg är störst i början av perioden. På frågan varför inte en annan avskrivningsmetod, som kanske bättre avspeglar värdeminskningen, väljs svarar Forsäng att det går mycket bra för rederierna i dagsläget och därför är det inte aktuellt att föreslå en annan sorts avskrivningstid.

4.2.2 Vad påverkar rederiernas val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg?

Olsson Svärdröm anser att i medelstora företag är det företagsledningen som fattar beslut kring värderingen av fartyg och därför fungerar som en viktig intern intressent. I de små företagen är det ägarna, alltså familjen, som fattar besluten kring värdering (Forsäng, Olsson Svärdröm). Det viktiga i de små rederierna är inte att visa ett högt redovisat resultat, utan det väsentliga är istället att ha låga skattekostnader. På grund av detta hävdar Olsson Svärdröm att beskattningen styr redovisningen då rederierna gör de största skattemässigt tillåtna avskrivningarna. Detta resulterar i att många bolag har stora obeskattade reserver (Olsson Svärdröm). Forsäng menar däremot att det tidigare var beskattningen som styrde företagets värdering av fartyg, men att det idag är redovisningsrekommendationerna som är dominerande.

Jacobsson ser att Sveriges Redareförening och revisorer är externa intressenter som kan påverka avskrivningstiden. Forsgren, Forsäng och Olsson Svärdröm hävdar att en av de externa intressenterna i onoterade rederier är banken. Vidare menar Olsson Svärdröm att bankerna inte påverkar valet av avskrivningstid. De är istället intresserade av förvaltningen av egendomen och att företaget visar goda kassaflöden. Sjöfartsnäringen är en mycket konjunkturkänslig bransch, vilket bankerna också tar in i sina bedömningar av rederier. Forsgren anser till skillnad från Olsson Svärdröm att banken är en möjlig extern intressent som kan påverka redovisningen av fartyg och avskrivningarna. Bankerna bestämmer amorteringstiden, vilken ofta är en kortare period än avskrivningstiden i företaget. I vissa fall kan då banken påverka rederiet till att anpassa avskrivningstiden till amorteringstiden (Forsgren). Även Forsäng menar att man framförallt förr anpassade avskrivningstiden till lånetiden, detta i den så kallade Donsö-andan men att finansiärernas lånetid styr rederiernas avskrivningstid i viss mån än idag.

När Forsgren beskriver bankerna påpekar han att Skeppshypotekskassan har många experter på området och därför har de lättare att värdera fartygens verkliga värde än traditionella affärsbanker utan samma branschexpertis. Detta kan bidra till att vanliga banker tittar mer på redovisade siffror i de finansiella rapporterna, vilket indirekt kan leda till att rederier anpassar sin redovisning till bankers villkor för att de skall beviljas lån.

Skeppshypotekskassan tror inte att de påverkar rederiernas redovisningsval. Johanson och Korsgren anger att de har tre huvudområden vid bedömningen av kreditvärdighet. Dessa baseras på om rederiet har en stabil ekonomisk grund, ett gott kassaflöde och om fartygets sysselsättning är tryggad. Kreditvärdighetsbedömningen grundas på marknadsvärden och inte på redovisade värden. Skeppshypotekskassan ser alltså inte i första hand till avskrivningarna

Fartygsavskrivningar

En undersökning av hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg

vid bedömningen av ett rederis kreditvärdighet. Dock kan alltför små avskrivningar fungera som en varningssignal, då detta kan tyda på att rederiet har ett dåligt resultat. För att bedöma rederiets tillgångar bedöms marknadsvärdet och inte det redovisade värdet i balansräkningen, detta för att ta hänsyn till över- eller undervärden. Lars Johanson tycker att rederiernas uppskattade nyttjandeperiod för fartyg stämmer med verkligheten. Han säger dock att det tidigare har funnits en tendens till att för långa avskrivningstider har använts.

Skeppshypotekskassan ger krediter med en löptid på 15 år, men med möjlighet till en amorteringstid på längst 20 år. Om rederiet väljer att skriva av fartyget på längre tid undersöker man orsaken till detta. Om skälet är att projektet inte är lönsamt med en snabbare avskrivningstid inverkar detta negativt på kreditvärdighetsbedömningen. Är avskrivningstiden endast ett redovisningsval påverkar inte detta Skeppshypotekskassan.

Lars Johanson nämner istället en annan aktör som han tror kan påverka rederiernas redovisning. Rederiernas kunder, det vill säga lastägarna, ställer krav på en korrekt redovisning som följer de lagar och normer som är gällande. Vid konkurrensen om ett lastkontrakt skulle ett rederi med alltför kort avskrivningstid kunna missgynnas på grund av att det måste ta mer betalt för att klara sina avskrivningskostnader.

5. Analys

Kapitlet analyserar hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg utifrån uppsatsens två underfrågor. Detta görs genom att de resultat som framkommit i den empiriska undersökningen diskuteras och jämförs med den fakta som presenterats i referensramen.

5.1 Hur bedömer svenska onoterade rederier avskrivningstid, restvärde och avskrivningsmetod för sina fartyg?

Den första underfrågan till uppsatsens problemformulering kartlägger hur avskrivningstid, restvärde och avskrivningsmetod bedöms i svenska onoterade rederier. Analysen av hur dessa bestäms ger en bra grund för att kunna besvara problemformuleringen.

5.1.1 Avskrivningstid

Sektionen syftar till att beskriva hur svenska onoterade rederier bedömer avskrivningstider för fartyg. Först redogörs för hur avskrivningstiderna bör uppskattas, hur de faktiskt ser ut samt möjliga orsaker till valet av dessa avskrivningstider. Därefter förs en diskussion kring begreppen nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd.

5.1.1.1 Avskrivningstider för fartyg i svenska onoterade rederier

Avskrivningstider för fartyg i svenska onoterade rederier skall bedömas utifrån rekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12, vilka anger att tillgången skall skrivas av under den tid som den förväntas bli utnyttjad i företaget. Sveriges Redareförening (1994) har också givit ut en rekommendation om avskrivningar på fartyg och i denna rekommenderas en avskrivningstid på 25 år. Frågan är hurvida rederierna följer denna rekommendation i praktiken. Revisorerna Forsäng (2006) och Olsson Svärdröm (2006) hävdar att en avskrivningstid på 25 år används som en huvudregel vid fartygsavskrivningar. Forsgren (2006), VD vid Rederi AB Nordship, och Jacobsson (2006) controller vid Österströms Rederi AB, bekräftar detta resonemang då de menar att rederierna har rekommendationen som grund vid sina val av avskrivningstider. Diskussionerna med de båda rederierna visar dock att bedömningarna resulterar i mycket olika avskrivningstider. Jacobsson (2006) berättar att Österströms Rederi AB bedömer avskrivningstiden till 32 år, medan Forsgren (2006) säger att Rederi Nordship AB uppskattar avskrivningstiderna till 25 år eller kortare.

Uppsatsens kvantitativa undersökning visar att svenska onoterade rederier anger avskrivningstider för sina fartyg ifrån 5 år upp till 40 år, men att en koncentration av avskrivningstider för samtliga fartyg finns mellan åren 11-25. Inom detta spann finns det tydliga toppar vid avskrivningstiderna 20 år och 25 år. Ett mönster som kan urskiljas är att en majoritet av avskrivningstiderna, förutom topparna vid 20 år och 25 år, ligger under 20 år.

Resultatet av undersökningen visar på en stor spridning av avskrivningstider. Det är viktigt att ha i åtanke att varje fartyg är unikt, då det anpassas till särskilda marknader och produktområden (Nya Sjöfartens bok 2006, 2005). Forsäng (2006) instämmer i detta resonemang då han menar att avskrivningstiden kan skifta stort mellan olika bolag och fartygstyper. Han exemplifierar med att det finns bestämmelser att tankfartyg endast får nyttjas i 25 år, medan andra fartygstyper kan ha väsentligt längre nyttjandeperioder. En längre avskrivningstid kan också vara motiverad i de fall då fartygen underhålls väl eller byggs med en så hög kvalitet att livslängden blir längre än 25 år (Forsäng, 2006).

Den kvantitativa undersökningen visar också att avskrivningstiderna skiljer sig åt mellan de olika fartygstyperna. Redareföreningens rekommendation (1994) säger att avskrivningstiden skall vara max 25 år eller kortare när detta fordras enligt försiktighetsprincipen. Inom kategorin tankfartyg skrivs alla fartyg utom ett av på max 25 år, vilket är i enlighet med den reglering Forsäng (2006) beskriver. Avskrivningstiderna för tankfartyg är jämnt fördelade mellan grupperna 16-20 år och 21-25 år. Detta är en indikation på att rederierna som innehar tankfartyg redovisar i enlighet med Redareföreningens rekommendation på max 25 år eller kortare. Avskrivningsmönstret för tankfartyg går igen i kategorierna bulkfartyg och roro/ropax/container. Det finns dock vissa variationer i de två kategorierna. I kategorin roro/ropax/container finns en tydlig tendens att skriva av fartygen mellan 16-20 år och det är inte lika vanligt att skriva av ända upp till 25 år. I kategorin bulkfartyg finns en större spridning mellan avskrivningstiderna och en tendens mot ännu kortare avskrivningstider. Dessa resultat styrker resonemanget att olika fartygstyper har olika avskrivningstider.

Tre av de fyra undersökta fartygskategorierna har avskrivningstider som till stor del är i överensstämmelse med rekommendationen från Sveriges Redareförening. Den fjärde kategorin, som utgörs av passagerarfartyg, visar dock en avvikande trend. I kategorin finns en tendens till ännu kortare avskrivningstider, med en tyngdpunkt på 11-15 års avskrivningstid. Resultatet kontrasterar med Forsängs (2006) kommentar att vissa fartygstyper som underhålls väl, såsom färjor, kan ha en väsentligt längre nyttjandeperiod än 25 år. Johansons (2006) diskussion kring höghastighetsfärjor kan ge en förklaring till de kortare avskrivningstiderna inom kategorin passagerarfartyg. Han menar att vissa rederier med höghastighetsfärjor är tvungna att anpassa avskrivningstiderna efter kontraktens längd då fartygen är svårsålda och att den höga förslitningsgrad dessa fartyg har leder till kortare avskrivningstider. Vid sammanställningen av den kvantitativa undersökningen konstaterades att endast en liten andel av rederierna med passagerarfartyg innehar höghastighetsfärjor, varför de korta avskrivningstiderna även bör ha andra orsaker.

Sammanfattningsvis finns en trend mot kortare avskrivningstider än den rekommenderade avskrivningstiden på 25 år både inom respektive fartygskategori liksom i det totala urvalet. Referensramen och intervjurespondenterna framhäver flera möjliga orsaker till denna trend; vilka är begagnade fartyg, fokus mot en god driftsekonomi och skatteskal.

En möjlig orsak till trenden mot kortare avskrivningstider kan vara att många rederier innehar begagnade fartyg. Ett begagnat fartyg kan nyttjas under en kortare tidsperiod än ett nytt fartyg av samma typ och skall därför skrivas av under en kortare tid (Forsäng, 2006). Forsberg (2001) beskriver en annan anledning till trenden mot korta avskrivningstider då han menar att många onoterade rederier eftersträvar en god driftsekonomi. Det innebär att de amorterar och skriver av sina fartyg så fort som möjligt för att på sikt skapa lägre driftskostnader. Förfarandet ger rederierna snabbt en ekonomisk buffert samtidigt som de pressas att vara effektivare i drift än andra företag (Forsberg, 2001). Driftsekonomi är tydlig även i Rederi AB Nordship, då Forsgren (2006) beskriver att korta avskrivningstider väljs och att de i sin tur leder till övervärden i rederiet. Fokus mot en god driftsekonomi i de onoterade rederierna kan ses som ett motiv till att använda korta avskrivningstider. En annan orsak till de korta avskrivningstiderna är undvikandet av höga skattekostnader (Forsäng, 2006). Rederinäringen är en mycket konjunkturkänslig bransch som periodvis ger höga beskattningsbara vinster (Palmberg m.fl., 2006). Då onoterade rederier inte har något behov av att visa en redovisad vinst, skapas möjligheten att skriva av sina fartyg på kort tid (Forsgren, 2006, Forsäng, 2006). Detta gör att stora skattekostnader kan undvikas under de vinstrika åren. Olsson Svärdröm (2006) styrker resonemanget då hon beskriver att beskattningen styr redovisningen och att

rederierna gör de största skattemässigt tillåtna avskrivningarna. Forsgren (2006) anger att även Rederi AB Nordship beaktar detta tankesätt vid avskrivningsvärdering.

Man kan fråga sig om rederierna redovisar i enlighet med redovisningsrekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12 då de tillåts skriva av sina fartyg snabbare än dess beräknade nyttjandeperiod. Rekommendationerna anger att från den dag tillgången tas i bruk skall den skrivas av systematiskt över nyttjandeperioden (BFNAR 2001:3, RR 12). Förfarandet syftar till att redovisningsmässigt beskriva verkligheten på bästa sätt och därför skall kostnaderna för fartygets förslitning spridas ut över dess totala nyttjandeperiod. Om rederierna frångår detta kan det ifrågasättas om redovisningen ger den rättvisande bild som beskrivs i FAR:s Vägledning (2006).

5.1.1.2 Nyttjandeperiod kontra ekonomisk livslängd

Rekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12 anger att en tillgångs avskrivningsbara belopp skall skrivas av systematiskt över nyttjandeperioden från den dag då den tas i bruk. Begreppet nyttjandeperiod ersatte den tidigare termen ekonomisk livslängd i den svenska regleringen år 2002 i syfte att förtydliga under vilken tidsperiod som en tillgång bör skrivas av och begreppen har enligt BFN och RR skilda innebörder. Nytt från revisorn (2004) understryker också att begreppen inte bör förväxlas med varandra då den ekonomiska livslängden ofta sträcker sig över en längre tidsperiod än nyttjandeperioden. Samtidigt visar diskussionerna med intervjurespondenterna att tolkningarna av de båda begreppen går isär. Olsson Svärdröm (2006) likställer de båda begreppen, men menar att begreppet nyttjandeperiod ger tydligare riktlinjer för hur avskrivningstiden skall bedömas. Forsäng (2006) och Jacobsson (2006) skiljer på nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd, de hävdar dock att begreppen i praktiken motsvarar ungefär lika långa tidsperioder. Forsäng (2006) menar dock att den ekonomiska livslängden kan bli avsevärt längre om fartyget exempelvis underhålls väl. Sammanfattningsvis kan sägas att vissa aktörer anser att nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd går att likställa samt att de resulterar i lika långa avskrivningstider. Andra aktörer hävdar att begreppet nyttjandeperiod har en helt annan innebörd än ekonomisk livslängd. De olika tolkningarna resulterar i att bedömningen av avskrivningstider görs utifrån olika perspektiv. En möjlig konsekvens av detta är att den rättvisande bilden och jämförbarheten i redovisningen försämras.

Intervjurespondenterna Forsgren (2006) och Jacobsson (2006) menar att de har rekommendationen från Sveriges Redareförening som utgångspunkt vid avskrivningsvärdering. I rekommendationen från Sveriges Redareförening från 1994 lever det gamla begreppet ekonomisk livslängd kvar och frågan är huruvida detta påverkar rederiernas bedömning av avskrivningstider på fartyg. Normgivare såsom BFN anser att nyttjandeperiod inte motsvaras av ekonomisk livslängd. Rederier som värderar avskrivningstider utifrån ekonomisk livslängd och därmed inte har tagit det nya värderingssättet grundat på nyttjandeperiod i beaktande, baserar inte fullt ut sin redovisning på rekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12.

Uppskattningen av ett nyinköpt fartygs nyttjandeperiod är egentligen inte komplicerad, istället är det de begagnade fartygen som vållar bedömningsproblem (Forsäng, 2006). Avskrivningstiden för begagnade fartyg bör ske från fall till fall och anpassas efter fartygets skick (Forsgren, 2006, Olsson Svärdröm, 2006). Exempel på aspekter som bör vägas in i bedömningen är syftet med investeringen och den sysselsättning man förväntar att fartygen skall ha (Forsäng, 2006). Om ett fartyg byter ägare tenderar fartygets totala avskrivningstid att

bli längre än 25 år. Rederiet som köper fartyget bedömer i många fall att det finns sysselsättning för båten även efter 25 års ålder (Forsgren, 2006).

Sammanfattningsvis framhäver de båda sektionerna flera avskrivningstrender. Den kvantitativa undersökningen visar att majoriteten av avskrivningstiderna för fartyg understiger 25 år. Detta kan ha flera orsaker som till exempel fokus på god driftsekonomi, inköp av begagnade fartyg och undvikande av höga skattekostnader. Det finns dock flera resonemang som visar att många fartyg nyttjas i mer än 25 år. Många fartyg underhålls väl, olika fartygstyper har olika förslitningsgrad och rederier tenderar att låta bygga en bättre produkt än en som håller i 25 år (Forsäng, 2006). Samtidigt visar handeln med begagnade fartyg att den totala nyttjandeperioden för ett fartyg ofta överstiger 25 år (Forsgren, 2006). Enligt de flesta källor beaktas rekommendationen från Sveriges Redareförening vid bedömningen av avskrivningstid. Samtidigt framkommer det i undersökningen att många rederier har fokus på driften i företaget och på att hålla ner skattekostnaderna, vilket talar emot att rekommendationen verkligen följs. Det är svårt att uttala sig om hur stor del av de kortare avskrivningarna som är ett resultat av bedömningar utifrån Sveriges Redareförenings rekommendation och hur stor del som är en konsekvens av driftsekonomitänkande och minimerande av skattekostnader.

5.1.2 Restvärde

Redovisningsrekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12 anger att en tillgångs avskrivningsbara belopp utgörs av tillgångens anskaffningsvärde med avdrag för det beräknade restvärdet. Sveriges Redareförening (1994) tydliggör att fartygets restvärde ofta uppgår till ett betydande belopp. Restvärdet utgörs av fartygets stålvikt multiplicerat med skrotpriset för stål vid anskaffningstidpunkten. Respondenterna menar också att skrotvärde och restvärde stämmer överens (Forsgren, 2006, Forsäng, 2006, Jacobsson, 2006). Olsson Svårdström (2006) menar dock att det finns tillfällen då restvärdet och skrotvärdet inte stämmer helt överens.

Forsgren (2006) anger att Rederi AB Nordship skriver av sitt fartyg fram till det beräknade restvärdet. Däremot beskriver Forsäng (2006) att det är många rederier som avstår från att innefatta restvärdet vid bedömningen av avskrivningstiden då de anser att skrotmarknaden är alltför osäker. En annan orsak är driftsekonomitänkandet. Exempelvis kalkylerar inte Furetank AB för något restvärde utan anser att det viktigaste är att klara av alla avskrivningar och amorteringar så fort som möjligt (Forsberg, 2001).

Sammanfattningsvis är rederiernas bedömning av restvärdet inte svår men många anser dock att det finns stor osäkerhet huruvida det framtagna värdet kommer stämma överens med det faktiska framtida värdet vid utrangering eller försäljning. Vidare kan sägas att vissa rederier väljer att beakta restvärde vid bedömning av det avskrivningsbara beloppet och andra inte.

5.1.3 Avskrivningsmetod

De svenska onoterade rederierna skriver av sina fartyg linjärt över avskrivningstiden (Jacobsson, 2006, Forsgren, 2006, Forsäng, 2006), vilket är i enlighet med Sveriges Redareförenings rekommendation. Linjär avskrivning är den helt dominerande praxisen i Sverige när det gäller avskrivningar på materiella anläggningstillgångar enligt plan och detta brukar förklaras av praktiska skäl (Artsberg, 2003). Redovisningsrekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12 understryker att den avskrivningsmetod skall väljas som bäst återspeglar hur tillgångens ekonomiska värde för företaget förbrukas. Frågan är om den linjära avskrivningsmetoden verkligen återspeglar fartygens värdeminskning och ger en rättvisande

bild av verkligheten. Forsäng (2006) hävdar att värdeminskningen för fartyg är störst i början av perioden, vilket talar för att en degressiv avskrivningsmetod borde tillämpas. Detta faktum kan ifrågasätta att Sveriges Redareförening (1994) i sin rekommendation anger att avskrivningar skall göras linjärt över tiden.

5.2 Vad påverkar rederiernas val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg?

I denna sektion kommer olika intressenter och faktorer som kan påverka rederiers redovisningsval att beskrivas. Detta kan ge ytterligare perspektiv vid besvarandet av uppsatsens problemformulering. Intressenter är aktörer eller grupper som har någon form av intresse i ett företags verksamhet (Ljungdahl, 1999:42). Först behandlas intressenter inom företaget, det vill säga interna intressenter, sedan redogörs för intressenter utanför företaget, externa intressenter. Ett företags intressenter kan även indelas i primära och sekundära, utifrån hur stor påverkan de har på företaget (Clarkson, 1995⁶). Företaget och de primära intressenterna är ekonomiskt beroende av varandra, medan de sekundära intressenterna har viss påverkan på företaget, vilken dock inte kan äventyra dess fortlevnad (Ljungdahl, 1999).

Analysen har också Positive Accounting Theory som utgångspunkt i diskussionen kring de intressenter som påverkar rederiernas redovisningsval. Denna teori hävdar att företag har kontraktskostnader, vilka medför ett beroende mellan företaget och dess kontraktspartner och begränsar parternas handlingsfrihet (Watts & Zimmerman, 1986). Dessutom säger teorin att alla aktörer är rationella och nyttomaximerande, det vill säga har en vilja att maximera sina egna tillgångar.

5.2.1 Interna intressenter

I de onoterade rederierna är det företagsledning och ägare aktiva i företagets styrning som fattar beslut kring redovisningsval och värdering av fartyg (Olsson Svärdström, 2006, Forsäng, 2006). De kan därmed ses som interna intressenter. Det finns också ett ömsesidigt beroende mellan dessa parter och rederiet, vilket även klassificerar dem som primära intressenter (Ljungdahl, 1999). Det primära målet för onoterade företag är inte ett högt redovisat resultat utan istället att behålla det intjänade kapitalet i företaget (Forsäng, 2006). Ett exempel på detta är att aktörerna i många av de onoterade rederierna fokuserar på att hålla nere skattekostnaderna (Olsson Svärdström, 2006). De har en vilja att maximera tillgångarna i företaget, vilket skapar ett starkt incitament till att påverka redovisningsmetoder exempelvis genom att välja en kort avskrivningstid för fartyg.

5.2.2 Externa intressenter

Ett onoterat rederi har många externa intressenter, exempelvis kreditgivare, lastägare, Skatteverket och revisorer. Dessa intressenter påverkar ett rederis redovisningsval i olika utsträckning och på olika sätt.

Runt rederierna finns det många aktörer verksamma inom kringnäringar, som tillsammans bildar sjöfartskluster viktiga för rederinäringens konkurrenskraft (Palmberg m.fl., 2006). Flera av dessa aktörer kan ses som intressenter till rederierna. Besättning, varv och klassningssällskap utgör sekundära intressenter, då de har möjlighet att påverka rederierna men inte är avgörande för deras fortlevnad. Forsberg (2001) beskriver att Furetank AB påverkas av sina sekundära intressenter då företaget eftersträvar ett gott rykte baserat på kvalitet och god performance. De nämnda intressenterna har ingen påverkan på rederiernas

⁶ Refererad till i Ljungdahl (1999).

val av redovisningsmetod, däremot menar flera intervjurespondenter att det finns andra sekundära intressenter som kan påverka dessa val. Till exempel anger Jacobsson (2006) att Sveriges Redareförening och revisorer påverkar rederiets val av avskrivningstider. Lars Johanson (2006) menar att en annan viktig intressent inom sjöfartsklustret är lastägarna, vilka kan påverka rederiernas val av redovisningsmetod då rederierna är beroende av dessa uppdragsgivare. Ett rederi med alltför kort avskrivningstid skulle kunna förlora affärskontrakt då de måste ta mer betalt för att klara sina avskrivningskostnader. Det här skulle kunna skapa ett incitament för rederierna att anpassa sin redovisning i syfte att nå nya kontrakt (Johanson, 2006). Lastägarna kan ses som en primär intressent eftersom deras verksamhet även är starkt beroende av att rederierna fullföljer sina uppdrag.

En faktor som spelar in vid valet av redovisningsmetod är politisk påverkan (Watts & Zimmerman, 1986). Beskattningen kan ses som en politisk faktor som starkt inverkar på de onoterade rederiernas redovisningsval. Olsson Svärdröm understryker detta då hon säger att beskattningen styr redovisningen och att rederierna gör de största skattemässigt tillåtna avskrivningarna. I dessa bolag är inte ett högt redovisat resultat det väsentliga, istället är det viktigt att ha låga skattekostnader, varför det finns ett incitament till att skriva av på kortare tid (Olsson Svärdröm, 2006, Forsäng, 2006). Detta handlande överensstämmer med Positive Accounting Theory och dess tes att företagen har en vilja att maximera sina tillgångar. Resonemanget styrks också av Fields m.fl. (2001) som menar att företag väljer redovisningsmetoder för att minska sina skattekostnader, vilket ger en direkt påverkan på resultatet, en effekt som en redovisningsansvarig inte är villig att gå miste om (Fields m.fl., 2001).

Forsgren (2006), Forsäng (2006) och Olsson Svärdröm (2006) hävdar att en av de externa intressenterna i onoterade rederier är banken. Enligt Fields m.fl. (2001) fattas kreditgivningsbeslut på basis av finansiella rapporter, vilket är ett incitament för rederierna att anpassa redovisningen efter kreditgivarnas preferenser. Genom att presentera en redovisning i enlighet med bankernas önskemål, agerar företaget rationellt i syfte att sluta förmånliga kreditavtal (Watts & Zimmerman, 1986). Detta resonemang stöds av Citron (1995) som finner att många låneavtal fattas utifrån företags finansiella rapporter. Flera av intervjurespondenterna anger möjligheten att redovisningen påverkas av kreditgivarna (Forsgren, 2006, Forsäng, 2006). Bankernas amorteringstid är ofta kortare än fartygets nyttjandeperiod och avskrivningstiden anpassas ibland efter bankens kredittid (Forsgren, 2006). Forsäng (2006) stödjer resonemanget, men menar att det var vanligare förr. Dock sker en viss anpassning av avskrivningstider till lånetiden än idag (Forsäng, 2006). Sammanfattningsvis finns det många källor som stöder tesen att företags redovisningsval påverkas av kreditgivare, vilket undersökningen också urskiljer i rederinäringen.

I motsats till den tidigare diskussionen hävdar Olsson Svärdröm (2006) att bankerna inte påverkar valet av redovisningsmetod då de fattar sina beslut utifrån företagets totala ekonomiska situation. Inte heller respondenterna på Skeppshypotekskassan anser att de påverkar rederiernas avskrivningstider. Skeppshypotekskassan ser inte i första hand till avskrivningarna vid bedömningen av ett rederis kreditvärdighet utan grundar sina beslut utifrån tillgångarnas marknadsvärde. I de fall rederier väljer en längre avskrivningstid än Skeppshypotekskassans amorteringstid undersöks orsaken till detta. Om avskrivningstiden endast är ett redovisningsmässigt val påverkas dock inte kreditgivningsbeslutet (Johanson & Korsgren, 2006).

Forsgren (2006) anser dock att andra kreditgivare än Skeppshypotekskassan har svårare att bedöma fartygens marknadsvärden, då de inte innehar samma branschexpertis. Därför grundar dessa banker i större utsträckning sina beslut utifrån rederiernas finansiella rapporter. Detta talar för att rederier kan anpassa sin redovisning till bankers villkor för att de skall bevilja lån.

Ett sätt att pröva huruvida rederierna anpassar innehållet i de finansiella rapporterna till kreditgivarnas villkor är att jämföra ett företags skuldsättning med dess avskrivningstider. Watts och Zimmerman (1986) har funnit visst stöd för hypotesen att ju större kvoten mellan ett företags skulder och tillgångar är, desto troligare är det att det väljer redovisningsmetoder som förflyttar intäkter från kommande perioder till den aktuella perioden. Uppsatsens kvantitativa undersökning prövar huruvida hypotesen kan vara gällande för svenska onoterade rederier och om rederier med en högre skuldsättning väljer längre avskrivningstider. Enligt diagram 7 kan inget sådant samband styrkas, varför undersökningen inte finner att en högre skuldsättning i förhållande till totala tillgångar i de onoterade rederierna påverkar valet av avskrivningstid.

Sammanfattningsvis har rederier flera externa intressenter. Där det finns ett starkt ömsesidigt beroende mellan rederi och intressent framträder tendenser att dessa intressenter har möjlighet att påverka rederiernas redovisningsval. Exempel på primära intressenter är lastägare, kreditgivare och Skatteverket. Det kan diskuteras huruvida Skatteverket kan ses som en primär intressent då det ej kan hävdas att Skatteverket är beroende av ett enskilt företags skattebetalningar. Dock påverkas rederiernas fortlevnad av beskattningen i så hög grad att uppsatsförfattarna klassificerar Skatteverket som en primär intressent i denna diskussion. Undersökningen finner också stöd för att kreditgivare och lastägare påverkar rederiers redovisningsval. Ljungdahl (1999) menar att företagen prioriterar krav från de primära intressenterna utan att egentligen ta ställning till riktigheten eller rimligheten i dessa. Företagen tenderar alltså att följa de primära intressenternas åsikter utan att ställa dessa mot de rådande lagarna och rekommendationerna. Exempel på detta är då rederierna väljer korta avskrivningstider i syfte att minimera skattekostnaderna eller då avskrivningstiderna anpassas till bankernas amorteringstider för att få ett förmånligare lån. Även fokus mot en god driftsekonomi ger detta resultat. När rederier agerar på dessa sätt beaktar de inte de gällande redovisningsrekommendationerna och ger inte den rättvisande bild som redovisningen syftar till.

6. Slutsats

I detta kapitel presenteras de resultat som framkommit i analysen av de två underfrågorna. De ligger till grund för besvarandet av uppsatsens problemformulering, Hur väljer svenska onoterade rederier att göra avskrivningar på sina fartyg? vilken presenteras i sektion 6.3.

6.1 Hur bedömer svenska onoterade rederier avskrivningstid, restvärde och avskrivningsmetod för sina fartyg?

Vid bedömningen av avskrivningstid i svenska onoterade rederier beaktas enligt många källor rekommendationen från Sveriges Redareförening. Undersökningen visar dock på en stor spridning av avskrivningstider och det finns en trend mot kortare avskrivningstider än den rekommenderade avskrivningstiden på 25 år, både inom respektive fartygskategori liksom i det totala urvalet. Det finns flera möjliga orsaker till denna trend, exempelvis har många rederier fokus på driften i företaget och på att hålla ner skattekostnaderna. Det är dock svårt att uttala sig om hur stor del av de kortare avskrivningarna som är ett resultat av bedömningar utifrån Sveriges Redareförenings rekommendation och hur stor del som är en konsekvens av driftsekonomitänkande och minimerande av skattekostnader. Om bedömningarna är en konsekvens av de två sistnämnda faktorerna talar detta emot att rekommendationen från Sveriges Redareförening verkligen följs.

Det kan även ifrågasättas om driftsekonomitänkandet och minimerandet av skattekostnader är i enlighet med redovisningsrekommendationerna BFNAR 2001:3 och RR 12 då detta leder till att rederierna skriver av sina fartyg snabbare än dess beräknade nyttjandeperiod. Om rederierna bedömer sina avskrivningstider utifrån dessa kriterier kan det ifrågasättas om redovisningen ger en rättvisande bild.

Nyttjandeperioden skall ligga till grund för bestämmandet av avskrivningstiden (BFNAR 2001:3, RR 12). Normgivarna anser inte att begreppen nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd har samma innebörd. Samtidigt likställs dessa begrepp av flera aktörer, vilket resulterar i att uppskattningen av avskrivningstider görs utifrån olika perspektiv. En möjlig konsekvens av detta är att den rättvisande bilden och jämförbarheten i redovisningen försämras.

Bedömningen av restvärdet baseras på fartygets stålvikt multiplicerat med skrotpriset för stål vid anskaffningstidpunkten. Vissa rederier väljer att beakta restvärdet vid bedömningen av det avskrivningsbara beloppet och andra inte. Detta beror på att många rederier anser att det föreligger en stor osäkerhet om det framtagna värdet kommer att motsvara det faktiska framtida värdet vid utrangering eller försäljning.

Undersökningen visar att svenska onoterade rederier använder sig av en linjär avskrivningsmetod. Det kan ifrågasättas om denna avskrivningsmetod verkligen återspeglar fartygens värdeminskning då flera källor menar att fartygens värde minskar mest i början av deras nyttjandeperiod.

6.2 Vad påverkar rederiernas val av redovisningsmetod vid värderingen av fartyg?

Undersökningen har identifierat ett antal intressenter som påverkar de svenska onoterade rederiernas val av redovisningsmetod, vilka är företagsledning och ägare aktiva i företagets styrning, Skatteverket, lastägare och kreditgivare.

Det primära målet för ägare och företagsledning är inte ett högt redovisat resultat utan istället att behålla det intjänade kapitalet i företaget, varför de fokuserar på att hålla nere skattekostnaderna. I många rederier strävar även företagsledning och ägare efter att ha en god driftsekonomi. Dessa målsättningar ger rederierna incitament till att välja redovisningsmetoder som leder till korta avskrivningstider.

Det finns även politiska faktorer som starkt inverkar på de onoterade rederiernas redovisningsval. Skatteverket och dess beskattning är ett exempel på detta, då företag väljer redovisningsmetoder för att minska sina skattekostnader, vilket ger en direkt påverkan på resultatet.

En annan intressent som påverkar rederiernas val av redovisningsmetod är lastägarna. Ett rederi med alltför kort avskrivningstid riskerar att förlora affärskontrakt då de måste ta mer betalt för att klara sina avskrivningskostnader. Därmed skapas ett incitament för rederierna att anpassa sin redovisning i syfte att nå nya kontrakt.

Undersökningen visar att rederiers redovisningsval påverkas av kreditgivare. Flera källor anger att kreditgivningsbeslut fattas på basis av finansiella rapporter och detta kan vara ett incitament för rederierna att anpassa redovisningen efter kreditgivarnas preferenser.

Rederierna kan sägas vara starkt beroende av de beskrivna intressenterna och därmed uppstår ett incitament för rederierna att anpassa sin redovisning utifrån deras preferenser och krav utan att ta ställning till riktigheten eller rimligheten i dessa. När rederier agerar på detta sätt finns det en risk att de inte beaktar de gällande redovisningsrekommendationerna och då ges inte den rättvisande bild som redovisningen syftar till.

6.3 Hur väljer svenska onoterade rederier att göra avskrivningar på fartyg?

I syfte att besvara uppsatsens problemformulering har de faktiska avskrivningstiderna och avskrivningsmetoderna för fartyg i svenska onoterade rederier studerats. En diskussion av vad som påverkar rederierna att göra dessa redovisningsval har också genomförts. Analysen leder fram till följande slutsats:

Undersökningen visar att det i svenska onoterade rederier finns en stor spridning av avskrivningstider. Det finns dock en trend mot kortare avskrivningstider än den av Sveriges Redareförening rekommenderade avskrivningstiden på 25 år. Vid bedömningen av det avskrivningsbara beloppet beaktar vissa rederier restvärdet medan andra väljer att bortse från detta då de anser att det framtagna värdet är alltför osäkert. Avskrivningarna görs uteslutande utifrån en linjär avskrivningsmetod.

Redovisningen av avskrivningar på fartyg påverkas i första hand av kreditgivare och lastägare samt av rederiägarnas och företagsledningarnas vilja att behålla det intjänade kapitalet i företaget genom att minimera skattekostnaderna. Denna påverkan kan resultera i att rederierna

Fartygsavskrivningar

En undersökning av hur svenska onoterade rederier väljer att göra avskrivningar på sina fartyg

inte handlar i enlighet med de gällande redovisningsrekommendationerna och i dessa fall kan avskrivningarnas rättvisande bild ifrågasättas.

Sammanfattningsvis väljer svenska onoterade rederier att göra avskrivningar på sina fartyg utifrån en avskrivningstid på 25 år eller kortare. Det är inte säkert att avskrivningsredovisningen endast är ett resultat av bedömningar utifrån redovisningsrekommendationerna, då undersökningen har identifierat andra faktorer som också påverkar rederiernas redovisningsval.

7. Egna reflektioner och förslag till vidare forskning

I detta kapitel återges författarnas egna reflektioner kring de resultat som framkommit i undersökningen. Här ges även förslag till vidare forskning, vilka under uppsatsarbetets gång har uppmärksammats som intressanta fördjupningsområden.

7.1 Egna reflektioner

I arbetet med denna uppsats har vi identifierat företeelser som kan påverka rederiers redovisning till att avvika från gällande rekommendationer och därmed inte ge en rättvisande bild. Vi kommer i denna sektion att ta upp och diskutera vilka möjliga konsekvenser vi ser att dessa företeelser kan ge i rederiernas redovisning.

Undersökningen visar på en stor spridning av avskrivningstider och det finns en trend mot kortare avskrivningstider än den rekommenderade avskrivningstiden på 25 år, både inom respektive fartygskategori liksom i det totala urvalet. Vi ställer oss därför frågan om Sveriges Redareförenings rekommendation om en 25-årig avskrivningstid tillför något. Kanske hade det varit bättre att alltid hävda en individuell prövning vid bestämmandet av ett fartygs avskrivningstid?

Undersökningen har konstaterat att ett fartygs värdeminskning är störst i början av nyttjandeperioden, vilket talar för att en degressiv avskrivningsmetod bör tillämpas i syfte att ge en rättvisande bild av verkligheten. I BFNAR 2001:3 och RR 12 anges att den avskrivningsmetod skall väljas som bäst återspeglar hur tillgångens ekonomiska värde för företaget förbrukas. Dessa fakta kan ifrågasätta huruvida Sveriges Redareförening gör rätt i att rekommendera en linjär avskrivningsmetod. En förklaring till att linjära avskrivningar rekommenderas är att denna metod anses vara den enklaste och att den har stark förankring i svensk redovisningspraxis. Vi anser dock att det finns starka skäl att använda en degressiv avskrivningsmetod. För det första ger denna metod en mer rättvisande bild i enlighet med BFNAR 2001:3 och RR 12. För det andra skulle en degressiv avskrivningsmetod skjuta det beskattningsbara resultatet på framtiden, vilket skulle leda till ekonomiska fördelar för rederierna då näringen i dagsläget gör stora vinster.

Vi har i undersökningen uppmärksammat att normgivarna skiljer på innebörden av begreppen nyttjandeperiod och ekonomisk livslängd. Vi anser att Sveriges Redareförening bör överväga att byta det gamla begreppet ekonomisk livslängd till nyttjandeperiod i sin rekommendation. Detta för att förhindra att rederierna har olika utgångspunkter vid bedömningen av avskrivningstider.

Vi ser att fokus mot en god driftsekonomi och att minimerandet av skattekostnader i rederierna har stor påverkan på valet av avskrivningstid i dessa företag. Rederierna tillåts konsekvent att använda kortare avskrivningstider än fartygens beräknade nyttjandeperioder, vilket gör att vi anser att riktigheten och rimligheten i redovisningen kan diskuteras. Det är revisorernas ansvar att granska redovisningens tillförlitlighet och utifrån vår undersökning anser vi inte att de tillfullo uppmärksammar att rederierna bestämmer sina avskrivningstider utifrån felaktiga grunder, vilket leder till att redovisningen inte ger en rättvisande bild. Vi inser att vi har en teoretisk utgångspunkt i vårt resonemang. Dock visar våra empiriska resultat på att detta förfarande får stort utrymme i rederiernas bedömning av avskrivningstider.

7.2 Förslag till vidare forskning

Vi har under arbetet med uppsatsen funnit områden som skulle vara intressanta att fördjupa sig i. Därför lämnas här förslag till vidare forskning.

Undersökningen visar att det finns intressenter och faktorer som påverkar rederiernas val av redovisningsmetoder. Det skulle vara intressant att djupare undersöka i hur stor utsträckning dessa faktorer påverkar rederiernas redovisning, vilken av intressenterna som har störst påverkan och vilka konsekvenser denna påverkan har för rederiernas redovisning.

Ett annat intressant område att undersöka närmare är hur väl uttrangerade fartygs avskrivningstider stämmer överens med de faktiska nyttjandeperioderna. Exempelvis skulle en jämförelse mellan fartygs historiska avskrivningstider och hur lång tid deras faktiska nyttjandeperiod uppgick till kunna göras.

Den kvantitativa undersökningen har visat att det finns en stor spridning på avskrivningstiderna för fartyg. I uppsatsen har också diskussioner förts huruvida det är lämpligt att rekommendera en 25-årig avskrivningstid för alla sorters fartyg. En studie i denna fråga skulle djupare kunna undersöka om en 25-årig rekommendation för avskrivningar på fartyg bör finnas eller om endast en individuell prövning av fartygs avskrivningstider skall rekommenderas.

Källförteckning

Artiklar

Boland, Lawrence A., & Gordon, Irene M. (1992) *Criticizing Positive Accounting Theory*. Contemporary Accounting Research 9 (1) 142-170.

Chabrak, Nihel (2005) *The politics of transcendence: hermeneutic phenomenology and accounting policy*. Critical Perspectives on Accounting 16 701-716.

Citron, David B. (1995) *The Incidence of Accounting-based Covenants in UK Public Debt Contracts: An Empirical Analysis*. Accounting and Business Research 25 (99) 139-150.

Duke, J. & Hunt, H (1990) *An empirical examination of debt covenant restrictions and accounting-related debt proxies*. Journal of Accounting & Economics

Enshagen, Ingrid (2001) *Nyheter inför bokslutet – en översikt*. FAR INFO nr 17 2001.

Fields, Thomas D., Lys, Thomas Z. & Vincent, Linda (2001) *Emperical research on accounting choice*. Journal of Accounting and Economics 31 255-307.

Nilsson, Rolf P. (2006) *En framåt sexåring fyller hundra*. Svensk Sjöfarts Tidning 5 maj 2006.

Nytt från Revisorn (2004) *Olika avskrivningsmetoder: Hur ska en korrekt avskrivning på ett företags tillgångar beräknas?* FAR Förlag AB nr 12 2004.

Press, E. & Weintrop, J. (1990) *Accounting-based constraints in public and private debt agreements: Their association with leverage and impact on accounting choice*. Journal of Accounting & Economics

Watts, Ross L. & Zimmerman, Jerold L (1990) *Positive Accounting Theory: A Ten Year Perspective*. The Accounting Review 65 (1) 131-156.

Whittington, G. (1987) *Positive Accounting: A Review Article*. Accounting and Business Research 17 (68) 327-336.

Böcker och tidskrifter

Artsberg, Kristina (2003) *Redovisningsteori – policy och – praxis*. Liber Ekonomi

Eriksson, Lars Torsten & Wiedersheim-Paul, Finn (2006) *Att utreda forska och rapportera*. 8 upplagan Liber

Forsberg, Per (2001) *Berättelser och omdömen i en redares vardag*. Bokförlaget BAS

Holme, Idar Magne & Solvang, Bernt Krohn (1997) *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Andra upplagan. Studentlitteratur

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

Jacobsen, Jan Krag (1993) *Intervju - Konsten att lyssna och fråga*. Studentlitteratur

Ljungdahl, Fredrik (1999) *Utveckling av miljöredovisning i svenska börsbolag*. Lund University Press

Lundahl, Ulf & Skärvad, Per-Hugo (1992) *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer*. Andra upplagan. Studentlitteratur

Nya Sjöfartens Bok 2006 (2005) Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB och Breakwater Publishing nummer 23.

Palmberg, Johanna, Johansson, Börje och Karlsson, Charlie (2006) *Den svenska sjöfartsnärings ekonomiska och geografiska nätverk och kluster*. Institutet för Näringslivsanalys, Internationella Handelshögskolan i Jönköping

Patel, Runa & Davidson, Bo (2003) *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Andra upplagan. Studentlitteratur

Ryan, Bob, Scapens, Robert W. & Theobald, Michael (2002) *Research Method & Methodology in Finance & Accounting* 2 nd Edition. Thomson

Smith, Dag (2006) *Redovisningens språk*. Tredje upplagan. Studentlitteratur

Trost, Jan (1997) *Kvalitativa intervjuer*. Andra upplagan. Studentlitteratur

Watts, Ross L. & Zimmerman, Jerold L. (1986) *Positive Accounting Theory*. Prentice-Hall Contemporary Topics in Accounting Series

Internet

International Maritime Organization (2007)
www.imo.org (2007-01-07)

Nationalencyklopedin (2006)
www.ne.se (2006-12-10)

OMX Group (2006)
www.omxgroup.com (2006-11-17)

Sjöfartsverket (2006)
www.sjofartsverket.se (2006-11-17)

Sveriges Redareförening (2006)
www.sweship.se (2006-11-17)

Regelverk och rekommendationer

Bokföringsnämndens allmänna råd, BFNAR 2000:2

Bokföringsnämndens allmänna råd, BFNAR 2001:3

FARs Vägledning (2006)

Redovisningsrådets rekommendation, RR 12

Statens offentliga utredningar SOU 2006:20 *Tonnageskatt*

Sveriges Redareförening (1994) *Ny rekommendation för avskrivningar på fartyg*. FAR Info Redovisning Revision nr 44.

Muntliga källor

Forsgren, Håkan (2006-12-15) Rederi AB Nordship

Forsäng, Bo (2006-12-11) Svensk Revision

Jacobsson, Elisabet (2006-12-20) Österströms Rederi AB

Johanson, Lars & Korsgren, Anders (2006-12-05) Skeppshypotekskassan

Olsson Svärdström, Helen (2006-12-01) Öhrlings PricewaterhouseCoopers

Sjöberger, Per A. (2006) Sveriges Redareförening

Bilaga 1

FÖRETAG	OMSÄTTNING	TOT. TILLGÅNGAR	TOT. SKULDER	S/T	AVSKRIVNINGSTID	FARTYGSTYP
ACL INVEST AB	7494	63042	29286,04	0,46	24	Roro
AHLMARK LINES AB	715130	365857	137132,92	0,37	25	Bulk, tank
ATOBATC SHIPPING AB	15787	5027	2239,64	0,45	10	Roro, container
BITUMEN SHIPPING AB	45527	465572	300193,36	0,64	21	Bulk
BOHUS BRATTÖN AB	18305	181924	86988	0,48	17	Roro
DAG ENGSTRÖM REDERI AB	23230	337987	212230	0,63	25	Tank
EKSHIPS AB	69224	539680	351694,12	0,65	19	Tank
ERIK THUN AB	1359195	1860667	1169850,72	0,63	25	Bulk, Tank
FURETANK REDERI AB	223601	747965	603242	0,81	25	Tank
GÖTEBORG-STYRSÖ SKÄRGÅRDSTRAFIK AB	78124	54879	24219,8	0,44	15	Passagerarfartyg
KLAVENESS CEMENT LOGISTICS AB	51372	32140	66294	2,06	10	Bulk
KUNGSVIK AB	27220	142692	91267	0,64	20	Bulk
MARKET MAKER AB	3684	579175	529171	0,91	40	Ingen uppgift
ORION SHIPPING AB	44585	447805	293615,76	0,66	21	Tank
REDERI AB BREVIK	52160	192915	167287,56	0,87	18	Tank
REDERI AB NORDSHIP	68483	31980	27927,68	0,87	10	Bulk
REDERI AB VERITAS TANKERS	73596	246317	181502,28	0,74	25	Tank
REDERI AB VÄDERÖ TANK	146441	447176	377968	0,85	25	Tank
REDERI BIRGER JARL AB	124103	52925	29672,72	0,56	5	Färjor
REDERIAKTIEBOLAGET CASTOR	29097	47070	20412,52	0,43	17	Tank
REDERIAKTIEBOLAGET DALAVIK	3416	49111	48346	0,98	29	Ingen uppgift
REDERIAKTIEBOLAGET DALEN	17560	349661	62105	0,18	14	Ingen uppgift
REDERIAKTIEBOLAGET NOVATOR	5151	44332	27582,92	0,62	34	Tank
REDERIAKTIEBOLAGET UMAN	44504	99322	87696,6	0,88	16	Bulk
REDERIAKTIEBOLAGET ÄLVTANK	23771	303310	243147,88	0,80	5	Tank
RÖDA BOLAGET AB	225149	488514	282631,08	0,58	15	Bogserbåt
SCANDLINES AB	1112000	1410100	884300	0,63	20	Färja
SEAHORSE AB	125572	700440	669584,8	0,96	21	Tank
SESSAN JUTLANDICA AB	61200	568490	486667,36	0,86	20	Ropax
SIRIUS REDERI AB	122082	423705	395641	0,93	14	Tank

SIRIUS SHIPPING AB	114775	314802	287842	0,91	14	Tank
STENA AB	19619000	54812000	39536840	0,72	20	Alla sorter
STENA REDERI AB	353581	2331823	1305072,32	0,56	20	Alla sorter
STENA RORO AB	21980	153946	133391	0,87	20	Roro
STRÖMMA TURISM & SJÖFART AB	378269	450146	267107,96	0,59	25	Roro, passagerarfartyg
VIKING REDERI AB	341403	51485	48320	0,94	12	Färja
TÄRNTANK REDERI AB	403961	1016555	602805	0,59	17	Tank
VINGATANK AB	17530	90321	77882,4	0,86	15	Tank
WAXHOLMS ÅNGFARTYGS AB	98625	330686	315969,6	0,96	20	Färja
WALLENIUSREDERIerna AB	2566848	8966527	3918246,72	0,44	20	Roro
WISBY TANKERS AB	39476	158633	124288	0,78	20	Tank
ÖSTERSTRÖMS REDERI AB	684169	235410	149584,52	0,64	15	Bulk