

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Sjökapten

Investeringsbedömningar vid fartygsköp

Arnold Vihinen, Casper Nyholm



31:2016

Datum för godkännande: 12.12.2016
Handledare: Johan Hansen

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Sjökaptnsprogrammet
Författare:	Arnold Vihinen & Casper Nyholm
Arbetets namn:	Investeringsbedömningar vid fartygsköp
Handledare:	Johan Hansen
Uppdragsgivare:	Högskolan på Åland

Abstrakt

Detta examensarbete är en undersökning om rederiers investeringsbedömningsmetoder vid fartygsköp. Frågeställningarna vi tar upp är vad rederierna har för bedömningskriterier vid fartygsinvestering och vilka skillnader det finns på förfarandet vid fartygsinvesteringar för små och stora rederier? Vilka programvaror används som hjälpmedel vid investeringsbedömning av fartygsköp? Vad har rederierna för framtidstro vad gäller nyinvesteringar av fartygstonnage?

Arbetet baserar sig på intervjuer och rederikontakter. Fyra rederier med varierande storlek och marknadsområden intervjuades. Frågorna i intervjuerna var på förhand bestämda men konstruerade så att de skulle bjuda in till en diskussion och därmed uppkom även en del följdfrågor. De intervjuade rederiernas fartyg trafikerade huvudsakligen i närtrafik och hade finskflaggade fartyg.

Arbetets teorier tar upp de mest väsentliga investeringsbedömningsmetoderna. Det mest väsentliga om investeringar och investeringskalkyler tas även upp.

Resultatet av undersökningen visar vilka metoder och hjälpmedel rederierna använder sig av vid investeringsbedömning och skillnaden där mellan stora och små rederier. Det framkommer även vilka skillnader det är mellan olika marknadsområden.

Nyckelord (sökord)

Fartygsköp, fartygsinvestering, investeringskalkylering, investeringsbedömningsmetod

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
31:2016	1458-1531	Svenska	40 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
01.12.2016	02.12.2016	12.12.2016

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Nautical Science
Author:	Arnold Vihinen & Casper Nyholm
Title:	Investment assessment at ship investments
Academic Supervisor:	Johan Hansen
Technical Supervisor:	Åland University of Applied Sciences

Abstract

This is a study about what different investment assessment tools and methods shipping companies use when they are investing in ships and how the difference in the size of the shipping company affects their tools and methods. We have also investigated if the shipping companies use any computer based programs as help in their investment assessment. The different views of shipping companies on the future on ship investments was compared as well.

The study is based on interviews and shipping company contacts. Four shipping companies were interviewed, different in both size and trading markets. The questions for the interviews were decided beforehand and were the same for all interviews. The questions were designed so they would invite to discussion and open up the possibility for follow-up questions. The interviewed shipping companies' vessels were mainly in near coastal trade and Finnish flagged.

The theoretical part of this study is based on investments, investment assessment and different assessment tools as well as different investment assessment methods.

The result from this study shows what differences there are between small and big shipping companies in their investments methods and appraisal tools and also what influence the trading market has on their methods and the view of the future.

Keywords

investments methods, investment assessment tools, ship investment

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
31:2016	1458-1531	Swedish	40 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
01.12.2016	02.12.2016	12.12.2016

INNEHÅLL

1. INLEDNING	3
1.1. Syfte	3
1.2. Frågeställningar.....	3
1.3. Avgränsningar.....	4
2. BAKGRUND	5
2.1. Tidigare undersökningar om fartygsinvestering	5
2.2. Vad är en investering?	5
2.3. Investeringsbedömning	6
2.4. Investeringskalkylen	7
2.5. Investeringsbedömningsmetoder	10
2.5.1. Payback-metoden.....	10
2.5.2. Diskonterande payback-metoden	10
2.5.3. Nuvärdemetoden	11
2.5.4. Internräntemetod.....	11
2.5.5. Annuitetsmetoden.....	11
2.5.6. Nuvärdeskvot.....	12
2.5.7. Ekonomiskt mervärde	12
2.6. Investeringsprocessen	13
2.7. Beslutsfattande.....	17
3. METOD.....	18
3.1. Intervju med rederier.....	18
3.2. Praktiskt utförande av intervjuer	18
4. RESULTAT	20
4.1. Fråga 1. Vem/Hur många är inblandade i investeringsbedömningen av fartygsköp i rederierna?	20
4.2. Fråga 2. Hur föds idén om fartygsköp?	20
4.3. Fråga 3. Hur går investeringsprocessen till?	21

4.3.1. Vill bankerna se att man har kontrakt innan de finansierar?.....	21
4.4. Fråga 4. Använder rederierna något datorprogram som underlag vid investerings bedömning? I så fall vilket? Ifall inte, har det tänkts på datorprogram som underlag?	22
4.5. Fråga 5. Vilka investeringsbedömningsmetoder använder rederierna?22	
4.6. Fråga 6. Vilka faktorer påverkar när rederier väljer tidpunkt för att investera i ett fartyg?	23
4.7. Fråga 7. I hurdana fartyg har rederierna investerat tidigare, nybyggen eller begagnat tonnage. Hur såg investeringsprocessen ut då?.....	24
4.8. Fråga 8. Skiljer sig investeringsbedömningen för nybyggen och begagnat tonnage och på hur vis?.....	24
5. DISKUSSION	25
6. SLUTSATS	27
LITTERATURFÖRTECKNING	28
BILAGOR	29

1. INLEDNING

Handel med fartyg är en stor del av varje rederis verksamhet. Både köp och försäljning av fartyg är en del av rederiverksamheten. Att hitta rätt tidpunkt är viktigt för den finansiella utvecklingen inom ett rederi. Detta examensarbete handlar om olika investeringsbedömningsmetoder och vilka hjälpmedel som rederier använder sig av vid köp av fartyg. Arbetet tar även upp rederiernas syn på framtiden för fartygsinvesteringar.

Vi valde detta ämne för att det är något som vi båda är intresserade av och som vi båda kan lära oss mycket om. Vi tycker också att det är en central del att ha bred kunskap om för att förstå rederiernas tankegångar ekonomiskt vid t.ex. fartygsköp. Vi ser det som en viktig sak att ha kunskap om som befäl på fartyg. Därför undersöker vi i hur rederier tar reda på när det är lönsamt att köpa ett fartyg och hur investeringsbedömningsmetoderna möjligtvis skiljer sig mellan mindre och större rederier samt om olika marknadsområden har någon inverkan på bedömningsmetoderna.

1.1. Syfte

Syfte med denna undersökning är att med hjälp av intervjuer och rederikontakter ta reda på vilka olika tillvägagångsätt rederierna har när de skall investera i fartygsköp. Finns det givna val av olika parametrar för ett rederi vid fartygsköp? Och vilken syn har rederierna idag på sjöfart i framtiden.

1.2. Frågeställningar

De frågeställningar vi har valt för arbetet är:

- 1) Vad har rederierna för bedömningskriterier vid fartygsinvestering?
- 2) Vilka skillnader finns på förfarandet av fartygsinvesteringar för små och stora rederier?
- 3) Vilka programvaror används som hjälpmedel vid investeringsbedömning av fartygsköp?
- 4) Vad har rederierna för framtidstro vad gäller nyinvesteringar av fartygstonnage?

1.3. Avgränsningar

Vi har valt att inte ta upp alla rederier utan endast en handfull rederier i Finland vars fartyg är i huvudsak finskflaggade och huvudsakligen trafikerar i närtrafik.

Arbetet behandlar även bara investering av fartygstonnage.

2. BAKGRUND

Här tar vi upp tidigare forskning om fartygsinvesteringar och går igenom begreppen som används samt förklarar de olika investeringsbedömningsmetoderna.

2.1. Tidigare undersökningar om fartygsinvestering

Det har gjorts flera undersökningar inom ämnet investeringsbedömningar inom sjöfart men inte direkt specifikt för rederier om fartygsköp. Arne Bergvik, Harald Nilsson och Pär Svensson har år 2007 gjort en undersökning om *produkttankfartygs specialiseringsgrads påverkan av kreditbedömningen*. (Bergvik, Nilsson, & Svensson, 2007)

I deras arbete undersöks det ifall ett fartygs specialiseringsgrad har en inverkan på kreditbedömningen. Där kommer man fram till att belåningsgraden endast är en av flera faktorer som påverkas av fartygets specialiseringsgrad. De har koncentrerat sig mer på bankens bedömnings sätt, medan vår undersökning kommer att undersöka rederiets bedömningsmetoder. Det har gjorts flera undersökningar om investeringar och investeringsbedömningsmetoder men inte i samband med fartygsköp. Vi har använt oss av flera böcker om investering, investeringskalkyler och investeringsbedömningsmetoder.

2.2. Vad är en investering?

Med investering menas att man binder egna resurser för framtida avkastning (Yard, 2001, s. 23). Egna resurser kan vara t.ex. pengar, tid och arbetskraft. För att ett företag skall växa är investeringar ett måste. Med en dålig investering binder man de egna resurserna i onödan vilket kan leda till minskad avskaffning eller t.o.m. negativ avskaffning som i sin tur i värsta fall kan leda till konkurs beroende på investeringens storlek. Man kan dela in investeringar i ”expansionsinvesteringar” och ”vidmakthållande”. Med ”expansionsinvesteringar” menas investeringar som leder till en utvidgning av företagets verksamhet, volymmässigt och/eller lönsamhetsmässigt. ”Vidmakthållande” investeringar är sådana som endast håller verksamheten på existerande nivå. (Bergknut, Elmgren-Warberg, & Hentzel, 1993, s. 286)

Gränsen för vad som är en investering och vad som inte betraktas som en investering är flytande och varierar från företag till företag. Det är framförallt två faktorer som bestämmer om det är frågan om en investering eller inte: tidskonsekvenserna och värdet på resursutnyttjandet. Ett resursutnyttjande vars konsekvenser inte sträcker sig längre än två till tre år i framtiden betraktas oftast inte som en investering. Inte heller om värdet på utnyttjade resurser är förhållandevis litet så betraktas handlingen inte som en investering fastän tidskonsekvenserna är stora. (Bergknut, Elmgren-Warberg, & Hentzel, 1993, ss. 16-17)

Investeringsbeslut bygger oftast på gissningar om hur företagets förutsättningar kommer att se ut att bli i framtiden. Det finns otaliga exempel på när dessa gissningar gått fel. I denna föränderliga och turbulenta värld är investering ett vågspel även om företagen göra allt i deras makt för att möta det oförutsedda. (Bergknut, Elmgren-Warberg, & Hentzel, 1993, s. 17)

2.3. Investeringsbedömning

Varje beslut att köpa någonting för att använda i framtiden är ett investeringsbeslut, från att köpa nya skor till att satsa miljoner på ett nybygge till din flotta. Oavsett vad man investerar i måste kostnaden vägas mot den framtida nytta investeringen ger.

Investeringsbedömning handlar om att utifrån givna förutsättningar endast genomföra de investeringar där nyttan överskrider kostnaden. Dixit & Pindyck (1994) definierar investering så här: Att idag betala för något som förväntas ge framtida intäkter. De tar upp tre saker som är typiska för investering.

1. Den initiala utgiften går helt eller delvis inte att få tillbaka.
2. Det råder osäkerhet om framtida intäkter
3. Timingen av framtida beslut är viktigt

Det är dessa punkters samspel som utgör om en investering är värd att genomföra. (Armerin & song, 2014, ss. 7-8)

2.4. Investeringskalkylen

Investeringar kan allmänt definieras som en resursinsats som leder till konsekvenser i framtiden. Investeringar är beslut vars konsekvenser sträcker sig över en längre tidsperiod. Tidsdimensionen är viktig inom investeringar. Investeringskalkyler utgör en begränsad del av investeringsprocessen. (Andersson, 2008, ss. 293-316)

En investering kan betyda att kapaciteten utvidgas och kallas då expansionsinvestering eller nyinvestering, ett exempel på det är när ett rederi investerar i ett nytt fartyg till flottan för att öka sitt tonnage. En annan form av investering är att befintliga resurser byts ut och att kapaciteteten bibehålls. Detta kallas till ersättningsinvestering eller reinvestering. Ett exempel är när passagerarfärjor renoverar restaurangerna för att ge ett fräscht intryck åt passagerarna. Med rationaliseringsinvestering syftar man till att med ny teknik möjliggöra effektivare hantering av driften. Kvalitetsförbättrande investeringar har, som namnet antyder, syftet att förbättra produkternas kvalitet. Tvångsinvestering är investeringar man måste göra för att exempelvis lagstiftningen kräver det. Då IMO¹ införde ett avtal för att minska svavelutsläpp inom SECA-områden² som trädde ikraft 2015 fick flera rederier kring östersjön tvångsinvestera i *scrubbers*³ för att få ner svavelutsläppen. (Bergknut, Elmgren-Warberg, & Hentzel, 1993, s. 16) (Nilsson, 2002, s. 65)

Investeringskalkylen hjälper företag att fatta det riktiga beslutet angående investeringar. Den är en av flera underlag som man har till hands när man till exempel skall ta beslutet att överhuvudtaget investera eller välja bästa möjliga investeringsalternativ. Man måste ta hänsyn till flera faktorer när man fattar beslut om investeringar. Därför behövs flera underlag för att kunna fatta det slutliga beslutet. I investeringskalkylering koncentrerar man på betalningsströmmarna och på tidpunkterna då de inträffar. Modeller baseras på begreppen inbetalning och utbetalning. Orsaken varför man koncentrerar sig på tidpunkterna då betalningsströmmar inträffar är för att betalningar vid olika tidpunkter inte är direkt jämförbara och därför hamnar betalningarna och deras spridning under livslängden i fokus vid investeringskalkylering. En euro idag är mer värd än en euro

¹ IMO är förkortningen för Internationella sjöfartsorganisationen.

² SECA-område är ett utsläppkontrollområde till sjöss där man kommit överens om obligatoriska metoder för att minska fartygs luftutsläpp

³ *Scrubbers* är ett reningsverk för avgaserna på ett fartyg.

som fås om ett år. En euro som fås idag motsvarar 1,08 euro om ett år ifall den sätts in på en bank med 8 % årlig räntesats medan en euro som fås om ett år är värd 1,00 euro.

Man kan även dela in investeringar i operativa-och strategiska investeringar. Operativa innebär t.ex. nya möbler, maskiner osv. medan med strategiska innebär nybyggen eller t.o.m. uppköp av företag. (Tullgren, 2002, ss. 107-125)

Man behöver plocka fram grunduppgifter för att kunna göra en investeringskalkyl. Dessa grunduppgifter får följande bokstäver som benämning för att underlätta beskrivningen av metoderna (Tullgren, 2002, s. 108):

G Grundinvestering, beloppet för investeringen, t.ex. Priset på varan.

i årliga inbetalningarna som den nya investeringen genererar.

u årliga utbetalningarna som den nya investeringen genererar. T.ex. driftkostnader och underhåll.

a inbetalningsöverskottet, alltså vinsten, som är differensen mellan **i** och **u**. Det är lättare att räkna med endast **a** istället för både **i** och **u**.

n Investeringens ekonomiska livslängd.

R Restvärde, värdet man kan väntas få vid slutet av investeringens ekonomiska livslängd. T.ex. skrotningsvärdet av ett fartyg.

r kalkylräntesatsen som används vid kalkylen.

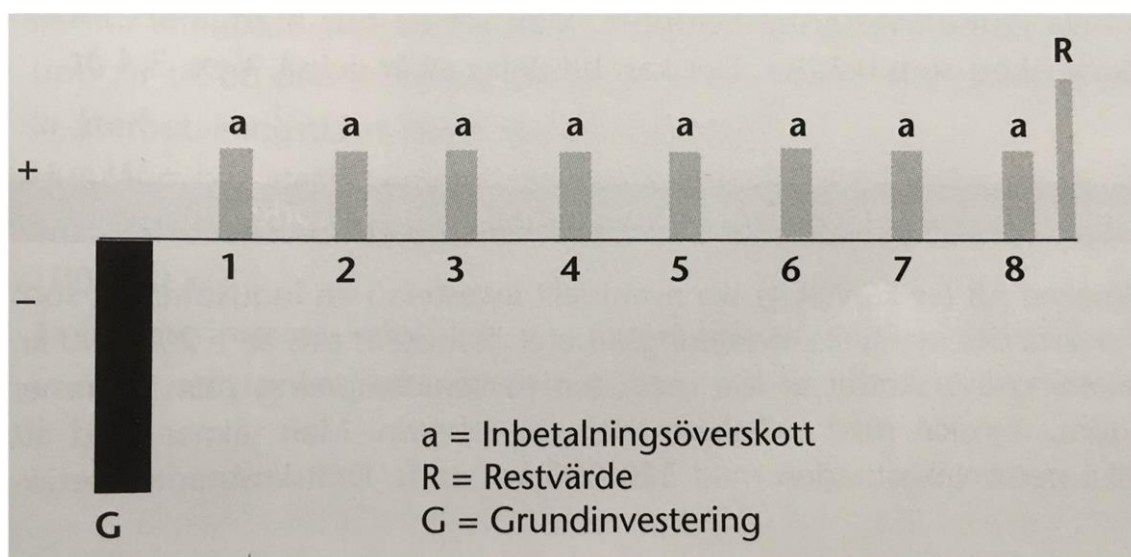
Det som är enklast att fastställa i kalkylen är grundinvesteringen (**G**) för prisuppgifter på produkter som fås av leverantörer t.ex. priset på en maskin.

Det svåraste, men samtidigt mycket viktiga för kalkylen, att fastställa är de årliga inbetalningarna (**i**). Ju större osäkerhet om inbetalningar som tros fås desto osäkrare blir själva kalkylen. Med hjälp av datorprogram kan man lätt simulera hur värden på inbetalningar påverkar resultatet av kalkylen. Den ekonomiska livslängden, kallas även nyttjandeperiod, ska motsvara den tiden som investeringen har ett ekonomiskt värde. Det är viktigt att vara realistisk med att fastställa vilken tid som bör gälla för det är lätt att vara optimistisk och räkna med en för lång period och kan därmed få en så kallad

”glädjekalkyl”. Man skall därför helst räkna med en kortare period än med en som är för lång.

Kalkylräntan (r) skall innefatta både det belopp som företaget måste betala i ränta för lånat kapital samt avkastningen som ägaren kräver på sitt egna kapital. Man kan räkna dessa två värdens genomsnitt och man lägger oftast till en riskpremie vars storlek beror på hur riskfylld investeringen känns. En tredjedel av kalkylräntan skall visa tidsaspekten gällande krav på återbetalning för investeringen. Om man lägger högre tillägg på kalkylräntan resulterar det till en kortare återbetalningstid. Kalkylräntan brukar vanligtvis variera mellan 15 – 25 %. (Tullgren, 2002, ss. 107-125)

Det är bra om investeringen och dess konsekvenser illustreras i ett enkelt diagram för att underlätta beräkningar. Man kan placera alla inbetalningar och utbetalningar som investeringen leder till längs en tidsaxel. Ett sådant diagram kan t.ex. se ut såhär:



Figur 1 Diagram över inkomster och utgifter för en investering under dess ekonomiska livslängd (S. Tullgren, Finansiering och kalkylering, 2002, s.109)

I figuren ersätter inbetalningsöverskott (a) både inbetalningar (i) och utbetalningar (u). I detta fall är den ekonomiska livslängden 8 år vilket avgör längden på tidsaxeln.

Grundinvesteringen (G) inträffar oftast i början av första året. Inbetalningsöverskotten (a) inträffar i slutet av året i detta fall. I verkligheten kommer de löpande under året men man förenklar för att underlätta uträkningen (Bergknut, 1993, s. 16) (Andersson, 2008, ss. 293-295) (Tullgren, 2002, ss. 107-109) (Niskanen J, 2007, s. 299).

2.5. Investeringsbedömningsmetoder

Låt oss se på några olika investeringsbedömningsmetoder.

2.5.1. Payback-metoden

Payback är den enklaste metoden för investeringskalkylering. Den tar inte i beaktande att beloppet har olika värden vid olika tidpunkter. Payback-metoden är likviditetsinriktad och räntor inkluderas inte. Snabbast återbetalande investering är den förmånligaste. Man kan räkna ut återbetalningstiden om inbetalningsöverskotten är lika stora från år till år genom att dividera grundinvesteringen (G) med inbetalningsöverskottet (a) per år. (Andersson, 2008, ss. 300-301)

$$\frac{G}{a} = \text{Återbetalningstid}$$

Om grundinvesteringen (G) är 100€ och det årliga inbetalningsöverskottet (a) är 30€ blir återbetalningstiden då: $\frac{100\text{€}}{30\text{€}} = 3\frac{1}{3}$ år

Payback-metoden är den vanligaste kalkylmetoden vid investeringar. Payback-metoden används ibland som ett filtreringsinstrument för att gallra investeringsalternativ för att sedan utsätta dem för noggrannare beräkningar innan det slutliga beslutet görs. Ibland används Payback-metoden även som den enda kalkylen.

(Andersson, 2008, ss. 300-301)(Tullgren, 2002, s. 110)

2.5.2. Diskonterande payback-metoden

Med diskonterande payback-metoden tar man hänsyn till räntan på återbetalningstiden. Innan man adderar räntorna till inbetalningsöverskottet måste beloppen diskonteras till nuvärdet. Denna metod beaktar kapitalkostnader vilket ger ett riktigare resultat för återbetalningstiden. (Yard, 2001, s. 46) (Andersson, 2008, ss. 297-298)

2.5.3. Nuvärdemetoden

När investeringsbedömningar skall göras med nuvärdemetoden diskonteras alla betalningar till nutidpunkten. Man tänker att 7 500,- € idag är mer värda än om t.ex. 5 år. Man gör detta för att belopp som fås idag kan placeras och ge en viss ränta. Nuvärdemetoden tar hänsyn till räntespekten. Man måste omräkna beloppen som skall jämföras till samma tidpunkt, alltså beloppen skall diskonteras. Det är vanligast att omräknar det framtida beloppet till nutid och när man gör detta så nuvärdesberäknar man beloppet. För att kunna göra detta måste kalkylräntan fastställas. Det finns färdiga räntetabeller för att ta fram kalkylräntan. Grundprincipen med nuvärdemetoden är att alla betalningar diskonteras till nutidpunkten. Tumregeln för att nuvärdemetoden skall användas är att investeringen skall klara av avkastningskraven, dvs. kalkylräntekraven. Det investeringsalternativet som ger högst positiva nuvärde skall väljas om det finns flera investeringsmöjligheter. (Andersson, 2008, s. 302) (Tullgren, 2002, s. 112)

2.5.4. Internräntemetod

Grundprincipen med internräntemetoden är att man beräknar den räntesats som en investering avkastar, detta kallas för internräntan. Om internräntan är högre än kalkylräntan klarar investeringen avkastningskraven. Om man skall välja mellan fler investeringsalternativ skall man alltid välja den med högst internränta. (Andersson, 2008, ss. 305-306)

2.5.5. Annuitetsmetoden

Annuitetsmetoden går ut på att man fördelar alla in-och utbetalningar jämt över investeringens ekonomiska livslängd i lika stora års annuiteter. Man skall först diskontera alla framtida kassaflöden till ett nuvärde med hjälp av nuvärdemetoden. Efter att nuvärdet har bestämts delar man upp det i lika stora delar, annuiteter och sprider dem jämt över investeringens ekonomiska livslängd. Annuitetsmetoden föredras då man skall jämföra investeringar med olika livslängd. Man accepterar investeringar som ger en positiv annuitet, andra skall kastas. (Andersson, 2008, s. 306)

2.5.6. Nuvärdeskvot

När man jämför investeringar kan det vara av intresse att veta vilken investering som producerar störst värdetillskott per satsad euro. Man kan få fram detta genom att dela nuvärdet eller nettonuvärdet med grundinvesteringen och därmed få fram nuvärdeskvoten eller nettonuvärdeskvoten. Begreppet kallas även för kapitalvärdeskvote. Nettonuvärdeskvoten (NNK) och nuvärdeskvoten (NK) räknas så här:

$$NK = \frac{NV}{G}$$

$$NNK = \frac{NNV}{G}$$

NV – Nuvärde

NNV – Nettonuvärde

G – Grundinvestering

NK – Nuvärdeskvot

NNK – Nettonuvärdeskvot

Nuvärde: Alla inkomster minus alla utgifter förutom investeringar diskonterade till samma tidpunkt.

Nettonuvärde: alla inkomster och alla utgifter diskonterade till samma tidpunkt.

Nettonuvärdeskvoten skall vara över noll medan nuvärdeskvoten skall överstiga ett för att en investering skall vara lönsam. Den investeringen med högsta kvoten är mest lönsam. (e-conomic.se, 2016)

2.5.7. Ekonomiskt mervärde

EVA är förkortningen på Economic Value Added, vilket är ett ekonomiskt lönsamhetsmått. Man brukar även tala om ekonomiskt mervärde. Ekonomiskt mervärde är skillnaden mellan kapitalkostnaden för totalt kapital och rörelseresultat efter skatt.

$$EVA = (RR - S) - WACC * TK$$

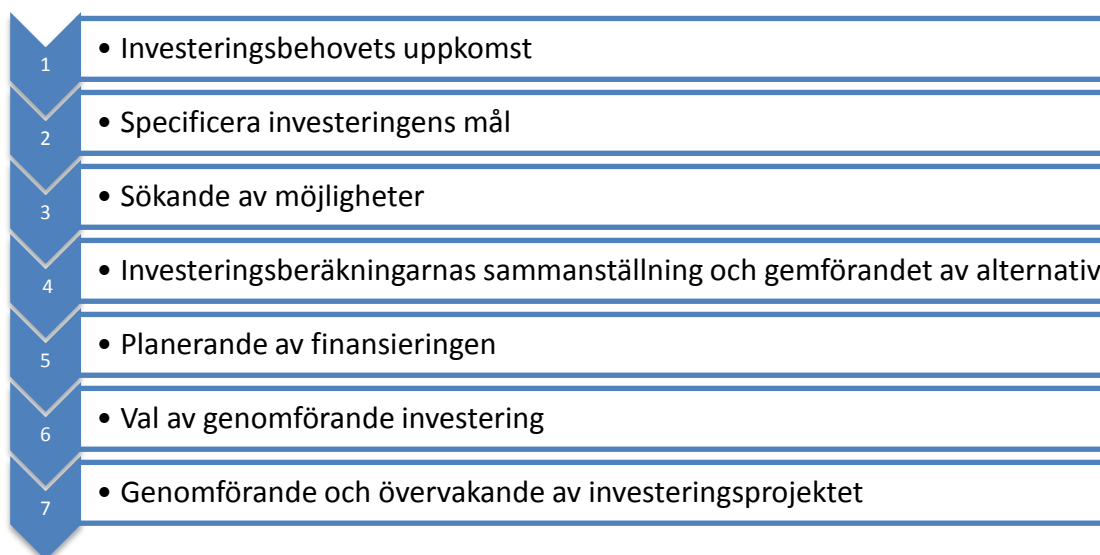
- EVA är ekonomiskt mervärde
- RR är rörelseresultat
- S är skatt
- WACC är viktad kapitalkostnad
- TK är totalt kapital

Och därmed blir EVA ett mått på om företaget ökat eller minskat i värde.

(Wikipedia, 2016)

2.6. Investeringsprocessen

I figur 2, här under, visas operativa investeringars sju olika steg i investeringsprocessen. Den strategiska investeringens process har liknande steg som den operativa investeringsprocessen men är nödvändigtvis inte i samma ordning. (Puolamäki E, 2009, s. 135)



Figur 2. Steg i investeringsprocessen (Neilimo K, 2010, s. 208)((Niskanen J, 2007, s. 299)

I samband med då företaget bereder sin budget eller strategiska beslut, uppkommer oftast investeringsbehovet. Det är oftast av chefens tycke som intresset av operativa

investeringar uppstår, så som köp av verktyg och maskiner. Köp av företag eller nybyggen, som är strategiska investeringar framtas oftast av ledningen eller styrelsen.

För att företaget skall uppnå sina mål och sin bestämda strategi, måste företagsledningen fundera på till exempel hurdana investeringar företaget bör göra. Företagets mål kan vara ökad försäljning, som inte dagens resurser räcker till att uppfylla. Därför måste företaget möjligtvis investera i yrkeskunnig personal, nya maskiner eller i nya lokaler för att uppnå målet. Med en växande kundkrets kan investeringsbehov även uppstå, om man inte har tillräcklig personal eller lokalutrymmen för att betjäna den växande kundkretsen. Investeringsbehovet är bra att kontrollera redan under budgetering så att man är medveten om i vilken utsträckning man kan göra investeringsbeslut redan under planeringsskedet. (Järvenpää J, 2010, ss. 329-333) (Puolamäki E, 2009, ss. 136-137) (Neilimo K, 2010, s. 207)

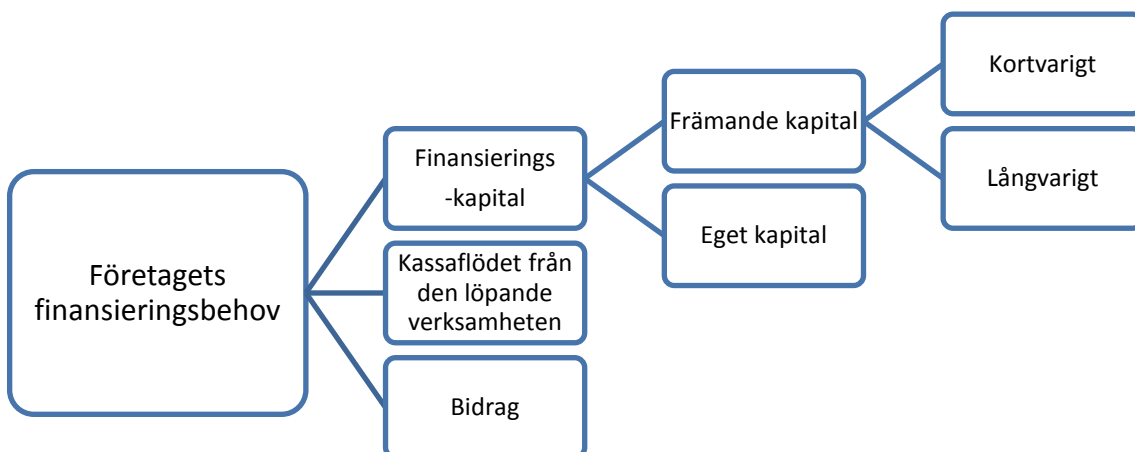
Att specificera målet med investeringen betyder mestadels att man framställer målen i form av siffror. Målet kan till exempel vara att minska driftskostnader med 15%, att öka produktion med 10%, att höja kapacitet med 20%, öka försäljningen av en ny produkt med 15% eller att öka företagets marknadsandel med 10%. Vilken typ av avkastning på investeringar och placeringar man vill uppnå måste diskuteras från företagets ägares synpunkt. (Knüpfer S, 2007, ss. 100-101) (Neilimo K, 2010, ss. 208-209)

Vid det tredje steget i investeringsprocessen, vilket är sökandet av möjligheter, söker man efter jämförbara placeringsalternativ som stöder målen man försöker uppnå. Ansvaret för sökandet av investeringsalternativen vid de operativa investeringarna ligger på avdelningscheferna, som sedan, i form av investeringsförslag, presenterar alternativet till den högre ledningen. Det är bra att ordna investeringsalternativen i viktighetsordning så att högre ledningen har lättare att förstå vilka investeringar är ytterst viktiga för företaget. Det är oftast en viss summa pengar planerade för att genomföra investeringar och därför kan oftast inte företaget genomföra alla avdelningars önskade investeringar. (Gowthorpe, 2008, s. 145) (Niskanen J, 2007, s. 299) (Järvenpää J, 2010, s. 334)

När man skall planera investeringsberäkningarna börjar man med att söka upp och analysera investeringsalternativens viktiga uppgifter. Man bör i samband med detta

fundera på, vad investeringens intäkter består av och hur mycket man kan förvänta sig i framtida intäkter, hur stor självkostnaden för investeringen är samt vilka kostnader investeringen orsakar på månads- och årsbasis. (Niskanen J, 2007, s. 299)

Hur man skall betala för investeringen bestämmer man under finansieringsfasen. Om investeringen är liten pengamässigt eller om företaget under en längre tid har förberett sig för just den investeringen, kan man genomföra finansieringsplanen efter att investeringsbeslutet har tagits. Man planerar ofta omfattande investerings beslut i samband med då man jämför investeringens lönsamhet. Företaget måste bestämma under finansieringsplanerandet, hur stor del som kan betala sig med inkomster och bidrag och hur stor del av investeringen man måste betala med eget kapital. Figuren nedan visar hur ett företags finansieringsalternativ kan se ut.



Figur 3. Investeringens finansieringsalternativ (Neilimo K, 2010, s. 209)

Finansieringskapitalet delar sig i eget och främmande kapital. Det främmande kapitalet delas i långvariga och kortvariga. Finansiella lån, som man betalar tillbaka efter först några år är exempel på långvariga främmande kapital. Pengar lånade på kort tid och som betalas tillbaka på under ett år är kortvariga främmande kapital. Lånets storlek påverkar mycket hurdant kapital som behövs, hurdan investering det är frågan om och när man kan vänta sig att investeringen börjar generera intäkter påverkar även hurdan finansiering som behövs. Vid investeringar talar man oftast om långvariga projekt och då lämpar sig inte kortvariga finansieringar. Med kortvariga lån kan man finansiera

överraskande och mindre kostnader som företagets intäkter och långvariga lån inte räcker till att täcka. (Neilimo K, 2010, s. 209)

Genom att placera sina egna pengar i företaget, vilket kallas för det egna kapitalet, kan företagets ägare också själva vara med och investera i finansieringen. Ur finansiellt perspektiv är skillnaden mellan eget och främmande kapital den att för främmande kapital betalar företaget ränta till långivaren medan företagets ägare får för sin placering av eget kapital betalt först i framtiden, t.ex. i forma av utdelningar. När man talar om investeringsbeslut är ägarnas roll mycket stor, för de vill ha så stor avkastning som möjligt för sin insats. Man kallar sådana inkomster som har samlats in från företagets dagliga affärer till kassaflödet. Ju större del av investeringen som kan finansieras av just kassaflödet från den löpande verksamheten, desto billigare blir investeringen för företaget. För att förverkliga investeringar kan företaget, beroende på bolagsform och bransch, ansöka efter bidrag. (Knüpfer S, 2007, ss. 100-101) (Jyrkkiö E, 2004, s. 210)

Man rankar alternativen enligt investeringsberäkningarnas resultat när det är dags att välja investeringsalternativ. Investeringen bör uppfylla företagets egna fastställda kriterier som påverkas av rankningen. En viss storleks kassaflöde kan till exempel vara ett av investerings kriterierna. Under slutet av urvalsprocessen är det företagets ledning som beslutar om vilka investeringar som de kommer att genomföra. (Gowthorpe, 2008, s. 145) (Niskanen J, 2007, s. 299)

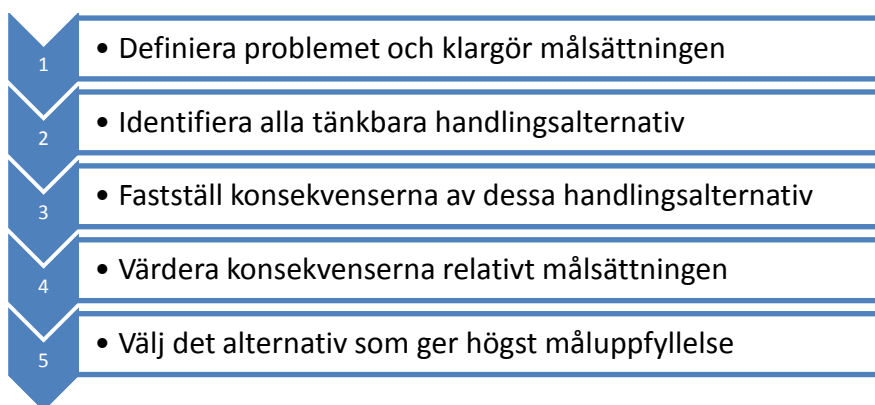
Vid investeringsprojektets start börjar projektets förverkligande och övervakandefas. Investeringsprojektet och dess utveckling övervakas under hela projektet, som t.ex. under nybyggen eller då en ny programvara tas i användning. Övervakandet fortsätter efter att investeringsprojektet har startat och börjat bära. Investeringsberäkningarnas förutsägbara och faktiska kassaflödesskillnader jämförs under övervakandefasen och man spekulerar på orsaker till skillnaden. Skillnaden mellan investeringsprojektet och beräkningarna studeras för att man skall lära sig och få erfarenhet till framtida investeringsprojekt. (Niskanen J, 2007, s. 299) (Järvenpää J, 2010, ss. 334-335)

Investeringsprocessen nämnt ovan är vanlig, men stora företag som t.ex. skall göra en strategisk investering utomlands kan ibland behöva mer omfattande fakta. Innan finansiärer tar sitt bindande beslut kan de kräva en mer detaljerad förklaring för deras omfattande investering. Investeringsplanen är en detaljerad ekonomisk och teknisk

utvärdering av investeringen, kallas även förstudie. Det är en rätt så tidskrävande process att göra en investeringsplan och det krävs från företaget många deltagande arbetskretsar och experter och oftast behövs även hjälp från utomstående experter. Alternativt kan en utomstående konsult bedöma investeringsplanen som företaget själv har gjort. (Puolamäki E, 2009, ss. 141, 211, 139)

2.7. Beslutsfattande

Ett val mellan flera olika alternativ är ett beslut. Varje alternativ har en konsekvens i framtiden. Investeringsbedömningen skapar underlag för att ta beslut om handlingar som har framtida konsekvenser. Beslutsprocessen brukar beskrivas som ett fler stegat förlopp som man genomgår delvis flera gånger eller i helhet. Under processen utvecklas alternativen, de prövas och förkastas tills man funnit en lösning. En rationell beslutsfattare går igenom följande steg som illustreras ned innan han eller hon fattar sitt beslut:



Figur 4 Beslutfattandes steg (Andersson G, 2008, s.29)

Beslutsfattaren måste känna till alla alternativ och vara medveten om de olika alternativens konsekvenser. Det är en mycket svår uppgift som den rationella beslutsfattaren har, att förutsätta en begränsad rationalitet är mer realistiskt. Endast få möjliga alternativ undersöks då av beslutsfattaren. (Andersson, 2008, ss. 29-31) (Bergknut, Elmgren-Warberg, & Hentzel, 1993, ss. 86-87)

3. METOD

Vi har valt att med hjälp av intervjuer och rederikontakter ta reda på vilka olika tillvägagångssätt rederierna har när de skall investera i fartygsköp.

Frågorna till intervjuerna är i förhand gjorda för ett generellt rederi och samma frågor ställs till alla intervjuade, men diskussionerna i intervjuerna kan leda till olika följdfrågor för djupare kunskap.

3.1. Intervju med rederier

Efter att vi läst in oss mer på ämnet om investeringsbedömning, började vi fundera på hur vi skulle samla in informationen. Vi tänkte att intervjuer är ett bra sätt att få in information från rederierna om deras olika tillvägagångssätt vid investeringsbedömningar samt dokumentera de olika intervjuades svar. Vi valde att utföra intervjuerna personligen och inte via telefon eller genom e-post. Vi började jobba på frågor som skulle vara lämpliga och sedan bjuda in till en diskussion mellan oss och de intervjuade enskilt. Med hjälp av vår handledare Johan Hansen fick vi fram åtta grundfrågor som vi använde som bas för intervjun. Frågorna är så formulerade att de intervjuade inte endast kan svara ja eller nej utan de bjuder in till en diskussion. Vi ställde även en del följdfrågor där det fanns möjlighet samt efter hur diskussionen framskred. Rederierna vi kontaktade för intervjuer valde vi med tanke på att få en så mångsidig studie som möjligt. Intervjuerna bandades in så att lätt kunde gå igenom materialet senare. Vi intervjuade ett mindre bulkrederi, ett Ro/Ro-rederi och ett rederi med kryssning- och färjetrafik samt ett dotterbolag till ett rederi med Ro/Ro-fartyg.

3.2. Praktiskt utförande av intervjuer

Frågorna till våra intervjuer har med hjälp av vår handledare på Högskolan på Åland utformats och godkänts. Vi tog kontakt med rederierna via telefon och e-post. Vi frågade om de var intresserade att delta i en intervju. Vi fick en positiv respons av de rederier vi kontaktade och de var villiga att ställa upp. Innan intervjuerna gav vi följande information och förklaringar åt de som skulle intervjuas:

- Vem vi är
- Vad vårt arbete handlar om och dess syfte
- Hur frågorna ser ut och hur lång tid intervjun möjligtvis skulle ta
- Att vi ställer samma bas frågor till alla rederier men att följd frågorna kan variera
- Att det är frivilligt att delta i intervjun och att man får avbryta och inte slutföra intervjun när som helst
- Och att man får vara anonym om man så önskar

Vi frågade även om det passade att vi spelade in intervjun på mobiltelefon. Intervjuerna har ägt rum på rederiernas kontor enligt begäran av de intervjuade. Intervjuerna tog från cirka 30 minuter till över en timme. Vi skrev om intervjuerna till textform på dator och läste noggrant igenom dem fler gånger för att försäkra oss att det inte blivit några missförstånd. Vi skickade de renskrivna intervjuerna till personerna vi intervjuat för att de skulle få en möjlighet att se deras svar och korrigera möjliga missförstånd.

4. RESULTAT

Vi presenterar resultaten från intervjuerna i detta kapitel. Vi har analyserat samtliga svar vi fått på frågorna vid intervjuerna hos de olika rederierna. Nedan sammanställer vi svaren efter varje intervjufråga. Vi har även citat från intervjuerna med och hela intervjuerna finns som under rubriken ”Bilagor”.

4.1. Fråga 1. Vem/Hur många är inblandade i investeringsbedömningen av fartygsköp i rederierna?

Det varierar beroende på rederiets storlek hur många som är inblandade i investeringsbedömningen av fartygsköp. Det som alla de intervjuade rederierna hade gemensamt var att styrelsen eller ägarna tog det sista beslutet. Skillnaden mellan rederierna var mera den att de större hade skild personal och olika avdelningar för olika uppgifter i bedömningen medan de mindre rederierna bestod av endast ett fåtal personer som skötte flera uppgifter. I alla rederierna var den verkställande direktören som var nyckelpersonen. Även hurdan fartyg investeringen gällde spelade en roll för mängden inblandade.

- *Hur många som är inblandade är svårt att säga. Är det ett enkelt Ro/Ro fartyg så krävs det färre inblandade än med en passagerarfärja där det kan vara många fler inblandade.* (Jari Sorvettula, VD för Eckerö shipping)

4.2. Fråga 2. Hur föds idén om fartygsköp?

Det som alla rederierna i intervjuerna hade gemensamt var att idén oftast kommer då fartygen blir äldre och man måste fundera om det är ekonomiskt lönsamt att hålla kvar ett äldre fartyg eller investera i ett nyare. En annan sak de hade gemensamt var att idén uppkommer ifall man behöver öka sin kapacitet. Andra faktorer som bidrar till att idén föds är att konkurrenten investerat i nytt och rederiet behöver investera för att upprätthålla sin konkurrenskraft. Det framkom även att idén om fartygsköp inte alltid föds inom det egna rederiet utan kan komma från utomstående fartygsmäklare eller även från banker som finansierat andra rederiers fartyg. Ifall rederier inte klarar av att betala

amorteringar och räntor så kan deras bank frågar ifall ett annat rederi kan köpa och ta hand om fartyget och finansieringen.

- *Sedan är det också hur konkurrensen ser ut. Ser man att konkurrensen har ett nyare fartyg så måste man svara genom att komma med något bättre.* (Kari Granberg, Manager NB Project and Technical Development)

4.3. Fråga 3. Hur går investeringsprocessen till?

Alla de intervjuade rederierna börjar med en ekonomisk lönsamhetsbedömning och ser att finansieringen är i skick.

- *Vi har en femårsplan som vi siktar på och för att uppnå det så måste vi ha finansieringen i skick. Inte far man till matbutiken och handlar om man inte har pengar.* (Antti Partanen, VD för Rederi Ab Nathalie)

Processen skiljer sig en del från rederi till rederi men har många gemensamma drag. Mängden anställda på rederiet påverkar hur många steg processen har men huvudstegen är de samma. Investeringsbehovet uppkommer, man arbetar fram siffror och kalkyler man tror på och bedömer lönsamheten, man väljer om det skall vara nybygge eller begagnat, kontaktar banker eller andra möjliga finansiärer, kontaktar varv eller ser sig om på marknaden efter lämpliga fartyg.

4.3.1. Vill bankerna se att man har kontrakt innan de finansierar?

Denna fråga ställdes som en följd fråga till alla intervjuade och gav väldigt varierande svar. Dels berodde det på att de olika rederierna opererar i olika marknader där en del inte har något längre kontrakt överhuvudtaget t.ex. spotmarknaden. Dels berodde det på att rederierna hade olika banker som finansiärer, som hade olika riskanalyser och syner på shippingen. Alla hade det gemensamt att finansiärerna vill se någon garanti, endera i form av kontrakt eller kassaflöde.

4.4. Fråga 4. Använder rederierna något datorprogram som underlag vid investerings bedömning? I så fall vilket? Ifall inte, har det tänkts på datorprogram som underlag?

Alla de intervjuade rederierna använde sig av något datorprogram som hjälpmedel vid investeringsbedömningen, men det var endast Viking Line som hade ett inköpt program. De andra använde sig av Excel, där de själva hade gjort kalkyler. De rederierna som inte hade ett inköpt program hade inte heller planer på att köpa in ett, utan de tyckte att deras Excelkalkyler var tillräckliga för deras behov.

- *Excel som vi själva har konstruerat. En applikation att jämföra olika alternativ har vi inte annat än Excel, inget inköpt program har vi.*

(Jari Sorvettula, VD för Eckerö Shipping)

4.5. Fråga 5. Vilka investeringsbedömningsmetoder använder rederierna?

På denna fråga hade rederierna varierande svar. De flesta räknade i något skede med Paybackmetoden. Det var endast ett rederi som inte räknade på hur snabbt investeringen skulle betala tillbaka sig utan de lade mer vikt på att den operativa verksamheten skulle ge vinst på sikt. Det som alla rederierna räknade på var att fartygen skulle hämta en viss procent vinst för att det skulle fundera vidare på den investeringen. Alltså använde sig alla av någon form av nuvärdeskvot i sina beräkningar. Även varifrån man fått sin finansiering spelade stor roll. Har man kortare finansiering betyder det naturligt vis att man måste snabbare få pengar att betala lånet.

- *...Vi avskriver våra fartyg på 25 år så vi ser inte på fartygsvärdena utan istället på operativa verksamheten.* (Jari Sorvettula, VD för Eckerö Shipping)

4.6. Fråga 6. Vilka faktorer påverkar när rederier väljer tidpunkt för att investera i ett fartyg?

Det är många faktorer som inverkar när ett rederi väljer tidpunkt för att investera:

- Hur fraktmarknaden ser ut, vad kan man få för rater nu och hur tror man att det ser ut i framtiden.
- Hur det egna fartygsspecifika världstonnaget ser ut, om det finns mycket gamla fartyg kan det vara en god idé att investera i nybyggen.
- Hur ser varvssituationen ut, är det tyst på varven kan man få ett bra pris.

Är det sämre tider på marknaden brukar det vara tystare på varven men just nu, fastän det är lite sämre tider så är det fullt på varven. Man måste även ha finansieringen i skick, just nu är det svårt att få finansiering och fraktraterna är låga så fler av rederierna tänker inte ens på att bygga nytt utan de söker efter begagnat.

Alla rederierna har inte möjligheten att köpa begagnat tonnage. Det finns inte passande fartyg till salu så enda möjligheten är nybyggen. De intervjuade rederierna nämnde att de egna fartygens ålder spelar en väsentlig roll vid fartygsköp. Det kommer en tidpunkt för rederierna då fartyget blir såpass gammalt att det inte längre är ekonomiskt lönsamt att satsa på underhåll och uppgradering av utrustning för ett gammalt fartyg och då måste man investera i ett nyare begagnat eller ett nybygge. Flera konventioner som leder till att fartyg behöver ny dyr utrustning, vilket ofta driver fram idén att investera i nytt. Även det att konkurrenten satsat i nyare tonnage får ett rederi att investera i nytt. Tidpunkten att investera kan även uppkomma p.g.a. ökad sysselsättning och att tonnaget inte räcker.

- *Talar man om nybyggen är det befraktningsmarknaden, varvssituationen och finansieringen som man ser på. I en perfekt värld skulle man hitta investeringsmöjligheter då alla dessa är bra samtidigt,...*
- *Denna perfekta värld kommer man knappast aldrig att uppleva, att alla tre skulle vara bra samtidigt, men jag brukar ändå tänka så att skall man beställa båt skall iallafall två av tre vara rätt. (Dan Mikkola, VD för Godby Shipping)*

4.7. Fråga 7. I hurdana fartyg har rederierna investerat tidigare, nybyggen eller begagnat tonnage. Hur såg investeringsprocessen ut då?

Endast Godby shipping hade tidigare investerat i både nybyggen och begagnat tonnage och deras investeringsprocesser hade inte ändrats sen dess. Rederi Ab Nathalie har endast investerat i begagnat tonnage. Det är ett relativt ungt rederi och de berättade att när de började så köpte de ett fartyg och allt gick kanske inte som planerat men att man lär sig hela tiden.

- *När vi började var vi unga och visste kanske inte hela sanningen om shipping, men vi köpte en skuta och tänkte att det här blir nog bara bra. Men tiden visade att det inte riktigt gick så, men man kan ju inte väntat sig att om man börjar från noll att man genast är på toppen. Man måste ta en risk för att vinna.* (Antti Partanen, VD för Rederi Ab Nathalie)

Viking Line har investerat endast i nybyggen, för att det inte finns begagnade fartyg som skulle passa dem. Deras investeringsprocess har varit i stort sätt lika för alla fartyg, med endast den skillnaden att när de har investerat i dubbletter/systerfartyg har man sparat på designkostnaden för det andra fartyget. Eckerö Shipping har som sådan inte investerat i några fartyg.

4.8. Fråga 8. Skiljer sig investeringsbedömningen för nybyggen och begagnat tonnage och på hur vis?

Alla de som vi intervjuade hade kunskap om skillnaderna fastän de själva endast investerat endera i nybyggen eller begagnat. Det är så mycket större summor som det är frågan om vid nybyggen att det inverkar på bedömningen. Det är även mer förarbete med nybyggen som t.ex. design arbete och varvs förfrågningar. De flesta av rederierna vi intervjuade såg att det är så dåliga rater på fraktsidan att det inte troligtvis är lönsamt att investera i nybyggen inom de närmaste åren.

5. DISKUSSION

I detta kapitel diskuterar vi vad vi kommit fram till genom intervjuerna och vårt forskningsarbete. Även reflektioner på svar från våra frågeställningar tas upp.

Vi intervjuade fyra rederier med olika marknadsområden och storlek både till tonnage och anställda. Det som vi kom fram till är att det inte spelade så stor roll på investeringsbedömningsmetoderna huruvida det var ett större eller mindre rederi.

För de flesta av rederierna vi intervjuat var Paybackmetoden den huvudsakliga metoden som användes, hur snabbt investeringen återbetalar sig. Alla rederier räknade även på att investeringen skulle hämta en viss procent vinst i året. Alltså använde de sig av någon form av nuvärdeskvot eller internräntemetod. Grundprincipen är ju alltid den samma, en investering bör hämta avkastning.

Investeringsprocessen är i stora drag den samma vare sig det är frågan om ett mindre eller ett större rederi. Skillnaden är mängden personer som är inblandade i processen. Större rederier har tillgång till mer personal och kan ha skilda avdelningar för de olika stegen i processen medan i ett mindre rederi så är det några få personer som sköter hela processen.

Vi frågade ifall rederierna använde sig av något datorprogram vid investeringsbedömningen. Det visade sig att samtliga rederier vi intervjuat använde sig av Excel och att endast Viking Line har ett inköpt program som de använder som en del av investeringsbedömningen. Vi var aningen förvånade över att endast ett rederi hade ett inköpt program för investeringsbedömningar. De andra använde sig av Excel där de själv lagt in kalkyler. Vi fick se hur några rederiers Excelprogram fungerade och vad för information man behövde till kalkylerna. Största delen av insättningsvärden i kalkylerna var kända som t.ex. lånets storlek, räntan, avbetalningstiden. Har man ett befraktningkontrakt vet man även de relativt säkra inkomsterna för ett X antal år framåt.

Vi frågade även av rederierna hurdan framtidstro de har angående fartygsköp. Generellt såg alla att framtiden ser ljusare ut angående fartygsköp men att det nog kommer att dröja innan rederier börjar satsa på nybyggen inom fraktmarknaden. För begagnat

tonnage verkade däremot rederierna se investeringsmöjligheter. Det vi fick höra var att många av fartygen på secondhand-marknaden inte var i så gott skick eftersom man sparat på underhåll under dessa dåliga tider. Inom Ro/Ro där världstonnaget börjar bli gammalt såg rederier investeringsmöjligheter i framtiden för nybyggen. De få Ro/Ro-fartyg som är i beställning är relativt stora och lämpar sig inte för de flesta hamnarna som rederierna vi intervjuat trafikerar till.

6. SLUTSATS

Rederiets storlek spelar ingen roll för investeringsbedömningsprocessen. Det som skiljer sig mellan rederierna är mängden personer som är inblandade i processen och att för rederier med passagerarfärjorna inverkar konkurrentens fartygsinvesteringar på det egna beslutsfattandet i högre grad än för de andra rederierna.

Det som framkom var att rederierna inte såg något större behov av inköpta investeringsbedömningsprogram, utan att de använde egna Excelkalkyler som hjälpmedel vid investeringsbedömningar.

Vi kan även konstatera att rederierna har en försiktigt positiv syn på framtiden angående fartygsköp och vidare investeringar.

Vi tycker att vi fått bra svar på våra frågeställningar, men att de intervjuade rederierna kunde ha varit fler. Även om vi endast intervjuat fyra rederier så ser vi att vår forskning är pålitlig och akademiskt valid p.g.a. att det är fyra såpass olika rederier, både till storlek och inom olika marknadsområden. Vi har fått en god överblick över olika rederiers tillvägagångssätt vid investeringsbedömningar av fartygsköp. Det skulle varit intressant att även intervjua container- och tankerredier för att se om deras tillvägagångssätt skiljer sig mot vad vi har konstaterat genom vår undersökning.

Som förslag till vidare forskning uppkom det under vårt arbete idén att se på hur in- och utflaggning av fartyg går till och på vilka grunder rederierna väljer flagg för sina fartyg. Ett annat förslag skulle vara att följa med ett rederi vid ett fartygsköp och få en djupare inblick i investeringsprocessen.

LITTERATURFÖRTECKNING

- Andersson, G. (2008). *Kalkyler som beslutsunderlag - kalkyleringar och ekonomisk styrning*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Armerin, F., & Song, H.-S. (2014). *Investeringsbedömningens grunder*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Bergknut, P., Elmgren-Warberg, J., & Hentzel, M. (1993). *Investering i teori och praktik*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Bergvik, A., Nilsson, H., & Svensson, P. (2007). Produkttankfartygs specialiseringsgrads påverkan på kreditbedömningen. Hämtat från (https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/17635/1/gupea_2077_17635_1.pdf)
- Dixit, A. K., & Pindyck, R. S. (1994). *Investment under uncertainty*. Princeton University Press.
- e-conomic.se*. (den 13 oktober 2016). Hämtat från <https://www.e-conomic.se/bokforingsprogram/ordlista/nuvaerde>
- Gowthorpe, C. (2008). *Management accounting*. London: South-western Cengage Learning.
- Jyrkiö E, R. V. (2004). *Laskentatoimi päätöksenteon apuna*. Porvoo: WS Bookwell.
- Järvenpää J, L. E. (2010). *Talousohjaus ja kustannuslaskenta*. Helsinki: WSOYpro.
- Knüpfer S, P. V. (2007). *Moderni rahoitus*. Helsinki: WSOYpro.
- Neilimo K, U. R. (2010). *Johdon laskentatoimi*. Helsinki: Edita Publishing.
- Nilsson, K. (2002). *Ekonomi i hotell-och restaurangföretag*.
- Niskanen J, N. M. (2007). *Yritysrahoitus*. Helsinki: Edita Publishing.
- Om oss: Rederi Ab Eckerö*. (den 16 November 2016). Hämtat från Rederi Ab Eckerös hemsida: <http://www.rederiabeckerö.ax/standard.con?iPage=2&m=17&iLan=1>
- Puolamäki E, R. P. (2009). *Strategiset investoimnit. Johtaminen, prosessit ja talouden ohjaus*. Porvoo: WS Bookwell.
- Tullgren, S. (2002). *Finansiering & kalkylering*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Wikipedia*. (den 13 Oktober 2016). Hämtat från Ekonomiskt mervärde: https://sv.wikipedia.org/wiki/Economic_value_added
- Yard, S. (2001). *Kalkyler för investeringar och verksamheter*. Lund: Studentlitteratur.

BILAGOR

Frågor och svar Viking line

Kari Granberg, Manager NB Project and Technical Development

1. Vem/Hur många i ert rederi är inblandade i investeringsbedömningen av fartygs köp?
 - *Det är otroligt många, dels är det marknadssidan. Sen är det marin operations som opererar dem och sen är det ekonomisidan som kollar att vi klarar av en sådan investering eller inte. Så det är otroligt många. På operationssidan har vi restauranger och hotell. Det är mer eller mindre hela rederiet som är inblandat på ett eller annat sätt i en investeringsbedömning.*
2. Hur föds idén om fartygsköp i ert rederi?
 - *Det kan bero på flera olika saker. Dels att fartygen börjar bli gamla så man behöver ett ersättande tonnage. Så kan det också hända att man behöver ett fartyg med annan kapacitet, kanske mera kapacitet på last sidan, restaurang sidan eller hotell sidan. Sedan är det också hur konkurrensen ser ut, ser man att konkurrensen har ett nyare fartyg så måste man svara genom att komma med något bättre.*
3. Hur går investeringsprocessen till i ert rederi?
 - *Det är en lång process och börjar vid bedömningen, först kommer behovet att investera. Man jobbar fram ett fartyg och är i kontakt med ett X antal varv och fått in offerter och pratat med banker. Det är inte bara att beställa ett fartyg utan det är hela den ekonomiska biten att få en bra deal med banken och en bra deal med varvet, att du inte vill betala så mycket före du får båten.*
4. Använder ert rederi något datorprogram som underlag vid investerings bedömning? I så fall vilket? Ifall inte har ni tänkt på dator program som underlag?
 - *Jo vi har alla våra ekonomisystem. Mycket är excel baserat. Man gör mycket undersökningar på fartygens energiförbrukning och likadant med personal*

kostnader, så mycket excel som i slutändan kommer in i affärsprogrammet. Det är inköpta program.

5. Vilka investeringsbedömnings metoder använder ert rederi? T.ex. Payback metoden, Annuitetsmetoden, Ekonomiskt mervärde m.fl.

- *Vi försöker att betala av fartygen på korttid så att de blir i rederiets ego. Alltså räknar vi med payback metoden att hur snabbt fartyget betalar in sig. Vi räknar även att hur mycket fartyget skall hämta in per år och det har vi färdiga program som räknar. Man jämför införtjäningsförmågan av det gamla fartyget med det nya minus amorteringarna, då ser man om det lönar sig eller inte att investera. Man kommer ju till en viss livslängd för fartygen och ibland blir man att investera fast det inte skulle motsvara det gamla fartygets införtjäningsförmåga.*

6. Vilka faktorer påverkar när ni väljer tidpunkt för att investera i ett fartyg

- *Det är många olika faktorer som påverkar, hur ser det ut i omvärlden och när är det billigt att bygga ett fartyg. Ofta är det så att är det lite sämre tider är det billigare att bygga och då kan man inte räkna med hur det ser ut just då med införtjäningarna utan man måste tänka några år framåt att hur det möjligen ser ut då. Fast det just nu är lite sämre tider så är varven fullbokade, t.ex. är åbo varvet fullt ända till 2024. En annan faktor är ju det ifall konkurrenten bygger nytt.*

6.1 Är det svårare att få finansiering då det är sämre tider fast än det skulle vara billigare att bygga?

- *Finansieringen hänger ihop med hur rederiets ekonomi är att hur kassan ser ut, ligger du ute med mycket skulder t.ex. och ser man på oss så har vi väldigt lite skulder. Vi har endast skulder på två av våra båtar och resten äger vi, så det ligger massa pengar i våra båtar. Så vi har inga problem med finansieringen.*

7. I hurdana fartyg har ni investerat tidigare, nybyggen eller begagnat tonnage och hur såg investeringsprocessen ut då?

- *Det är nytt tonnage som vi investerat i. Investerings processen har varit lika för alla fartygen. Vi har ju haft syster fartyg så då har vi sparat på design kostnaderna för det andra fartyget.*

8. Skiljer sig investeringsbedömningen för nybyggen och begagnat tonnage och på hur vis?

8.1 Ni har kanske inte så mycket att göra med begagnat men ni har kanske någon kunskap om det?

- *Jo nog ser vi på begagnat men det finns inte riktigt något med tillräcklig is klass. Det är ju då våra eller grannens båtar.*

Frågor och svar Eckerö

Jari Sorvettula, VD för Eckerö Shipping

“Rederiaktiebolaget Eckerö grundades den 2 mars 1961 och är moderbolag i Eckerökoncernen som består av fem affärsområden.

Koncernen bedriver passagerar- och bilfärjetrafik på Ålands hav i Eckerö Linjen och på Finska viken i Eckerö Line, kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn i Birka Cruises samt sköter transporter för exportindustrin mellan Finland/Sverige och kontinenten i Eckerö Shipping (ex. Birka Cargo).

Totalt ingår 5 fartyg i flottan.” (Om oss: Rederi Ab Eckerö, 2016)

1. Vem/Hur många i ert rederi är inblandade i investeringsbedömningen av fartygs köp?

- *Det är naturligtvis styrelsen som tar sista beslutet och så är det Verkställande direktörerna och ekonomi avdelningen vad gäller kalkyler, det tekniska gör en bedömning, om det är begagnat, om fartygets skick. Hur många som är inblandade är svårt att säga, är det ett enkelt Ro/Ro fartyg så krävs det färre inblandade än med en passagerarfärja där det kan vara många fler inblandade.’*

2. Hur föds idén om fartygsköp i ert rederi?

- *Det finns ju många olika sätt hur iden kommer. Just nu är det hos oss att åldern börjar komma emot på våra fartyg att det börjar bli dags att tänka på yngre tonnage. Med äldre fartyg måste man börja tänka att hur länge det är ekonomiskt lönsamt att ha dem när tekniken blir gammal och man måste förnya.*
- *Och sen dyker det upp fartyg, vi har ett ganska bra mäklar nät som vi diskuterar med, om inte dagligen så väldigt ofta och de kommer med förslag. Så alltid föds inte iden inifrån rederiet.*

3. Hur går investeringsprocessen till i ert rederi?

- *Det är två saker som går parallellt med varandra. Den ena är den ekonomiska sidan, att ta fram kalkyler och siffror som man tror på och göra en bedömning om det är ekonomiskt lönsamt eller vettigt att genomföra investeringen. Den andra beror på hurdant fartyg det är frågan om, är det ett nybygge så kräver det*

lite mer för arbete med design och hurdan typ man vill ha. Är det begagnat så är det att hitta rätt tonnage och bedöma konditionen relativt till priset. Sen går det vidare och till sist ger man ett förslag till styrelsen och får då endera ett ja eller nej.

3.1 Vill era banker se att ni har kontrakt innan de finansierar i ert köp?

- *Som alla vet så är det svårare och svårare att få bankfinansiering i dagens läge, det behöver inte vara banker som man söker finansiering av, många sjöfarts banker har helt slutat att finansiera shippingen. Kanske det viktigaste att ha i minnet just nu är att man behöver ha mycket mer eget kapital än tidigare. Kontrakt hjälper, men det är skillnad på att vem man har kontrakt med. En orsak till att Bankfinansiering kan vara svår att få idag är att befaktningskontrakten ofta är korta.*

4. Använder ert rederi något datorprogram som underlag vid investeringsbedömning? I så fall vilket? I fall inte har ni tänkt på dator program som underlag?

- *Jo, Excel som vi själva har konstruerat. En applikation att jämföra olika alternativ har vi inte annat än Excel, inget inköpt program har vi.*

5. Vilka investeringsbedömnings metoder använder ert rederi? T.ex. Payback metoden, Annuitetsmetoden, Ekonomiskt mervärde m.fl.

- *För vår del räknar vi att den operativa verksamheten skall vara positiv på sikt. Tidigare försökte vi göra längre kontrakt. Bara för några år sedan, 10 år sedan, kunde man göra 5, 6 till och med 7 års kontrakt medan man idag kanske får 7 månaders kontrakt. Vi avskriver våra fartyg på 25 år så vi ser inte på fartygsvärdena utan istället på operativa verksamheten.*

6. Vilka faktorer påverkar när ni väljer tidpunkt för att investera i ett fartyg

- *Det är inte så mycket tidpunkten som spelar in utan när det behövs, att man ser när man har sysselsättning och det behövs mer tonnage eller när tonnaget måste förnyas p.g.a. ålder.*

7. I hurdana fartyg har ni investerat tidigare, nybyggen eller begagnat tonnage och hur såg investeringsprocessen ut då?

- *Eckerö Shipping (ex. Birka Cargo) blev uppköpt av Rederi Ab Eckerö, och fartygen fanns redan i det uppköpta bolaget, så inga specifika fartygsinvesteringar har gjorts av bolaget.*

8. Skiljer sig investeringsbedömningen för nybyggen och begagnat tonnage och på hur vis?

- *Jo det gör det, speciellt på frakt sidan så lönar det sig inte att investera i nybyggen p.g.a. låga fraktraterna och jag tror inte det kommer att löna sig i den närmaste framtiden P.g.a de korta befraktningskontrakten som gör marknaden osäker.. Det är så stora pengar i nybyggen jämfört med begagnat.*
- *På kryssningsidan så finns det inte begagnat tonnage som passar p.g.a. isklass och att de inte är anpassade till kallt klimat. I och för sig har Eckerö Line (dotterbolag) investerat tidigare i en begagnad passagerarfärja som byggdes om för vårt klimat och is-situation.*

8.1 Hur ser fartygsmarknaden ut för tillfället?

- *Ja nu finns det en hel del men mest i segment stora fartyg (för stora för Eckerö Shippings marknadsområde) medan det finns efterfråga efter mindre Ro/Ro-fartyg som våra. Det finns mycket äldre tonnage, men äldre Ro/Ro-fartyg betyder inte på något vis att det skulle vara dåliga fartyg.*
- *Det är inte många fartyg i beställning just nu och de som är på kommande har 4000 – 6 000 lane meter medan våra är 1200 meter. Och det kräver ganska mycket av hamnarna att ta emot 6 000 lane meters fartyg, så det är ganska stor efterfrågan efter vår storleks fartyg.*

Frågor och svar Godby

Dan Mikkola, VD för Godby Shipping

1. Vem/Hur många i ert rederi är inblandade i investeringsbedömningen av fartygs köp?

- *Det beror på hurdant projekt vi håller på med, det finns i princip två olika sorters projekt, vi kan endera investera i begagnat eller nybyggen. Metodiken är i och för sig ganska lik men priserna skiljer sig väsentligt mellan begagnat och nybyggen. De som är mest inblandade är då jag som verkställande direktör och ansvarar för både befraktning och finansiering. Vid ett nybygge är det någon form av bank finansiering som är en del av paketet. Köper man ett äldre begagnat fartyg så vill inte bankerna finansiera så då får vi finansiera med egna medel.*
- *Jag som VD är då nyckel personen och så har vi Vice-VD som är nästa inblandade. Såpas stora beslut skall sedan tas upp i styrelsen.*

2. Hur föds idén om fartygsköp i ert rederi?

- *Det kan komma från många olika källor. Det kan komma från oss själva att vi vill börja med något nytt och börjar kolla på nya eller begagnade fartyg. En annan aspekt kan vara att en kund, en potentiell befraktare, som säger att den behöver ett fartyg för att köra någonting. Sedan finns det ett tredje och det är att mäklare kontaktar oss om att det finns ett fartyg till salu. Och så finns det en fjärde möjlighet och det är att banker som finansierar andra rederiers fartyg, rederier som inte kan betala sina räntor och amorteringar, ser sig runt och frågar ifall någon annan kan köpa och ta hand om fartyget och finansieringen.*

3. Hur går investeringsprocessen till i ert rederi?

- *VD och vice-VD som jobbar fram affärs case och sedan förankras det i styrelsen oberoende om det är frågan om begagnat eller nybygge så är det ett såpass stort beslut att det skall tas upp i styrelsen. Vid ett nybygge är det någon form av bankfinansiering som är en del av paketet.*

3.1 Vill bankerna se några bevis om att man kommer att ha frakter?

- *Bankerna vill se ett kontrakt där det visar att vi kommer att ha säkra inkomster för ett antal år framåt, det hjälper inte att jag säger att marknaden är bra nu och kommer att vara ännu bättre då vi får fartyget.*
4. Använder ert rederi något datorprogram som underlag vid investeringsbedömning? I så fall vilket? I fall inte har ni tänkt på dator program som underlag?
- *Jo, eller en Excel baserad kalkyl som jag själv har gjort.*
5. Vilka investeringsbedömnings metoder använder ert rederi? T.ex. Payback metoden, Annuitetsmetoden, Ekonomiskt mervärde m.fl.
- *Vår grundläggande kalkylmetod är att vi räknar med kassaflöden dvs. pengaflödet in och ut samt hur mycket blir kvar eller inte kvar per år och ackumulerat efter t.ex. 15 år.*
6. Vilka faktorer påverkar när ni väljer tidpunkt för att investera i ett fartyg
- *Hur stor världss Ro/Ro-flottan är, åldersstrukturen på flottan, Nybyggnads aktivitet och rat nivån, att vad får man ut för rater nu och vad tror man att man kan få i framtiden. Dessa faktorer gäller för både begagnat och för nybyggen. Satsar man på nybyggen kommer en till faktor, som är varvs aktivitet. Är det tyst på varven så går nybyggnadspriserna ner. Och så till gången och kostnaden för finansieringen. Talar man om nybyggen är det befraktningsmarknaden, varvssituationen och finansieringen som man ser på. I en perfekt värld skulle man hitta investerings möjligheter då alla dessa är bra samtidigt, det vill säga att befraktningsmarknaden är het, man får höga rater. Det är låg nybyggnads aktivitet, dvs. låga nybyggnads priser. Lätt att få finansiering, dvs. billiga finansieringar. Denna perfekta värld kommer man knappast aldrig att uppleva, att alla tre skulle vara bra samtidigt, men jag brukar ändå tänka så att skall man beställa båt skall iallafall två av tre vara rätt.*

7. I hurdana fartyg har ni investerat tidigare, nybyggen eller begagnat tonnage och hur såg investeringsprocessen ut då?

- *Den senaste investeringen var i ett begagnat fartyg och gången före det var i två nybyggen. Vi har använt oss av samma kalkylmodell för de här fartygen som den vi använder idag. Det är i princip samma faktorer som vi såg på då som vi ser på idag.*

8. Skiljer sig investeringsbedömningen för nybyggen och begagnat tonnage och på hur vis?

- *Nå det uppenbara är ju det att med nybyggen är det typiskt att det är frågan om minst tio gånger större summor plus att med nybyggen är väntetiden längre från underskrivet kontrakt till leverans än med begagnat alltså är det en mycket längre process med nybyggen. När vi beställer nybyggen så gör vi det aldrig utan att ha ett befraktnings kontrakt som träder i kraft då fartyget levereras.*

Frågor och svar RABN

Frågor

1. Vem/Hur många i ert rederi är inblandade i investeringsbedömningen av fartygs köp?

- *No är vi alla som är ägare i något skede inblandade men det är jag som söker efter möjligheterna så att säga. Och med möjligheter menar jag då att hitta rätt fartyg till de laster vi kommer att köra.*

2. Hur föds idén om fartygsköp i ert rederi?

- *Fartygen blir äldre och äldre hela tiden och om man vill vara med i shippingen så måste man förnya i något skede plus att vill man att rederiet skall växa så måste man köpa något större eller flera fartyg så att kapaciteten ökas.*

3. Hur går investeringsprocessen till i ert rederi?

- *Investeringen hänger huvudsakligen ihop med finansieringen. Vi har en fem års plan som vi siktar på och för att uppnå det så måste vi ha finansieringen i skick, inte far man till matbutiken och handlar om man inte har pengar. Först skall finansieringen vara i skick innan vi ens funderar på investeringar.*

3.1 Vill bankerna se några bevis om att man kommer att ha frakter?

- *Joo bankerna vill ha bevis men att man har verksamheten i gång och den hämtar pengar, tidigare var det så att om man hade ett kontrakt så var det en viss säkerhet men så är det inte i dagensläge mer. Eller inte i vårt fall i alla fall. Förstås, banken som vi har är inte en så kallad shipping-bank så de ser på sakerna på ett lite annat sätt, speciellt på säkerheterna. Men det fungerar också.*

4. Använder ert rederi något datorprogram som underlag vid investerings bedömning? I så fall vilket? Ifall inte har ni tänkt på dator program som underlag?

- *Nej, inget färdigt program men vi använder Excel i våra bedömningar.*

5. Vilka investeringsbedömnings metoder använder ert rederi? T.ex. Payback metoden, Annuitetsmetoden, Ekonomiskt mervärde m.fl.

- *Då när vi börjar räkna om det är någon ide att köpa, så har vi ett fartyg som heter då t.ex. A så vet vi kostnaderna och ungefär inkomsterna så räknar vi då att båten skall hämta en viss procent vinst så att det är nån ide att funderar vidare. Man kan säga att vi räknar delvis på ROA = Return on equity.*

5.1 Räkna ni på hur snabbt fartyget betalar tillbaks sig?

- *Det är svårt p.g.a. att marknaden går upp och ner hela tiden så det är svårt att säga hur marknaden ser ut om låt oss säga fem år men i dagsläge är det så att man får max 10 år finansiering för fartygen, så man blir att ta det i beaktandet. I vårt fall åt i alla fall. Men man kan få förlängning genom om finansiering, men det är inte riktigt bra. Det finns exempel från holland och tyskland där rederier har gjort så och blåst upp en bubbla som förr eller senare spricker.*

6. Vilka faktorer påverkar när ni väljer tidpunkt för att investera i ett fartyg

- *Det är många. Generellt kan man säga att marknaden styr ganska långt. Men om man vill optimera fartygsköp i den finska marknaden så skulle leveransen vara i början av året p.g.a. farledsavgifterna m.m. det är en sak och så är det också så att sommar månaderna, juli, augusti är lugna så om man vill komma igång med bra fart så är det vintermånaderna som gäller.*

6.1 Ser ni på marknadsläget när ni skall investera?’

- *Jo, följer med dagligen marknaden och man börjar automatiskt fundera när det är dåligt en längre tid att man kanske borde hitta på något annat möjligtvis. Alltså hitta på nya möjligheter.*

7. I hurdana fartyg har ni investerat tidigare, nybyggen eller begagnat tonnage och hur såg investeringsprocessen ut då?

- *Det är ju secondhand. När vi började var vi unga och viste kanske inte hela sanningen om shipping men vi köpte en skuta och tänkte att det här blir nog bara bra. Men tiden visade att det inte riktigt gick så men man kan ju inte vänta sig att om man börjar från noll att man genast är på toppen. Man måste ta en risk för att vinna.*

8. Skiljer sig investeringsbedömningen för nybyggen och begagnat tonnage och på hur vis?

- *Jo, de skiljer sig ganska mycket till och med.*

8.1 Finns det mycket fartyg till salu för tillfället?

- *Jo, jag har varit och se på ca. 10 fartyg på två år, men fartygens priser är inte motsvarande fartygens skick på grund av att rederierna har sparat på underhåll vilket syns. Vi har tagit i beaktande att underhåll kostar och vi satsar på underhåll på våra egna båtar, för att hålla upp fartygets värde, och det kommer vi att göra i fortsättningen också.*