

Pia Reinikainen

OSTO VAI LEASING

Case: Linja-autoinvestoinnit Savonlinja Oy

Opinnäytetyö
Liiketalouden koulutusohjelma


Toukokuu 2014




MAMK

University of Applied Sciences

KUVAILULEHTI

	Opinnäytetyön päivämäärä 14.5.2014				
Tekijä(t) Pia Reinikainen	Koulutusohjelma ja suuntautuminen Liiketalouden koulutusohjelma				
Nimeke Osto vai leasing; Case: Linja-autoinvestoinnit Savonlinja Oy					
Tiivistelmä <p>Linja-autoliikennettä toimialana ohjailevat useat tekijät, eniten nykyään kilpailutus. Kilpailutuksen voittamisen tuloksena syntynyt sopimus määrittelee usein hyvin tarkat ehdot vaadittavalle kalustolle. Sopimus toimii pohjana investointiprosessille ja asettaa rajat investointipäätöstä tehdessä. Rahoitusta mietittäessä tulee yrityksen ottaa huomioon myös sopimusajan jälkeinen käyttö ja kuinka vältetään jäännösarvo riskiltä ja saadaan paras hyöty irti investoinnista.</p> <p>Tämän työn aihe saatiin Savonlinja-yhtiöltä, Mikkelin toimipisteestä. Investoinnit, tarkemmin määriteltynä linja-autohankinnat, ovat yritykselle olennainen osa liiketoimintaa. Näihin investointeihin liittyen ongelmina yritys näkee liian lyhyet sopimukset tai toisaalta niissä vaadittavat liian kalliit autot. Työssäni käsittelem investointeja ja rahoitusta yleisellä tasolla sekä syvennyn vertailemaan omalla pääomalla tehtyä ostoa ja leasing-vuokrausta. Pyrin selvittämään näiden kahden vaihtoehdon eroja ja vaikutuksia yrityksen talouteen.</p> <p>Tutkimukseni on kvalitatiivista ja sitä kuvaa hyvin termi tapaustutkimus. Tutkimusaineisto koostuu hallintopäällikön haastattelun lisäksi rahoitusyhtiöltä saadusta leasingtarjouksesta ja liikennöintisopimuksesta. Toimeksiantajalta saatua vuoden 2012 tilinpäätöstä hyödynnän tutkiessani investointien vaikutuksia yrityksen talouteen. Tutkimukseni avulla pyrin tuottamaan yritykselle tietoa, jota se voi hyödyntää tulevaisuuden investointien rahoitusta mietittäessä.</p> <p>Tutkimukseni tulokset tukivat hyvin teoria tietoa ja osoittivat, että yritykselle on tärkeää pohtia eri rahoitusvaihtoehtoja, sillä investoinnilla voi olla suuriakin vaikutuksia yrityksen talouteen. Se, miten suuria vaikutuksia, riippuu investoinnin koosta suhteessa yrityksen liikevaihtoon. Eri rahoitusvaihtoehtojen tuomia eroavaisuuksia voidaan tutkia investointilaskelmien ja tunnuslukujen avulla, mutta pelkästään näiden tulokseen varaan ei yrityksen kannata investointipäätöstään laittaa. Investoinnin kannattavuuteen vaikuttaa monet muutkin tekijät ja niitä pitäisi aina pohtia investointikohtaisesti. Tutkimuksesta saadut tulokset koskevat juuri tätä kyseistä investointia, eikä tuloksia siksi voida yleistää.</p>					
Asiasanat (avainsanat) investointi, investointilaskelmat, rahoitus, leasing, oma pääoma					
Sivumäärä 56 sivua	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Kieli</td> <td style="border: none;">URN</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Suomi</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	Kieli	URN	Suomi	
Kieli	URN				
Suomi					
Huomautus (huomautukset liitteistä)					
Ohjaavan opettajan nimi Anna-Liisa Immonen	Opinnäytetyön toimeksiantaja Savonlinja Oy				

DESCRIPTION

		Date of the bachelor's thesis 14.5.2014
Author(s) Pia Reinikainen	Degree programme and option Business Management	
Name of the bachelor's thesis To buy or to lease; Case: Bus investments at Savonlinja Oy		
Abstract <p>Bus traffic as a field of business is controlled by several factors, nowadays tendering acts as the main factor. A contract is born as a result from winning the bid and it usually sets very precise terms for the equipment to be used. That contract is the beginning of an investment process and it sets some limitations for the investment decisions to be made. When deciding about the financing of the investment, there are a few things that need be taken into account; what happens to the busses after the contract ends, how to avoid from the salvage value risk, and at the same time get the best value out of the investment.</p> <p>The subject for this thesis came from Savonlinja Oy. Investments and more precisely bus purchases are an essential part of their business. Concerning these investments the company sees some problems; contracts are too short and on the other hand busses that the contract demands are too expensive. In my thesis, investments and financing are explained generally, and the differences between equity purchase and leasing are studied more deeply. The purpose of this study was to find out the differences between these two options and their effects on the company's financial situation.</p> <p>This study is done by using a qualitative method and the term case study describes it well. The research material that has been used for this study consists of an interview made for the company's administrative manager, a leasing offer received from a finance company and a liner traffic contract. The financial statement of 2012 was also used while studying the effects on the company's financial situation. The purpose of this study is to produce information for the company that they can use in the future while thinking about their financial options.</p> <p>This study supported the theory well and it showed that it is important for the company to consider their financing options. A company can study the differences between financing options with investment calculations and some ratios, but based on only these calculations the company should not make their investment decisions. This is because there are many other factors that have effects on whether the investment is profitable or not. The results of this study are concerning only this particular investment and therefore the results cannot be generalized.</p>		
Subject headings, (keywords) investments, investment calculations, financing, leasing, equity		
Pages 56 pages	Language Finnish	URN
Remarks, notes on appendices		
Tutor Anna-Liisa Immonen	Bachelor's thesis assigned by Savonlinja Oy	

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	1
2	INVESTOINNIT YRITYKSISSÄ.....	2
2.1	Investointien tilanne Suomessa.....	2
2.2	Investointien merkitys yritystoiminnassa	3
2.3	Investointiprosessi.....	4
2.4	Investointeihin vaikuttavat mitattavissa olevat tekijät	6
2.5	Investointilaskelmat päätöksenteon tukena	8
2.5.1	Nettonykyarvomenetelmä ja nykyarvoindeksi	9
2.5.2	Investoinnin sisäinen korkokanta	11
2.5.3	Investoinnin takaisinmaksuaika ja annuiteettimenetelmä.....	13
2.6	Investoinnit kirjanpidossa ja verotuksessa	14
2.6.1	Investointi omalla pääomalla.....	15
2.6.2	Investointi vieraalla pääomalla tai muilla rahoitustuotteilla	18
2.7	Yrityksen taloudellista tilannetta kuvaavat tunnusluvut	19
3	INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN	22
3.1	Oma pääoma ja tulorahoitus	23
3.2	Vieras pääoma.....	24
3.3	Rahoitusyhtiöiden tarjoamat ratkaisut.....	25
4	LINJA-AUTOLIIKENNE JA INVESTOINNIT	28
4.1	Savonlinja Oy	28
4.2	Kilpailutus ja sopimukset Savonlinja-yhtiössä.....	31
4.3	Linja-auton investointiprosessi	33
4.4	Investoinnit taloushallinnon näkökulmasta	38
5	TUTKIMUSMENETELMÄT	40
5.1	Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä	40
5.2	Opinnäyteyön aineisto ja sen analysointi	41
6	LINJA-AUTON RAHOITTAMINEN	42
6.1	Tilinpäätöksen analysointi.....	42
6.2	Leasingin ja oston vertailu.....	44
6.3	Leasingin ja oston väliset erot kirjanpidossa	46
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	50

7.1	Tutkimustulosten analysointi.....	50
7.2	Toimenpidesuosituksset.....	52
7.3	Tutkimuksen luotettavuuden arviointi	53
8	LOPETUS.....	55

1 JOHDANTO

Linja-autoliikennettä toimialana ohjailevat useat tekijät, eniten nykyään kilpailutus. Kilpailutuksen voittamisen tuloksena syntynyt sopimus määrittelee usein hyvin tarkat ehdot vaadittavalle kalustolle. Sopimus toimii pohjana investointiprosessille ja asettaa rajat investointipäätöstä tehdessä. Rahoitusta mietittäessä tulee yrityksen ottaa huomioon myös sopimusajan jälkeinen käyttö ja kuinka välttyään jäännösarvoriskiltä ja saada paras hyöty irti investoinnista.

Aihe tähän opinnäytetyöhön löytyi harjoittelupaikastani, Savonlinjalta Mikkelin toimipisteestä. Investoinnit, tarkemmin määriteltynä linja-autohankinnat, ovat yritykselle olennainen osa liiketoimintaa. Näihin investointeihin liittyen ongelmina yritys näkee liian lyhyet sopimukset ja niissä vaadittavat uudet liian kalliit autot. Kuinka siis poistetaan autot lyhyen ajan sisällä ja kuinka tämä voidaan hinnoitella tarjoukseen, että se on itselle kannattavaa ja tarjous on silti kilpailukykyinen. Tutkimusongelmani on, miten linja-auton ostaminen tai leasing-vuokraus vaikuttaa yrityksen talouteen. Tarkoituksena on tutkia ja vertailla näitä kahta vaihtoehtoa sekä niiden vaikutuksia. Työni tavoitteena on saada selville onko näiden kahden välillä suuria eroja ja mitä yrityksen tulisi ottaa huomioon valintaa tehdessään.

Tutkimukseni on kvalitatiivista, ja sitä kuvaa hyvin termi tapaustutkimus. Tutkimusaineisto koostuu toimeksiantajan tarjoamasta materiaalista, kuten rahoitusyhtiöiltä saatu leasingtarjous, maahantuojan/myyjän tekemä tarjous ja liikennöintisopimus. Yrityksen tekemien investointien kannattavuuden, yhtiön vakavaraisuuden, maksuvalmiuden ja muiden tunnuslukujen selvittämiseksi sekä rahoitusmenetelmien vertailuun käytän aineistonani yhtiön vuoden 2012 tilinpäätöstä.

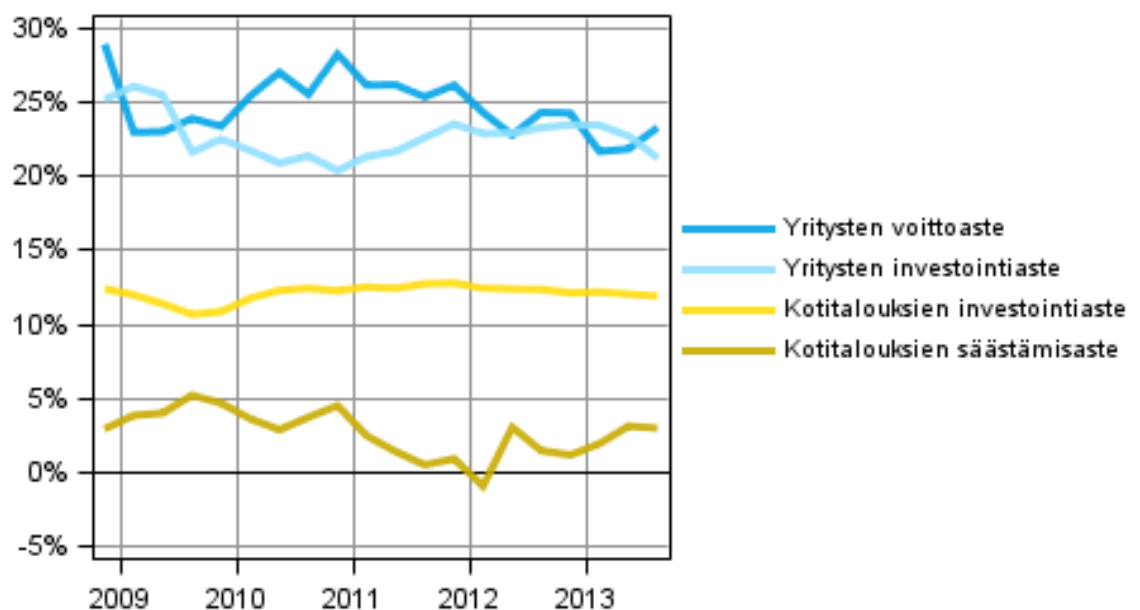
Työssäni keskityn tutkimaan investointien merkitystä ja vaikutuksia yrityksissä: miten investoinnit näkyvät kirjanpidossa ja sitä kautta vaikuttavat yrityksen muuhun toimintaan sekä verotukseen. Mitä erilaisia tarpeita investoinneille on ja kuinka investointiprosessi etenee. Työni käsittelee myös eri rahoitusvaihtoehtoja, sillä ne ovat olennainen osa investointiprosessia. Savonlinja-yhtiön rahoitusvaihtoehtoista puhuttaessa tutkitaan leasingvuokrausta ja vertaillaan sitä kassaostoon.

2 INVESTOINNIT YRITYKSISSÄ

Liiketoimintaa on vaikea saada kannattavaksi ilman minkäänlaisia investointeja. Yritykselle investoinnit ovat pitkävaikutteisia menoja, joiden oletetaan maksavan itsensä takaisin tietyn ajan kuluessa ja samalla tuottavan yritykselle lisää tuloja ja suurempia voittoja (Holmström 2007, 97). Seuraavissa luvuissa kerrotaan investointitilanteesta Suomessa tällä hetkellä ja yleisesti investointien merkityksestä sekä vaikutuksista yrityksiin.

2.1 Investointien tilanne Suomessa

Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen teettämässä vuoden 2012 investointikehitys raportissa (Kaitila & Ylä-Anttila 2012,3) kerrotaan investointien Suomessa vähentyneen vuodesta 2009 lähtien, kansainvälisen finanssi- ja talouskriisin seurauksena. Tilastokeskuksen tutkimuksen (2013b) mukaan tilanne ei vielä vuonna 2013 ollut kohentunut. Tilastokeskuksen havainnoimasta tilanteesta (kuva 1) voidaan nähdä yritysten investointiaste, eli investointien osuus arvonlisäyksestä, joka on laskenut puolellatoista prosenttiyksiköllä 21,2 prosenttiin.



KUVA 1. Kotitalouksien ja yritysten keskeiset indikaattorit kausitasoitettuna (2013b)

Elinkeinoelämän keskusliiton tuoreen talouskatsauksen (2014, 2) mukaan investoinnit eivät ole viime vuosina kulkeneet käsi kädessä viennin ja kulutuksen kanssa, vaan jatkanut hidasta laskuaan. Suomen Yrittäjien (2014a) julkaistusta tiedotteesta kuitenkin selviää, että tilanne on kääntynyt maltilliseen nousuun. Yritysten investointihalut ovat heränneet hiljalleen. Tiedotteessa (2014a) Suomen Yrittäjien ekonomisti Petri Malinen sanoo: ”Investoinnit ovat lähteneet liikkeelle, mutta hitaasti. Investointien virkoaminen on myönteistä, mutta sen hitaus kertoo, että yritykset ovat hyvin varovaisia.” Elinkeinoelämän keskusliiton talouskatsauksen (2014, 4) perusteella voidaan odottaa tilanteen paranevan vuoteen 2015 mennessä, jolloin investointien vuosimuutoksen odotetaan olevan 4,6 prosenttia.

Salo (2013) kirjoittaa artikkelissaan EU:n lainsäädännön tuomista muutoksista linja-autoliikenteessä. Linja-autoliikennöitsijät kuuluvat viime lokakuusta alkaen kaikki kilpailutuksen piiriin. Tarjouskilpailun voittamisen epävarmuus vaikuttaa suuresti liikennöitsijöiden halukkuuteen investoida. Linja-autojen ensirekisteröintien määrä oli pudonnut 2012–2013 vuosien välillä noin 32 prosenttia. Omat ongelmansa aiheuttavat myös tarjouspyyntöjen sisältämät vaatimukset kalustolle eli varaa vääränlaisille investoinneille ei ole. (Salo 2013.) Salon (2013) artikkelissa todetaan myös jälkimarkkinoiden huono tilanne Suomessa ja sen lähialueilla.

2.2 Investointien merkitys yritystoiminnassa

Investoinniksi voidaan kutsua mitä tahansa rahan käyttöä, mutta yleensä kuitenkin sellaista, jolla on vaikutusta pidemmällä aikavälillä, kuten silloin, kun sen odotetaan tuottavan yritykselle pidempään kuin yhden vuoden ajan (Jyrkkiö & Riistama 2008, 202). Yrityksen tekemillä investoinneilla on vaikutusta kassavirtoihin, jopa useiden vuosien ajan. Vaikutukset voivat olla yrityksen kannalta positiivisia tai negatiivisia riippuen siitä, kuinka onnistunut toimenpide kyseinen investointi on. (Ikäheimo ym. 2011, 203.)

Investoinneista puhuttaessa tarkoitetaan yleensä reaali-investointeja eli rahaa sidotaan tuotannontekijöihin (Järvenpää ym. 2010, 329). Järvenpää ym. (2010, 329) kertovat kirjassaan myös finanssi-investoinneista, joilla tarkoitetaan esimerkiksi sijoittamista

osakkeisiin. Tässä opinnäytetyössä käsitellään investointeja, joilla tarkoitetaan vain reaali-investointeja.

Eri alojen yrityksillä voi olla monia syitä, jotka vaikuttavat investointipäätöksiin (Jyrkkiö & Riistama 2008, 203). Investointeja voidaan joutua tekemään yhteiskunta-vastuullisista syistä, kuten ympäristöstä huolehtiminen, tai sosiaalisen vastuun vuoksi esimerkkinä työturvallisuus (Järvenpää 2010, 331). Vanhaa kalustoa voidaan joutua päivittämään, jotta toimintaa voidaan ylipäätään jatkaa. Usein uudet laitteet myös lisäävät toiminnan tehokkuutta ja säästävät kustannuksissa, esimerkiksi silloin kun korvataan jokin aiemmin ihmisen hoitama työ koneella. Toiminnan laajentuessa kysyntä usein lisääntyy, joten tästäkin syystä investoinnit ovat monesti ajankohtaisia. (Ikäheimo ym. 2011, 204.)

Investointipäätökset ovat merkittäviä yritykselle, sillä niiden avulla luodaan kannattava perusta liiketoiminnalle. Etenkin yritystä perustettaessa on tärkeää tehdä hyviä päätöksiä, sillä vaikka investoinnit tarjoavat yritykselle mahdollisuuksia kasvattaa toimintaansa, muodostavat ne samalla myös rajoituksia. Tilanteita, joissa yritykset tyypillisesti tekevät investointeja, ovat esimerkiksi uuden tehtaan rakentaminen, toimipaikan laajentaminen, kehitys- ja tutkimustyö tai uuden koneen ostaminen. Yleistä näissäkin tilanteissa on se, että sijoitettua pääomaa ei saada nopeasti takaisin. (Jyrkkiö & Riistama 2008.)

Investoinneilla on laajat vaikutukset yrityksen noudatettuihin linjoihin. Tällä Ikäheimo ym. (2011) tarkoittavat mahdollisuuksia toimia nykyisen strategian mukaisesti uuden investoinnin tuomissa puitteissa. Investoinnit voivat myös rajoittaa tulevaisuuden investointimahdollisuuksia. Esimerkiksi hankittava kone ei enää tulevaisuudessa ole yhteen sopiva uusien ohjelmien tai laitteiden kanssa. Tulevaisuutta on vaikea ennustaa, joten siksi investointi kannattaa harkita tarkkaan, jotta voidaan taata yrityksen kannattavuus myös jatkossa. (Ikäheimo ym. 2011.)

2.3 Investointiprosessi

Investointiprosessi etenee jokaisessa yrityksessä sen oman suunnittelukulttuurin mukaisesti. On myös löydetty tiettyjä yhteneviä piirteitä, jotka toistuvat investointipro-

sessissa, huolimatta investoinnin luonteesta. (Niskanen & Niskanen 2013, 306.) Seuraavassa esitellään kuusi eri vaihetta investointiprosessissa:

- 1) **Tunnistamisvaihe:** Määritetään investointiprojektit, jotka ovat välttämättömiä yrityksen päämäärän selvittämiseksi.
- 2) **Etsintävaihe:** Etsitään yrityksen strategiaan sopivia investointikohteita ja kehitetään niistä konkreettisia investointiehdotuksia.
- 3) **Tiedonhankintavaihe:** Hankitaan ja käsitellään investointivaihtoehtoihin liittyvää määrällistä ja laadullista tietoa. Tietoa hankitaan tulevista tuotoista ja kustannuksista ja niihin liittyvistä epävarmuustekijöistä.
- 4) **Valintavaihe:** Investointilaskelmien ja laadullisten tekijöiden, kuten investointien ympäristövaikutusten, perusteella investointiprojektit asetetaan paremmuusjärjestykseen. Investointikriteerit täyttävät vaihtoehdot toteutetaan.
- 5) **Rahoitusvaihe:** Päätetään projektin rahoitustavasta eli siitä, missä suhteessa investoinnin hankintamenon kattamiseen käytetään tulorahoitusta ja uutta oman tai vieraan pääoman rahoitusta.
- 6) **Investointiprojektin toteutus ja valvonta:** Päätöksenteon jälkeen investointi pannaan toimeen ja sen toteutusta valvotaan. Kun investointi alkaa tuottaa tuloa, toteutuvia kassavirtoja seurataan ja verrataan budjetoituihin kassavirtoihin.

Näitä investointiprosessin vaihteita noudatetaan monessa yrityksessä. Riippuen investoinnin suuruudesta ja sen hankintatarkoituksesta voidaan prosessin eri vaiheissa toimia hieman eri tavalla, mutta pääperiaatteiltaan prosessi pysyy samana. (Niskanen & Niskanen 2013, 306.) Joillain yrityksillä on oma tutkimus- ja tuotekehitysyksikkönsä, jonka tarkoitus on yksinomaan etsiä yritykselle sopivia investointimahdollisuuksia. Potentiaaliset vaihtoehdot arvioidaan ottaen huomioon mahdolliset epävarmuustekijät. Päätöksentekoa tuetaan kassavirtoihin perustuvilla investointilaskelmilla. (Ikäheimo ym. 2011.)

Investointeja käsitellään monesti projektin tavoin. Niitä varten laaditaan aikatauluja, kustannusarvioita ja maksutaulukoita. Hyvä projektin hallinta on tärkeää investoinnin toteuttamisen kannalta. (Ikäheimo ym. 2011, 207.) Ikäheimo ym. (2011) toteavatkin; ”liian usein hyvät suunnitelmat onnistutaan tuhoamaan huonolla toteutuksella”. Onnistuneeseen investointiprojektiin vaikuttaa suuressa osassa myös siitä vastuussa olevan henkilön pätevyys hoitaa projekti loppuun saakka. Usein investoinnin käyttöönot-

toon liittyy koeaika, jolla varmistetaan investoinnin toimivuus ja sopivuus kyseiseen käyttötarkoitukseen. (Ikäheimo ym. 2011, 207.)

Jormakka ym. (2009, 239) toteavat investoinnin seurannan olevan suuressa roolissa investointiprosessissa. Seurannasta voi olla erityisen paljon hyötyä siinä tilanteessa, kun huomataan, että projekti ei etene toivotulla tavalla. Hyötyä seurannasta on myös tulevaisuuden investointeja ajatellen. Mitä kannattaa tehdä toisin ja mitkä asiat olivat onnistuneesti hoidettu. (Jormakka ym. 2009, 239.) Myös Ikäheimo ym. (2011, 207) ovat sitä mieltä, että seurannan ja tiedonkeruun avulla voidaan tulevaisuudessa tehdä parempia investointipäätöksiä.

2.4 Investointeihin vaikuttavat mitattavissa olevat tekijät

Mitattavissa olevia asioita ovat esimerkiksi investoinnista saatavat tuotot ja investointiprosessista aiheutuvat kustannukset (Jyrkkiö & Riistama 2008, 208). Muita investoinnin kannattavuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat investoinnin pitoaika, hankintameno ja laskentakorkokanta, joka lasketaan painotettuna keskimääräisenä pääoman kustannuksena. Laskentakorkoa vastaavia prosentiosuuksia kuvaavat myös investoinnin tuotto-vaatimus, diskonttaus korko ja pääoman kustannus. (Niskanen & Niskanen 2013, 307).

Perushankintakustannus ja investoinnin pitoaika

Perushankintakustannukseksi kutsutaan sitä varsinaista kertakustannusta, joka vaaditaan investoinnin toteuttamiseen ja, joka laittaa juoksevasti syntyvät yrityksen rahavirrat liikkeelle (Jyrkkiö & Riistama 2008, 209). Investoinnin käyttöönotto tai asennus saattaa aiheuttaa lisäkustannuksia, jotka voidaan sisällyttää hankintamenuon (Jormakka ym. 2009, 226). Hankintameno koostuu siis usein monista eri kustannuksista. Yritykselle voi olla haasteellista hahmottaa sitä, mitkä menoerät todella vaikuttavat investoinnin toteutuessa ja mitkä eivät vaikuttaisi lainkaan, mikäli investointia ei toteuteta. (Ikäheimo ym. 2011, 210.)

Se aika, jona investointia käytetään, kutsutaan investointiajanjaksoksi eli pitoajaksi. Tämä aika on riippuvainen monista tekijöistä. Puhuttaessa koneinvestoinneista sen tärkein tekijä on koneen fyysinen ikä eli aika, jolloin kone on käyttökelpoinen. Fyysis-

tä ikää voidaan kuitenkin pidentää, joten se ei ole paras mahdollinen investointiajanjakson määräytymisperuste. Toinen tapa määrittää investointiajanjaksoa on arvioida koneen taloudellinen käyttöikä. Tämän ajanjakson kuluttua arvioidaan laitteen muuttuvan epätaloudelliseksi ja odotetaan paremman laitteen ilmestyvän markkinoille. (Jyrkkiö & Riistama 2008, 209.)

Jäännösarvo

Investoinnin arvoa pitoajan päätyttyä kutsutaan jäännösarvoksi (Jormakka ym. 2009, 252). Arvo muodostuu arvioidusta myyntitulosta, joka perusinvestoinnin tulisi tuottaa pitoajan päättyessä. Usein jäännösarvo jää nolllaksi, sillä myyntituloa saadaan usein vasta useamman vuoden kuluttua. Tämän vuoksi jäännösarvoa on vaikea arvioida ja se jätetäänkin usein pois laskelmista. Jäännösarvo on myös vaikutukseltaan melko vähäinen investoinnin edullisuuteen. (Jyrkkiö & Riistama 2008, 209.)

Erikoistapauksissa jäännösarvo saattaa olla myös negatiivinen. Näin voi käydä silloin, kun investointi ei ole enää käytössä ja siitä pyritään pääsemään eroon. Tämä saattaa aiheuttaa yritykselle uusia kustannuksia esimerkiksi varastointi- tai puhdistuskuluja. (Ikäheimo ym. 2011, 210.)

Käyttöpääoma ja vuotuiset nettotuotot

Raha, jolla yritys pyörittää liiketoimintaansa kutsutaan käyttöpääomaksi. Esimerkiksi ostot ja palkat vähentävät käyttöpääomaa ja kaikki myyntitulot kasvattavat sitä. (Holmström 2007, 133). Tässä käyttöpääomasta puhuttaessa tarkoitetaan siitä aiheutuneita muutoksia varastossa, kassassa ja ostoveloissa, jotka voidaan kohdentaa kyseiseen investointiin (Ikäheimo ym. 2011, 210).

Kun halutaan selvittää yrityksen rahan tarvetta kattamaan kiinteitä kustannuksia, voidaan tehdä käyttöpääomalaskelma. Laskelma on hyvä tiedon lähde yllättävissä tilanteissa, kuten markkinatilanteen muutos. (Holmström 2007, 133.) Yrityksen ostovelat, jotka liittyvät omiin hankintoihin, vaikuttavat laskevasti käyttöpääomaan sitoutuneeseen varallisuuteen. Negatiivinen käyttöpääoma on yleistä sellaisissa investoinneissa, joilla pyritään lisäämään toiminnan tehokkuutta. (Ikäheimo ym. 2011, 210.)

Investoinnin käyttöaikana tuottamat myynti- ja muut tulot ja siitä aiheutuneet kustannukset yhdessä muodostavat vuotuisen nettokassavirran. Investoinnin aiheuttamia kustannuksia ovat esimerkiksi maksettavat palkat. (Niskanen & Niskanen 2013, 324.) Tuloja kassavirtoihin saadaan selkeästi myynnistä, mutta myös investoinnista johtuvista kustannussäästöistä (Ikäheimo 2011, 210).

Laskentakorkokanta

Investoinneilla sidotaan pääomaa yrityksen toimintaan. Pääoma ei ole ilmaista yritykselle, vaan vieraalle pääomalle maksetaan korkoa ja omalle pääomalle osinkoa. Lisäksi pääomasta on maksettava veroa. Tätä keskimääräistä tuottoa vastaavaa korkokantaa käytetään usein investointilaskelmissa. (Jyrkkiö & Riistama 2008.) Korkokantaa käytetään kuvaamaan myös investoinnin tuottovaatimusta, diskonttaus korkoa ja pääoman kustannusta (Niskanen & Niskanen 2013, 307).

Laskentakorolla saadaan eri ajankohtien suoritukset keskenään vertailukelpoisiksi. Maksun nykyarvo, joka ajoittuu tulevaisuuteen, voidaan määrittää diskonttaustekijän avulla. Diskonttaustekijä näyttää esimerkiksi euron nykyarvon, joka saadaan tietyn ajan kuluttua valitun korkokannan mukaan arvostettuna. (Jyrkkiö & Riistama 2008.)

Epävarmoissa investoinneissa tuottovaatimuksen tulisi olla vieläkin suurempi. Investointien tuottovaatimusta käytetään rahan aika-arvona. Tuottovaatimus perustuu rahoitusmarkkinoiden määrittelemään rahan hintaan, joka on riskikorjattu. Hintaan vaikuttaa paljon yrityksen rahoitusrakenne, eli kuinka rahoitus jakaantuu vieraan ja oman pääoman välillä. (Ikäheimo ym. 2011.)

2.5 Investointilaskelmat päätöksenteon tukena

Investointilaskelmat ovat osa investointiprosessia. Investointilaskelmien avulla pyritään selvittämään, mitä seurauksia investoinnilla olisi, eli kysymys on siis tuottojen ja kustannusten määrittämisestä. Investoinnin aikaulottuvuuden vuoksi on tärkeää saada eriaikaiset suoritukset keskenään vertailukelpoisiksi. (Jyrkkiö & Riistama 2008, 206.) Investointilaskelmia käytetään apukeinona silloin, kun halutaan arvioida investoinnin tarpeellisuutta tai kun on tarpeen vertailla investointivaihtoehtoja keskenään. Inves-

tointilaskelmilla voidaan saada vastauksia myös siihen kysymykseen, kuinka investointi tulisi hankkia. (Ikäheimo ym. 2011, 206.)

2.5.1 Nettonykyarvomenetelmä ja nykyarvoindeksi

Menetelmässä nettonykyarvoksi kutsutaan ennakoitujen nettokassavirtojen nykyarvoa vähennettynä investoinnin hankintamenolla. Myös mahdollinen jäännösarvo otetaan tässä laskelmassa huomioon. (Niskanen & Niskanen 2013, 308.) Nettonykyarvon avulla selvitetään investoinnin kannattavuutta. Seuraavassa kaavassa on kuvattu nettonykyarvon (NVP) laskeminen:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{NCF_t}{(1+r)^t} + \frac{I_n}{(1+r)^n} - I_0$$

missä

NCF = nettokassavirta

I_0 = investoinnin hankintameno

I_n = investoinnin jäännösarvo

n = investoinnin pitoaika

t = aika

r = diskonttauskorko (Niskanen & Niskanen 2013, 308).

Mikäli nettonykyarvo on positiivinen, kannattaa investointi suorittaa. Positiivisen nettonykyarvon omaavat investoinnit ovat ainakin laskennallisesti hyväksyttäviä ja ne tuovat yritykselle lisäarvoa. (Niskanen & Niskanen 2013, 308.) Tämä menetelmä perustuu tulevaisuuden määrittelyyn ja ajatukseen siitä, että tuottojen ja kustannusten arvo on tällä hetkellä pienempi (Jormakka ym. 2009, 230).

Jaksollisten maksujen diskonttaustekijätaulukko helpottaa nettonykyarvon laskemista, mikäli nettokassavirtojen voidaan olettaa olevan samansuuruisia vuodesta toiseen. Mikäli tämä toteamus ei ole paikkansapitävä, tulee jokainen vuosi diskontata erikseen, ainakin silloin kun laskutoimituksia tehdään käsin. (Niskanen & Niskanen 2013, 308.) Mikäli eri vuosien tuotot ovat keskenään erikokoisia, diskontataan jokainen vuosi erikseen korolla joka lasketaan seuraavan kaavan avulla:

$$\text{Diskonttaustekijä} = \frac{1}{(1 + i)^n}$$

missä

i = korkokanta

n = aika (Kotro 2007, 123).

Mikäli vuosien tuotot ja menot oletetaan olevan yhtä suuria, diskontataan ne korolla, joka saadaan kaavasta;

$$\text{Diskonttaus korko} = \frac{(1 + 0,15)^5 - 1}{0,15(1+0,15)^5}$$

jonka tulokseksi saatua korkoa kutsutaan jaksollisten suoritusien diskonttaustekijäksi (Kotro 2007, 123).

Nykyarvoindeksi (profitability index, PI) on muunnelmä nettonykyarvosta. Indeksii kertoo vuotuisten nettokassavirtojen ja jäännösarvon nykyarvon summan suhteessa investoinnin perushankintamenuon. Mitä suurempi saatu tulos eli indeksiarvo on, sitä kannattavampi investointi on toteuttaa. (Niskanen & Niskanen 2013, 309–310.) Seuraava kaava kertoo siis, kuinka kannattava investointi on:

$$PI = \frac{\sum_{t=1}^N \frac{NCF_t}{(1+r)^t} + \frac{I_N}{(1+r)^N}}{I_0}$$

missä

NCF = nettokassavirta

I_0 = investoinnin hankintamenu

I_N = investoinnin jäännösarvo

N = investoinnin pitoaika vuosina

t = aika (Niskanen & Niskanen 2013, 309).

Nettonykyarvo laskee kaikki tulot ja menot diskontattuna vastaamaan samaa ajankoh-
taa, jolloin luvut ovat vertailukelpoisia keskenään. Tulon on näiden kassavirtojen ny-
kyarvo vähennettynä hankintahinnalla. Nykyarvoindeksissä on sama perusajatus, kuin
nettonykyarvossakin, mutta se antaa tulokseksi suhde-luvun. Sen avulla investoinnit
voidaan asettaa paremmuusjärjestykseen, mutta niiden kannattavuuden arviointi pää-
oman suhteen voi olla hankalaa pelkästään tämän luvun avulla. (Jormakka ym. 2009,
230–232.)

Nykyarvolaskennalla eli diskonttauksella voidaan laskea tulevaisuudessa saatavan
summan tämänpäiväinen arvo (Niskanen & Niskanen 2013, 90). Yksittäisen summan
nykyarvo saadaan laskettua seuraavalla kaavalla:

$$PV = \frac{FV}{(1 + r)^n}$$

jossa

FV = sijoituksen arvo lopussa

PV = nykyarvo

r = diskonttauskorko

n = sijoitusperiodien määrä (Niskanen & Niskanen 2013, 90).

2.5.2 Investoinnin sisäinen korkokanta

Tämä on toinen kehittynyt menetelmä, joka on käytössä investointilaskelmia tehtäes-
sä. Kun investoinnin odotetut kassavirrat diskontataan sisäisellä korkokannalla, saa-
daan tulokseksi alkuinvestoinnin suuruinen summa. Silloin alkuinvestoinnin ja dis-
kontattujen nettokassavirtojen erotus on nolla. Nettonykyarvon kaavaa voidaan käyt-
tää esittämään sisäistä korkokantaa. Tällöin nettonykyarvon kaavaan muutetaan las-
kelman lopputulos nolaksi ja vaihdetaan investoinnin tuottovaatimus sisäiseksi ko-
roksi. (Niskanen & Niskanen 2013, 310.)

Nettonykyarvon tavoitteeksi asetetaan nolla, jolloin pystytään laskemaan sisäinen
korkokanta käyttämällä nettonykyarvon kaavaa:

$$0 = \sum_{t=1}^n \frac{NCF_t}{(1 + IRR)^t} + \frac{I_n}{(1 + IRR)^n} - I_0$$

missä

NCF = nettokassavirta

I_0 = investoinnin hankintameno

I_n = investoinnin jäännösarvo

n = investoinnin pitoaika vuosina

t = aika

r = diskonttaus korko (Jormakka ym. 2009, 233).

Saatu tulos esittää investoinnin tuomia tuottoja prosentteina. Mitä suurempi korkokanta on, sitä kannattavampi investointi on suorittaa (Jormakka ym. 2009, 233).

Laskentamenetelmänä sisäinen korkokanta tarkoittaa investoinnin tuottotasoa suhteessa alkuinvestointiin, se on siis tuottotason kriittinen piste eli millaisilla tuotoilla investointi on kannattava vielä tehdä. Sisäistä korkokantaa käytetään investoinnin kannattavuuden vertailuun, siten että sitä verrataan investoinnin tuottovaatimukseen. (Järvenpää ym. 2010, 341).

Niskanen ja Niskanen (2013) toteavat nettonykyarvon olevan sisäistä korkokantaa parempi arviointimenetelmä. Tätä he perustelevat sillä, että sisäinen korkokanta olettaa myös tulevaisuuden investointien olevan yhtä tuottavia. Nettonykyarvomenetelmän oletukset taas ovat totuudenmukaisempia, koska se huomioi myös pääoman tuoton vaihtoehtoisen käytön. (Niskanen & Niskanen 2013, 312.)

Yksinkertaisempi malli investoinnin sisäisen korkokannan menetelmästä on pääoman tuottoasteen menetelmä. Menetelmää varten tarvitsee tietää vuotuinen poisto, vuotuinen nettotuotto poistojen jälkeen ja investointiin keskimäärin sitoutunut pääoma. (Novago 2014) Seuraavalla kaavalla saadaan selville investoinnin keskimääräinen tuotto:

$$\text{Keskimääräinen tuotto} = \frac{100 * \text{vuotuinen nettotuotto poistojen jälkeen}}{\text{keskimääräinen pääoma}}$$

Vastukseksi saatu prosenttiluku kertoo pääomalle saatavan keskimääräisen tuoton (Novago 2014).

2.5.3 Investoinnin takaisinmaksuaika ja annuiteettimenetelmä

Takaisinmaksuajaksi määritellään se aika, jona aikana kertyy perushankintakustannusten verran nettotuottoa. Tämä menetelmä painottaa investoinnin rahoitusvaikutuksia ja sen tulosten perusteella ne investoinnit, joista yritys saa pääoman nopeasti takaisin, ovat edullisimpia. Investoinnin kannattavuutta tämä menetelmä ei kuitenkaan kuvaa, sillä joku investointi saattaa olla kannattava sen vuoksi, että se tuottaa pitkän aikaa. (Jyrkkiö & Riistama 2008, 214.)

Tutkimusten mukaan takaisinmaksuaika menetelmää käyttävät yritykset kaikkien yleisimmin. Sitä saatetaan käyttää itsestään, mutta myös yhdessä muiden kehittyneempien menetelmien kanssa. (Niskanen & Niskanen 2013.) Takaisinmaksukaava on yksinkertaisesti seuraavanlainen:

$$\text{Investoinnin takaisinmaksuaika} = \frac{\text{Alkuinvestointi}}{\text{Vuotuinen nettokassavirta}}$$

Menetelmä esittää sen, kuinka monen vuoden nettokassavirroilla hankintameno pystytään kattamaan. Heikkoutena voidaan pitää sitä, että takaisinmaksuaika ei ota huomioon rahan aika-arvoa. Lisäksi usein investointien takaisinmaksuaika ei ole yhtä pitkä kuin investoinnin käyttöikä eli näiden ylimääräisten vuosien tulevia kassavirtoja ei oteta huomioon. Toinen tapa laskea takaisinmaksuaikaa on kaava, jossa huomioidaan myös laskentakorkokanta, jolloin takaisinmaksuaika pitenee. Seuraavalla kaavalla saadaan takaisinmaksuaika, jossa on huomioitu korkokanta:

$$a_{n,r} = \frac{I_0}{\text{NCFA}}$$

missä

NCFA = vuotuinen nettokassavirta

$a_{n,r}$ = jälkeenkään suoritetujen jaksollisten maksujen diskonttaustekijä

n = investoinnin takaisinmaksuaika

r = laskentakorkokanta (Niskanen & Niskanen 2013, 319.)

Annuiteettimenetelmä kertoo hankintakustannuksen vuosi tasolla ja sitä verrataan investoinnin kassavirtoihin. Mikäli kassavirrat ovat annuiteettia suuremmat, on investointi kannattava. (Järvenpää ym. 2010, 342.) Menetelmässä investoinnin kustannukset ja korot jaetaan tasaisesti koko investoinnin pitoajalle. Laskettaessa käytetään taloudellista pitoaika ja laskentakorkoa. (Andersson ym. 2001, 136.)

Annuiteettitekijä lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

$$\frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1} = \text{annuiteettitekijä}$$

missä,

i = korkokanta

n = aika (Kotro 2007, 121).

Korko voidaan määrittää monella tapaa, joko lainan koron mukaan tai tuotto-odotusten mukaan. Tuotto voidaan laskea jakamalla investoinnin tuoma nettotuotto siihen keskimäärin sidotulla pääomalla. (Andersson ym. 2001, 136.) Leppiniemi (2009, 25) huomauttaa annuiteetin tulkinnan olevan hankalaa, mikäli tuotto-odotukset ovat jakautuneet epätasaisesti.

2.6 Investoinnit kirjanpidossa ja verotuksessa

Pitkävaikutteisten tuotantotekijöiden hankkimista kutsutaan investoimiseksi (Leppiniemi 2009, 15). Näiden menojen käsittely kirjanpidossa riippuu siitä kuinka investointi hankitaan. Verotuksen kannalta on hyvin tärkeää, että laskentatoimi ja kirjanpito ovat ehdottoman luotettavia ja tarkkoja. Se mitä ratkaisuja kirjanpidossa tehdään, vaikuttaa veronalaiseen tuloon ja nettovarallisuuteen. Lisäksi sillä on vaikutusta myös siihen, kuinka yrityksen tulot jakautuvat verovapaaksi osinkotuloksi, pääomatuloksi ja ansiotuloksi. (Leppiniemi & Walden 2010, 233.)

2.6.1 Investointi omalla pääomalla

Tässä luvussa tutkitaan investoinnin tuomia kirjanpidollisia ja verotuksellisia vaikutuksia silloin, kun se on hankittu kassaostona. Miten sellaiset tekijät, kuin hankintameno ja poistot käsitellään kirjanpidossa ja miten ne taas vaikuttavat yhtiön verotettavaan tulokseen.

Hankintameno

Tilinpäätöksessä investoinnin hankintameno merkitään poistoilla vähennettynä taseeseen. Konkreettiset investoinnit, kuten kalusto, esitetään taseen aineellisissa hyödykkeissä. (Leppiniemi 2009, 15.) Tilinpäätöstä tehtäessä on otettava huomioon hankintameno tuotto-odotukset, mikäli hankintamenoon ei liity tuotto-odotuksia, se vähennetään suoraan tilikauden kuluna. Jos taas hankintamenoon liittyy tuotto-odotus, se aktivoidaan taseeseen. (Leppiniemi & Kykkänen 2005, 49.)

Pysyvien vastaavien hankintameno sisältää hyödykkeen varsinaisen ostohinnan lisäksi vähintään hankinnan ja valmistuksen muuttuvat menot. Myös kiinteitä kustannuksia voidaan joissain tapauksissa sisällyttää hankintamenoon. Tällöin edellytetään yritykseltä toimivaa kustannuslaskentajärjestelmää ja hankintamenoon liitettävien kiinteiden kustannusten tulee olla olennaisia suhteessa muuttuviin menoihin. Myös samalla periaatteella voidaan suoraan hyödykkeeseen kohdistetun lainan korko laskea hankintamenoon. Korkoon rinnastettavissa olevat rahoitusmenot voidaan myös lukea hankintamenoon. Tällaisia ovat esimerkiksi osamaksurahoituksen rahoitusmeno tai luotto-provisio. (Leppiniemi & Walden 2010, 228–230.)

Verotuksen näkökulmasta hankintameno määritellään hyvin samalla tavalla, kuin kirjanpidossakin. Usein hankintameno on sama verotuksessa, kuin se on kirjanpidossa. Eli jos kiinteät kustannukset on sisällytetty hankintamenoon, tulee ne lukea mukaan myös verotusarvoon. Verotettavan tulon ja nettovarallisuuden määrään vaikuttavat suoraan kirjanpidossa tehdyt menojen aktivointi tai kulujen kirjaaminen. (Leppiniemi & Walden 2010.) Kulut eli tehdyt poistot vaikuttavat vähentävästi tilikauden tulokseen. Verotettava voitto saadaan laskettua omalla kaavallaan, käyttämällä yrityksen veroastetta. (Kotro 2007, 36–37.) Vuoden 2014 alusta alkaen osakeyhtiön verokanta on ollut 20 prosenttia (Suomen yrittäjät 2014b).

Suunnitelman mukaiset poistot

Suunnitelman mukaisten poistojen pohjana on investoinnin hankintameno, eli hankinnasta ja valmistuksesta aiheutuneet muuttuvat menot (Tomperi 2013). Kirjanpitolain mukaan muuttuvat menot tulee pystyä selvittämään kustannuslaskelmista. Yrityksen hankkimat hyödykkeet voidaan kirjata taseeseen samaan rahamäärään uudella tilikaudella, mikäli hankinnat ovat samantyyppisiä, hankintamenoiltaan vähäisiä, niitä hankitaan usein eikä niiden määrä ja yhteenlasketut menot ole suuria. (KPL 5:5.).

Hankintamenon ja ennakoidun jäännösarvon erotus kirjataan poistona kuluksi pysyviin vastaaviin (Tomperi 2013). Aineelliset hyödykkeet näkyvät merkintänä taseessa pysyvissä vastaavissa ja tuloslaskelmassa suunnitelman mukaisina poistoina (Leppiniemi 2004, 179). Ensisijaisesti poistoilla pyritään vähentämään hankintameno investoinnin taloudellisena käyttöaikana. Näin saadaan kirjattua investoinnin hankintameno kuluksi suunnitelman mukaisesti, vaikka kohteen käypä arvo olisi kirjanpito arvoa korkeampi. (Tomperi 2013, 23.)

Leppiniemen ja Kykkänäisen (2005, 56) esittämän esimerkin (kuva 2) avulla voidaan hahmottaa rahan liikkuminen kirjanpidossa. Tässä yritys on ostanut koneen 10 000 eurolla ja koneen arvioitu käyttöaika on kymmenen vuotta. Poistot tehdään tasapoistoina eli 1000 euron poistoina.

	Pankkitili	Koneet ja kalusto		Suunnitelman mukaiset poistot	
Hankittaessa	10 000	10 000	1 000	1000	
Tilinpäätöksessä	10 000	10 000 (9000)	1000	1000	

KUVA 2. Koneen ja hankintamenon jaksottaminen (Leppiniemi & Kykkänen 2005, 56)

Verottajalle ilmoitettava poiston määrä on oltava sama kuin se on kirjanpidossa verovuonna. Ilmoitettu poisto on vähennettävä tilinpäätöksessä, vaikka suunniteltu poisto olisi veropoistoa pienempi. Poistoero voidaan laskea verotuksellisista syistä, mutta sitä ei kuitenkaan saa kirjanpitoon kirjata. Kokonaispoisto saadaan, kun lasketaan yhteen suunnitelman mukainen poisto ja poiston ylittävä poistoero lisäys. Tuloslaskelmassa suunnitelman mukainen poisto vähennetään ennen jäämää *Liikevoitto* ja laskelman lopussa poistoero. (Leppiniemi 2004, 180.) Elinkeinoverolain (EVL) mukaiset poistot kuljetusvälineistä voidaan tehdä maksimissaan 25 prosentin suuruisina menojäännöserinä (Jormakka ym. 2009, 69).

Vielä ennen vuotta 2010 oli käytössä sosiaaliturvamaksuryhmittely kolmeen luokkaan (taulukko 1) poistojen ja palkkojen suhteen mukaisesti.

TAULUKKO 1. Sosiaaliturvamaksut (Verohallinto 2001)

1.luokka	poistot enintään 50 500 euroa tai poistot yli 50 500 euroa, mutta alle 10 % palkoista	2,95 %
2. luokka	poistot yli 50 500 euroa ja samalla 10–30 % palkoista	5,15 %
3. luokka	poistot yli 50 500 euroa ja samalla yli 30 % palkoista	6,05 %

Poistojen suuruus vaikuttaa sosiaalimaksujen määrään, mutta ovat riippuvaisia myös maksettujen palkkojen suuruudesta. Verohallinnon ohje yrityksille onkin sosiaalimenojen tarkan määrän aktivointi. (Verohallinto 2001.) Vuodesta 2010 lähtien kaikkien työnantajien sosiaaliturvamaksu prosentiksi on asetettu 2,14, jolloin poistojen määrällä ei ole enää vaikutusta tähän maksuun (Kela 2012).

Pienhankintojen rajaa katsotaan aina yrityskohtaisesti riippuen toiminnan laajuudesta ja pysyvien vastaavien kokonaismäärästä. Näiden investointien hankintameno voidaan poistaa verolain mukaan samana vuonna, kun omaisuus on otettu käyttöön ja jos käyttöomaisuuden hankintameno ei ylitä 850 euroa ja sen taloudellinen käyttöaika on enintään kolme vuotta. Myös useat pienemmät käyttöomaisuushankinnat voidaan katsoa yhdeksi kokonaisuudeksi. Tällaisia hankintoja saa verovuonna vähentää yhteensä 2500 euron edestä. (Tomperi 2013, 25.)

2.6.2 Investointi vieraalla pääomalla tai muilla rahoitustuotteilla

Vieras pääoma on tavallisimmin lainaa, jota myöntävät pankit, vakuutusyhtiöt tai erityisluottolaitokset, kuten Finnvera. Lainaa lyhennetään yleensä tasaerissä puolivuositain tai kuukausittain. (Kotro 2007, 63.) Tilinpäätöksessä vieras pääoma esitetään taseessa ja se on jaettu lyhyt- ja pitkäaikaisiin velkoihin. Kummassakin on omat alueränsä, jollaisia ovat muun muassa joukkovelkakirjalainat, lainat rahoituslaitoksilta ja ostovelat. Pitkäaikaisiin lainoihin kuuluvat sellaiset maksut, joiden maksuaika oletetaan olevan pidempi kuin yksi vuosi. (Leppiniemi & Kykkänen 2005, 88.)

Esimerkiksi yrityksen ottama pankkilaina, 100 000 euroa, josta lyhennetään vuosittain 10 000 eurolla, näkyy tilinpäätöksessä seuraavasti:

VIERAS PÄÄOMA

Pitkäaikainen vieras pääoma

Lainat rahoituslaitoksilta	90 000
----------------------------	--------

Lyhytaikainen vieras pääoma

Lainat rahoituslaitoksilta	10 000
----------------------------	--------

Pitkäaikaisissa näkyy siis koko lainan summa, josta on vähennetty maksetut lyhennykset, jotka taas näkyvät lyhytaikaisissa lainoissa. Maksettu lyhennys vähennetään myös yrityksen taseen raha- ja pankkisaamisista. (Leppiniemi & Kykkänen 2005, 88.) Lainaan liittyy myös muita kuluja, kuten korot, jotka ovat vähennyskelpoisia. Lainan korot näkyvät tuloslaskelmassa korkokulut rahoituslaitoslainoista -tilillä. (Kotro 2007, 63.)

Leasingsopimukset jakautuvat rahoitus- ja käyttöleasingsopimuksiin. Kun kyseessä on rahoitusleasing, se kirjataan liitetietojen sijasta suoraan taseeseen vuokra-ajan alkaessa. Vähimmäisvuokrasta lasketaan nykyarvo, jonka avulla kirjanpitovelvollinen arvostaa hankinnan käypään arvoonsa. (Räty & Virkkunen 2004.) Leasingvuokrauksessa käyttöomaisuus jää rahoitusyhtiön omaisuudeksi, joten sitä ei näy vuokraajan taseessa (Holmström 2007, 140).

Leasing-vuokraus tarkoittaa vuokraavalle yritykselle melko tavallisia vuokramenoja. Tilinpäätöksen liitetiedoissa tulee esittää vuokrasopimuksessa määritetyt vuokrien

nimellismäärät. Vuokrat tulee eritellä alkaneella kaudella maksettaviin ja seuraavalla kaudella maksettaviin menoihin. Myös irtisanomis- ja lunastusehdot tulee ilmetä liitetiedoista, siltä osin kun ne ovat olennaisia. (Tomperi 2013.) Leasingmaksut ovat vuokrakustannuksia, joten ne eivät nosta yrityksen velkaisuusastetta ja ovat yleensä vähennyskelpoisia verotuksessa. (Holmsrötöm 2007, 140). Lain (Laki elinkeinon verottamisesta 2:7) mukaan ”elinkeinotoiminnassa tulon hankkimisesta ja säilyttämisestä johtuneet menot ja menetykset ovat vähennyskelpoisia”.

Osamaksukauppa on periaatteeltaan hyvin samanlainen kuin leasing-vuokraus. Tässä käyttöomaisuuden omistus siirtyy kuitenkin heti ostamisen jälkeen yritykselle ja näkyy sen taseessa. Maksuja maksetaan sovituin väliajoin, ja ne koostuvat lyhennyksien lisäksi koroista. Ostamisen tapaan myös tässä tilanteessa käyttöomaisuus poistetaan normaalisti ja poistot merkitään tuloslaskelmaan. Kun maksut on maksettu, jää laite edelleen yrityksen omaisuudeksi. (Kotro 2007, 65).

2.7 Yrityksen taloudellista tilannetta kuvaavat tunnusluvut

On kehitetty useita mittareita kuvaamaan yrityksen toiminnan kannattavuutta, vakavaraisuutta ja maksuvalmiutta. Nämä tunnusluvut ovat vertailukelpoisia ja niiden avulla on helppo määritellä yhtiön tilannetta. Näihin tunnuslukuihin vaikuttaa myös tehdyt investoinnit, etenkin se, millä rahoitusmenetelmällä investoinnit on hankittu, on merkitystä. (Tunnusluvut 2014.)

Kannattavuus

On olemassa useita tunnuslukuja joilla kuvata yrityksen kannattavuutta. Tällaisia ovat esimerkiksi suhteelliset tunnusluvut kuten myyntikate ja tulosprosentti, jotka ovat verrattavissa aiempien vuosien tuloksiin tai kilpailijoiden tuloksiin. (Kotro 2007, 38.) Nettotulos kuvaa yrityksen omistajille jäävää osuutta tilikauden tuloksesta. Tulos kuvaa yrityksen kykyä selviytyä oman liiketoimintansa avulla lainan koroista tai investointien omarahoituksesta. (Tunnusluvut 2014.)

Liikevoittoprosenttia lasketaan erityisesti kun halutaan tietää onko yritys kustannustehokas, mutta on myös muutenkin kannattavuuden tunnuslukua käyttökelpoinen. Pro-

senti kuvaa liikevaihdon jäljelle jäänyttä osuutta, kun siitä on vähennetty liiketoiminnan kulut. (Jormakka ym. 2009.) Liikevoittoprosentti lasketaan seuraavasti:

$$\text{Liikevoitto} - \% = \frac{\text{Liikevoitto}}{\text{Liikevaihto}} * 100$$

Arvioitaessa nettotuloksen tasoa on huomioitava myös oman pääoman tuottoprosentti (ROE). Tätä tuottoprosenttia pidetään yhtenä tärkeimmistä kannattavuutta kuvaavista mittareista. Lyhyesti saatu tunnusluku kertoo yrityksen omalle pääomalle kertyneen tuoton. (Tunnusluvut 2014.) Nettotulos eli voitto saadaan suoraan tilikauden voitosta ja oma pääoma suoraan taseesta. Näin voidaan toimia perustapauksessa, mutta oikeellisesti oma pääoma olisi tilikauden alun ja lopun pääoman keskiarvoksi laskettuna. (Kotro 2007.)

$$\text{Oman pääoman tuotto} - \% = \frac{100 * \text{tilikauden voitto}}{\text{oma pääoma}}$$

Saatus tulosta eli prosenttiosuutta, voidaan arvioida oheisen (taulukko 2) asteikon mukaisesti. Omistajien asettamat tuotto-odotukset vaikuttavat oman pääoman tuottotason määräytymiseen. (Tunnusluvut 2014.)

TAULUKKO 2. Oman pääoman viitteelliset normiarvot (Tunnusluvut 2014)

Erinomainen	yli 20 %
Hyvä	15–20 %
Tyydyttävä	10–15 %
Välttävä	5-10 %
Heikko	alle 5 %

Alholan ja Lauslahden (2005) mielestä tuottoprosentti arvioitaessa on vaikea määritellä yleisiä suosituksia, kuten monelle muulle tunnusluvulle pystytään tekemään. Tämä johtuu juurikin yrityskohtaisesti asetettavasta tuottotavoitteesta. Yleisesti ottaen 20 prosentin tuotto on hyvä tulos lähes joka tilanteessa. (Alhola & Lauslahti 2005.)

Sijoitetun pääoman tuottoprosentti (ROI) voidaan laskea seuraavasti:

$$\text{ROI} = \frac{\text{operatiivisen liiketoiminnan tulos}}{\text{investointeihin sitoutuneen pääoman arvo}} * 100$$

Operatiivisen liiketoiminnan tulos saadaan kun lasketaan yhteen voitto ennen veroja ja korko- ja muut rahoituskulut. Investointeihin sitoutuneen pääoman arvo taas on taseen loppusumma vähennettynä korottomilla veloilla, kuten siirtovelloilla. (Jormakka ym. 2009, 129.) Tuottoasteella voidaan selvittää eri investointien kannattavuutta ja vertailla niitä keskenään, mikä tuo parhaan voiton suhteessa sitoutuneeseen pääomaan. (Järvenpää ym. 2010, 274–275.)

Vakavaraisuus ja maksuvalmius

Yksi vakavaraisuutta mittaavista tunnusluvuista on omavaraisuusaste, joka kertoo yrityksen kyvystä sietää tappiota tai selvittää pitkäntähtäimen sitoumuksista. Yksinkertaisesti saatu tulos ilmoittaa käytetyn pääoman osuuden yhtiön rahoituksessa. (Tunnusluvut 2014.) Muita vakavaraisuuden mittareita ovat velkaantumisaste ja vieraan pääoman takaisinmaksuaika. Viimeinen kertoo ajan, jona yrityksen on mahdollista maksaa velkansa takaisin. (Järvenpää 2010, 277.) Omavaraisuutta selvitetään seuraavan kaavan avulla:

$$\text{Omavaraisuusaste} - \% = \frac{\text{omat varat}}{\text{taseen loppusumma} - \text{työn ennakkomaksut}}$$

Maksuvalmiudella tarkoitetaan yrityksen varojen riittävyttä hoitamaan sen hetkiset maksuvelvoitteet (Järvenpää ym. 2010, 276). Kaksi ehkä tunnetuinta maksuvalmiuden mittaria ovat Quick ja Current ratiot. Quick ratio testaa yrityksen kykyä selviytyä lyhytaikaisista veloistaan muuttamalla omaisuuserät rahaksi. (Tunnusluvut 2014.) Tämän tunnusluvun voi laskea seuraavan kaavan avulla:

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{lyhytaikaiset saamiset}}{\text{lyhyt aikainen vieraspääoma}}$$

Tulosta tulkitaan niin, että mikäli yritys saa tuloksen 1, on sen maksuvalmius hyvä, 1-0,5 tarkoittaa tyydyttävää ja pienempi kuin 0,5 heikkoa maksuvalmiutta. (Jormakka ym. 2009).

Current ratio testaa oikeastaan samaa asiaa, mutta hieman laajemmin. Se ottaa huomioon myös yrityksen vaihto-omaisuuden. (Tunnusluvut 2014.) Yrityksen rahoitusomaisuus muodostuu rahoista ja pankkisaamisista, muista saamisista, ennakkomaksuista ja rahoitusvaroista (Järvenpää ym. 2010, 276). Tunnusluku lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

$$\text{Current ratio} = \frac{\text{vaihto} - \text{omaisuus} + \text{lyhytaikaiset saamiset}}{\text{lyhytaikainen vieraspääoma}}$$

Saatua tulosta tulkitaan niin, että 2 tai sitä suurempi tulos on hyvä, 1-2 tyydyttävä ja pienempi kuin 1 on heikko. (Jormakka ym. 2009.)

3 INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN

Yrityksen tulee voida rahoittaa toimintaansa joko yrityksen tuotoilla, omistajien varoilla tai ulkopuolisella rahoituksella. Ulkopuolisen rahoituksen avulla yritystoiminnan kasvattaminen ja kehittäminen voi tapahtua nopeammin, mutta siihen liittyy aina jonkinlaisia riskejä. Omistajien sijoittama pääoma on usein edullisin vaihtoehto, niillä ei ole takaisinmaksuaikaa eikä tuottovaatimuksia. (Holmström 2007, 227–228.) Rahoituksen tavoitteena on saavuttaa mahdollisimman kannattava liiketoiminta. Rahoitusta tarvitaan yritystoiminnan monessa vaiheessa, sen aloittamisessa, toiminnan laajentamisessa ja kehittämisessä, mutta myös silloin kun sen toiminta on kannattamatonta syystä tai toisesta. (Kinkki & Lehtisalo 1999, 139.)

”Rahoitus ei ole erillinen kysymys irrallaan varsinaisesta liiketoiminnasta. Päinvastoin, yrityksen investointi- ja rahoituskysymykset kulkevat käsi kädessä” (Knüpfer & Puttonen 2012, 15). Knüpferin ja Puttosen (2012) mukaan rahoituskysymykset jakautuvat kahtia, vastaavaan ja vastattavaan puoleen. Omaisuuuden tuottoon liittyvät kysymykset liittyvät taseen vastaavaa puolen kysymyksiin, eli miten saadaan omaisuudelle mahdollisimman hyvä tuotto. Kustannuksiin liittyvät kysymykset taas menevät taseen vastattavaa puolelle, eli miten saadaan mahdollisimman edullista rahoitusta ja käytetäänkö investointeihin omaa ja vierasta pääomaa. (Knüpfer & Puttonen 2012, 16.)

3.1 Oma pääoma ja tulorahoitus

Oma pääoma on omistajien omaa sijoittamaa rahaa yritykseen. Tällä rahalla ei ole mitään tiettyä käyttötarkoitusta, eikä sille rahoitusmuotona ole takaisinmaksuaikaa. Tuotto-odotus on yleensä olemassa omistajille sijoittamalleen pääomalle, joten ilmaista tämäkään raha ei ole. Harvemmin omaa pääomaa kuitenkaan käytetään suoraan investointeihin, mutta sillä on vaikutusta lainanantajiin. Lainanantajilta saadaan yritykselle vierasta pääomaa helpommin, jos yrityksellä on jo ennestään runsaasti omaa pääomaa. (Kinkki & Lehtisalo 1997.)

Osakeyhtiössä oma pääoma jakautuu sidottuun ja vapaaseen omaan pääomaan. Sidottulla pääomalla tarkoitetaan osakepääomaa, arvonorotusrahastoa, käyvä arvon rahastoa ja uudelleenarvostusrahastoa. Myös ylikurssi- ja vararahastot kuuluvat sidottuun pääomaan. Tilikauden ja edellisten tilikausien voitot sekä muut rahastot taas kuuluvat vapaaseen omaan pääomaan. (Holmström 2007.)

Suuremmissa yrityksissä osakeannin avulla saadun oman pääoman käyttö investoinnin rahoituslähteenä, joko kokonaan tai osaksi, on melko tavallista. Oma pääoma lisää yrityksen vakavaraisuutta ja mahdollistaa yrityksen kasvun myös tulevaisuudessa. (Kinkki & Lehtisalo 1999.) Suhteessa vieraaseen pääomaan, tulee yrityksellä olla enemmän omaa pääomaa, etteivät rahoitusriski ja konkurssimahdollisuus kasva liian suureksi. Rahoitusmuotona oma pääoma on siinä mielessä joustavampaa kuin vieras pääoma, että osingonmaksua voidaan vähentää tai jättää maksamatta kokonaan. Kun taas vieraaseen pääoman liittyy sellaisia maksuja, jotka tulisi hoitaa huolimatta yrityksen taloudellisesta tilasta. (Knüpfer & Puttonen 2012, 37.)

Tulorahoitus syntyy yrityksen myyntituloista ja on helposti yrityksen saatavilla, eikä sen hankkimisesta aiheudu lisäkuluja. Tämän vuoksi tulorahoitus voi olla yritykselle hyvä tapa rahoittaa investointejaan. Knüpfer ja Puttonen (2013) huomauttavat, että asiassa on myös toinen puoli, eli yritys voisi maksaa voitot osinkoina osakkeenomistajille. Jos voittoa ei makseta, tulee yrityksen pystyä osoittamaan, että se pystyy hankkimaan pääomalle paremman tuoton kuin mihin sijoittajilla olisi ollut mahdollisuus. (Knüpfer & Puttonen 2013, 33.)

3.2 Vieras pääoma

Yrityksessä vierasta pääomaa ovat lyhyt- ja pitkäaikaiset velat, joista maksetaan korkoja ja muita kuluja (Holmström 2007, 310). Pitkäaikaista velkaa on esimerkiksi pankista otettu suurempi laina, jota maksetaan tietyn aika välein takaisin, yleensä kuukausittain tai puolivuositain. Lyhytaikaista velkaa voi olla esimerkiksi yrityksen luotollinen tili, jolloin velkaa maksetaan käytön mukaan takaisin, yleensä kuukausittain. (Kotro 2007, 63–64.)

Vierasta pääomaa ovat muun muassa lainat pankeilta tai ulkopuolisten sijoittajien panos yritykseen. Saadakseen vierasta pääomaa, tulee yrityksen vakuuttaa sijoittaja siitä, että hän saa rahansa korkoineen takaisin. Yrityksen toiminta voi olla hyvinkin riskialtista, mikäli suurin osa sen toiminnasta on rahoitettu ulkopuolisella lainarahalla. Riski piilee siinä, että jos yrityksen myynti ei suju niin kuin on toivottu ja tulee vaikeuksia maksaa lainaa ja sen korkoja takaisin. Kun yrityksen velkaantumisaste nousee, nousevat myös yrityslainojen korot. (Holmström 2007, 311.)

Useat yritykset joutuvat jossain vaiheessa toimintaansa turvautumaan ulkopuoliseen eli vieraaseen pääomaan. Jos yrityksen tulorahoitus ei riitä ja omaa pääomaa ei ole saatavilla tai se on liian kallista, silloin käytetään vierasta pääomaa tukemaan yrityksen kasvua. Vieras pääoma on lainaa, joka tulee maksaa sovitussa ajassa takaisin sovittujen korkojen kera. Usein lainanantaja vaatii yritykseltä jotain vakuuksia velan takaisinmaksusta. Tällaisia vakuuksia voivat olla esimerkiksi takaukset tai kiinnitykset. (Kinkki & Lehtisalo 1997.)

Joskus vieras pääoma saattaa olla yritykselle hyvinkin edullista. Vieraalle pääomalle maksetut korot ovat Suomen verolainsäädännön mukaan vähennyskelpoisia verotuksessa. Velan nimellisarvo pysyy koko ajan vakiona, joten inflaation vallitessa velan reaaliarvo vähenee. (Kinkki & Lehtisalo 1997.)

Vieras pääoma harvoin antaa päätösvaltaa yrityksestä sen ulkopuolisille eli lainanantajille. Tällä voi olla suurikin vaikutus siihen, että yrityksen ei tarvitse luovuttaa äänivaltaa aikaisempien omistajien ulkopuolelle. Vieraassa pääomassa on myös etunsa verotuksen kannalta; verot maksetaan korkojen maksun jälkeen, mutta osingot vasta veronmaksun jälkeen. Tämä tarkoittaa sitä, että vieraalla pääomalla on selvä veroetu

omaan pääomaan nähden, koska osingot ovat kahteen kertaan verotettuja. (Knüpfer & Puttonen 2012.)

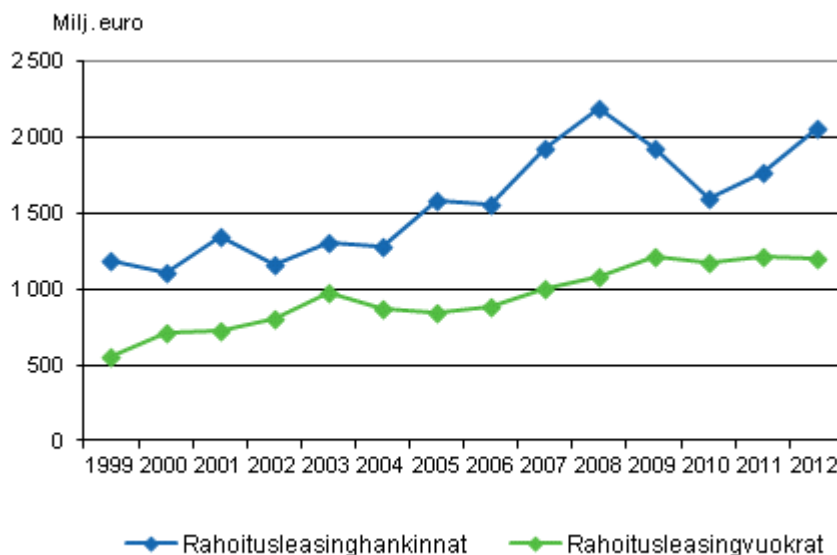
3.3 Rahoitusyhtiöiden tarjoamat ratkaisut

Rahoitusyhtiöillä on tarjota yrityksille useita erilaisia rahoitusmalleja. Tässä esitellään muutama yleisin malli ja niiden käytäntöä sekä vaikutuksia.

Leasingvuokraus

Leasingvuokraus jakautuu kahteen osaan; rahoitusleasingiin ja käyttöleasingiin. (Räty & Virkkunen 2004.) Käyttöleasing eroaa rahoitusleasingistä siinä, että tässä ei tarvita erillistä rahoitusyhtiötä, vaan valmistaja tai maahantuoja toimii itse vuokralleantajana (Taloussanomat 2014).

Rahoitusmuotona leasingvuokraus on yleisimmin käytetty muun muassa yritysten koneiden tai muun käyttöomaisuuden hankinnassa (Holmström 2007). Vuonna 2012 Tilastokeskuksen (2013a) mukaan rahoitusleasinghankinnat olivat 2,1 miljardia euroa (kuva 3) ja edelliseen vuoteen verrattuna ne olivat nousseet 17 prosenttia.

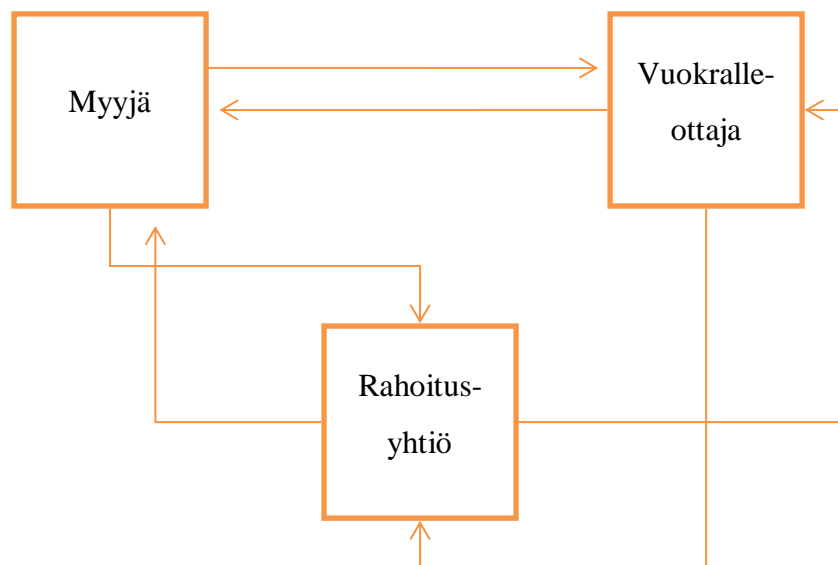


KUVA 3. Rahoitusleasinghankinnat 2,1 miljardia vuonna 2012 (2013a)

Samana vuonna rahoitusleasingvuokria maksettiin 1,2 miljardia euroa. Tällöin rahoitusleasingiä harjoittavia yrityksiä Suomessa oli 21.

Pääperiaatteeltaan leasingrahoitus toimii niin, että rahoitusyhtiö ostaa tarvittavan käyttöomaisuuden ja vuokraa sitä yritykselle korvausta vastaan. Sopimusta tehtäessä sovi- taan leasing-aika, joka määräytyy arvioidun käyttöiän mukaan. Vuokraa maksetaan koko tämä aika, vaikka kyseinen laite ei enää olisikaan käytössä. Leasing-maksut ovat vuokratukustannuksia, joten ne eivät nosta yrityksen velkaisuusastetta, lukuun ottamatta konsernitilinpäätöstä, jossa leasing esitetään ostoina ja lainana. (Holmström 2007.)

Leasingrahoitus on monelle yritykselle hyvä vaihtoehto, sillä tällöin yritykseltä ei si- toudu suuria pääomia. Etenkin yritystoiminnan aloitus- ja laajennusvaiheessa tämä on toimiva rahoitusmuoto. Vuokrat pyritään maksamaan vuokratun omaisuuden tuomilla tuotoilla, jolloin yritykseltä ei sitoudu lainkaan pääomia tuotantoon. Rahoitusyhtiöt, jotka hoitavat leasingrahoituksia, ovat yleensä pankkien tytäryrityksiä. Leasingrahoi- tusprosessiin voidaan lukea kolme osapuolta; rahoitusyhtiö, myyjä ja vuokralleottaja. (Kinkki & Lehtisalo 1997, 143.) Oheisessa kuvassa (Kuva 4.) ilmennetään näiden kolmen osapuolen välistä kanssakäymistä.



KUVA 4. Leasing-rahoituksen kolme osapuolta (Kinkki & Lehtisalo 1997)

Esimerkkinä tilanne, että yritys tarvitsisi jonkun koneen, mutta ei haluaisi tai pysty sitä ostamaan. Myyjällä on kyseinen kone, mutta ei halua vuokrata, vaan myy ainoas- taan. Tällöin yritys kääntyy rahoitusyhtiön puoleen ja he tekevät keskenään sopimuk-

sen koneen vuokrauksesta. Rahoitusyhtiö ostaa myyjältä sovitun koneen ja myyjä toimittaa sen vuokralleottajalle eli yritykselle. (Kinkki & Lehtisalo 1997, 144.)

Leasingkauden ajan kone on rahoitusyhtiön omistuksessa, joten se ei tarvitse vuokralleottajalta vakuuksia (Leppiniemi 2009, 141). Rahoitusyhtiölle maksetaan leasingvuokraa, joka sisältää korot ja palkkiot. Vuokraa maksetaan yleensä kuukausittain ja se on määräprosentti koneen hankintahinnasta. Vuokran suuruuteen vaikuttaa myös vuokrauden pituus, joka on yleensä noin 3-6 vuotta. (Kinkki & Lehtisalo 1997, 144.)

Ostamiseen verrattuna etuja löytyy monia. Pääoma ei sitoudu käyttöomaisuuteen, vaan se voidaan käyttää johonkin muuhun. Tämä parantaa yrityksen maksuvalmiutta, sillä pääomien sitoutuminen on tasaisempaa. Menoerät tiedetään tarkasti etukäteen, joten budjetointi ja kustannusseuranta helpottuvat. Yritykselle on helpompaa tehdä investointeja tiheämmällä aikavälillä ja saada käyttöönsä aina uudempia laitteita. Huonoina puolina voidaan pitää sitä, että kohde ei ole yrityksen omistuksessa ja sitä koskevasta sopimuksesta voi olla vaikeaa päästä irti. (Kinkki & Lehtisalo 1997.)

Factoring-rahoitus

Rahoitusyhtiöt tarjoavat myös factoring-rahoitusta. Tällöin vakuutena ovat yrityksen myyntisaamiset. Rahoitusyhtiö perii osuuttaan siten, että rahoitusta saanut yritys kirjaa lähetettäviin laskuihin rahoitusyhtiön tilitiedot, jonne myyntisaamiset menevät suoraan. Rahoitusyhtiö kirjaa saamansa suoritukset luoton vähennykseksi. Mikäli perintä on epäonnistunut, palautuu lasku yritykselle takaisin eli vastuu säilyy yrityksellä. Yritykseltä peritään luoton lisäksi korkoa sekä palkkiota. (Tomperi 2013.)

Osamaksukauppa

Investoinnin maksamisen voi hoitaa myös osamaksukaupalla. Tällöin myyjä pitää itsellään omistusoikeuden omaisuuteen. Yleensä kaupasta maksetaan aluksi käteisellä osa hinnasta ja loppu jää velaksi myyjälle. Kaupassa saadaan maksuaikaa, joten mukana tulee myös korkoja ja muita lisämaksuja, joten hinta muodostuu kalliimmaksi kuin mitä se olisi, jos olisi maksettu pelkästään käteisellä. (Tomperi 2013, 50.)

Osamaksulisä lasketaan hankintamenoon ja se on arvonlisäveron alaista. Koroista ei tarvitse maksaa veroa. Kirjanpidossa korot kirjataan omalle tililleen ja osamaksu velka kirjataan ostovelkoihin. (Tomperi 2013, 50.)

4 LINJA-AUTOLIIKENNE JA INVESTOINNIT

Opinnäytetyön case-yritys on Savonlinja Oy. Seuraavissa kappaleissa esitellään yritystä ja kerrotaan linja-auto liikennöinnistä yleisesti toimialana. Lisäksi perehdytään linja-autojen investointiprosessiin, peilaten jo aiempaan yleiseen investointi teoriaan.

4.1 Savonlinja Oy

Savonlinja-yhtiöt kuuluu Vauhti-Vaunu konserniin, jonka emoyhtiö on Vauhti-Vaunu Oy. Savonlinja Oy on emoyhtiönä alakonsernissa. Sen tytäryhtiöitä ovat Linja-Karjala ja Vätin Autohallit Oy sekä osakkuusyrityksenä Kiinteistö Oy.

Toivo J Honkanen aloitti Savonlinja-yhtiöiden toiminnan vuonna 1924. Linja-autoliikenne aloitettiin T-Fordilla Lappeenrannan ja Lauritsalan välillä. Pian Honkanen siirtyi Mikkeliin ja näin toiminta alkoi kasvaa. Jo ennen toista maailmansotaa Savonlinja Oy oli Suomen suurin linja-autoalan yritys. (Savonlinja 2014.)

Nykyinen toimitusjohtaja ja liikenneneuvos Raimo O. Honkanen siirtyi yrityksen johtoon 1950-luvulla. 1970-luvulta lähtien yritys on laajentanut toimintaansa yritysostojen kautta ja nyt tämä 90-vuotias sukuyritys on yksi Suomen suurimmista bussiyhtiöistä. Työntekijöitä yhtiöllä on noin 700 linja-autoliikenteen 13 eri toimipisteessä. Linja-autoja yhtiöllä on noin 500. (Savonlinja 2014.)

Savonlinja-yhtiöt hoitaa paikallisliikennettä Heinolassa, Joensuussa, Järvenpäässä, Kouvolassa, Lappeenrannassa, Loviisassa, Mikkelissä, Savonlinnassa sekä Turussa ja HSL-alueella. Kartasta (kuva 5) voidaan helposti nähdä Savonlinjan laaja liikennöinti-alue. Paikallisliikenteessä he käyttävät moderneja ja vähäpäästöisiä matalalattiabusseja sekä uusinta älykorttitekniikkaa. He hoitavat myös vakiovuoroliikennettä Etelä-, Keski- ja Itä-Suomessa. Vakiovuoroliikenne palvelee maaseutu- ja haja-asutusalueiden asukkaita. Samalla vakiovuoroliikenne täydentää kaupunkien välistä pikavuoroliikennettä. (Savonlinja 2014.) Liikevaihdosta neljännes muodostuu vakio-

vuorojen osuudesta ja paikallisliikenteen osuus taas on 12 prosenttia. Yhtiön matkustajamäärät koostuvat pääasiassa paikallis- ja vakiovuorojen matkustajista, joiden osuus yhteensä on 68 prosenttia. Vakiovuoroja ajetaan myös kilometrillisesti eniten, sillä sen osuus kokonaiskilometri määrästä on 36 prosenttia ja pikavuorojen vastaavasti 26 prosenttia. (Lahti 2014.)



KUVA 5. Savonlinjan liikennöintialue kartalla (Savonlinja 2014)

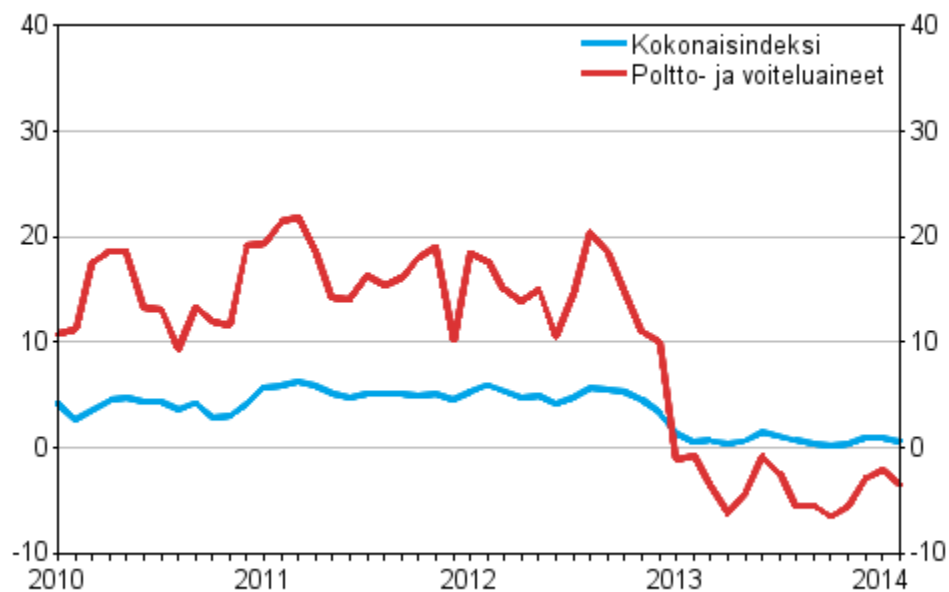
Savonlinja-yhtiöt on itäisen Suomen merkittävien linja-autoliikenteen hoitaja ja vahvasti myös mukana Etelä-Suomen joukkoliikenteessä. Itä-Suomen lisäksi merkittäviä liikennealueita ovat pääkaupunkiseutu ja Turku ympäristöineen. Säännölliset vuorot kuljettavat matkustajia Helsingistä ja Jyväskylästä Viipurin kautta Pietariin. Savonlinja-yhtiöt järjestävät myös paljon kuljetuksia suuriin massatapahtumiin. Savonlinja-yhtiöiden tarjontaan kuuluvat kaupunki- ja lähiliikenne, kuntien palveluliikenne, vakiovuoroliikenne, koululaiskuljetukset, ExpressBus-pikavuorot, monipuolinen matkailuliikenne sekä tasokkaat tilausajot. (Savonlinja 2014.)

ExpressBussit ovat suomalaisia korkeatasoisia pikavuoroja, joiden palveluverkko kattaa koko maan. Valkoiset puna-sini-nuolikuvioidut ExpressBussit liikennöivät kymmenillä reiteillä noin 300 linja-auton voimin. Savonlinja-yhtiöt on yksi suurimmista ExpressBus-yrityksistä. Vaihtoyhteydet toimivat eri paikkakunnilla joustavasti sekä toisiin pikavuuroihin että vakiovuuroihin. Savonlinja-yhtiöt on Venäjälle suuntautu-

van pikavuoroliikenteen markkinajohtaja. Pikavuoroja ajetaan Jyväskylästä Mikkelin ja Lappeenrannan kautta sekä Helsingistä Kotkan ja Haminan kautta Viipuriin ja Pietariin. (Savonlinja 2014.) Lahden (2014) mukaan pikavuorojen osuus liikevaihdosta on noin 16 prosenttia.

Savonlinja yhtiöiden päätoimiala on säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne. Tähän toimialaan kuuluu aikataulujen mukainen kaukoliikenne ja sukkulaliikenne. (Kauppa-lehti 2014.) Paikallisliikenne ei kuulu edellä mainitun toimialan kuvaukseen, mutta on osa yrityksen toimintaa. Näiden lisäksi yritys hoitaa myös tilauskuljetuksia koko maan alueella ja myös ulkomaille.

Tilastokeskuksen tutkimuksen (2014) mukaan vuodesta 2013 vuoteen 2014 linja-autoliikenteen kustannukset ovat nousseet 0,6 prosenttia (kuva 6).



KUVA 6. Linja-autoliikenteen kustannukset nousivat helmikuussa 0,6 prosenttia (2014)

Muutokset vaihtelivat eri liikennetyyppien välillä 0,4 prosentista 0,9 prosenttiin. Korkeinta nousu oli tilausliikenteessä. Poltto- ja voiteluaineiden hintojen lasku kuitenkin toi nousuun maltillisuutta.

Monen linja-autoliikenteen alalla toimivan yrityksen investointihalukkuuteen vaikuttavat nykyään paljon kilpailutus. EU:n lainsäädännön muutosten siirtymän vuoksi ajo

sopimukset päättyvät 2014 alkaen. Kun varmuutta tulevasta liikenteestä ei ole, ei ole myöskään haluja investoida uuteen kalustoon. (Salo 2013.) Salo (2013) kertoo Auto-alan tiedotuskeskuksen arviosta vuoden 2013 syyskuulle, jonka mukaan linja-autojen ensirekisteröinnit putoaisivat 32 prosenttia vuodesta 2012. Haasteita linja-autoinvestointeihin tuo myös kilpailutuksen seurauksena syntyneet sopimukset, jotka usein sisältävät sellaisia vaatimuksia kalustoon liittyen, joita liikennöitsijöiden on hankala toteuttaa. (Salo 2013.)

4.2 Kilpailutus ja sopimukset Savonlinja-yhtiössä

Mika Lahden haastatteluun pohjautuvien tietojen mukaan myös he joutuvat nykyään toimimaan kilpailutuksen tuomissa raameissa. Kilpailuttajat, kuten kunnat tai Ely-keskus tekevät liikennöitsijöille tarjouspyyntöjä, joihin linja-autoliikennöitsijät vastaavat. Saatujen tarjousten perusteella valitaan liikennöijä jollekin tietylle alueelle, kuten Mikkelin kaupunki.

Tavallisesti osakeyhtiöissä hallitus päättää sopimuksista. Savonlinja-yhtiöillä sopimukset allekirjoittaa toimitusjohtaja. Sopimuksissa usein määritellään hyvin tarkkaan kalustolle asetetut vaatimukset. Tällaisia vaatimuksia voivat olla esimerkiksi kaluston ikä ja sen kuljetuspalvelun laatu. Mikäli näistä kriteereistä poiketaan, on tilaaja oikeutettu vähentämään liikennöintikorvauksen määrää. Korvattava summa voi perustua esimerkiksi aikataulukaavioista tehtyihin laskelmiin, jotka tehdään kolmen seuraavan ajosuorituksen perusteella:

1. Linjakilometrit (km), jotka on laskettu aikataulujen mukaisten vuorojen kilometrit lisättynä siirtoajojen matkoilla.
2. Linjatunnit (h), jotka ovat ajokaaviossa esitettyjen aikataulujen mukaisia vuoroja ja siirtoajoja.
3. Autopäivät (ap), jotka ovat aikataulukaavion mukaisen liikenteen hoitamiseen vaadittava linja-autojen määrä.

Kaikkiin näihin tekijöihin sisältyy kustannuksia, esimerkiksi kilometreihin liittyy polttoaine- ja rengaskustannukset. Myös yleiskustannukset sisältyvät yksikköhintoihin. Korvausta näistä maksetaan kuitenkin vain toteutuneiden ajojen perusteella.

Sopimuksissa voidaan määrittää korvauksesta siten, että korvauksen määrää vähennetään, mikäli käytettyjen linja-autojen keski-ikä ylittää tarjouspyynnön asettamat vaatimukset. Esimerkiksi jos keski-ikä ylittyy 0-1 vuodella, alenee kilpailukohteesta kuukausittain maksettava korvaus kolmella prosentilla. Uusien autojen toimittamisen myöhästyminen vähentää myös maksettavaa korvausta.

Sopimuksen mukaan liikennöintikorvausta voidaan vähentää myös jos vuoroja jää ajamatta. Ajamattomaksi vuoroksi lasketaan myös sellainen ajo, joka on suoritettu määritellystä poikkeavalla kalustolla. Myös jos koulu- ja päiväkotikuljetuksia koskevien ajojen kuormitus tai turvallisuusjärjestelyt poikkeavat liikenne- ja viestintäministeriön asettamista päätöksistä. Sovittujen aikataulujen rikkominen johtaa myös korvausten vähenemiseen.

Kaikissa näissä tilanteissa kiinnitetään erityisesti huomiota asiakastyytyvyyteen. Palvelun laatua tarkkaillaan ja sitäkin on määritelty sopimuksessa jonkin verran. Asiakkaita tulee kohdella ystävällisesti ja asiallisesti sekä heitä tulee neuvoa matkustamiseen liittyvissä asioissa. Kuljettajien tulee välittää asiakkaiden antama palaute liikennöitsijälle, joka välittää viestin palvelun tilaajalle. Kuljettajia koskee myös salassapitovelvollisuus, koskien tilaajan liike- ja ammattisalaisuuksia tai yksityisyyttä loukkaavia asioita.

Lahden (2014) mukaan tilausliikennettä varten Savonlinja-yhtiöillä ei ole erikseen siihen käytettävää kalustoa, eikä pelkästään sitä tarvetta varten osteta uusia autoja. Tilausajoliikenteessä hyödynnetään jo valmiiksi olemassa olevaa kalustoa ja samalla se täydentää yhtiön muuta linjaliikenne toimintaa. Yhtiö mainostaa ja ilmoittelee tilausajokuljetuksien mahdollisuuksista, mutta myös paljon kyselyjä ja tarjouspyyntöjä tulee asiakkailta päin. Kuljetuksia tarvitaan yleensä siinä tilanteessa, kun tiedetään, että pitää lähteä isommalla porukalla matkaan. Joskus myös vuokrataan pelkästään auto esimerkiksi urheiluseuroille, joilla on kuski omasta takaa.

Savonlinja-yhtiön laskelmien mukaan tilausajojen osuus liikevaihdosta on vain noin kuusi prosenttia, sillä se keskittyy enimmäkseen paikallis- ja vakiovuoroliikenteeseen sekä pikavuoroliikenteeseen. Tilausajoja ajetaan myös paljon normaalin paikallisliikenteen vuorojen välissä, näin saadaan hyödynnettyä vuorojen väliset tyhjät aukot parhaiten.

4.3 Linja-auton investointiprosessi

Linja-auto investoinnit ovat liikennöintiyrityksille hankintoja siinä missä muutkin investoinnit ovat mille tahansa yritykselle, keino luoda kannattavaa liiketoimintaa. Näillä hankinnoilla mahdollistetaan toiminnan laajentaminen ja kasvattaminen, mutta samalla ne luovat tiettyjä rajoituksia. (Jyrkkiö 2008.) Linja-autoja hankittaessa täytyy pitää mielessä autojen pidempi aikainen käyttö eli onko niille jatkossakin käyttöä.

Investoinnin tarpeen voivat herättää monet eri tekijät, kuten yhteiskunta- ja ympäristövastuu tai työturvallisuus (Järvenpää 2010). Linja-autoliikenteestä puhuttaessa erityisesti ympäristövastuu korostuu ja tehdyissä liikennöinti sopimuksissa esimerkiksi päästömääräykset on määritelty hyvin tarkkaan. Kilpailuttaminen ja sopimukset ovatkin tällä alalla tänä päivänä ne tekijät, jotka antavat alkusysäyksen investointiprosessille. Vanhaa kalustoa joudutaan mahdollisesti päivittämään, jotta ollaan kilpailukykyisiä tai joudutaan hankkimaan ihan uutta kalustoa täyttämään sopimuksen tarpeet. (Ikäheimo 2011.)

Investointiprosessin kuusi vaihetta

Kuten Niskanen ja Niskanen (2013) totesivat, niin jokaisella yrityksellä on oma suunnittelukulttuuri, jonka mukaisesti investointiprosessi toteutetaan. Tämän prosessin kuusi yleisintä vaihetta sopivat myös linja-autojen investointiprosessiin. Ensimmäisessä vaiheessa määritellään välttämättömät hankinnat, kuten liikennöintisopimusten vaatima kalusto.

Seuraavassa vaiheessa tutkitaan miten investoinnit sopivat yhteen yrityksen strategian kanssa ja sopivista vaihtoehdoista kehitetään konkreettisia investointiehdotuksia. Tiedonhankintavaiheessa kerätään tietoa tuotoista ja kustannuksista sekä mahdollisista epävarmuustekijöistä. Epävarmuustekijöitä on myös paljon tällä toimialalla. Sopimukset, joiden varjolla uusia investointeja usein tehdään, ovat lyhyitä, joten kaluston myöhemmälle käyttötärpeelle ei aina ole takuita. Myös niistä saatava tarpeeksi suuri tuotto on epävarmaa. Kalliit investoinnit saa nostaa tarjottavan palvelun hintaa liikaa, sillä hintojen pitää pysyä kilpailukykyisinä, jotta yrityksen on mahdollista voittaa kilpailutus ja solmia sopimuksia, joita varten autoja ylipäätään tarvitaan.

Neljännessä vaiheessa yritys laskee investointilaskelmien avulla hankintojen kannattavuutta ja mikäli vaihtoehtoja on useita, asetetaan ne paremmuusjärjestykseen. Myös epävarmuustekijät tulee tässä vaiheessa ottaa huomioon ja linja-autoliikennöinti alan yritykset joutuvat erityisesti punnitsemaan investointien kannattavuutta ja riskejä. Seuraavassa vaiheessa yritys joutuu pohtimaan miten investointi kannatta hankkia eli millä se rahoitetaan. Missä suhteessa käytetään omaa ja vierasta pääomaa. Myös leasing-vuokraus on yksi vaihtoehto, kun ei haluta käyttää omaa rahaa tai ottaa lainaa. Linja-autoihin investoitaessa rahoitusvaihtoehtojen punnitseminen on tärkeää, sillä kaluston käyttöikä on yleensä melko lyhyt noin 5-10 vuotta. Näiden tehtyjen päätösten pohjalta investointi toteutetaan ja sitä valvotaan mahdollisesti usean eri osaston kautta. (Niskanen & Niskanen 2013.)

Investointilaskelmat

Osana investointiprosessia toimivat investointilaskelmat. Niiden avulla määritetään tuottoja ja kustannuksia sekä selvitetään investoinnin tuomia muita vaikutuksia. Linja-auto investointeihin liittyy oleellisesti investoinnin aikaulottuvuus, jonka vuoksi suoritukset on tärkeää saada keskenään vertailukelpoisiksi. (Jyrkkiö 2008.) Laskelmia voidaan hyödyntää silloin, kun halutaan arvioida hankinnan kannattavuutta tai vertailla vaihtoehtoja keskenään esimerkiksi linja-autoista saatuja tarjouksia tai niiden eri rahoitusmalleja (Ikäheimo 2011).

Investointilaskelmia varten tarvitsee tietää tiettyjä lukuja, kuten investoinnin perushankintakustannus. Linja-auton hankintakustannukseen kuuluu varsinaisen kertakustannuksen lisäksi: selvitä linja-auton hankintahintaan kuuluvat tekijät. Myös investoinnin pitoaika on oleellinen tieto näitä laskelmia tehtäessä, erityisesti nettokassavirtoja siirrettäessä vuodesta toiseen eli diskontatessa (Niskanen & Niskanen 2013). Linja-auton taloudellinen pitoaika voi riippua monesta tekijästä, yleensä se määritellään sopimusten keston, fyysisen tai taloudellisen käyttöiän mukaan. Tämän käyttöajan aikana muodostuneita myynti- ja muita tuloja kutsutaan vuotuiseksi nettokassavirraksi (Niskanen & Niskanen 2013). Linja-autoliikenteen tulot tulevat suoraan ajetusta liikenteestä ja sopimuksen toisen osapuolen maksamista korvauksista.

Laskentakorkokanta määritellään investointeihin sitoutuneen pääoman mukaan, joka ei ole ilmaista. Vieraalle pääomalle maksetaan korkoa ja omalle osinkoja sekä näiden lisäksi pääomasta maksetaan myös korkoa. Korkokantaa käytetään myös tuotto-odotusten kuvaamiseen, eli kuinka paljon yritys haluaa esimerkiksi linja-auto investoinnin tuottavan, jotta saadaan katettua siitä aiheutuneet kustannukset. (Jyrkkiö 2008.) Kuten jo aiemmin todettiin, niin linja-auto investointeihin liittyy epävarmuustekijöitä, joiden vuoksi tuottovaatimuksen tulisi olla normaalia suurempi (Ikäheimo ym. 2011).

Laskentamenetelmistä nettonykyarvon avulla voidaan laskea ennakoitujen nettokassavirtojen nykyarvo, josta on vähennetty investoinnin hankintameno, eli toisin sanoen se kuvaa investoinnin tuottamaa arvoa yritykselle. Tämä menetelmä sopii hyvin linja-autoja varten tehtäviin laskelmiin, sillä vertailukohteiden tulee olla keskenään samankokoisia. (Niskanen & Niskanen 2013.) Investoinnin takaisinmaksuaika kertoo investoinnin edullisuudesta eli niistä investoinneista, joista yritys saa pääoman nopeasti takaisin. Linja-auto investointeihin tämä ei ehkä ole se paras mahdollinen laskentatapa, sillä se ei kuvaa investoinnin kannattavuutta, koska investointi saattaa olla kannattava myös siksi, että se tuottaa pitkän aikaa. (Jyrkkiö 2008.)

Investointiprosessi Savonlinja-yhtiöillä

Savonlinja-yhtiöillä tehdään monenlaisia investointeja, aivan kuten muissakin yrityksissä. Suurin investointikohde on kuitenkin linja-autot, joita joudutaan hankkimaan toiminnan laajentuessa tai korvaamaan vanhaa kalustoa. Tällä hetkellä yhtiöillä on käytössään noin 500 linja-autoa.

Normaali käytäntö osakeyhtiössä on, että investoinnit käsitellään hallituksessa ja joistakin pienemmistä investoinneista voi toimitusjohtajakin yksin päättää. Investoinnin suuruutta määritellään yleensä suhteessa yrityksen liikevaihtoon. Yritykselle, jonka liikevaihto liikkuu sadoissa miljoonissa euroissa, voi esimerkiksi henkilöauton ostaminen olla melko pieni investointi. Pienemmän liikevaihdon omaavalle yritykselle vastaava investointi on taas melko suuri, joten se tulisi käsitellä hallituksessa. Savonlinja-yhtiöillä hallituksen muodostaa käytännössä yksi henkilö, joka on samalla yrityksen toimitusjohtaja ja omistaja. Hänellä on päätösvalta kaikissa Savonlinja-yhtiön

yksiköissä investointeja tehtäessä. Tämän ja seuraavien kappaleiden tiedot perustuvat Mika Lahden haastatteluun.

Investoinnin tarve ja hankinta

Tarve investoinnille voi syntyä yrityksessä jossain muualla kuin esimerkiksi johdon toimesta. Joillain yrityksillä voi olla oma osto-osastonsa, joka ilmoittaa tietyn hankinnan tarpeellisuudesta. Savonlinja-yhtiöillä tarve linja-autohankinnoille syntyy tavallisesti liikenne-osastolla, joko kilpailutuksen kautta tai korvaushankinnan tarpeeseen. Liikenneosasto esittää toimitusjohtajalle aloitteessaan mihin käyttötarkoitukseen auto on tulossa ja millä perusteella.

Joskus toimitusjohtaja tekee tarjouspyynnön maahantuoajalle tai myyjälle, mutta myös autojen tarjoajat ovat aktiivisia ja he lähettävät usein tarjouksia, ilman erillistä pyyntöä. Vaihtoehtoja vertaillaan keskenään ja näistä saaduista tarjouksista valitaan paras. Perusteena päätökselle on yleensä auton hinta tai sen soveltuvuus siihen nimenomaiseen käyttötarkoitukseen.

Rahoitusta mietittäessä hallintopäällikkö tekee tarvittavat laskelmat ja pyytää pankista tarjouksia, mikäli lainarahoitukselle on tarvetta. Päätös hankinnasta tehdään yhdessä toimitusjohtajan kanssa. Tavallisesti osakeyhtiöissä hallitus käsittelee ja hyväksyy tarvittavan rahamäärän ja valtuuttaa toimitusjohtajan hoitamaan tarvittavan investoinnin. Toimitusjohtaja voi myös joissakin yhtiöissä esitellä hallitukselle eri vaihtoehtoja ja suositella jotain tiettyä ratkaisua.

Investointien kirjanpitokäsittely ja verotus

Investoinnin kirjataan taseeseen ja poistetaan sitten poistosuunnitelman mukaisesti. Poistot kirjataan yritykselle kuluksi. Savonlinja-yhtiöt käyttävät poikkeuksellisesti melko lyhyitä poistoja ja linja-autot poistetaan tasapoistoina yleensä viidessä vuodessa. Tavallisesti vastaavien hankintojen poisto aika on noin kymmenen vuotta. Jos on kyse rakennuksista poistoajat voivat liikkua useissa kymmenissä vuosissa, kun taas pienemmät hankinnat, kuten atk-laitteet poistetaan noin kolmessa vuodessa.

Rahoitusyhtiön rahoituksella hankittu esimerkiksi leasingauto on rahoitusyhtiön taseessa. Vuokraavalle yritykselle kirjanpitoon merkitään kuluksi siitä aiheutuneet vuokra kustannukset. Savonlinja-yhtiöillä tällaisia leasingautoja ei ainakaan vielä tällä hetkellä ole olemassa. Tilinpäätöksessä tämä käytäntö näkyy ainoastaan tuloslaskelmassa vuokrakuluina.

Tilinpäätöstiedoissa kassasta maksettu hankinta näkyy vastaavaa puolella, käyttöomaisuuden alla, jossa on vielä kohta linja-autot. Ja mikäli investointi on maksettu suoraan kassasta, lähtee se myös sieltä pois. Kirjatut poistot pienentävät taseen arvoa ja ne näkyvät myös tuloslaskelmassa kuluina.

Linja-auto investoinnit sisältävät arvonalisäveron, yleisen verokannan mukaan. Yrityksille tämä on monesti läpikulkuerä, sillä ne voidaan vähentää omasta myynnistä. Investoinnit eivät itsessään suoranaisesti aiheuta yritykselle muita verovaikutuksia. Savonlinja-yhtiöille on ostettu kalustoa myös ulkomailta, tällä ei kuitenkaan ole vaikutusta kirjanpito käsittelyyn tai tilinpäätökseen.

Linja-autojen jälkimarkkinat

Savonlinja-yhtiöillä osa yhtiön käytöstä poistuvista autoista menee vaihdossa ja osa menee ihan romuttamolle. Lahden (2014) mielestä linjaliikenteen toimialalla kunnollisia toimivia jälkimarkkinoita ei juuri ole olemassa. Linja-autojen markkina-arvo tippuu paljon nopeammin kuin esimerkiksi tavallisten henkilöautojen. Käytetyllä linja-autolla, jolla on vielä elinkaarta jäljellä, ei oikeastaan löydy käypää markkinahintaa.

Yksi iso tekijä joka vaikuttaa jälkimarkkinoiden hankaluuteen, on tällä hetkellä vallitsevat päästömääräykset. Näitä määräyksiä myös noudatetaan kilpailutuksessa eli vanhalla liikapäästöisellä autolla ei tee kilpailutilanteessa mitään. Lahti toteaaakin, että kaupallista liikennettä vanhemmilla autoilla on hankala harjoittaa. Satunnaisia ostajaryhmiä ovat esimerkiksi urheiluseurat. Nämä markkinat ovat kuitenkin heikot, eikä ostajia ole helppo löytää.

Joskus myös saattaa olla sellainen tilanne, että on lyhyt sopimus, jota varten on hankittu uudet autot ja toiminta kilpailutetaan uudelleen jo kolmen vuoden kuluttu, jolloin ajoa voitaisiin vielä jatkaa samoilla autoilla. Tässä tilanteessa uuden kilpailutuksen

voittaja saattaa haluta ostaa edelliseltä liikennöitsijältä nämä käyttöikä omaavat autot itselleen. Tämä käytäntö ei kuitenkaan ole kovin yleistä, mutta näinkin on voinut joskus tapahtua.

4.4 Investoinnit taloushallinnon näkökulmasta

Investoinnin vaikutukset näkyvät yrityksen taloushallinnon näkökulmasta monessa tilanteessa, esimerkiksi yrityksen johdossa rahoituksen ja investointiprosessin osalta sekä kirjanpidossa. Seuraavassa selvitetään näitä näkökulmia linja-auto liikenteen kannalta.

Investoinnin rahoittaminen

Linja-autot ovat monessakin mielessä melko haasteellisia investointeja. Tämän takia niiden rahoitukseen liittyvät kysymyksetkin ovat vaikeita. Ensinnäkin investoinnit vievät paljon yrityksen pääomaa, oli se sitten vierasta tai omaa. Omat haasteensa tuovat myös lyhyet sopimukset, joiden takia hankintoja joudutaan tekemään mahdollisesti useammin kuin ehkä muuten olisi tarpeellista. Uusia autoja joudutaan ehkä hankkimaan ennen kuin edellisiääkään on ehditty poistaa.

Omaa pääomaa voidaan kutsua edulliseksi rahaksi, mutta senkin käytöllä on vaikutuksia yrityksen talouteen ja myös sillä on hintansa. Erityisesti osakeyhtiössä tuotto-odotukset eivät koske pelkästään yrityksen johtoa, vaan myös muita osakkeenomistajia. (Kinkki & Lehtisalo 1997.) Oma pääoma voi siis olla sijoitetun pääoman lisäksi tuloperusteista (Knüpfer & Puttonen 2012). Tuloja linja-liikennettä harjoittavaan yritykseen saadaan lippumyynnistä ja sopimusten tuomista korvauksista. Tämä voi olla hyvä rahoituskeino investoinneille, sillä se on helposti saatavilla, eikä sen käytöstä synny enää uusia kustannuksia yritykselle. Nämä tulot voivat kuitenkin vaihdella kausittain ja niiden käyttö rajaa myös muita hankintoja.

Vieraan pääoman käyttö voi olla monelle pienemmälle liikennöitsijälle ainoa vaihtoehto rahoittaa investointeja. Jos yrityksen tulorahoitus ei ole riittävää ja oman pääoman käyttäminen tulisi liian kalliiksi. Ja kuten Kinkki ja Lehtisalo (1997) kirjoittavat, niin lainan saaminen vaatii kuitenkin takauksia tai kiinnityksiä vakuudeksi velan takaisinmaksusta. Vieraasta pääomasta maksettavat korot ovat myös verolainsäädän-

nön mukaan vähennyskelpoisia. Tämä tuo siinä suhteessa osinkoja maksavalle yritykselle verohyötyä, että verot maksetaan korkojen maksun jälkeen, mutta osingot vasta veronmaksun jälkeen (Knüpfer & Puttonen 2012).

Myös muut rahoitusyhtiöiden tarjoamat rahoituskeinot voivat osoittautua hyödyllisiksi yrityksille. Leasingvuokrausta käytetään yleisesti koneiden ja muun käyttöomaisuuden hankinnassa (Holmström 2007). Se on joustava keino hankkia auto sellaiselle ajanjaksolle kun on tarve. Yrityksen ei tarvitse miettiä auton arvonalentumista eikä sitä mitä autolle tapahtuu sopimuskauden päätyttyä. Leasingrahoitus on siinäkin mielessä hyvä vaihtoehto, koska yrityksen toiminnan tarkoituksena ei ole sitoa pääomaa investointeihin ja haalia omaisuutta. Myös tästä aiheutuneet menot jakaantuvat pidemmälle aika välille. (Kinkki & Lehtisalo 1999.) Liikennöinti yritys pystyy esimerkiksi vuokraamaan tarvitsemansa auton jonkin solmitun sopimuksen mukaisesti sen määrittelemälle ajanjaksolle. Myös osamaksu kauppa on hyvä vaihtoehto sellaiselle yritykselle jolla ei ole laittaa investointeihin suuria summia saman tien. Tästä kuitenkin seuraa lainan tapaan korkoja ja muita lisämaksuja. (Tomperi 2013.)

Kirjanpito ja verotus

Kun linja-auto ostetaan, sen hankintameno, josta vähennettynä poistot, kirjataan taseeseen aineellisiin hyödykkeisiin esimerkiksi autot tilille (Leppiniemi 1993). Mikäli hankintaan ei liittyisi tuotto-odotuksia, se vähennettäisi suoraan tilikauden kuluna (Leppiniemi & Kykkänen 2005). Tämän tyyppisissä investoinneissa tuotto-odotus on kuitenkin yleensä aina olemassa. Hankintameno saattaa sisältää muuttuvien menojen lisäksi myös joitain kiinteitä, mikäli ne ovat olennaisia suhteessa muuttuviin menoihin. Myös investointia varten otetusta lainasta syntyneet korot voidaan samalla perusteella laskea hankintamenuon. (Leppiniemi & Walden 2010.)

Verotuksen silmissä hankintamenon arvo on sama kuin kirjanpidossakin ja se sisältää silloin myös samat kustannukset. Verotettavan tulon määrään vaikuttavat tietyt kirjanpidon toimenpiteet, kuten menojen aktivointi ja kulujen kirjaaminen. (Leppiniemi & Walden 2010.) Investoinnin kulut eli poistot vähentävät tuloslaskelman kautta tilikauden tulosta. Linja-autot poistetaan yleensä noin kymmenessä vuodessa tasapoistoina taloudellisen pitoajan perusteella. Suoraan kassasta maksettu investointi tietysti myös vähennetään sieltä.

Mikäli linja-auto hankittaisiin leasing-vuokrauksella, jää käyttöomaisuus rahoitusyhtiön omaisuudeksi (Holmström 2007). Liikennöinti yrityksen kirjanpidossa tämä näkyisi tavallisina vuokramenoina. Tilinpäätöksen liitetietoihin tulee määrittää vuokrien nimellisarvo ja eritellä vuokrat alkaneella että seuraavalla kaudella maksettaviin menoihin. (Tomperi 2013.) Nämä vuokratustannukset eivät nosta velkaisuusastetta ja ne ovat yrityksen verotuksessa vähennyskelpoisia (Holmström 2007).

5 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimusongelman selvittämiseksi on kehitetty erilaisia tutkimusmenetelmiä joiden pääajit ovat kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen. Kvalitatiiviselle on olemassa erilaisia alatutkimusmenetelmiä, joita voidaan hyödyntää erityyppisten tutkimusten suorittamiseen. (Kananen 2013.)

5.1 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus on yleensä kestoaltaan pidempi kuin kvantitatiivinen eli tilastollinen tutkimus. Laadullinen tutkimus seuraa mukana koko tutkimusprosessin ajan ja voi muuttua sen matkan aikana. Luonteeltaan laadullinen tutkimus on avoin ja sitä varten tehty mahdollinen suunnitelma ei ole aina kovin paikkaansa pitävä sen muutosherkkyyden vuoksi. Myös tutkimusongelma voi muuttua tutkimusprosessin edetessä ja näin ollen myös aineistoa saatetaan joutua muuttamaan tarpeen vaatiessa. Tästä johtuen myöskään tutkimusvaiheita ei ole helppo jakaa selkeisiin vaiheisiin. (Eskola & Suoranta 1999, 13–16.)

Tutkimusmenetelmä on keino saada vastaus tutkimusongelmaan, jonka taustalla voi olla monia syitä miksi jotain halutaan selvittää, esimerkiksi jonkin asian kehittäminen. Laadullinen tutkimus pyrkii löytämään jollekin ilmiölle selityksen, kun taas määrällinen tutkimus soveltaa jo valmiiksi olemassa olevaa teoriaa tutkittavaan ilmiöön. Kvantitatiivinen tutkimus perustuu osaltaan kvalitatiiviseen tutkimukseen. Määrällisessä tutkimuksessa pyritään usein yleistämään, kun taas laadullisessa pyritään ymmärtämään ilmiötä tapauskohtaisesti. Laadulliselle tutkimukselle onkin useita alalajeja, joista yksi on tapaustutkimus (case-tutkimus). (Kananen 2013, 22—26.)

Laadulliseen tutkimukseen tietoa kerätään yleensä haastattelujen avulla, jotka ovat luonteeltaan melko vapaamuotoisia ja avoimia. Tarkkojen kysymysten esittäminen on hankalaa, koska tutkittavaa ilmiötä ei tunneta vielä kovin hyvin. Haastattelu on luonteeltaan enemmänkin keskustelun omaista, tätä tapaa kutsutaan teemahaastatteluksi. Määrällisen tutkimuksen kysymykset ovat tarkempia ja myös vastausvaihtoehtoja on rajattu. Laadullisen tutkimuksen avulla kerätty aineisto on enemmän tekstiä ja muita dokumentteja, kun taas määrällisessä saadut tulokset ovat pääasiassa lukumuotoisia. Yhteistä näissä on kuitenkin se, että saatuja tuloksia yleensä tulkitaan myös sanallisesti. (Kananen 2013, 26-27.)

Edellä mainitut ilmiöt tulevat hyvin esille omassa tutkimuksessani. Tietoa tutkimusta varten on kerätty melko vapaamuotoisen haastattelun avulla sekä hankittu jo olemassa olevaa aineistoa tukemaan tutkimuksia. Tutkimuksellani on myös tapaustutkimuksen piirteitä. Tutkimukseni sopii hyvin laadullisen tutkimuksen tuntomerkkeihin, sillä se on todella seurannut mukana tämän prosessin ajan ja myös muutoksia on tullut matkan varrella jonkin verran. Tutkimusongelmani on myös muuttanut muotoaan prosessin edetessä ja on siksikin laadullinen että siihen haettava vastaus pyrkii selittämään tiettyä ilmiötä. Valmistu jo olemassa olevaa tietoa ei oikeastaan ole olemassa, eikä kysymykseenkään ole oikeastaan oikeaa tai väärää vastausta. Tutkimukseni on enemmän kyseistä tapausta pohdiskelleva ja käyttää pohdintojen tukena laskelmia sekä muuta teoria tietoa.

5.2 Opinnäyteyön aineisto ja sen analysointi

Aineistona toimii pääosin haastattelu, joka tehtiin 29.3.2014 Savonlinja Oy:n hallintojohtajalle Mika Lahdelle. Haastattelin häntä, koska hänellä on monipuolisesti tietoa yhtiöstä sekä siellä tehtävistä investoinneista. Haastattelua varten oli laadittu käsiteltävät teemat, joiden mukaisesti keskustelu eteni ja myös paljon uusia asioita tuli ilmi. Haastattelun teemoina toimivat seuraavat kysymykset:

1. Linja-autojen hankintaan liittyvä investointiprosessi. Miksi investoidaan ja kuinka prosessi teillä etenee? Mistä investoinnin tarve syntyy?
2. Investointien rahoittaminen. Miten investoinnit on pyritty rahoittamaan? Tehdäänkö millaisia investointi- tai rahoituslaskelmia?

3. Kuinka investoinnit käsitellään kirjanpidossa ja mitä verollisia vaikutuksia niillä on?
4. Millaiset jälkimarkkinat linja-autoille on olemassa? Mitä autoille tapahtuu sopimusten päätyttyä?
5. Tilausliikenteen kilpailukyky. Kuinka paljon tilausliikenteellä on vaikutusta liikevaihtoon ja toimintaan yleisesti? Millaisilla autoilla ajetaan?

Teemat perustuivat osittain jo kirjoittamaani teoriaan, mutta osittain myös toimeksiantajalta aiemmin saatuihin tietoihin. Täydentävää tietoa olen saanut koko tutkimusprosessin ajan keskustelujen muodossa sekä sähköpostin välityksellä. Haastattelun teemat liitettiin teoriaan ja johtopäätöksissä otetaan myös huomioon haastattelun avulla selvitettyjä investointeihin ja niiden rahoittamiseen liittyviä seikkoja.

Haastattelun perusteella laadittiin leasingtarjous esimerkki ja saatiin paljon yleistä tietoa koskien sopimusehtoja. Tutkimusta varten käytössäni minulla on myös Savonlinja Oy:n vuoden 2012 tilinpäätös tiedot, joita hyödynnän monessa kohdassa. Näistä saatujen lukujen avulla tutkin investointien kannattavuutta ja niiden vaikutuksia yrityksen talouteen. Tilinpäätöksen lukuja tulkitsen muutamilla taloudellista tilannetta kuvaavilla tunnusluvuilla. Näitä lukuja käytän myös investointilaskelmissani. Tilinpäätöksen lukuja on laskelmissa pyörästetty, jotta niiden tulkitseminen ja lukeminen olisi helpompaa.

6 LINJA-AUTON RAHOITTAMINEN

Tutkimuksessani on oletettu yrityksellä olevan kaksi potentiaalista rahoitusvaihtoehtoa, leasing-vuokraus ja kassaosto. Tutkimuksessani arvioin niiden vaikutuksia tilinpäätökseen ja sitä kautta yhtiön kannattavuuteen sekä muihin tunnuslukuihin. Pyrin selvittämään onko toinen rahoitusmalli parempi ja kannattavampi kuin toinen, huomioiden myös jäännösarvon ja jälkimarkkinoinnin. Myös rajoittavat sopimukset tulee ottaa huomioon erityisesti kaluston käyttöikää arvioitaessa.

6.1 Tilinpäätöksen analysointi

Savonlinja-yhtiöiden tilinpäätöksen mukaan yhtiöllä on autoja yhteensä 11 379 455,10 euron arvosta. Autojen suunnitelman mukainen poistoaika on viisi vuotta ja yhteensä

vuonna 2012 poistoja autoista oli tehty 3 268 960, 89 euron arvosta. Yhtiön liikevaihto oli 27 759 939,74 euroa ja voittoa se teki 66 833,51 euroa. Näiden ja muiden tilinpäätöksen lukujen perusteella voidaan arvioida yhtiön tämän hetkistä talouden tilannetta muutamien tunnuslukujen avulla.

Tilinpäätöksestä luettavat tunnusluvut

Liikevoittoprosentti kuvaa liikevaihdon osuutta mikä on jäänyt jäljelle liiketoiminnan kulujen vähentämisen jälkeen. Liikevoittoprosentti lasketaan jakamalla liikevoitto liikevaihdolla:

$$\text{Liikevoitto} - \% = \frac{254\,000}{27\,760\,000} * 100 = 0,9 \%$$

Oman pääoman tuottoprosentti (ROE) kuvaa yrityksen kannattavuutta, se kertoo yrityksen omalle pääomalle kertyneen tuoton. Tuottoprosentti lasketaan niin, että nettotulos jaetaan omalla pääomalla:

$$\text{ROE} = \frac{100 * 67\,000}{22\,386\,000} = 0,3 \%$$

Laskelman mukaan oman pääoman tuottoprosentti olisi 0,3. Arviointiasteikon mukaan prosenttiosuuden ollessa alle viisi prosenttia, arvioidaan nettotuloksen taso heikoksi.

Investointien tuottoaste (ROI) eli sijoitetun pääoman tuotto- % kertoo investointien kannattavuudesta ja voidaan käyttää investointien välisessä vertailussa eli mikä investointi tuo parhaan voiton suhteessa sitoutuneeseen pääomaan. Tuottoasteen kaavassa tulos ennen satunnaisia eriä jaetaan taseen loppusummalla eli investointeihin sitoutuneella pääomalla:

$$\text{ROI} = \frac{343\,000}{31\,629\,000} * 100 = 1,1 \%$$

Omavaraisuusaste mittaa yrityksen vakavaraisuutta, se selvittää kuinka suuri osuus yrityksen toiminnasta on katettu omalla pääomalla. Tunnusluku saadaan siten, että oma pääoma jaetaan taseen loppusummalla:

$$\text{Omavaraisuusaste} = \frac{22\,386\,000}{31\,629\,000} * 100 = 70,8 \%$$

Yhtiön omavaraisuusasteeksi saatiin 70,8 prosenttia. Tunnusluvun tulisi pysytellä mahdollisimman suurena, jotta yritys pystyisi selviämään pitkän tähtäimen sitoumuksista ja sietämään tappiollisia kausia.

Quick ratio kuvaa yrityksen maksuvalmiuden kehittymistä ja se saadaan jakamalla taseen vastaavaa puolen lyhytaikaiset saamiset taseen vastattavaa puolen lyhytaikaisella vieraalla pääomalla:

$$\text{Quick ratio} = \frac{9\,590\,000}{7\,296\,000} = 1,3$$

Tunnusluvun arviointiasteikon mukaan tuloksen ollessa suurempi kuin 1, on maksuvalmiuden taso hyvä.

Current ratio on hyvin samantyylinen edelliseen tunnuslukuun verrattuna, mutta se tutkii maksuvalmiutta hieman pidemmällä aikavälillä. Tulos saadaan jakamalla vaihto-omaisuus, lisätynä lyhytaikaisilla saamisilla, lyhytaikaisella vieraalla pääomalla:

$$\text{Current ratio} = \frac{747\,000 + 9\,590\,000}{7\,296\,000} = 1,4$$

Arviointiasteikon mukaan tulos 1-2 saa arvion tyydyttävä.

6.2 Leasingin ja oston vertailu

Analysoitavaksi on laadittu esimerkki mahdollisesta leasingtarjouksesta. Oheisessa taulukossa (taulukko 3) on esitetty tarjouksessa yleensä ilmenevät asiat eli hinta, vuokra-aika ja korko. Näitä tietoja käytetään tulevisissa laskelmissa.

TAULUKKO 3. Leasingtarjous esimerkki

Ajoneuvo	Volvo linja-auto
Hankintahinta	220.300 € + alv
Korko	4,35 % p.a.
Leasingaika	60 kk (5 vuotta)
Jäännösarvo	25,20 % (55 515,60 € + alv)

Leasingajan toinen vaihtoehto olisi ollut 72 kuukautta eli kuusi vuotta, mutta koska Savonlinjalla autot normaalisti poistetaan viidessä vuodessa, päädyttiin käyttämään 60 kuukautta eli viittä vuotta. Tämän tarjous esimerkin mukaan jäännösarvosta vastaa rahoitusyhtiö.

Tämän tyyppisten investointien luonteen vuoksi ei perinteisten investointilaskelmien kaavoja voida suoraan käyttää, vaan niitä on pitänyt hieman soveltaa. Seuraavissa laskelmissa on sovellettu annuiteettimenetelmän periaatteita ja apuna on käytetty Excel-ohjelmaa ja sen kaavoja. Annuiteettimaksu (taulukko 4) on saatu Excelin MAKSU-funktion avulla, niin että tarvittaviin kohtiin on sijoitettu oikeat luvut.

Korko on siis kuukausittainen korko ja kaudet yhteensä ovat kaikki tulevat maksu kuukaudet. Nykyarvo on hankinnan tämän hetkinen arvo eli hankintahinta. Tuleva arvo on jäännösarvo ja laji kohtaan merkitty ykkönen esittää maksujen maksamisajan kohtaa. Lajin tarkoittaa sitä milloin maksu erääntyy, eli sen ollessa yksi maksut erääntyvät kauden alussa ja jos laji on nolla, ne erääntyvät kauden lopussa.

TAULUKKO 4. Annuiteettimaksun laskeminen

Korko p.a.	4,35 %
Laina-aika (v)	5
Maksuerät/vuosi	12
Kaudet yht	60
Pääoma	220 300,00
Jäännösarvo	-55 515,60
Etu/jälki	1
Annuiteettimaksu	3250,30

Annuiteettimaksu kuvaa siis kuukausittain maksettavaa vuokraa, jossa on huomioitu vuosittainen tai kuukausittaiseksi muutettu korko. Seuraavaksi vertaillaan annuiteettimaksua kassaostoon (taulukko 5) ja sen lisäksi sitä verrataan myös pankin lainaan.

Tässä voidaan nähdä eri rahoitusvaihtoehtojen vuosittaisia kustannuksia ja niiden väliset erot.

TAULUKKO 5. Rahoitusvaihtoehtojen vertailu

Menot / vuosi	Leasing vuokra	Kassaosto	Pankkilaina (korko 2 % p.a.)
Vuokra	-39 004 sis. korot		
Korot			-4406
Poistot		-44 060	-44 060
Erotus vuokraan nähden		5056	9462

6.3 Leasingin ja oston väliset erot kirjanpidossa

Tässä luvussa käyttämäni luvut perustuvat Savonlinjan vuoden 2012 tilinpäätökseen ja jo edellisessä kohdassa käsittelemääni esimerkki tarjouksen tietoihin. Tarkoituksena on tutkia kahden vaihtoehdon, omalla pääomalla tehdyn oston ja leasingvuokrauksen, eroja ja vaikutuksia kirjanpidossa, niin tuloslaskelmassa kuin taseessa. Vertailun vuoksi molempia tapahtumia on esitetty taulukoissa, joista nähdään investoinnin vaikutukset kirjanpidossa viiden vuoden ajan. Oheisissa taulukoissa kuvataan kassaoston ja leasingvuokrauksen vaikutuksia tilinpäätöksessä. Taulukoiden lukemisen selkiyttämiseksi ne tilit, joihin investoinnilla on ollut suoraa vaikutuksia, on merkitty sinisellä värillä.

Kassaosto kirjanpidossa

Osto on tässä tapauksessa maksettu suoraan kassasta ja siihen liittyy tuotto-odotuksia. Ostettu auto on sovittu poistettavaksi viidessä vuodessa tasapoistoin. Oheisessa taulukosta (taulukko 6) nähdään hankinnan menojäännös sekä vuotuiset poistot viiden vuoden ajan.

TAULUKKO 6. Ostetun auton menojäännös

	Menojäännös ennen poistoa	Tilikauden poisto	Menojäännös poiston jälkeen
1.vuosi	220300	44 060	176 240
2.vuosi	176 240	44 060	132 180
3. vuosi	132 180	44 060	88 120
4. vuosi	88 120	44 060	44 060
5. vuosi	44 060	44 060	0

Kassaoston vaikutukset (taulukko 7) tuloslaskelmassa näkyvät suunnitelman mukaisina poistoina, jolla on vaikutuksia myös liikevoittoon ja muihin tuloksiin.

TAULUKKO 7. Tuloslaskelma: kassaosto

100 000 euroa	0. vuosi	Viennit	1. vuosi	2. vuosi	3. vuosi	4. vuosi	5. vuosi
Liikevaihto	27 760		27 760	27 760	27 760	27 760	27 760
Suunnitelman mukaiset poistot	3 679	44	3 723	3 767	7 490	11 257	18 747
Autoleasing	0		0	0	0	0	0
Liikevoitto	254		210	166	122	78	34
Rahoitustuotot ja kulut	89		89	89	89	89	89
Tulos ennen satunnaisia eriä ja veroja	342		298	254	210	166	122
Tulos ennen veroja	295		251	207	163	119	75
Tilikauden voitto/tappio	67		23	-21	-65	-109	-153
Tase							
100 000 euroa	0. vuosi	Viennit	1. vuosi	2. vuosi	3. vuosi	4. vuosi	5. vuosi
Uudet		220	176	132	88	44	0
Rahat ja pankkisaamiset	1 368	- 220	1 148	1 148	1 148	1 148	1 148
Vastaavaa yhteensä	31 629		31 585	31 541	31 497	31 453	31 409
Oma pääoma	22 386		22 386	22 386	22 386	22 386	22 386
Vastattavaa yhteensä	31 629		31585	31 541	31 497	31 453	31409

Taseessa (taulukko 7) kassaoston vaikutukset näkyvät aineellisissa hyödykkeissä ja siitä voidaan nähdä vuosittain tehtävän poiston vaikutukset. Koska investointi maksetaan suoraan kassasta, näkyy tämä myös rahat ja pankkisaamiset -tilillä jo heti ensimmäisenä vuonna vähennettynä tilin saldosta. Vastattavaa puolen vaikutukset siirtyvät tuloslaskelmasta, jolloin vastaavaa ja vastattavaa puolten tulisi olla yhtä suuria.

Myös Elinkeinoverolain mukaiset (EVL) poistot voitaisiin tehdä. Tämän tuomat vaikutukset näkyisivät tuloslaskelmassa poistoeron muutoksena ja taseessa kertyneenä poistoerona. Taseeseen kertynyt poistoero on muodostunut seuraavasti:

Vuosi	Tasapoisto	EVL	Poistoero	kertynyt poistoero
1	44 060	55075	-11 015	-11 015
2	44 060	41 306	2 754	-8 261
3	44 060	30980	13 080	4 819
4	44 060	23235	20 825	25 644
5	44 060	17426	26 634	52 278

Leasingvuokrat kirjanpidossa

Oheisessa taulukossa (taulukko 8) siirrytään seuraamaan leasingvuokran vaikutuksia tilinpäätökseen. Leasing-vuokrat näkyvät tuloslaskelmassa autoleasing tilillä, joka on siis vuokra tili. Näiden vuokrien vuokrasopimuksessa määritetyt nimellismäärät tulee esittää tilinpäätöksen liitetiedoissa, eriteltynä myös tällä kaudella maksettaviin ja seuraavalla kaudella maksettaviin vuokriin. Vuokraamisella ei ole vaikutuksia suunnitelman mukaisiin poistoihin. Vuokriin liittyen maksetaan myös korkoa, joka kirjanpidossa merkitään erikseen rahoitustuotot ja kulut-tilille.

TAULUKKO 8. Tuloslaskelma: käyttöleasing-vuokra

100 000 euroa	0. vuosi	Viennit	1. vuosi	2. vuosi	3. vuosi	4. vuosi	5. vuosi
Liikevaihto	27 760		27 760	27 760	27 760	27 760	27 760
Suunnitelman mukaiset poistot	3 679		3 679	3 679	3 679	3 679	3 679
Autoleasing	0	- 36	-36	-36	-36	-36	-36
Liikevoitto	254		218	182	146	110	74
Rahoitustuotot ja kulut	89	-3	86	83	80	77	74
Tulos ennen satunnaisia eriä ja veroja	342		303	264	225	186	147
Tulos ennen veroja	295		256	217	178	139	100
Tilikauden voitto/tappio	67		28	-11	-50	-89	-128
Tase							
100 000 euroa	0. vuosi	Viennit	1. vuosi	2. vuosi	3. vuosi	4. vuosi	5. vuosi
Uudet	0		0	0	0	0	0
Rahat ja pankkisaamiset	1 368	-39	1 329	1290	1251	1 212	1173
Vastaavaa yhteensä	31 629		31590	31 551	31 512	31 473	31 434
Oma pääoma	22 386		22 386	22 386	22 386	22 386	22 386
Vastattavaa yhteensä	31 629		31 590	31 551	31 512	31 473	31 434

Autoleasing-tilille merkitty summa on saatu seuraavasti: $3250 \cdot 12 = 39\,000$. Tästä luvusta on eritelty korot omalle tililleen ja loput autoleasing-tilille. Taseessa nämä molemmat kulut on vähennetty vastaavaa puolelta rahat ja pankkisaamiset-tililtä. Vastattavaa puolella muutos näkyisi omassa pääomassa, jonne edellisen tilikauden voitto tai tappio siirrettäisiin, näin molempien yhteensä summa olisi sama. Näissä esimerkki taulukoissa ei kuitenkaan ole kiinnitetty huomiota kuin sellaisiin tileihin, joihin tapahtuma kirjataan suoraan. Näiden tapahtumien vaikutuksia tuloveroon ei ole myöskään huomioitu.

Vaikutukset tunnuslukuihin

Seuraavaksi vertaillaan näiden kahden edellä käsitellyn rahoitusmuodon vaikutuksia yrityksen tunnuslukuihin. Oheisiin taulukoihin (taulukko 9, taulukko10) on laskettu liikevoittoprosentti, oman pääoman tuottoprosentti, sijoitetun pääoman tuottoprosentti ja Quick ratio. Kaikki tunnusluvut on laskettu edellisvuoden lisäksi seuraaville viidelle vuodelle, jotta vaikutuksia voidaan tutkia koko investoinnin käyttöiän ajan.

TAULUKKO 9. Tunnusluvut: kassaosto

Tunnusluvut	0.vuosi	1.vuosi	2.vuosi	3.vuosi	4.vuosi	5.vuosi
Liikevoitto-%	0,9 %	0,8 %	0,7 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %
Oman pää- oman tuotto-%	0,3 %	0,1 %	-0,05 %	-0,2 %	-0,4 %	-0,6 %
Sijoitetun pää- oman tuotto-%	1,1 %	0,94 %	0,81 %	0,67 %	0,53 %	0,39 %

TAULUKKO 10. Tunnusluvut: leasingvuokraus

Tunnusluvut	0.vuosi	1.vuosi	2.vuosi	3.vuosi	4.vuosi	5.vuosi
Liikevoitto-%	0,9 %	0,8 %	0,7 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %
Oman pää- oman tuotto-%	0,3 %	0,1 %	-0,05 %	-0,2 %	-0,4 %	-0,6 %
Sijoitetun pää- oman tuotto-%	1,09 %	0,96 %	0,84 %	0,71 %	0,59 %	0,32 %

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Investointilaskelmat on kehitetty tukemaan investointipäätöksiä ja niihin liittyviä rahoituskysymyksiä. Ne ovat kuitenkin vain suuntaa-antavia apuvälineitä, sillä ne eivät kerro kaikkea investoinnin kannattavuudesta. Kannattavuuteen liittyy usein myös paljon sellaisia ulkoisia tekijöitä, jotka eivät ole mitattavissa tai niitä on vaikea ennakoida. Tunnuslukuja tutkittaessa nähdään, että investoinnin tulisi olla melko suuri suhteessa yrityksen liikevaihtoon, jotta sillä olisi merkittäviä muutoksia. Mikäli yrityksellä on terve pääoma rakenne, ei siihen vaikuta pienempien investointien rahoitusvalinnat.

Leasingvuokraus voi olla jollekin yritykselle ainoa vaihtoehto, mikäli tarvittavaa omaa pääomaa ei ole tarpeeksi investoinnin ostamiseen, eikä vierasta pääomaa joko saada tai haluta ottaa. Laitteen tai kaluston vuokraaminen voi olla järkevää esimerkiksi silloin, kun tiedetään laitteelle olevan käyttöä vaikka vain vuodeksi, jonka jälkeen se olisi yritykselle hyödytön. Investoinnin rahoituksesta päättämiseen vaaditaan laajaa asiantuntevuutta niin yrityksen talouden, kirjanpidon kuin rahoituksenkin osalta. Päätöksestä vastaavien henkilöiden tulee erityisesti olla perillä yritys- tai toimialakohtaisesti vaikuttavista tekijöistä.

7.1 Tutkimustulosten analysointi

Edellä tehtyjen laskelmien perusteella saatiin joitakin vertailukelpoisia tuloksia. Nämä tulokset ovat hyvin pelkistettyjä, eivätkä ne anna kokonaisvaltaista kuvaa yksinään. Linja-autojen investointiin liittyviä rahoituskysymyksiä voidaan siis vertailla pelkistetysti muun muassa annuiteettimenetelmää soveltaen. Helpoiten nämä laskut voi tehdä Excelin avulla, sinne saadaan valmiit kaavat ja taulukot, joita yritys voi käyttää pohjana ja muuttaa sinne tietoja aina tapauskohtaisesti. Myös Savonlinja-yhtiöillä tällainen on käytössä.

Leasingtarjous esimerkkiä tutkittaessa laskettiin ensin annuiteettimaksu, jota vertailtiin kassaoston ja pankkilainan vuotuisiin kustannuksiin. Vertailun perusteella voidaan sanoa, että leasingvuokra tässä tapauksessa olisi edullisempi vaihtoehto. Leasingvuokraus on yritykselle kuitenkin eräänlaista lainaa, joka tuo mukanaan ylimääräisiä menoja kuten korkokulut. Vaikka rahoitusvaihtoehtojen vertailusta saadaan sellainen käsi-

tys, että vuokraamisen vuosittaiset kustannukset olisivat edullisemmat kuin muiden vaihtoehtojen, lopputilanne vuokraamisen osalta on kuitenkin se, että vuokrakauden päätyttyä yritykselle ei jää autosta mitään arvoa. Ostettaessa taas investoinnilla todennäköisesti on vielä sopimuskauden päätyttyäkin jotain arvoa yritykselle.

Kun tarkastellaan tarkemmin ostamisen ja vuokraamisen vaikutuksia kirjanpidossa, voidaan huomata, että molemmat tavat vaikuttavat niin tuloslaskelmaan kuin taseeseenkin. Kassaoston vaikutukset näkyvät tuloslaskelmassa poistoina ja samoin taseessa. Mikäli Elinkeinoverolain mukaiset poistot tehtäisiin, näkyisivät senkin tuomat vaikutukset tilinpäätöksessä. Leasingvuokrauksen kulut näkyvät yhtä suurina tuloslaskelmassa ja taseessa. Nämä vaikutukset ovat kuitenkin hyvin pelkistettyjä ja todellisuudessa investoinnilla on paljon muitakin vaikutuksia. Se miten investointi vaikuttaa esimerkiksi henkilöstökuluihin tai myyntituottoihin ei pystytä tästä näkemään. Myöskään vaikutukset verotukseen eivät näiden kahden välillä ole suuria, koska molempien vuotuiset kulut niin vuokrat ja sen korot, kuin poistotkin ovat verotuksessa vähennyskelpoisia.

Edellä mainituista syistä näiden lukujen avulla lasketut tunnusluvut eivät ole täysin realistisia. Tunnuslukujen avulla voidaan saada suuntaa antava käsitys siitä, millaisia vaikutuksia erilaisella rahoituksella olisi yrityksen talouteen. Laskettujen tunnuslukujen mukaan muutokset ovat hyvin samankokoisia eli päätös oman pääoman käytöstä tai vuokraamisesta ei tässä tapauksessa juurikaan vaikuta yrityksen talouteen. Kuten saaduista prosenteista voidaan myös huomata, eivät investoinnin tuomat vaikutukset ole kovinkaan suuria, ainakaan jos ensimmäistä vuotta vertaa. Loput neljä vuotta eivät ole kovin vertailukelpoisia, sillä esimerkiksi saatavien tulojen tietojen puuttuminen vaikuttaa radikaalisti omanpääoman tuotto prosenttiin, joka menee molemmissa tapauksissa jopa miinukselle. Liikevoittoprosentti ja oman pääoman tuotto prosentti liikkuvat molemmissa tapauksissa hyvin samoissa luvuissa, ainoastaan sijoitetun pääoman tuotto prosentissa on havaittavissa hieman suurempaa eroavaisuutta.

Investointi- ja rahoituslaskelmia voi ja pitääkin tehdä, mutta yrityksessä näitä lukuja käsittelevien henkilöiden tulisi nähdä ne osana isompaa kuviota ja käyttää niitä sen mukaan hyödykseen. Erityisesti linjaliikenteen toimialalla on sellaisia suuria tekijöitä, jotka vaikuttavat investointipäätöksiin ja siinä samalla mahdollisesti rahoitukseen. Yksi tärkeimmistä asioista, joka tulee ottaa huomioon näissä päätöksissä, on se mitä

autoille tehdään sopimuskauden jälkeen. Millaisia vaihtoehtoja yrityksellä on, pystyykö se hyödyntämään kalustoa vielä johonkin muuhun tarkoitukseen vai pitääkö linja-autosta päästä sitten eroon.

7.2 Toimenpidesuosituksot

Savonlinja-yhtiöillä on monien vuosien tuoma kokemus toimialastaan ja yrityksen sisällä laaja tietämys siitä, kuinka investointi ja rahoitus asiat tulee hoitaa. Tästä tietämyksestä kertoo yrityksen pitkä historia, sillä yritys on pysynyt toiminnassa huolimatta esimerkiksi viime vuosien talouskriisistä tai muista vuosien varrella eteen tulleista toimiala muutoksista. Tutkimukseni aikana saatujen tietojen perusteella voidaan todeta yrityksen tehneen hyviä rahoitusvalintoja, eikä niihin ainakaan toistaiseksi ole kuulunut vuokraus. Tulevaisuudessa tämäkin vaihtoehto kannattaa pitää mielessä, mutta ehkä paremmin vaihtoehtona pankkilainalle. Tässä tilanteessa voitaisiin vertailla lainan ja vuokran korkojen kustannuseroja.

Oman pääoman käyttöä investointien rahoittamiseen voidaan miettiä myös sitä kautta, että jos yritys sijoittaisikin nämä rahat johonkin sijoituskohteeseen. Tämän päivän tilanne on kuitenkin sellainen, että on lähes mahdotonta sijoittaa rahojaan niin, että ne muutamassa vuodessa tuottaisivat yritykselle merkittävästi verrattuna esimerkiksi lainan korkokuluihin. Taloudellisesti vaikeina aikoina monelle yritykselle ainut vaihtoehto voi olla leasingvuokraus, mutta Savonlinja-yhtiöiden tapauksessa voin suositella oman pääoman käyttämistä rahoitusinstrumenttina, mikäli sillä siihen jatkossakin on mahdollisuus. Vieras pääoma on aina yleensä kalliimpaa, sillä siihen tulee lisää kuluja esimerkiksi pankin lainalle korkoa.

Linja-autojen huonot jälkimarkkinat ja nopea arvonalentuminen tuovat omat haasteensa investointiprosessiin. Mikäli alalle saataisiin yritysten kesken rakennettua jälkimarkkinat, voisivat yritykset investoida autoihin rohkeammin. Yksi yritysten välinen ratkaisu voisi olla kaluston vaihtaminen ja myynti keskenään. Eli aina kun liikennöintisopimus päättyy, tarjoaisi edellinen liikennöijä autojaan seuraavalle. Tässäkin ongelmaksi muodostuisi aika, eli kun sopimukset vaativat yritykseltä melko uutta kalustoa, on nykyinen kalusto parin sopimuskauden jälkeen jo melko vanhaa. Autojen nopea poistaminen täytyy siis ottaa huomioon tarjousta ja palveluitaan hinnoiteltaessa. Mitä laajempaa yrityksen toiminta on, sitä helpompi sen on löytää autoille käyttöä

myös pidemmälle ajalle, kuin vain lyhyen sopimuskauden ajaksi. Linja-autojen hyödyntäminen esimerkiksi tilausliikenteessä tai vuokraaminen muille yrityksille ovat hyviä ratkaisuja.

Yrityksen kannattaa jokainen investointi tutkia yksittäistapauksena ja puntaroida siihen sopiva rahoitusmenetelmä. Investointi- ja rahoituslaskelmat toimivat hyvänä apukeinona eri vaihtoehtoja vertailtaessa. Kysymykseen onko investointi kannattava tehdä, ei voi kuitenkaan saada näillä laskelmilla suoraa vastausta. Eniten näihin haettavaan vastauksiin vaikuttavat kilpailuttaminen ja sopimukset, joihin investoinnin tarve monesti perustuu, mutta myös sopimusten jälkeinen aika on suuressa roolissa. Sopimuksia varten linja-auto on yleensä pakko hankkia, joten varsinaista kannattavuuden laskelmia on turha tehdä, mutta eri myyjien tai maahantuojien vaihtoehtoja kannattaa vertailla rahoituslaskelmien lisäksi.

Yrityksen on hyvä sisäisesti pohtia omaa strategiaansa ja miten se esimerkiksi hoitaa autojen jälkimarkkinoinnin. Yrittääkö se hyödyntää hankintojaan sopimusten loputtua jossain muussa liikenteessä, vuokrata autoja tai yrittää myydä niitä. Yhteenvedon voidaan siis sanoa, että ei ole olemassa oikeaa tai väärää vastausta siihen miten jokin investointi tulisi rahoittaa. Laskelmat ja muut tiedot toimivat hyvinä apuvälineinä, mutta yksinomaan niiden varaan ei voi investointipäätöstä laittaa.

7.3 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi

Eskola ja Suoranta (1999) toetavat kirjassaan tutkimuksen luotettavuuden arvioinnin tärkeäksi siitä syystä, että tutkimuksen lukijat ovat monesti luonteeltaan epäileväisiä ja tarvitsevat vakuuden tutkimuksen luotettavuudesta. Tieteelliselle tekstillä luotettavuus on olennainen tekijä. Eskola ja Suoranta (1999) toteavat luotettavuuskysymyksen olevan riippuvainen myös ympäristöstään ja yleisöstä, koska heidän mielestään ”luotettavuus ei nimittäin tipu taivaasta”, vaan on yhteinen sopimus siitä mitä pidetään luotettavana ja mitä ei.

Oikeiden termien käyttäminen on luotettavuuden saamiseksi oleellista, siitä tulee lukijalle sellainen tunne, että tutkija tietää mitä on tekemässä ja tutkimus on oikeasti tehty huolella. Myös tarkka taustatyö tuovat tutkimukselle lisää uskottavuutta. Luotettavuutta pohdittaessa puhutaan ulkoisesta ja sisäisestä validiteetista. Sisäinen validiteetti

tarkoittaa pätevyyttä, jolla tarkoitetaan teorian ja tutkimusmenetelmien yhteensopivuutta. Ulkoisella validiteetilla tarkoitetaan taas teorian ja käytännön sujuvaa yhdistämistä sekä loogista yhteenkuuluvuutta. Eli kuinka hyvin teoria tukee tehtyjä johtopäätöksiä. (Eskola & Suoranta 1999, 211–216.)

Kananen (2013) kuvailee myös kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuuden olevan hankalampaa, kuin kvantitatiivisen. Tiedonkeruun onnistumien on tärkeässä osassa analyysin syvällisyydessä ja tutkijan tulisi tämä pyrkiä tekstissään todentamaan (Kananen 2013, 134). Aineisto tai sen tulkinta ei saa sisältää ristiriitaisuuksia ja sen tulee olla tarpeeksi kattava, eli se ei voi perustua vain satunnaisiin otantoihin aineistossa. Myös tutkimuksen toistettavuus arvioi sitä kuinka luotettava tutkimus on, eli kuinka hyvin seuraava aihetta tutkiva henkilö voi suorittaa saman tutkimuksen saman aineiston avulla. (Eskola & Suoranta 1999, 216–217.)

Omaa työtäni ja sen tuloksia arvioitaessa osaan ottaa nämä edellä mainitut tekijät huomioon. Myös se kuinka hyvin tulokset ja niistä tehdyt johtopäätökset vastaavat alun perin esitettyyn tutkimusongelmaan, kuvaa tutkimuksen oikeellisuutta ja luotettavuutta. Se toimii mittarina sille, kuinka hyvin tutkimus on onnistunut. (Kananen 2013, 135). Tutkimuksen tarkoituksena onkin tuottaa tietoa, jota toiset samaa asiaa pohtivat voivat käyttää hyödykseen. Tutkimus ei ole hyödyllinen kenellekään jos sitä ei voi kukaan muu toistaa tai se on muiden tekijöiden vuoksi epäluotettava, eikä sen tuloksia voida hyödyntää tämän vuoksi.

Uskon että tämä tutkimus on helposti toteutettavissa, sillä käsitelty aineisto on melko helposti saatavilla ja olen omissa laskelmissani pyrkinyt selittämään mahdollisimman tarkasti mistä ja miten luvut sinne ovat päätyneet. Tekstissäni olen myös pyrkinyt käyttämään oikeellista sanastoa ja selvittämään asiat niin, että myös ulkopuolinen aihealuetta huonosti tuntevakin niitä ymmärtäisi. Kvalitatiivisen tutkimuksen ominaispiirteisiin kuuluva aineiston niin sanottu epätarkkuus voi tuottaa hankaluuksia jonkun toisen tehdessä tutkimusta, mutta nämä ovat kuitenkin pieniä sivuseikkoja, eivätkä vaikuta esimerkiksi lukuihin tai laskelmiin, jotka ovat tarkkoja.

8 LOPETUS

Tämä tutkimus ja koko opinnäytetyöprosessi ovat olleet sekä mielenkiintoisia että haastavia. Tutkimuksen luonteen vuoksi alkuperäisen suunnitelman noudattaminen osoittautui lähes mahdottomaksi, mutta itselle annetuista aikatauluista oli kuitenkin hyötyä työn valmistumisen kannalta. Työ on ainakin lisännyt omaa ymmärrystäni investoinneista yleisesti ja erityisesti linja-autoliikenteen toimialalla. Uskon että myös työni lukijat saavat hyvän käsityksen näistä asioista ja toivon mukaan pystyvät hyödyntämään tutkimuksiani jollain tavalla.

Aloitin tämän työn tekemisen vuoden 2013 joulukuussa ja aiheen sain silloisesta harjoittelupaikasta. Kiinnostuin aiheesta osittain sen monipuolisuuden ja haasteellisuuden vuoksi. Projektina tämä työ on ollut melko muuttuvainen, mutta samalla antoisa. Tutkimusongelma on elänyt työn kehittymisen aikana jonkin verran, mutta perusajatus työllä on kuitenkin säilynyt koko projektin ajan.

Kevään 2014 aikana alkoi teoria osuuden kirjoittaminen, joka ei ollut yhtään niin hankalaa, kuin mitä olin sen ajatellut olevan. Kirjallisuutta aiheesta löytyi hyvin ja sitä oli helppo tutkia. Apuja käytännön asioihin sain opinnäytetyöni ohjaajalta, toimeksiantajalta ja heidän lisäksi myös muilta opettajilta sekä esimerkiksi toimeksiantajan kirjanpidosta sain paljon hyviä apuja. Kirjanpitoa ja itse laskelmia koskevat asiat koin toisinaan hyvinkin haasteellisiksi, mutta onneksi niihin sai hyviä neuvoja ammattilaisilta.

Työni tutkimusongelma oli miten linja-auton ostaminen tai vaihtoehtoisesti leasingvuokraus vaikuttaa yrityksen taloudelliseen tilanteeseen. Tutkin näiden kahden rahoitusvaihtoehdon vaikutuksia kirjanpidossa ja sen kautta vaikutuksia yrityksen tunnuslukuihin, kuten liikevoittoprosentti tai oman pääoman tuotto prosentti. Työni tavoitteena oli saada selville onko näiden kahden välillä suuria eroja ja mitä yrityksen tulisi ottaa huomioon valintaa tehdessään. Mielestäni tutkimukseni onnistui hyvin, vaikkakaan mihinkään yksiselitteiseen vastaukseen ei päästy. Tämä onkin tyypillistä laadulliselle tutkimukselle, jossa tuloksilla pyritään selittämään jotain ilmiötä, eikä aina saada suoranaista vastausta kysymykseen.

LÄHTEET

Alhola, Kari & Lauslahti, Sanna 2005. Taloutta johtamista varten: esimiehille ja asiantuntijoille. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Andersson, Jan-Olof, Ekström, Cege & Gabrielsson, Anders 2001. Kannattavuussuunnittelu ja –laskenta. Helsinki: Tietosanoma.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2014. Talouskatsaus. PDF-dokumentti. <http://ek.fi/wp-content/uploads/Talouskatsaus020414b.pdf>. Päivitetty: 1.4.2014. Luettu: 2.4.2014.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 1999. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Holmström, Erja 2007. Yrityksen sanakirja. Karkkila: Affilia Oy.

Ikäheimo, Seppo, Lounasmeri, Sari & Walden, Risto 2011. Yrityksen laskentatoimi. Juva: WSOY.

Jormakka, Raija, Koivusalo, Kaija, Lappalainen, Jaana & Niskanen, Mervi 2009. Laskentatoimi. Helsinki: Edita.

Jyrkkiö, Esa & Riistama, Veijo 2008. Laskentatoimi päätöksenteon apuna. Porvoo: WSOY.

Järvenpää, Marko, Länsiluoto, Aapo, Partanen, Vesa & Pellinen, Jukka 2010. Talousohjaus ja kustannuslaskenta. Helsinki: WSOYpro Oy.

Kaitila, Ville & Ylä-Anttila, Pekka 2012. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos. Kehitys ja kansainvälinen vertailu. PDF-dokumentti: <http://www.etla.fi/wp-content/uploads/2012/09/dp1267.pdf>. Päivitetty 30.1.2012. Luettu 17.1.2014.

Kananen, Jorma 2013. Case-tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kauppalehti 2014. Yritystiedot: Savonlinja Oy. <http://www.kauppalehti.fi/yritykset/yritys/savonlinja+oy/01650697>. WWW-dokumentti. Ei päivitystietoa. Luettu: 25.3.2014.

Kela 2012. Sosiaaliturvamaksu. WWW-dokumentti. <http://www.kela.fi/sosiaaliturvamaksu>. Päivitetty: 19.10.2012. Luettu: 28.4.2014.

Kinkki, Seppo & Lehtisalo, Anneli 1999. Yritystietous. Porvoo: WSOY.

Kinkki, Seppo & Lehtisalo, Anneli 1997. Yrtti 1+2+3. Porvoo: WSOY.

Knüpfer, Samuli & Puttonen, Vesa 2012. Moderni rahoitus. Helsinki: Sanoma Pro Oy.

Kotro, Mikko 2007. Yrityksen kannattavuus ja rahoitus: Aloittavan pk-yrityksen näkökulma. Helsinki: Edita Publishing Oy.

KPL = Kirjanpitolaki 30.12.1997/1336. WWW-dokumentti.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1997/19971336>. Ei päivitystietoja. Luettu: 7.4.2014.

Lahti, Mika 2014. Haastattelu 29.3.2014. Hallintojohtaja. Savonlinja Oy.

Laki elinkeinotulon verottamisesta 24.6.1968/360. WWW-dokumentti.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1968/19680360#L2>. Ei päivitystietoja. Luettu: 17.4.2014.

Leppiniemi & Walden 2010. Tilinpäätös ja verosuunnittelu. Juva: WSOY.

Leppiniemi, Jarmo & Kykkänen, Tapani 2005. Kirjanpito, tilinpäätös ja tilinpäätöksen tulkinta. Vantaa: WSOY.

Leppiniemi, Jarmo 2004. Yrittäjän verokirja. Lahti: Tietosykli Oy.

Leppiniemi, Jarmo 2009. Rahoitus. Helsinki: WSOY.

Niskanen, Jyrki & Niskanen, Mervi 2013. Yritysrahoitus. Porvoo: Edita.

Novago 2014. YT22 Investoinnin laskentaopas 2014. PDF-dokumentti.
http://www.yritystulkki.fi/files/yt22_investoinnin_laskenta_novago.pdf. Ei päivitystietoja. Luettu: 2.4.2014.

Räty, Päivi & Virkkunen, Virpi 2004. Kansainvälinen tilinpäätöskäytäntö – IFRS-raportointi. Porvoo: WSOY.

Salo, Irmeli 2013. Kilpailutus pelottaa, bussiosot romahtivat. WWW-dokumentti.
<http://www.talouselama.fi/uutiset/kilpailutus+pelottaa+bussiosot+romahtivat/a2211585>. Päivitetty: 27.10.2013. Luettu: 18.3.2014.

Savonlinja 2014. WWW-dokumentti. <http://www.savonlinja.fi/yritys/index.html>. Ei päivitystietoja. Luettu: 16.1.2014.

Suomen yrittäjät 2014a. Pk-yritysten odotukset nousivat – normaalioloihin vielä matkaa. WWW-dokumentti. <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/suomenyrittajat/a/tiedotteet/pk-yritysten-odotukset-nousivat-normaalioloihin-viela-matkaa>. Päivitetty 10.2.2014. Luettu 19.2.2014.

Suomen yrittäjät 2014b. Osakeyhtiön verotus. WWW-dokumentti.
<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/verotjarahat/verotus/osakeyhtionverotus/>. Päivitetty: 7.2.2014. Luettu: 5.4.2014.

Taloussanommat 2014. Taloussanakirja.
<http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/leasing/>. Ei päivitystietoa. Luettu: 25.3.2014.

Tilastokeskus 2013a. Rahoitusleasinghankinnat 2,1 miljardia vuonna 2012. https://stat.fi/til/rato/2012/13/rato_2012_13_2013-04-05_tie_001_fi.html. WWW-dokumentti. Päivitetty: 9.4.2013. Luettu: 25.3.2014.

Tilastokeskus 2013b. Yritysten voittoaste kasvoi, investoinnit supistuivat. WWW-dokumentti. http://www.stat.fi/til/sekn/2013/03/sekn_2013_03_2013-12-19_tie_001_fi.html. Päivitetty 19.12.2013. Luettu 27.1.2014.

Tilastokeskus 2014. Linja-autoliikenteen kustannusindeksi. WWW-dokumentti. <http://www.stat.fi/til/lalki/>. Päivitetty: 17.3.2014. Luettu: 25.3.2014.

Tomperi, Soile 2013. Kehittyvä kirjanpito. Porvoo: Edita.

Tunnusluvut 2014. Tietopalvelut Kauppalehti: Balance Consulting. WWW-dokumentti. <http://www.balancecon> <http://www.balanceconsulting.fi/tunnusluvut>. Ei päivitystietoja. Luettu: 5.4.2014.

Verohallinto 2001. Sosiaalimenojen aktivointi. WWW-dokumentti. https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Elinkeinoverotus/Sosiaalimenojen_aktivointi%2810190%29. Päivitetty: 16.3.2001. Luettu: 13.4.2014.

