



Perävaunun leasing vai omistus?

Laura Lehtonen

Opinnäytetyö, AMK

Maaliskuu 2025

Logistiikan tutkinto-ohjelma

Lehtonen, Laura

Perävaunun leasing vai omistus?

Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Maaliskuu 2025, 42 sivua

Logistiikan tutkinto-ohjelma. Opinnäytetyö AMK.

Julkaisun kieli: suomi

Julkaisulupa avoimessa verkossa: kyllä

Tiivistelmä

Suomessa maantieliikenne on merkittävin kuljetusmuoto. Suomessa tapahtuvista kuljetuksista 90 % tapahtuu maanteitse. Alalla on runsaasti kilpailua, ja yritysten koko vaihtelee yhden henkilön yrityksistä monen tuhannen työntekijän yrityksiin. Maailman poliittinen tilanne on nostanut kuluttajien kustannuksia ja lainojen korkoja, mikä puolestaan heijastuu yritysten kustannusten nousuna. Yritykset joutuvat arvioimaan tarkasti ennen suurten investointipäätösten tekemistä.

Toimeksiantajana on pieni kuljetusliike, joka harkitsee uuden kaluston hankkiminen. Tehtävänä oli tutkia heille vaihtoehtoja rahoitukseen. Vaihtoehtoina oli leasing-sopimuksen tekeminen tai pankkilainan ottaminen.

Opinnäytetyötä varten kerättiin teoriaa investoinneista, talouden tunnusluvuista ja kuljetusliikkeen kustannuksista useista eri lähteistä. Toimeksiantajayrityksen tilinpäätöstä hyödynnettiin yrityksen talouden tunnuslukujen laskemisessa. Opinnäytetyöhön on haastateltu toimeksiantajaa.

Tuloksena toimeksiantajayritykselle on laskettu nykyiset talouden tunnusluvut sekä mahdolliset muutokset eri skenaarioissa. Talouden tunnusluvut on esitelty toimeksiantajalle, ja heille on suositeltu vaihtoehtoa näiden lukujen perusteella.

Avainsanat (asiasanat)

vuokraus, tieliikenne, tunnusluvut

Muut tiedot (salassa pidettävät liitteet)

-

Lehtonen, Laura

Leasing or ownership of a trailer?

Jyväskylä: JAMK University of Applied Sciences, March 2025, 42 pages

Degree Programme in Logistics. Bachelor's thesis.

Permission for open access publication: Yes

Language of publication: Finnish

Abstract

In Finland, road transport is the most significant mode of transportation. 90 % of all transport in Finland occurs by road. The industry is highly competitive, with company sizes ranging from one-person businesses to companies with thousands of employees. The global political situation has increased consumer costs and loan interest rates, which in turn reflects in the rising costs for businesses. Companies need to carefully evaluate before making major investment decisions.

The thesis was commissioned by a small transport company considering the acquisition of new equipment. The task was to explore financing options for them. The alternatives were to enter into a leasing agreement or to take out a bank loan.

For the thesis, theory on investments, financial ratios, and transport company costs was collected from various sources. The financial statements of the client company were utilized in calculating the company's financial ratios. The client was also interviewed for the thesis.

As a result, the current financial ratios for the client company have been calculated, along with potential changes in different scenarios. The financial ratios have been presented to the client, and a recommendation has been made based on these figures

Keywords/tags (subjects)

leasing, road traffic, key figures

Miscellaneous (Confidential information)

-

Sisältö

1	Johdanto	7
2	Investoinnit	8
2.1	Investointisuunnitelma	8
2.2	Investointilaskelmat	9
2.3	Investoinninlaskentamenetelmät	10
2.3.1	Nykyarvomenetelmä	10
2.3.2	Annuieettimenetelmä.....	11
2.3.3	Sisäisen korkokannan menetelmä.....	11
2.3.4	Takaisinmaksuajan menetelmä.....	11
3	Leasign	12
3.1	Osto vai leasing.....	12
3.2	Leasing kirjanpidossa ja verotuksessa.....	14
4	Kuljetusliikkeen kustannukset.....	16
4.1	Kuljetuskustannukset.....	18
5	Talouden tunnusluvut.....	22
5.1	Kokonaistuotto.....	22
5.2	Kannattavuus.....	23
5.3	Vakavaraisuus.....	25
5.4	Maksuvalmius.....	26
6	Tutkimuksen toteutus.....	28
6.1	Tutkimusmenetelmät.....	29
6.2	Haastattelu.....	30
7	Tilinpäätöksen tulkitseminen ja yhteenveto.....	31
7.1.	Tunnuslukujen laskeminen.....	31
7.2.	Yhteenveto.....	33
8	Pohdinta.....	36
8.1.	Eettisyys.....	37
Lähteet	38	
Liitteet	40	
Liite 1.	Liitteen otsikko	40
Liite 2.	Ajoneuvon käyttöikä.....	41
Liite 3	Renkaiden kestomatka	42

Kaavat

Kaava 1. Keskimääräinen pääoman kustannus.....	10
Kaava 2. Takaisinmaksuajan kaava	11
Kaava 3. Kuorma-autojen ja perävaunuyhdistelmien polttoaineen kulutus.....	21
Kaava 4. Liikevoittoprosentti.....	23
Kaava 5. Oman pääoman tuottoprosentti.....	24
Kaava 6. Käyttökate.....	24
Kaava 7. Käyttökateprosentti.....	24
Kaava 8. Omavaraisuusaste.....	25
Kaava 9. Gearingprosentti.....	26
Kaava 10. Quick ratio.....	27
Kaava 11. Current ratio.....	27
Kaava 12. Nettokäyttöpääomaprocentti.....	28
Kaava 13. Opinnäytetyöprosessi	30

Kuviot

Kuvio 1. Investointisuunnitelmaprosessi	8
Kuvio 2. Maantiekuljetukset Suomessa 2018 – 2023Q2.....	17
Kuvio 3. Maantiekuljetusten jaottelu.....	18
Kuvio 4. Kuljetuskustannusten ryhmittely.....	18
Kuvio 5. Ajoneuvon vuotuiset kokonaiskustannukset.....	19

Taulukot

Taulukko 1. Liisauksen positiiviset ja negatiiviset puolet	14
Taulukko 2. Esimerkki ajosuoritteiden laskemisesta	20
Taulukko 3. Kuljetusliikkeiden käyttökateprosentin ohjearvot.....	25
Taulukko 4. Ohjeelliset arvot gearingprosentille.....	26
Taulukko 5. Maksuvalmiuden ohjearvot.....	27
Taulukko 6. Current ration ohjearvot.....	28

Taulukko 7. Talouden tunnusluvut.....	36
---------------------------------------	----

1 Johdanto

Opinnäytteen aiheena on Perävaunun leasing vai omistus? Opinnäyte tehdään pienelle kuljetusliikkeelle, jolla on kaksi yhdistelmäajoneuvoa. Tällä hetkellä toinen ajoneuvoista on yrityksen omassa omistuksessa ja toinen on leasing sopimuksen alaisena. Yrityksellä on omistuksessa jo perävaunuja, joista osa on vanhoja. Yritys pohtii yhden perävaunun vaihtamista uuteen. Opinnäytteen tavoitteena on auttaa kuljetusliikettä päättämään, onko perävaunun vaihtamisessa leasing parempi vaihtoehto kuin ostaminen taloudellisesta näkökulmasta.

Työ tehdään kahden yhdistelmäajoneuvon kuljetusliikkeelle Satakunnassa. Toinen ajoneuvoista hoitaa kotimaan konttikuljetuksia ympäri Suomea ja toinen yhdistelmäajoneuvo on ulkomaan ajossa kappaletavarakuljetuksissa. Viime vuodet ovat olleet kuljetusliikkeille raskaita aikoja taloudellisesti. Koronapandemia kiristi kuljetusliikkeiden taloustilannetta ja vuonna 2022 alkanut Ukrainan selkkaus ja siitä johtuvat sivuhaitat kuten öljyn hinnan nouseminen, ovat laittaneet yritykset ahtaalle.

Opinnäytetyössä tullaan käymään läpi mitä leasing sisältää, investointilaskelmaa ja kuljetusliikkeiden menoihin. Työn tuloksena kuljetusliike pystyy tarkastelemaan kumpi vaihtoehto olisi taloudellisesti parempi heille. Työssä tullaan keskittymään perävaunun leasingin mahdollisuuksiin.

2 Investoinnit

Investointeja yritykset tekevät alusta lähtien. Aloittaakseen toiminnan yritys joutuu investoimaan, jotta omistajilla on työkalut, jolla toimintaa toteuttaa. Investointi voi olla niinkin yksinkertainen kuin tietokoneen hankinta. Toiminnan kasvaessa yrityksen pitää uusia hankintoja tehdä ja vanhojen laitteiden tilalle hankkia uusia. Investoinnissa yritys sijoittaa rahaa omaisuuteen, josta yritys hyötyy useita vuosia. Investoinnit voivat olla joko aineellisia kuten laitteet ja rakennukset tai aineettomia kuten tietokoneohjelmat. Investointien suunnittelu kuuluu yrityksen strategiseen suunnitteluun. Investointipäätökset ovat melko pysyviä ja harvemmin niitä voi perua. (Jormakka, Koivusalo, Lappalainen & Niskala 2022, 243.)

2.1 Investointisuunnitelma

Investoinnit yrityksissä ovat pitkän tähtäimen suunnitelmia. Alla kaaviossa on mainittu investointiprosessisuunnitelman kuusi vaihetta.



Kuvio 1. Investointisuunnitelmaprosessi

Tunnistamisvaiheessa yritys määrittelee, mitä investointeja yrityksen pitää tehdä päästäkseen päämääräänsä. Etsintävaiheessa yritys etsii ensimmäisessä vaiheessa määrittelyteltyjä investointikohteita. Kolmannessa vaiheessa yritys selvittää lisätietoja investointikohteista. Tässä vaiheessa selvitetään mahdolliset kulut, tuotot ja riskit. Valintavaiheessa yritys käy läpi ja vertailee löydettyjä vaihtoehtoja ja valitsee parhaimman vaihtoehdon yritykselle. Rahoitusvaiheessa yritys selvittää konkreettisen rahoitustarpeen ja etsii mistä mahdollinen ulkopuolinen rahoitus saataisiin. Viimeisessä vaiheessa yritys toteuttaa suunnitellun investoinnin ja vertailee miten todelliset kulut ja tulot kohtaavat suunnitellut luvut (Yrityksen investoinnit-suunnittelu, laskenta ja rahoitus n.d.)

2.2 Investointilaskelmat

Investointilaskelmat ovat kuin kannattavuuslaskelmia. Investointilaskelmia lähdetessä laske-
maan yritys tarvitsee mahdollisimman realistiset lähtöarvot. Ne eivät ole aina kovin tarkkoja, koska
arviot perustuvat tulevaan kehitykseen. (Eklund, Kekkonen 2014, 132; Jormakka yms. 2022, 244.)

Kun lasketaan investoinnin kannattavuutta, on otettava huomioon:

- investoinnin hankintameno
- investoinnin pitoaika
- jäännösarvo
- arvioidut tulevat kassaanmaksut
- arvioidut tulevat kassastamaksut
- laskentakorko

(Eklund, Kekkonen 2014, 132; Jormakka yms. 2022, 244.)

Hankintameno ei ole välttämättä pelkästään itsestään investoinnin kohteen arvo vaan siihen voi
tulla lisäksi muun muassa asennus- tai käyttöönottokustannuksia, kuljetus-, huolinta-, tullaus- ja
toimituksenvakuutusmaksut. Investoinnin pitoaika on ajanjakso, jonka yritys on laskenut, että in-
vestoinnin kohde on käytössä. Tähän vaikuttaa yrityksen oletus, kuinka kauan laite on toiminta-
kunnossa, missä ajassa laitteen tekniikka vanhenee ja miten nopeasti sen hankintakustannus voi-
daan saada myyntituottona takaisin. Arvioituja tulevia kassastamaksusta ja kassaanmaksuun on
vaikea tehdä. Yritys voi arvioida tuottaako investointi säästöjä, lisäkustannuksia vai lisääkö se
myyntituloja. Lisäkustannuksia on helpompi laskea, jos tiedetään mitä laite tarvitsee ylläpitoon,
tarvitaanko uusia työntekijöitä, viekö enemmän energiaa ja millaiset rahoituskustannukset inves-
toinnista syntyvät. Laskentakorko auttaa yritystä vertailemaan eri aikoina syntyviä kassavirtoja.
Laskentakorkokanta on vähimmäistuotto, jota investoinnilta odotetaan. Investointi usein toteute-
taan käyttämällä niin omaa pääomaa kuin vierasta pääomaa. Laskentakorkokannassa käytetään
yleisesti painotettua keskimääräistä pääomakustannusta (kaava 1). (Eklund, Kekkonen 2014, 132;
Jormakka yms. 2022, 244.)

$$WACC = \left(\frac{E}{V} \times Re \right) + \left(\frac{D}{V} \times Rd \times (1 - Tc) \right)$$

E= oma pääoma

D= vieras pääoma

V= koko pääoma

Re= Oman pääoman tuottovaatimus (%)

Rd= vieraan pääoman tuottovaatimus (%)

T= yhtiöverokanta (%)

Kaava 1. Keskimääräinen pääoman kustannus. (Jormakka yms. 2022, 245; Weighted Average Cost of Capital (WACC) Explained with Formula and Example, 2022.)

Investoinnin tuottovaatimus pitäisi vähimmillään kattaa siitä koituvat niin oman kuin vieraan pääoman kustannukset. Tuottovaatimus on aina projektikohtainen. (Jormakka yms. 2022, 245.)

Rahan aika-arvo

Rahan arvo vaihtelee ajan kuluessa. Nykymaailmassa on epävarmuutta ja kustannuksien nousua, jotka saattavat johtaa rahan arvon laskuun, jota kutsutaan inflaatioksi. Samalla summalla tänä vuonna saa luultavimmin enemmän tavaroita kuin esimerkiksi kymmenen vuoden päästä. Koska investoinnit ovat pitkäkestoisia, rahan aika-arvo pitää ottaa huomioon. Tulevat kassavirrat pitää muuttaa vertailukelpoisiksi ja tämä tapahtuu diskonttaamalla. Diskonttauksessa tulevat vuosittaiset nettotulot muutetaan nykyarvoon. Jotta investointi olisi kannattava, diskonttatut nettotuottojen yhteismäärä pitää olla nolla vai suurempi. (Eklund 2014, 133).

2.3 Investoinninlaskentamenetelmät

Käytetyimpiä laskentamenetelmiä ovat sisäisen korkokannan menetelmä ja takaisinmaksuajan menetelmä. Näitä menetelmiä usein käytetään yhdessä. Sisäisen korkokannan menetelmä painottaa investoinnin kannattavuutta ja takaisinmaksuajan menetelmä rahoitusvaikutusta.

2.3.1 Nykyarvomenetelmä

Nykyarvomenetelmässä kaikki kassavirrat diskontataan nykyhetkeen käyttäen valittua korkokantaa. Investointivaihtoehto on kannattava, jos saatu nykyarvo on positiivinen. Investoinnin tuottamien nettotuottojen ja jäännösarvon nykyarvo ylittää investoinnin hankintakulut ja siihen liittyvät

kustannukset. Investointi on myös kannattava, jos saatu tulos on nolla. Laskentakorkokantaa on käytettävä tässä, sillä ilman sitä investoinnista tulisi liian kannattava, jos käytetään vain nettotuoloja. (Alhola & Lauslahti 2009, 171; Investoinnin kannattavuus.)

2.3.2 Annuiteettimenetelmä

Annuiteettimenetelmä jakaa investoinnin hankintakustannukset tasaisiin vuosieriin koko investoinnin ajalle eli annuiteeteiksi. Tämä menetelmä on nykyarvomenetelmän vastakohta. Annuiteetti koostuu käytettävästä laskentakorkokannan korosta ja poistosta. Nettotuoton ollessa suurempi kuin hankintakustannuksen annuiteetti, on investointi kannattava.

Annuiteettimenetelmässä ongelmana on arvioida, miten tuotto vaihtelee eri vuosina. (Alhola yms. 2009, 173; Investoinnin kannattavuus.)

2.3.3 Sisäisen korkokannan menetelmä

Sisäinen korkokanta on se korkokanta, jolla investoinnin nykyarvo on nolla. Käytettäessä sisäistä korkokantaa investoinnin hankintakustannusten ja tulevien nettotuottojen nykyarvon erotus on nolla. Jotta investointi olisi kannattava, sen sisäisen korkokannan tulee olla vähintään yhtä suuri kuin tavoiteltu pääoman tuotto prosentti. Jos yrityksellä on monta vaihtoehtoista investointikohdetta, edullisin on se, jolla on suurin sisäinen korkokanta. Sisäisen korkokannan laskentaan on parasta käyttää tietokonetta. (Alhola yms. 2009, 175.)

2.3.4 Takaisinmaksuajan menetelmä

Takaisinmaksuajan menetelmässä lasketaan missä ajassa investoinnista kertyvät nettotuotot ovat yhtä suuret kuin investoinnin hankintakustannukset. Laskukaavat tälle on yksinkertainen:

$$\frac{\text{hankintakustannus (eur)}}{\text{nettotuotto (eur) / vuosi}} = \text{Takaisinmaksuaika}$$

Kaava 2. Takaisinmaksuajan kaava

Takaisinmaksuajan menetelmässä painotetaan investoinnin rahoitusvaikutuksia. Menetelmän käyttö suosii investointeja, joissa sidottu pääoma saadaan nopeasti takaisin. Takaisinmaksumenetelmä ota kannattavuuteen niinkään kantaa, koska siinä ei oteta huomioon maksuajan jälkeisiä tapahtumia. Menetelmä ei myöskään huomio korkoa. Diskonttausta soveltamalla on mahdollista ottaa korko huomioon. Vuotuiset nettotuotot diskontataan investoinnin alkuhetkeen, ja niitä verrataan hankintakustannuksiin samalla tavalla kuin kaaviossa 2. Tätä menetelmää käytetään yleisesti sen helppouden vuoksi. (Alhola yms. 2009, 176–177.)

3 Leasing

Leasing, suomeksi liisaus, tarkoittaa käyttöomaisuuden vuokrausta. Yleensä leasing-sopimus tehdään useaksi vuodeksi, jonka aikana vuokraaja maksaa kuukausittaista vuokraa. Liisauksen avulla yritykset pystyvät ennakoimaan menoja ja hankkimaan kalustoa, joihin heillä ei normaalisti olisi varaa. Liisauksen periaatetta voisi rinnastaa osamaksulla ostamiseen, mutta erona on se, että omistajuus ei vaihdu sopimuksen päätyttyä. Liisatun kaluston yritys voi lunastaa sopimuksen päätyttyä edullisesti. Yleisesti liisaus on vakuudeton rahoitusvaihtoehto, koska sopimuksen kohde on rahoituksen vakuutena. (Leasing n.d.). Rahoitusmuotona leasing esiintyy kahdella vaihtoehdolla: käyttöleasing ja rahoitusleasing. Rahoitusleasing on rahoitusmuoto, jossa rahoitusyhtiö hankkii tuotteen omistukseensa ja vuokraa sen kuluttajalle sovituksi ajaksi. Käyttöleasingissa vuokralleottaja ja laitetoimittaja tekevät keskenään vuokrasopimuksen. Rahoitusleasing-sopimuksen päättyessä kuluttajalla on usein optio ostaa tuote itselleen, kun taas käyttöleasingissa tuote palautetaan toimittajalle. (Mitä leasing tarkoittaa? 2024)

Rahoitusleasingissä liisauksessa on kolmeosapuolta mukana, jotka ovat myyjä, rahoitusyhtiö vuokralle antajana ja yritys vuokralle ottajana. Yritys valitsee kaluston, jonka halusi, ja rahoitusyhtiö ostaa sen. Rahoitusyhtiö sitten vuokraa tämän kaluston yritykselle. Myyjä tällöin siirtää kaluston omistusoikeuden rahoitusyhtiölle. (Mikä on leasingsopimus?.)

3.1 Osto vai leasing

Yritys voi joutua pohtimaan, kumpi heidän tilanteessansa on kannattavampaa: ostaminen vai liisaaminen. Kaluston kustannus ei ole ainut asia, joka on vaakakupissa vaan päätöksessä pitää huo-

mioida riskin ulkoistaminen ja miten ajankäyttö toimii. Usein se riippuu myös liisattavasta kalustosta itsestään. Jos tiedetään jo etukäteen, että kaluston käyttöaste on pieni, mutta käyttöaika on pitkä, on tällainen kannattavampaa ostaa. Hankinnat, joilla on tärkeää olla hyvä laatu, on viisaampaa liisata. Tällöin yritys voi hankkia laadukkaat kalustot, ja leasing-sopimuksen päätyttyä, päivittää laitteet, jolloin yrityksellä on aina käytössä uusinta tekniikka. (Leasing n.d.)

Yrityksen tehdessä leasing-sopimuksen, se sitoutuu siihen moneksi vuodeksi eikä niistä ole helppo irtautua. Jos yritys liisaa auton kolmeksi vuodeksi, eikä käytä sitä enää vuoden jälkeen, leasing-sopimuksen toinen osapuoli on silti oikeutettu saamaan leasing maksut jäljeltä jääneeltä ajalta. Huoltoleasing-sopimus on auttaa yritystä. Tällöin yrityksen ei tarvitse omaan vuosibudjettiin varata menoja huolto- ja korjaustöihin. Ennen liisausta, yrityksen kannattaa tehdä laskelmat, onko leasing kannattavampi vaihtoehto kuin ostaminen itselleen. (Leasing n.d.). Leasing-sopimuksen ehdot voivat olla tiukat, ja niihin voi sisältyä esimerkiksi kilometrirajoituksia ja tarkkoja huolto-ohjeita. Leasing-sopimuksen kautta kuluttaja voi joutua maksamaan ylimääräisiä kuluja, jotka liittyvät esimerkiksi kilometrirajoitusten ylittämiseen tai auton vaurioitumiseen. (Mitä leasing tarkoittaa? 2024)

Yritykselle löytyy myös kolmas vaihtoehto liisauksen ja ostamisen ohelle. Osa-maksukaupan kautta yritys maksaa kuukausittain maksuja, mutta sopimuksen päätteeksi laitteen omistus siirtyy yritykselle toisin kuin liisauksessa. Kuluja osamaksukaupalle tulee lisänä korko ja käsittelymaksut, jotka yleensä nostavat hintaa, jolloin hinta saattaa olla saman vertainen kuin liisauksessa. Osamaksukaupassa myös riskit jäävät yritykselle, kun liisauksessa, ne ovat leasing-sopimuksen toisella osapuolella. Jos yritykselle on tärkeää saada kalusto omaan omistukseen loppujen lopuksi, osamaksukauppa on hyvä idea. (Leasing n.d.)

Alla taulukossa 1 on yhteenvetona liisauksen positiiviset ja negatiiviset puolet.

Taulukko 1. Liisauksen positiiviset ja negatiiviset puolet (Leasing, Leasing, osamaksu vai jokin muu rahoitus? n.d.)

Hyödyt	Haasteet
<ul style="list-style-type: none"> • Yleensä vakuudeton rahoitus • Ei sido yrityksen likviditeettiä • Apu budjetointiin, kun on kertamaksu kuukaudessa • Huoltoleasing avulla korjaus- ja huoltokulut hoidettu • Leasing-maksut yrityksille vähennyskelpoista menoa • Mahdollistaa uusimman tekniikan yritykselle • Täysi käyttöoikeus sopimuksen aikana • Lopuksi edullinen lunastus itselle 	<ul style="list-style-type: none"> • Hankala päästä sopimuksesta irti kesken kaiken • Voi olla muita rahoitusmalleja kalliimpi

3.2 Leasing kirjanpidossa ja verotuksessa

Yritys voi kirjata rahoitusleasingilla vuokratun koneen/laitteen kirjanpidossa taseeseen kirjanpitolain 5:5 b §:n nojalla. Tällöin kirjanpidossa vuokralle ottaja eli yritys katsotaan ostaneen koneen/laitteen rahoitusyhtiötä eli vuokranantajalta. Vuokraerien nykyarvo kirjataan taseen vastavaa-puolelle kohtaan koneet ja kalustot, ja leasingvelaksi vastattavaa-puolelle. Hankintameno kirjataan poistoina kuluiksi laitteen/koneen taloudellisen pitoajan aikana. Kirjanpidossa leasing-maksut jaetaan korkoveloiksi ja leasingvelan lyhennykseksi. (Liikanen 2016; Rahoitusleasing n.d.)

Rahoitusleasingissa on ensimmäinen erä yleensä muita maksueriä korkeampi. Rahoitusyhtiö laskuttaa kiinteää kuukausivuokraa, mutta ensimmäinen maksuerä on yleensä 10–20 % uuden koneen tai laitteen arvosta. Mikäli yritys ei noudata kirjanpitolain 5:5 b §:n menettelyä, ensimmäinen kuukausierä voidaan kirjata siirtosaamisiin ja loput kuukausierät voidaan jaksottaa tasaeriksi koko sopimuskaudelle. Rahoitusleasingin purkamisesta aiheutuvat kustannukset, kuten jäljellä olevan ensimmäisen erän loppuosa ja rahoitusyhtiön perimät lisävuokraerät, kirjataan yrityksen kirjanpitoon menoiksi. (Ojala 2022.)

Tuloverotuksessa yritys ei voi tehdä rahoitusleasingin koneista/laitteista poistoja. Tuloverotuksessa on tärkeää muistaa jäännösarvonylittävän kauppahinnan palautuksen käsittely. Verotuksessa rahoitusleasing käsitellään esinevuokrana ja kuukausierät vuokramenoina. Kun sopimuskausi

päättyy rahoitusleasingissa, vuokralle ottaja eli yritys vastaa alussa ilmoitetusta jäännösarvosta. Jos rahoitusyhtiö myy vuokratun koneen/laitteen ja kauppahinta ylittää leasingsopimuksessa ilmoitetun jäännösarvon, rahoitusyhtiö maksaa vuokralle ottajalle erotuksen hyvityksenä. Hyvitys on yritykselle veronalaista tuloa. Jos jäännösarvo on kauppahintaa korkeampi, erotus on kokonaan suoritusvuoden vähennyskelpoinen meno yrityksen tuloverotuksessa. Arvonlisälain 141 §:n mukaan palvelun hankinnasta vähennettävä arvonlisävero kohdistetaan siihen kalenterikauteen, jolloin palvelun vastaanotto tai maksu on tapahtunut. (Jäännösarvon ja kauppahinnan välinen erotus tuloverotuksessa n.d; Ojala 2022; Rahoitusleasing n.d; Verotuksessa kyse vuokrasta n.d.)

Oletetaan, että rahoitusyhtiö sopii Yritys Oy:n kanssa neljä vuotisen rahoitusleasingsopimuksen. Sopimus on arvoltaan 70 000 euroa (alv 24 %) ja sisältää 48 kuukausierää. Sopimuksen ensimmäinen kuukausi on tammikuussa ja on arvoltaan 23 000 euroa (alv 24 %) ja loput 47 erän summa on 1000 euroa (alv 24%). Arvonlisäverollisen 1000 euron kuukausierän arvolisän summa on 193,55 euroa, jolloin arvolisätön summa on 806,45 euroa. Todellisen kuukausivuokran summa saadaan jakamalla sopimuksen kokonaisvuokra kuukausierien lukumäärällä. Sopimuksen arvo 70 000 euroa sisältää arvonlisäveroa 13 548,38 euroa, jolloin kokonaissumman veroton arvo on 56 451,62 euroa. Jakamalla tämä luku kuukausierien määrällä (48 kpl), kuukausierien veroton arvo on 1176,08 euroa. Ensimmäisen vuokraerän summa on 23 000 euroa, joka sisältää 4451,61 euroa arvonlisäveroa, jolloin veroton hinta on 18 548,39 euroa.

Tammikuun kirjauksessa menoksi kirjataan todellinen kuukausierä menoksi 1176,08 euroa, jolloin tammikuulle jää verottomaksi summaksi 17372,31 euroa. Tästä summasta 4435,6 euroa ($12 \cdot (1176,08 - 806,45)$) ilmoitetaan lyhytaikaisissa siirtosaamisissa ja 12 937,05 euroa ($35 \cdot (1176,08 - 806,45)$) pitkäaikaisissa siirtosaamisissa.

Tammikuun osalta olisi alla olevia kirjauksia

Ajoneuvokulut	ALV-saamiset	Pankkitili
1176,08	4451,61	23000

<u>Vuokramenot (lyhytaikainen siirtosaaminen)</u>	
4435,56	

<u>Vuokramenot (pitkäaikainen siirtosaaminen)</u>	
12937,05	

Koko sopimuskauden kirjaukset olisivat

	<u>Leasingvuokrat 24 %</u>		<u>ALV-saamiset</u>
1.erä	18548,39		4451,61
2.erä	806,45		193,55
...		
47.erä	806,45		193,55
Tulostilille		56451,54	
	<u>56451,54</u>	<u>56451,54</u>	

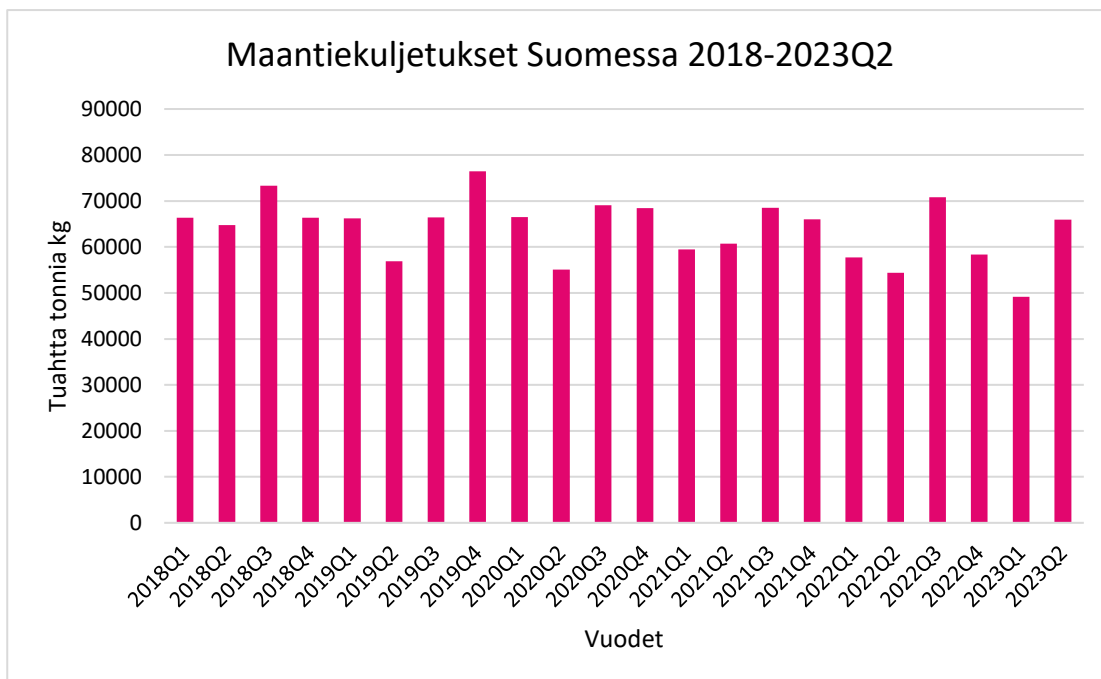
	<u>Pankkitili</u>	<u>Tulostili</u>
1.erä	23000	
2.erä	1000	
...		
47.erä	1000	56451,54

(Ojala 2022)

4 Kuljetusliikkeen kustannukset

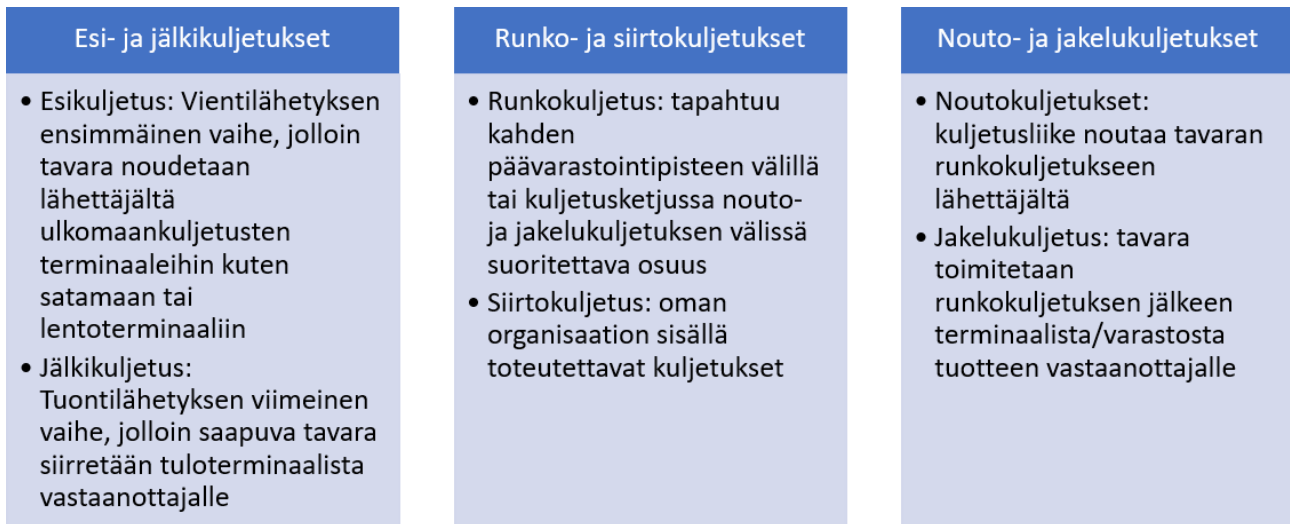
Suomessa maantiekuljetuksilla on tärkeä osa tavaroiden liikkumisessa johtuen Suomen laajasta pinta-alasta ja miten teollisuus on hajautunut. Suomessa 90 % kaikista kuljetuksista tapahtuu maanteitse. Vuoden 2023 toisen neljänneksen aikana Suomessa kuljetettiin 65 938 tuhatta tonnia tavarakuljetuksia. Taulukosta 2 voi huomioida määrän nousseen vuoden 2022 viimeisen neljänneksen pienentymisen jälkeen, jossa koronan vaikutus on näkyvässä. Vuoden 2020 toinen neljännes notkahtaa huomattavasti. Isompi notkahdus on tapahtunut vain vuoden 2023 ensimmäisessä

neljänneksessä. Maantiekuljetukset reagoivat herkästi talouden suhdanteihin. Tämä vaikuttaa varsinkin pienempien kuljetusliikkeiden kannattavuuteen. Kuljetusala keskittyy suuriin palveluntarjoajiin, jotka tekevät alihankintasopimuksia yksittäisten liikennöitsijöiden kanssa. Maantiekuljetuksen markkinat ovat melko pitkälti jakautuneet muutaman ison toimijan kesken. Näiden toimijoiden lisäksi on erittäin paljon alueellisia yhden tai kahden ajoneuvon liikennöitsijöitä. (Maantiekuljetus n.d.; Maantiekuljetusten luvat, käyttötilanteet, prosessi ja markkinat n.d.; Tieliikenteen tavarankuljetukset n.d.)



Kuvio 2. Maantiekuljetukset Suomessa 2018 – 2023Q2. (Tieliikenteen tavarankuljetukset n.d.)

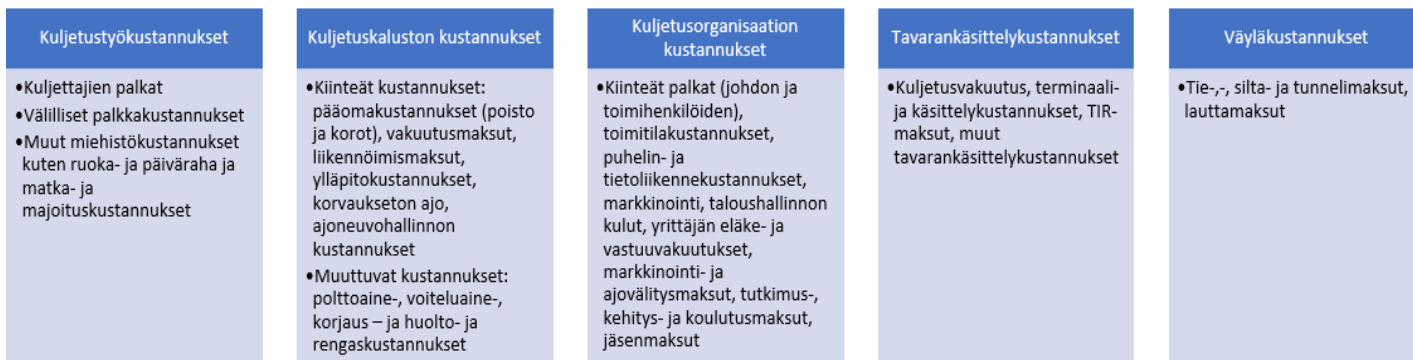
Maantiekuljetusten etuina ovat ovelta ovelle -toimitus sekä kuljetusten nopeus ja helppous. Maanteitse voi kuljettaa monenlaista tavaraa niin pienistä paketeista isoihin erikoiskuljetuksiin. Maantiekuljetukset voidaan jakaa monella eri tavoin. Kuvio 3 esittää yhden tavan jakaa maantiekuljetukset eri ryhmiin. Kansainvälisissä kuljetuksissa maantiekuljetus on usein osa pitkää kuljetusketjua, jossa on monta eri vaihetta ja saattaa olla monta eri kuljetusmuotoa. Näissä kuljetuksissa tavaraa käsitellään useammin kuin kotimaan liikenteessä. Kotimaassa maantiekuljetus on usein suora toimitus paikasta A paikkaan B. (Maantiekuljetus n.d.)



Kuvio 3. Maantiekuljetusten jaottelu. (Maantiekuljetuksiin liittyviä termejä n.d.)

4.1 Kuljetuskustannukset

Maantiekuljetusliikkeen kustannustekijät luokitellaan työkustannuksiin ja ajoneuvon kiinteisiin ja muuttuviin kustannuksiin. Kustannustekijät voidaan ryhmitellä kuvion 4 mukaisesti. Väyläkustannuksia ei kotimaanliikenteessä synny sillä Suomessa ei ole silta-, lautta- tai tiemaksuja. (Oksanen 2004, 62)

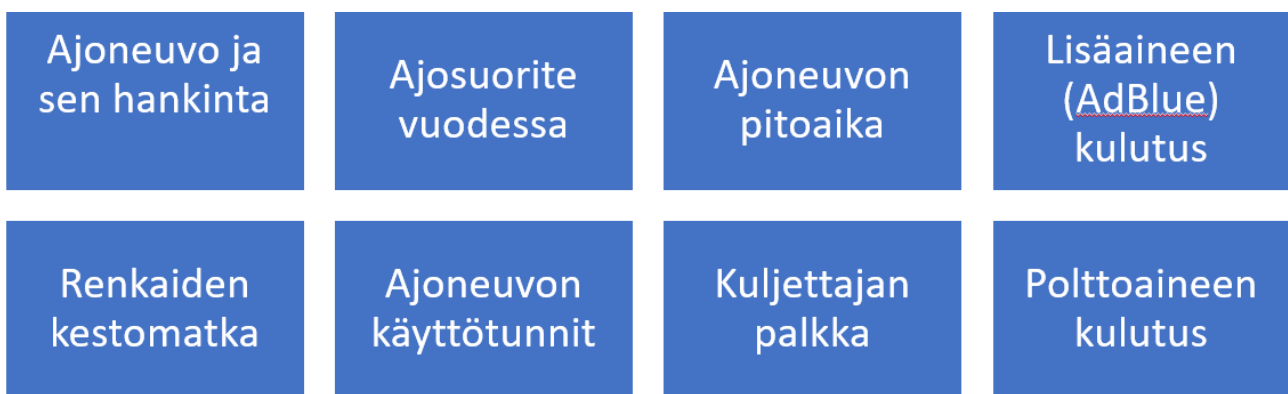


Kuvio 4. Kuljetuskustannusten ryhmittely. (Oksanen,2004, 62–63).

Kuljetuskaluston kiinteisten kustannusten vakuutusmaksut ovat muun muassa liikenne-, auto- ja perävaunuvakuutukset ja liikennöimismaksuihin kuuluu ajoneuvoverot, katsastusmaksut, liikenne- lupa- ja muut viranomaismaksut. Kuljetusorganisaation toimitilakustannuksiin kuuluu vuokrat, sähköt ja lämmitys. Samaisen kategorian taloushallinnon kuluihin sisältyy kirjanpito-, tilintarkastus-, ja

asianajokulut. Joissakin tapauksissa kuljetustyökustannusten ja tavarankäsittelykustannusten välillä saattaa olla haasteellista. Jos kuljettaja suorittaa lastaamisen ja purkauksen, kategorisoidaan se kuljetustyökustannuksiksi. Jos lastaamisen ja purkauksen suorittaa terminaalin työntekijä, kustannus kategorisoidaan tavarankäsittelykustannukseksi. Tavarankäsittely muodostaa oman toiminnon, joka kohdistuu kuljetustoimintoon. (Oksanen,2004, 62–63.)

Ajoneuvon kustannuslaskelman perusteella kuljetusyrittäjä hinnoittelee rahdin. Ajoneuvon vuotuisissa kokonaiskustannuksissa otetaan huomioon seuraavat, jotka ovat kuviossa 5 mainittu.



Kuvio 5. Ajoneuvon vuotuiset kokonaiskustannukset. (Hammarén, H., Hokkanen, E., Huupponen, Heinänen, E., K., Laitinen, E., Murto, P., Puska, S., Salmi, J., Simonen, E., Sintonen, H. & Valtonen, T. 2019., 210.)

Kuljetusyrittäjän ensimmäinen kustannus syntyy ajoneuvon hankkimisesta. Kustannuslaskelmissa käytetään arvonlisäverotonta hintaa. Ajoneuvon hankintahinnasta vähennetään renkaiden kustannus, koska uusi ajoneuvo toimitetaan renkaiden kanssa. Renkaiden hinta huomioidaan rengaskustannuksissa. Uuden ajoneuvon hankintahintaa nostattaa valittavat varusteet. (Hammarén yms. 2019, 210.)

Vuotuinen ajosuorite voidaan laskea joko kuukauden ajokilometrien ja ajokuukausien perusteella tai vuotuisen ajokertojen ja kuljetusetäisyyden avulla. Laskemassa pitää huomioida ajoneuvon huolto- ja korjaustöistä seuranneet seisonpäivät. Auton ollessa ajossa viitenä päivänä viikossa vuoden aikana, laskelma tehdään 250 vuorokauden mukaan.

Taulukko 2. Esimerkki ajosuoritteen laskemisesta (Hammarén yms. 2019, 211.)

Kuljetusetäisyys 20 km		
Keikka-aika:	min	
Kuormausaika	30	
Ajoaika	60	
Odotusaika	10	
Purkamisaika	<u>20</u>	
Yhteensä	120	(2 h)
Kuljetuksia päivässä:	h	
Aika:	8	
Kuljetuksen kesto:	2	
Määrä:	$8 / 2 = 4$	
Kuljetuksia vuodessa:	250 vrk * 4 kuljetusta päivässä = 1000	
Vuotuinen ajosuorite:	1000 kuljetusta * 2 * 20 = 40 000 km	

Ajoneuvon taloudellinen käyttöikä on riippuvainen monesta tekijästä kuten suoritealasta, ajoneuvotyyppistä, ja ajoneuvon toiminnan varmuudelle asetettavista vaatimuksista. Seuraamalla ajoneuvon kustannuksia pystytään taloudellinen käyttöikä määrittelemään. Aina tämä menettely ei ole mahdollista kustannuslaskelmissa, ja taloudellinen käyttöikä arvioidaan aikaisempien kokemusten perusteella. Liitteessä 1 on mainittuna ohjeelliset lukuarvot, joiden mukaan voidaan käyttöikä määrittellä. Perävaunujen käyttöikä on usein 1,5–2 kertaa vetoauton käyttöaika. (Hammarén yms. 2019, 211.)

Polttoaineen kulutus on riippuvainen useasta tekijästä kuten ajo-olosuhteista, kuljetusetäisyydestä, ajonopeudesta, ajoneuvon kokonaismassasta, otsapinta-alasta, renkaista, ilmanvastuskerroimesta, moottorin kunnosta, ja ajotavasta. Koska edellä mainittuja muuttujien määrä on suuri, ei pystytä polttoaineen kulutusta matemaattisesti määrittelemään tarkasti. Ajoneuvon kulutusluekmat tulisi ensisijaisesti pyrkiä määrittelemään kyseisen ajoneuvon kulutus seurannan perusteella. Liitteessä 2 on määritelty ohjeellisia lukuarvoja. Karkeana laskentamallina polttoaineen kulutuksen arvioinnissa kuorma-autojen ja perävaunuyhdistelmille voidaan pitää kaaviossa 4 esitettyä kaavaa.

$$\text{Kulutus (l/100 km)} = \text{kokonaismassa (tonnia)} / 2 + 20 \text{ l}$$

Kaava 3. Kuorma-autojen ja perävaunuyhdistelmien polttoaineen kulutus. (Hammarén yms. 2019, 211.)

Jos autossa on käytössä AdBlue-lisäainetta päästöjen vähentämiseksi, sen kulutus merkitään laskentaperusteisiin. AdBluen kulutus on noin viisi prosenttia polttoaineen kulutuksesta karkean arvon mukaan. (Hammarén yms. 2019, 211.)

Laskentaperusteissa määritellään uusien renkaiden keskimääräinen ajomatka kilometreissä ennen pinnoitusta. Renkaiden kesto aika on riippuvainen monesta asiasta kuten akselistonrakenteesta, kokonaispainosta, ajo-olosuhteista, renkaiden tyypistä ja ilmanpaineesta, ajonopeudesta, ajotavasta ja tienpinnan tyypistä. Koska vaikuttavia tekijöitä on monia, renkaiden kestopitkä pitäisi määrittellä kokemusperäisten tietojen perusteella. Liitteessä 3 on ohjeellisia luku arvoja eri kokoisille ajoneuvoille, jos laskijalla ei pysty kokemuksen perusteella määrittelemään. (Hammarén yms. 2019, 211.)

Vuotuiset käyttötunnit voidaan laskea kertomalla ajokertojen lukumäärä ajotehtävien kesto ajalla. Vuotuiset käyttötunnit voidaan myös arvioida johdettuna päivittäisistä käyttötunneista tai suoraan arvioimalla. Palkkatunnit ovat yleensä noin 5–10 % suurempia kuin auton teholliset käyttötunnit, koska palkkatunnit sisältävät valmistelu- ja apuajat. Näihin aikoihin lasketaan ajoneuvon lähtökuntoon laittaminen, polttoainetankkaukset sekä katsastusmatkat ja korjaamolla/huollossa/pesussa käynnit. Ajoneuvon käyttöpäivien ollessa 250 vuorokautta vuodessa, ja päivässä laskutetaan asiakasta kahdeksan tuntia, vuotuiset käyttötunnit ovat $8 \times 250 = 2000$ tuntia. Lisättäessä 5 % kuljettajan apuaikalisäksi, kuljettajan palkkatunnit vuodessa ovat $1,05 \times 2000 = 2100$ tuntia. (Hammarén yms. 2019, 212.)

Tuoreen Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n eli SKAL:n kuljetusbarometrin mukaan kuljetusyrityksissä on tehty oikeita asioita talouden taantumisen vaikutuksia varten. Kuljetusliikkeet ovat tehneet oikeita toimia sopeuttamalla toimintaansa ja kannattavuusennuste on hieman aiempaa positiivisempi vuoden 2024 alussa. Kuljetusyrityksien ennusteet oman yrityksensä talouden kehityksestä ovat edelleen heikot, mutta pitkän aikavälin tarkastelussa käyrä on saavuttanut pohjan. Kuljetusmäärien odotetaan pysyvän alhaalla ja korot ylhäällä. Kuljetustilauksien määrä on ollut laskusuunnassa jo yli kymmenen kuukautta. Polttoainekustannuksia tulevat hillitsemään veropäätökset ja

panostus tiestöön. (SKAL Kuljetusbarometri 1/2024: Kuljetuskustannuksia hillitsevät päätökset kohentavat kuljetusalan kannattavuutta, työvoiman tarve vähenemässä n.d.)

5 Talouden tunnusluvut

Jokaisen yrityksen lähtökohta on liiketoiminnan kannattavuus. Kannattavuus on riippuvainen tuotosten ja kustannusten määrästä. Yrityksen toiminta on kannattavaa, kun tuotot ylittävät kustannukset. Yrityksen kannattavuutta pystytään seuraamaan erilaisilla taloudellisilla mittareilla. Kannattavuuden mittareita ovat myyntikate, käyttökate, liiketulos ja yrityksen kokonaistulos. Näihin lukemat löytyvät yrityksen tuloslaskelmasta. Muita hyödyllisiä mittareita ovat myyntikate-, käyttökate-, liiketulos-, ja tulosprosentti, jotka voidaan laskea suhteellisena osuutena liikevaihdosta. (Eklund yms. 2014, 72.)

5.1 Kokonaistuotto

Yrityksen kokonaistulos on yksinkertaisin mittari ilmoittamaan yrityksen kannattavuudesta. Tulos lasketaan tietyltä ajanjaksolta, kuten tilikaudelta. Tulosta laskiessa tuotot ja kustannukset käsitellään ilman arvonlisäveroa. Kokonaistuloksessa yrityksen tuloverot vähennetään tuotoista. Yrityksen tuotot ovat pääasiallisesti yrityksen myyntituottoa eli liikevaihtoa. Yrityksellä saattaa myös olla muitakin tuottoja, kuten käyttöomaisuuden myynnistä saamia tuottoja ja tuottoja, jotka ovat syntyneet varsinaisen liiketoiminnan ulkopuolelta, esimerkiksi vuokratulot. Kokonaistulos saadaan vähennettäessä kaikki yritykseen liittyvät kustannukset yrityksen tuotoista. (Eklund, I & Kekkonen, H. 2011, 42-43.)

Yrityksellä on muuttuvia kuluja ja kiinteitä kuluja. Yrityksen muuttuvia kuluja ovat aine- ja tavarakustannukset, tuotannon alihankintakustannukset, takuukorjauskustannukset, tuotannon palkkakustannukset, tuotannossa käytettävä energia- ja vesikustannukset, ja urakka- ja provisiopalkat henkilöstö sivukuluineen. Tuotannon palkat jaetaan muuttuviin ja kiinteisiin siten, että työntekijöiden palkat luokitellaan muuttuviin kuluihin ja työjohdon kiinteisiin. Muuttuvat kulut ovat verrannollisia yrityksen toiminnan volyyymiin. Mitä enemmän volyyymiä on, sitä suuremmat muuttuvat kustannukset. Kiinteät kustannukset pysyvät nimensä mukaan kiinteinä riippumatta tuotannon vo-

lyymin vaihteluun. Kiinteisiin kuluihin kuuluvat toimitilojen lämmitys, kiinteistöjen ylläpito, markkinointi, ja hallinnon ja toimiston aiheuttamat kustannukset. Kiinteisiin kustannuksiin luokitellaan poistot ja korkokustannukset. (Eklund yms. 2011, 42–43, Eklund yms. 2014, 50, 72–73.)

5.2 Kannattavuus

Kannattavuuden mittaamiseen on lukemattomia tunnuslukuja kehitetty, joista jokainen mittaa kannattavuutta hieman eri näkökulmasta. Yleisiä tilinpäätöksestä laskettavia kannattavuuden tunnuslukuja ovat koko pääoman tuotto prosentti, liikevoittoprosentti, sijoitetun pääoman tuotto prosentti, ja oman pääoman tuotto prosentti. Käyttökateprosenttia käytetään myös yleisesti kannattavuuden mittarina. (Jormakka yms. 2022, 141, Eklund yms. 2014, 73.)

Liikevoittoprosentti lasketaan jakamalla tuloslaskelman liikevoitto saman tilikauden liikevaihdolla (kaavio 3). Liikevoittoprosentilla lasketaan prosentuaalinen osuus, mikä jää liikevaihdosta jäljelle, kun liiketoiminnalliset kulut on katettu. Liiketoimintaprosentti katsoo kannattavuutta kustannustehokkuuden näkökulmasta. Jormakan ym. (2022, s. 142) mukaan liikevoittoprosentille ei ole määritetty kattavia normiarvoja ja saadut arvot vaihtelevat toimialoittain. Visman talousoppaan mukaan (Talouden tunnusluvut tutuksi. N.d.) liikevoittoprosentin luvun viite arvot ovat hyvälle 10 %, tyydyttävälle 5–10 % ja huonolle alle 5 %. Visman talousopas mainitsee myös saman kuin Jormakka yms. (2022, s. 142), että luvun tulkinnassa pitää huomioida toimiala- ja liiketoimintakohtaiset asiat.

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

Kaava 4. Liikevoittoprosentti (Jormakka yms. 2022, 142)

Oman pääoman tuotto prosentti eli ROE (return on equity) laskukaavassa tuloslaskelmassa oleva tilikauden voitto jaetaan taseen vastattavaa-puolella olevalla omalla pääomalla (kaavio 4). ROE kertoo tilikauden voiton prosentuaalisesti suhteutettuna omistajien sijoittamaan omaan omaan. Tuotto prosentti pitäisi olla vähintään yhtä suuri kuin omistajien asettama tuotto vaatimus. (Jormakka yms. 2022, 142.)

$$\text{Oman pääoman tuotto-\%} = \frac{\text{Tilikauden voitto}}{\text{Oma pääoma (keskimäärin)}} * 100$$

Kaava 5. Oman pääoman tuotto-% (Jormakka yms. 2022, 142.)

Käyttökate raportoi yrityksen varsinainen liiketoiminnan tuloksen ennen poistoja, veroja ja rahoituseriä (kaavio 5). Se kertoo kuinka paljon yritykselle jää katetta vähennettäessä yrityksen toimintakulut. Käyttökate lasketaan lisäämällä liikevoittoon tai -tappioon suunnitelman mukaiset poistot ja mahdolliset arvonalentumiset. (Hammarén yms. 2019, 200; Käyttökate-% n.d.)

Käyttökate = liiketulos + poistot ja arvonalentumiset

Kaava 6. Käyttökate (Käyttökate-% n.d.)

Käyttökate kuvastaa rahavirtaa. Käyttökate ilmoittaa miten paljon liiketoiminnan tuotosta jää pitkävaikutteisten menojen ja rahoituskulujen katteeksi ja voittotavoitteeseen (kaavio 6). Käyttökate sopii lyhyen aikavälin kannattavuuden seurantaan. Liiketoiminnan tuotto sisältää yleisesti liikevaihdon.

$$\text{Käyttökate-\%} = \frac{\text{Käyttökate}}{\text{Liiketoiminnan tuotot}} * 100$$

Kaava 7. Käyttökateprosentti (Hammarén yms. 2019, 200.)

Käyttökateprosentin tulisi olla pääomavaltaisilla aloilla korkea, jotta rahoituskulut ja poistot saadaan katettua. Käyttökateprosentin arvo on riippuvainen yrityksen toimialasta, joten vertailu kannattaa tehdä saman toimialan yrityksiin. Käyttökate ei ole kuitenkaan vertailukelpoinen saman toimialan kesken, sillä eroa tulee sillä omistaako yritys autonsa itse vai ovatko autot vuokralla. Kuljetusliikkeillä 20 %:n käyttökate ei ole mahdollisuus. Kuljetusliikkeelle suuntaa antavia ohje- ja ehtoja on taulukossa 3 lueteltu.

Taulukko 3. Kuljetusliikkeiden käyttökateprosentin ohjearvot

Erinomainen	> 30 %
Hyvä	25 - 30 %
Tyydyttävä	20 - 25 %
Välttävä	15 - 20 %
Heikko	< 15 %

Vaadittava käyttökate on riippuvainen voimakkaasti, millaista kalustoa yrityksellä on käytössä. Suuria investointeja vaativa kalusto vaatii korkeamman käyttökateprosentin kuin kevyemmällä kalustolla toimiva. Tämä johtuu siitä, että poistot ovat suurempia. (Hammarén yms. 2019, 200.)

5.3 Vakavaraisuus

Vakavaraisuuden tunnusluvut kertovat yrityksen rahoitusrakenteesta. Yleisin vakavaraisuuden tunnusluku on omavaraisuusaste, joka lasketaan jakamalla taseen oma pääoma taseen koko pääomalla ja kerrotaan sadalla (kaavio 7). Omavaraisuusasteesta nähdään, miten paljon yrityksen toiminnasta on rahoitettu omalla pääomalla. Yrityksen oman pääoman suhteellinen osuus pitäisi olla kaikkina ajankohtina riittävän korkea, jotta yritys ei joudu selvitystilaan. Omavaraisuusasteen ei kannata päästää myöskään liian suureksi, sillä velkaantumisen on etuja. Vieraan pääoman tuottovaatimus on yleensä oman pääoman ehtoista rahoitusta pienempi. Vieraalla pääomalle maksettavat korot ovat verovähennyskelpoisia. (Jormakka yms. 2022, 144–145, Hammarén yms. 2019, 200.)

$$\text{Omavaraisuusaste} = \frac{\text{Oma pääoma}}{\text{Taseen loppusumma}} * 100$$

Kaava 8. Omavaraisuusaste (Jormakka yms. 2022, 145)

Toinen vakavaraisuutta mittaava tunnusluku on gearing-prosentti eli nettovelkaantumisaste (kaavio 8). Tässä tunnusluvussa nettovelkaantumista verrataan taseen oman pääoman määrään. Kaikki ulkopuolisten rahoittajien sijoittamat pääomat, jolle yritys maksaa korkoa, on vierasta pääomaa. Rahavaroiksi lasketaan taseen eriä rahat ja pankkisaamiset ja rahoitusomaisuusarvopaperit.

$$\text{Gearing-\%} = \frac{\text{Korollinen vieras pääoma} - \text{Rahavarat}}{\text{Oma pääoma}} * 100$$

Kaava 9. Gearingprosentti (Jormakka yms. 2022, 145.)

Mitä pienempi tunnusluvun arvo on, sitä parempi yrityksen vakavaraisuus on. Tunnusluku voi saada negatiivisen arvon, jolloin yrityksen rahavarat ovat suurempia kuin korolliset velat. Taulukossa 4 on mainittu Yritys ry:n antamat ohjeelliset arvot gearingprosentille.

Taulukko 4. Ohjeelliset arvot gearingprosentille (Jormakka yms. 2022, 145.)

Omavaraisuusaste	Yrityksen vakavaraisuus
> 40%	hyvä
20-40%	tydyttävä
< 20%	heikko

5.4 Maksuvalmius

Pienyrittäjille jokapäiväiseen arkeen kuuluu pohdinta riittääkö yrityksen rahat ja riittävätkö ne koko ajan ongelmitta laskujen maksamiseen. Maksuvalmius kuvaa yrityksen kykyä hoitaa maksusitoumuksensa lyhyellä aikavälillä. Maksuvalmius tarkoittaa, että yritys pystyy maksamaan laskunsa ajallaan ilman lisäkustannuksia. Yleisempiä maksuvalmiuden tunnuslukuja ovat quick ratio, current ratio ja nettokäyttöpääomaprocentti. (Jormakka yms. 2022, 146–147, Hammarén yms. 2019, 203.)

Yksi käytetyimpiä maksuvalmiuden tunnuslukuja on quick ratio. Suomeksi tämä tunnusluku on maksuvalmiussuhde. Quick ratio ilmaisee nopeasti realisoitavien varojen määrä suhteessa lyhytaikaisiin velkoihin. Quick ratio voidaan laskea jakamalla yrityksen taseen vastaava-puolen lyhytaikaiset saamiset sekä rahat ja pankkisaamiset taseen vastattavaa-puolen lyhytaikaisella vieraalla pääomalla (kaavio 9). (Jormakka yms. 2022, 146–147, Hammarén yms. 2019, 203.)

$$\text{Quick ratio} = \frac{\text{Lyhytaikaiset saamiset}}{\text{Lyhytaikainen vieras pääoma}}$$

Kaava 10. Quick ratio (Jormakka yms. 2022, 146)

Quick ration heikkous on, että se ilmaisee tilannetta tietyinä ajanjaksona. Hyvänä arvona quick ratiassa pidetään 1. Kriittinen arvo on 0,4. Sitä alempi arvo merkitsee, että yrityksen rahoituspuskuri on liian pieni. Quick rationin arvoa voidaan parantaa joko pienentämällä lyhytaikaista vierasta pääomaa tai pitämällä enemmän varoja rahoitusomaisuutena. Maksuvalmiuden ohjearvot listattu taulukossa 5. (Hammarén yms. 2019, 204, Jormakka yms. 2022, 146.)

Taulukko 5. Maksuvalmiuden ohjearvot (Jormakka yms. 2022, 146.)

Hyvä	yli 1
Tyydyttävä	0,7-1,0
Välttävä	0,5-0,7
Heikko	alle 0,5

Current ratio arvioi maksuvalmiutta pidemmällä aikavälillä kuin quick ratio, koska tunnusluvussa esiintyvä vaihto-omaisuuden muuttaminen likvideiksi kestää kauemmin. Current ratiassa tarvittavat tiedot löytyvät taseesta. Current ratiassa vaihto-omaisuus ja lyhytaikaiset saamiset jaetaan lyhytaikaisella vieraalla pääomalla (kaavio 10).

$$\text{Current ratio} = \frac{\text{Vaihto-omaisuus} + \text{Lyhytaikaiset saamiset}}{\text{Lyhytaikainen vieras pääoma}}$$

Kaava 11. Current ratio (Jormakka yms. 2022, 147)

Taulukossa 6 on lueteltu Yritystutkimus ry:n ohjearvot current ratiolle.

Taulukko 6. Current ration ohjearvot (Jormakka yms. 2022, 147.)

Hyvä	< 2
Tyydyttävä	1-2
Heikko	< 1

Kolmantena maksuvalmiuden tunnuslukuna on nettokäyttöpääomaprocentti. Tämä suhteuttaa yrityksen nettokäyttöpääoman liikevaihtoon. Tunnusluku kertoo, miten suuri osa yrityksen liikevaihdosta on jatkuvasti nettomääräisesti sitoutunut käyttöpääomaan (kaavio 11).

$$\text{Nettokäyttöpääoma-\%} = \frac{\text{Vaihtuvat vastaavat – Lyhytaikainen vieraspääoma}}{\text{Liikevaihto}} * 100$$

Kaava 12. Nettokäyttöpääomaprocentti (Jormakka yms. 2022, 148.)

Kasvava nettopääoma sitoo tarpeettomasti yrityksen varoja, joka saattaa heikentää yrityksen maksuvalmiutta ja tyrehdyttää kassavarat. Tällä tunnusluvulle ei ole ohjearvoja määritelty, mutta voidaan tulkita, että 20 % nettokäyttöpääomaprocentti tarkoittaa yrityksen liikevaihdon kasvaessa yhdellä eurolla, kasvavat sen investoinnit nettokäyttöpääomaan 20 sentillä. Mitä suurempi nettokäyttöpääoma on, sitä enemmän se sitoo yrityksen resursseja. (Jormakka yms. 2022, 147–148.)

6 Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksen aiheena on tarkastella investointia ja leasingjärjestelyä toimeksiantajayritykselle uuden ajoneuvon hankintaa varten. Toimeksiantajayrityksellä on aikeena uudistaa kalustoa. Kuljetusliike on työn toimeksiantaja. Tutkimuksessa hyödynnetään yrityksen vuoden 2023 tilinpäätöstä. Tutkimuksessa on myös haastateltu yrityksen toista omistajaa.

Teoriaosuudessa käydään läpi investoinnin perusteet. Investointiluvussa esitellään investointisuunnitelman sisältö, mitä investointilaskelma sisältää ja millaisia erilaisia investointilaskelmamenetelmiä on. Kolmannessa luvussa esitellään leasing-vaihtoehto ja miten leasing verotuksessa ja kirjanpidossa huomioidaan. Neljännessä luvussa kuvaillaan kuljetusliikkeiden kustannuksia ja mistä ne syntyvät. Viidennessä luvussa tutustutaan talouden tunnuslukuihin. Rajaan tutkimukseni näihin luvussa viisi esiteltyihin tunnuslukuihin hyödyntäen yrityksen vuoden 2023 tilinpäätöstä.

6.1 Tutkimusmenetelmät

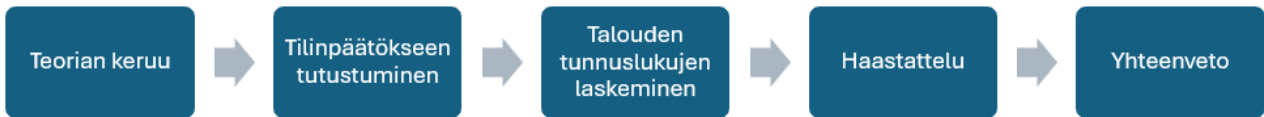
Tapaustutkimuksessa keskitytään tutkimaan yhtä tapahtumaa tai rajoitettua kokonaisuutta. Käytössä on monia erilaisia menetelmiä hankkia tietoa. Tapaustutkimuksessa on käytössä miten- ja miksi-kysymykset, joiden avulla pyritään tapausta tutkimaan, kuvaamaan ja selittämään. Tapaustutkimukseen valitaan tyypillisesti yksittäinen tilanne, tapaus, tapahtuma tai joukko tapauksia, joita tarkastellaan. Tutkimuksen tavoitteena on kuvailla tutkimuskohteen ominaispiirteitä tarkasti, systemaattisesti ja totuudenmukaisesti. Tapaustutkimusta ei voida pitää vain aineistonkeruu tek-

niikkana, sillä tapaustutkimuksessa on käytössä erilaisia tiedonkeruuta ja analyysitapoja. Tapaustutkimusta tehdessä käytössä voi olla niin kvantitatiiviset kuin kvalitatiiviset menetelmät. Tapaustutkimus on laaja käsite, jota ei voi yksiselitteisesti yleistää nimittämään tiettyjä tutkimuksia. (Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna. 2006.)

Kvalitatiivinen tutkimus on laadullista tutkimusta. Kvalitatiivisen tutkimuksen pyrkimys on tutkia kohdetta kokonaisvaltaisesti ja löytää ja tuoda ilmi tosiasioita. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineisto kerätään luonnollisissa ja todellisissa tilanteissa. Tutkimuksen tekijä luottaa enemmän itse tekemiin havaintoihin kuin mittauksien tuloksiin. Tämä perustuu ihmisen sopeutumiseen vaihteleviin tilanteisiin. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei ole pyrkimystä testata teorian tai hypoteesin paikkansapitävyyttä vaan kohteen tarkastelu monelta eri taholta. Tiedon keruu muotoja ovat eri muotoiset haastattelut, osallistuva havainnointi ja dokumenttien ja tekstien analysointi. Jokainen tapaus on ainutlaatuinen ja aineisto tulkitaan sen mukaisesti. (Hirsjärvi S, Remes P & Sajavaara P, 2016, 161, 164.)

Kvantitatiivista tutkimusta kutsutaan myös määrälliseksi tutkimukseksi. Kvantitatiivinen tutkimuksen perustana on kohteen kuvaaminen ja tulkitseminen numeroiden ja tilastojen avulla. Määrällisessä tutkimuksessa kiinnostuksen kohteina ovat syy-seuraussuhteet, luokittelut, vertailut ja ilmiöiden selittämiset, jotka perustuvat numeerisiin tuloksiin. Kvantitatiiviset tutkimukset sisältävät laskutoimituksia ja tilastoanalyysimenetelmiä (Määrällinen tutkimus. N.d.). Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara (2016, 140) ovat esitelleet kvantitatiivisen tutkimuksen keskeisiä piirteitä. Luettelossa on mainittu muuan muassa hypoteesien esittäminen, aiemmat teoriat, johtopäätökset aiemmista tutkimuksista, käsitteiden määrittäminen sekä suunnitelmat koejärjestelyihin tai aineiston keruuseen, joissa havaintoaineisto soveltuu numeeriseen ja määrälliseen mittaamiseen. Johtopäätökset tehdään havaintoaineiston tilastollisen analyysin perusteella. Tämä tutkimus on tapaustutkimus, sillä tässä on keskitetty yhteen tapaukseen. Tapauksen aiheena on tutkia pienelle kuljetusliikkeelle olisiko heillä taloudellisesti ja käytännöllisempää hankkia uusi ajoneuvo leasing-sopimuksen kautta vai investoimalla. Tutkimustyö on ollut kvalitatiivinen tutkimus. Kaaviossa 12 esitetään opinnäytetyön prosessi. Opinnäytetyöprosessi (kaavio 12) alkoi teoriaan tutustumalla. Teorian hankkimisen jälkeen tutustuttiin toimeksiantajayrityksen vuoden 2023 tilinpäätökseen. Tilinpäätöksen perusteella laskettiin tunnusluvut. Tunnusluvut laskettiin vuoden 2023 lukujen perusteella. Tulevaisuuden verrokkitunnusluvut arvioitiin lisäämällä vuoden 2023 tilinpäätöksen lukuihin 10 % kulujen ja

tulojen kasvun arvioimiseksi. Teorian ja tunnuslukujen laskemisen jälkeen toimeksiantajaa haasteltiin. Haastattelu on teemahaastattelu, joka pohjautuu opinnäytteessä mainittuihin teorioihin, laskettuihin talouden tunnuslukuihin ja jo aiemmin saatuihin tietoihin toimeksiantajalta.



Kaava 13. Opinnäytetyöprosessi

6.2 Haastattelu

Haastattelussa toimeksiantajayritykseltä kysyttiin, onko heillä aiempaa kokemusta leasing-sopimuksesta. Heillä on aiempaa kokemusta leasing-sopimuksesta yhden sopimuksen verran. Yrityksellä on myös kokemusta pankkilainasta. Seuraavaksi tiedusteltiin, mikä mielikuva toimeksiantajayritykselle jäi edellisestä leasing-sopimuksesta. Yritys arvosti sitä, että oli kiinteä kuukausimaksu, jolloin budjetointi helpompaa, huollot menevät huoltosopimukseen eikä tarvitse pankista lainaa. Haastattelussa kysyttiin myös toimeksiantajayrityksen mielipidettä kumpi heidän mielestään olisi parempi vaihtoehto pankkilainan ja leasing-sopimuksen välillä. Toimeksiantajayrityksen mukaan pankkilainassakaan ei ole mitään vikaa, mutta leasingin sopimuksen etuna on huoltosopimus. Seuraavaksi kysymys koski toimeksiantajayrityksen näkemystä Suomen kuljetusalan nykytilanteesta. Yrityksen mukaan kotimaan konttiliikenteessä kilpailu on kovaa, jonka seurauksena kuljetusten hintoja on poljettu alas, jonka takia katteen osuus on pienentynyt huomattavasti. Ulkomaan puoli-peräliikenteessä on irtoperävaunuliikenne noussut. Toimeksiantajayrityksellä on ulkomaan liikenteessä vetoauto ja puoliperävaunu. Yrityksen mukaan ulkomaalaisen työvoiman takia myös ulkomaanliikenteessä hintoja on pitänyt laskea alas kilpailun vuoksi. Heidän mielestään EU:n liikkuvuuspaketin edellyttämä palkkojen tasaaminen ei vielä näy konkreettisesti. Haastattelun yhteydessä toimeksiantajayrityksen taloudelliset tunnusluvut käytiin läpi. Jotkut tunnusluvut olivat noususuhdanteessa ja haastattelussa kysyttiin syytä tähän. Yrityksen mukaan dieselin hinta on taantunut Venäjän hyökkäyksestä johtuneesta dieselin hinnan noususta. Heillä on myös kotimaan konttiliikenteessä toimeksiantojen määrä noussut viime vuoden aikana.

7 Tilinpäätöksen tulkitseminen ja yhteenveto

Tutkimuksessa käytetään toimeksiantajayrityksen vuoden 2023 tilinpäätöstä. Opinnäytetyössä käytetyt luvut ovat arvolisäverottomia. Taulukon 7 käytetyt luvut vuodelle 2025 on poistoissa huomioitu 25,5 % vero. Vuoden 2023 tilinpäätöksestä pystytään jo ensi silmäyksellä päättelemään, että vuosi 2023 on ollut toimeksiantajayritykselle paljon parempi tuloksellisesti kuin vuosi 2022. Liikevaihto on noussut vuoden aikana noin 23 %. Koko tilikauden voitto on noussut vuodesta 2022 vuoteen 2023 yli 300 %. Kulujen nousu vuodesta 2022 vuoteen 2023 on ollut hieman alle 15 %. Arvolisälliset ostot ja palvelut ovat suurimmin nousseet vuoden aikana. Liiketoiminnan muissa kuluissa suurimman nousun on tehnyt ajoneuvovakuutukset, joiden kulu on melkein vuodessa tuplaantunut. Vuonna 2023 toimeksiantajayritys on myös kone- ja kalustohankintoja suorittanut, mitä ei vuonna 2022 ei tilinpäätöksen mukaan ollut. Taseen mukaan toimeksiantajayrityksen pitkäaikainen vieraspääoma on laskenut vuoden aikana toisin kuin lyhytaikainen vieras pääoma, joka on noussut. Yleisesti niin vastaava kuin vastattava on vuoden aikana vähentynyt.

7.1. Tunnuslukujen laskeminen

Luvussa viisi mainittiin talouden tunnuslukuja. Teemoina luvussa viisi oli kannattavuus, vakavaraisuus ja maksuvalmius. Toimeksiantajayritykselle on laskettu talouden tunnusluvut, jotta he saavat näiden kautta yleiskuvan yrityksen taloudellisesta tilasta.

Toimeksiantajayrityksen liikevoittoprosentti on 7,5 % vuonna 2023. Visman talousoppaan (Talouden tunnusluvut tutuksi. N.d.) viitearvojen mukaan tämä tulos on tyydyttävä. Liikevoittoprosentti kertoo, miten tehokkaasti yritys pystyy voittoja tuottamaan. Vuonna 2022 toimeksiantajayrityksen liikevoittoprosentti oli -1,5 %, joten yritys on vuoden aikana saanut liikevoittoprosenttinsa kasvamaan negatiivisesta positiivisen puolelle.

$$\text{Liikevoitto-\%} = \frac{62550,25}{833001,47} * 100 = 7,5 \%$$

Kuten kappaleessa viisi mainittiin ROE eli oman pääoman tuottoprosentti kertoo tilikauden voiton suhteutettuna omistajien sijoittamaan omaan pääomaan. ROE kertoo tuoton, jonka omistajat saa

omalle sijoitukselleen. Toimeksiantajayrityksellä luku on pyöristettynä noin -172 %. Luvun negatiivisuus selittyy sillä, että yrityksen oma pääoma on negatiivinen.

$$\text{ROE} = \frac{53046,74}{-30862,39} * 100 = -171,9 \%$$

Käyttökate kertoo liiketoiminnan tuloksen ennen kuin siitä on poistettu poistot, verot ja rahoituserät. Käyttökate osoittaa, kuinka paljon yritykselle jää katetta sen jälkeen, kun liikevaihdosta on vähennetty toimintakulut. Käyttökateprosentti on kannattavuuden mittari. Vuoden 2023 lukujen mukaan toimeksiantajayrityksen käyttökateprosentti on 3,4 %. Hammarén yms. (2019, s. 200) mukaan kuljetusliikkeille 20 % käyttökateprosentti ei ole mahdottomuus. Heidän ohjetaulukonsa (taulukko 6) mukaan alle 15 % tulkitaan heikoksi. Vuoden 2022 tilinpäätöksen lukujen mukaan, käyttökateprosentti oli negatiivinen. Toimeksiantajayritys on saanut tämänkin tunnusluvun kääntymään negatiivisesta positiiviseksi vuoden aikana.

$$\text{Käyttökate-\%} = \frac{28394,17}{833001,47} * 100 = 3,4 \%$$

Omavaraisuusaste on yksi vakavaraisuuden tunnusluvuista. Se kertoo, miten paljon yrityksen toiminnasta on rahoitettu omalla pääomalla. Luku ilmaisee, miten suuri on yrityksen omien varojen osuus yrityksen käytössä olevista pääomista. Tässäkin tunnusluvussa on, että pitäisi vertailut tehdä oman toimialan sisällä, sillä oletusarvo on riippuvainen liiketoiminnan luonteesta. (Talouden tunnusluvut tutuksi. N.d.). Oma varaisuusaste toimeksiantajayrityksellä on -14 %. Toimeksiantajayrityksellä on tämäkin luku negatiivinen, joka johtuu negatiivisesta omasta pääomasta. Vuonna 2022 tämä luku on toimeksiantajayrityksellä ollut myös negatiivinen, mutta vuoden aikana nousut parilla prosentilla. Visman (Talouden tunnusluvut tutuksi. N.d.) ohjelukujen mukaan minimiprosenttimäärä pitäisi olla 20 %.

$$\text{Omavaraisuusaste-\%} = \frac{-30862,39}{216481,90} * 100 = -14 \%$$

Maksuvalmiussuhde eli quick ratio on yksi maksuvalmiuden tunnuslukuja. Tämä luku kertoo, miten hyvin yritys pystyy kattamaan lyhyellä aikavälillä lyhytaikaiset velat rahaksi muutettavalla omaisuudella. Kriittinen piste quick ratiosissa on 0.4 ja hyvänä lukuna pidetään lukua 1. Toimeksiantajayrityksellä tämä luku on 0,6, joka on taulukon 7 ohjeisarvojen mukaan välttävällä tasolla.

$$\text{Quick ratio} = \frac{81316,04}{132245,57} = 0,6$$

Lukua voidaan parantaa pienentämällä lyhytaikaista vierasta pääomaa tai pitämällä varoja enemmän rahoitusomaisuutena. Vuonna 2022 toimeksiantajayrityksellä tämä tunnusluku oli 0,55, joten tässäkin tunnusluvussa on parannusta tapahtunut vuoden aikana. Toimeksiantajayrityksen current ratio arvo on sama kuin quick ratio, sillä toimeksiantajayrityksellä ei ole vaihto-omaisuutta. Ohjearvojen mukaan (taulukko 5) toimeksiantajayrityksen current ratio on heikko, sillä heikon raja-arvo on alle 1 ja toimeksiantajan arvo on 0,6.

Nettokäyttöpääomaprocentti ilmaisee, millainen osa yrityksen nettokäyttöpääoma on suhteutettuna liikevaihtoon. Tunnusluku kuvaa, miten suuri osa yrityksen liikevaihdosta on jatkuvasti nettomääräisesti sitoutunut käyttöpääomaan. Tunnusluvulla ei ole määritelty ohjearvo, mutta yleinen tulkinta on, että 20 % nettokäyttöpääoma tarkoittaa yrityksen liikevaihdon kasvaessa yhdellä eurolla, kasvavat sen investoinnit nettokäyttöpääomaan 20 sentillä. Toimeksiantajayrityksellä tämän arvoksi tulee 15,87 %.

$$\text{Nettokäyttöpääoma-\%} = \frac{833001,47}{132245,57} * 100 = 15,87 \%$$

7.2. Yhteenveto

Kuten jo aiemmin luvussa neljä on mainittu, 90 % kuljetuksista Suomessa tapahtuu maanteitse. Kuljetusala Suomessa on kokenut paljon pelkästään 2020-luvulla. Vuonna 2020 maailman talous käänsi suunnan koronaviruspandemian seurauksena, ja vuonna 2022 Venäjän hyökkäys Ukrainaan syvensi entisestään taloudellisia haasteita. Vuonna 2023 Suomen kuljetusalaa koetteli kuljetusalan lakko. Kaikki edellä mainitut tapahtumat ovat nostaneet kuljetusliikkeiden taloudellisia menoja. Hintapainetta tulee niin asiakkailta, alihankkijoilta kuin toimittajilta. 2020-luvulla on myös niin Suomessa kuin Euroopassakin pätevien kuljettajien siirtyminen joko eläkkeelle tai toisille aloille luoden työvoimapulaa alalle. Euroopan Unionin liikkuvuuspaketti on tuonut lisäkustannuksia kuljetusliikkeille. Liikkuvuuspaketin tavoitteena on yhtenäistää maantiekuljetusyritysten markkinakilpailun

edellytyksiä, torjua harmaata taloutta ja yhtenäistää kuljetusmiehistön palkkausta ja sosiaaliturvaa. EU pyrkii parantamaan viranomaisten yhteistyötä ja tiedonvaihtoa sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Liikkuvuuspaketti toi mukanaan muutoksia ajo- ja lepoaikasääntöihin sekä ajo- ja piirturisääntelyyn. Kabotaasiliikenteeseen tuli kuljetuskapasiteettiin muutoksia pakollisen neljän päivän jäädyttelu aika, jolloin kyseisellä kuljetusvälineellä ei voi suorittaa kabotaasikuljetuksia tai yhdistettyjä kuljetuksia samassa maassa. Vetoauton on myös palattava rekisteröintimaahan kahdeksan viikon välein. Kaikkien eurooppalaisten kuskien palkkojen pitää vastata kuljetusalan normeja niissä maissa, joissa kyseiset kuljettajat toimivat. (EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin täytäntöönpano muuttaa tavara- ja henkilöliikennelupia koskevia säännöksiä, 2022.) Kuljetusalalla on ollut trendinä, että itäisestä Euroopasta tulleilla kuskeilla on pienemmät palkat kuin kuskeilla läntisestä Euroopasta. Liikkuvuuspaketilla yritetään tasata palkkoja. Haastattelussa toimeksiantaja pohti Suomen maantieliikenteen nykyistä tilannetta ja totesi sen olevan vakaa. Hänen mukaansa Suomi tulee aina tarvitsemaan maantieliikennettä. Taloudellisella puolella omistaja on huomannut, että toimeksiantojen hinnoista on kova kilpailu ja toimeksiantajat pystyvät polkemaan hintoja hyvinkin alas kilpailuttamalla. Kilpailutilanne pienentää kuljetusliikkeiden katetta.

Kaikki edellä mainitut seikat ovat vaikuttaneet toimeksiantajan kustannusten nousuun. Toimeksiantaja on pieni yritys, joten kustannusten nousu on ollut heille suuri haaste. Tilinpäätöksen perusteella voidaan todeta, että kulut ovat kohonneet monilla eri osa-alueilla. Pelkästään toimeksiantajan vakuutusmaksut ovat tuplaantuneet vuoden aikana. Kaluston huoltoon menevä summa on suurentunut, kun huoltoliikkeet ovat joutuneet nostamaan hintojaan. Toimeksiantajan menot ovat nousseet vuoden aikana noin 15 %. Tuloslaskelma antaa myös positiivista signaalia kuljetusliikelle. Vaikka heidän kulunsa ovat nousseet vuoden aikana, heidän liikevaihtonsa on noussut samassa ajassa yli 23 %. Tilikauden voitto on noussut vuoden aikana negatiivisesta positiivisen puolelle yli 300 %. Käyttökateprosentin toimeksiantaja on saanut vuoden aikana positiivisen puolelle.

Toki toimeksiantajayrityksellä on edelleen negatiivisia tunnuslukuja. Negatiivisen oman pääoman korjaaminen positiiviseksi parantaisi yrityksen muita taloudellisia tunnuslukuja. Toimeksiantajayrityksen kirjanpitäjä mainitsi keskustelussa, että on yleistä kommandiittiyrittäjille, että oma pääoma on negatiivinen, sillä kommandiittiyrittäjissä on yksityisottoja enemmän. Omavaraisuusaste prosentti on edelleen negatiivinen, vaikkakin vuoden aikana toimeksiantajayritys on saanut prosenttilukua nostettua parilla prosentilla lähempää nollassa. Negatiivinen omavaraisuusaste prosentti

kertoo, että toimeksiantajayritys tällä hetkellä rahoittaa omaa toimintaansa velkarahalla. Omavaraisuusasteprosentin ollessa vakavaraisuuden yksi tunnusluvusta, negatiivinen tunnusluku voi vaikuttaa yrityksen lainan saantiin. Negatiivinen omavaraisuusasteprosentti indikoi, että yritys on herkkä taloudellisten suhdanteiden muutoksille, kuten korkojen nousulle.

Varsinkin vuoden 2022 Venäjän hyökkäys Ukrainaan oli vaikutusta toimeksiantajayrityksen talouteen. Ukrainan hyökkäys nosti dieselin hintaa. Asiakkaiden kanssa sovittu polttoaineen lisäprosentti, joka määriteltiin vuoden alussa, osoittautui riittämättömäksi kattamaan hintojen nousun aiheuttamat lisäkustannukset. Toimeksiantajayritys omistaa kaksi ajoneuvoa. Toinen ajoneuvoista on ulkomaanajossa ja toinen ajoneuvo hoitaa kotimaan merikonttikuljetuksia. Kotimaan liikenteen toimeksiannoista, toimeksiantajayritys teettää merkittävän osan kuljetuksistaan alihankkijoilla. Alihankkijoiden nostaessa omia hintojaan, toimeksiantajayrityksen kate toimeksiannoista jäi vaatimattomiksi.

Toimeksiantajayritys kertoo haastattelussa, että heillä on kokemusta sekä leasing-sopimuksesta että pankkilainoista. Hänen mielestään molemmissa on hyvät ja huonot puolet. Jos kaluston ostaa pankkilainalla, kalusto on silloin yrityksen omaa omaisuutta ja kalustolla voi tehdä mitä itse haluaa. Leasing-sopimuksessa kaluston omistajuus pysyy leasingin antajalla ja pitää tarkkaa osaa määrittellä mitä leasing-sopimukseen kattaa. Toimeksiantajayritys pitää leasingistä siinä, että siinä tietää mitä maksaa kuukaudessa, jos on ottanut huoltosopimuksen leasing-sopimukseen mukaan. Jos pankkilainalla hankittu kalusto hajoaa, aiheuttaa se kuukausibudjetissa ylimääräisiä kuluja, jotka voivat vaikeuttaa talouden suunnittelua. Haastattelussa tuotiin toimeksiantajayritykselle, että leasing-sopimuksessa saattaa ylimääräisiä kuluja tulla kaluston hajoamisen myötä, jos hajonnut osa, ei kuulu huoltosopimukseen. Toimeksiantajayrityksellä oli tietynlainen käsitys leasing-sopimuksen helppoudesta etukäteen, että maksetaan vain tietty summa kuussa, mutta tämä huomautus sai toimeksiantajan pohtimaan, että leasing-sopimuksessakin saattaa lisäkuluja tulla.

Toimeksiantajayritykselle laskettiin taloudellisia tunnuslukuja vertaillen, mitä tapahtuisi, jos toimeksiantajayritys ottaisi pankkilainan tai tekisi leasingsopimuksen. Taulukossa 7 esitetään vuoden 2023 luvut ja vertaillaan, miten taloudelliset tunnusluvut muuttuisivat, jos yritys ottaisi pankkilainan tai tekisi leasingsopimuksen. Vuoden 2025 lukuihin käytettiin vuoden 2023 tilinpäätöksen lu-

kuja lisäämällä 10 %, jolla korreloidaan tulojen ja menojen mahdollista nousua. Leasingin kuukausieräksi laskettiin 700 EUR, joka on sama summa, mikä toimeksiantajan edellisessä leasingissä oli kuukausieränä. Pankkilainan kuluina on käytetty nykyisten lainojen kuluja. Mahdolliseksi hankintakuluksi käytettiin kaluston todellista arvoa, minkä toimeksiantaja yritys ilmoitti.

Taulukko 7. Talouden tunnusluvut

	2023	2025 pankkilaina	2025 leasing
Liikevoitto-%	7,50 %	7,50 %	6,76 %
ROE	-171,90 %	-96,73 %	-182,51 %
Käyttökate-%	3,40 %	3,45 %	2,66 %
Omavaraisuusaste-%	-14 %	-28,88 %	-12,38 %
Quick ratio	0,6	0,6	0,5
Nettokäyttöpääoma-%	15,87 %	15,87 %	19,89 %

Jos yrityksen ottaessa pankkilainaa, liikevoittoprosentti, quick ratio, käyttökateprosentti tai nettokäyttöpääomaprocentti eivät muutu käytännössä muutu laisinkaan. ROE laskisi huomattavasti pankkilainan vaikuttaessa omaan pääomaan. Omavaraisuusasteprosentti heikkenisi lähes kaksinkertaisesti. Leasing sopimuksessa yrityksen liikevoittoprosentti ja käyttökateprosentti laskisivat hieman, mutta ei merkittävästi. Toisin kuin pankkilainassa ROE heikkenisi edelleen. Quick ratio tip-puisi yhdellä, mutta olisi edelleen kriittisen pisteen yläpuolella. Nettokäyttöpääomaprocentti nousi neljä yksikköä. Taulukon 7 mukaan pankkilainalla olisi vähäisempi vaikutus yleisiin tunnuslukuihin. Kuitenkin, koska kyseessä on niin pieni summa, leasing-sopimus muuttaisi muutamia tunnuslukuja. Haastattelusta jäi mielikuva, että toimeksiantaja yritys oli leasing-sopimuksen kannalla. Yrityksen mielipiteensä ei perustunut taloudellisiin tunnuslukuihin vaan yrityksen mielestä leasing-sopimus palvelee yritystä paremmin huoltosopimuksen takia. Taloudellisten tunnuslukujen puolesta pankkilaina olisi hieman parempi vaihtoehto yritykselle.

8 Pohdinta

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää toimeksiantajayrityksen rahoitusvaihtoehtoja mahdollista tulevaa investointia varten. Tavoite saavutettiin teoriaa keräämällä, talouden tunnuslukujen laske-misella ja haastattelun avulla. Tämä oli ensimmäinen kerta, kun toimeksiantajayrityksen talouden

tunnuslukuja on laskettu. Yrityksen mielestä oli mielenkiintoista nähdä yrityksen taloudellinen tilanne tunnuslukujen muodossa. Kaikki tunnusluvut eivät olleet yritykselle positiivisia, mutta ne antoivat selkeän kuvan yrityksen nykytilanteesta. Parantamalla tiettyjä osa-alueita, tunnusluvut voidaan kääntää negatiivisista positiivisiksi. Talouden tunnusluvut näyttivät toimeksiantajalle, että yritys on jo menossa positiivisempaan suuntaan.

Opinnäytetyö tuotti toimeksiantajayritykselle uutta ja arvokasta tietoa, jota heillä ei aiemmin ollut. Vaikka tunnuslukujen perusteella pankkilaina olisi toimeksiantajayritykselle parempi vaihtoehto, haastattelun perusteella heille taloudellinen näkökulma ei ole tärkein päätöstä tehdessä. Heille leasing-sopimuksen tuoma lisäarvo huollon suhteen on tärkeämpää. Opinnäytetyön tuloksia toimeksiantajayritys voi hyödyntää tulevaisuudessa yrityksen taloudellisen tilanteen parantamiseen ja taloudellisen tilanteen seuraamiseen. Tuloksia voidaan hyödyntää myös tulevaisuudessa investointipäätöksissä. Toimeksiantajayritys voi opinnäytetyötä käyttää tulevaisuudessa hinnoittelamiseen. Teoriaosiossa on kuljetusliikkeen kustannukset esitelty.

Opinnäytetyön tulokset ovat luotettavia niiden perustuessa toimeksiantajayrityksen antamaan tilinpäätökseen ja kirjalliseen teoriaan. Ajankohtaisempia arvoja olisi saatu opinnäytetyöhön, jos olisi pankilta ja leasingyrityksiltä ajankohtaiset tarjoukset. Opinnäytetyössä on käytetty vanhojen laina- ja leasingsopimuksen kuluja.

8.1 Eettisyys

Opinnäytetyön eettisyys on keskeinen osa tutkimusprosessia, joka varmistaa tutkimuksen luotettavuuden ja rehellisyyden. Eettinen tutkimus tarkoittaa, että tutkija noudattaa tarkasti tutkimuseettisiä periaatteita, kuten osallistujien suostumusta, anonymiteettiä ja tietosuojaa. Opinnäytetyössä on otettu huomioon Jyväskylän ammattikorkeakoulun eettiset periaatteet. Ennen haastattelua on haastattelevalle selitetty missä häneltä saatavaa tietoa käytetään. Toimeksiantajayritykselle on kerrottu, missä heiltä saatuja taloudellisia lukuja on näkyvillä. Kaikille työhön osallistuville on ilmoitettu, että kerätyt tiedot käsitellään luottamuksellisesti. Tulokset esitellään rehellisesti. Lähteiden käytössä on käytetty kriittistä tarkastelua.

Lähteet

- Alhola, K & Lauslahti, S. 2009. Laskentatoimi ja kannattavuuden hallinta. 1-6.p. Helsinki; WSOYpro
- Eklund, I. & Kekkonen, H. 2014. Kannattavuuslaskenta ja hinnoittelu. Helsinki: Sanoma Pro
- Eklund, I & Kekkonen, H. 2011. Toiminnan kannattavuus. 1.p. Helsinki. WSOYpro
- EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin täytäntöönpano muuttaa tavara- ja henkilöliikennelupia koskevia säännöksiä. 2022. Traficom liikenne ja viestintävirasto. Viitattu 23.2.2025. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/eun-tieliikenteen-liikkuvuuspaketin-taytantonpano-muuttaa-tavara-ja>
- Hammarén, H., Hokkanen, E., Huupponen, Heinänen, E., K., Laitinen, E., Murto, P., Puska, S., Salmi, J., Simonen, E., Sintonen, H. & Valtonen, T. 2019. Kuljetusyrittäjäksi. Kuljetusyrityksen perustaminen ja talous. 2 p. Skal Kustannus Oy. Helsinki. Otavan kirjapaino
- Hargrave, M. 2022. Weighted Average Cost of Capital (WACC) Explained with Formula and Example. Viitattu 1.5.2023. <https://www.investopedia.com/terms/w/wacc.asp>
- Hirsjärvi, S., Remes, P & Sajavaara, P. 2016. Tutki ja kirjoita. 21. p. Porvoo. Bookwell Oy
- Hynnä, T. 2024. Kirjanpitäjä. Finster tilit Ky. Haastattelu 11.11.2024.
- Investoinnin kannattavuus. N.d. BusinessOulu. Viitattu 1.5.2023. <https://www.yritystulkki.fi/fi/alue/oulu/aloittava-yrittaja/suunnittelu/taloussuunnitelmat/investoinninkannattavuus/>
- Jalonen, M. 2024. Omistaja. Kuljetusliike Jalonen Ky. Haastattelu 16.11.2024.
- Jormakka, R., Koivusalo, K., Lappalainen, J. & Niskanen, M. 2022. Laskentatoimi. 7–8. p. Keuruu: Otavan kirjapaino
- Jäännösarvon ja kauppahinnan välinen erotus tuloverotuksessa. N.d. Suomen taloushallinto Ry. Viitattu 6.11.2023. <https://taloushallintoliitto.fi/tietopankki/rahoitusleasing/14835-2/>
- Käyttökate-%. N.d. Alma Media Oy. Viitattu 9.10.2023. <https://www.almatalent.fi/tunnuslu-kuopas/kannattavuus/kayttokate-prosentti/>
- Leasing. N.d. Bisnes.fi. Viitattu 7.5.2023. <https://bisnes.fi/leasing/>
- Leasing, osamaksu vai jokin muu rahoitus? N.d. Nordea Bank Oyj. Viitattu 7.5.2023. <https://www.nordea.fi/yritysassiakkaat/yrityksesi/yrityksen-johtaminen/leasing-ja-osamaksu.html#tab=Leasing>
- Liikanen, Janne. 2016. Leasingrahoituksen edut ja haitat. Blogi. Visma. Viitattu 30.10.2023. <https://www.visma.fi/blog/leasingrahoituksen-edut-ja-haitat/>
- Maantiekuljetuksiin liittyviä termejä. N.d. Logistiikan maailma. Viitattu 22.11.2023. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/termit/>

Maantiekuljetusten luvat, käyttötilanteet, prosessi ja markkinat. N.d. Logistiikan maailma. Viitattu 22.11.2023. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/luvut-kayttotilanteet-prosessi-ja-markkinat/>

Maantiekuljetus. N.d. Logistiikan maailma. Viitattu 22.11.2023. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/>

Mikä on leasing-sopimus? N.d. Minilex. Viitattu 7.5.2023 <https://www.minilex.fi/a/mik%C3%A4-on-leasing-sopimus>

Mitä leasing tarkoittaa?. 2024. Ferratum. Blog. Viitattu 29.9.2024. <https://www.ferratum-bank.fi/blog/mita-tarkoittaa-leasing>

Määrällinen tutkimus. N.d. Jyväskylän yliopisto. Viitattu 5.9.2024. <https://sites.app.jyu.fi/mehu/fi/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/maarallinen-tutkimus>

Ojala, M. 2022. Rahoitusleasing-huomaa kirjanpidon ja verotuksen erot. Tilisanomat. Viitattu 6.1.2023. <https://tilisanomat.fi/kirjanpito-ja-verotus/rahoitusleasing-huomaa-kirjanpidon-ja-verotuksen-erot>

Oksanen, R. 2004. Kuljetustuotannon toimintolaskenta. Hyvinkää: Ekodata

Rahoitusleasing. N.d. Suomen taloushallintoliitto Ry. Viitattu 6.11.2023. <https://taloushallintoliitto.fi/tietopankki/rahoitusleasing/>

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkojulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietovarasto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Viitattu 9.5.2024. <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/>

SKAL Kuljetusbarometri 1/2024: Kuljetuskustannuksia hillitsevät päätökset kohentavat kuljetusalan kannattavuutta, työvoiman tarve vähenemässä. N.d. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. Viitattu 22.1.2024. <https://skal.fi/tiedotteet/skal-kuljetusbarometri-1-2024-kuljetuskustannuksia-hillitsevat-paatokset-kohentavat-kuljetusalan-kannattavuutta-tyovoiman-tarve-vahenemassa/>

Talouden tunnusluvut tutuksi. N.d. Visma Solutions Oy. Viitattu 7.9.2024. <https://netvisor.fi/media/Tunnusluvut-tutuksi-opas.pdf>

Tieliikenteen tavarankuljetukset. N.d. Suomen virallinen tilasto (SVT). Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu: 27.11.2023. <https://stat.fi/tilasto/kttav>

Yrityksen investoinnit-suunnittelu, laskenta ja rahoitus. 2022. Capitalbox. Viitattu 1.5.2023. <https://www.capitalbox.fi/blog/yrityksen-investoinnit-suunnittelu-laskenta-ja-rahoitus>

Vaihto-omaisuus – mitä tarkoittaa vaihto-omaisuus?. N.d. Accountor Finago. Viitattu 15.9.2024. <https://procountor.fi/taloushallinnon-sanakirja/vaihto-omaisuus/>

Verotuksessa kyse vuokrasta. N.d. Suomen taloushallintoliitto Ry. Viitattu 6.11.2023. <https://taloushallintoliitto.fi/tietopankki/rahoitusleasing/14822-2/>

Liitteet

Liite 1. Ajoneuvon käyttöikä

Ajosuorite	Auton käyttöikä km (pitoaikana)				
	Raskas kuorma-auto				
	Paketti- auto	Kevyt kuorma- auto	Keskiras- kas kuorma- auto	Paikallis- liikenne	Kauko- liikenne
20 000	120 000...	150 000...	180 000...	200 000...	
25 000	135 000...	175 000...	210 000...	240 000...	
30 000	150 000...	200 000...	240 000...	270 000...	
35 000	165 000...	220 000...	260 000...	290 000...	
40 000	180 000...	240 000...	280 000...	310 000...	
50 000	200 000...	270 000...	320 000...	350 000...	380 000...
60 000	220 000...	300 000...	350 000...	390 000...	420 000...
70 000	240 000...	320 000...	380 000...	420 000...	460 000...
80 000	260 000...	340 000...	400 000...	450 000...	500 000...
90 000	280 000...	360 000...	420 000...	480 000...	540 000...
100 000	300 000...	380 000...	440 000...	500 000...	580 000...
110 000				520 000...	610 000...
120 000				540 000...	640 000...
130 000				560 000...	660 000...
140 000				580 000...	680 000...
150 000					700 000...
160 000					720 000...
180 000					740 000...
200 000					760 000...

(Hammarén yms. 2019, 230)

Liite 2 Ajoneuvon käyttöikä

Ajoneuvotyyppi	Kulutus l/100 km
Kevyt pakettiauto	8...13
Raskas pakettiauto	12...18
Kevyt kuorma-auto (2-aks.)	15...25
Keskiraskas kuorma-auto (2-aks.)	22...35
Raskas kuorma-auto (3-4 aks.)	30...40
Kevyt ajoneuvoyhdistelmä (4-aks)	30...40
Keskiraskas ajoneuvoyhdistelmä (5-6-aks)	35...45
Raskas ajoneuvoyhdistelmä (6-7-aks)	40...50
Raskas ajoneuvoyhdistelmä (7-8-aks)	45...55

(Hammarén yms. 2019, 230)

Liite 3 Renkaiden kestopmatka

Rengaskoko	Ajoneuvoluokka	Kuljetustyyppi	Kestomatka (km)
195...225-15	Pakettiauto	Taajama-ajo	30 000...50 000
205...225-17,5	Kevyt kuorma-auto	Taajama-ajo	40 000... 70 000
265...285-19,5	Keskiraskas kuorma-auto	Taajama-ajo	50 000...80 000
295...315-22,5	Raskas kuorma-auto	Taajama-ajo	60 000... 100 000
295...315-22,5	Keskiraskas ja raskas kuorma-auto	Maantieajo	80 000...120 000
275...315-22,5	Perävaunuyhdistelmä	Raskas maantieajo	100 000...140 000
		Keskiraskas maantieajo	130 000...170 000
		Kevyt maantieajo	160 000...200 000

(Hammarén yms. 2019, 231)