



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Analyse av transportnæringen på Haugalandet



Bacheloroppgave utført ved

Høgskolen Stord/Haugesund – Økonomisk- administrativ utdanning

Av: Karoline Sævereide Aartun, Susanne Vik, Jannicke Tufteland Aarbø

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i økonomi og administrasjon ved Høgskolen Stord/Haugesund og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at HSH inntår for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Haugesund

2013

Bacheloroppgavens tittel: Analyse av transportnæringen på Haugalandet

Karoline S. Aartun

Susanne Vik

Jannicke Tufteland Aarbø

Navn på veileder: Halvor Sandvold

Gradering: *Offentlig.*

Sammendrag:

Etter å ha brukt lang tid på å finne en aktuell problemstilling, landet vi på en analyse av transportbransjen. Vi var kjent med at denne bransjen har hatt økende konkurranse fra utlandet, og vi ønsket derfor å undersøke om dette kunne avspeiles i regnskapstallene for noen utvalgte bedrifter på Haugalandet. Vi har valgt å ta utgangspunkt i 3 bedrifter som alle driver med langtransport. De tre bedriftene er: Transportsentralen i Nord-Rogaland (TNR), Suldal Transport og Hundhammer Transport. Under analysen var vi interessert i å se på hvordan utviklingen til bedriftene har vært de siste årene, og valgte på bakgrunn av dette regnskapene fra 2007 til 2011. Vi ønsket å få svar på om den økende konkurransen fra utenlandske transportselskap, både når det gjelder kabotasjekjøring og import til Norge, har satt sitt spor i regnskapene til bedriftene.

Vi har hovedsakelig benyttet oss av kvantitativ metode i form av analyse av regnskapstall og nøkkeltall, men også anvendt kvalitativ metode i en mindre grad.

Etter utført analyse kom vi frem til at transportbransjen har dårligere økonomisk stilling nå enn tidligere. Næringen ble i stor grad rammet av virkningene fra finanskrisen, og den økende konkurransen fra utenlandske transportselskaper har også påvirket denne bransjen.

Forord:

Denne oppgaven er del av bachelorstudiet i økonomi og administrasjon på Høgskolen Stord/Haugesund (HSH), og er skrevet av tre studenter i perioden november 2012 til mai 2013. Det har vært et tidkrevende arbeid, og spesielt utregningen av nøkkeltallene til 15 regnskap tok lenger tid enn beregnet. Likevel har det vært en spennende og lærerik oppgave. Vi vil benytte denne anledningen til å takke vår veileder Halvor Sandvold som har vært en stor støtte, og alltid gitt raske tilbakemeldinger.

Innhold

Sammendrag:.....	i
Forord:.....	ii
1. Innledning:.....	1
Bakgrunn for valg av problemstilling:	1
Kabotasje:.....	1
Litt om bedriftene:	2
TNR:.....	2
Suldal Transport:.....	2
Hundhammer Transport:	2
2. Metode:	2
3. Generelt om regnskapsanalyse:	4
Gruppering:.....	4
Kritisk gjennomgang og korrigering:	4
Beregning:	5
Vurdere forholdstall:	5
3.1 Analyse av rentabiliteten:	7
3.1.1. Totalkapitalrentabilitet:.....	8
Resultatgrad:	9
3.1.2 Egenkapitalrentabilitet:.....	11
Gjennomsnittlig Gjeldsgrad:.....	12
Sammenheng mellom totalkapitalrentabilitet, egenkapitalrentabilitet og gjeldsgrad:	13
3.2. Analyse av finansiering og soliditet:	14
3.2.1. Arbeidskapital	16
3.2.2. Finansieringsgrad 1:	16
3.2.3. Finansieringsgrad 2:	17
3.2.4 Gjeldsgrad.....	18
3.2.5. Egenkapitalprosent	18
3.2.6. Rentedekningsgrad	19
3.3. Analyse av likviditeten:	20
3.3.1. Likviditetsgrader	20
3.3.2. Kredittid til kunder og fra leverandører:.....	21
Kredittid til kunder	21
Kredittid hos vareleverandører	22
4. Analyse av de aktuelle transportbedriftene	24

4.1. Analyse av rentabiliteten:	24
4.1.1. Totalkapitalrentabilitet:.....	24
Kapitalens omløpshastighet:	26
Resultatgrad:	27
4.1.2. Egenkapitalrentabilitet:	31
Gjennomsnittlig Gjeldsgrad:.....	33
Sammenheng mellom totalkapitalrentabilitet, egenkapitalrentabilitet og gjeldsgrad:	33
4.2. Analyse av finansiering og soliditet:	35
4.2.1. Arbeidskapital:	35
4.2.2. Finansieringsgrad 1:	36
4.2.3. Finansieringsgrad 2:	37
4.2.4. Gjeldsgrad:	40
4.2.5. Egenkapitalprosent:	41
4.2.6. Rentedekningsgrad:	43
4.3. Analyse av likviditeten:	44
4.3.1. Likviditetsgrad 1:	44
4.3.2. Kredittid kundefordringer:	45
4.3.3. Kredittid hos vareleverandør:.....	45
5. Konklusjon:	46
5.1. Konsekvenser av den økende konkurransen fra utenlandske transportører:	46
5.2. Bedriftene:	49
5.2.1. TNR:.....	49
5.2.2. Suldal Transport:	50
5.2.3. Hundhammer Transport:.....	52
Litteraturliste:	54
Internettkilder:	54
Vedleggsliste:	55

1. Innledning:

Bakgrunn for valg av problemstilling:

De siste årene har transportbransjen hatt store forandringer og utfordringer. Utenlandske vogntog er et mer og mer vanlig syn på norske veier. Den store bruken av utenlandske transportører har også vært mye omtalt i media. På bakgrunn av dette har vi valgt å se på utviklingen og lønnsomheten til den norske transportbransjen og hvordan denne bransjen er blitt påvirket av den økte bruken av utenlandske vogntog både når det gjelder import til Norge, men også de som driver kabotasje i Norge.

Vi har valgt å foreta en tidsanalyse ved å se på hver enkelt bedrifts økonomiske utvikling, samtidig som vi vil sammenligne utviklingen i de tre bedriftene.

Den konkrete problemstillingen til vår oppgave er:

En analyse av transportnæringen på Haugalandet. Hvordan har den voksende konkurransen fra utenlandske firmaer som driver kabotasje i Norge påvirket denne næringen?

Regnskapsanalysen vil være fra årene 2007 til 2011, da tallene for 2012 ikke var tilgjengelige under den perioden vi jobbet med oppgaven.

Hoveddelen i oppgaven vil bli tolking av nøkkeltallene til bedriftene.

Kabotasje:

En transportør bedriver kabotasje når den transporterer varer eller personer mellom steder i et annet land enn der den hører hjemme. I utgangspunktet er ikke dette lovlig, jf.

Yrkestransportloven § 10 (3) som sier:

«Den som ikkje har forretningsstad i Noreg kan ikkje utføre transport av personar eller gods mot vederlag mellom stader i Noreg, dersom ikkje anna følgjer av internasjonal avtale der Noreg er part. I einskildvedtak kan departementet òg gje samtykke til slik transport for verksemdar frå land som Noreg ikkje har tilsvarande avtale med. »

(<http://lovdata.no/all/tl-20020621-045-002.html#10>)

Grunnet EØS-avtale er det åpnet for at aktører fra EØS kan utføre midlertidig kabotasje i Norge. Det foreligger klare regler for når kabotasje er tillat:

«En transportør som har fellesskapstillatelse, og som har hatt med og levert internasjonal last i et EØS-land (grensekryssende transport) kan utføre kabotasje på følgende vilkår:

- *Kabotasjen må utføres med samme kjøretøy som ble brukt for den internasjonale transporten inn i landet*
- *Det kan utføres maksimalt 3 kabotasjeturer etter den internasjonale transporten inn i landet*
- *Lossing etter den siste kabotasjeturen skal finne sted innen 7 dager etter at den internasjonale lasten ble levert»*

<http://www.vegvesen.no/Kjoretoy/Yrkestransport/Tillatelser/Kabotasje;jsessionid=f87a4be1a9740fa877cf1d18ab29fed99629d0d38a555020a9446514682c31ed.e34MchmPbxenai0LahqNbx8MaN0Ne0>

Litt om bedriftene:

TNR:

TNR er en av de to store bedriftene vi har valgt å konsentrere oss om. Bedriften holder til på Husøy, der de flyttet inn i en ny terminal i 2008. Siden 2006 har den også hatt en avdeling på Stord. Dette er et firma som er godt innarbeidet i transportbransjen, og har hatt en sterk vekst siden den startet opp i 1981. I 2011 hadde den over 60 ansatte, og en omsetning på rett over 110 millioner kroner.

Suldal Transport:

Den andre store bedriften vi valgte ut er Suldal Transport, som er en av de største private transportørene i Norge. Bedriften er lokalisert både i Suldal, Haugesund og Stavanger, og har et solid fotfeste i transportbransjen. Pr. i dag har den ca. 200 ansatte og 115 biler. Omsetningen i 2001 var på rundt 261 millioner kroner.

Hundhammer Transport:

Hundhammer Transport er et mindre selskap som holder til i Ølen. I 2011 var omsetningen på ca. 45 millioner kroner. Bedriften har ingen ansatte, men leier disse inn fra underleverandører. Ut i fra hva vi har forstått, blir disse leid inn fra Hundhammer Administrasjon AS, hvor Hundhammer Transport har 100 % aksjeeierskap i.

2. Metode:

Det er to hovedmetoder man kan bruke ved forskning. Dette er kvalitative og kvantitative forskningsmetoder. Hovedmetodene kan anvendes alene, eller kombineres. (Johannsen, Christoffersen og Tufte, 2011 s.35)

Noe som er viktig i forskning er datas pålitelighet. Dette kalles reliabilitet på fagspråket. Her ser man på nøyaktigheten av forskningens data, hvilke data blir valgt ut til å brukes, metoden de blir samlet inn på, og hvordan de blir analysert. For å sikre høy reliabilitet kan man gjøre samme undersøkelse på samme gruppe flere ganger eller flere forskere kommer frem til samme resultat. (Johannessen et.al., 2011 s. 44)

Et annet viktig spørsmål er om hvor godt data representerer virkeligheten. Dette heter validitet og en ser da på om data er en god representasjon av det generelle fenomenet. (Johannessen et.al., 2011 s. 77)

Kvantitative metoder

Kvantitative metoder befatter seg med tall og det som er målbart. Denne metoden er en fordel å bruke dersom en ønsker å teste hypoteser eller årsakssammenhenger. Utvalget i denne metoden er ofte stort og representativt. Spørreskjema er nok den mest utbredte måten å samle inn data på i denne metoden, men man kan også foreta et telefonintervju, eller f.eks. benytte seg av en strukturert observasjon. (Johannessen et.al., 2011)

Kvalitative metoder:

Kvalitative metoder er forskning som ikke kan telles, men som forklares med ord. En bruker som oftest en kvalitativ metode dersom en vil forske på noe en ikke vet så mye om fra før, eller for å undersøke og beskrive menneskers opplevelser og erfaringer. I denne metoden er utvalget ofte lite og urepresentativt, og man må derfor vær forsiktig med å trekke for bastante beslutninger. Den mest utbredte metoden her er intervju, men man kan også innhente informasjon ved å benytte seg av f.eks. deltagende observasjon eller tekstanalyse. (Johannesen et.al., 2011)

Kvalitative og kvantitative metoder kan kombineres på ulike måter. Den ene måten å kombinere disse på er å starte med kvantitativ metode, for så å bruke kvalitativ metode for å utdype funnene og gi en bedre forståelse for årsakene bak dem. (Johannesen et.al., 2011, s.367)

Valg av metode:

Vi har i denne oppgaven valgt å bruke både kvalitativ og kvantitativ metode. Vi starter forberedelsene av oppgaven med å lage en problemstilling. Deretter må vi samle inn data og informasjon som er relevant til vår problemstilling. Vi bruker da den kvantitative metoden og henter regnskap i fra brønnøysundregisteret. For å analysere kvantitativ data må vi regne ut

nøkkeltallene og tolke disse. Vi har valgt å forske på tre forskjellige langtransportfirma her på Haugalandet i perioden fra 2007 til 2011 og se på utviklingen disse årene. Etterpå skal vi benytte oss av informasjon vi finner på internett, ved å lese om andres erfaring når det gjelder konkurranse fra utenlandske transportfirmaer som driver kabotasje her i Norge. Dette for å følge opp og utdype funnene i den kvantitative delen. Da benytter vi den kvalitative metoden. Når oppgaven er ferdig skal denne leveres inn skriftlig og deretter framføres muntlig. (Johannessen et.al.,2011)

3. Generelt om regnskapsanalyse:

Formålet med en regnskapsanalyse er å kartlegge og belyse en bedrifts økonomiske stilling og utvikling.

En vanlig fremgangsmåte består av fire hovedtrinn:

- Gruppering av regnskapstallene for analyseformål
- Kritisk gjennomgang av regnskapstallene, og korrigerer dersom det er nødvendig
- Beregning forholdstall
- Vurdering forholdstall

(Hansen, Ottesen & Øyen, 2005, s.135)

Gruppering:

I de fleste tilfeller innebærer gruppering av regnskapstallene for en analyse at de kan stilles opp i samsvar med kravene i regnskapsloven. Likevel står man fritt til å gruppere disse hvordan man vil, og i noen tilfeller kan det være hensiktsmessig å omgruppere regnskapet. Dette ved blant annet en lønnsomhetsanalyse, der det kan være hensiktsmessig å gruppere resultatregnskapet etter bidragsmetoden (Hansen et al., 2005, s.135-136).

Kritisk gjennomgang og korrigerer:

Årsregnskapet er lovregulert, og det er derfor en begrensning i hvordan bedrifter kan føre regnskapet sitt. Allikevel legger regnskapsreglene ofte opp til vurdering etter foretakets eget skjønn, og bedriftene kan påvirke regnskapstallene ved såkalt kreativ regnskapsrapportering. Dette for å påvirke tallene i negativ eller positiv retning. For at regnskapsanalysen skal gi så korrekte svar så mulig, må man gå gjennom regnskapstallene, og prøve å avdekke eventuelle påvirkninger. Ledelsen i en bedrift vil ha ubegrenset tilgang til data og grunnlag for verdsettelse og gruppering, og har dermed lett tilgang til opplysninger som trengs for korrigerer av regnskapet. Dette kalles da en intern analyse. Interessegrupper utenfor

bedriften har derimot begrenset tilgang til opplysninger, og en analyse gjort av disse kalles en ekstern analyse. Ved denne analysen bruker man informasjonen fra det offisielle regnskapet. Notene er en del av det offisielle regnskapet, og kan gi nyttig informasjon, i likhet med årsberetningen (Hansen et al., 2005, s.137-138).

Beregning:

Når regnskapet er gjennomgått, og klar for analyse, begynner man med en nøkkeltallsanalyse. Dette går ut på å beregne forholdstall som skal brukes til å vurdere bedriftens økonomiske stilling. I denne sammenhengen er det vanlig å ha fokus på tre forhold; rentabilitet, finansiering og soliditet, samt likviditet. (Hansen et al., 2005, s.145)

Ved analyse av disse kan man bruke tidssammenligninger, bedriftssammenligninger eller en kombinasjon av disse.

Ved tidssammenligning ser man hvordan nøkkeltallene har utviklet seg over tid innen en bedrift. For å få en god tidssammenligning, må nøkkeltallene være sammenlignbare. Dette innebærer at man holder ekstraordinære poster utenfor, de samme vurderingsprinsippene er lagt til grunn, og at postene er gruppert på samme måte (Hansen et al., 2005, s.145).

Ved bedriftssammenligninger sammenligner man bedrifter innenfor samme bransje, eller en bedrifts nøkkeltall med gjennomsnittet for bransjen. Her må man være obs på at bedriftene ikke nødvendigvis har brukt de samme verdivurderingene, og noen bedrifter kan ha spesielle særtrekk som gjør de til et dårlig sammenligningsgrunnlag (Hansen et al., 2005, s.145).

Vurdere forholdstall:

Når forholdstallene er beregnet, kan man vurdere disse, og deretter trekke konklusjoner. Her er det viktig å se på bransjen, da det kan variere fra bransje til bransje hva som er tilfredsstillende nøkkeltall.

Ved gjennomgang av teorien blir det brukt eksempler. Disse eksemplene er tatt ut ifra et fiktivt regnskap til den fiktive bedriften Ting og Tang Transport AS.

Nedenfor følger resultatregnskap og balansen for Ting og Tang Transport AS for 2011 og 2012:

Ting og Tang Transport AS

Resultatregnskap	2012	2011
Salgsinntekt	101 000	92 000
Annen driftsinntekt	3 000	2 000
Sum driftsinntekt	104 000	94 000
Varekostnad	60 000	55 000
Lønnskostnad	21 000	20 500
Avskrivning	4 000	400
Annen driftskostnad	11 000	10 500
Driftsresultat	8 000	7 600
Renteinntekt	500	400
Rentekostnader	2 000	1 900
Ordinært resultat før skatt	6 500	6 100
Skattekostnad	1820	1708
Årsoverskudd	4 680	4 392
Disponering av årsresultatet:		
Avsatt til aksjeutbytte	2600	2000
Overført til annen egenkapital	2080	2 392
Sum	4 680	4 392

Balansen per 31.12	2012	2011	2010
Eiendeler:			
Varige driftsmidler	23 000	22 000	21 000
Sum anleggsmidler	23 000	22 000	21 000
Varelager	9 000	10 000	7 000
Kundefordringer	9 500	10 000	11 000
Bankinnskudd	9 472	8 392	5 500
Sum omløpsmidler	27 972	28 392	23 500
Sum eiendeler	50 972	50 392	44 500
Egenkapital og gjeld:			
Aksjekapital (100 aksjer à...)	4 500	4 000	5 000
Overkursfond	500		

Sum innskutt egenkapital	5 000	4 000	5 000
Annen egenkapital	13 472	11 392	9 000
Sum egenkapital	18 472	15 392	14 000
Langsiktig lån	12 000	11 000	11 500
Sum langsiktig gjeld	12 000	11 000	11 500
Kassakreditt	3 000	4 000	3 500
Leverandørgjeld	9 000	10 000	7 000
Avsatt aksjeutbytte	2600	2 000	1 950
Betalbar skatt	1 820	1 708	1 800
Offentlig gjeld	4 080	6 292	4 750
Sum kortsiktig gjeld	20 500	24 000	19 000
Sum egenkapital og gjeld	50 972	50 392	44 500

3.1 Analyse av rentabiliteten:

Rentabilitet skal fortelle oss noe om hvor bra avkastningen (resultatet) er i forhold til den investerte kapitalen (Hansen et al., 2005, s.146).

Rentabiliteten regnes i hovedsak ut ved at man ser på avkastning i forhold til den investerte kapitalen:

Ved beregning av nøkkeltallet må man ta stilling til hvilke resultattall man skal bruke. Dette grunnet flere størrelser som har med lønnsomhet å gjøre, som driftsresultat, ordinært resultat før og etter skatt, og årsresultat. Skattekostnaden er stort sett nøytral i forhold til ulike bransjer, men kan påvirkes av om bedriften er et aksjeselskap, et ansvarlig selskap eller et enkeltpersonforetak. Dette taler for å beregne rentabilitet før skatter. Før man beregner rentabilitet må man også ta hensyn til ekstraordinære poster. På grunn av sammenligninger, holdes disse utenfor, og man legger den normale virksomheten til grunn ved beregning av rentabilitet. Hvis ikke kan de ekstraordinære postene gjør sammenligningene misvisende (Hansen et al., 2005, s.146).

3.1.1. Totalkapitalrentabilitet:

Totalkapitalrentabilitet forteller oss hvor stor avkastning bedriften har hatt på den totale kapitalen, uavhengig av finansieringsstrukturen.

Framgangsmåten for å regne ut denne varierer, men gir samme sluttresultat. Det har derfor ingen betydning for hvilken metode du velger, men vi vil likevel vise begge metodene her.

1. Utregning: _____ (Hansen et al., 2005, s.147).
2. (Kristoffersen, 2008. s. 414).

Med tall fra den fiktive bedriften Ting og Tang Transport AS i 2012 blir utregningen med disse to formlene slik:

Eks 1: _____

Eks 2: _____

Vi ser her at som tidligere nevnt gir begge formlene oss samme svar, med en totalkapitalrentabilitet på 16,77. Hvorvidt dette tallet er bra eller dårlig må sees i sammenheng med andre forhold, som vi kommer tilbake til. Men vi kan her sammenligne med året 2011, for å se om det har skjedd en positiv eller negativ utvikling fra 2011 til 2012.

Vi ser her at fra 2011 til 2012 har totalkapitalrentabiliteten blitt redusert med 0,09%. Dette er en negativ utvikling hvor bedriften ikke klarte å utnytte sine ressurser i 2012 like godt som i 2011.

Gjennomsnittlig totalkapital beregnes ved at man tar utgående balanse år x1 + utgående balanse år x2 og deler dette tallet på to. Vi bruker gjennomsnittlig investert kapital fordi resultatet er inntjent gjennom hele året. Rentekostnader er avkastning som tilfaller långiverne, og er derfor en del av bedriften samlede avkastning (Hansen et al., 2005, s.147).

Hvor høy bør totalrentabiliteten være?

Det er vanskelig å si noe om totalrentabiliteten til en bedrift dersom man bare ser på dette nøkkeltallet isolert sett. En høy totalrentabilitet betyr god fortjeneste, men man må vurdere

risiko og bransje, da et godt rentabilitetstall for en bransje ikke trenger å være tilfredsstillende for en annen (Hansen et al., 2005, s.147).

I følge Hansen et al., (2005, s. 148) kan man sette som krav til totalrentabiliteten at den bør være minst like høy som den avkastningen bedriften kunne fått ved å plassere kapitalen på en annen måte. Den må være høyere enn gjeldsrenten, hvis ikke tjener ikke bedriften nok til å forrente gjelden.

Et utgangspunkt for å finne en tilfredsstillende rentabilitet er å ta utgangspunkt i risikofri plassering, for så å legge på et risikotillegg. Hvor stor risikoen er, avhenger av bransje, og hvor følsom denne er for konjunktursvingninger, og dessuten hvordan virksomheten er finansiert. Jo lavere egenkapital man har i forhold til gjeld, jo høyere er risikoen (Hansen et al., 2005, s.148).

Et eks. på utregning av avkastningskrav:

Risikofri rente:	3%
+ Tillegg for risiko	5%
= Samlet krav til avkastning	8%

Tillegget for risiko er i stor grad vanskelig å fastslå, og man må dermed utvise skjønn ved fastsettelsen av denne.

Når vi ser på det samlede kravet til avkastning, vil totalkapitalrentabiliteten som vi regnet ut for Ting og Tang Transport AS være meget tilfredsstillende. Totalkapitalrentabiliteten i 2012 var på 16,77% og er dermed 8,77% høyere enn det anbefalte.

Man kan dele totalkapitalrentabiliteten inn i to faktorer for å få en dypere forståelse av forholdene som påvirker den (Hansen et al., 2005, s.149):

Resultatgrad:

Resultatgraden forteller oss hvor stor prosentdel avkastningen utgjør av de totale driftsinntektene, og regnes ut slik (Hansen et al., 2005, s.149):

Resultatgraden til Ting og Tang Transport AS i 2012 blir da:

Ting og Tang Transport AS hr dermed en avkastning på 8,17% av de totale driftsinntektene.

Kapitalens omløpshastighet:

Kapitalens omløpshastighet forteller hvor effektivt vi utnytter den investerte kapitalen til å skape inntekter. Denne beregnes slik (Hansen et al., 2005, s.149):

Under viser vi utregningen av kapitalens omløpshastighet for Ting og Tang Transport AS i 2012:

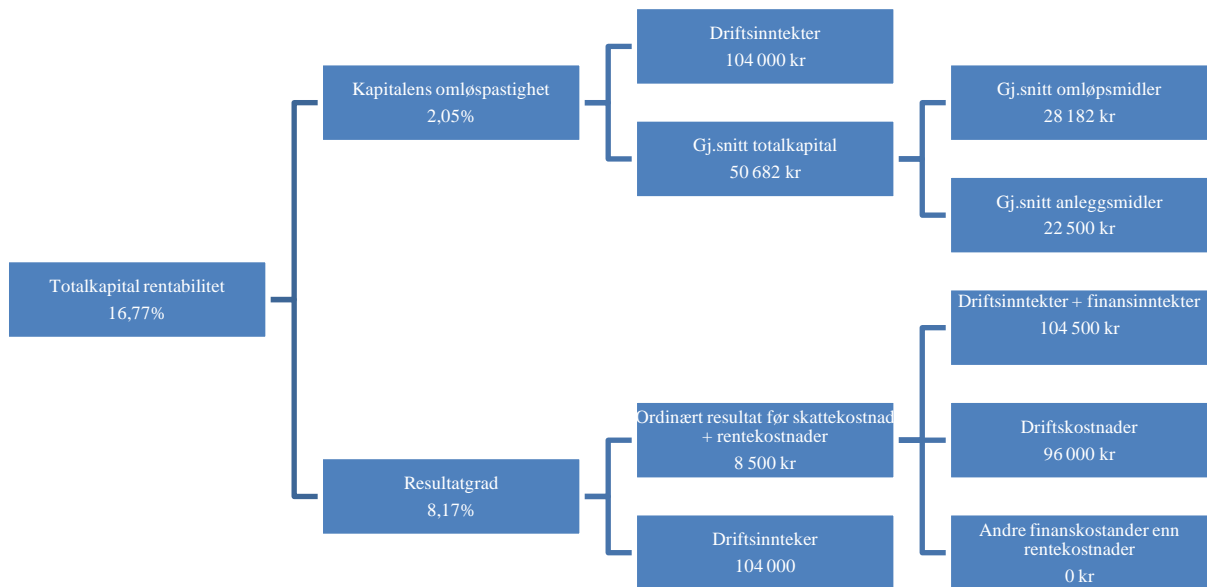
Ved å multiplisere resultatgraden med kapitalens omløpshastighet finner man totalkapitalrentabiliteten, som her blir:

Ved en økning av begge eller bare ett av tallene, vil totalkapitalrentabiliteten også øke.

DUPONT-MODELLEN:

DuPont-modellen viser skjematisk hvilke størrelser som påvirker totalkapitalens rentabilitet.

Tallene som er satt inn i modellen er tall fra vårt fiktive transportselskap; Ting og Tang Transport AS for året 2012



Figur 1

Ved å gå fra totalkapitalrentabilitet, og følger modellen mot høyre, ser vi at totalkapitalrentabilitet deles opp i kapitalens omløpshastighet og resultatgrad. Videre ser vi hvilke faktorer som igjen påvirker disse nøkkeltallene. Ved å bruke denne modellen ser man hvor det er mest effektivt å sette inn tiltak for å bedre inntjeningen til Ting og Tang Transport AS.

3.1.2 Egenkapitalrentabilitet:

Her måler man avkastningen av egenkapitalen. Dette vil være til stor interesse for eierne i bedriften.

Selv om egenkapitalrentabiliteten er av størst interesse for eierne etter skatt, vil vi også allikevel vise utregningen før skatt. Disse formlene komme under her:

(Hansen et al., 2005, s.155).

Med våre tall fra Ting og Tang Transport AS i 2012 har vi fått følgende utregninger:

Egenkapitalrentabiliteten er relativ høy i forhold til avkastningskravet vi fant for total kapitalrentabiliteten og vi kan dermed konkludere med at de har en god avkasning på egenkapitalen.

Man har de samme kravene til egenkapitalrentabiliteten som til total kapitalrentabiliteten, men egenkapitalen bærer en høyere risiko enn fremmedkapitalen. Dermed settes kravet til egenkapitalrentabiliteten relativt høyt.

Også egenkapitalrentabiliteten brukes til tids- og bedriftssammenligninger. Dermed legger vi den ordinære virksomheten til grunn for beregningene, og trekker bare fra skattekostnad på ordinært resultat ved utregning av egenkapitalrentabilitet etter skatt. (Hansen et al., 2005, s.155).

Gjennomsnittlig Gjeldsgrad:

Man kan bruke gjeldsgraden som et mål på risikoen:

(Hansen et al., 2005, s.156).

Utregningen med Ting og Tang Transport AS sine tall fra 2012 blir da:

Den gjennomsnittlige gjeldsgraden betyr at gjelden er 1,99 ganger større enn egenkapitalen.

Krav til egenkapitalrentabiliteten bør settes høyere i bedrifter som har høy gjeldsgrad. Dette fordi risikoen er større ved høy gjeldsgrad, enn ved lav.

Sammenheng mellom total Kapitalrentabilitet, egen Kapitalrentabilitet og gjeldsgrad:

Nivået på lånefinansieringen er sammenhengen mellom total Kapitalrentabilitet og egen Kapitalrentabilitet. Avkastningen på egen Kapitalen øker dersom lånerenten er større enn total Kapitalrentabiliteten. Men hvis lånerenten er større enn avkastningen på total Kapitalen vil egen Kapitalrentabiliteten bli mindre enn total Kapitalrentabiliteten. Det er lettest å analysere sammenhengene hvis både total Kapitalrentabiliteten og egen Kapitalrentabiliteten beregnes før skatt. (Kristoffersen 2008, s.416) I beregningene har vi brukt disse symbolene:

	Symbol	Eks. Ting og Tang Transport AS
Total Kapitalens rentabilitet	R_{TK}	0,167
Egen Kapitalens rentabilitet	R_{EK}	0,384
Gjennomsnittlig gjeldsrente	R	0,059
Gjennomsnittlig egen Kapital	EK	16 932
Gjennomsnittlig gjeld	G	33 750

Gjennomsnittlig total Kapital er det samme som $EK+G$. For å regne ut total Kapitalens avkastning må vi multiplisere gjennomsnittlig total Kapital med total Kapitalrentabilitet: (Hansen et al., 2005 s.157)

Størrelse	Med symboler	Eks.
Total Kapitalens avkastning i kroner	$R_{TK} * (EK + G)$	8 464
- Rentekostnad	$r * G$	2 000
= Egen Kapitalens avkastning i kroner	$R_{EK} * EK$	6 464

Dette gir:

Man ordner på ligningen slik:

$$\frac{\text{Egen Kapitalens avkastning}}{\text{Egen Kapital}} = \frac{\text{Total Kapitalens avkastning}}{\text{Total Kapital}}$$

Vi ser utfra den siste ligningen at det er tre ulike faktorer som påvirker egenkapitalrentabiliteten:

- Totalkapitalrentabiliteten (R_{TK})
- Gjeldsgraden (G/EK)
- Differansen mellom totalkapitalrentabiliteten (R_{TK}) og gjennomsnittlig gjeldsrente (r).

Når .. Med ord betyr dette at dersom totalkapitalrentabiliteten er større enn gjennomsnittlig gjeldsrente, er egenkapitalrentabiliteten større enn totalkapitalrentabiliteten. Og omvendt dersom totalkapitalrentabiliteten er mindre enn gjennomsnittlig gjeldsrente: . (Hansen et al.,2005 s.158)

blir positivt når og negativ når Størrelsen på utregningen viser også endringer på egenkapitalrentabiliteten. Den blir høyere jo høyere gjeldsgraden blir, men bare hvis .Dersom gjeldsgraden blir høyere, øker også risikoen. (Hansen et al.,2005 s.158)

I tabeller viser vi hvordan gjeldsgraden påvirker risikoen og egenkapitalrentabiliteten.

Driftsresultat	R_{TK}	R_{EK1} ($G/EK= 1,99$)	R_{EK2} ($G/EK=4$)
8 000	16,7 %	38,19 %	59,9 %
6 500	13,81%	29,55 %	45,45 %
5 000	10,85 %	20,70 %	30,65 %
3 500	7,89 %	11,58 %	15,85 %
2 000	4,93 %	2,99 %	1,05 %
500	1,97 %	-5,85 %	-13,75 %

Vi varierer driftsresultatet for å vise hva som skjer når det blir endret. R_{EK1} har en gjeldsgrad på 1,99 (Gjennomsnittlig gjeld/ gjennomsnittlig egenkapital). Og i R_{EK2} forutsetter vi at gjeldsgraden er på 4. de har en gjennomsnittlig gjeldsrente på 5,9 % hele tiden. Vi kan se at egenkapitalrentabiliteten blir høyere når gjeldsgraden øker helt til driftsresultatet er på 2 000. da faller egenkapitalen i fra 2,99 % til 1,05 %. Vi kan også se at spredningen i egenkapitalrentabiliteten blir større når gjeldsgraden øker. Dette fører til en økt risiko. (Hansen et al., 2011 s.158-159)

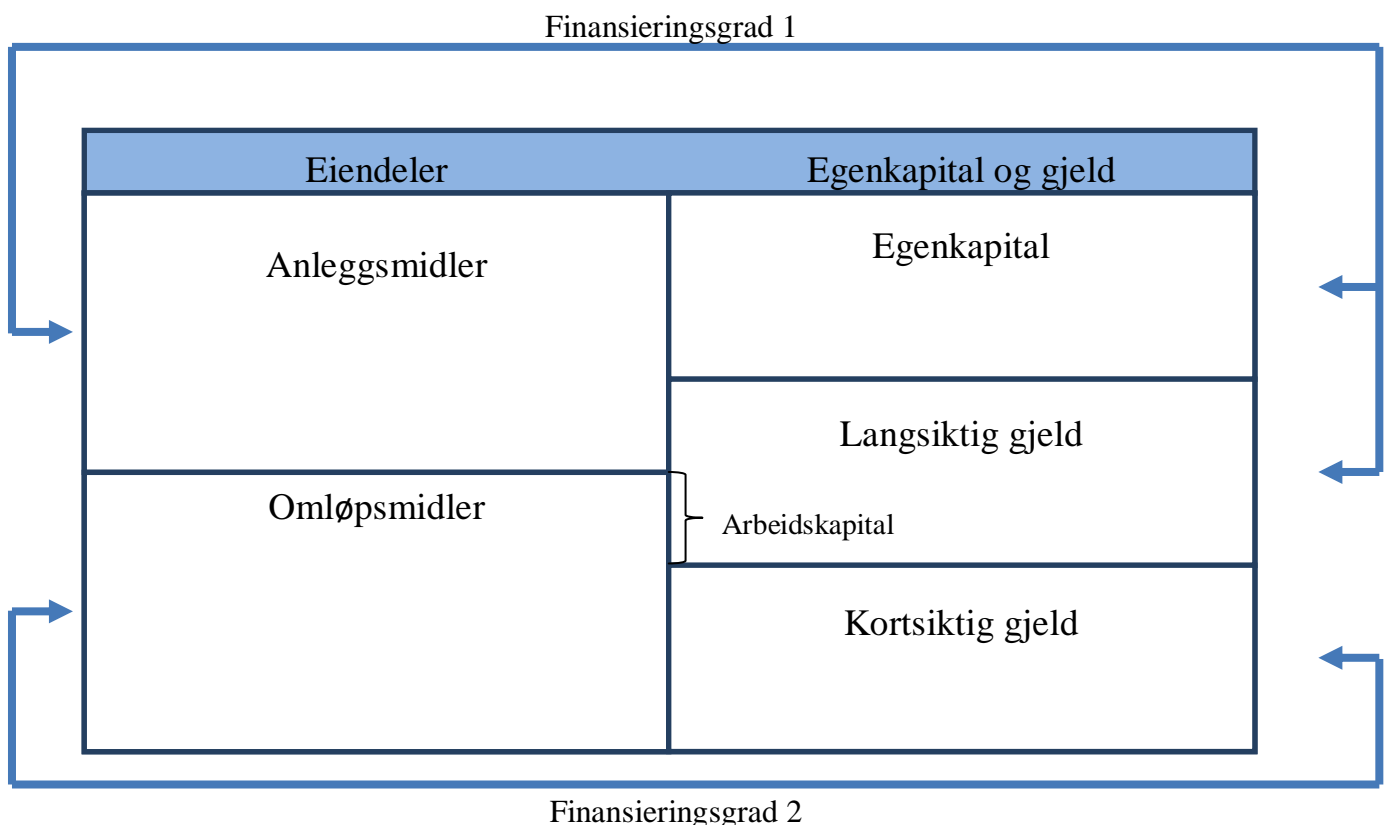
3.2. Analyse av finansiering og soliditet:

Finansieringen viser hvordan bedriften har blitt anskaffet og hvordan tilgjengelig kapital har blitt brukt (Kristoffersen, 2008. s. 419).

Finansieringen kan bestå av både kort- og langsiktig kapital. Kortsiktig kapital er gjeld som forfaller innen ett år og som skal dekke store deler av omløpsmidlene. Langsiktig kapital inneholder både langsiktig gjeld og egenkapital og bør dekke anleggsmidler, og helst deler av omløpsmidlene (Kristoffersen, 2008. s. 419).

Tallene man bruker i en analyse er tatt fra balansen på ett bestemt tidspunkt. Fordi bedriftens situasjon kan forandre seg raskt, må man se på utviklingen over tid (trenden) for å skape et riktig bilde av situasjonen. Finansieringen kan “forbedre seg” ved at bedriften erstatter kortsiktig gjeld med langsiktig gjeld, eller den kan bli “forverret” ved at andelen kortsiktig gjeld øker og langsiktig gjeld reduseres (Kristoffersen, 2008).

Kristoffersen (2008, s. 424) skriver at soliditeten er nært knyttet til finansiering og sier noe om en bedrifts evne til å tåle tap. De mest sentrale begrepene innenfor soliditet og som vi også har med i denne oppgaven er egenkapitalandel, gjeldsgrad og rentedekningsgrad.



Figur 2

3.2.1. Arbeidskapital

Arbeidskapitalen er differansen mellom omløpsmidler og kortsiktig gjeld. Langsiktig gjeld bør dekke deler av finansieringen av omløpsmidlene, og derfor bør arbeidskapitalen være positiv. Dette fordi det er omløpsmidlene som i første omgang blir omgjort til likvider slik at den kortsiktige gjelden kan bli betalt. Arbeidskapitalen bør ikke under noen omstendigheter være negativ, da dette betyr at bedriften finansierer deler av anleggsmidlene med kortsiktig gjeld (Kristoffersen, 2008. s. 420).

Nedenfor regner vi ut arbeidskapitalen for Ting og Tang Transport AS for året 2012:

Vi ser her at arbeidskapitalen er positiv som da betyr at vår fiktive bedrift ikke finansierer noe av anleggsmidlene med kortsiktig gjeld, og en del av omløpsmidlene er langsiktig finansiert, som en sunn finansiering tilsier.

For å få et bedre mål av arbeidskapitalen, kan man se på arbeidskapitalen i prosent av omsetningen. Dette kalles arbeidskapitalprosent. I følge Banken og Busch (1999, s. 168) er et ønskelig nivå for arbeidskapitalen at den utgjør opp mot 10-15 % av omsetningen.

Arbeidskapitalprosenten for Ting og Tang Transport AS i 2012 blir da:

Ting og Tang Transport AS har en arbeidskapitalprosent som er under det ønskelige nivået.

3.2.2. Finansieringsgrad 1:

Finansieringsgrad 1 viser i hvor stor grad anleggsmidlene er finansiert av langsiktig kapital.

Finansieringsgrad 1 bør være mindre enn 1. Dette betyr at anleggsmidlene vil da være finansiert med langsiktig kapital, samtidig som den dekker en del av omløpsmidlene (Kristoffersen, 2008. s. 420).

Denne Finansieringsgraden i 2012 for Ting og Tang Transport regner vi ut slik:

Her ser vi den fiktive bedriften hadde en finansieringsgrad 1 på 0,75. Dette betyr at anleggsmidlene er finansiert av langsiktig kapital. Samtidig vil den langsiktige kapitalen dekke en andel av omløpsmidlene. Dette så vi også i utregningen av arbeidskapitalen.

3.2.3. Finansieringsgrad 2:

Finansieringsgrad 2, viser hvor stor andel av omløpsmidlene som er dekket av kortsiktig gjeld (Kristoffersen, 2008. s. 420).

Denne formelen blir også kalt likviditetsgrad 1, men da i sammenheng med likviditeten. Her tar vi for oss formelen i forhold til finansieringen.

Dette tallet bør være større enn 1, slik at langsiktig gjeld også dekker en del av finansieringen av omløpsmidlene (Kristoffersen, 2008. s. 420).

Vi regner så ut finansieringsgrad 2 med tall fra Ting og Tang Transport AS i 2012:

Her ser vi at finansieringsgrad 2 kom på 1,36. Dette er over normkravet på 1 og betyr at den kortsiktige gjelden dekker omløpsmidlene og samtidig en del av anleggsmidlene. Noe som følgelig er positivt for bedriften.

Man kan også finne ut hvor stor del av den langsiktige kapitalen som dekker omløpsmidlene:

Dette tallet viser da i prosent hvor mye av omløpsmidlene som er langsiktig finansiert

Utregningen for Ting og Tang Transport AS i 2012:

26,71 % av omløpsmidlene til Ting og Tang Transport AS er dermed finansiert med langsiktig kapital. Slik det burde være i en sunn finansieringsstruktur.

3.2.4 Gjeldsgrad

Tidligere regnet vi ut gjennomsnittlig egenkapital som vi brukte som et mål på risiko. Kristoffersen (2008, s. 424) definerer gjeldsgraden som “forholdet mellom kapital som er finansiert av utenforstående, og kapital som er finansiert av eierne”. Her vil kapital finansiert av utenforstående være gjeld, og kapital finansiert av eierne vil være egenkapital. Eiendeler må enten være finansiert av gjeld eller egenkapital, og gjeldsgrad er dermed den andre siden av egenkapitalprosenten. (Kristoffersen, 2008. s. 424).

Man kan regne ut gjeldsgraden enten med antall ganger eller i prosent, formlene blir da slik:

I vår regnskapsanalyse har vi valgt å bruke formelen for gjeldsgraden som viser antall ganger. Med våre tall fra eksempelbedriften vil gjeldsgrads formelen for 2012 se slik ut:

Gjeldsgraden ble på 1,76, noe som betyr at gjelden er 1,76 ganger større enn egenkapitalen.

3.2.5. Egenkapitalprosent

Egenkapitalprosent blir også kalt for egenkapitalandel. Kristoffersen (2008, s. 424) definerer egenkapitalprosenten som “Egenkapitalandelen viser hvor stor prosent av eiendelene som er finansiert med egne midler”. Samme forfatter skriver videre at egenkapitalprosenten også viser hvor mye tap en bedrift kan ha før gjelden i tillegg blir påført et tap. Jo større egenkapitalprosent, jo større evne har bedriften til å tåle et tap (Kristoffersen, 2008. s. 424).

Tidligere stilte man krav til at egenkapitalprosenten burde være minst 50 %. Dette kravet er i dag ikke lenger i bruk. Men selvfølgelig vil det være positivt med en høy egenkapitalprosent.

Dette vil bety at det vil være mindre gjeld, og dermed lavere rentekostnader (Hansen et al., 2005).

Det er imidlertid ikke en nedre grense for hvor høy egenkapitalprosenten må være, men Aksjeloven sier at dersom egenkapitalprosenten er mindre enn 10 % kan ikke aksjeselskap dele ut utbytte. Nyetablerte bedrifter har ofte lav egenkapitalprosent, i forhold til bedrifter som er etablerte. De nyetablerte bedriftene med lav egenkapitalprosent er dermed veldig følsomme for tap og har en større risiko for konkurs (Kristoffersen, 2008. s. 424-225).

Selv om det ikke lenger er et normkrav til egenkapitalprosenten, vil de fleste bedrifter ha 30 til 35 % som en akseptabel andel. I 2003 var gjennomsnittlig egenkapital på fastlands-Norge 36,5 % (Kristoffersen, 2008. s. 225).

Egenkapitalprosenten blir regnet ut slik:

Med våre tall fra eksempel regnskapet vårt Ting og Tang Transport AS vil utregningen for 2012 se slik ut:

En egenkapital prosent på 36,24 vil være tilfredsstillende for eksempelbedriften. Den er akkurat litt større enn det de fleste bedrifter ser på som akseptabelt nivå.

3.2.6. Rentedeckningsgrad

Rentedekningsgrad er et mål som kan brukes i både lønnsomhets og solidetsanalyser, da denne forteller oss i hvilken grad bedriften er i stand til å betale rentekostnadene sine. Med en rentedeckningsgrad på for eksempel 2, er bedriften i stand til å dekke rentekostnadene sine 2 ganger ved hjelp av overskuddet før rentekostnader (Hansen et al., 2005, s.171-172).

Det er vanskelig å sette et generelt krav for hvor høy rentedeckningsgraden bør være, men i følge Hansen et al. (2005), s. 172 kan man hevde at den bør være over 3. Derimot kan man sette et krav om at den bør vær over 1. Dette fordi hvis nøkkeltallet er under 1, går bedriften med underskudd.

Jo høyere rentedekningsgrad, jo større er bedriftens handlefrihet og fleksibilitet. Dette fører til at det er større mulighet for å ta opp nye lån.

Rentedekningsgraden for Ting og Tang Transport AS blir i 2012:

Ting og Tang Transports rentedekningsgrad er på hele 4,25. Dermed kan bedriften betale rentekostnadene sine 4,25 ganger med overskuddet, som er et akseptabelt nivå.

3.3. Analyse av likviditeten:

Likviditeten sier noe om bedriftens betalingsevne, og om bedriften klarer å betale ved forfall. Det blir feil å bare se på balansen. Den sier ikke noe om forfallstidspunkter. (Kristoffersen 2008, s.427)

Disse er sentrale nøkkeltall i likviditetsanalyse:

- Likviditetsgrad 1
- Likviditetsgrad 2

3.3.1. Likviditetsgrader

En tar utgangspunkt i balanse på et bestemt tidspunkt når en beregner likviditetsgrader:

Likviditetsgrad 1: _____

Likviditetsgrad 2: _____

Varebeholdning regnes ikke som mest likvide omløpsmidler. Likviditetsgradene har normer eller krav de må holde seg innenfor: Likviditetsgrad 1 bør være større enn 2. Og likviditetsgrad 2 bør være større en 1. Men i praksis er det ikke ofte kravene er så høye som normtallene. Men det er også viktig å se på andre forhold enn bare balansetallene. (Kristoffersen 2008, s.428-429)

Eksempel fra Ting og Tang Transport AS:

	2012	2011
Varelager	9 000	10 000
Kundefordring	9 500	10 000
Bankinnskudd	9 472	8 392
Sum omløpsmidler	27 972	28 392
Kortsiktig gjeld	20 500	24 000

Ting og Tang Transport AS sine Likviditetsgrader for året 2012 blir regnet ut slik:

Fordi likviditetsgrad 1 bør være større enn 2, har ikke Ting og Tang Transport klart et tilfredstillende nivå dette året. Her ser vi da at andelen omløpsmidler i forhold til kortsiktig gjeld er for lav.

Likviditetsgrad 2 burde vært større enn normtallet på 1. Men, 0,93 er ikke så langt unna, og fordi kravene i praksis ofte er under normtallet, kan vi si oss nesten fornøyd med dette tallet.

3.3.2. Kredittid til kunder og fra leverandører:

I tillegg til likviditetsgradene vil også kredittiden kunne fortelle oss noe om bedriftens likviditet. (Kristoffersen 2008, s.431)

Kredittid til kunder

Kundefordringer oppstår når bedriften har levert en vare eller gjort en tjeneste, og enda ikke fått penger for arbeidet.

Faktureringsrutiner, kredittid og kontanrabatter, samt kravene som stilles til kundens kredittverdighet har betydning for hvor stor kundefordringen er.

Lang kredittid betyr høyere kundefordringer. Det beste for bedriften hadde derfor vært og sendt ut faktura samme dagen som tjenesten blir utført, noe som ofte er vanskelig å få til i

praksis. Derimot kan man med kontanrabatter og redusert kredittid hjelpe på å redusere kundefordringene. (Kristoffersen 2008, s.432-433)

Kredittid kunder regnes ut slik:

En alternativ måte å regne kredittid for kunder på er slik:

Da må vi regne ut omløpshastigheten for kundefordringene, som gjøres slik:

Her er et eksempel på beregning av kredittiden på kundefordringene til Ting og Tang Transport AS i 2012:

Kredittiden til kundene er 28,18 dager. Det vil si at det tar 28,18 dager fra tjenesten er utført til kunden har betalt.

Kredittid hos vareleverandører

Når en bedrift kjøper noe på kreditt blir dette en leverandørgjeld. Størrelsen på denne leverandørgjelden blir bestemt av størrelsen på kjøpet, kredittiden, betalingsbetingelsene og kostnadene ved alternativ plassering av midlene

Når bedriften kjøper en vare eller tjeneste kan de velge å betale kontant med en gang, eller betale på kreditt. Som oftest vil det lønne seg å betale kontant med en gang, siden en da kan få en kontanrabatt på for eksempel 2 prosent. På ett år blir det: .

(Kristoffersen 2008, s.434)

For å regne ut omløpshastigheten og kredittiden for leverandørgjeld bruker vi de samme formlene som ved kundefordringer:

I beregningene skal det kun tas med leverandørgjeld; annen leverandørgjeld skal ikke regnes med i kredittiden for varekjøp. Men også i leverandørgjeld er merverdiavgiften et problem. Vareleverandørene har med merverdiavgift, men i regnskapet blir ikke merverdiavgiften tatt med. Dette må omregnes, og det kan gjøres på to måter: (Kristoffersen 2008, s.435)

Eller:

Varekjøpet finner vi på denne måten:

Her er et eksempel på beregning av kredittid hos vareleverandører fra Ting og Tang AS, 2012:

Gjennomsnittlig leverandørgjeld var i 2012:

Varekjøpet var på:

.

Kredittid til vareleverandørene var 47,04 dager. Dette betyr at fra Ting og Tang Transport AS har i gjennomsnitt 47,04 dager kredittid før de betaler til leverandør.

Da kredittiden til leverandører er høyere enn kredittiden til kundene vil dette gi bedriften bedre likviditet.

4. Analyse av de aktuelle transportbedriftene

Alle bedriftene har et årsregnskap som er i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk i Norge. Hundhammer Transport følger reglene for små foretak.

Alle bedriftene forutsetter også fortsatt drift ved avlagte årsregnskap, og ingen har ekstraordinære poster.

4.1. Analyse av rentabiliteten:

4.1.1. Totalkapitalrentabilitet:

Det er vanskelig å fastsette et mål på hvor høy totalrentabiliteten bør være. Den risikofrie renten varierer fra år til år, men har de siste årene hatt en tendens til å synke. Når man skal legge til prosentpoeng til denne som tillegg for risiko, varierer dette fra bransje til bransje. Transportbransjen, og da spesielt den delen som driver med langtransport, har blitt mer og mer utsatt de siste årene. Denne er utsatt for sterk konkurranse, og bærer en stor risiko. Dette grunnet utenlandske firmaer som driver kabotasjekjøring i Norge. Dermed går man ut i fra at man må legge på minst 6 prosentpoeng som tillegg for risiko.

I tillegg må totalkapitalrentabiliteten vær høyere enn gjeldsrenten, for at bedriften skal kunne forrente gjelden. Det er vanskelig å vite hvilken rente bedriftene har på de forskjellige lånene sine, så man går også her ut i fra at denne er lik den risikofrie renten.

Styringsrenten og renten på statsobligasjoner i Norge fra 2007 til 2011:

	Styringsrenten	Renten på statsobligasjoner
2011	2,14	2,24
2010	1,92	2,46

2009	1,75	2,71
2008	5,32	4,53
2007	4,38	4,79

Rentenivået i Norge er for tiden historisk-lav. Man velger å ta utgangspunkt i rentenivået på statsobligasjoner som risikofri rente, og legger på 6 prosentpoeng som tillegg for risiko. oversikten over hvor høy total kapitalrentabiliteten bør være blir slik:

2011	8,24
2010	8,46
2009	8,71
2008	10,53
2007	10,79

Total kapitalrentabilitet:	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	12,03	13,89	2,99	-3,19	4,93
Suldal Transport	13,48	20,15	23,36	10,12	8,08
Hundhammer Transport	-16,62	3,80	-4,78	8,82	3,38

I tabellen over ser man hvordan total kapitalrentabiliteten til bedriftene har utviklet seg fra 2007 til 2011.

TNR:

Ut i fra denne tabellen ser man at TNR har hatt en tilfredsstillende total kapitalrentabilitet både i 2007 og 2008. I 2009 derimot opplevde de et kraftig fall på nesten 11 prosentpoeng, fra 13,89 til 2,99. Dette er ikke en tilfredsstillende total kapitalrentabilitet, da den burde vært på minst 8,71. I 2010 sank den ytterligere og var på -3,19. Det er ingen tvil om at heller ikke dette er tilfredsstillende. Bedriften har i begge disse årene forutsatt fortsatt drift. For å klare dette er det viktig å kunne snu denne trenden. Da vi antar at gjeldsrenten til bedriftene er lik den risikofrie renten, ser vi at den i 2009 akkurat klarer å generere nok til å forrente gjelden. I 2010 derimot, opererer de med en negativ total kapitalrentabilitet på -3,19. Dermed har ikke bedriften noen avkastning på den totale kapitalmengden, noe man ser igjen med et underskudd dette året. I 2011 derimot har de klart å få total kapitalen positiv igjen, opp til

nesten 5%. Dette er over gjeldsrenten, men allikevel ikke høy nok hvis man ser på risikofri rente pluss risikotillegg, som sier at den bør vær på minst 8,24. Den gjennomsnittlige totalkapitalen har holdt seg forholdsvis stabil alle årene, og det har også renteinntektene. Derimot har det ordinære resultatet variert, noe som forårsaker nedgangen i avkastningen.

Suldal Transport:

Suldal Transport hadde en grei avkastning på kapitalen i 2007. I 2008 og 2009 er den meget tilfredsstillende. I likhet med TNR opplevde også denne bedriften en kraftig nedgang i totalkapitalrentabiliteten, men her kom den først i 2010. Dette året falt den med rundt 13 prosentpoeng, fra 23,36 til 10,12. Tross fallet er fortsatt avkastningen tilfredsstillende, noe som er i tråd med de gode årene som er tilbakelagt. Fallet fortsetter inn i 2011, men er ikke like kraftig. Avkastningen er da på 8,08, som er rett under det tilfredsstillende målet på 8,24. Med et så lite avvik, kan man si at det er en brukbar avkastning. Det viktige for bedriften er at den ikke synker ytterligere. Også her er det det ordinære resultatet som endrer seg mest, og er hovedårsaken til nedgangen som begynte i 2010.

Hundhammer Transport:

Hundhammer Transport sin avkastning varierer fra år til år, og går vekselvis opp og ned. Her skiller 2007 seg ut med en negativ avkastning på hele 16,62, og 2010 som er det eneste året avkastningen er akseptabel, selv om den ligger helt i grenseland. I 2007 hadde de en totalkapital på rundt 23 millioner, samtidig med et underskudd på rundt 4 millioner. I 2008 derimot, reduserte de den totale kapitalen, samtidig som de har klart et lite overskudd. Dette er årsaken til den kraftige oppgangen i avkastningen i 2008.

Kapitalens omløpshastighet:

Som tidligere nevnt kan totalkapitalrentabiliteten forklares ved resultatgraden og kapitalens omløpshastighet.

Kapitalens omløpshastighet forteller hvor effektivt bedriftene utnytter den investerte kapitalen til å skape inntekter. Med andre ord kan man sier den hvor mange ganger den investerte kapitalen blir omsatt i løpet av et år.

Tabellen under viser kapitalens omløpshastighet til bedriftene i årene 2007 til 2011:

Kapitalens omløpshastighet:	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	2,65	2,43	2,46	2,37	2,72

Suldal Transport	3,89	4,40	4,05	4,34	5,80
Hundhammer	3,89	5,09	4,56	4,57	3,99

Går vil tilbake og studerer Du-Pont modellen ser man at det er driftsinntektene og den gjennomsnittlige totalkapitalen som påvirker kapitalens omløpshastighet. Her er det Suldal Transport og Hundhammer Transport som kommer best ut. En av grunnene til dette kommer nok av at TNR eier bilparken sin selv, mens Suldal Transport har mesteparten av bilparken sin på leasingavtaler. Dette slår ut på at de har mindre gjennomsnittlig totalkapital enn det de hadde hatt dersom bilparken også hadde gått under denne. Dersom totalkapitalen hadde vært høyere, mens driftsinntektene hadde stått likt, ville også deres omløpshastighet gått ned. Det samme gjelder Hundhammer Transport.

Resultatgrad:

Resultatgraden forklarer den prosentvise avkastningen av de totale driftsinntektene. Altså forteller en resultatgrad på 5 % at 100 kroner i driftsinntekter gav en avkastning på 5 kroner.

Tabellen nedenfor viser resultatgraden til bedriftene i årene 2007 til 2011:

Resultatgrad:	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	4,54	5,72	1,22	-1,35	1,82
Suldal Transport	3,47	4,58	5,77	2,33	1,39
Hundhammer	-4,28	0,75	-1,05	1,93	0,85
Transport					

Tendensene til bedriftene viser at det er størst variasjon i resultatgraden, mens kapitalens omløpshastighet ikke varierer i samme grad. Derfor velger vi å ta en nærmere analyse av resultatgraden for å kunne finne årsaker til endringene i avkastningen.

TNR					
	2007	2008	2009	2010	2011
Driftsinntekter i kroner	101 644 157	105 766 791	95 015 777	93 162 293	111 714 752
Driftsinntekter	100 %	100 %	100 %	100 %	100%
Driftskostnader:					

Kjøreoppgjør:	53,74 %	47,67 %	44,79 %	42,85 %	44,10 %
Lønnskostnader:	22,35 %	23,4 %	27,75 %	29,07 %	25,41 %
Avskrivning:	3,06 %	4,50 %	5,54 %	6,00 %	5,63 %
Tap på fordringer:	0,09 %	0,16 %	1,30 %	2,91 %	0,12 %
Andre	16,66 %	19,1 %	17,56 %	23,2 %	23,03 %
driftskostnader:					
Sum driftskostnader:	95,9 %	94,83 %	96,94 %	101,12 %	98,29 %
Driftsresultat:	4,10 %	5,17 %	3,06 %	-1,12 %	1,71 %
Finanskostnader	-0,33 %	-0,70 %	-0,66 %	-0,67 %	-0,73 %
(netto)					
Ordinært resultat før	3,77 %	4,47 %	2,40 %	-1,79 %	0,98 %
skatt:					

Fra 2008 til 2009 hadde TNR en oppgang i lønnskostnadene på over 4 prosentpoeng, samtidig som driftsinntektene gikk ned med rundt 10 millioner. Kjøreoppgjøret gikk også ned med 4 prosentpoeng, noe som, sammen med nedgangen i driftsinntekter, tyder på at antall oppdrag har gått ned. Ved mindre aktivitet i bedriften burde også lønnskostnadene gå ned, men disse har derimot økt, noe som er årsaken til at resultatgraden har gått ned.

Det samme ser man fra 2009 til 2010, der driftsinntektene og kjøreoppgjøret gikk ned, mens lønnskostnadene økte.

Avskrivningene har en økning hvert år frem til og med 2010, og det samme har tap på kundefordringer. Man ser også en økning i andre driftskostnader frem til 2009, der den da gikk ned. I 2010 derimot økte denne kraftig, og ligger på ca samme nivå i 2011. For TNR kan man si at den dårlige avkastningen i 2009 skyldes hovedsakelig den store oppgangen i lønnskostnader, mens økningen i avskrivningene og tap på kundefordringene har vært medvirkende. Det negative resultatet, med en avkastning på -3,19 i 2010, skyldes hovedsakelig økningen i lønnskostnader, og andre driftskostnader, men økningen i tap på kundefordringer har også her en medvirkende faktor. Finanskrisen har nok også satt sine spor, der det kan vær kunder som er rammet av denne, og derfor har problemer med å gjør opp for seg. Man ser også på driftsinntektene at disse har gått ned. Mindre godsmengder å frakte, og hardere konkurranse fra billigere, utenlandske selskap, er nok noen av årsakene til nedgangen i disse.

Suldal Transport:					
	2007	2008	2009	2010	2011
Driftsinntekter i kroner	180 827 615	195 045 130	184 470 130	192 459 088	261 696 560
Driftsinntekter	100 %	100 %	100 %	100 %	100%
Driftskostnader:					
Leiekostnad transport/sjåfør, varekostnad	27,63 %	26,62 %	19,2 %	18,26 %	21,74 %
Lønnskostnader	34,23 %	33,67 %	38,00 %	40,05 %	37,10 %
Avskrivning	1,35 %	1,00 %	0,50 %	0,38 %	0,36 %
Andre driftskostnader	33,67 %	35,00 %	37,25 %	39,31 %	39,43 %
Sum driftskostnader:	96,88 %	96,29 %	94,95 %	98 %	98,63 %
Driftsresultat:	3,12 %	3,71 %	5,05 %	2,00 %	1,37 %
Finanskostnader (netto)	0,04 %	0,73 %	0,65 %	0,27 %	-0,004 %
Ordinært resultat før skatt:	3,16 %	4,44 %	5,70 %	2,27 %	1,37%

Det interessante med avkastningen til Suldal er at den har gått betraktelig ned fra 2009 til 2010, med hele 13 prosentpoeng. I årene før dette har avkastningen økt. Ut i fra den nærmere analysen av resultatgraden, ser man at leiekostnaden for transport og sjåfør/varekostnaden har gått ned hvert år, og fra 2007 til 2009 gikk denne ned fra 27,63 % til 18,26 %. Også avskrivningene har gått ned disse 5 årene. Dermed er det økningen i lønnskostnaden, og økningen i andre driftskostnader i forhold til driftsinntektene, som er årsaken til den dårlige avkastningen i 2010.

Fra 2007 til 2009 hadde Suldal en positiv utvikling på avkastningen, som økte fra 13,45 i

2007 til 23,36 i 2009. Dette kan forklares med at de i 2008 har fått ned både leiekostnader, transport og sjåfør/varekostnader, lønnskostnader og avskrivninger, mens den i 2009 hadde en kraftig nedgang i leiekostnader, transport og sjåfør/varekostnader. Her kunne avkastningen vært enda bedre dersom de også i denne perioden fikk ned lønnskostnadene, men disse har steget med over 4 prosentpoeng. 2011 er det året de har størst omsetning, men også det året den sitter igjen med det dårligste prosentvise resultatet i forhold til omsetningen.

Hundhammer Transport:					
	2007	2008	2009	2010	2011
Driftsinntekter i kroner	47 203 415	48 995 306	40 777 021	42 555 043	44 368 192
Driftsinntekter	100 %	100 %	100 %	100 %	100%
Driftskostnader:					
Avskrivning	0,63 %	0,46 %	0,30 %	0,40 %	1,31 %
Andre driftskostnader	103,72 %	99,27 %	101,20 %	98,65 %	98,80 %
Sum driftskostnader:	104,35 %	99,73 %	101,5 %	99,05 %	100,11 %
Driftsresultat:	-4,32 %	0,27 %	-1,50 %	0,95 %	-0,11 %
Finanskostnader (netto)	-4,40 %	-0,72 %	-0,12 %	0,50 %	0,20 %
Ordinært resultat før skatt:	-8,72 %	-0,45 %	-1,62 %	0,45 %	-0,31 %

Da Hundhammer Transport kun har to driftskostnader, avskrivning og andre driftskostnader, er det vanskelig å si hva som har påvirket resultatgraden. De leier inn sjåførere fra underleverandører, og dermed har de ikke en egen post for lønnskostnader, og de har heller ikke egen post for kjøreoppgjør/leie av transport. Man ser at andre driftskostnader er den som har størst betydning. Denne varierer mest, og har faktisk gått opp og ned annen hvert år. Avskrivningene ligger noenlunde stabilt frem på rundt 0,4 % frem til 2011, der den stiger til 1,31 %.

Både Suldal Transport og TNR har hatt en nedgang som begynte i forholdsvis 2009 og 2010. Det kan være mange årsaker til denne utviklingen, men finanskrisen har nok en stor betydning. Omsetningen har gått ned, som kan komme av mindre gods og etterspørsel. Også etterdønninger etter finanskrisen kan være en medvirkende faktor til dette. I transportbransjen er rammevilkårene for å drive lønnsomt blitt dårligere. Mange store leverandører leier stadig oftere inn billigere, utenlandsk arbeidskraft, som gjør at også de norske firmaene, med norske sjåførere og lønninger, må presse ned prisene sine.

Det man ser her er altså at i både 2009 og 2010 stiger prosentandelen av lønnskostnadene selv om driftsinntektene går ned. Nedgang i driftsinntektene kan skyldes mindre oppdrag, eller at oppdragene er dårligere betalt. Dersom bedriften har nedgang i oppdragene sine, burde dette bety at de ikke trenger like mange ansatte, og lønnskostnadene hadde dermed ikke steget i like stor grad. Tar man med lønnsoppgjør, kan lønnskostnadene stige litt hvert år selv om de har likt antall ansatte. Dermed tyder det på at det er en blanding av mindre oppdrag og dårligere betalte oppdrag som er årsaken. Dette kan henge sammen med finanskrisen, da virkningene etter denne fortsatt ikke var over. Denne førte til en mindre mengde etterspørsel etter varer og gods. Men man kan også tenke seg at dette har en sammenheng med den økende konkurransen fra utenlandske transportører som presser ned prisene på oppdrag i Norge. Hundhammer Transport er i en annen situasjon, da resultatgraden deres faktisk har bedret seg siden 2007. 2007 kan ha vært et generelt dårlig år for disse, da vi ikke ser lengre tilbake.

4.1.2. Egenkapitalrentabilitet:

Dette er tall som eierne i bedriften ofte finner minst like interessant som totalkapitalen, da denne viser avkastningen på egenkapitalen. Kravet til egenkapitalen er det vanskelig å finne noe eksakt tall på, men på grunn av at dette er en veldig risikobetont kapital, bør man sette kravene relativt høyt.

Tabellene nedenfor viser egenkapitalrentabiliteten før og etter skatt til bedriftene i årene 2007 til 2011:

Egenkapitalrentabilitet	2007	2008	2009	2010	2011
før skatt:					
TNR	85,35	81,82	6,58	-39,61	24,58
Suldal Transport	49,29	78,06	91,61	9,93	34,29
Hundhammer	x	x	-113,61	110,06	4,56

x betyr at denne ikke kan regnes ut.

Egenkapitalrentabilitet	2007	2008	2009	2010	2011
etter skatt:					
TNR	61,10	58,22	4,43	-0,29	17,46
Suldal transport	49,2932	63,8734	68,14	7,34	24,67
Hundhammer	X	x	-81,81	77,70	4,38

x betyr at denne ikke kan regnes ut.

TNR:

TNR sin avkastning på egenkapitalen var god i både 2007 og 2008. i 2009 derimot, sank den betydelig, og er langt i fra akseptabel. Det samme ser man i 2010, der avkastningen etter skatt er negativ. I 2009 gikk egenkapitalen ned med rundt 65 000, noe som ikke kan sies å være en betydelig sum når det er snakk om beløper på nærmere 6 millioner. Også i 2010 gikk den ned med omtrent samme beløpet. Dermed er det reduksjonen i driftsinntektene som kan sies å være hovedårsaken til den synkende egenkapitalen. Dette ser man igjen i 2011, der de har klart å øke driftsinntektene igjen, og får en betydelig bedring av egenkapitalrentabiliteten.

Suldal Transport:

Ved avkastningen på egenkapitalen ser man samme tendensene som ved total Kapitalrentabiliteten. De har tilfredsstillende avkastning fra 2007 til 2009, men i 2010 er det en stor nedgang fra 68 til 7 prosentpoeng. Hvis man ser på at de i 2010 besluttet å sette ned aksjekapitalen med over 3 millioner i forbindelse med fusjon (brønnøysundregisteret, 2010), burde egenkapitalprosenten stige. Det som da er mest nærliggende å tro, er at det er det dårlige resultatet dette året som er grunnen til nedgangen. Men total kapitalen fortsetter å synke i 2011, samtidig som de har klart å øke avkastningen på egenkapitalen igjen, til 24 prosentpoeng.

Hundhammer Transport:

Hundhammer Transport er i 2007 og 2008 i en spesiell situasjon. Her er den gjennomsnittlige egenkapitalen negativ og kan derfor ikke regnes ut. Dette tilsier at gjelden til selskapet er større enn selskapets verdi. Selskapets totale eiendeler er i 2007 på 9 391 255, mens den totale gjelden er på 12 297 653. Dette gir en negativ egenkapital på nesten 3 millioner. Bare 903 000 kr av gjelden er langsiktig, mens resten er kortsiktig gjeld. I 2009 har de en negativ egenkapitalrentabilitet på hele 81 prosentpoeng. Dette henger sammen med underskuddet. 2010 er det beste året til Hundhammer når det gjelder avkastningen på egenkapitalen, noe som man også ser igjen på avkastningen på total kapitalen. Årsaken til dette er at dette året er den

gjennomsnittlige egenkapitalen tilnærmet lik året før, men i stedefor et underskudd på 400 000, sitter de nå med et overskudd på omtrent samme beløp. 2011 går den betraktelig ned igjen, til rundt 4 prosentpoeng. De har også dette året et overskudd, men på langt nær like bra som året før.

Gjennomsnittlig Gjeldsgrad:

Gjeldsgraden er forholdet mellom egenkapital og gjeld. Denne forteller hvor mange kroner det er i gjeld per krone egenkapital.

I tabellen nedenfor vises den gjennomsnittlige gjeldsgraden til bedriftene for årene 2007-2011:

Gjeldsgrad	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	7,54	6,47	5,81	6,87	8,18
Suldal Transport	2,99	2,93	2,95	0,76	3,38
Hundhammer			14,48	15,67	11,85

Suldal transport har en lav gjeldsgrad i forhold til både TNR og Hundhammer transport. Dette kan komme av at Suldal Transport leaser nesten hele bilparken sin, noe som betyr at de ikke har lån på dette. TNR derimot eier store deler av denne selv, og er oppført i balansen med nærmere 20 millionær i transportmidler. Dette gjør at TNR har mer gjeld i forhold til egenkapitalen, enn hva de hadde hatt dersom de hadde leaset bilparken sin slik som Suldal Transport. Til gjengjeld har TNR høyere kostnader i resultatregnskapet på avskrivninger, da de må skrive av bilparken sin.

Hundhammer Transport har, likt som Suldal, ingen transportmidler i balansen sin. Dette tyder på at de leaser bilene sine. Men ulikhetene her er at disse har en meget høy gjeldsgrad.

Sammenheng mellom totalkapitalrentabilitet, egenkapitalrentabilitet og gjeldsgrad:

TNR:				
	Driftsresultat	R _{TK}	R _{EK1} (G/EK=gj.snittlig gjeldsgrad)	R _{EK2} (G/EK=10)
2007	4 167 932	12,03	85,31	109,23
2008	5 518 783	13,89	81,76	118,79
2009	1 000 103	2,99	6,47	9,09
2010	-1 350 976	-3,19	-39,94	-56,69
2011	1 921 638	4,93	24,77	28,93

R_{EK1} har en variert gjeldsgrad hvert år og R_{EK2} har vi forutsatt er på 10. Her kan vi se fra nesten hvert år at egenkapitalrentabiliteten øker når gjennomsnittlig gjeldsgrad øker. Men i 2010 gjør den ikke det, de har et negativt driftsresultat og totalkapitalrentabiliteten er lavere enn gjennomsnittlig gjeldsrente på 2,16 %. Her synker da egenkapitalrentabiliteten fra -39,77 til -56,69 når gjeldsgraden øker. Det blir mer spredning i egenkapitalrentabiliteten, noe som fører til økt risiko.

Suldal Transport				
	Driftsresultat	R_{TK}	R_{EK1} (G/EK=gj.snittlig gjeldsgrad)	R_{EK2} (G/EK=5)
2007	5 649 527	13,48	49,3	73,38
2008	7 368 489	20,15	77,87	118,65
2009	9 350 188	23,36	91,56	138,96
2010	3 888 523	10,12	42,42	59,52
2011	3 538 614	8,08	33,46	45,63

Vi har her forutsatt en økt gjeldsgrad på 5. Her er totalkapitalrentabiliteten høyere enn gjennomsnittlig gjeldsrente hvert år. Egenkapitalrentabiliteten øker også når gjeldsgraden øker alle årene. Men også her øker spredning i egenkapitalrentabiliteten når gjeldsgraden øker. Noe som fører til økt risiko. Men spredningen er ikke så stor som i de andre bedriftene.

Hundhammer transport:				
	Driftsresultat	R_{TK}	R_{EK1} (G/EK=gj.snittlig gjeldsgrad)	R_{EK2} (G/EK=20)
2007	-2 054 466	16,62		
2008	361 596	3,8		
2009	-609 610	-4,78	-1,08	-154,98
2010	400 303	8,82	110,04	138,02
2011	-52 242	3,38	4,57	5,3

I 2007 og 2008 har de en negativ egenkapital. Vi har som nevnt tidligere derfor valgt å ikke ta de med. I 2009 har de et negativt driftsresultat, og totalkapitalrentabiliteten er på -4,78 %, altså lavere enn gjeldsrenten på 2,73 %. Egenkapitalrentabiliteten synker også relativt mye når gjeldsgraden øker fra 14,48 til 20 i 2009. I 2011 har de også et negativ driftsresultat men her er totalkapitalrentabiliteten akkurat litt høyere enn gjeldsrenten på 3,28 %, og egenkapitalrentabiliteten øker når gjeldsgraden øker. Til slutt kan vi også her se at det er økt spredning i egenkapitalrentabiliteten når gjeldsgraden øker, vi har forutsatt at økt gjeldsgrad er på 20. R_{EK2} varierer i fra 138,02 til -154,98, noe om er veldig mye. Og fører til økt risiko.

4.2. Analyse av finansiering og soliditet:

4.2.1. Arbeidskapital:

I tabellen nedenfor vises arbeidskapitalen til bedriftene for årene 2007 til 2011

Arbeidskapital	2007	2008	2009	2010	2011
TNR					6 565 533
Suldal Transport					
Hundhammer					

I tabellen nedenfor vises arbeidskapitalprosenten til bedriftene for årene 2007 til 2011:

Arbeidskapitalprosent	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	6,09	1,15	6,31	5,68	5,89
Suldal Transport	-0,16	3,77	5,26	3,35	3,70
Hundhammer	-11,31	-3,62	-5,76	-4,73	-4,91

I følge Banken og Busch (1999, s. 168) er et ønskelig nivå for arbeidskapitalen at den utgjør opp mot 10-15 % av omsetningen.

TNR:

TNR ligger på rundt 6 % hvert år. Det året som skiller seg ut her er 2008, der den er på 1,15%. Dette er en nedgang på nesten fem prosent fra 2007. Ut av balansen for 2008 ser man at her har omløpsmidler gått ned fra nesten 29 millioner til rundt 18 millioner. En nedgang på ca 11 millioner, mens den kortsiktige gjelden ikke har hatt en endring i like stor grad.

Bedriften er under det ønskelige nivået hvert år, men til gjengjeld har den aldri en negativ arbeidskapitalprosent.

Suldal Transport

Suldal Transport har i 2007 høyere kortsiktig gjeld enn omløpsmidler, derfor blir arbeidskapitalen negativ med 0,16%. Dette er derimot det eneste året med negativ arbeidskapital. Resten av årene, utenom 2009, holder arbeidskapitalprosenten seg noen lunde stabil på rundt 3 prosentpoeng. Bedriften klarte å øke den fra negativ på grunn av økende omløpsmidler, samtidig som den kortsiktige gjelden har hatt en liten nedgang. 2009 er det beste året og der har bedriften en arbeidskapitalprosent på 5,26. Grunnen til det er at

omløpsmidlene er høyere enn de andre årene, samtidig som den kortsiktige gjelden ikke har steget tilsvarende.

Hundhammer Transport

Hundhammer har negativ prosentandel alle årene. At 2007 har vært et generelt dårlig år, ser man igjen under mesteparten av analysen, og dette er heller ikke et unntak her. Med -11 prosentpoeng er dette den dårligste arbeidskapitalprosenten disse 5 årene. Grunnen er at den kortsiktige gjelden er høyere enn de andre årene, mens omløpsmidlene er nesten den samme summen hvert år.

4.2.2. Finansieringsgrad 1:

I tabellen nedenfor vises finansieringsgrad 1 for årene 2007 til 2011:

Finansieringsgrad 1	2007	2008	2009	2010	2011
TNR					
Suldal Transport					
Hundhammer					

x betyr at denne ikke kan regnes ut

TNR:

TNR sin finansieringsgrad er, som vi ser ovenfor, alltid mindre enn 1. Dette er i tråd med en sunn finansiering. Her er anleggsmidlene finansiert av langsiktig kapital i alle de fem årene. I 2007 ser vi at en stor del av omløpsmidlene til TNR også er blitt finansiert med langsiktig kapital. Fra 2007 til 2008 har derimot andelen av langsiktig finansierte omløpsmidler fått en kraftig reduksjon fra året før. Den langsiktige kapitalen dekker akkurat anleggsmidlene samt en liten andel av omløpsmidlene. I 2009 ble finansieringsgrad 1 kraftig forbedret, og andelen omløpsmidler finansiert med langsiktig kapital er større enn i 2007. I 2010 gjorde finansieringsgrad 1 et hopp igjen, og dette året ble en mindre andel omløpsmidler finansiert med langsiktig kapital. I 2011 økte andelen omløpsmidler som ble dekket av langsiktig kapital, og har her den største dekningsandelen av omløpsmidler i løpet av de fem årene.

Suldal Transport:

Suldal transport har de fire siste årene hatt en finansieringsgrad 1 under 1. Året 2007 er unntaket. Her er tallet over 1, noe som betyr at en del av anleggsmidlene ble finansiert av kortsiktig kapital, bedriften kunne heller ikke dekke en andel av omløpsmidlene, som er anbefalt. Grunnen til dette var at bedriften ikke hadde langsiktig lån, og det dermed bare er egenkapitalen som blir med i beregningen.

Hundhammer Transport:

I 2007 hadde bedriften en negativ egenkapital, og man kunne derfor ikke regne ut finansieringsgrad 1. Likevel kan vi se at ikke noen andel av anleggsmidlene ble finansiert av langsiktig kapital. Det er dermed bare kortsiktig gjeld som dekker anleggsmidlene.

Bedriften forbedret i 2008 situasjonen ved å skyte inn mer egenkapital, slik at egenkapitalen ikke lenger er i minus. Dette året har bedriften ikke lenger langsiktig lån, slik at det bare er egenkapital som er med på å dekke anleggsmidlene. Men som vi ser, er anleggsmidlene 3,17 ganger større enn den langsiktige kapitalen. Situasjonen blir verre i 2010 der anleggsmidlene holdt seg på omtrent samme nivå som fjoråret, men bedriften er fortsatt uten langsiktig gjeld, og et underskudd dette året reduserte egenkapitalen. Dette medførte at det i dette året ble et kraftig hopp til det verre, med at anleggsmidlene nå er 7,87 ganger større enn langsiktig kapital.

2010 hadde bedriften et overskudd slik at egenkapitalen ble økt. Dette var med på å forbedre finansieringsgraden i riktig retning. I 2011 er graden redusert til bedriftens beste nivå i disse 5 årene. Selv om graden ikke er mindre enn 1, er dette et steg i riktig retning. Og her vil da anleggsmidler være 1,75 ganger større enn den langsiktige kapitalen.

4.2.3. Finansieringsgrad 2:

I tabellen nedenfor vises finansieringsgrad to for årene 2007 til 2011:

Finansieringsgrad 2	2007	2008	2009	2010	2011
TNR					
Suldal Transport					
Hundhammer					

Som tidligere nevnt i teoridelen er finansieringsgrad 2 og likviditetsgrad 1 samme nøkkeltall. Her tar vi for oss dette nøkkeltalle med tanke på finansiering. I analysen av bedriftenes likviditet bruker vi samme nøkkeltall men knytter det i sammenheng med likviditeten.

Finansieringsgrad 2 bør være større enn 1, som vi har nevnt tidligere i oppgaven.

TNR:

Fra 2007 til 2009 har denne finansieringsgraden vært tilfredsstillende for TNR. Dette betyr da at en del av omløpsmidlene ble finansiert av langsiktig kapital i alle de 5 årene vi så på. I

2007 hadde bedriften en betydelig stor del bankinnskudd og kontanter. Dette ble sterkt redusert i 2008. Posten *leverandørgjeld* ble også kuttet ned betraktelig dette året. Både omløpsmidlene og den kortsiktige gjelden ble da redusert kraftig fra fjoråret. Men som vårt nøkkeltall sier, ble andel omløpsmidler større enn den kortsiktige gjelda, og finansieringsgraden ble da redusert med 0,20. Ut fra nøkkeltallene fra de 5 årene, var 2008 et unntaksår. I 2009 økte andelen av omløpsmidlene som ble finansiert av langsiktig kapital kraftig, og er på et bedre nivå enn det nøkkeltallet var i 2007. Grunnen til dette hoppet på 0,22 var at bedriften økte sin beholdning av bankinnskudd og kontanter o.l med over det dobbelte fra fjoråret. I 2010 ble både omløpsmidler og kortsiktig gjeld redusert, og i 2011 økte begge disse postene igjen. Men finansieringsgraden ble den samme for de tre siste årene vi så på. At bedriften har finansieringsgrad 2 over 1 i alle de 5 årene, og i tillegg har holdt den konstant de 3 siste årene, tyder på at bedriften har god kontroll med finanseringen av omløpsmidlene.

Suldal Transport:

Suldal Transport har også hatt en god finansiering av sine omløpsmidler disse 5 årene. Men i det første året, altså 2007, var finansieringsgrad 2 på 0,99. Tallet burde helst ha vært over 1, men 0,99 er ikke langt unna. Grunnen til hoppet på 0,23 fra 2007 til 2008 var at bedriften mer enn doblet sin beholdning av bankinnskudd og kontanter o.l, mens den kortsiktige gjelda holdt seg på nesten samme nivå som fjoråret. Denne økte beholdningen ble, som vi ser, svært merkbart i finansieringsgrad 2. Suldal Transport gikk da fra å kun finansiere sine omløpsmidler med kortsiktig gjeld, til at en god del av omløpsmidlene også ble dekket av langsiktig kapital. Dette ble en god vending i finansieringsstrukturen til bedriften. I 2009 økte beholdningen av bankinnskudd og kontanter o.l. slik at finansieringsgrad 2 ble noe høyere dette året. Derimot ble bankinnskudd og kontanter o.l. i 2010 redusert til et nivå som i 2008. Dette var da den største grunnen til at en mindre andel av omløpsmidlene ble finansiert av langsiktig kapital i dette året. I det siste året vi har analysert, altså 2011, går finansieringsgrad 2 tilbake til tallet fra 2009. I dette året økte omløpsmidlene mye, kundefordringer hadde en kraftig økning, samt fordring på konsernselskaper gikk fra 0 til 5,3 millioner kroner. Samtidig som kortsiktig gjeld ikke økte i samme grad. Dermed ble finansieringsgrad 2 forbedret og en større prosent av omløpsmidlene ble finansiert av egenkapital og langsiktig gjeld.

Hundhammer:

Finansieringsgrad 2 for Hundhammer i disse 5 årene er langt under 1 som det burde være. I denne bedriften er ikke noen andel av omløpsmidlene finansiert av langsiktig kapital, slik det burde vært.

I 2007 er finansieringsgrad 2 veldig lav for Hundhammer Transport. I denne perioden har bedriften, som tidligere nevnt, negativ egenkapital. Med en grad på 0,53 vil det si at halvparten av den kortsiktige gjelda dekker omløpsmidlene og den andre halvparten av kortsiktige gjelda dekker anleggsmidlene. Dette er stikk i strid med anbefalt finansieringsstruktur.

Finansieringsgrad 2 blir kraftig forbedret året etter i 2008. Her ser vi et betydelig hopp i riktig retning, med en forbedring på 0,27. Men likevel er nøkkeltallet under anbefalt nivå, og alle omløpsmidler blir følgelig finansiert av kortsiktige midler. Dette hoppet skyldes nedgang i alle kortsiktig gjelds poster, samtidig med at summen av fordringer økte.

I 2009 blir graden redusert slik at andelen av kortsiktig gjeld som er "til overs" er enda større enn andelen fra fjoråret. Både kortsiktig gjeld og omløpsmidlene ble redusert, men som vi ser i tabellen ble omløpsmidler redusert mer i forhold til kortsiktig gjeld.

I 2010 ble finanseringsgraden igjen forbedret, dette har sammenheng med at omløpsmidlene og da postene under fordringer økte mer enn den kortsiktige gjelda. 2011 klarte bedriften å nesten holde samme nivå som fjoråret. Dette fordi kortsiktig gjeld og omløpsmidler ikke hadde vesentlige forskjeller fra fjoråret.

Langsiktig finansiering av omløpsmidler:

Tabellen under viser den langsiktige finansieringen av omløpsmidlene for årene 2007 til 2011:

Langsiktig finansiering	2007	2008	2009	2010	2011
av omløpsmidler					
TNR					
Suldal Transport					
Hundhammer					

TNR:

For TNR er prosenten veldig lav i 2008 i forhold til de andre årene. Grunnen til dette er at arbeidskapitalen er mye lavere dette året, noe vi har kommentert ovenfor.

Suldal Transport:

For Suldal Transport er prosenten mye lavere i 2007. Grunnen er at omløpsmidlene er mindre enn kortsiktig gjeld og bedriften får da en negativ arbeidskapital. Den kortsiktige gjelden er forholdsvis lik hvert år, så det er omløpsmidlene som er mindre dette året.

Hundhammer Transport:

Hundhammer har en negativ prosentandel hvert år, noe som betyr at kortsiktig gjeld alltid er høyere enn omløpsmidlene. Men i 2007 er det på -88,15 %, noe som er mye lavere enn de andre årene. Dette har man, som tidligere nevnt, sett igjen gjennom hele analysen at er et generelt dårlig år for Hundhammer.

4.2.4. Gjeldsgrad:

I tabellen nedenfor vises gjeldsgraden til bedriftene for årene 2007 til 2011:

Gjeldsgrad:	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	7,23	5,71	5,71	8,45	7,94
Suldal Transport	2,90	2,97	2,94	3,75	3,12
Hundhammer Transport	-4,23	11,09	22,58	12,63	11,22

Som tidligere nevnt i teorien har vi valgt å vise gjeldsgraden med antall ganger.

TNR:

Gjeldsgradene til TNR fra 2007 til 2011 har vært veldig høye. Dette viser at bedriften har en lav egenkapitalprosent. I 2007 har TNR 7,23 ganger mer gjeld enn egenkapital. Året 2008 var et bedre år for gjeldsgraden deres, her ble den redusert fra 7,23 til 5,71. Grunnen til dette var at gjelden ble redusert kraftig, mens egenkapitalen holdt seg nesten stabil. Gjeldspostene som gav den største reduksjonen var gjeld til kreditt institusjoner, som er langsiktig gjeld og kortsiktig gjeld i samme konsern. I denne perioden ble langsiktig gjeld redusert fra litt over 19 millioner til nesten 16 millioner. Den kortsiktige gjelda ble også redusert med fra nesten 23 millioner til nesten 17 millioner. Det vil si at til sammen ble det en gjeldsreduksjon på eksakt 9 316 814 kroner. Noe som vi ser utfra gjeldsgraden er betydelig. 2009 var både gjeld og egenkapital nesten helt lik som året 2008, og dermed får de samme gjeldsgrad dette året.

I 2010 fikk TNR et underskudd, noe som da reduserte annen egenkapital. Finanskrisen kan også her være en stor grunn til dette underskuddet, da det i styrets årsberetning ble nevnt at finanskrisens virkninger ikke var over, og de opplevde en stagnasjon i markedet. Gjeld til kredittinstitusjoner gikk opp dette året med en økning på 5 221 257 kr, men samtidig hadde kortsiktig gjeld blitt redusert med 1 874 090kr. Underskuddet som gjorde at egenkapitalen sank med 1 473 857 fikk da den samlede effekten av at gjeldsgraden steg med 2,74 ganger.

I 2011 fikk bedriften et overskudd, noe som økte egenkapitalen. Gjelda i denne perioden økte også, men den samlede effekten ble at gjeldsgraden gikk ned med 0,51 ganger.

Suldal Transport:

Denne bedriften har de helt klart beste tallene av våre tre bedrifter når det gjelder gjeldsgrad. Suldal transport har derfor en mye høyere egenkapitalandel enn de andre. Årene fra 2007 til 2009 er gjeldsgraden stabil, med små forskjeller. I 2010 foretar bedriften, som tidligere nevnt, en fisjon, der annen aksjekapital ble nedsatt. Dette var med på å øke gjeldsgraden. Fra 2009 til 2010 ble den økt med 0,81 ganger. Gjeldsgraden i 2011 gikk ned igjen i forhold til 2010. Dette har sammenheng med at bedriften, som tidligere nevnt, valgte å innfusjonere to andre aksjeselskap. Egenkapitalen økte dermed, slik at gjeldsgraden sank med 0,63 ganger.

Hundhammer Transport:

Gjeldsgraden for denne bedriften har vært svært ustabil. I disse årene har det på sitt høyeste vært 22,58 ganger høyere gjeld enn egenkapital, noe som absolutt ikke er i nærheten av det anbefalte. Det første året vi så på, altså året 2007, hadde bedriften en negativ egenkapital, slik at utregningen av gjeldsgraden dette året ble negativ. Den negative egenkapitalen kommer blant annet av et underskudd på ca. 3 millioner.

2008 var et bedre år for bedriften når vi ser på gjeldsgraden. I dette året ble det innskutt egenkapital slik at egenkapitalen ikke er negativ, og vi får en gjeldsgrad på 11,09 ganger mer gjeld enn egenkapital. I 2009 ble gjeldsgraden mer enn doblet, og gjeldsgraden økte med 11,49 ganger. I dette året hadde bedriften et underskudd som gjorde at egenkapitalen ble mer enn halvert fra fjoråret, som førte til dette hoppet.

I årene 2010 til 2011 gikk gjeldsgraden ned igjen til et nivå nærmere 2008. I 2010 fikk Suldal Transport et overskudd slik at egenkapitalen økte, og i 2011 mottok bedriften et konsernbidrag. Slik ble tallene kraftig forbedret i forhold til 2009. Fra 2009 til 2011 er det en positiv trend, og gjeldsgraden blir redusert hvert år. Dette er som følge av svært positivt for bedriften, ved at rentekostnader blir redusert.

4.2.5. Egenkapitalprosent:

Tabellen under viser egenkapitalprosenten for årene 2007 til 2011:

Egenkapitalprosent:	2007	2008	2009	2010	2011
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

TNR	12,16%	14,90%	14,90%	10,59%	11,18%
Suldal Transport	25,66%	25,20%	25,39%	21,03%	24,26%
Hundhammer Transport	-30,95%	8,27%	4,24%	7,34%	8,18%

Ut fra tallene vi regnet ut i tabellen over, kan vi se at ingen av bedriftene hadde 30-35 egenkapitalprosent som Kristoffersen (2008, s. 425) omtalte at bedrifter ser på som tilfredsstillende andel.

TNR:

Fra 2007 til 2008 gikk egenkapitalprosenten til TNR opp med 2,74. Dette er en klart positiv utvikling, selv om andelen er svært lav i forhold til tilfredsstillende andel. I 2009 hadde TNR klart å holde samme egenkapitalprosent som fjoråret 2008. Men i 2010 skjer det en negativ utvikling ved at egenkapitalprosenten synker med hele 4,31. Dette kan ha sammenheng med at bedriften hadde et underskudd dette året på 1 473 857 kroner, som reduserte annen egenkapital i bedriften. Underskuddet er forklart i styrets årsberetning med finanskrisens ettervirkninger, samt bedriften opplevde en betydelig kostnadsøkning. I 2011 gikk den opp med 0,59 som er relativt lav reduksjon, men kan allikevel bli merkbart for bedriften, med reduserte rentekostnader. I styrets årsberetning for dette året kommer det frem at bedriften iverksatte tiltak som gav en god effekt for driften, som da kan være grunnen til at egenkapitalprosenten gikk litt opp fra fjoråret.

Suldal Transport:

Suldal Transport hadde best egenkapitalprosent av disse 3 bedriftene i alle regnskapsårene vi så på. Men andelen er likevel lav. Bedriften har holdt en mer eller mindre stabil egenkapitalprosent de 3 første årene, altså fra 2007 til 2009, på litt over 25 %. Men i 2010 blir egenkapitalandelen redusert med 4,36 % fra 2009. Dette kan ha noe med at Suldal i 2010 foretok en fisjon, der egenkapitalen ble nedsatt (Brønnøysundregistrene, 2010). I 2011 valgte Suldal å innfusjonere to aksjeselskap (Brønnøysundregistrene, 2011), noe som økte egenkapitalen, som kan derfor være grunnen til at egenkapitalprosenten økte med 3,23 %.

Hundhammer transport:

Hundhammer Transport har de klart dårligste nøkkeltallene av våre tre bedrifter. Det første året vi så på i 2007 var egenkapitalprosenten negativ, med hele - 30,95 %. Dette er veldig langt fra det anbefalte andelen. Grunnen til at det er negativt er at bedriften hadde et relativt

stort underskudd på nesten 3 426 899 kroner. Hele aksjekapitalen ble derfor tapt ifølge styrets årsberetning og fikk en negativ egenkapital på nesten 3 millioner. I 2008 ble det derimot en positiv egenkapitalprosent. Bedriften hadde et overskudd på 3 846 og i dette året ble det tilført mer aksjekapital og overkurs. I tillegg innfusjonerte bedriften et aksjeselskap (Brønnøysundregistrene, 2008) som vi også tror hjalp på egenkapitalprosenten, slik at det ble en nødvendig vending i riktig retning dette året. Differansen fra året 2007 til 2008 ble hele 39,22 %. Fra 2008 til 2009 gikk egenkapitalprosenten ned med 4,03 %. Noe av grunnen til dette var at bedriften hadde et underskudd på 472 876 kr, som da reduserte egenkapitalen. I 2010 snudde det igjen i positiv retning, bedriften hadde et overskudd som videre var med på å øke egenkapitalprosenten med 3,10 %. Det siste året 2011 hadde bedriften et negativt driftsresultat, men finansinntektene gjorde slik at bedriften allikevel fikk et overskudd, som hjalp på egenkapitalprosenten. Dette var med på å bidra til en økt egenkapitalprosent med 0,84 % fra 2010 til 2011.

4.2.6. Rentedeckningsgrad:

Tabellen under viser rentedeckningsgraden til bedriftene for årene 2007 til 2011:

Rentedekningsgrad:	2007	2008	2009	2010	2011
TNR	5,89	4,73	1,47	-1,73	2,18
Suldal Transport	14,57	59,15	126,18	55,02	18,73
Hundhammer Transport	-7,94	1,02	-1,87	3,98	1,12

TNR:

Både 2007 og 2008 er år med en henholdsvis god rentedeckningsgrad for TNR. Bedriften har evne til å betjene lånene sine, og har i disse årene også større mulighet for å ta opp nye lån. I 2009 synker denne til 1,47, noe som er langt under 3. Likevel klarer den her å betjene lånene, men har derimot liten sjans for å kunne ta opp nye lån, da disse kan være vanskelige å få betjent. I 2010 har bedriften en negativ rentedeckningsgrad, noe man også ser igjen på et negativt årsresultat. Dette fører til at den ikke kan betale rentene på gjelden. I 2011 har den klart å øke forholdstallet igjen, til 2,18.

Suldal Transport:

Suldal Transport skiller seg klart ut her, med en veldig god rentedeckningsgrad. Årsaken til dette er at bedriften har veldig lave rentekostnader, mye på grunn av at den har ingen

langsiktig gjeld. Spesielt 2009 er veldig høy, på hele 126. Altså klarer den å betale rentekostnadene 126 ganger med overskuddet før rentekostnader. Når bedriften avslutter året med et overskudd på 9 millioner, og har en rentekostnad på «bare» 84 000, sier det seg selv at denne blir høy. Men i 2010 og 2011 sank rentedekningsgraden til henholdsvis 55 og 18. I 2010 henger dette sammen med et dårligere driftsresultat, samtidig som rentekostnadene holder seg noen lunde likt. I 2011 derimot har man både et dårligere driftsresultat, samtidig som rentekostnadene har økt fra 81 000 til nærmere 198 000. Disse to faktorene spiller sammen inn på den synkende rentedekningsgraden. Likevel er den langt over det anbefalte på 3.

Hundhammer transport:

Hundhammer Transport har gjennom hele analysen vært preget av dårlige resultater, og dette ser man igjen på rentedekningsgraden. Dette er et firma med mye lån, og har samtidig hatt perioder med dårlige resultat. I 2007 var rentedekningsgraden negativ med 7,94. Denne bør, som tidligere sagt, ikke være mindre enn en. Her ser man at Hundhammer går med underskudd i 2007, og ikke klarer å betjene lånene sine. I 2008 klarer bedriften å øke dette, og har en rentedekningsgrad rett over minstekravet som er 1. Derimot snur dette igjen i 2009, og den har i denne perioden en negativ rentedekningsgrad på 1,87. 2010 skiller seg ut for Hundhammer, da den dette året har klart en rentedekningsgrad som er rett over det anbefalte på 3.

4.3. Analyse av likviditeten:

4.3.1. Likviditetsgrad 1:

Da man ikke har varelager blir likviditetsgrad 1 og 2 lik.

Tabellen under viser likviditetsgrad 1 for årene 2007 til 2011:

Likviditetsgrad 1	2007	2008	2009	2010	2011
TNR					
Suldal Transport					
Hundhammer					

Alle bedriftene har en likviditetsgrad som ligger under normkravet på 2. TNR og Suldal Transport ligger ganske likt på rett over 1, mens Hundhammer ligger under 1 alle årene.

Suldal Transport har høyere omløpsmidler og høyere kortsiktig gjeld en de to andre transportselskapene, og likviditetsgraden har forbedret seg i løpet av årene, noe som er positivt. Hundhammer ligger under 1 hvert år, og det ser ikke ut som det forbedrer seg noe særlig, det går litt opp og ned fra 2008 til 2011. Grunnen til at tallene til Hundhammer er så dårlige, er at omløpsmidlene er mindre enn den kortsiktige gjelden, da bedriften har en ganske høy kortsiktig gjeld. TNR har i 2007 høye omløpsmidler og høy kortsiktig gjeld sammenlignet med de andre årene, og i 2008 faller omløpsmidlene, mens den kortsiktige gjelden ligger på det samme. Dette er grunnen til at likviditetsgraden faller i 2008.

4.3.2. Kredittid kundefordringer:

Tabellen nedenfor viser kredittiden på kundefordringer for årene 2007 til 2011:

Kredittid	2007	2008	2009	2010	2011
kundefordringer					
TNR	42,4	41	41	43,5	39,2
Suldal Transport	39,2	38	40,6	38,4	32,6
Hundhammer	29,2	23,7	29,9	27,4	27

Hundhammer Transport er den bedriften med kortest kredittid på kundefordringer. Kort kredittid på kundefordringer betyr at bedriften får pengene fort inn på konto etter et arbeid er gjort, noe som fører til bedre likviditet hos bedriften. Hos Hundhammer transport ser man en klar sammenheng mellom kredittid på kundefordringer og likviditetsgrad 1. Når kredittiden går betraktelig ned, stiger også likviditeten til selskapet betraktelig. TNR er selskapet med lengst kredittid, men den er blitt kortere i 2011 i forhold til de andre årene, noe som er et godt tegn. Likevel ser man ikke en bedring i likviditetsgrad 1, selv om kredittiden har gått ned. Suldal Transport har også en litt lang kredittid, og ligger på rundt 38-40 dager, men i 2011 minker kredittiden betraktelig ned til ca. 32 dager.

4.3.3. Kredittid hos vareleverandør:

Ingen av bedriftene har en varekostnad, bortsett fra Suldal Transport i 2010 og 2011. Alle bedriftene har derimot leverandørgjeld. Når man skal regne ut kredittid hos vareleverandør blir dette som tidligere nevnt gjort slik:

Da man her ikke finner varekjøp, velger man å bruke driftskostnader, utenom lønn og avskrivninger, for å kunne regne ut kredittiden. Dette fordi dette nok er kostnader som diesel, dekk og andre diverse varer som de ofte får kjøpt på kreditt. Hundhammer Transport har vi ikke regnet ut, da disse bare har to kostnader i regnskapet sitt: avskrivninger og andre driftskostnader, og dermed har vi ikke nok grunnlag for å regne ut.

Tabellen under viser kredittid fra vareleverandør for årene 2007 til 2011:

Kredittid	2007	2008	2009	2010	2011
vareleverandører					
TNR	64,13	63,15	43,96	44,83	39,16
Suldal Transport	32,85	28,63	32,39	31,1	23,79

TNR:

Ut fra tabellen over ser man at TNR har hatt en solid nedgang i kredittidene fra leverandør disse 5 årene, fra 64,13 i 2007 til 39,16 i 2011. her er den største nedgangen i 2009, fra 63,15 til 43,96 dager. 2011 er det eneste året der kredittiden fra leverandørene er kortere enn kredittiden til kundene.

Suldal Transport:

Suldal Transport har også totalt sett hatt en nedgang i kredittiden fra leverandører disse 5 årene, fra 32,85 i 2007 til 23,79 i 2011. Denne bedriften har derimot den største nedgangen i 2011, fra 31,1 til 23,79. i motsetning til TNR, har Suldal Transport hvert år en kredittid fra leverandører som er kortere enn kredittiden til kundene.

Ser man kredittiden fra leverandørene i sammenheng med likviditeten, kan man ikke se at nedgangen i denne har påvirket likviditeten i stor grad.

5. Konklusjon:

5.1. Konsekvenser av den økende konkurransen fra utenlandske transportører:

Mengden av utenlandske vogntog på norske veier har økt betraktelig de siste årene. Men har dette noen betydning for de norske transportselskapene? I en artikkel trykket av www.e24.no i 2012, fremgår det at 60 % av importen til Norge foregår med utenlandske biler. Av bilene som kommer inn med varer til Norge, er det nok mange som tar på seg transportoppdrag

innenlands, før de kjører ut av landet igjen. Som nevnt innledningsvis er det regler for hva som er tillatt av kabotasje. Men ofte hører vi om at det foregår ulovlig kabotasje. Altså utenlandske vogntog som transporterer og oppholder seg lenger i Norge enn lovlig.

Betydningen dette får for de norske transportselskapene er stor. Utenlandske transportselskap, og da typisk østeuropeiske, opererer med helt andre kostnader enn norske selskaper. Dette er lavkostland, og lønnsnivået til disse sjåførene er mye lavere enn for norske sjåførere. Flere nyhetssaker kan fortelle om sjåførere som tjener under 5000 kr i måneden, og da tilbringer de gjerne hele måneden i lastebilen. Dette er nok en av de store forskjellene i kostnadene. I tillegg kommer det mange andre kostnader, som samlet sett kan utgjøre en stor forskjell. Man kan også lese artikler hvor det kommer frem at utenlandske vogntog ikke betaler for seg i bomstasjonene. Dette kan gjerne ses på som småsummer, men med en del passeringer av bomstasjoner daglig, utgjør dette litt samlet sett.

Alle disse forskjellene i kostnader gjør at norske og utenlandske transportører konkurrerer på ulike vilkår. De utenlandske transportørene presser dermed prisene ned på oppdrag innenlands i Norge. Norske transportører kan ikke matche disse prisene for å kunne drive økonomisk forsvarlig. Dette ser man for eksempel igjen på de to største bedriftene i analysen vår, der omsetningen har hatt en stor økning i 2011, samtidig som årsresultatet går ned. Det tyder derfor på at oppdragene ikke lengre er like lønnsomme.

I artikkelen fra E 24 fremgår det at 2008 var et toppår innen transportbransjen, der det samlede driftsresultatet fra bransjen var på 1,32 milliarder kroner. Også i våre bedrifter kan vi se at 2008 var et relativt bra år, hvor TNR hadde det beste driftsresultatet i prosent av omsetningen. Suldal hadde også rimelig bra prosentvis driftsresultat, selv om disse klarte det litt bedre i 2009. For Hundhammer var også 2009 det nest beste året utenom 2010. I samme artikkelen fremgår det at det samlede driftsresultatet for bransjen i 2011 var på 578,5 millioner. Dette er en relativt nedgang. Igjen gjenspeiler dette seg i analysebedriftene våre, som i 2011 har hatt en nedgang i det prosentvise driftsresultatet. Uttalelsen til to store transportselskap om nedgangen i lønnsomheten til transportbransjen er slik:

«- Lave marginer generelt i bransjen skyldes blant annet sterk konkurranse, spesielt til og fra Norge medvirker vogntog fra lavkostland til sterkt prispress, sier Bjarne Ivar Wist, strategi- og informasjonsdirektør i Cargonet til E24.»

«Vi operer i et utfordrende og svært konkurranseutsatt marked, spesielt internasjonalt der DHL Express har sitt hovedfokus. Markedet preges av lave priser og dermed tøffere marginer, sier Gurli Høeg Ulverud, informasjondirektør i DHL Express til E24» Disse

uttalelsene stemmer overens med våre antydninger om at marginene for å drive lønnsomt blir mindre og mindre, grunnet det store prispresset.

artikkel e24: <http://e24.no/naeringsliv/transportbransjen-sliter-60-prosent-av-importen-foregaar-med-utenlandske-biler/20278734>

Transportkjøperne er bedrifter som har økonomisk gevinst som største mål, og velger selvsagt det billigste alternativet. Disse kontrollerer sjeldent om transportørene kjører lovlig innenlands, eller om det blir drevet ulovlig kabotasje. En ansvarliggjøring av transportkjøperne er noe som norske transportører i dag prøver å få igjennom, for at det skal bli vanskeligere for disse å akseptere den billige transporten. Dette er noe som nå skal bli innført i Finland, sammen med strengeste kabotasjereguleringen i Europa.

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article830650.ece>

<http://www.lastebil.no/xp/pub/hoved/nyheter/635072>

Å få til et slikt regelverk i Norge kunne vært med på å dempe bruken av utenlandske transportører, og dermed «redde» noe av den norske transportbransjen. Tidvis kan dette virke som et vanskelig regelverk å få gjennom, da den norske stat ikke alltid kommer frem i godt lys når det gjelder å legge til rette for transportbransjen. Dette fordi Bring, som er et indirekte statseid transportselskap, har hatt tilfeller der de er blitt tatt for ulovlig kabotasje.

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article757907.ece>

Skal man tro på lederartikkelen i transportmagasinet nr. 3, 2013, er den norske trailersjåfør om få år byttet ut med billigere østeuropeisk arbeidskraft, og blitt historie, slik som den norske sjømann er i dag. <http://www.tungt.no/transportmagasinet/article833652.ece>

Helt i slutten av skrivingen av oppgaven kom vi over en interessant artikkel som igjen bekrefter våre meninger om at de utenlandske transportørene gjør det hardt for de norske å drive lønnsomt. Valdres Last AS, en stor bedrift med 66 ansatte som har drevet siden 1949, gikk konkurs 7. mai 2013. I en artikkel på www.tungt.no forteller styreleder at det har vært en hard konkurranse. «– *Fraktratene er så presset og marginene så små at inntektene har vært mindre enn kostnadene, forteller Kvame.*» Igjen ser man at norske bedrifter innen bransjen ikke klarer å drive lønnsomt under den økende konkurransen og må slå seg konkurs.

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article836046.ece>

5.2. Bedriftene:

5.2.1. TNR:

	TNR				
	2007	2008	2009	2010	2011
Driftsinntekter i kroner	101 644 157	105 766 791	95 015 777	93 162 293	111 714 752
Årsresultat	2 743 146	3 393 481	251 286	-1 473 857	780 837
Totalkapitalrentabilitet	12,03	13,89	2,99	-3,19	4,93
Kapitalens omløpshastighet	2,65	2,43	2,46	2,37	2,72
Resultatgrad	4,54	5,72	1,22	-1,35	1,82
Egenkapitalrentabilitet	61,10	58,22	4,43	-0,29	17,46
Gj.snittlig Gjeldsgrad	7,54	6,47	5,81	6,87	8,18
Arbeidskapitalprosent	6,09	1,15	6,31	5,68	5,89
Finansierungsgrad 1	0,77	0,97	0,76	0,82	0,74
Gjeldsgrad	7,23	5,71	5,71	8,45	7,94
Egenkapitalprosent	12,16	14,90	14,90	10,59	11,18
Rentedekningsgrad	5,89	4,73	1,47	-1,73	2,18
Langsiktig finansiering av omløpsmidler	21,13	6,81	28,34	28,53	28,07
Likviditetsgrad 1	1,27	1,07	1,39	1,39	1,39
Kredittid kundefordringer	42,4	41	41	43,5	39,2
Kredittid Leverandører	64,13	63,15	43,96	44,83	39,16

TNR hadde en oppgang i årsresultat fra 2007 til 2008, mens de fra 2008 til 2010 hadde en drastisk nedgang og sitter igjen med underskudd i 2010. 2011 gikk det bedre og de har her klart å få til et overskudd igjen. Den samme trenden ser man i driftsinntektene, der den gikk litt opp i 2008, men sank igjen frem til og med 2010. I 2011 har de en god økning i driftsinntektene i forhold til året før.

De klarer å drive lønnsomt frem til 2009, men 2009 og 2010 er to dårlige år. Omsetningen gikk ned, og de fikk en dårligere avkastning på både totalkapitalen og egenkapitalen. Som nevnt under analysen må nok finanskrisen ta sin del av den dårlige utviklingen disse årene, noe som også kommer frem av styrets beretninger til årsregnskapet. Derimot er finansieringen til TNR ikke like berørt av finanskrisen som rentabiliteten. Denne holder seg forholdsvis stabil, men man ser en nedgang i arbeidskapitalprosent og den langsiktige finansieringen av omløpsmidler i 2008. Fra og med 2009 ser man derimot en betydelig nedgang i rentedekningsgraden, noe som igjen kan sies å henge sammen med finanskrisen og dens ettervirkninger, da denne nedgangen stort sett skyldes et dårligere driftsresultat. TNR er som tidligere nevnt et firma som eier mesteparten av bilparken selv, og kommer derfor dårligere ut

ved gjeldsgrad og rentedekningsgrad enn dersom de hadde leaset bilparken. Heller ikke likviditeten til selskapet blir berørt like mye som avkastningen. Denne er lavere enn den bør være alle 5 årene, men spesielt i 2008 ser man en liten nedgang, ellers ligger den forholdsvis ganske stabilt på rundt 1,3. 2008 er altså et år som skiller seg litt ut på både finansieringen og likviditeten. En årsak her kan nok være at de i september 2008 flyttet inn i en ny stor terminal, og dette har nok satt sine spor i regnskapet.

Alt i alt har TNR opplevd en nedgang i lønnsomheten de siste årene, mens likviditeten og finansieringen ikke er like ille berørt. Selv i 2011, da virkningene av finanskrisen kan sies å være forbi, og de økte omsetningen betraktelig, har de ikke fått avkastningen opp til tidligere nivå. Dette skyldes nok den voksende konkurransen fra utenlandske transportører. Selv om de nå har oppdrag nok til å øke omsetningen, er disse presset så lavt ned i pris at de ikke tjener like mye på hvert oppdrag. Det er blitt en tøffere og tøffere bransje å drive innen, men TNR er et godt innarbeidet firma, som nok kommer til å klare å drive lønnsomt videre fremover dersom de virkelig går inn for det.

5.2.2. Suldal Transport:

Suldal Transport					
	2007	2008	2009	2010	2011
Driftsinntekter i kroner	180 827	195 045	184 470	192 459	261 696
	615	130	130	088	560
Årsresultat	5 730 211	7 192 197	7 851 942	3 254 072	2 538 691
Totalkapitalrentabilitet:	13,49	20,15	23,36	10,12	8,08
Resultatgrad:	3,47	4,58	5,77	2,33	1,39
Kapitalens omløpshastighet:	3,89	4,40	4,05	4,34	5,80
Egenkapitalrentabilitet etter skatt:	49,29	63,87	68,14	7,34	24,67
Gj.snittlig Gjeldsgrad:	2,99	2,93	2,95	0,76	3,38
Arbeidskapitalprosent	-0,16	3,77	5,26	3,35	3,70
Finansierungsgrad 1	1,02	0,32	0,23	0,27	0,24
Gjeldsgrad	2,90	2,97	2,94	3,75	3,12
Egenkapitalprosent	25,66	25,20	25,39	21,03	24,26
Rentedekningsgrad	14,57	59,15	126,18	55,02	18,73
Langsiktig finansiering av omløpsmidler	0,85	18,54	21,53	16,77	20,79
Likviditetsgrad 1	0,99	1,23	1,27	1,20	1,26
Kredittid kundefordringer	39,2	38	40,6	38,4	32,6
Kredittid Leverandør	32,85	28,63	32,39	31,1	23,79

Suldal Transport hadde en økning i årsresultatet fra 2007 til 2009, men etter dette en drastisk nedgang i 2010, og en nedgang også i 2011. samtidig med nedgangen i årsresultatet i 2010 og

2011, hadde de en økning i omsetningen, som i 2011 økte fra 192 millioner til hele 261 millioner.

2009 ser ut til å ha vært et gjennomgående bra år for Suldal. Selv om dette er det året med nest lavest omsetning, er det året med det største overskuddet. Altså har de hatt en bra avkastning dette året, og også finansieringen har vært bra. Grunnen til den lave omsetningen kan være finanskrisen, og at det på grunn av denne var mindre transportoppdrag.

Omsetningen økte i 2010 og 2011, men samtidig har avkastningen på både total kapital og egenkapitalen gått betraktelig ned. Selv om de også har den laveste avkastning på total kapitalen i 2011, er det fortsatt en akseptabel avkastning og bedriften driver lønnsomt.

Det virker ikke som Suldal Transport har blitt hardt rammet av finanskrisen, da både 2008 og 2009 var to lønnsomme år. Det kan ha vært etterdønninger etter finanskrisen som gjorde utslag for den dårlige lønnsomheten i 2010, men her er det nok også andre ting som har spilt inn. Det er nærliggende å tro at det er den økte konkurranseutsettingen, og stadig forverrede rammevilkår for å drive lønnsomt som må ta sin del. Dette kan man se på at omsetningen øker, men de sitter igjen med mindre prosentvis overskudd av denne. Ut i fra driftsinntektene er det trolig at de har klart å øke oppdragsmengdene sine de siste to år. Derimot virker det ikke som disse er like bra betalt, da avkastningen til bedriften har forverret seg. Her kommer de utenlandske transportselskapene inn, da det er de som presser ned prisene på transporttjenestene i Norge.

Finansieringen og likviditeten har ikke samme nedgang som avkastningen, og spesielt finansieringen til bedriften er god alle årene. Dette kommer, som nevnt tidligere, av at Suldal Transport leaser stort sett alle bilene sine, og har dermed liten gjeld. Den gjelden de har er hovedsakelig kortsiktig gjeld.

Alt i alt driver Suldal Transport fortsatt lønnsomt i 2011, selv om lønnsomheten har gått betraktelig ned de siste to årene i analysen. Vi vil si at dette er en bedrift som har klart seg bra gjennom finanskrisen, men derimot har den de senere årene blitt kraftig påvirket av den økende konkurransen fra utenlandske transportselskap, og deres prispress. Det er viktig for denne bedriften å holde lønnsomheten oppe, slik at denne ikke synker ytterligere da den fort kan havne under det ønskelige nivået.

5.2.3. Hundhammer Transport:

	Hundhammer				
	2007	2008	2009	2010	2011
Driftsinntekter i kroner	47 203 415	48 995 306	40 777 021	42 555 043	44 368 192
Årsresultat	-3 426 899	3 846	-472 876	434 036	40 992
Totalkapitalrentabilitet:	-16,62	3,80	-4,78	8,82	3,38
Kapitalens omløpshastighet:	3,89	5,09	4,56	4,57	3,99
Resultatgrad:	-4,28	0,75	-1,05	1,93	0,85
Egenkapitalrentabilitet etter skatt:			-81,81	77,70	4,38
Gj.snittlig Gjeldsgrad:			14,48	15,67	11,854
Arbeidskapitalprosent	-11,31	-3,62	-5,76	-4,73	-4,91
Finansieringsgrad 1	-1,66	3,17	7,87	3,27	1,75
Gjeldsgrad	-4,23	11,09	22,58	12,63	11,22
Egenkapitalprosent	-30,95	8,27	4,24	7,34	8,18
Rentedekningsgrad	-7,94	1,02	-1,87	3,98	1,12
Langsiktig finansiering av omløpsmidler	-88,15	-24,38	-43,79	-27,67	-31,01
Likviditetsgrad 1	0,53	0,80	0,69	0,78	0,76
Kredittid kundefordringer	29,2	23,7	29,9	27,4	27

Hundhammer er den bedriften som har kommet dårligst ut gjennom analysen. Dette er en forholdsvis liten bedrift i forhold til de to andre bedriftene, og den driver med en annen driftsform enn de to andre bedriftene. Bedriften har ingen ansatte, og ingen transportmidler, men leier disse inn fra underselskap. I tillegg har den et annet regnskapoppsett, noe som gjør at det er vanskelig å se hva de ulike kostnadene er, da alt bortsett fra avskrivninger er samlet under andre driftskostnader. Bedriften har hatt perioder med underskudd, og i løpet av årene vi har analysert, har de også opplevd å ha negativ egenkapital

2007 har vist seg å være et gjennomgående dårlig år for bedriften. Den hadde et underskudd på hele 3,4 millioner, hvor både avkastningen og finansieringen til bedriften var langt fra et akseptabelt nivå. Dette året hadde den en negativ egenkapital på nesten 3 millioner.

Også 2009 var et år der lønnsomheten var dårlig i Hundhammer, og den satt igjen med et underskudd på ca. 400 000. Dette året er heller ikke finansieringen og likviditeten deres tilfredstillende.

Denne bedriften har også en veldig dårlig finansiering hele perioden, med høy gjeld og lav egenkapital. Det meste av gjelden er kortsiktig gjeld, og rentekostnadene deres er høye. Dette til tross for at de ikke eier bilparken selv, men leier inn bilene.

Likviditeten til Hundhammer er også gjennomgående dårlig, selv om disse har en forholdsvis lav kredittid på kundefordringer.

Det er vanskelig å si om Hundhammer er blitt påvirket av den økende konkurransen fra utenlandske transportselskap, da den økonomiske stillingen deres har gått opp og ned alle de 5 årene. Men alt i alt bør Hundhammer forbedre både lønnsomheten og finansieringen for å kunne klare å fortsette. Dette fordi det blir en stadig tøffere bransje å drive innen, og med en så dårlig lønnsomhet og finansiering er det ikke store forandringene som skal til for å vippe dette firmaet av pinnen.

Den endelige konklusjonen vår, ut i fra analysen og relevante artikler, er at den økende konkurransen fra utenlandske transportselskaper har satt et preg på den norske transportbransjen, og at dette er blitt en tøffere bransje å drive innen.

Litteraturliste:

- Banken, K. & Busch, T. (1999). Analyse av finansregnskapet. Oslo: Tano Aschehoug
- Kristoffersen, T. (2005). Årsregnskapet – en grunnleggende innføring. Bergen: Fagbokforlaget
- Hansen, Ø., Ottesen, L. & Øyen, A. (2005). Finansregnskap med analyse: Gyldendal akademiske
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P.A. (2011). Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag. Oslo: Absrakt Forlag

Internettkilder:

Yrkestransportloven §10(3). Hentet 23. februar 2013 fra:

<http://lovdata.no/all/tl-20020621-045-002.html#10>

Vegvesen.no: Kabotasje. (2012, september 27.) hentet 23 februar 2013 fra:

<http://www.vegvesen.no/Kjoretoy/Yrkestransport/Tillatelser/Kabotasje;jsessionid=f87a4be1a9740fa877cf1d18ab29fed99629d0d38a555020a9446514682c31ed.e34MchmPbxenai0LahqNbx8MaN0Ne0>

Brønnøysundregistrene. (2010, oktober 14). Hentet 26. april 2013 fra

http://w2.brreg.no/kunngjoring/hent_en.jsp?kid=20100000504015&sokeverdi=916407157

Brønnøysundregistrene. (2011, oktober 3). Hentet 26. april 2013 fra

http://w2.brreg.no/kunngjoring/hent_en.jsp?kid=20110000461737&sokeverdi=916407157

Brønnøysundregistrene. (2008, september 4). Hentet 26. april 2013 fra

http://w2.brreg.no/kunngjoring/hent_en.jsp?kid=20080000391089&sokeverdi=984627270

Artikkel e24 «Transportbransjen sliter:- 60 prosent av importen foregår med utenlandske biler»: (2012, september 26.) hentet: 29. mars 2013 fra:

<http://e24.no/naeringsliv/transportbransjen-sliter-60-prosent-av-importen-foregaar-med-utenlandske-biler/20278734>

[Artikkel tungt.no](http://www.tungt.no) «Finland blir kabotasje-reglens konge»: (2013, april 16.) hentet: 18. april 2013 fra:

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article830650.ece>

Artikkel lastebil.no «Når skal norske myndigheter se på kabotasjeproblematikken?»: (2013, april 23.). hentet: 23. april 2013 fra:

<http://www.lastebil.no/xp/pub/hoved/nyheter/635072>

Artikkel tungt.no: «Bring involvert i enda en ny kabotasjesak.» (2012, mai 04.) hentet: 2. april 2013 fra:

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article757907.ece>

[Lederartikkel tungt.no](http://www.tungt.no): (2013, april 24.) hentet: 25. april 2013 fra:

<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article833652.ece>

[Artikkel tungt.no «Valdres Last er konkurs»: \(2013, mai 08.\)](http://www.tungt.no/transportmagasinet/article836046.ece) hentet: 08. mai 2013 fra:
<http://www.tungt.no/transportmagasinet/article836046.ece>

Vedleggsliste:

Vedlegg 1: TNR: resultatregnskap og balanse 2007 – 2011

Vedlegg 2: Suldal Transport: resultatregnskap og balanse 2007 – 2011

Vedlegg 3: Hundhammer Transport: resultatregnskap og balanse 2007 – 2011