

Covid-19 och Ukrainakrigets inverkan på lönsamheten hos företag inom transport- och logistikbranschen

Case: Oy Beweship Ab

Lukas Westerholm

Examensarbete för Tradenom (YH)-examen

Utbildningsprogrammet i Företagsekonomi

Åbo 2024

EXAMENSARBETE

Författare: Lukas Westerholm

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Åbo

Inriktning: Redovisning

Handledare: Kim Friman

Titel: Covid-19 och Ukrainakrigets inverkan på lönsamheten hos företag inom transport- och logistikbranschen – Case: Oy Beweship Ab

Datum: 14.4.2024 Sidantal: 27

Bilagor: 14

Abstrakt

Denna avhandling är ett uppdrag för företaget Oy Beweship Ab med avsikt att ta reda på om covid-19 och Ukrainakriget har påverkat Beweships lönsamhet. Beweship är ett finskt familjeföretag inom transport- och logistikbranschen. Beweship hör till Beweship group koncernen. I detta arbete analyseras endast Beweship Finlands verksamhet, inte de andra företagen som hör till Beweship group koncernen.

Covid-19 slog till i slutet av 2019 vilket sedan ledde till en pandemi år 2020. Med pandemin kom det restriktioner som försvårade transporter runt om i världen. Utöver detta beslöt Ryssland i början av 2022 att införa krig mot Ukraina. Detta ledde till att västvärlden sanktionerade Ryssland och därmed slutade nästan all transport till och från Ryssland.

Syftet med denna avhandling är att analysera om pandemin och kriget mellan Ukraina och Ryssland har påverkat Beweships lönsamhet. I avhandlingen har Beweships bokslut analyserats från 2018 till 2022. Utifrån boksluten har väsentliga nyckeltal räknats ut. Dessa nyckeltal har sedan jämförts under åren 2018–2022 för att få en bättre bild över hur pandemin och kriget har påverkat lönsamheten.

Metoden som användes i denna avhandling var en kvantitativ forskningsmetod. Denna metod var ett logiskt val eftersom arbetet går ut på att analysera fakta i form av siffror från Beweships bokslut.

Resultatet av avhandlingen var intressant. Det visade en positiv ökning i både omsättning, resultat och nyckeltal. Under de senaste fem åren har Beweship ökat sitt resultat med över 400 %. Lönsamheten har även stigit under pandemin och krigets gång.

Språk: svenska

Nyckelord: lönsamhet, covid-19, Ukraina, spedition

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Lukas Westerholm

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous

Suuntautumisvaihtoehto: Laskentatoimi

Ohjaaja(t): Kim Friman

Nimike: Covid-19:n ja Ukrainan sodan vaikutukset kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten kannattavuuteen – Case: Oy Beweship Ab

Päivämäärä: 14.4.2024 Sivumäärä: 27

Liitteet: 14

Tiivistelmä

Tämä opinnäytetyö on Beweshipin toimeksianto, jonka tarkoituksena on selvittää, ovatko covid-19 ja Ukrainan sota vaikuttaneet Beweshipin kannattavuuteen. Beweship on suomalainen kuljetus- ja logistiikka-alan perheyrittäjä. Beweship kuuluu Beweship-konserniin. Tässä työssä analysoidaan vain Beweship Finlandin toimintaa, ei muita Beweship-konserniin kuuluvia yrityksiä.

Covid-19 iski vuoden 2019 lopulla, mikä johti sitten pandemiaan vuonna 2020. Pandemian mukana tuli rajoituksia, jotka vaikeuttivat kuljetuksia ympäri maailmaa. Tämän lisäksi Venäjä päätti vuoden 2022 alussa aloittaa sodan Ukrainaa vastaan. Tämä johti siihen, että länsimaailma määräsi pakotteita Venäjälle ja pysäytti siten lähes kaiken kuljetuksen Venäjälle ja Venäjältä.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on analysoida, ovatko pandemia ja Ukrainan ja Venäjän välinen sota vaikuttaneet Beweshipin kannattavuuteen. Opinnäytetyössä on analysoitu Beweshipin tilinpäätöksiä vuosilta 2018–2022. Tilinpäätöksien perusteella on laskettu keskeiset tunnusluvut. Vuosien 2018–2022 tunnuslukuja on sitten verrattu toisiinsa, jotta saadaan parempi kuva pandemian ja sodan vaikutuksista kannattavuuteen.

Tässä opinnäytetyössä käytetty menetelmä oli kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä. Tämä menetelmä oli looginen valinta, koska työhön kuuluu tosiasioiden analysointi Beweshipin tilinpäätöksen lukujen perusteella.

Opinnäytetyön tulos oli mielenkiintoinen. Näimme positiivisen kasvun sekä liikevaihdossa, tuloksessa että tunnusluvuissa. Viimeisen viiden vuoden aikana Beweship on kasvattanut voittoaan yli 400 %. Myös kannattavuus on noussut pandemian ja sodan aikana.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: kannattavuus, covid-19, Ukraina, huolinta

BACHELOR'S THESIS

Author: Lukas Westerholm

Degree Programme: Business administration

Specialization: Accounting

Supervisor(s): Kim Friman

Title: The Impact of Covid-19 and the Ukraine War on the Profitability of Companies in the Transport and Logistics Industry – Case: Oy Beweship Ab

Date: 14.4.2024 Number of pages: 27

Appendices: 14

Abstract

This thesis was an assignment for Beweship with the intention of finding out if Covid-19 and the Ukraine war have affected Beweship's profitability. Beweship is a Finnish family company in the transport and logistics industry. Beweship belongs to the Beweship Group. In this work, only Beweship Finland's operations are analyzed, not the other companies belonging to the Beweship Group.

Covid-19 hit at the end of 2019 which then led to a pandemic in 2020. With the pandemic came restrictions that made transportation around the world difficult. In addition to this, Russia decided to launch a war against Ukraine at the beginning of 2022. This led to the Western world sanctioning Russia and thus stopping almost all transport to and from Russia.

The purpose of this thesis was to analyze whether the pandemic and the war between Ukraine and Russia have affected Beweship's profitability. In the thesis, Beweship's financial statements were analyzed from 2018 to 2022. Based on the financial statements, essential key figures were calculated. These KPIs were then compared with each other between 2018–2022 to get a better picture of how the pandemic and the war have affected Beweship's profitability.

The method used in this thesis was a quantitative research method. This method was a logical choice because the work involved analyzing facts in the form of figures from Beweship's financial statements.

The result of the thesis was interesting. We saw a positive increase in both turnover, profit and key figures. In the last five years, Beweship has increased its profit by over 400 %. Profitability has also risen during the pandemic and the course of the war.

Language: Swedish

Key words: profitability, Covid-19, Ukraine, forwarding

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte	1
1.2	Avgränsning.....	2
1.3	Relevans.....	2
1.4	Förväntat resultat	2
2	Teori	3
2.1	Redovisningsteori	3
2.1.1	Lönsamhet.....	3
2.1.2	Hur kan man förbättra lönsamheten?	4
2.1.3	Omsättning.....	5
2.1.4	Bruttovinst	5
2.1.5	Kassalikviditet	5
2.1.6	Soliditet.....	6
2.1.7	Avkastning på eget kapital (ROE)	6
2.1.8	Avkastning på investerat kapital (ROI).....	7
2.1.9	Vinstmarginal.....	7
2.2	Speditionsteori.....	7
2.2.1	FTL och LTL	7
2.2.2	NSAB	7
2.2.3	CMR.....	8
2.2.4	EDI.....	8
3	Metod	8
3.1	Tillvägagångssätt.....	9
3.2	Validitet och reliabilitet	9
3.3	Formler som använts för att räkna ut nyckeltal.....	9
4	Resultat	10
4.1	Omsättning och resultat för 2018–2022	10
4.2	Nyckeltal	10
4.2.1	Omsättning.....	10
4.2.2	Räkenskapsperiodens resultat.....	11
4.2.3	Avkastning på investerat kapital	11
4.2.4	Avkastning på eget kapital	12
4.2.5	Vinstmarginal.....	12
4.2.6	Soliditet.....	13
4.2.7	Branschens omsättnings procentuella förändring 2018–2021.....	13
4.2.8	Branschens vinstmarginal 2018–2021	14

5	Resultatanalys	15
5.1	Analys av omsättningen.....	15
5.2	Analys av resultatet.....	16
5.3	Analys av avkastning på investerat kapital.....	17
5.4	Analys av avkastning på eget kapital.....	18
5.5	Analys av vinstmarginal.....	19
5.6	Analys av soliditeten	19
5.7	Hur covid-19 och kriget i Ukraina påverkade Beweships resultat	20
6	Diskussion.....	21
6.1	Resultatdiskussion.....	21
6.2	Metoddiskussion.....	22
7	Kritisk granskning.....	22
8	Konklusioner.....	23
8.1	Har covid-19 och attacken mot Ukraina påverkat Beweships lönsamhet?	23
8.2	Hur kan Beweship förbättra sin lönsamhet?	24
9	Källförteckning.....	25
10	Bilagor	27

1 Inledning

Denna avhandling är ett uppdrag av Oy Beweship Ab med avsikt att undersöka om covid-19 samt Ukrainakriget har påverkat Beweships lönsamhet.

Beweship är ett privatägt finskt företag inom logistik- och speditorsbranschen. Företaget är grundat av Hilding Westerholm och Bengt Bäckström år 1957. I början av 1990 talet började Beweship expandera sin verksamhet i öst och Europa, idag är Beweship ett av Finlands och Baltikums största transport- och speditorsföretag. Utöver i Finland verkar Beweship även i Estland, Lettland och Polen. (Beweship, u.å.).

Det har skett väldigt stora förändringar på en global nivå som har påverkat hela världen på ett sätt eller annat under de senaste åren. Hur dessa förändringar har påverkat företag är mycket fascinerande och har i detta examensarbete lyfts fram i form av Beweships lönsamhet.

covid-19 och Ukrainakriget är båda signifikanta händelser som har haft en stor inverkan speciellt på logistik och speditorsbranschen. Under det första pandemiåret 2020 minskades utrikestransportens volym med 6,4 % från föregående år. År 2021 såg vi en liknande trend och volymen minskade med 3,1 % från föregående år. Med den ryska invasionen som började i februari 2022 fortsatte trenden och den totala utrikestransportens mängd sjönk med 3,3 %. (Tulli, 2021).

covid-19 orsakade stora problem med transporter och ledde till att förfrågan på transportutrymme var mycket högre än utbudet. Ukrainakriget påverkade branschen i och med att bränslepriserna blev skyhöga och mer eller mindre all transport mellan Ryssland och resten av världen avslutades.

Beweship önskade få veta om dessa två världskriser har påverkat deras lönsamhet och om det finns idéer på hur de kan förbättras. För att svara på forskningsfrågan måste Beweships resultat jämföras före pandemin och före kriget utbröt för att få en bas till jämförelserna.

1.1 Syfte

Syftet med undersökningen var att ta reda på om covid-19 och Ukrainakriget har inverkat på Beweships lönsamhet. Med hjälp av denna information kan Beweship få en bättre bild av på

vilken nivå de är, utifrån nyckeltalen. Beweship ville förutom detta även veta vad de kan göra för att förbättra sin lönsamhet, med hjälp av nyckeltal.

1.2 Avgränsning

Beweship hör till en koncern som ägs av Beweship Group. Till Beweship Group hör även Beweship Lettland, -Polen och Estland. (Beweship, u.å.). I detta arbete kommer det att avgränsas så att forskningen endast fokuserar på Beweship Finlands lönsamhet eftersom det annars skulle bli ett allt för brett projekt.

1.3 Relevans

I skrivande stund och tidpunkten för undersökningen för Beweship är covid-19-pandemin och dess restriktioner så gott som borta. Detta innebär att restriktionerna som pandemin hämtade med sig inte längre orsakar problem vid landsgränserna och godset kan röra sig normalt.

Invasionen i Ukraina är tyvärr ännu på gång och dess konsekvenser syns fortfarande i samhället. Sanktionerna är ännu i kraft och påverkar fortfarande olika företag och deras verksamheter. Effekterna syns speciellt hos företag inom transport- och speditorsbranschen vars gods har rört sig till eller från Ryssland och Ukraina. (Utrikesministeriet, 2023).

1.4 Förväntat resultat

Det förväntas att covid-19 och Ukrainakriget har haft en negativ inverkan på Beweships lönsamhet. Det förväntas även att det uppstår en direkt korrelation till pandemin och kriget genom ett sämre resultat och lönsamhet. I detta fall kan det även förväntas att Beweship har varit tvungna att vidta åtgärder till följd av händelserna för att transportkedjan skulle fungera så normalt som möjligt under avvikande förhållanden.

Orsaken till att lönsamheten påverkats kan vara på grund av den minskade volymen på gods som rört sig under pandemin då stora delar av världen var nedstängda och på grund av sanktionerna mot Ryssland, då så gott som resten av världen inte längre ville handla med Ryssland. Man kan även förvänta sig att höjda energipriser och inflation har påverkat lönsamheten. Under 2022 är det skäligt att anta att mängden transporter är på en mer ”normal” nivå jämfört med de värsta covid-19 åren eftersom restriktionerna till stor del hade slopats.

2 Teori

För att läsaren ska få en bättre förståelse för hur lönsamhetsräkning fungerar kommer det i nästa två kapitel presenteras och förklaras olika nyckeltal och termer som används i detta examensarbete samt några grundläggande termer som används inom transport- och speditiionsbranschen. Eftersom det finns specifika termer inom ekonomi- och logistikbranschen kommer dessa att presenteras i två olika kapitel så att läsaren får en bättre uppfattning och hjälper läsaren förstå vad de betyder.

2.1 Redovisningsteori

I detta kapitel kommer det att presenteras teori som har med redovisning att göra. Det kommer att presenteras teori om lönsamhet samt några grundläggande termer som ofta används inom ekonomi.

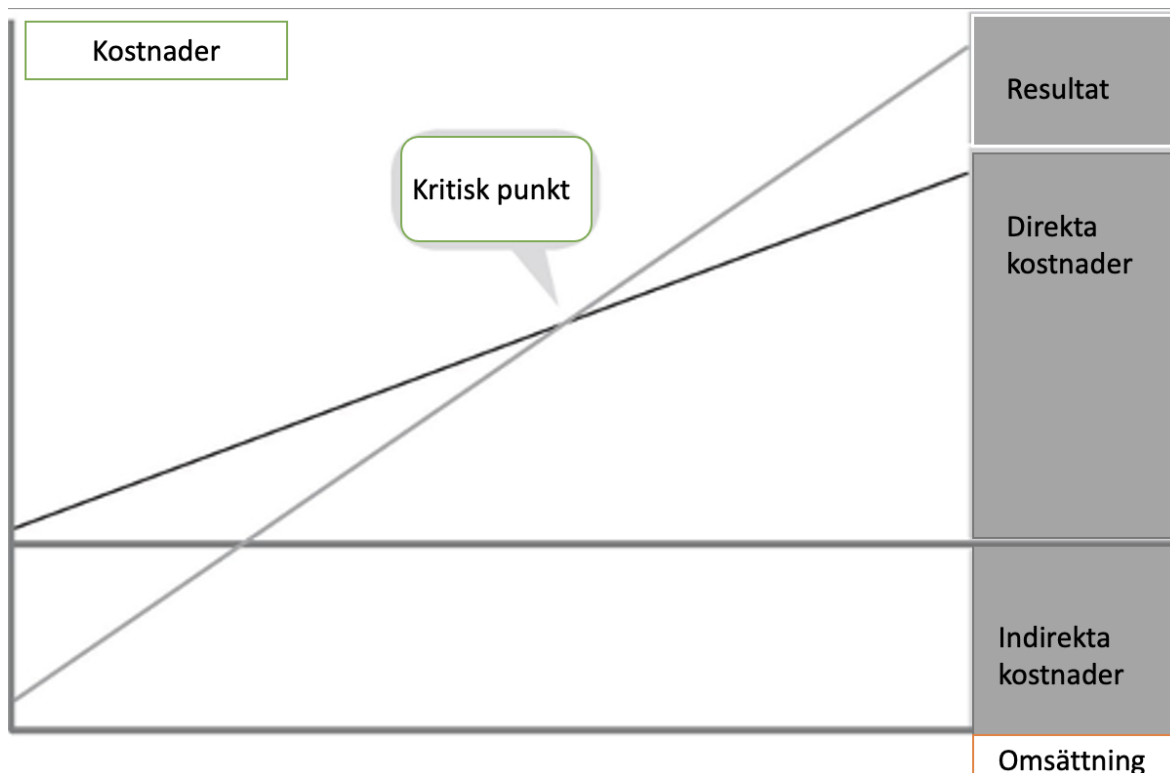
2.1.1 Lönsamhet

Detta examensarbete går ut på att analysera Beweships lönsamhet och därför kommer det i följande kapitel presenteras vad lönsamhet är och hur man mäter det.

När man analyserar hur bra det går för ett företag ser man ofta på resultatet och lönsamheten. Dessa är två olika sätt man kan använda men lönsamheten säger mera om hur effektivt verksamheten har varit. När man tittar på lönsamheten får man en bättre bild på hur mycket resurser det har krävts för att komma fram till resultatet som man inte enbart ser om man endast tittar på resultatet. På basen av detta kan man även mäta hur effektiv lönsamheten har varit. Att hålla koll på lönsamheten är viktigt för varje företag. Om man inte har en bra lönsamhet kommer det att orsaka svårigheter inom andra områden i företaget. Dålig lönsamhet kan bland annat försvåra företagets betalningsförmåga, skuldhantering och likviditeten vilket innebär att företaget måste ta lån för att klara av att betala direkta kostnader. Däremot om företaget har en bra lönsamhet driver det naturligt flera viktiga nyckeltal i en positiv riktning. Om företagets nyckeltal ser bra ut kan det även hjälpa en att få lån eller investerare om det så behövs. (Carlson, 2014).

I det långa loppet är det lönsamma företag som har en chans att klara sig finansiellt och genom att fokusera på både lönsamhet och expansion av verksamheten kan man uppnå vinst och långsiktig framgång. (Investopedia, 2022).

Det finns några olika sätt att mäta ett företags lönsamhet. För att mäta företagets lönsamhet måste man jämföra intäkter med kostnader. När man räknar ut företagets lönsamhet finns det en så kallad kritisk punkt. Med denna avses punkten där företagets resultat är större än kostnaderna. Allting som överskrider den kritiska punkten kan räknas som vinst och därmed se hur lönsamt företaget är. (Hesso, 2015).



Figur 1. Kritiska punkten (Hesso, 2015, bild 23, s. 168).

Man kan även räkna ut olika nyckeltal som kan användas för att räkna ut exakt hur lönsam verksamheten i verkligheten är. Dessa nyckeltal kommer att presenteras nedan.

2.1.2 Hur kan man förbättra lönsamheten?

Det finns flera olika åtgärder företag kan vidta för att höja lönsamheten. Allt går ut på att intäkterna ska vara större än kostnaderna. Om man märker att lönsamheten inte är tillfredställande måste man vidta åtgärder för att korrigera såsom exempelvis marknadsföringsåtgärder för att på så vis försöka höja försäljningsvolymen. Man kan även försöka höja priserna eller förhandla lägre inköpspriser åt sig. Man kan även försöka automatisera processer för att bli effektivare genom att sänka kostnaderna i förhållande till intäkterna. I teorin låter det simpelt men det kan vara väldigt utmanande att hitta den perfekta balansen så att kunderna inte försvinner om man fattar beslutet att till exempel höja priserna. (Andersson, Gabrielsson & Ekström, 2004).

2.1.3 Omsättning

Ett företags omsättning är den totala mängden pengar som kommit in under räkenskapsperioden. Man följer ofta med omsättningen både månatligen och årligen. Jämförelser i tillväxt görs ofta årligen. Omsättningen tar inte kostnader i beaktande vilket innebär att för att få fram företagets vinst måste man från omsättningen subtrahera kostnaderna. Omsättningen används ofta av investerare för att mäta hur det går för företaget. Om man ser en tillväxt i omsättningen kan man konstatera att företaget håller på att expandera och ta en större del av marknaden. När man mäter hur mycket omsättningen har ökat kallas det för att mäta omsättningstillväxten. Med hjälp av detta kan man till exempel jämföra hur företaget har presterat jämfört med andra företag på samma bransch. (Carlson, 2014).

2.1.4 Bruttovinst

Bruttovinsten räknas ut genom att ta omsättningen minus alla kostnader. Bruttovinsten syns även på resultaträkningen. Bruttovinsten ger en god inblick på hur företaget har lyckats balansera sina kostnader jämfört mot sina inkomster. (Andersson, Gabrielsson & Ekström, 2004).

2.1.5 Kassalikviditet

Kassalikviditet hör till en av de nyckeltal som ofta används inom branschen. Med detta nyckeltal mäter man företagets förmåga att betala sina kortfristiga lån. När man talar om kortsiktighet inom ekonomi menas det en period på max ett år. När det kommer till kassalikviditet handlar det om företagets omedelbara betalningsförmåga. Det brukar sägas att ett företag bör ha 100 % kassalikviditet eftersom detta betyder att företaget då har tillräckligt med pengar för att betala bort alla sina kortfristiga skulder. Om man inte har en kassalikviditet på 100 % betyder det att man måste använda sig av lån det vill säga pengar som man betalar ränta på. (Carlson, 2014).

$$\text{Kassalikviditet} = \frac{\text{Nuvarande tillgångar} - \text{Lager}}{\text{Kortfristiga skulder}}$$

Figur 2. Kassalikviditet (efinanceacademy, u.å.).

2.1.6 Soliditet

Soliditet är även ett viktigt nyckeltal som används för att mäta hur stor del av ett företags tillgångar är finansierade med eget kapital. ”Det egna kapitalet består av det kapital som ägarna satt in i företaget. Detta omfattar startkapital men också kapitaltillskott som satts in i efterhand, samt vinster som återstår efter aktieutdelning eller egna uttag.” (Visma, 2021, kapitel 1). Det finns en allmän grundregel gällande soliditeten. Ju större del av verksamheten som man lyckas finansiera med hjälp av eget kapital, desto högre är soliditeten. (Skärvad & Olsson, 2013).

Företag har två olika sätt för att finansiera sina tillgångar, det kan antingen göras med eget kapital eller främmande kapital dvs. med lån. För att mäta hur stor procentuell andel av tillgångarna som är skaffade med eget kapital används soliditet. Till följande presenteras ett sätt hur man kan räkna ut soliditeten. Exempelvis har företag x tillgångar som är värda 100 000 euro, varav 30 000 euro har finansierats med hjälp av eget kapital. Då är soliditeten 30 % (30 000 / 100 000). (Carlson, 2014).

2.1.7 Avkastning på eget kapital (ROE)

Avkastning på eget kapital eller ROE (return on equity) som det kallas på engelska är ett viktigt nyckeltal som mäter hur effektivt företaget använder sitt eget kapital för att producera vinst. ROE kan användas för att jämföra hur ledningen har lyckats använda det egna kapitalet jämfört med andra företag. Om ROE sjunker finns det även en risk att ägarnas vilja att satsa mera pengar i företaget minskar. (Andersson, Gabrielsson & Ekström, 2004).

2.1.8 Avkastning på investerat kapital (ROI)

Avkastning på investerat kapital eller ROI (return on investment) är ett nyckeltal som används av investerare och ägarna för att räkna ut hur mycket avkastning det investerade kapitalet ger. ROI är ett viktigt nyckeltal för att se hur företagets finansiella hälsa ser ut. ROI kan också jämföras med andra företag inom samma bransch för att ge en bättre bild hur företaget i fråga står till på marknaden. (Friedlob & Plewa, 1996).

2.1.9 Vinstmarginal

Vinstmarginalen är ett nyckeltal som används för att räkna ut företagets lönsamhet. Formeln för att räkna ut vinstmarginalen är $(\text{försäljning} - \text{kostnad}) / \text{försäljning}$. Med denna formel får man ut ett nyckeltal som berättar den procentuella lönsamhetsgraden. (Andersson, Gabrielsson & Ekström, 2004).

2.2 Speditionsteori

Till näst kommer det att presenteras termer och teori som används inom speditorsbranschen. Dessa termer är ofta välkända av personer som jobbar inom speditorsbranschen men för övriga kan dessa termer vara svåra att förstå.

2.2.1 FTL och LTL

Förkortningar FTL och LTL används dagligen på speditorsbranschen. De står för "full trailer load" och "less than truckload". Dessa används ofta mellan kunder och samarbetspartners för att snabbt meddela storleken på en sändning. Som namnen hänvisar är det alltså frågan om en full trailer och en obestämd storlek som är mindre än en full trailer. (Beweship, 2023).

2.2.2 NSAB

NSAB (nordiskt speditorsförbunds allmänna bestämmelser) är de allmänna villkoren för det nordiska speditorsförbundet. Eftersom speditorsbranschen inte är enhetligt reglerad har de nordiska speditorsförbunden tagit samman och kommit upp med enhetliga spelregler för Nordens speditörer. Dessa villkor gäller alla uppdrag som medlemmar av speditörförbundet utför. (Logistiikanmaailma, u.å.).

2.2.3 CMR

CMR (convention relative au contract de transport international de marchandises par route) är en fraktsedel som används vid gränsöverskridande vägtransporter av gods. På fraktsedeln finns det information om vem det är som betalar och beställt frakten samt varifrån och vart godset skall föras. CMR görs ofta av speditören och skickas sedan till de parter som behöver informationen så som kunden och chauffören. På fraktsedeln ser man också godsets mängd, mått och vikt samt om det finns farliga ämnen. Betalning- och leveransvillkoren hittar man också på fraktsedeln. (Logistiikanmaailma, u.å.).

2.2.4 EDI

EDI som är förkortat av "Electronic Data Interchange" är ett elektroniskt sätt att beställa och sköta transportbeställningar. Med hjälp av EDI minskas handpåläggning samt möjliggör till att automatisera processer och olika arbetsmoment. På transport- och logistikbranschen används EDI för att beställa transporter rakt från speditören utan att behöva kontakta dem per till exempel fax, telefon eller e-post. I EDI:n skickar kunden all nödvändig information som behövs för att kunna förverkliga transporten. Data kan automatiskt läsas in i transportörens transportplaneringsprogram, vilket används för att planera och exekvera själva transporten. Den automatiska inläsningen av data leder till att exempelvis adressuppgifter inte behöver skrivas in manuellt i transportplaneringsprogrammet, med risk för manuella inmatningsfel, vilket kan påverka hur transportuppdraget lyckas. Varefter transporten är skött kan speditören sedan automatiskt skicka en faktura åt kunden. Detta har automatiserat en stor del av logistik- och transportbranschen. (Andersson, 2004).

Enligt B. Westerholm (personlig kommunikation, 8 april 2023) är dessa vanliga då det är frågan om FTL-transporter det vill säga en full trailer. Ofta har företag ett kontrakt med speditören om det är en viss mängd gods som regelbundet skickas från samma adresser. Då har de ett fast pris och kunden kan helt enkelt skicka in en beställning elektroniskt utan att måsta förhandla för varje transport skilt.

3 Metod

I detta examensarbete används en kvantitativ forskningsmetod för att analysera numeriska sekundärdata. En kvantitativ forskningsmetod går ut på att analysera data som till exempel är i form av siffror för att kunna dra slutsatser på basis av den numeriska data (Bryman, Bell, 2013). Eftersom data som kommer att analyseras och behandlas är numeriska data är den

mest passande metoden för att utföra studien att använda sig av en kvantitativ forskningsmetod (Bell 2000). Det kommer att utföras jämförelser mellan tidigare år och tiden under pandemin och kriget vilket kommer att kräva mycket interna data. Tolkingen av siffrorna kommer att spela en stor roll i forskningen om den kommer att lyckas och ha ett mervärde till uppdragsgivaren.

3.1 Tillvägagångssätt

All information som kommer att behandlas i detta arbete kommer att samlas in rakt från Beweship. Informationen som kommer att användas är Beweships bokslut mellan 2018–2022.

3.2 Validitet och reliabilitet

I detta arbete kommer Beweships interna data att användas för att räkna ut nyckeltalen för den tidsperioden som forskas. Eftersom all data kommer från Beweships officiella bokslut och finansiella rapporter kan man utgå ifrån att de uträknade nyckeltalen stämmer. Reliabiliteten kommer fram i form av kvantitativ forskningsmetod tillsammans med ackurata siffror.

3.3 Formler som använts för att räkna ut nyckeltal

Vid uträkning av nyckeltalen har dessa formler använts.

Avkastning på investerat kapital $\% = 100 * [\text{nettoresultat} + \text{finansieringskostnader} + \text{skatt (12mån)}] / \text{investerat kapital i genomsnitt.}$

Avkastning på eget kapital $\% = 100 * \text{nettoresultat (12mån)} / \text{justerat eget kapital i genomsnitt.}$

Soliditet $\% = 100 * \text{egna medel} / (\text{justerade balansräkningens slutsumma} - \text{förskottsbetalningar baserat på utfört arbete})$

Vinstmarginal $\% = (\text{resultatet} / \text{omsättningen}) * 100$

4 Resultat

Efter genomgång av Beweships finansiella rapporter över de fem senaste åren kan man konstatera att hypotesen inte riktigt stämde med verkligheten. Förväntningarna var att covid-19 och Ukrainakriget skulle ha påverkat Beweships lönsamhet på ett negativt sätt men det visade sig att det inte helt och hållet stämmer på basen av Beweships bokslut. Nedan kommer det att presenteras resultaten av denna undersökning. I texten kommer talen att avrundas till närmaste miljon, exakta siffror kommer att visas i form av tabeller vid ett senare skede.

4.1 Omsättning och resultat för 2018–2022

År 2018 låg Beweships omsättning på 19,4M euro med ett resultat på 0,14M euro. Detta år kommer att användas som ett bas år eftersom covid-19 krisen påbörjade sina effekter i november 2019.

Under 2019 låg Beweships omsättning på 19,1M euro med ett resultat på 0,36M euro. Detta är en minskning på omsättningen med ca. 0,3M men trots detta en ökning på ca. 0,3M i resultatet jämfört med föregående år.

År 2020 låg Beweships omsättning på 18,5M euro med ett resultat på 0,34M euro. Detta betyder att omsättningen sjönk med ca. 0,6M och resultatet hölls nästan identisk med en minskning på ca. 20 000 euro. Här ser vi första tecknen på pandemins inverkan.

År 2021 låg Beweships omsättning på 23,1M euro med ett resultat på 0,78M euro. Detta innebär att omsättningen steg med ca. 4,6M och resultatet ökade med ca. 0,44M.

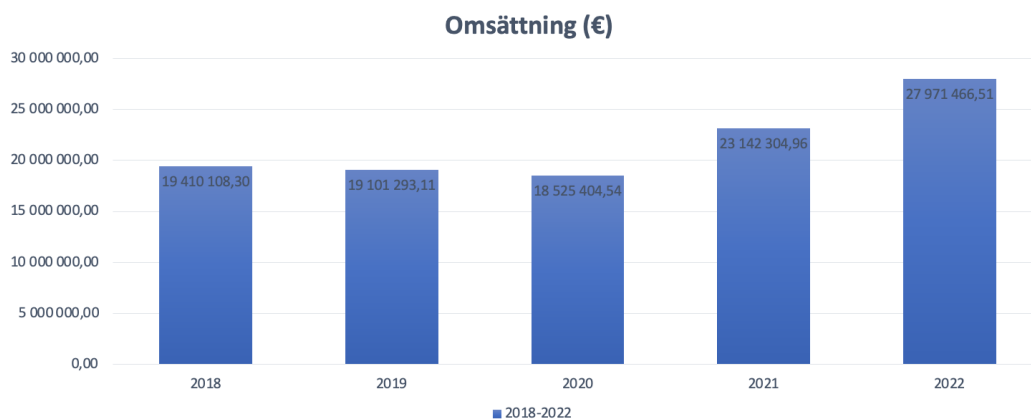
År 2022 låg Beweships omsättning på 27,9M euro med ett resultat på 0,73M euro. Detta innebär en ökning på omsättningen med ca. 4,8M och resultatet minskade med ca. 50 000 euro.

4.2 Nyckeltal

Nedan presenteras alla nyckeltalen i tabeller årvis. Nyckeltalen går igenom noggrannare i analysdelen.

4.2.1 Omsättning

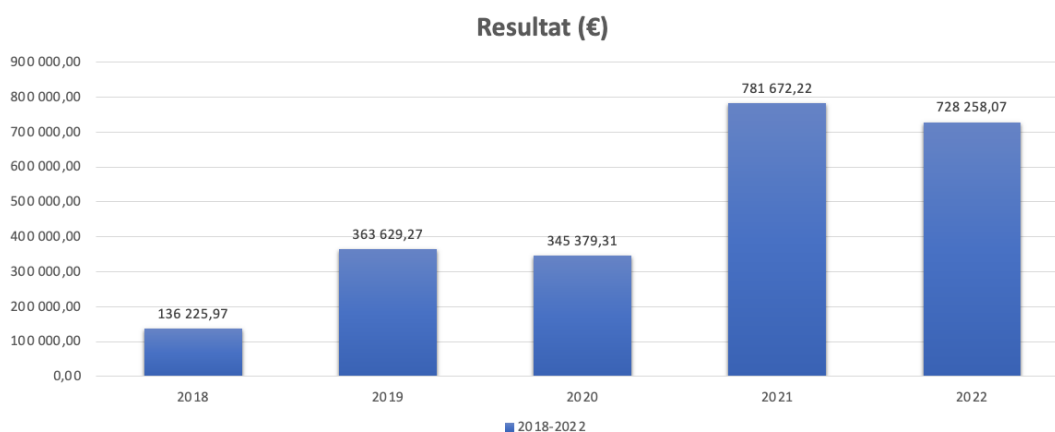
I figur 3 presenteras Beweships omsättning för åren 2018 till 2022.



Figur 3. Beweships omsättning 2018–2022.

4.2.2 Räkenskapsperiodens resultat

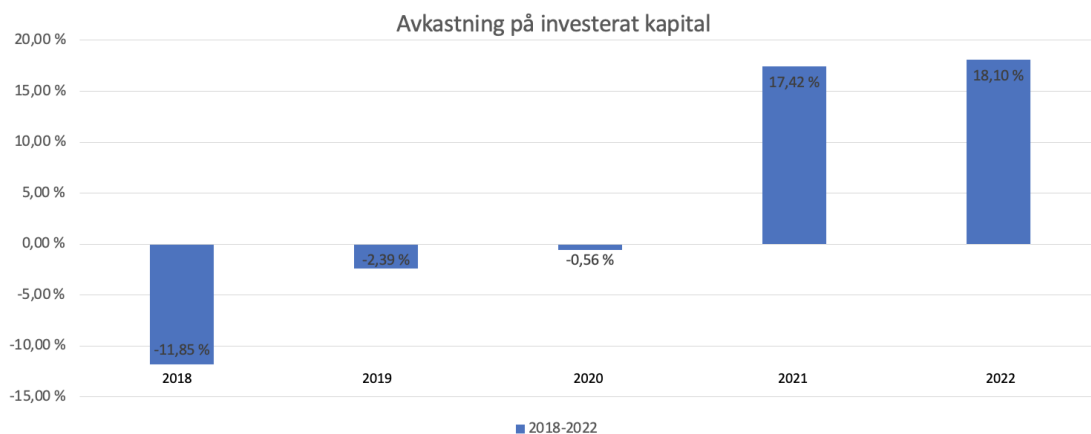
I figur 4 presenteras Beweships resultat för åren 2018 till 2022.



Figur 4. Beweships resultat 2018–2022.

4.2.3 Avkastning på investerat kapital

I figur 5 presenteras Beweships avkastning på eget kapital för åren 2018–2022.



Figur 5. Beweships avkastning på investerat kapital 2018–2022.

4.2.4 Avkastning på eget kapital

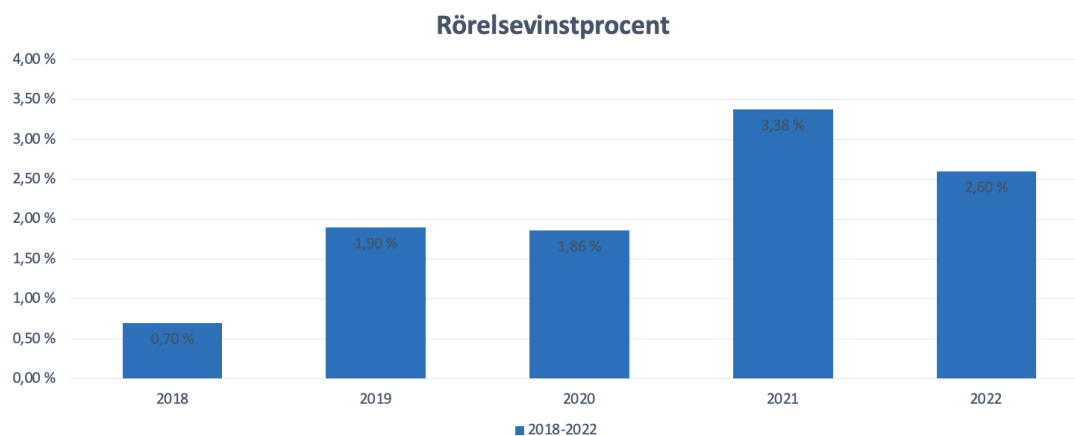
I figur 6 presenteras avkastning på eget kapital i procentform.



Figur 6. Beweships avkastning på eget kapital 2018–2022.

4.2.5 Vinstmarginal

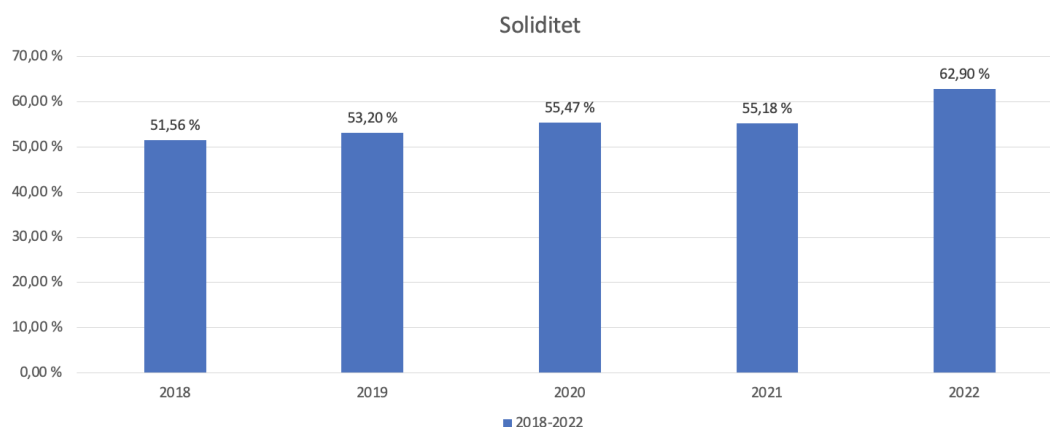
I figur 7 presenteras vinstmarginalen för 2018–2022.



Figur 7. Beweships rörelsevinstprocent 2018–2022.

4.2.6 Soliditet

I figur 8 presenteras Beweships soliditet för åren 2018–2022.



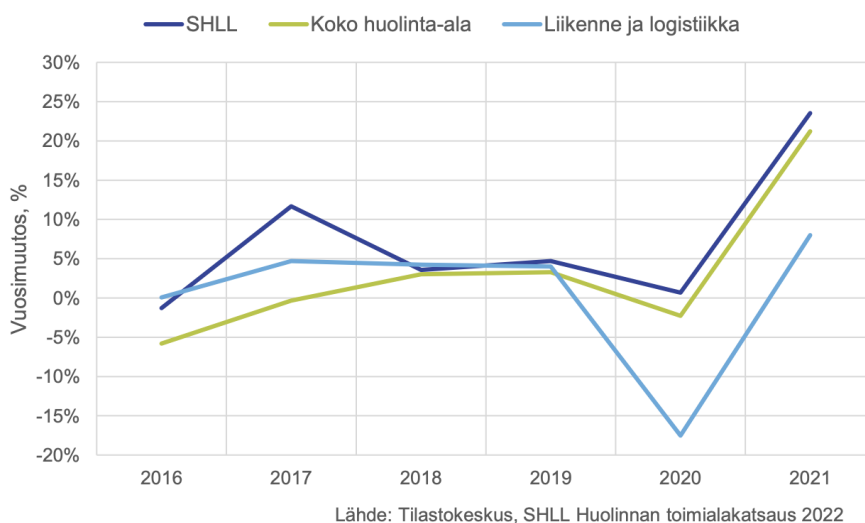
Figur 8. Beweships soliditet 2018–2022.

4.2.7 Branschens omsättnings procentuella förändring 2018–2021

I figur 9 presenteras branschens omsättnings procentuella förändring mellan 2018–2021. Information om 2022 förändring hittades inte. I grafen ser vi på den mörkblå linjen som

representerar alla speditörer som är med i SHLL (suomen huolinta- ja logistiikkaliitto).

Huolinta-alan liikevaihto

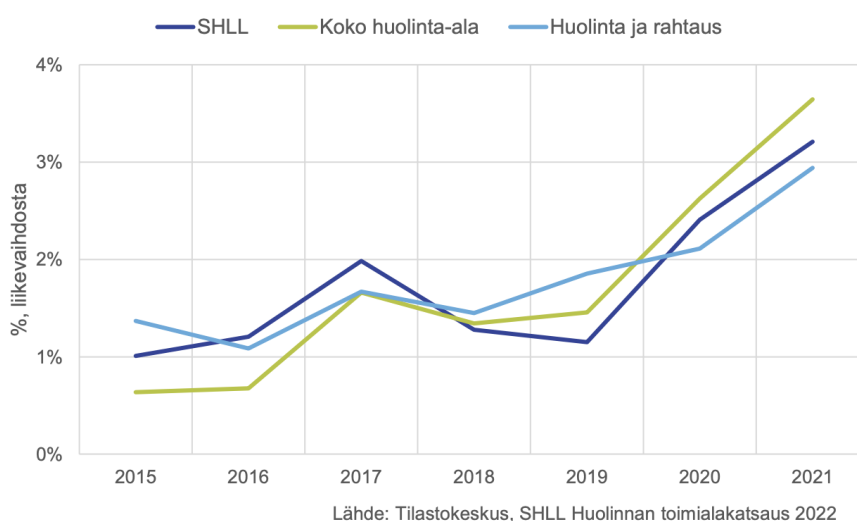


Figur 9. Speditionsbranschens omsättnings procentuella förändring. (Huolintaliitto, 2022).

4.2.8 Branschens vinstmarginal 2018–2021

Branschens vinstmarginal hittades endast för åren 2015 till 2021, nedan presenteras branschens medeltal för vinstmarginalen från 2015–2021. Här följer vi med den mörkblåa linjen som representerar speditörer som är med i SHLL. Här ser vi att vinstmarginalen inte har överskridit 4 % under de senaste 6 åren.

Huolinta-alan liike-tulos



Figur 10. Speditionsbranschens medianvinstmarginal. (Huolintaliitto, 2022).

5 Resultatanalys

Nedan har resultaten analyserats och jämförts år för år. Med hjälp av nyckeltalen går det att dra vissa slutsatser om hur Beweship har klarat sig under de fem senaste åren. Vinstmarginalen och omsättningens procentuella förändring har jämförts med branschens medeltal och på så sätt kan man ta ställning till hur de har klarat sig jämfört med branschen.

Nedan analyseras även vad det konkret är som har påverkat resultatet. Med hjälp av nyckeltalen har vi endast sett siffror som visar svart på vitt hur resultatet har påverkats. Vad det egentligen är som har orsakat dessa förändringar i resultatet kommer att analyseras.

5.1 Analys av omsättningen

I omsättningen ser vi att det har skett förändringar under de senaste fem åren. År 2018, det vill säga det sista fulla året före pandemin började, låg Beweships omsättning på 19,4 miljoner euro, följande år 2019 sjönk omsättningen med 1,59 % till 19,1 miljoner euro. Från år 2019 till 2020 sjönk omsättningen med 3,01 %. Från år 2020 till 2021 höjdes omsättningen igen med hela 24,92 %. Från år 2021 till 2022 fortsatte ökningen på omsättningen då den höjdes med 20,87 %. År 2018 var omsättningen 19 410 108,3 och år 2022 var omsättningen 27 971 466,51. Detta är en procentuell ökning på 44,11 % av omsättningen under de fem senaste åren.

Beweship har haft som mål att naturligt höja sin omsättning med 5 % varje år. Det går att konstatera att de har lyckats uppnå målet att höja sin omsättning då den totala ökningen på 44,11 % tyder på att omsättningen stigit under senaste 5 åren med över 5 % per år. Omsättningen visar inte egentligen hur bra företaget har lyckats i form av vinst men det visar om företaget och verksamheten håller på att växa.

Även trots att den totala omsättningen har stigit mycket under de senaste fem åren kan man ändå se spåren av pandemin. Efter 2018 sjönk omsättningen i två år i rad. Detta är ett tydligt tecken på att koronarestriktionerna försvårade både utrikes- och inrikestransporterna. De olika restriktionerna gjorde det svårt för alla att röra sig mellan olika länder vilket orsakade att mängden gods som transporterades minskade.

Trots att Ryssland attackerade Ukraina i februari 2022 och mer eller mindre all transport slutade till Ryssland har Beweship ändå lyckats öka sin omsättning och hålla ett liknande resultat som i fjol.

När man tittar på hur Beweships omsättning har ändrat mellan 2018–2021 kan man se vissa likheter mellan Beweship och branschens företag. Som grafen visade ser man att speditörer som hör till SHLL ändå har haft en lite avvikande förändring i omsättningen jämfört med Beweship. Under 2019 ökade branschens omsättning med 5 % medan Beweships omsättning minskade med 1,59 %. 2020 växte branschens omsättning med 1 % och Beweships minskade med 3 %. Både branschens och Beweships omsättning växte med 24 % år 2021 var efter Beweship ännu ökade omsättningen med 21 % men tyvärr var inte branschens resultat tillgängligt för 2022.

5.2 Analys av resultatet

Resultatet visar stora förändringar under de senaste fem åren. År 2018 gjorde Beweships ett resultat på 136 225,97 euro, följande år lyckades de höja resultatet med 166 % till 363 629,27 euro. År 2019 till 2020 gjorde Beweship nästan ett identiskt resultat med föregående år, eftersom resultatet endast sjönk med 5,02 %. År 2020 till 2021 hade Beweship ett lyckat år med en ökning i resultatet på 126,3 %. Följande räkenskapsperiod mellan 2021 och 2022 var åter igen ett år som det gick bra om man ser på resultatet då de gjorde ett resultat på 728 258,07 euro med en liten minskning från föregående år på 6,83 %.

Resultatet från 2018 var 136 225,97 euro och resultatet för 2022 var 728 258,07 euro. Detta är en ökning på 434,6 % under de senaste fem åren.

Precis som i omsättningen ser vi även här en tydlig trend mellan resultatet, pandemin och Rysslands attack mot Ukraina. Med detta sagt är det en positiv trend som kan hittas, kollat ur en ekonomisk vinkel eftersom resultatet och lönsamheten har blivit bättre under pandemin och kriget. Under vårt basår ser vi att Beweship har gjort ett resultat på 136 225,97 euro. Under 2019 började pandemin, men det var dock först i slutet av året. Redan då började den positiva trenden och resultat över dubblades från föregående år.

Året 2020 var det första ”hela” covid-19 året och med det tillkom restriktioner och oförutsägbara extra kostnader. Löner måste betalas för personal fastän volymerna på försäljning temporärt hade sjunkit. Hela städer, provinser och länder stängdes och det blev snabbt akut brist på transportkapacitet, eftersom långtradare inte kunde röra sig fritt och inte nödvändigtvis till alla områden. Alla riktlinjer och restriktioner levde dag för dag och många företag hade det väldigt svårt. Även hög inflation och energikrisen är en faktor som gjorde att konsumentens köpkraft var svagare.

Trots detta lyckades Beweship bibehålla resultatet nästan identiskt med det föregående året.

År 2021 var året som svängde min hypotes upp och ner. Trots det rådande läget med pandemin lyckades Beweship göra någonting rätt för att nå ett mycket högre resultat än tidigare år. Med Rysslands invasion mot Ukraina 2022 kunde man förvänta sig att resultatet skulle minska med tanke på mängden gods som Beweship körde mellan Ryssland och resten av världen. Detta ledde ändå endast till att resultatet minskades med 6,83 %. Under de senaste åren har bränslekostnaderna stigit. Det har därmed inverkat negativt på lönsamheten, speciellt för Finland som har längre transportsträckor än de flesta konkurrerande länder (Sverige, Danmark, Tyskland, Holland, Frankrike, Baltiska länderna, Polen osv. Dessutom medförde kriget ett flygförbud över Ryssland, vilket ledde till att flygtransporternas pris ökade då man inte längre fick flyga över Ryssland och tvingades ta en längre rutt.

5.3 Analys av avkastning på investerat kapital

Som figur 5 tidigare visade har inte avkastningen på det investerade kapitalet alltid varit på en bra nivå under de senaste fem åren. I denna text används förkortningen ROI (return on investment) då det är tal om avkastningen på det investerade kapitalet.

Utgående från tabellen nedan kan man bedöma på vilken nivå ROI:n ligger på. Tabellen visar allmänna värden för ROI.

Om ROI är:

- **Över 15 %, utmärkt**
- **10 % - 15 %, bra**
- **6 % - 10 %, tillfredställande**
- **3 % - 5 %, framkomlig**
- **Under 3 %, svag**

Figur 11. Tabell över vad en bra avkastning på investerat kapital är. (osakesijoittaja, u.å.).

År 2018 låg Beweships ROI på -11,85 % varifrån den sedan sakta men säkert höjdes. 2019 låg den på -2,39 % och 2020 på -0,56 %. Efter dessa år skedde det en stor ändring och 2021 låg deras ROI på 17,42 % och 2022 på 18,1 %.

Som man ser i tabellen ovan låg Beweships ROI på en väldigt svag nivå mellan 2018–2020. Efter detta kom talet upp till en bra nivå för 2021 och 2022.

5.4 Analys av avkastning på eget kapital

Här ser man en liknande trend som med ROI. I figur 6 var det tidigare presenterades hur avkastningen på det egna kapitalet har lyckats ser man att det mellan 2018–2020 har varit på en dålig nivå. Avkastningen på det egna kapitalet kommer att refereras till som ROE.

Tabellen nedan visar vad som anses vara en bra nivå för ROE.

De indikativa värdena för avkastning på eget kapital är:

Utmärkt	Över 20 %
Bra	15-20 %
Tillfredsställande	10-15 %
Framkomlig	5-10 %
Svag	Under 5 %

Nyckeltalet lämpar sig även som ett mått för att jämföra företag i olika branscher

Figur 12. Tabell över vad en bra avkastning på det egna kapitalet är. (Almatalent, u.å.).

Som tidigare konstaterat ser man en likadan trend som med Beweships ROI. Mellan 2018–2020 låg ROE på en mycket svag nivå. 2018 låg ROE på -14,68 % varefter den steg till -1,95 % och sedan 2020 till 0,10 %. Som tabellen ovan visar anses allt som är under 5 % är på en svag nivå. År 2021 steg den till en utmärkt nivå, det vill säga till 20,64 %. Efter att den steg till en utmärkt nivå sjönk den aningen till 16,57 % vilket ändå är en bra nivå.

5.5 Analys av vinstmarginal

Vinstmarginalen har varit på en relativt låg nivå under de senaste fem åren jämfört med andra branscher. Med detta sagt varierar en bra vinstmarginal mycket från bransch till bransch. På speditorsbranschen handlar det om små marginaler och det innebär att vinstmarginalen kommer att vara lägre än på andra branscher.

Som tabellen ovan visade låg rörelsevinstprocenten år 2018 på 0,70 % varefter den sakta steg uppåt. 2019 steg den till 1,90 % var den hölls på nästan samma nivå eftersom den år 2020 var 1,86 %. Som vi tidigare sett i de andra nyckeltalen var dom bästa åren 2021 med 3,38 % och 2022 med 2,60 %.

Branschens vinstmarginal hittades endast för år 2018 till 2021 och dessa presenterades ovan. Om man jämför Beweships vinstmarginal med branschens median kan man konstatera att Beweship ligger under med endast en liten marginal mellan 2018 och 2021. Man kan konstatera att det finns lite rum för en förbättring på denna front.

Branschens median för 2018 var 1,4 % varefter den steg till 1,5 % 2019. Under 2020 steg den till 2,6 % och under 2021 till 3,6 %.

5.6 Analys av soliditeten

Soliditeten är ett av nyckeltalen som Beweship har lyckats ha på en utmärkt nivå under senaste fem åren. När soliditeten ligger på denna nivå säkrar det företagets framtid i det långa loppet.

Nedan presenteras på vilken nivå soliditeten ska ligga på för att anses vara bra.

- Utmärkt över 50 %
- Bra 35 – 50 %
- Tillfredsställande 25 – 35 %
- Framkomlig 15 – 25 %
- Svag under 15 %

Figur 13. Tabell över vad en bra soliditet är. (Eliko, u.å.).

Soliditeten har fluktuerat under senaste fem åren men med en väldigt liten marginal. År 2018 låg soliditeten på 51,56 % som sedan 2019 steg till 53,20 %. År 2020 steg den en aning till 55,47 % och 2021 sjönk den minimaliskt till 55,18 % var efter den steg upp till 62,90 % år 2022. Som Figur 13 ovan visar har soliditeten varit utmärkt.

5.7 Hur covid-19 och kriget i Ukraina påverkade Beweships resultat

Då pandemin började ökade efterfrågan av container transporter och som i kombination med covid-19 restriktioner orsakade längre leveranstider än normalt. Den höga efterfrågan orsakade en brist på containers som ledde till att priset per container från Asien till Europa var ostabil och steg upp till ett fyrfaldigt pris. Med denna osäkerhet måste speditörer skydda sina egna marginaler genom att ge ett högre pris åt kunderna eftersom rederiernas priser varierade från dag till dag. Detta innebar att speditörer fick in en större marginal per container jämfört med tider före covid-19. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry, 2020).

Rysslands invasion mot Ukraina orsakade sanktioner mot Ryssland som påverkade både vissa råvarors pris och transportkostnader. Då sanktionerna trädde i kraft måste företag få in råvaror från andra håll och detta orsakade ökad efterfrågan på råvaror och transporter av varor. Lika som pandemin orsakade den höga efterfrågan höjda priser för transporter. Tillverkare var därför villiga att betala ett högre pris för transporter för att säkerställa att få råvaror som användes för återförsäljning eller tillverkning av varor. (KPMG, u.å)

För att summera den egentliga orsaken till att både covid-19 och kriget i Ukraina har positivt påverkat Beweships resultat är special omständigheter som har skapat osäkerhet inom branschen. På grund av att det blev dyrare priser och att marknaden varje dag var osäker

kunde Beweship få ut det bästa ur en dålig situation. Genom att de så gott som varje dag måste räkna ut nya priser ledde till en situation där de fick en rejäl marginal på de tjänster som de erbjuder.

6 Diskussion

Efter att ha läst om pandemin och kriget och efter att ha analyserat de olika effekter som dessa har hämtat med sig har det gett en helt ny inblick på hur det har påverkat Beweship. Genomgång av boksluten och själva processen av att räkna ut diverse nyckeltal har gett en helt ny bild av företaget och över hur det har lyckats prestera under svåra förhållanden.

Frågan om hur dessa kriser har påverkat Beweships lönsamhet har besvarats i detta arbete genom de uträkningar och analyser som har utförts. Om man ser på Beweships resultat, omsättning och lönsamhet efter pandemin och kriget ser helhetsläget bättre ut än förväntat. Som redan tidigare konstaterat syntes pandemins konsekvenser i Beweships siffror under det första året efter att pandemin bröt ut. För att klara sig genom pandemin, som ingen visste hur länge den skulle pågå, var Beweship också tvungen att se över sina affärsmodeller och anpassa sig till det exceptionella läget. Under 2021 har Beweship lyckats fördubbla sitt resultat från 2020, vilket beror på att Beweship hittade en mer lämplig strategi för prissättning för att klara sig i den rådande situationen.

6.1 Resultatdiskussion

Man kan konstatera att Beweship har en bra situation tack vare de goda resultaten under de senaste åren. Jämfört med branschen ligger de aningen under medianen angående vinstmarginalen. Det var intressant att se hur Beweships resultat har påverkats under pandemin och Ukrainakriget. Före examensarbetet verkade det självklart att lönsamheten och den generella tillväxten av verksamheten skulle sjunka under dessa kriser. Bara med tanke på vad man allmänt hade hört om hur svårt företag har det.

Beweships soliditet har varit väldigt stark under de senaste fem åren och ligger på en mycket bra nivå. Både avkastningen på det investerade- och egna kapitalet har haft en positiv förändring. Båda var på en svag nivå 2018 men har sakta men säkert nått en bra nivå som Beweship kan vara nöjda med. Överlag kan man konstatera att Beweship har gjort ett bra resultat under pandemin och attacken mot Ukraina. Man kan säga att pandemin och kriget

till en viss del har gynnat Beweships lönsamhet men de har även varit tvungna att se över alternativa affärsmöjligheter som i längden har gynnat dem. Enligt siffror som analyserats i tidigare kapitel kan man konstatera att Beweship har lyckats med att hitta en lämplig strategi för att anpassa sig till världsläget. Genom att ha hittat en ny strategi för prissättning har Beweship kunnat skydda sig för de oförutsägbara kostnaderna som både pandemin och kriget hämtade med sig.

6.2 Metoddiskussion

I examensarbetet tillämpades en kvantitativ undersökningsmetod. Eftersom hela undersökningen gick ut på att analysera hur Beweship har presterat under de senaste fem åren var det ett måste på att använda deras interna information och siffror. Utan att använda Beweships egna finansiella rapporter skulle man inte ha kunnat komma fram till ett tillförlitligt resultat. Med andra ord har nyckeltalen räknats ut på basen av Beweships exakta siffror.

Man kan konstatera att detta var den lämpligaste undersökningsmetoden eftersom en kvantitativ forskningsmetod baserar sig på siffror och fakta. (Bell, 2000).

7 Kritisk granskning

Då man har utfört ett examensarbete är det väldigt viktigt att utföra en kritisk granskning av arbetet för att kunna bedöma pålitligheten av slutsatserna och metoderna som man använt i arbetet. För att säkerställa ett resultat som kan godkännas är det viktigt att man använt korrekta formler i uträkningar samt pålitliga källor för teorin. Då man utför en kritisk granskning av arbetet ska man också reflektera över om man kunde ha gjort något på ett annorlunda sätt eller använt alternativa metoder för att få fram resultatet. (Göteborgs universitet, 2020).

I detta examensarbete användes en kvantitativ forskningsmetod för att analysera numerisk sekundärdata. Med tanke på att det huvudsakligen analyserades numerisk data var det lämpligt att använda en kvantitativ forskningsmetod. Forskningsfrågan svarades i detta examensarbete vilket tyder på att arbetet har en bra validitet. Utöver detta användes riktiga och välkända formler för att räkna ut nyckeltal som användes som grund för arbetet.

Eftersom jag använde mig av data direkt från Beweship tillsammans med de tidigare nämnda formlerna garanterar det en god reliabilitet.

Jag jämförde även datan från Beweship med branschens medeltal för att få en bättre bild på vilken nivå Beweship ligger jämfört med branschen. För jämförelserna användes data rakt från Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliittos nätsida. För att förstärka examensarbetets jämförelser till branschen kunde jag ha valt att jämföra specifika företag i samma storlek inom branschen för att få en ännu noggrannare jämförelse.

För att få en starkare inblick över hur branschen och beweships läge förändrades under de senaste åren kunde jag ha utfört en intervju med nyckelpersoner inom Beweship och andra företag inom branschen.

Om Beweship beslutar att de vill jämföra nyckeltal i framtiden jämfört med de år då pandemin och kriget höll på kan de ta hjälp av detta examensarbete. Beweship kan även låta någon annan ta den information som finns i detta arbete för att jämföra data i framtiden om de så beslutar och anser att det hämtar ett medvärde.

8 Konklusioner

Syftet med min undersökning för Beweship var att ta reda på om covid-19 och attacken mot Ukraina har påverkat deras lönsamhet. De ville även veta hur de kan förbättra sin lönsamhet med hjälp av nyckeltalen.

8.1 Har covid-19 och attacken mot Ukraina påverkat Beweships lönsamhet?

Ja, covid-19 och kriget i Ukraina har påverkat Beweships lönsamhet, men inte på de sättet som man kunde ha förväntat sig. Dessa världshändelser har i stället för att driva ner lönsamheten och tillväxten gjort den raka motsatsen. Under de senaste fem åren har Beweship ökat sitt resultat med 434,6 %. Lönsamheten har även stigit från 0,70 % till 2,60 %. Som redan tidigare konstaterat, har Beweship lyckats med att anpassa sig till världssituationen genom att se över sina affärsmodeller samt komma med en lämplig strategi för prissättning som fungerar för situationen i världen.

8.2 Hur kan Beweship förbättra sin lönsamhet?

Eftersom vinstmarginalerna är små på denna bransch är det svårt att drastiskt öka lönsamheten. Det som man kan göra är att aningen höja priserna för nya kunder eller för specialtransporter som man måste skraddarsy för kunden. Alternativt kan man försöka digitalisera verksamheten och genom detta försöka öka effektiviteten och minska mängden manuellt arbete. (Andersson, Gabrielsson & Ekström, 2004).

9 Källförteckning

Almatalent. (u.å.). Tunnuslukuopas.

<https://www.almatalent.fi/tunnuslukuopas/kannattavuus/oman-paaoman-tuotto-prosentti-roe/>

Andersson, J. (2004). *E2000 compact: Företagsekonomi. Basbok* (2 uppl.). Liber Ekonomi.

Andersson, J., Gabrielsson, A., & Ekström, C. (2004). *Finansiering och kalkylering: Faktabok* (6. uppl.). Liber ekonomi.

Bell, J., & Nilsson, B. (2000). *Introduktion till forskningsmetodik* (3. uppl.). Studentlitteratur.

Beweship. (u.å.). Om oss. <https://www.beweship.com/om-oss/?lang=sv>

Beweship. (4 april 2023). Transport glossary.

<https://www.beweship.com/2023/04/04/transport-glossary/>

Bryman, A., & Bell, E. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder* (2. uppl.). Liber.

Carlson, M. (2014). *Ekonomi för icke-ekonomer: En handbok i ekonomins termer, regler och samband* (2. uppl.). Liber.

Efinanceacademy. (u.å.). <https://efinanceacademy.com/quick-ratio-formula/>

Eliko. (u.å.). Lyhyt oppimäärä. <https://eliko.fi/lyhyt-oppimaara-yrityksen-omavaraisuusaste/>

Friedlob, G., Plewa, F. (1996). *Understanding return on investment*. John Wiley & Sons, Inc.

Göteborgs universitet. (2020).

https://canvas.gu.se/files/2474124/download?download_frd=1

Hesso, J. (2015). *Hyvä liiketoimintasuunnitelma* (2., uudistettu painos.). Kauppakamari.

Huolintaliitto. (2022). Huolinnan toimialakatsaus.

https://www.huolintaliitto.fi/media/suhdannekatsaus/shll_huolinnan_toimialakatsaus_2022.pdf

Investopedia. (2022). Is profitability or growth more important for a business.

<https://www.investopedia.com/ask/answers/020415/what-more-important-business-profitability-or-growth.asp>

Logistiikanmaailma. (u.å.). Logistiikan laskentamallit.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikan-taidot/logistiikan-laskentamallit/>

Logistiikanmaailma. (u.å.). <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/forwarding-and-terminals/freight-forwarding/nsab-general-conditions-of-the-nordic-association-of-freight-forwarders/>

<https://www.logistiikanmaailma.fi/en/forwarding-and-terminals/freight-forwarding/nsab-general-conditions-of-the-nordic-association-of-freight-forwarders/>

Logistiikanmaailma. (u.å.). <https://www.logistiikanmaailma.fi/en/trade-customs/foreign-trade-documents/cmr/>

Osakesijoittaja. (u.å.). Roi. <https://osakesijoittaja.fi/roi/>

Skärvad, P., & Olsson, J. (2013). *Företagsekonomi 100: Faktabok* (16., [rev.] uppl.). Liber.

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry. (17.3.2020). Koronaviruksen vaikutukset huolinta- ja logistiikka-alaan.

<https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/uutiset-ja-tiedotteet/uutisarkisto/2020/koronaviruksen-vaikutukset-huolinta-ja-logistiikka-alaan-paivitetty-17.6.2020.html>

Tulli. (17 april 2023). Ulkomaankaupan kuljetukset.

<https://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+2022.pdf/405f9ca9-3007-ccc2-8ac9-5d35a2b86d95/Ulkomaankaupan+kuljetukset+2022.pdf?t=1681467716840>

Tulli. (21 mars 2022). Ulkomaankaupan kuljetukset.

<https://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2021.pdf/fda20dc4-6ccc-375a-136e-a64f1af48d89/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2021.pdf?t=1647602395723>

Tulli. (18 mars 2021). Ulkomaankaupan kuljetukset.

<https://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2020.pdf/5efd6af5-dab6-42d7-001d-622d1919a3e5/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2020.pdf?t=1615981612513>

Tulli. (12 mars 2020). Ulkomaankaupan kuljetukset.

<https://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2019/1cbfb2c9-3b1e-7f72-1ddc-318f43b27a61/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2019.pdf?version=1.0&t=1583939402000>

Utrikesministeriet. (13 april 2023). Ryssland: sanktioner. https://um.fi/aktuellt/-/asset_publisher/gc654PySnjTX/content/ukrainan-tilanne-pakotteet/385142

10 Bilagor

Oy Beweship Ab
Tilinpäätös 31.12.2018

TULOSLASKELMA

	1.1. - 31.12.2018 EUR	1.1. - 31.12.2017 EUR	
LIIKEVAIHTO			
1.1	19 410 108,30	20 194 319,14	
Liiketoiminnan muut tuotot	1.2	41 273,31	67 734,04
Kulut			
Materiaalit ja palvelut	1.3	-14 063 154,25	-14 973 606,56
Henkilöstökulut	1.4	-3 519 932,69	-3 346 388,90
Poistot ja arvonalennukset	1.5	-114 224,40	-136 444,37
Liiketoiminnan muut kulut	1.6	-2 136 461,05	-2 055 545,54
		<u>-19 833 772,39</u>	<u>-20 511 985,37</u>
LIIKEVOITTO/TAPPIO	-382 390,78	-249 932,19	
Rahoitustuotot ja -kulut	1.7	9 872,59	-9 864,32
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-372 518,19	-259 796,51	
Tilinpäätössiirrot	1.8		
Poistoeron muutos		48 344,16	14 427,83
Konsemiaavustus		460 400,00	417 950,00
TILIKAUDEN TULOS	<u>136 225,97</u>	<u>172 581,32</u>	

Oy Beweship Ab
Tilinpäätös 31.12.2018

TASE

VASTAAVAA	31.12.2018 EUR	31.12.2017 EUR
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Muut pitkävaikutteliset menot	2.1.1	
	17 110,05	32 052,92
	17 110,05	32 052,92
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	2.1.2	
	278 406,34	253 605,33
Aineelliset hyödykkeet	2.1.3	
	34 334,94	5 848,59
	312 741,28	259 453,92
Sijoitukset		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	2.1.4	
	478 477,85	478 477,85
Osakkuusyritysosakkeet		230 780,61
Muut osakkeet ja osuudet		4 608,00
	708 365,69	713 866,46
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	1 038 217,02	1 005 373,30
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	2.2.1	
	1 907 890,79	2 919 384,51
Lainasaamiset		621 840,81
Siirtosaamiset		39 207,11
Muut saamiset		1 077 144,66
	3 937 063,80	4 657 577,09
Rahat ja pankkisaamiset		229 949,15
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	4 099 799,28	4 887 526,24
VASTAAVAA YHTEENSÄ	5 138 016,30	5 892 899,54

Oy Beweship Ab
Tilinpäätös 31.12.2018

TASE

VASTATTAVAA		31.12.2018	31.12.2017
		EUR	EUR
OMA PÄÄOMA	2.3.1		
Osakepääoma		2 500,00	2 500,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		5 415 464,84	5 415 464,84
Edellisten tilikausien voitto		-3 014 954,12	-3 187 535,44
Tilikauden voitto/tappio		136 225,97	172 581,32
Oma pääoma yhteensä		2 539 236,69	2 403 010,72
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ	2.3.2	110 029,67	158 373,83
VIERAS PÄÄOMA			
Lyhytaikainen vieras pääoma	2.3.4		
Lainat rahoituslaitoksilta		250 000,00	250 000,00
Saadut ennakot		16 740,00	16 740,00
Ostovelat		1 395 184,84	2 207 382,31
Siirtovelat		706 825,10	737 392,68
Muut lyhytaikaiset velat		120 000,00	120 000,00
		2 488 749,94	3 331 514,99
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ		2 488 749,94	3 331 514,99
		5 138 016,30	5 892 899,54

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2019

Tuloslaskelma

	1.1. - 31.12.2019	1.1. - 31.12.2018
	EUR	EUR
LIKEVAIHTO	1.1 19 101 293,11	19 410 108,30
Liiketoiminnan muut tuotot	1.2 1 050,00	41 273,31
Kulut		
Materiaalit ja palvelut	1.3 -13 555 446,00	-14 063 154,25
Henkilöstökulut	1.4 -3 499 378,24	-3 519 932,69
Poistot ja arvonalennukset	1.5 -105 572,31	-114 224,40
Liiketoiminnan muut kulut	1.6 -2 052 857,56	-2 136 461,05
	-19 213 254,11	-19 833 772,39
LIKEVOITTO/TAPPIO	-110 911,00	-382 390,78
Rahoitustuotot ja -kulut	1.7 57 679,85	9 872,59
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-53 231,15	-372 518,19
Tilinpäätössiirrot	1.8	
Poistoeron muutos	35 660,42	48 344,16
Konserniavustus	381 200,00	460 400,00
TILIKAUDEN TULOS	<u>363 629,27</u>	<u>136 225,97</u>

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2019

TASE

VASTAAVAA	31.12.2019 EUR	31.12.2018 EUR	
PYSYVÄT VASTAAVAT			
Aineettomat hyödykkeet			
Muut pitkävaikutteiset menot	2.1.1	6 916,55	17 110,05
		6 916,55	17 110,05
Aineelliset hyödykkeet			
Koneet ja kalusto	2.1.2	235 857,05	278 406,34
Aineelliset hyödykkeet	2.1.3	22 519,23	34 334,94
Ennakkomaksut ja keskeneräiset	2.1.4	11 741,00	0,00
		270 117,28	312 741,28
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä	2.1.5	478 477,85	478 477,85
Osakkuusyrittöissä		225 279,84	225 279,84
Muut osakkeet ja osuudet		4 608,00	4 608,00
		708 365,69	708 365,69
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ		985 399,52	1 038 217,02
VAIHTUVAT VASTAAVAT			
Lyhytaikaiset saamiset			
Myyntisaamiset	2.2.1	1 784 422,35	1 907 890,79
Lainasaamiset		645 000,00	666 840,81
Siirtosaamiset		40 592,68	17 348,90
Muut saamiset		1 805 061,59	1 344 983,30
		4 275 076,62	3 937 063,80
Rahat ja pankkisaamiset		213 099,11	162 735,48
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ		4 488 175,73	4 099 799,28
VASTAAVAA YHTEENSÄ		5 473 575,25	5 138 016,30

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2019

TASE

VASTATTAVAA		31.12.2019 EUR	31.12.2018 EUR
OMA PÄÄOMA	2.3.1		
Osakepääoma		2 500,00	2 500,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		5 415 464,84	5 415 464,84
Edellisten tilikausien voitto		-2 878 728,15	-3 014 954,12
Tilikauden voitto/tappio		363 629,27	136 225,97
Oma pääoma yhteensä		2 902 865,96	2 539 236,69
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ	2.3.2	74 369,25	110 029,67
VIERAS PÄÄOMA			
Pitkäaikainen vieras pääoma			
Muut velat	2.3.3	120 000,00	0,00
Lyhytaikainen vieras pääoma	2.3.4		
Lainat rahoituslaitoksilta		250 000,00	250 000,00
Saadut ennakot		16 740,00	16 740,00
Ostovelat		1 387 597,99	1 395 184,84
Siirtovelat		722 002,05	706 825,10
Muut lyhytaikaiset velat		0,00	120 000,00
		2 376 340,04	2 488 749,94
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ		2 496 340,04	2 488 749,94
		5 473 575,25	5 138 016,30

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2020

Tuloslaskelma

	1.1. - 31.12.2020 EUR	1.1. - 31.12.2019 EUR
LIKEVAIHTO	1.1 18 525 404,54	19 101 293,11
Liiketoiminnan muut tuotot	1.2 13 706,13	1 050,00
Kulut		
Materiaalit ja palvelut	1.3 -13 192 787,81	-13 555 446,00
Henkilöstökulut	1.4 -3 333 241,02	-3 499 378,24
Poistot ja arvonalennukset	1.5 -101 103,53	-105 572,31
Liiketoiminnan muut kulut	1.6 -1 929 240,43	-2 052 857,56
	-18 556 372,79	-19 213 254,11
LIIKEVOITTO/TAPPIO	-17 262,12	-110 911,00
Rahoitustuotot ja -kulut	1.7 20 232,66	57 679,85
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	2 970,54	-53 231,15
Tilinpäätössiirrot	1.8	
Poistoeron muutos	21 958,77	35 660,42
Konserniavustus	320 450,00	381 200,00
TILIKAUDEN TULOS	<u>345 379,31</u>	<u>363 629,27</u>

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2020

TASE

VASTAAVAA	31.12.2020 EUR	31.12.2019 EUR
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Muut pitkävaikutteiset menot	2.1.1 37 417,80	6 916,55
	37 417,80	6 916,55
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	2.1.2 172 676,17	235 857,05
Aineelliset hyödykkeet	2.1.3 23 291,08	22 519,23
Ennakkomaksut ja keskeneräiset	2.1.4 9 013,76	11 741,00
	204 981,01	270 117,28
Sijoitukset		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	2.1.5 478 477,85	478 477,85
Osakkuusyrittösoyakkeet	225 279,84	225 279,84
Pääomalainat osakkuusyrittöyksissä	560 000,00	0,00
Muut osakkeet ja osuudet	4 608,00	4 608,00
	1 268 365,69	708 365,69
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	1 510 764,50	985 399,52
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	2.2.1 1 830 788,90	1 784 422,35
Lainasaamiset	85 000,00	645 000,00
Muut saamiset	77 485,98	40 592,68
Siirtosaamiset	2 140 755,82	1 805 061,59
	4 134 030,70	4 275 076,62
Rahat ja pankkisaamiset	227 134,03	213 099,11
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	4 361 164,73	4 488 175,73
VASTAAVAA YHTEENSÄ	5 871 929,23	5 473 575,25

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2020

TASE

VASTATTAVAA		31.12.2020	31.12.2019
		EUR	EUR
OMA PÄÄOMA			
2.3.1	Osakepääoma	2 500,00	2 500,00
	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	5 415 464,84	5 415 464,84
	Edellisten tilikausien voitto	-2 515 098,88	-2 878 728,15
	Tilikauden voitto/tappio	345 379,31	363 629,27
	Oma pääoma yhteensä	3 248 245,27	2 902 865,96
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ			
2.3.2		52 410,48	74 369,25
VIERAS PÄÄOMA			
Pitkäaikainen vieras pääoma			
	Lainat rahoituslaitoksilta	300 000,00	0,00
2.3.3	Muut velat	120 000,00	120 000,00
		420 000,00	120 000,00
Lyhytaikainen vieras pääoma			
2.3.4	Lainat rahoituslaitoksilta	150 000,00	250 000,00
	Saadut ennakot	16 740,00	16 740,00
	Ostovelat	1 263 510,79	1 387 597,99
	Siirtovelat	721 022,69	722 002,05
	Muut lyhytaikaiset velat	0,00	0,00
		2 151 273,48	2 376 340,04
	VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ	2 571 273,48	2 496 340,04
	VASTATTAVAA YHTEENSÄ	5 871 929,23	5 473 575,25

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2021

Tuloslaskelma

	1.1. - 31.12.2021 EUR	1.1. - 31.12.2020 EUR
LIIKEVAIHTO	1.1 23 142 304,96	18 525 404,54
Liiketoiminnan muut tuotot	1.2 2 422,33	13 706,13
Kulut		
Materiaalit ja palvelut	1.3 -17 095 997,47	-13 192 787,81
Henkilöstökulut	1.4 -3 534 685,76	-3 333 241,02
Poistot ja arvonalennukset	1.5 -97 528,58	-101 103,53
Liiketoiminnan muut kulut	1.6 -2 142 951,57	-1 929 240,43
	-22 871 163,38	-18 556 372,79
LIIKEVOITTO/TAPPIO	273 563,91	-17 262,12
Rahoitustuotot ja -kulut	1.7 456 399,89	20 232,66
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	729 963,80	2 970,54
Tilinpäätössiirrot	1.8	
Poistoeron muutos	44 091,49	21 958,77
Konserniavustus	7 616,93	320 450,00
Tuloverot	1.9	
Tilikauden ja aikaisempien tilikausien verot	0,00	0,00
TILIKAUDEN TULOS	<u>781 672,22</u>	<u>345 379,31</u>

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2021

TASE

VASTAAVAA	31.12.2021 EUR	31.12.2020 EUR
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Muut pitkävaikutteiset menot	2.1.1 65 707,13	37 417,80
	65 707,13	37 417,80
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	2.1.2 105 976,32	172 676,17
Aineelliset hyödykkeet	2.1.3 21 717,88	23 291,08
Ennakkomaksut ja keskeneräiset	2.1.4 22 013,76	9 013,76
	149 707,96	204 981,01
Sijoitukset		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	2.1.5 478 477,85	478 477,85
Osakkuusyritysosakkeet	225 279,84	225 279,84
Pääomalainat osakkuusyrityksissä	560 000,00	560 000,00
Muut osakkeet ja osuudet	4 608,00	4 608,00
	1 268 365,69	1 268 365,69
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	1 483 780,78	1 510 764,50
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	2.2.1 3 096 183,19	1 830 788,90
Lainasaamiset	75 000,00	85 000,00
Muut saamiset	60 637,60	77 485,98
Siirtosaamiset	2 322 640,86	2 140 755,82
	5 554 461,65	4 134 030,70
Rahat ja pankkisaamiset	265 663,53	227 134,03
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	5 820 125,18	4 361 164,73
VASTAAVAA YHTEENSÄ	7 303 905,96	5 871 929,23

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2021

TASE

VASTATTAVAA		31.12.2021	31.12.2020
		EUR	EUR
OMA PÄÄOMA	2.3.1		
Osakepääoma		2 500,00	2 500,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		5 415 464,84	5 415 464,84
Edellisten tilikausien voitto		-2 169 719,57	-2 515 098,88
Tilikauden voitto/tappio		781 672,22	345 379,31
Oma pääoma yhteensä		4 029 917,49	3 248 245,27
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ	2.3.2	8 318,99	52 410,48
VIERAS PÄÄOMA			
Pitkäaikainen vieras pääoma			
Lainat rahoituslaitoksilta		132 352,80	300 000,00
Muut velat	2.3.3	120 000,00	120 000,00
		252 352,80	420 000,00
Lyhytaikainen vieras pääoma	2.3.4		
Lainat rahoituslaitoksilta		158 823,60	150 000,00
Saadut ennakot		0,00	16 740,00
Ostovelat		2 126 799,03	1 263 510,79
Siirtovelat		603 231,15	721 022,69
Muut lyhytaikaiset velat		124 462,90	0,00
		3 013 316,68	2 151 273,48
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ		3 265 669,48	2 571 273,48
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		7 303 905,96	5 871 929,23

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2022

Tuloslaskelma

	1.1. - 31.12.2022 EUR	1.1. - 31.12.2021 EUR
LIIKEVAIHTO	1.1 27 971 466,51	23 142 304,96
Liiketoiminnan muut tuotot	1.2 38 012,25	2 422,33
Kulut		
Materiaalit ja palvelut	1.3 -21 190 078,79	-17 095 997,47
Henkilöstökulut	1.4 -3 571 527,81	-3 534 685,76
Poistot ja arvonalennukset	1.5 -82 242,76	-97 528,58
Liiketoiminnan muut kulut	1.6 -2 443 611,18	-2 142 951,57
	-27 287 460,54	-22 871 163,38
LIIKEVOITTO/TAPPIO	722 018,22	273 563,91
Rahoitustuotot ja -kulut	1.7 143 366,91	456 399,89
VOITTO ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	865 385,13	729 963,80
Tilinpäätössiirrot	1.8	
Poistoeron muutos	-15 090,02	44 091,49
Konserniavustus	0,00	7 616,93
Tuloverot	1.9	
Tilikauden ja aikaisempien tilikausien verot	-122 037,04	0,00
TILIKAUDEN TULOS	<u>728 258,07</u>	<u>781 672,22</u>

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2022

TASE

VASTAAVAA	31.12.2022 EUR	31.12.2021 EUR
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Muut pitkävaikutteiset menot	2.1.1 <u>85 191,77</u>	<u>65 707,13</u>
	85 191,77	65 707,13
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	2.1.2 61 309,35	105 976,32
Aineelliset hyödykkeet	2.1.3 14 762,55	21 717,88
Ennakkomaksut ja keskeneräiset	2.1.4 <u>9 013,76</u>	<u>22 013,76</u>
	85 085,66	149 707,96
Sijoitukset		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	2.1.5 478 477,85	478 477,85
Osakkuusyritysosakkeet	225 279,84	225 279,84
Pääomalainat osakkuusyrityksissä	410 000,00	560 000,00
Muut osakkeet ja osuudet	<u>4 608,00</u>	<u>4 608,00</u>
	1 118 365,69	1 268 365,69
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	1 288 643,12	1 483 780,78
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	2.2.1 3 319 616,53	3 096 183,19
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	2 504 924,93	2 384 411,97
Lainasaamiset	8,50	0,00
Muut saamiset	101 797,90	60 637,60
Siirtosaamiset	<u>61 064,72</u>	<u>13 228,89</u>
	5 987 412,58	5 554 461,65
Rahat ja pankkisaamiset	292 699,38	265 663,53
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	6 280 111,96	5 820 125,18
VASTAAVAA YHTEENSÄ	<u>7 568 755,08</u>	<u>7 303 905,96</u>

OY BEWESHIP AB
Tilinpäätös 31.12.2022

TASE

VASTATTAVAA		31.12.2022	31.12.2021
		EUR	EUR
OMA PÄÄOMA	2.3.1		
Osakepääoma		2 500,00	2 500,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		5 415 464,84	5 415 464,84
Edellisten tilikausien voitto		-1 388 047,35	-2 169 719,57
Tilikauden voitto/tappio		728 258,07	781 672,22
Oma pääoma yhteensä		4 758 175,56	4 029 917,49
TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ	2.3.2	23 409,01	8 318,99
VIERAS PÄÄOMA			
Pitkäaikainen vieras pääoma			
Lainat rahoituslaitoksilta		0,00	132 352,80
Velat saman konsernin yrityksille	2.3.3	120 000,00	120 000,00
		120 000,00	252 352,80
Lyhytaikainen vieras pääoma	2.3.4		
Lainat rahoituslaitoksilta		132 352,80	158 823,60
Ostovelat		1 618 948,27	2 126 799,03
Velat saman konsernin yrityksille		53 892,52	1 200,00
Muut velat		153 915,10	124 462,90
Siirtovelat		708 061,82	602 031,15
		2 667 170,51	3 013 316,68
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ		2 787 170,51	3 265 669,48
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		7 568 755,08	7 303 905,96