

Madeleine Harung Halvorsen
Camilla Sætrevik
Tone Overvik

Lønnsomhetsanalyse av Børstad Transport AS

Profitability analysis of Børstad Transport AS

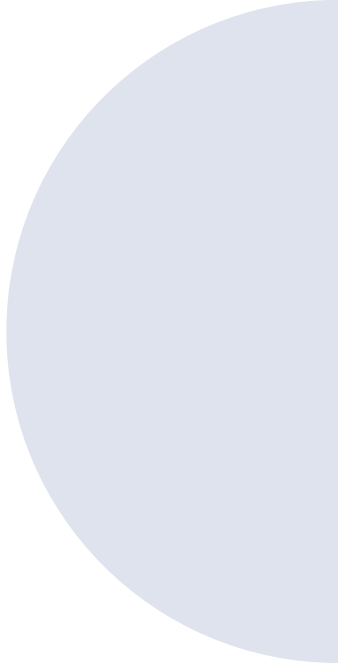
April 2020

NTNU

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
Fakultet for økonomi
NTNU Handelshøyskolen

Bacheloroppgave

2020



Madeleine Harung Halvorsen
Camilla Sætrevik
Tone Overvik

Lønnsomhetsanalyse av Børstad Transport AS

Profitability analysis of Børstad Transport AS

Bacheloroppgave
April 2020

NTNU

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
Fakultet for økonomi
NTNU Handelshøyskolen



Kunnskap for en bedre verden

Lønnsomhetsanalyse av Børstad Transport AS

Semesteroppgave i økonomisk styring

Vår 2020

Madeleine Harung Halvorsen

Camilla Sætrevik

Tone Overvik

Forord

Denne semesteroppgaven i økonomisk styring er skrevet av tre studenter som en avsluttende oppgave i forbindelse med vår bachelor i økonomi og administrasjon ved NTNU Handelshøyskolen i Trondheim. Alle tre studenter går retningen økonomisk styring.

I oppgaven gjennomfører vi en lønnsomhetsanalyse av Børstad Transport AS, en transportbedrift i Stjørdal som tilbyr ulike typer transport og avfallshåndtering. Hensikten med oppgaven er å vise at vi gjennom vårt utdanningsløp forstår omfanget av en regnskapsanalyse, og at vi kan gjennomføre en lønnsomhetsanalyse.

Vi ønsker å takke vår veileder Tor-Eirik Olsen, førsteamanuensis ved NTNU Handelshøyskolen i Trondheim for god veiledningshjelp og for det teoretiske grunnlaget i forbindelse med oppgaven. Vi vil også takke Børstad Transport AS for samarbeidet, spesielt deres daglig leder Per Arne Aasen som har satt av tid til både intervju og en presentasjon av bedriften.

Innholdet i denne oppgaven står for forfatternes regning.

Trondheim, 2020

Madeleine Harung Halvorsen

Camilla Sætrevik

Tone Overvik

Sammendrag

I denne oppgaven har vi gjennomført regnskapsanalyse og strategisk analyse av transportbedriften Børstad Transport AS (heretter omtalt som BAS). Målet har vært å belyse hvordan bedriftens utvikling har vært i årene 2017-2019, med hovedfokus på lønnsomhet.

I analysedelen av oppgaven har vi analysert BAS sin likviditet, finansiering, soliditet og ikke minst lønnsomhet, hvilket har gitt et godt helhetsbilde av en gjennomgående positiv utvikling. Videre sammenlikner vi tallene til Børstad Transport AS med konkurrenten Veglo AS i en egen benchmark-del, for å bedre kunne si noe om utviklingen som har vært.

Siste hoveddel av oppgaven inneholder en SWOT-analyse av BAS. Her tar vi for oss bedriftens styrker, svakheter, muligheter og trusler med fokus på hva som kan være med på å forklare deres økonomiske utvikling de seneste årene.

Generelt har BAS hatt en positiv utvikling fra 2017-2019, spesielt i 2019 hvor for eksempel totalkapitalrentabiliteten økte med hele 7,27 % fra året før. Det må dog bemerkes at vi ikke har de offisielle regnskapstallene for 2019, og at vi heller ikke fikk tak i tall fra 2019 for Veglo AS. Strategisk har BAS god evne til å tilpasse seg og utnytte sin arbeidskraft, og de har en kontinuerlig målsetting om å redusere tomgangskjøring, hvilket både kutter kostnader og sparer miljøet. Miljørestriksjoner og avgifter er konstante "trusler" fra myndighetene som BAS må forholde seg til. Fremover vil det være kritisk å klare å omstille seg etter eventuelle miljøtiltak fra myndighetene, som for eksempel krav om flere elektriske kjøretøy.

Abstract

In this paper we have conducted an accounting analysis focusing on profitability along with a strategic analysis of the transportation company Børstad Transport AS, henceforth referred to as BAS. The aim has been to illuminate how the company's development has been throughout the years 2017-2019, with the main focus being on profitability.

In the analysis section of this paper we have analyzed BAS's liquidity, funding, solidity and of course profitability, which has given us a good overall picture of a continuous positive development. We also included a benchmark-section where we compare the profitability of BAS with their competitor Veglo AS. The purpose of this comparison was to obtain a nuanced image of the profitability for BAS

The final main part of this paper contains a SWOT-analysis of BAS, where their strengths, weaknesses, opportunities and threats are discussed. While the accounting analysis primarily focuses on describing the development in profitability, the strategic analysis aims to better understand possible causes for the development.

In general, BAS has had a positive development from 2017-2019, especially in 2019 where for instance the return on investments increased with a solid 7,3% from the previous year. Despite this we have to point out that we do not have the official numbers of BAS from 2019, nor do we have Veglo AS's numbers from 2019. Strategically BAS have a good ability to adapt and to make use of their labor, and they have a continuous aim regarding reductions of idling. This is an initiative which both cuts cost and saves the environment. Environmental restrictions and taxes are constant "threats" from the public authorities that BAS must deal with. In the future, ability to change and adapt according to environmental restrictions from the public authorities, will be critical for BAS in order to survive.

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Sammendrag	2
Abstract	3
Tabell- og diagramoversikt	6
<i>Tabelloversikt</i>	6
<i>Diagramoversikt</i>	6
1. Innledning - Presentasjon av bedrift og marked	7
2. Teori	8
2.1 Regnskapsanalyse.....	8
2.1.1 Likviditet.....	9
2.1.2 Finansiering	10
2.1.3 Soliditet.....	11
2.1.4 Lønnsomhet	12
2.2 Strategisk analyse – SWOT	14
3. Metode	16
3.1 Problemstilling:.....	16
3.2 Valg av undersøkelsesdesign.....	16
3.3 Innsamling av Data	17
3.4 Validitet og Reliabilitet	18
3.4.1 Validitet (gyldighet).....	18
3.4.2. Reliabilitet (pålitelighet)	19
4. Empiri/analyse	21
4.1 Regnskapsanalyse - Børstad Transport AS	21
4.1.1 Likviditet.....	21
4.1.2 Finansiering	23
4.1.3 Soliditet.....	25
4.1.4 Lønnsomhet	27
4.2 Benchmark – Veglo AS.....	32
4.2.1 Lønnsomhet	32
4.2.2 Oppsummering analyse.....	37
4.3 SWOT-analyse.....	38
4.3.1 Styrker.....	38
4.3.2 Svakheter	40
4.3.3 Muligheter.....	41
4.3.4 Trusler.....	41

5. Konklusjon	43
6. Referanseliste	44
7. Vedlegg/appendix	46
7.2. Resultatregnskap Børstad Transport AS, 2018-2019	46
7.2. Balanse Børstad Transport AS, 2018-2019	52

Tabell- og diagramoversikt

Tabelloversikt

Tabell 1: Likviditet (BAS).....	21
Tabell 2: Finansiering (BAS).....	23
Tabell 3: Soliditet (BAS)	25
Tabell 4: Lønnsomhet (BAS).....	28
Tabell 5: Lønnsomhet (VAS).....	33

Diagramoversikt

Diagram 1: Likviditetsgrad 1 og 2 (BAS).....	22
Diagram 2: Finansieringsgrad 1 og 2 (BAS)	23
Diagram 3: Arbeidskapital (BAS).....	24
Diagram 4: Egenkapitalandel (BAS)	25
Diagram 5: Gjeldsgrad (BAS)	26
Diagram 6: Rentedekningsgrad (BAS)	27
Diagram 7: Totalkapitalrentabilitet (BAS)	28
Diagram 8: Resultatgrad (BAS).....	29
Diagram 9: Totalkapitalens omløpshastighet (BAS)	30
Diagram 10: Egenkapitalrentabilitet (BAS).....	31
Diagram 11: Totalkapitalrentabilitet (Benchmark).....	33
Diagram 12: Resultatgrad (Benchmark)	34
Diagram 13: Totalkapitalens omløpshastighet (Benchmark).....	35
Diagram 14: Egenkapitalrentabilitet f.skatt. (Benchmark)	36
Diagram 15: Egenkapitalrentabilitet e.skatt. (Benchmark).....	36
Diagram 16: Utvikling i driftsinntekter	37
Diagram 17: Utvikling i lønnsomhet	38
Diagram 18: Eiendeler	40

1. Innledning - Presentasjon av bedrift og marked

Børstad Transport AS er underlagt familiebedriften Børstad AS, som ble etablert i Stjørdal i 1942. De er et selskap med lang erfaring innen transport og behandling av farlig avfall, og i dag teller de nærmere 90 biler og 120 ansatte. Deres virksomhet er delt inn i hovedområdene Fôr- og kornttransport, transport kjøresentralen (langtransport og lokaldistribusjon), tank (slam og drivstoff) og farlig avfall lager/terminal. Tidligere har de drevet med transport av tømmer og grus, men fant ut at det ikke var lønnsomt og valgte å gå bort fra denne typen transport. Deres verdier er å være *inkluderende, kompetent, energisk, og ansvarlig* – hvilket de er opptatt av at skal gjenspeiles i de ansattes opptreden på jobb til enhver tid.

BAS opererer altså hovedsakelig i transportbransjen. De er lokalisert på Sutterøy i Stjørdal, med 12 andre transportbedrifter som også er lokalisert i samme område, deriblant Veglo AS som Børstad vil bli sammenliknet med i denne oppgaven. Transportbransjen er en bransje preget av statlige reguleringer, og i tillegg er et av hovedproblemene i bransjen skader og ulykker. Lange arbeidsdager med mye kjøring, behandling av farlig/tungt gods og nattarbeid er noen av årsakene til at bransjen er så utsatt for ulykker, og at ulykkene ofte er svært alvorlige når de først inntreffer (Arbeidstilsynet, 2018) Et stort problem her har også vært utenlandske sjåførere uten riktige dekk på norsk vinterføre.

Alt dette gjorde at vi ble nysgjerrige på transportbransjen, og BAS som trondheimsnær bedrift falt som naturlig å velge som undersøkelsesobjekt for denne oppgaven. Videre påstår BAS å ha hatt en betydelig vekst i løpet av de siste årene, og at de generelt gjør det bedre enn mange av konkurrentene. Dette ledet oss til følgende problemstilling:

“Hvordan har lønnsomheten til Børstad Transport AS utviklet seg i årene 2017-2019, og hva kan være mulige årsaker til denne utviklingen?”

2. Teori

2.1 Regnskapsanalyse

Oppgaven dreier seg om en analyse av lønnsomheten til bedriften. Vi har derfor valgt å gjennomføre en regnskapsanalyse med hovedfokus på lønnsomhet, men trekker også inn likviditet, soliditet og finansiering for å belyse flere sider av den økonomiske situasjonen til BAS.

Ifølge Kristoffersen (2016) kan regnskapsanalyse defineres som “alle teknikker som benyttes for å kartlegge og belyse en bedrifts økonomiske utvikling og stilling”. Analysen sier altså noe om bedriftens økonomiske situasjon og utvikling, dersom man tar utgangspunkt i flere regnskapsperioder. Det å bruke regnskapsanalyse gjør det lettere å se den økonomiske utviklingen og gjør det mulig å sammenligne bedriftens økonomi med andre foretak på en enklere måte. Formålet med en regnskapsanalyse er nettopp å gi et helhetsbilde av den økonomiske situasjonen i bedriften.

Det er flere brukere som har interesse av slike analyser. **Ledelsen** og ansatte vil vite hvordan bedriften går og utvikler seg, de ansatte vil ha en trygg jobb. **Långiverne** vil være sikker på at de får tilbake pengene sine, og vil derfor vite hvordan det går med bedriften. **Leverandører** vil selge til de beste kundene, og de kundene de vet betaler for seg, og vil derfor se om bedriften gjør det bra og har gode nøkkeltall. **Kunder** kan risikere at bedriften går konkurs, og vil helst handle hos bedrifter som gjør det bra. Nøkkeltallene kan hjelpe dem til å velge riktige leverandører. **Eierne** og investorer er interessert i at prosjektene de har puttet penger i gjør det bra, slik at de tjener penger på sine investeringer. **Konkurrentene** er nysgjerrig på å se hvordan det går med hver enkelt annen bedrift i samme bransje. **Regulerende myndigheter** er også sentrale brukere, f.eks. i sammenheng med betaling av skatt. Det er altså mange som har interesse av en regnskapsanalyse.

Når vi skal sammenligne den økonomiske stillingen med tidligere perioder eller andre bedrifter, er det vanlig å uttrykke alle tall i en felles måleenhet. Vi beregner derfor nøkkeltall for å gjøre tallene mer sammenlignbare i en nøkkeltallsanalyse. Dersom en bedrift har høyere omsetning enn en annen, blir det feil å sammenligne overskuddet bare ut fra kronebeløpet. Nøkkeltall er forholdstall som gir mål på den økonomiske situasjonen, og beregningene tar utgangspunkt i

årsregnskapet. Disse kan brukes for å se på utviklingen fra år til år, og forholdet mellom ulike poster i et regnskap. Utviklingen kan altså følges ved å se på hvordan ulike nøkkeltall endres.

En regnskapsanalyse tar hovedsakelig for seg nøkkeltall for fire forhold. Disse er lønnsomhet, finansiering, soliditet og likviditet. Lønnsomhet er bedriftens evne til å skape overskudd.

Finansiering er bedriftens anskaffelse og anvendelse av kapital, soliditet er bedriftens evne til å tåle tap, mens likviditeten forteller oss om bedriftens betalingsevne.

2.1.1 Likviditet:

Likviditeten beskriver bedriftens betalingssituasjon. Den angir om bedriften innehar nok likvide midler til å betale sine forpliktelser ved forfall. En bedrift med dårlig likviditet har lav kjøpekraft, og har større risiko for ikke å klare å betale forpliktelsene ved forfall. For å analysere likviditeten benytter vi oss av likviditetsgrad 1 og likviditetsgrad 2.

2.1.1.1 Likviditetsgrad 1:

Forholdet mellom bedriftens omløpsmidler og kortsiktig gjeld viser bedriftens evne til å betale kortsiktig gjeld med sine omløpsmidler etter hvert som forpliktelser forfaller. Omløpsmidler er kortsiktige eiendeler som omfatter blant annet varelager, kontanter og bankinnskudd. Kortsiktig gjeld er forpliktelser som forfaller innen 12 måneder. Tømmelfingerregler sier at likviditetsgrad 1 bør være nærmere 2, men større enn 1. Det er i praksis svært sjelden at likviditetskravene er så høye som normtallene. Nøkkeltallet må ses i forhold til bransje og sesong (Kristoffersen, 2016).

$$\text{Likviditetsgrad 1} = \frac{\text{Omløpsmidler}}{\text{Kortsiktig gjeld}}$$

2.1.1.2 Likviditetsgrad 2:

Likviditetsgrad 2 viser slik som likviditetsgrad 1 også forholdet mellom omløpsmidler og kortsiktig gjeld, men trekker ut varelageret fra sum omløpsmidler. Dette gir oss de «mest likvide omløpsmidlene», det vil si omløpsmidler som kan gjøres om til likvider ved enkle transaksjoner. Normalt er dette samtlige omløpsmidler sett bort fra varelageret, da varelageret ofte er det som tar lengst tid å omgjøre til likvider (Kristoffersen, 2016). Det er positivt at forholdstallet er så høyt som mulig, tommelfingerregelen sier likevel at likviditetsgrad 2 skal være større enn 1. Det er også her sjelden at likviditetskravene er så høye som normtallene i praksis.

$$\text{Likviditetsgrad 2} = \frac{\text{Mest likvide omløpsmidler}}{\text{Kortsiktig gjeld}}$$

2.1.2 Finansiering

I en analyse av finansieringen i en bedrift ser man nærmere på hvordan bedriftens eiendeler er satt sammen. Sammensetningen av eiendelene i en bedrift avhenger av flere forhold knyttet til bransje, om bedriften eier eller leier eiendom og driftsmidler etc. Nøkkeltallene vil likevel være relevante for samtlige bedrifter uavhengig av bransje. Begrepet finansiering er knyttet til bedriftens anvendelse og anskaffelse av kapital, og finansieringen kan være både kortsiktig og langsiktig. Som langsiktig kapital menes langsiktig gjeld og egenkapital (Kristoffersen, 2016).

2.1.2.1 Finansieringsgrad 1:

Finansieringsgrad 1 viser i hvor stor grad anleggsmidlene er langsiktig finansiert. Under langsiktig finansiering (langsiktig kapital) går egenkapital og langsiktig gjeld. En sunn finansieringsstruktur tilsier at kapitalen som er bundet i anleggsmidler bør være langsiktig finansiert, da anleggsmidler er ment for langsiktig eie. Finansieringsgrad 1 bør være mindre enn 1, da dette innebærer at anleggsmidler er langsiktig finansiert samtidig som deler av omløpsmidlene også er langsiktig finansiert. (Kristoffersen, 2016).

$$\text{Finansieringsgrad 1} = \frac{\text{Anleggsmidler}}{\text{Langsiktig kapital}}$$

2.1.2.2 Finansieringsgrad 2 (likviditetsgrad 1):

Finansieringsgrad 2 er identisk med likviditetsgrad 1, men viser mer hvordan omløpsmidlene er finansiert med kortsiktig gjeld. Nøkkeltallet bør være større enn 1, fordi det betyr at deler av OM er langsiktig finansiert.

2.1.2.3 Arbeidskapital:

Arbeidskapitalen er lik forskjellen mellom omløpsmidler og kortsiktig gjeld, og henger sammen med finansieringsgrad 2. Arbeidskapitalen bør være positiv, noe som indikerer at deler av omløpsmidlene er finansiert med langsiktig kapital. En negativ arbeidskapital betyr at deler av anleggsmidlene er finansiert ved hjelp av kortsiktig gjeld, noe som kan tyde på dårlig likviditet (Kristoffersen, 2016).

$$\text{Arbeidskapital} = \text{Omløpsmidler} - \text{Kortsiktig gjeld}$$

2.1.3 Soliditet

Soliditeten sier noe om bedriftens evne til å tåle tap. Nøkkeltallene egenkapitalandel, gjeldsgrad og rentedekningsgrad beskriver bedriftens soliditet.

2.1.3.1 Egenkapitalandel:

Egenkapitalandelen viser hvor stor andel av bedriftens eiendeler som er finansiert med egne midler, altså forholdet mellom egenkapital og total kapital i prosent. Egenkapitalandelen forteller også hvor mye bedriften kan tape før gjelden blir påført et tap.

En høy egenkapitalandel er ofte et kjennetegn på god soliditet. I de fleste bedrifter bør nøkkeltallet ligge rundt 30-35% (Kristoffersen, 2016). Nøkkeltallet bør likevel jamføres andre bedrifter i samme bransje, da forskjellige bransjer kan ha forskjellige utgangspunkt.

$$\text{Egenkapitalandel} = \frac{\text{Egenkapital}}{\text{Total kapital}} * 100\%$$

2.1.3.2 Gjeldsgrad:

Gjeldsgraden viser forholdet mellom kapital som er finansiert av utenforstående, og kapital som er finansiert av eierne (Kristoffersen, 2016). Det er ønskelig med et så lavt nøkkeltall som mulig her, da lavere grad av gjeld indikerer en mer solid bedrift. En gjeldsgrad på 1 betyr at størrelsen på egenkapitalen og gjelden er like stor, altså at bedriften finansieres av 50% egenkapital og 50% gjeld. Dersom nøkkeltallet stiger, indikerer dette at bedriftens soliditet svekkes.

$$\text{Gjeldsgrad} = \frac{\text{Gjeld}}{\text{Egenkapital}}$$

2.1.3.3 Rentedekningsgrad:

Rentedekningsgraden forteller i hvilken grad en bedrift er i stand til å betale sine rentekostnader ved forfall. Dersom en bedrift er lønnsom, er rentedekningsgraden høy. Det finnes ingen generelle krav på nøkkeltallets størrelse, men ifølge Kristoffersen (2016) bør rentedekningsgraden ligge nærmere 3. Dersom nøkkeltallet er mindre enn 1, går bedriften med underskudd.

$$\text{Rentedekningsgrad} = \frac{\text{Ordinært resultat før skatt} + \text{Rentekostnader}}{\text{Rentekostnader}}$$

2.1.4 Lønnsomhet

Lønnsomhet handler om bedriftens inntjening, og en analyse av lønnsomhet vil si å undersøke foretakets evne til å tjene penger gitt de ressurser som er tilgjengelig (Tellefsen og Langli, 2010). Lønnsomhet sier derfor noe om bedriftens evne til å skape overskudd. Inntektene må være større enn kostnadene. Uten tilstrekkelig lønnsomhet kan ikke en bedrift overleve på lengre sikt (Kristoffersen, 2016). Det finnes mange ulike vinklinger for å vurdere lønnsomhet. Vi har valgt å fokusere på total kapitalrentabilitet, total kapitalens omløpshastighet, resultatgrad og egen kapitalrentabilitet.

2.1.4.1 Total kapitalrentabilitet

Total kapitalrentabilitet er et sentralt nøkkeltall som sier noe om lønnsomheten til et selskap. Det er et mål på avkastning for den totale kapitalen som er bundet i bedriften og viser hvor godt bedriften har vært drevet. Nøkkeltallet viser hvor effektiv bedriften har vært i forvaltningen av ressursene, uavhengig av finansieringen (Kristoffersen, 2016). Det er altså et forholdstall som sier noe om resultatet i forhold til hva som er investert.

$$\text{Total kapitalrentabilitet} = \frac{(\text{Driftsresultat} + \text{finansinntekter}) * 100\%}{\text{Gjennomsnittlig total kapital}}$$

Når man måler total kapitalrentabiliteten er det ønskelig å bruke gjennomsnittlig total kapital som mål på total kapital. Dette er gjennomsnittet av inngående og utgående total kapital for det gjeldende året. Dersom bedriften har hatt store endringer gjennom året, eller har gjort store investeringer i løpet av perioden, vil det gi et feil bilde av kapitalbindingen dersom man kun tar utgangspunkt i enten utgående eller inngående total kapital. Å bruke gjennomsnittlig total kapital er ønskelig nettopp fordi driftsresultatet er generert gjennom hele året, og da vil gjennomsnittlig total kapital som regel gi et bedre bilde på kapitalbindingen og derigjennom også avkastningen på kapitalen. Det gir altså et bedre bilde av hvordan bedriften har prestert gjennom hele året.

Total kapitalrentabilitet kan dekomponeres i kapitalens omløpshastighet og resultatgrad ved bruk av Du Pont-modellen. En slik dekomponering gjør at vi kan vurdere lønnsomheten med hensyn til både inntekter, kostnader og investeringer. Total kapitalrentabiliteten inneholder dermed alle elementene av lønnsomhet, og kan forbedres ved å: 1) Redusere den investerte kapitalen (total kapitalen), 2) Redusere kostnadene, eller 3) Øke driftsinntektene.

2.1.4.2 Totalkapitalens omløpshastighet

Totalkapitalens omløpshastighet forteller hvor effektivt bedriften utnytter kapitalen som er bundet i bedriften (Kristoffersen, 2016). Den sier altså noe om sirkulasjonen av kapitalen i bedriften. Dersom en bedrift har høy omløpshastighet på total kapitalen, vil det si at de utnytter midlene de har bra til å generere inntekt. Det er dog vanskelig å si noe konkret om hva som er høyt eller ikke.

$$\text{Totalkapitalens omløpshastighet} = \frac{\text{Driftsinntekter}}{\text{Gjennomsnittlig total kapital}}$$

Totalkapitalens omløpshastighet er viktig da den gir indikasjoner på om bedriften har mye «død kapital» - altså om de har eiendeler som ikke brukes til å skape verdier og inntekter for bedriften. Dette kan dreie seg om anleggsmidler som ikke brukes, eller kapital bundet i varelager og kundefordringer.

For å øke total kapitalens omløpshastighet kan man øke driftsinntektene eller redusere kapitalen. For å redusere bundet kapital kan man selge anleggsmidler som ikke brukes, eller redusere varelager og utestående fordringer. Med andre ord; kvitte seg med død kapital.

Dette nøkkeltallet vil variere fra bransje til bransje, og det er dermed svært bransjeavhengig hva som er bra eller dårlig omløpshastighet.

2.1.4.3 Resultatgrad

Resultatgraden viser forholdet mellom nettoresultatet og driftsinntektene i perioden. Den viser hvor mye som er tjent på hver krone som er omsatt i perioden. Resultatgraden forteller oss altså hvor mye hver krone omsatt kaster av seg av resultat.

$$\text{Resultatgrad} = \frac{(\text{Driftsresultat} + \text{Finansinntekter}) * 100\%}{\text{Driftsinntekter (omsetning)}}$$

Det er ønskelig at denne skal være så høy som mulig. Resultatgraden måler lønnsomheten i bedriften i forhold til salget, og den kan dermed bedres ved å øke inntektene eller redusere kostnadene. (Kristoffersen, 2016).

2.1.4.4 Egenkapitalrentabilitet

Egenkapitalrentabiliteten viser avkastningen på eiernes investering i bedriften (Kristoffersen, 2016). Den forteller oss noe om bedriftens evne til å skape overskudd, inntjening eller inntjeningsevne. Altså er hensikten å finne ut hvor stor andel av resultatet som tilfaller egenkapitalen. Denne informasjonen er ofte av interesse for eierne eller investorer som skal kjøpe eierandeler i bedriften. Nøkkeltallet beregnes av resultatet både før og etter skatt.

$$\text{Egenkapitalrentabilitet før skatt} = \frac{\text{Ordinært resultat før skatt} * 100\%}{\text{Gjennomsnittlig egenkapital}}$$

$$\text{Egenkapitalrentabilitet etter skatt} = \frac{\text{Ordinært resultat} * 100\%}{\text{Gjennomsnittlig egenkapital}}$$

2.2 Strategisk analyse – SWOT

Å gjennomføre en strategisk analyse innebærer for en bedrift å innhente informasjon om både interne og eksterne forhold som har betydning for bedriften, for så å analysere og ta nytte av denne informasjonen i utvikling av virksomheten.

SWOT-analysen er en strategisk analyse hvor bokstavene i navnet symboliserer de ulike områdene bedriften skal fokusere på. Strengths (styrker), weaknesses (svakheter), opportunities (muligheter) og threats (trusler). De to første går på å kartlegge styrker og svakheter internt i bedriften, imens de to siste innebærer en analyse av omgivelsene til bedriften med de mulighetene og truslene som finnes der (Vikøren, 2020).

Hovedformålet med å gjennomføre en slik analyse er nettopp å finne ut hva bedriften er god på og hva den bør gjøre annerledes og/eller fokusere på fremover for å nå sine mål. Analysen vil være til god hjelp når en skal finne ut hva slags posisjon bedriften innehar i markedet, og hvilke strategier som kan synes å være effektive for at bedriften skal kunne nå sine mål.

Ved gjennomføring av en SWOT-analyse gjelder det for bedriften å passe på å holde kategoriene adskilt, slik at en virkelig får frem de ulike områdene hver for seg. Det er for eksempel lett å forveksle en sterk side med en mulighet. En SWOT-analyse er ikke en strategi, men et strategisk

verktøy som gjerne kan lede frem til utvikling av nye strategier, hvilket også er viktig å ha i bakhodet (Brudvik, 2016).

3. Metode

3.1 Problemstilling:

Hvordan har lønnsomheten til Børstad Transport AS utviklet seg fra 2017-2019, og hva kan være mulige årsaker til denne utviklingen?

Problemstillingen avgrensner hva vi skal fokusere på. Temaet for problemstillingen er regnskapsanalyse, der vi eksplisitt har valgt å fokusere på utviklingen i lønnsomheten hos Børstad Transport AS. Problemstillingen er avgrenset i tid, mellom 2017 og 2019, og begrenset til Børstad Transport AS. Lønnsomheten måles med nøkkeltall fra regnskapsanalysen, som sammenlignes med tall fra transportbedriften Veglo AS, for å kunne gi en bedre indikasjon på om nøkkeltallene er tilfredsstillende/normale for bransjen. Veglo AS er valgt grunnet deres likheter med Børstad Transport AS når det gjelder tjenester som tilbys, bransjetilhørighet, størrelse, type selskap og geografisk beliggenhet. Vi har valgt å benchmarke for å kunne gi en mer objektiv vurdering av resultatene av lønnsomhetsanalysen, og for å kunne gi et mer helhetlig bilde av hvordan lønnsomheten hos Børstad Transport AS er og har utviklet seg.

3.2 Valg av undersøkelsesdesign

Når problemstillingen er konkretisert, må vi finne det undersøkelsesopplegget som er best egnet til å belyse problemstillingen. Undersøkelsesdesignet er altså en overordnet plan som forteller hvordan problemstillingen skal belyses og besvares. Dette har betydning for undersøkelsens gyldighet.

Vi har valgt et intensivt opplegg, hvor vi går i dybden i én enhet, Børstad Transport AS, for å se på utviklingen i lønnsomheten deres over tre år. Et intensivt opplegg retter seg mot å få en detaljert og grundig forståelse av virkeligheten som den er, hvordan den oppfattes, og hvordan ting henger sammen. Intensive design er velegnet til å belyse problemstillinger der vi er interessert i dybde og nyanser (Jacobsen, 2016).

Problemstillingen vår legger videre opp til en case-studie. Dette er en inngående studie av en eller noen få undersøkelsesenheter (Jacobsen, 2016). Casestudier konsentrerer seg om én undersøkelsesenhet som er avgrenset i både tid og rom. Her har vi valgt å undersøke Børstad Transport AS over tre regnskapsår (2017-2019).

3.3 Innsamling av Data

Måten å samle inn data på varierer ut ifra hva slags problemstilling man ønsker å besvare. I vårt tilfelle, hvor hovedfokuset er på BAS og deres utvikling i lønnsomhet, har vi benyttet oss av typiske kvalitative datainnsamlingsmetoder.

Når det gjelder teori har vi hovedsakelig benyttet oss av lærebøker for å få med det teoretiske grunnlaget som trengs i oppgaven. Videre er regnskap- og balansetallene hentet fra proff.no, samt at vi har fått tallene for 2019 direkte fra Daglig leder i BAS ettersom disse enda ikke er offentliggjort (per tidlig i februar 2020). Bakgrunnen for å likevel inkludere 2019 er at Børstad Transport har hatt en stor økning i resultatet fra 2018 til 2019, hvilket gjør dette til et interessant år å ha med i analysen.

Nøkkeltallene som er brukt i oppgaven er valgt ut ifra hva som best beskriver lønnsomheten til bedriften, for videre å kunne besvare problemstillingen vår så godt som mulig. I tillegg har vi benyttet oss av regnskapstallene til Veglo AS som benchmark. Hensikten med å benchmarke er å gi et bedre bilde av hvordan en bedrift gjør det gjennom å sammenlikne bedriftens tall med andre. Det er mulig å gjøre dette internt ved for eksempel å sammenligne en avdeling med en annen, eller eksternt ved å sammenlikne med en konkurrent, slik vi har valgt å gjøre det. Ved å sette avdelingers/konkurrenters tall opp mot hverandre er det lettere å se om det er noe som skiller seg ut ved nøkkeltallene til bedriften. Vi fant selv frem til Veglo AS da vi undersøkte hvilke bedrifter som var aktuelle å sammenlikne med. I tillegg spurte vi daglig leder i BAS da vi intervjuet han om han hadde noen forslag til benchmark, og hva han eventuelt tenkte om å sammenligne BAS med Veglo AS. Her fikk vi bekreftet at Veglo AS driver med mye av det samme som BAS, og at de var en god kandidat å velge for sammenligning. Basert på dette falt altså valget på Veglo AS til benchmark i denne oppgaven.

I forbindelse med oppgaven har vi også gjennomført et åpent intervju med daglig leder (som også er økonomiansvarlig) i BAS for å få mer utfyllende og relevant informasjon om bedriftens historie, oppbygging, forretningsområder og utvikling. I forkant av intervjuet skrev vi ned en enkel intervjuguide med temaer vi ønsket informasjon om. Daglig Leder ga en utfyllende presentasjon om bedriften, før vi fikk anledning til å stille våre spørsmål. I tillegg tok vi, med samtykke fra daglig leder lydopptak av intervjuet slik at vi hadde mulighet til å gå tilbake til

informasjonen i ettertid. Dette er en klar fordel da det er enkelt å glemme/miste en del informasjon om man kun tar notater for hånd underveis i intervjuet.

3.4 Validitet og Reliabilitet

I denne delen av oppgaven vil vi reflektere omkring valgene vi har tatt underveis i skriveprosessen, og hvorvidt oppgaven kan anses for å være gyldig og pålitelig.

3.4.1 Validitet (gyldighet)

Oppgavens validitet handler om hvorvidt resultatene som fremkommer oppfattes som riktig, altså hvorvidt det er samsvar mellom virkeligheten og vår beskrivelse av denne virkeligheten.

3.4.1.1 Intern gyldighet

Først og fremst må det diskuteres hvorvidt vi har fått tak i de riktige kildene og om disse kildene gir riktig informasjon. Regnskap for 2017 og 2018 er sekundærdata hentet fra proff.no, dette er offisielle og offentlige tall en må anse for å være valide. Det er en andrehåndskilde, men dataene er samlet inn til samme formål som det vi bruker dataene til. Tallene for 2019 er derimot ikke offentliggjort enda (per 04/03/2020), hvilket betyr at vi har fått disse direkte fra BAS, og at de ikke er ferdig revidert. Dette gjør at vi må ta høyde for at det kan finnes feil i tallene som gjør at våre konklusjoner i verste fall kan være noe misvisende, men tallene er dog stort sett ferdig revidert, og det er ikke grunn til å tro at det foreligger feil i tallmaterialet for 2019. Sammen med tallene for 2019 fikk vi tilsendt fullstendige tall for 2018. Her oppdaget vi at det var forskjell på blant annet hva som var oppgitt som kortsiktig og langsiktig gjeld, sammenliknet med tallene på proff.no. Vi tok utgangspunkt i tallene fra proff.no for 2018, da disse er de offisielle, ferdigreviderte tallene. Det er dog viktig å poengtere at balansen for 2019 går opp, hvilket var vårt minstekrav for å kunne benytte tallene vi mottok direkte fra BAS.

Når det kommer til informasjonen om bedriften og dataene som er benyttet i SWOT-analysen har vi hovedsakelig benyttet oss av informasjonen vi fikk fra daglig leder. Daglig leder må kunne anses som en person med god kunnskap om bedriften og deres marked. Ved innsamling av informasjon til SWOT-analysen stilte vi daglig leder spørsmål omkring bedriftens styrker, svakheter, muligheter og trusler. Dette er informasjon vi kun fikk fra denne ene kilden. Det er rimelig å anta at daglig leder kjenner bedriftens egenskaper, men en kan stille spørsmålstegn ved hvorvidt for eksempel alle svakheter ble lagt på bordet.

Tallene vi har hentet inn er som de er, og det hadde ikke spilt noen rolle når i prosessen vi hentet de inn, med unntak av tallene for 2019 som muligens hadde vært ferdig revidert i slutten av mars/april. Intervjuet med daglig leder ble gjennomført når vi var godt i gang med oppgaven, og visste hva slags informasjon vi hadde behov for. Dette er hovedsakelig positivt fordi vi hadde god oversikt over hva vi var ute etter, men kan også ha gjort oss blinde for sentral informasjon utenom den vi så for oss at vi trengte. En del av informasjonen vi benyttet kom fra daglig leder uten spørsmål fra oss, gjennom presentasjonen han holdt om bedriften. Dette legger mindre føringer på informasjonen kontra når vi som intervjuere stiller forhåndsformulerte spørsmål, hvilket er positivt for gyldigheten til informasjonen som kommer frem.

3.4.1.2 Ekstern gyldighet

Når det gjelder den eksterne gyldigheten er det ikke noe mål med denne oppgaven å kunne generalisere, og dette er derfor ikke relevant å kommentere ytterligere.

3.4.2. Reliabilitet (pålitelighet)

En kritisk drøfting av påliteligheten til oppgaven innebærer å reflektere omkring hvorvidt det er trekk ved undersøkelsen som skaper de resultatene vi kommer frem til.

Intervjuet vi gjorde med daglig leder ble gjennomført på bedriftens kontor, altså i trygge omgivelser for daglig leder. Det ble holdt en presentasjon, og et avslappet intervju som gikk for seg mer som en naturlig samtale. Dette ga gode muligheter for å få den informasjonen vi trengte, og det var heller ingen forstyrrelser på stedet som påvirket intervjuet.

Alle nøkkeltallene som er inkludert i oppgaven er regnet ut i Excel. Fokuset er på nøkkeltall som vi mener fanger opp både den økonomiske situasjonen og utviklingen over tid. I tillegg er det spesielt fokus på lønnsomhet, hvor nøkkeltallene derunder gir et godt bilde av lønnsomheten og derigjennom utviklingen i denne. Det kan ha forekommet regnefeil, men tallene er gjennomgått flere ganger, og noen av de er sjekket opp mot nøkkeltallene som er regnet ut på proff.no. Vi tok lydopptak av daglig leders presentasjon og intervju, hvilket er positivt for påliteligheten fordi vi har kunnet gå tilbake til alt som ble sagt. Dermed har vi minimert risikoen for at vi har glemt noe, eller for at vi skal ha misforstått noe på intervjutidspunktet.

Generelt er det en selvfølge at vi underveis i prosessen har vært nødt til å velge bort en del informasjon for å holde oss til det vi ser på som aller mest relevant for å belyse vår

problemstilling og for å begrense kompleksiteten. Dette kan være en svakhet, da det helt sikkert finnes mye informasjon som er utelatt og som kunne vært med i oppgaven for å belyse problemstillingen ytterligere.

4. Empiri/analyse

Til nå har vi tatt for oss litt om virksomheten Børstad Transport AS, og gjennomgått det teoretiske fundamentet som den videre analysen bygger på. Vi har også beskrevet de strategiske analyseverktøyene vi ønsker å bruke for å belyse problemstillingen.

Her vil vi videre presentere og analysere funnene, og gå inn i selve analysen av lønnsomheten til Børstad Transport AS, som vil føre oss nærmere et svar på problemstillingen. Det første vi tar for oss i analysedelen vil være en regnskapsanalyse av valgte nøkkeltall, med hovedfokus på lønnsomhet, som er basert på presentasjonen i teorikapittelet. Videre vil vi foreta en benchmarking, hvor vi sammenligner Børstad Transport AS sin lønnsomhet med lønnsomheten til deres nærmeste konkurrent, Veglo AS. Helt avslutningsvis i analysedelen gjennomfører vi en strategisk SWOT-analyse av Børstad Transport AS sine styrker, svakheter, muligheter og trusler.

4.1 Regnskapsanalyse - Børstad Transport AS

4.1.1 Likviditet

Likviditet er et uttrykk for evnen til å kunne betale for sine kortsiktige forpliktelser. Fokuset er på betalingsevnen på kort sikt, i motsetning til *soliditet* som fokuserer på langsiktig betalingsevne og evnen til å tåle tap (Tellefsen og Langli, 2010). I det følgende vil vi analysere BAS sin likviditet gjennom å se på deres likviditetsgrad 1 og 2.

Nøkkeltall:	2019	2018	2017
Likviditetsgrad 1	1,62	1,34	1,47
Likviditetsgrad 2	1,58	1,31	1,41

Tabell 1: Likviditet (BAS)

4.1.1.1 Likviditetsgrad 1

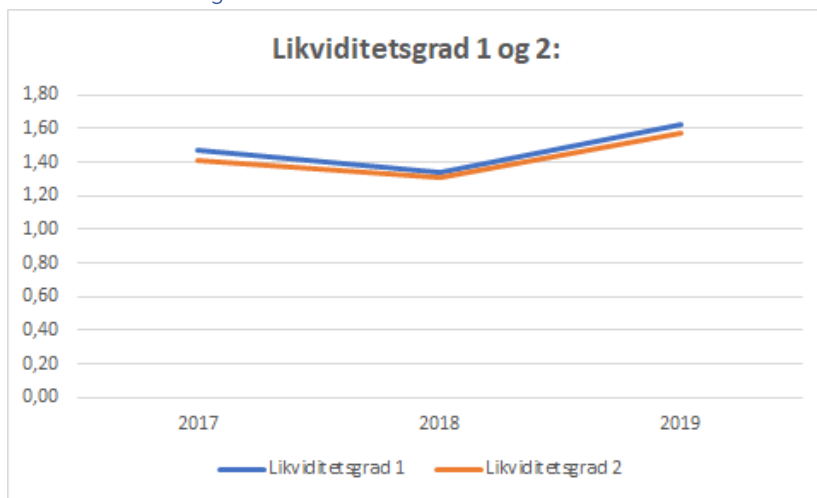


Diagram 1: Likviditetsgrad 1 og 2 (BAS)

Av Diagram 1 kommer det frem at likviditetsgrad 1 er nokså jevn for BAS, men med en svak nedgang fra 2017 til 2018 før den stiger igjen fra 2018 til 2019. For samtlige år er likviditetsgrad 1 større enn 1, hvilket er ønskelig og bra, og indikerer at BAS forventer at årets kontantstrøm inn vil være større enn kontantstrømmen ut, noe som åpenbart er positivt (Tellefsen og Langli, 2010).

Fra 2017 til 2018 økte BAS sine omløpsmidler med ca. 6 millioner, mens deres kortsiktige gjeld steg med omkring 7,1 millioner. En større økning i nevner enn i teller forklarer hvorfor LG 1 har gått ned fra 1,47 til 1,34. Fra 2018 til 2019 falt den kortsiktige gjelden langt mer enn omløpsmidlene økte, hvilket forklarer den synlige stigningen i likviditetsgrad 1 fra 1,34 til 1,62. Det er svært positivt for bedriften med en slik reduksjon i kortsiktig gjeld, da kortsiktig gjeld kan by på utfordringer likviditetsmessig.

4.1.1.2 Likviditetsgrad 2

Når det gjelder likviditetsgrad 2, er det tydelig at utviklingen likner på utviklingen i likviditetsgrad 1. Vi ser imidlertid at likviditetsgrad 2 er noe lavere, men forskjellen er svært liten.

BAS har hatt en reduksjon i varelageret på omkring 180 000 fra 2018 til 2019, omløpsmidlene har som nevnt økt betraktelig og kortsiktig gjeld er kraftig redusert. Dette forklarer forbedringen i likviditetsgrad 2 fra 1,31 til 1,58. Varelager-reduksjonen er relativt beskjedent, hvilket er med på

å forklare hvorfor likviditetsgrad 2 ligger såpass nær likviditetsgrad 1 (forskjellen mellom de to tallene er at LG2 er fratrukket varelageret)

Det er vanskeligere å si noe om hvilket nivå denne bør ligge på (Tellefsen og Langli, 2010).

Normen er dog at likviditetsgrad 2 bør være større enn 1, hvilket den er i dette tilfellet. For å få et bedre bilde av hvorvidt BAS har en god likviditetsgrad 2 er det nyttig å sammenlikne med andre i bransjen.

4.1.2 Finansiering

Finansiering handler om anskaffelse av kapital til bedriftens anlegg og drift, eller til bestemte investeringer/aktiviteter. I det følgende vil vi se på hvordan BAS finansierer sine eiendeler gjennom å analysere utviklingen i deres finansierungsgrad 1 (og delvis 2) samt utviklingen i deres arbeidskapital.

Nøkkeltall:	2019	2018	2017
Finansierungsgrad 1	0,78	0,84	0,82
Finansierungsgrad 2	1,62	1,34	1,47
Arbeidskapital	19 796 482	12 308 000	13 482 000

Tabell 2: Finansiering (BAS)

4.1.2.1 Finansierungsgrad 1

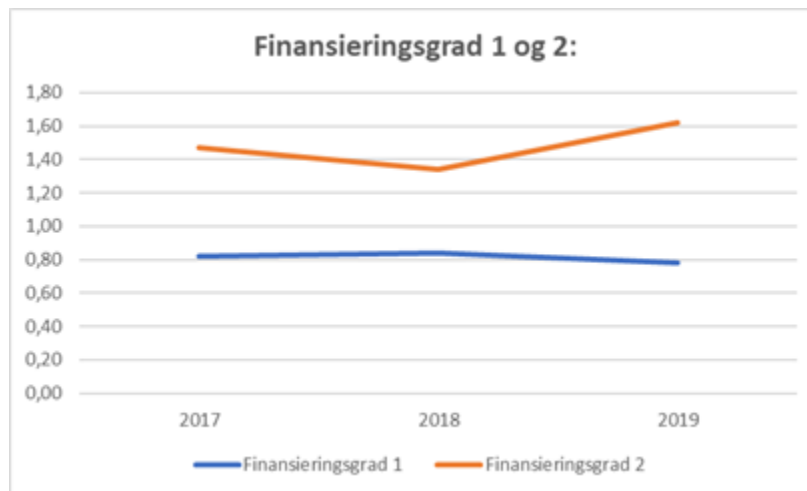


Diagram 2: Finansierungsgrad 1 og 2 (BAS)

Finansierungsgrad 1 sier noe om hvordan BAS finansierer sine eiendeler, mer presist i hvilken grad anleggsmidlene er *langsiktig* finansiert. Som vi ser av den blå kurven i diagram 2, er utviklingen i finansierungsgrad 1 stabil. Nedgangen fra 2018 til 2019 tilsier at en større andel av

anleggsmidlene er langsiktig finansiert i 2019 kontra tidligere år, noe som er positivt for bedriften. Det er ønskelig at finansieringsgrad 1 skal ligge under 1, hvilket den hos BAS gjør i alle de tre årene vi ser på. Dette er ønskelig fordi det vil kunne gi bedriften betalingsproblemer dersom deler av deres langsiktige eiendeler (anleggsmidler) er finansiert med kortsiktig kapital.

4.1.2.2 Finansieringsgrad 2

Finansieringsgrad 2 viser forholdet mellom omløpsmidler og kortsiktig gjeld, og er altså identisk med likviditetsgrad 1. Her er imidlertid fokuset på finansiering fremfor likviditet, og vi vil kort kommentere tallene i lys av dette.

Tallene kommenterte vi i avsnittet om likviditetsgrad 1, men vi ser en svak nedgang fra 2017 til 2018, og en svak økning fra 2018 til 2019. I alle tre årene er tallet større enn 1, og indikerer at deler av omløpsmidlene også er finansiert med langsiktig kapital (Tellefsen og Langli, s. 707). Dette er ønskelig og positivt.

4.1.2.3 Arbeidskapital



Diagram 3: Arbeidskapital (BAS)

Arbeidskapitalen er omløpsmidler fratrukket kortsiktig gjeld, og den viser hvor mye av omløpsmidlene som er finansiert med langsiktig kapital, eller hvor mye som er igjen etter at man har betalt sine kortsiktige forpliktelser. Av Diagram 3 ser vi at BAS hadde en svak nedgang i arbeidskapitalen fra 2017 til 2018, før den økte markant i 2019. Det er naturlig at en økende omsetning øker behovet for arbeidskapital, og ettersom at BAS' omsetning økte i 2019 er det

logisk med en også økende arbeidskapital. Omsetningen økte imidlertid også fra 2017 til 2018, men her gikk arbeidskapitalen ned.

Nok en gang er det store forskjeller mellom bransjer, og det er vanskelig å fastslå hva arbeidskapitalen *bør* være. Likevel bør den, kall det et minstekrav, være *positiv* fordi det er ønskelig at deler omløpsmidlene også er langsiktig finansiert (Tellefsen og Langli, 2010). Vi ser at BAS har en positiv arbeidskapital gjennom hele perioden 2017 til 2019.

For å lettere sammenlikne arbeidskapitalen er det ikke uvanlig å beregne den som prosent av omsetningen. BAS har en arbeidskapital i prosent av omsetningen fra 2017-2019 på henholdsvis 6,7%, 5,6% og 8,7%.

4.1.3 Soliditet

Soliditeten sier noe om Børstad Transport AS sin evne til å tåle tap. Egenkapitalandel, gjeldsgrad og rentedeckningsgrad beskriver bedriftens soliditet. Med god soliditet står bedriften sterkere mot eventuelle tilbakeslag og tap.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Egenkapitalandel	34,54 %	26,43 %	27,20 %
Gjeldsgrad	1,89	2,78	2,68
Rentedekningsgrad	14,07	7,06	3,68

Tabell 3: Soliditet (BAS)

4.1.3.1 Egenkapitalandel



Diagram 4: Egenkapitalandel (BAS)

Egenkapitalandelen viser forholdet mellom egenkapital og total kapital i prosent, altså hvor stor andel av bedriftens eiendeler som er finansiert med egne midler. Det er positivt med høy egenkapitalandel. I BAS sitt tilfelle har egenkapitalandelen økt fra 27,20% i 2017 til 34,54% i 2019. Da egenkapitalandelen har en positiv utvikling, vil det si at egenkapitalen har økt mer enn total kapitalen. Ifølge Kristoffersen (2014) bør egenkapitalandelen ligge rundt 30-35%. BAS har i 2019 nådd dette «målet».

4.1.3.2 Gjeldsgrad

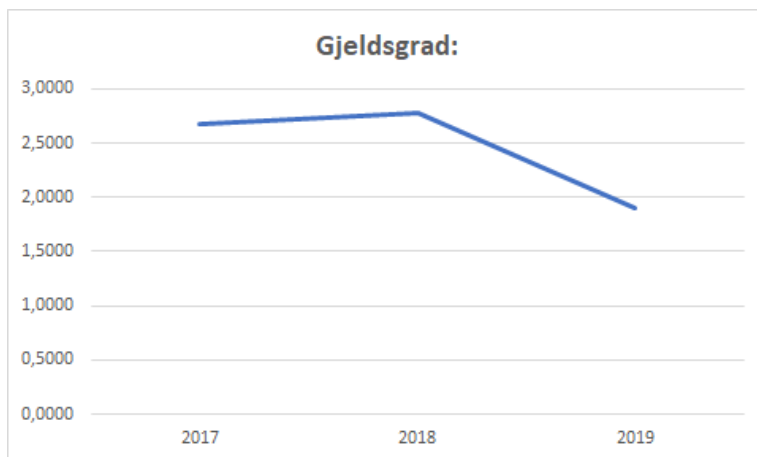


Diagram 5: Gjeldsgrad (BAS)

Gjeldsgraden viser forholdet mellom kapital som er finansiert av utenforstående, og kapital som er finansiert av eierne (Kristoffersen, 2016). Gjeldsgraden bør være så lav som mulig, og i BAS sitt tilfelle har gjeldsgraden en positiv utvikling da den har sunket fra 2,68 i 2017 til 1,89 i 2019. Gjeldsgraden økte i 2018 til 2,78, og nådde da sitt høyeste punkt i løpet av de 3 årene. Gjeldsgraden gikk ned til 1,89 i 2019, hvilket er et mer tilfredsstillende nivå.

4.1.3.3 Rentedeckningsgrad

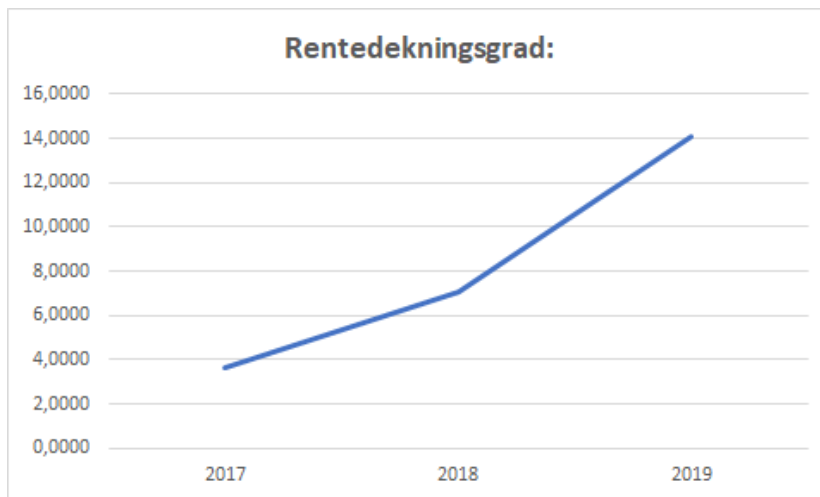


Diagram 6: Rentedeckningsgrad (BAS)

Rentedekningsgraden viser evnen til å påta seg økte renteforpliktelser med bedriftens lønnsomhetsnivå i dag, altså om BAS er i stand til å betale sine rentekostnader ved forfall. Dersom bedriften er lønnsom, er rentedekningsgraden høy. Dersom nøkkeltallet er under 1, går bedriften med underskudd. Rentedekningsgraden til BAS har hatt en positiv utvikling, fra 3,68 i 2017 til 14,07 i 2019. Økningen skyldes økt resultat før skatt i 2019, i tillegg til redusert rentekostnad i samme år.

4.1.4 Lønnsomhet

Lønnsomhet er ofte den viktigste og mest vektlagte delen i regnskapsanalysen. For at en bedrift skal overleve på lang sikt må dens lønnsomhet være tilstrekkelig, og en vurdering av inntjeningen til bedriften og deres evne til å tjene penger blir av stor interesse for eierne.

Når man skal vurdere lønnsomheten til en bedrift er det vanlig å vurdere dette blant annet ved en analyse av total kapitalrentabiliteten. Som nevnt under lønnsomhet i teorikapittelet kan total kapitalrentabiliteten dekomponeres til kapitalens omløpshastighet og resultatgraden, noe som gjør at vi kan vurdere lønnsomheten med hensyn til både inntekter, kostnader og investeringer.

Videre ser vi på lønnsomheten til eierne, gjennom egenkapitalrentabiliteten, som viser avkastningen på eiernes investering i bedriften.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Totalkapitalrentabilitet	11,57 %	4,30 %	3,07 %
Totalkapitalens omløpshastighet	1,94	2,02	1,92
Resultatgrad	5,97 %	2,13 %	1,60 %
Egenkapitalrentabilitet f.skatt	35,66 %	12,65 %	7,88 %
Egenkapitalrentabilitet e.skatt		9,74 %	5,97 %

Tabell 4: Lønnsomhet (BAS)

4.1.4.1 Totalkapitalrentabilitet



Diagram 7: Totalkapitalrentabilitet (BAS)

Totalkapitalrentabiliteten måler en bedrifts avkastning på den totale kapitalen. Endringer i dette nøkkeltallet skyldes variasjon i bedriftens driftsresultat, inntekter tilknyttet finans og gjennomsnittlig total kapital. Jo høyere total kapitalrentabilitet bedriften har, jo mer avkastning har de på eiendelene. Det er ønskelig at total kapitalrentabiliteten skal være så høy som mulig. Ved å regne ut dette får man en indikasjon på hvor bra Børstad Transport AS har drevet i perioden.

Hva som avgjør om dette nøkkeltallet er bra eller dårlig, må avgjøres ut fra risikoen ved virksomheten, og bør ikke være lavere enn risikofri rente med tillegg for risiko. Et rimelig nivå er på 10-15%, mens gjennomsnittlig total kapitalrentabilitet i norske aksjeselskaper i 2014 var på 6,3% (Kristoffersen, 2016).

BAS har i 2019 en total kapitalrentabilitet på 11,57%, noe som betyr at hver investert krone i 2019 har gitt en avkastning på 11,57%. Dette anses som en meget god total kapitalrentabilitet, og

vil si at BAS har drevet virksomheten lønnsomt dette året. Avkastningen var betydelig dårligere i 2017 og 2018, henholdsvis på 3,07% og 4,3%, men har fortsatt hatt en liten økning på 1,23 prosentpoeng. Den svake økningen fra 2017 til 2018 skyldes at både driftsresultatet, finansinntekter og totalkapitalen har hatt en liten økning, men driftsresultatet har økt mer enn totalkapitalen. Frem til 2019 har totalkapitalrentabiliteten økt med betydelige 7,27 prosentpoeng. Økningen på 7,27 prosentpoeng skyldes hovedsakelig at driftsresultatet har økt. Driftsinntektene har økt betydelig mer enn driftskostnadene, som faktisk har hatt en liten reduksjon. Salgsinntektene, driftsresultatet og gj.sn. totalkapital har økt. Driftsresultatet har økt mer enn gj.sn. totalkapital, noe som fører til en økt totalkapitalrentabilitet fra 2018 til 2019. Ut fra regnskapet kan vi se at anleggsmidler har økt betydelig mer enn omløpsmidler, hvilket tyder på at økningen i TK kan henvises til investeringer i biler, containere og drivstofftanker. At Børstad Transport AS har hatt en økning i totalkapitalrentabiliteten indikerer at bedriften har blitt bedre til å utnytte sine økonomiske ressurser. Finansinntektene har vært ganske stabile disse årene, og de har dermed ikke gjort noe utslag.

For å nærmere studere den drastiske økningen i avkastningen på totalkapitalen gjennom perioden, kan vi se på utviklingen av resultatgraden og totalkapitalens omløpshastighet.

4.1.4.2 Resultatgrad



Diagram 8: Resultatgrad (BAS)

Resultatgraden viser hvor mye hver krone omsatt kaster av seg av resultat, altså hvor mye som er tjent på hver krone som er omsatt i perioden. Størrelsen på resultatgraden varierer med driftsresultat, finansinntekter og driftsinntekter. Jo høyere resultatgrad, jo mer sitter selskapet

igjen med fra driften. Det er ønskelig at denne skal være så høy som mulig. Resultatgraden måler lønnsomheten i bedriften i forhold til salget, og den kan dermed bedres ved å øke inntektene eller redusere kostnadene (Kristoffersen, 2016). Økning av inntektene kan skje for eksempel ved å sette opp salgsprisen, eller selge flere enheter av hver vare. Reduksjon av kostnadene kan gjøres ved en mer effektiv produksjon, eller bedre innkjøp, for å nevne tiltak.

Finansinntektene varierer lite i perioden, sett opp mot omsetning, og utviklingen er dermed et resultat av endring i salgsinntekter og kostnader. Salgsinntekten stiger mer enn kostnadene, hvilket gir høyere driftsresultat, som igjen gir høyere resultatgrad.

4.1.4.3 Totalkapitalens omløpshastighet

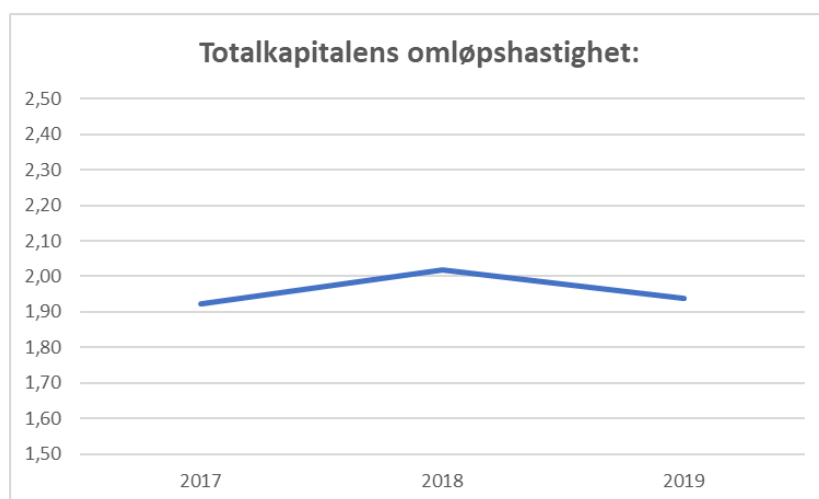


Diagram 9: Totalkapitalens omløpshastighet (BAS)

Kapitalens omløpshastighet sier noe om sirkulasjonen av kapitalen. En høy verdi her viser at kapitalen i bedriften utnyttes effektivt (Kristoffersen, 2016). Jo større verdi det er på dette nøkkeltallet, jo bedre er det. Dette er et viktig nøkkeltall da det gir indikasjoner på om det er «død kapital» i bedriften.

Hva som er gode og dårlige verdier her, er også svært bransjeavhengig. BAS er et transportselskap, med store lagerbygg, avansert utstyr og dyre kjøretøy, og vil dermed ha en mye høyere kapitalbinding i anleggsmidler enn f.eks. klesbutikker og dagligvarebutikker som har varer som omsettes hyppigere. På grunn av høyere kapitalbinding i anleggsmidler, vil de også ha en lavere omløpshastighet.

Kapitalens omløpshastighet avhenger av selskapets driftsinntekter og gjennomsnittlig total kapital. For Børstad Transport AS er total kapitalens omløpshastighet nokså stabil over hele perioden. I 2017 var total kapitalens omløpshastighet på 1,9231. Fra 2017 til 2018 steg nøkkeltallet med 0,0964. I denne perioden har både driftsinntektene og gjennomsnittlig total kapital steget. Årsaken til økningen i total kapitalens omløpshastighet er at driftsinntektene har steget mer enn gjennomsnittlig total kapital. Nøkkeltallet blir redusert med 0,082 fra 2018 til 2019. Dette kommer av at gjennomsnittlig total kapital har hatt en større økning enn driftsinntektene.

I dekomponeringen av total kapitalrentabiliteten kan vi se hva som tilsynelatende forårsaker endringen i total kapitalrentabiliteten. Det er resultatgraden som forklarer hvorfor den varierer såpass mye som tilfellet er her. Total kapitalens omløpshastighet er tross alt veldig stabil i perioden.

4.1.4.4 Egen kapitalrentabilitet

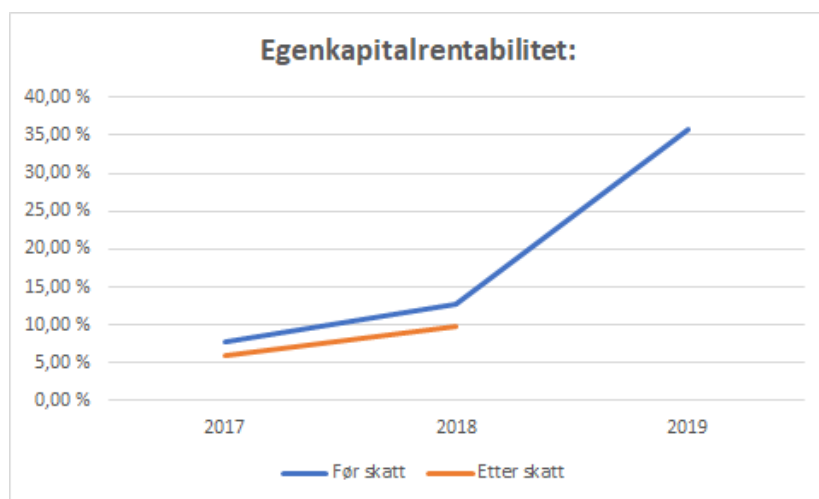


Diagram 10: Egen kapitalrentabilitet (BAS)

Egen kapitalrentabiliteten viser avkastningen på eiernes investering i bedriften (Kristoffersen, 2016). Hensikten er å finne ut hvor stor andel av resultatet som tilfaller egen kapitalen. Det er ønskelig at den er så høy som mulig. Vi har ikke regnskapstall for resultat etter skatt for 2019, på grunn av at regnskapet for 2017 ikke er fullstendig, men regner ut egen kapitalrentabilitet også etter skatt for årene 2017 og 2018.

Egenkapitalrentabiliteten har en positiv utvikling gjennom hele perioden. Fra 2017 til 2018 stiger den med 4,77%, fra 7,88% til 12,65%. Resultatet før skatt har økt mer en gjennomsnittlig egenkapital, som fører til at egenkapitalrentabiliteten stiger.

Videre stiger verdien fra 12,65% til hele 35,66%, altså en stigning på 23,01%. Dette skyldes en økning i resultatet som relativt sett overgår økningen i egenkapital. Finansinntektene og finanskostnadene har ikke gjennomgått noen markante endringer. Siden resultatet før skatt har steget mer enn gjennomsnittlig egenkapital, vil egenkapitalrentabiliteten stige. Det er med andre ord hovedsakelig de økte salgsinntektene som øker driftsresultatet, og som har ført til den positive utviklingen i egenkapitalrentabiliteten fra 2018-2019.

4.2 Benchmark – Veglo AS

Et naturlig videre steg fra regnskapsanalysen er å foreta en benchmarkinganalyse ved å sammenligne Børstad Transport AS med den utvalgte konkurrenten Veglo AS. Heretter kalt VAS.

Sammenligningen kan gjøres på ulike områder, men vi har valgt å fokusere på de økonomiske forholdene, da dette er med på å belyse lønnsomheten til Børstad Transport AS i forhold til en konkurrerende bedrift i samme bransje. Vi får dermed et bedre bilde av hvordan Børstad Transport AS sin lønnsomhet er i forhold til en av deres største konkurrenter.

Vi har her tatt utgangspunkt i de samme nøkkeltallene som under lønnsomhet i regnskapsanalysen, da dette er den mest vesentlige delen av analysen for å belyse problemstillingen vi har valgt. Videre har vi ikke tilgang til Veglo AS sitt regnskap for 2019, så sammenligningen foretas på bakgrunn av regnskapsårene 2017 og 2018.

Ved å gjennomføre en benchmark vil vi altså få bedre innsikt i hvor godt BAS presterer i forhold til Veglo, og får fram på hvilke områder BAS har forbedringspotensial.

4.2.1 Lønnsomhet

Vi har regnet ut de utvalgte nøkkeltallene (i Tabell 5 nedenfor) for å belyse lønnsomheten til Veglo AS, for så å kunne gjennomføre en sammenligning mellom de to selskapene for regnskapsperioden 2017-2018.

Nøkkeltall:	2018	2017
Totalkapitalrentabilitet	8,22 %	-0,55 %
Totalkapitalens omløpshastighet	2,01	1,84
Resultatgrad	4,08 %	-0,30 %
Egenkapitalrentabilitet f.skatt	99,04 %	-82,31 %
Egenkapitalrentabilitet e.skatt	76,81 %	-63,03 %

Tabell 5: Lønnsomhet (VAS)

4.2.1.1 Totalkapitalrentabilitet

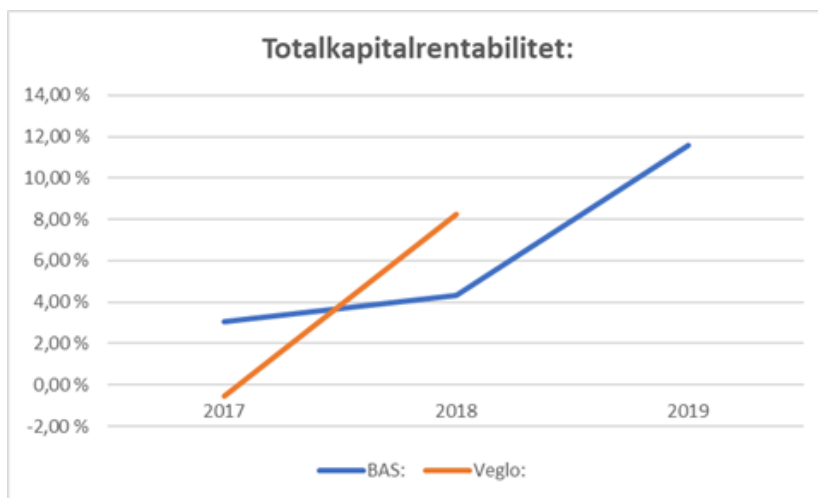


Diagram 11: Totalkapitalrentabilitet (Benchmark)

Det er ønskelig at totalkapitalrentabiliteten skal være så høy som mulig. Her ser vi at BAS I 2017 har en rentabilitet på 3,07% sammenlignet med VAS som har en negativ verdi på -0,55%. VAS har en rentabilitet på hele 3,62% lavere enn BAS. BAS hadde med andre ord langt mer avkastning på eiendelene sine enn VAS I 2017.

For regnskapsåret 2018 snur dette. Her har VAS sin totalkapitalrentabilitet steget til 8,22%, den skyter til værs, noe som følger av at driftsresultatet stiger med hele 6 469 000 kr, mens gjennomsnittlig totalkapital synker med 500 000 kr. Det vil si at teller stiger, mens nevner reduseres, slik at totalkapitalrentabiliteten får en kraftig økning. Finansinntektene holder seg meget stabile, og gir dermed ikke særlig mye utslag på nøkkeltallet her. BAS på sin side har bare hatt en stigning fra 3,07% til 4,30%. Sammenlignet har VAS nå en rentabilitet som er 3,92% høyere enn BAS.

Totalkapitalrentabiliteten viser en stor bedring i lønnsomhet for VAS, mens en svakere bedring for BAS. Som vi ser illustrert av grafen over, har BAS høyere avkastning enn VAS på den totale kapitalen i 2017, imens det er VAS som har brattest stigning og med det størst forbedring i 2018. Ser vi litt videre fremover på kurven til BAS, ser vi at den stiger kraftig, og de har igjen høyere avkastning på den totale kapitalen enn VAS hadde i 2018.

4.2.1.2 Resultatgrad

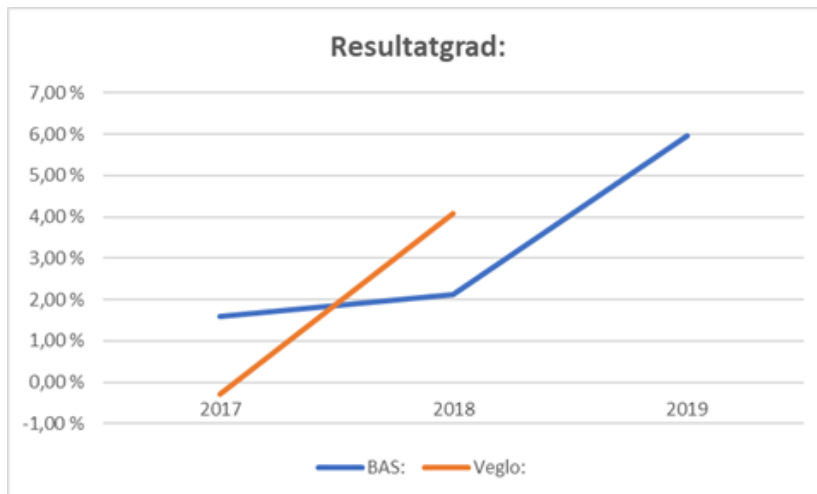


Diagram 12: Resultatgrad (Benchmark)

Å bruke resultatgraden for å sammenligne lønnsomhet mellom selskaper i samme bransje er svært nyttig. Dette fordi finansieringen av selskapet ikke tas med i beregningen av nøkkeltallet, og dermed er det lønnsomheten som blir sammenligningsgrunnlaget. Resultatgraden måler jo lønnsomheten i bedriften i forhold til salget.

Når vi ser på resultatgraden for de to selskapene, ser vi at BAS har en resultatgrad som er høyere enn VAS i 2017. Imens VAS i 2018 har hatt en betydelig økning i resultatgraden i forhold til BAS, og ender med 1,95% høyere resultatgrad enn konkurrenten. Dette kommer av at renteinntektene til VAS varierer lite i perioden sett opp mot omsetning, utviklingen er dermed et resultat av endring i salgsinntekter og kostnader. Endringen kommer med andre ord av at driftsresultatet har blitt sterkt forbedret, fra negativt til positivt.

Selv om VAS har den mest betydelige utviklingen, har begge selskapene hatt en positiv utvikling i perioden. Ser vi videre fremover til 2019, har BAS en økning i resultatgraden opp til hele 5,97%, noe som er bedre enn VAS i 2018.

4.2.1.3 Totalkapitalens omløpshastighet

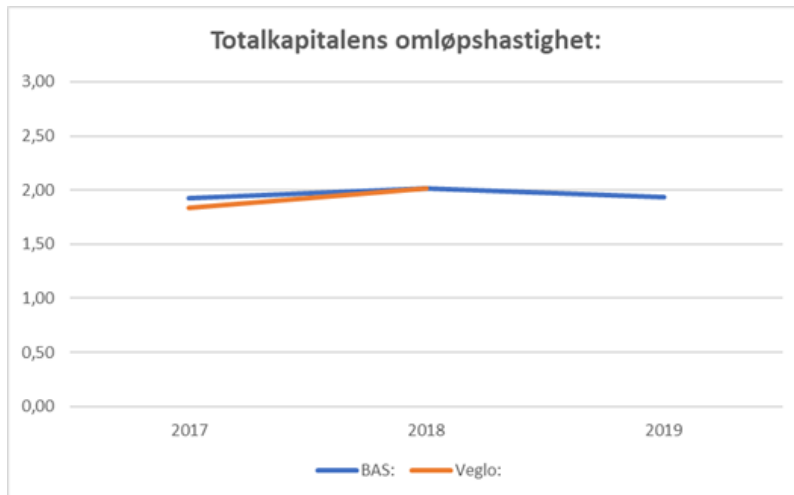


Diagram 13: Totalkapitalens omløpshastighet (Benchmark)

Veglo AS har fra 2017 til 2018 forbedret driftsinntektene sine med 13 204 000 kr, og gjennomsnittlig total kapital har økt med 500 000 kr. Forbedringen i total kapitalens omløpshastighet skyldes økningen i driftsinntekter.

BAS har økt total kapitalrentabiliteten fra 1,92 i 2017 til 2,02 i 2018. Dette skyldes en økning i driftsinntekter fra 2017 til 2018 på 15 363 000 kr i tillegg til en økning i gjennomsnittlig total kapital på 2 575 000kr. I 2019 har total kapitalrentabiliteten sunket til 1,94 tross en økning i driftsresultat på 9 112 000kr. Nedgangen skyldes en større økning i gjennomsnittlig total kapital på 9 276 000kr. Total kapitalrentabiliteten for Veglo og BAS ligger på samme nivå, altså omsettes total kapitalen noenlunde likt per periode.

4.2.1.4 Egenkapitalrentabilitet før skatt



Diagram 14: Egenkapitalrentabilitet f.skatt. (Benchmark)

Veglo AS sin egenkapitalrentabilitet før skatt har bedret seg betydelig fra $-82,31\%$ i 2017 til $99,04\%$ i 2018. Dette skyldes en vesentlig økning i resultat før skatt på 6 979 000 kr. BAS har ikke hatt like stor økning fra 2017 til 2018, men har økt fra $7,88\%$ til $12,65\%$. Forbedringen i egenkapitalrentabiliteten før skatt hos BAS skyldes en økning i resultat før skatt på om lag 1,5 millioner kroner. I 2019 hadde BAS en betydelig økning i egenkapitalrentabiliteten før skatt opp til $35,66\%$. Dette skyldes et svært forbedret resultat før skatt. Fra 2018 til 2019 opplevde BAS en økning på 9,2 millioner kroner.

4.2.1.5 Egenkapitalrentabilitet etter skatt



Diagram 15: Egenkapitalrentabilitet e.skatt. (Benchmark)

Egenkapitalrentabiliteten etter skatt har også blitt betydelig bedre for Veglo AS i 2018. Dette skyldes et svært forbedret ordinært resultat som har økt fra – 63,03% I 2017 til 76,81% i 2018. Ordinært resultat har økt med 5,4 millioner kr. BAS har derimot hatt en god økning fra 5,97% i 2017 til 9,74% i 2018. I BAS sitt tilfelle skyldes forbedringen en økning på rundt 1,1 millioner kr i ordinært resultat. Dermed har Veglo AS et høyere ordinært resultat enn BAS i 2018. Vi vet ikke videre utvikling da vi ikke har skattekostnad for 2019 hverken for Veglo AS eller BAS.

4.2.2 Oppsummering analyse

Per Arne Aasen, daglig leder hos BAS, påpekte under vårt intervju med han at mye av grunnen til et forbedret resultat før skatt de siste årene, er investeringer som først nå begynner å gi avkastning og effektivisering av transport. For VAS kan vi ikke uttale oss om bakgrunnen for den store forskjellen i resultat før skatt fra 2017 til 2018. Hva angår driftsinntekter ligger BAS et hestehode foran VAS, og har gjennomgående høyere inntekter sammenlignet med VAS, men begge bedriftene har en vesentlig økning fra 2015. Diagrammene under, diagram 16 og 17, er hentet fra Proff.no sin “sammenligning”- funksjon. Selv om dette er regnskapstall som ikke vi har benyttet tidligere i oppgaven, tar vi dem med for å illustrere utviklingen ytterligere.

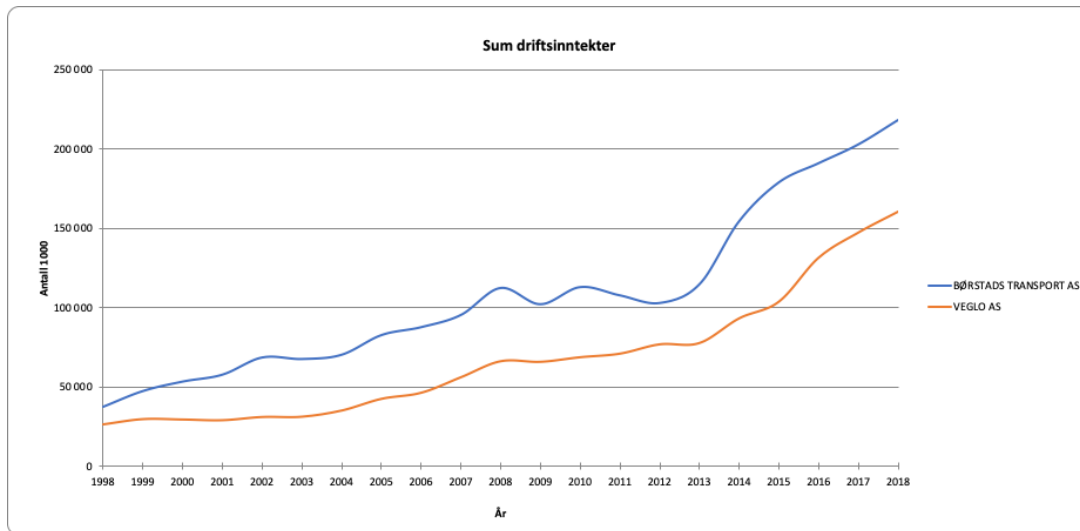


Diagram 16: Utvikling i driftsinntekter

Diagram 17 illustrerer utviklingen i totalkapitalrentabiliteten hos begge bedriftene. Her ser vi at de står relativt likt hva det gjelder lønnsomhet, selv om begge bedriftene har store svingninger i totalkapitalrentabiliteten.

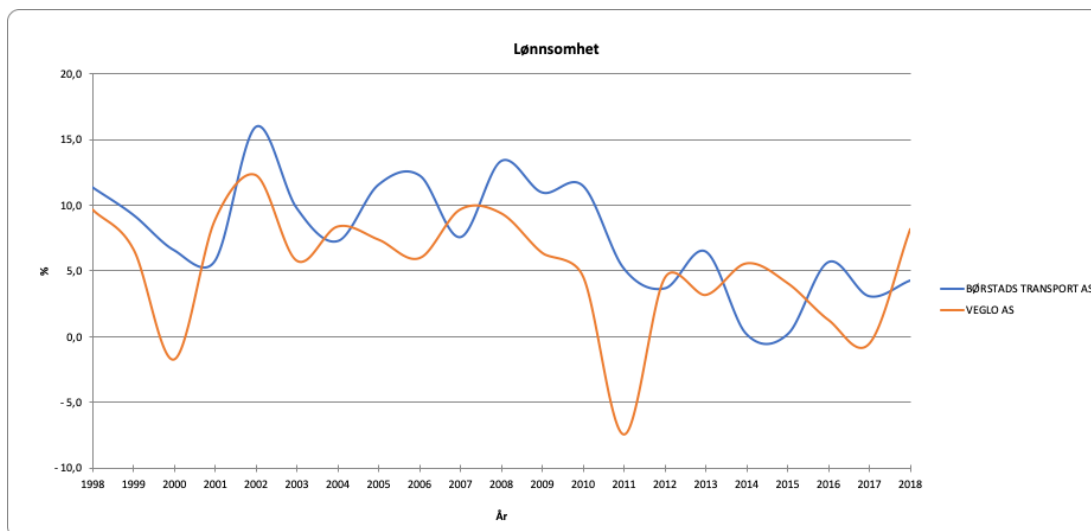


Diagram 17: Utvikling i lønnsomhet

4.3 SWOT-analyse

I den første delen av SWOT-analysen kartlegger vi styrker og svakheter internt i bedriften. I den siste delen av analysen undersøkes de eksterne omgivelser med de mulighetene og truslene som finnes der.

4.3.1 Styrker

BAS driver med transport innen flere kategorier: førtransport, langtransport, lokal transport, kran-transport, tank-transport, container-transport, slamsuging og henting av farlig avfall. Dette gir BAS mulighet til å ta flere varierte oppdrag, noe ikke alle transportselskap har mulighet/styrken til. BAS finner motsatte konjunkturer i arbeidsmengde innen transport og tjenester de tilbyr, og utnytter disse. Et eksempel på dette er at BAS kjører forbiler for felleskjøpet, et segment som har høysesong om vinteren, da dyr ikke kan beite utendørs. Om sommeren, når det er lavsesong for før, og den typen transport ikke trengs i like stor grad, brukes arbeidskraften til annen kjøring, for eksempel drivstoffkjøring for Shell (St1) ettersom antallet biler på norske veier øker, eller avfallshenting.

BAS har om lag 120 ansatte, og de kan tilby sine ansatte arbeid innen ulike segmenter. Dersom sjåførene ønsker å skifte for eksempel fra lang-transport til lokal-transport, er dette mulig innad i bedriften. BAS mener selv at det å være positiv til variasjon er en suksessfaktor både for bedrift og ansatt, da de utnytter sine ressurser maksimalt til enhver tid. Uten en slik holdning taper de

marked på sikt, og tryggheten for deres ansatte svekkes. Ved å være fleksible beholder BAS lojale ansatte som gjenspeiler deres verdier.

BAS sitt økende resultat viser at de også evner å tjene penger i en konkurransepreget bransje. I transportbransjen, spesielt innen farlig avfall, er det komplekst å operere grunnet høye inngangsbarrierer. Det kreves mye kompetanse og tilrettelegging i form av investeringer før en kan behandle for eksempel farlig avfall. Ved å innføre retningslinjer for kjøring, evner BAS å kutte ned på unødvendige kostnader og i tillegg å spare miljøet. De har innført et mål om maksimalt 10% tomgangskjøring. Nivået på tomgangskjøring da de innførte målet var 17%. Forskjellen på 10% og 17% er ca. 200 000 kr i året i drivstoffkostnader, kun ved å vri om tenningen når man forlater kjøretøyet. Unødig tomgangskjøring sparer også miljøet. Retningslinjer for å unngå småskader og feilfylling på produksjonsmidlene gjør at de kan spare opptil 700 000 kr. Når det gjelder kjørestil kan små endringer gjøre kjøringen mer økonomisk, og ved redusert dieselforbruk på transportmidlene med 2 desiliter per mil, utgjør dette også 700 000 kr i sparte kostnader.

Som en tommelfingerregel avskriver BAS alle investeringer/produksjonsmidler over 5 år. De jobber også med å kutte ut leasing. De siste leasingavtalene blir nedbetalt i løpet av 2022. Dette gjør BAS mer selvstendig, da de ikke trenger å være prisgitt av finansieringsselskap. Når de eier produksjonsmidlene, og de er ferdig nedbetalt er de ikke «avhengig» av konstant inntjening fra produksjonsmiddelet. Dermed kan de velge å la et produksjonsmiddel stå, istedenfor å inngå en avtale med for dårlig inntjening. Styrken overfor konkurrenter vil være at de ikke «må» ha inntjening på produksjonsmiddelet for å betale ned leasingen over mange år. Leasing av produksjonsmidler har vært/er normalt i transportbransjen da produksjonsmidlene er svært kostbare investeringer.

Som tidligere nevnt gikk BAS fra å lease anleggsmidler, til å eie de selv. Diagram 18 (nedenfor) illustrerer godt hvordan både BAS og VAS har økt sine eiendeler siden 1998.

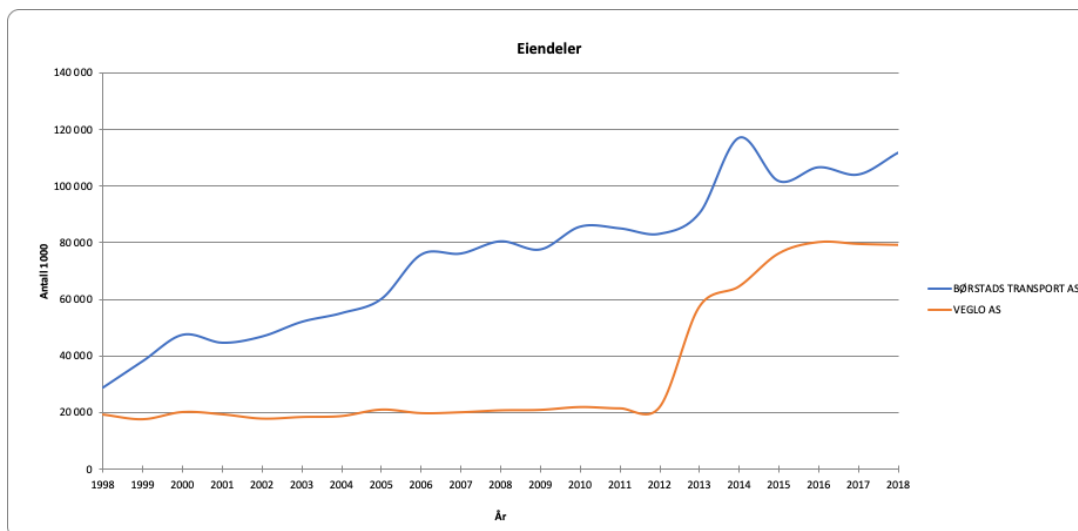


Diagram 18: Eiendeler

Sist, men ikke minst er BAS' transportmidler merket med «Fair Transport». «Fair Transport» er en forpliktende kvalitetsordning lansert av Norges Lastebileier-forbund (NLF), for å gjøre det lettere for kjøpere av transport å velge det sikreste og beste alternativet (Fair Transport, 2020). Et fair transport-merke forteller at lastebilsjåføren kjører trafiksikkert, utslippsvennlig og at bedriften tar ansvar med tanke på arbeidsvilkår. Dette er en klar fordel og et kvalitetsstempel for BAS å ha på sine kjøretøy.

4.3.2 Svakheter

En svakhet innad i BAS kan være mangel på sjåførere som ønsker å kjøre transport langdistanse. Disse sjåførene bor i lastebilen på ukesbasis, og det er ikke en veldig attraktiv jobb for den yngre garde som ønsker å etablere seg og stifte familie. Dermed er det vanskelig å rekruttere gode sjåførere til langtransport. Det kan generelt være en utfordring å finne gode sjåførere innen alle felt.

Med den veksten BAS har hatt de siste årene risikerer de også å vokse ut av plassen de befinner seg på. Det er begrensende ekspansjonsmuligheter på eksisterende tomt, da det er «fullt» på næringsområdet Sutterøya i Stjørdal.

BAS kan også ta feil angående prognoser i bransjen, og mengde oppdrag de får. Et eksempel er at BAS håper å få nye oppdrag når Hæhre/Nye Veier inntar Stjørdal for å bygge nye E6 Trondheim-Levanger. BAS ønsker og kan levere tilleggstenester til prosjektet.

Tilleggstjenestene er ikke lagt ut på anbud og er dermed ikke garantert BAS. Dette er ikke oppdrag de medregner i budsjetter, men kan likevel være en ekstra inntjening.

4.3.3 Muligheter

Med et stadig økende fokus på miljø, vil en av BAS sine muligheter være å satse tyngre på biodrivstoff. Sintef anser biodrivstoff som et lovende alternativ til dagens fossile drivstoff (Sintef, 2020). Etterspørselen etter biodrivstoff øker, og det er ikke utenkelig at myndighetene kommer med krav om bruk av biodrivstoff i for eksempel anleggsmidler (Miljødirektoratet, 2019). I dag er det krav om at selskaper som omsetter drivstoff må omsette 10 % som biodrivstoff (Produktforskriften, 2014). I tillegg foreligger det krav om at kollektivselskaper benytter biodrivstoff. Dette kravet ligger i anbudsdokumenter. BAS leverer biodrivstoff til AtB sine busser i Trondheim.

BAS er alltid på jakt etter gode løsninger og nye markeder. Et eksempel kan være Nye Veier/Hæhre som skal bygge ut E6 Trondheim-Levanger (Herredsvela, 2019, avsnitt 1). Her kan BAS være leverandør av tilleggstjenester.

I 2019 investerte og installerte BAS solcelleanlegg på taket av sine lokaler på Sutterøya i Stjørdal. Dette er det største solcelleanlegget NTE har levert per 16.09.2019, og anlegget vil produsere 110 000 KWh årlig. Anlegget styrker deres miljøvennlige profil i tillegg til at det sparer strømkostnader. De kommer til å utvide dette anlegget når planlagt nybygg blir satt opp på tomta. I perioder hvor BAS sitt strømforbruk er lavt, omsetter de overskuddsstrømmen de produserer.

4.3.4 Trusler

En trussel, men også en hjelpende hånd for transportbransjen er myndighetene, med avgiftspolitikker og miljørestriksjoner. Dersom myndighetene krever at en type transport skal foregå elektrisk, er spørsmålet om BAS klarer å omstille seg raskt nok

En annen trussel fra de eksterne omgivelsene er mulighetene til å inngå gode nok kontrakter. Transportbransjen er preget av kortsiktige avtaler. Høye inngangsbarrierer i form av kostbare investeringer gjør kortsiktige kontrakter problematiske for BAS. Å akseptere kortsiktige kontrakter med lite tilfredsstillende betaling, kan ofte åpne muligheter for forlengelse i etterkant.

Dette er en risiko en må være villig til å ta. Lengre og mer forutsigbare kontrakter vil gjøre tyngre investeringer mulig.

En konstant trussel vil være nye aktører med lik kompetanse som BAS, og som ønsker å jobbe med samarbeidspartnere/kunder BAS har i dag.

5. Konklusjon

Formålet med denne oppgaven har vært å undersøke hvordan lønnsomheten i Børstad Transport AS har utviklet seg fra 2017 til 2019. Vi ønsket å se nærmere på mulige årsaker til den økonomiske utviklingen. Vår problemstilling er: *Hvordan har lønnsomheten til Børstad Transport AS utviklet seg fra 2017-2019, og hva kan være mulige årsaker til denne utviklingen?* Ved å analysere nøkkeltall fra regnskapsanalysen og konkurranseforhold har vi forsøkt å besvare problemstillingen.

Gjennom SWOT-analysen konkluderes det med at BAS mest sannsynlig har et langvarig konkurransefortrinn. Dette begrunnes med at BAS sitt arbeid med langsiktige kontrakter vil lønne seg i lengden, da kortsiktige kontrakter ellers er norm i transportbransjen. BAS har også flere “ben å stå på” innen transportbransjen.

Børstad Transport AS ble benchmarket med en konkurrerende bedrift, Veglo AS, for å få et bedre bilde av lønnsomhetsutviklingen hos Børstad Transport AS. Vi tok for oss en lokal bedrift, på cirka samme størrelse og med rundt samme antall ansatte som BAS. Bedriftene leverer ganske like tjenester. Benchmarken viste at begge bedriftene har utviklet seg i samme positive retning, og noenlunde likt.

Våre analyser avdekker at Børstad Transport AS driver sin virksomhet lønnsomt. Den økende lønnsomheten de siste årene kan skyldes at tidligere investeringer begynner å gi avkastning i tillegg til et økt fokus på å redusere unødvendige kostnader.

Konklusjonen for denne oppgaven og svaret på vår problemstilling er at Børstad Transport AS i perioden 2017-2019 har hatt en svært positiv utvikling i lønnsomheten.

6. Referanseliste

Arbeidstilsynet (2018) *4/10 kontrollerte arbeidsgivere i transportbransjen mangler kontroll på sjåførenes arbeidstid*. Tilgjengelig fra: <https://www.arbeidstilsynet.no/nyheter/4-av-10-kontrollerte-arbeidsgivere-i-transportbransjen-mangler-kontroll-pa-sjaforenes-arbeidstid/>

(Hentet: 11. februar 2020).

Brudvik, M. (2016) *Strategisk analyse (SWOT-analyse)*. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/krd/kampanjer/ry/swot-analyse.pdf> (Hentet:

2.februar 2020).

Fair Transport (2020) *Om Fair Transport-programmet*. Tilgjengelig fra:

<https://fairtransport.no/For-transportkjoepere3#> (Hentet: 17.februar 2020).

Herredsvela, L. (2019) *Nye veier har signert kontrakt med Hæhre og Aas Jakobsen Trondheim*.

Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/nyheter/nyheter/nye-veier-har-signert-kontrakt-med-haehre-og-aas-jakobsen-trondheim/> (Hentet: 23.februar 2020).

Jacobsen, D.I. (2015) *Hvordan gjennomføre undersøkelser?.* 3.utg. Oslo: Cappelen Damm akademisk.

Kristoffersen, T. (2016) *Årsregnskapet – en grunnleggende innføring.* 5.utg. Bergen: Fagbokforlaget.

Kristoffersen, T. (2014) *Årsregnskapet – en grunnleggende innføring.* 4.utg. Bergen: Fagbokforlaget.

Miljødirektoratet (2019) *Salget av avansert biodrivstoff økte i fjor*. Tilgjengelig fra:

<https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2019/mai-2019/salget-av-avansert-biodrivstoff-okte-i-fjor/> (Hentet: 23. februar 2020).

Produktforskriften (2014) *Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter*. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-922/KAPITTEL_4#KAPITTEL_4 (Hentet: 23. februar 2020).

Sintef (2020) *Biodrivstoff*. Tilgjengelig fra: <https://www.sintef.no/biodrivstoff/> (Hentet: 21. februar 2020).

Tellefsen, J.T. og Langli, J.C. (2010) *Årsregnskapet*. 9.utg. Oslo: Gyldendal akademisk.

Vikøren, B.M. (2020) SWOT-Analyse, *Store Norske Leksikon*. Tilgjengelig fra:

<https://snl.no/SWOT-analyse> (Hentet: 2. februar 2020).

7. Vedlegg/appendix

7.2. Resultatregnskap Børstad Transport AS, 2018-2019

I Børstads Transport AS

Resultatregnskap med fjorårstall

Periode: 1 - 12/2019 NOK

Dato: 25.02.2020 15:26

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
	DRIFTSINNEKTER				
3002	Slamsugerarbeid	-18 213 586,59	-21 050 580,57	-18 213 586,59	-21 050 580,57
3004	Tankrens	0,00	-13 244,80	0,00	-13 244,80
3009	Frakt spesialavfall/destr.inntekt	-22 708 925,37	-20 926 380,48	-22 708 925,37	-20 926 380,48
3010	Innkjørt andre	-26 988 765,92	-25 273 048,52	-26 988 765,92	-25 273 048,52
3011	Innkjørt drivstoff	-13 778 678,88	-6 570 802,66	-13 778 678,88	-6 570 802,66
3015	Innkjørt Schenker	-27 602,00	-118 448,00	-27 602,00	-118 448,00
3017	Frakt/salg spillolje	-6 395 771,20	-5 974 467,20	-6 395 771,20	-5 974 467,20
3022	Batteriretur	-2 018 967,40	-1 744 864,20	-2 018 967,40	-1 744 864,20
3028	Olje Express	-683 017,00	-2 281 577,00	-683 017,00	-2 281 577,00
3029	Tømming oljeutskillere	-240 378,85	-143 065,33	-240 378,85	-143 065,33
3030	Innkjørt Felleskjøpet	-66 718 074,74	-65 861 396,02	-66 718 074,74	-65 861 396,02
3031	Leieinnt.cont./emballasje	-3 131 064,43	-2 726 617,01	-3 131 064,43	-2 726 617,01
3038	Innkjørt kranbiler	-823 864,65	-872 348,38	-823 864,65	-872 348,38
3040	Ecopro	-760 006,32	-652 141,45	-760 006,32	-652 141,45
3043	Innkj.truck/hjull./feiern.	-16 904,09	-4 915,00	-16 904,09	-4 915,00
3046	Transport spillolje/drivstoff	-1 018 133,79	-1 182 106,73	-1 018 133,79	-1 182 106,73
3050	Resin/tankrens/skumlegg	-804 110,00	-1 158 093,00	-804 110,00	-1 158 093,00
3052	Landbruksplast	-665 158,00	-262 997,00	-665 158,00	-262 997,00
3055	Salg drivstoff	-33 270 023,51	-34 228 072,18	-33 270 023,51	-34 228 072,18
3064	Salg.kantine	-7 299,00	-185 451,00	-7 299,00	-185 451,00
3065	Salg kantina (børstad bet	-258 551,43	-115 844,17	-258 551,43	-115 844,17
3080	Rabatt	176 999,31	180 767,47	176 999,31	180 767,47
3090	Innkjørt lpg avgpl	-9 773 129,86	-9 046 630,35	-9 773 129,86	-9 046 630,35
3110	Innkj.andre avg.fritt	-3 402 563,71	-2 295 821,44	-3 402 563,71	-2 295 821,44
3111	Innkj.spillolje avg.fritt	-2 892 781,00	-2 449 011,04	-2 892 781,00	-2 449 011,04
3112	Utbet. ref.olje	-2 150,00	-14 459,50	-2 150,00	-14 459,50
3122	Adm.avgift pliktig	95,20	0,00	95,20	0,00
3124	Tilleggsavgift pliktig	0,00	-12 959,10	0,00	-12 959,10
3201	Verkstedarbeid	-442 865,69	-746 686,00	-442 865,69	-746 686,00
3202	Vasking i hall	0,00	-4 200,00	0,00	-4 200,00
3206	Diesel	0,00	0,00	0,00	0,00
3207	Div. vid.fakturering	-187 001,92	-307 130,11	-187 001,92	-307 130,11
3208	Div varekjøp viderefrit	-30 434,00	-60 093,58	-30 434,00	-60 093,58
3222	Avg.fri slamsuger	-356,00	0,00	-356,00	0,00
3225	Salg brom avg.pl.	-577 796,89	-1 124 067,98	-577 796,89	-1 124 067,98
3226	Transport ee-avfall	-5 125 641,09	-3 941 495,73	-5 125 641,09	-3 941 495,73
3228	Utleie vedr. ee-avfall	0,00	195,00	0,00	195,00
3229	Renas	-866 553,64	-1 006 754,62	-866 553,64	-1 006 754,62
	Sum Salgsinntekter	-221 653 062,46	-212 174 807,68	-221 653 062,46	-212 174 807,68
3340	Provisjoner transport pliktig	186 100,60	269 559,25	186 100,60	269 559,25
3341	Provisjoner transport fritt	23 230,25	62 219,64	23 230,25	62 219,64
3500	Konsulenttjenester	-636 368,00	-598 223,17	-636 368,00	-598 223,17
3511	Konsulentbistand avg.fri	-59 653,72	-88 923,00	-59 653,72	-88 923,00
3601	Leieinntekter pliktig	-386 780,39	-281 593,40	-386 780,39	-281 593,40
3800	Gevinst ved salg dr.midde	0,00	-2 400,00	0,00	-2 400,00
3805	Salgssum anl.midl.,avg.fri	0,00	-3 000,00	0,00	-3 000,00
3810	Gevinst salg dr.m. avgfr.	-2 747 210,00	-2 518 484,00	-2 747 210,00	-2 518 484,00
3905	Diverse inntekter avg.fri	-41 790,74	-58 297,89	-41 790,74	-58 297,89
3906	Div.innt.avg.pl (vid.fakt	-900 307,70	-1 369 962,56	-900 307,70	-1 369 962,56
3907	Div. salg lav sats 12 %	0,00	-16 122,00	0,00	-16 122,00
3910	Periodisert inntekt	174 362,00	-174 362,00	174 362,00	-174 362,00
3914	Salg containere	-281 800,00	-320 127,00	-281 800,00	-320 127,00
3915	Fakturagebyr pliktig	-11 660,13	-12 664,00	-11 660,13	-12 664,00
3916	Fakturagebyr fritt	-315,00	-350,00	-315,00	-350,00
3917	Deklarasjonsgebyr	-806 822,94	-742 333,21	-806 822,94	-742 333,21
3918	Containere overført gevinst/tapsberegning	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum Andre salgsinntekter	-5 489 015,77	-5 855 063,34	-5 489 015,77	-5 855 063,34
	SUM DRIFTSINNEKTER	-227 142 078,23	-218 029 871,02	-227 142 078,23	-218 029 871,02

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
DEKNINGSBIDRAG		-227 142 078,23	-218 029 871,02	-227 142 078,23	-218 029 871,02
DRIFTSKOSTNADER					
4008	Varekjøp 24 % moms	0,00	-22,40	0,00	-22,40
4009	Varekjøp kantine	182 377,47	206 239,49	182 377,47	206 239,49
4010	Leid transport ee-avfall	16 060,00	32 500,00	16 060,00	32 500,00
4011	Leid transport	6 171 322,20	5 430 014,56	6 171 322,20	5 430 014,56
4015	Destruksjonskostnad	8 074 045,84	8 143 951,29	8 074 045,84	8 143 951,29
4016	Miljøgebyr	56 558,63	72 600,00	56 558,63	72 600,00
4017	Kjøp av miljøutstyr	244 607,44	156 138,25	244 607,44	156 138,25
4018	Kjøp/leie tjeneste/utstyr	3 580 950,35	5 633 314,85	3 580 950,35	5 633 314,85
4020	Varer som skal vid.fakt	1 119 915,63	851 379,53	1 119 915,63	851 379,53
4023	Analysetj. oljeprøv nso	367 327,40	227 291,00	367 327,40	227 291,00
4030	Inng.frakter, fortolling	1 512,00	0,00	1 512,00	0,00
4055	Kjøp drivstoff	30 771 261,37	32 609 839,38	30 771 261,37	32 609 839,38
4056	Kjøp Adblue	218 870,03	287 095,02	218 870,03	287 095,02
4057	Kjøp bio olje	589 561,41	0,00	589 561,41	0,00
4100	Innkj.av resin	130 643,63	56 010,75	130 643,63	56 010,75
4102	Fosforsyre resin	5 972,40	0,00	5 972,40	0,00
4105	Leid tjenester resin	52 800,00	0,00	52 800,00	0,00
4111	Leid transport fritt	585 064,00	263 046,26	585 064,00	263 046,26
4350	Flybilletter/div. ang. sjåførar	2 762,07	285 575,37	2 762,07	285 575,37
4380	Innførselsmerverdilavgift høy sats - debet	4 141 268,00	0,00	4 141 268,00	0,00
4381	Innførselsmerverdilavgift høy sats - motkk	-4 141 268,00	0,00	-4 141 268,00	0,00
4410	Absorb./emb. spes.avfall	51 612,00	120 406,40	51 612,00	120 406,40
4450	Provisjoner transport pliktig	19 984,40	0,00	19 984,40	0,00
4490	Beholdningsendring	-179 566,00	546 365,00	-179 566,00	546 365,00
Sum Varekostnader		52 063 642,27	54 921 744,75	52 063 642,27	54 921 744,75
Sum Solgte varers kostnad		0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Beholdningsendringer		0,00	0,00	0,00	0,00
5010	Lønninger	-983 659,73	0,00	-983 659,73	0,00
5011	Lønn lager/verksted	1 488 605,33	3 566 938,68	1 488 605,33	3 566 938,68
5012	Lønn sjåførar	37 599 911,33	33 467 651,25	37 599 911,33	33 467 651,25
5014	Lønn administrasjon	10 260 524,48	9 481 494,63	10 260 524,48	9 481 494,63
5015	Styrehonorar	287 000,00	200 000,00	287 000,00	200 000,00
5016	Utlagt styrehonorar	90 000,00	0,00	90 000,00	0,00
5020	Overtid	5 590 746,17	5 251 482,88	5 590 746,17	5 251 482,88
5090	Feriepenger	6 518 760,58	6 283 670,08	6 518 760,58	6 283 670,08
5091	Feriepenger over 60 år	228 824,17	206 345,75	228 824,17	206 345,75
5111	Lønnstilskudd	-111 023,75	-19 216,50	-111 023,75	-19 216,50
5115	Påløpt lønn div.	147 534,22	547 044,86	147 534,22	547 044,86
5120	Påløpt overtid	75 128,82	151 694,90	75 128,82	151 694,90
5180	Sykepenger	805 333,00	712 995,70	805 333,00	712 995,70
5185	Påløpt sykepenger	6 163,50	-9 377,60	6 163,50	-9 377,60
5191	Påløpt feriepenger	34 973,50	57 675,65	34 973,50	57 675,65
5200	Fri bil	54 838,00	70 160,00	54 838,00	70 160,00
5250	Helseforsikring lønn	1 264 619,00	904 501,00	1 264 619,00	904 501,00
5251	Aga OTP	1 294 320,00	1 063 646,00	1 294 320,00	1 063 646,00
5270	Naturalyt. sk.pl.	277 794,00	261 690,00	277 794,00	261 690,00
5291	Motkonto fri bil	-54 838,00	-70 160,00	-54 838,00	-70 160,00
5295	Motkonto forsikringer	-1 264 619,00	-904 501,00	-1 264 619,00	-904 501,00
5296	Motkto. aga OTP	-1 294 320,00	-1 063 646,00	-1 294 320,00	-1 063 646,00
5297	Motkto. naturalyt. sk.pl.	-277 794,00	-261 690,00	-277 794,00	-261 690,00
5310	Trekkpl bilgodtgjørelse	1 071,30	0,00	1 071,30	0,00
5320	Trekkpl kostgodtgjørelse	43 781,40	32 760,00	43 781,40	32 760,00
5400	Arbeidsgiveravgift	8 162 743,40	7 756 879,42	8 162 743,40	7 756 879,42
5401	Arb.g.avg avs feriepenger	951 409,84	915 092,01	951 409,84	915 092,01
5440	Sosiale kostnader	481,50	0,00	481,50	0,00
5800	Refusjon trygdeetaten	-146 261,00	0,00	-146 261,00	0,00

Kontonnr Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
5801 Motkto. refusjon trygdeetaten	146 261,00	0,00	146 261,00	0,00
5810 Refusjon av sykepenger - K27	-108 620,00	-92 940,00	-108 620,00	-92 940,00
5851 Utleie personel	-682 478,88	-670 042,60	-682 478,88	-670 042,60
5852 Utleie personel	-531 212,57	-520 824,39	-531 212,57	-520 824,39
5853 Refundert utlagt styrehonorar	-102 690,00	0,00	-102 690,00	0,00
5900 Gaver ansatte	60 095,97	49 171,60	60 095,97	49 171,60
5910 Andre personalkostnader	63 435,60	124 904,48	63 435,60	124 904,48
5912 HMS-kort	3 847,10	0,00	3 847,10	0,00
5920 Int.møter/bespisn.overtid	116 101,05	109 931,47	116 101,05	109 931,47
5930 Kurs ansatte	381 325,49	267 694,10	381 325,49	267 694,10
5940 Sosiale kostnader	15 201,55	12 270,93	15 201,55	12 270,93
5951 Påløpt arb.avg	50 252,92	71 258,99	50 252,92	71 258,99
5962 Bedriftshelsetjeneste	90 991,00	90 910,00	90 991,00	90 910,00
5970 Yrkesskadeforsikring	267 181,38	281 915,64	267 181,38	281 915,64
5980 OTP betalt i året	1 090 319,79	1 063 646,55	1 090 319,79	1 063 646,55
5981 OTP påløpt forfall neste år	94 841,07	0,00	94 841,07	0,00
5985 Sluttvederlagsordningen	83 348,00	87 003,00	83 348,00	87 003,00
5986 Ny AFP	1 021 679,00	688 228,00	1 021 679,00	688 228,00
Sum Personalkostnader	73 111 927,53	70 166 259,48	73 111 927,53	70 166 259,48
6011 Avskriv.biler gr.c	14 392 489,00	14 473 410,00	14 392 489,00	14 473 410,00
6013 Avskriv.gr.d	3 109 232,00	2 361 402,00	3 109 232,00	2 361 402,00
Sum Avskrivninger	17 501 721,00	16 834 812,00	17 501 721,00	16 834 812,00
Sum Nedskrivninger	0,00	0,00	0,00	0,00
6300 Leie av lokaler	2 561 250,00	2 400 000,00	2 561 250,00	2 400 000,00
6307 Leie leilighet Spania	264 000,00	264 000,00	264 000,00	264 000,00
6320 Kommunale avgifter	134 784,80	59 136,40	134 784,80	59 136,40
6340 Lys,varme	237 150,68	601 033,87	237 150,68	601 033,87
6360 Renhold	994,40	3 299,97	994,40	3 299,97
6361 Rentokil service	25 960,84	18 804,71	25 960,84	18 804,71
6362 Daglig renhold iss norge	197 925,60	283 692,20	197 925,60	283 692,20
6400 Leasing-/leieutgifter	9 632 172,27	11 482 021,05	9 632 172,27	11 482 021,05
6401 Forskuddsleasing nedskrivning	325 548,00	157 828,00	325 548,00	157 828,00
6402 Leie kopimaskin	160 927,93	177 004,63	160 927,93	177 004,63
6490 Andre leiekostnader	108 087,10	97 597,97	108 087,10	97 597,97
6491 Leie propan/gass staboil	0,00	441,60	0,00	441,60
6520 Verktøy	148 032,11	34 720,04	148 032,11	34 720,04
6531 Småanskaffelser bilhall	37,52	0,00	37,52	0,00
6537 Kjøp data- og annet teknisk utstyr	2 545 335,00	1 852 544,45	2 545 335,00	1 852 544,45
6540 Inventar/utstyr	9 221,12	54 511,00	9 221,12	54 511,00
6550 Driftsrekvisita	548 803,76	1 034 627,07	548 803,76	1 034 627,07
6571 Arbeidsklær	431 992,89	437 038,65	431 992,89	437 038,65
6572 Rens/vask arbeidsklær	27 992,54	21 554,85	27 992,54	21 554,85
6575 Verneutstyr	8 732,40	16 917,68	8 732,40	16 917,68
6600 Vedlikehold lokaler	5 129,20	608 132,17	5 129,20	608 132,17
6601 Vedlikehold lokaler	150 266,34	266 181,56	150 266,34	266 181,56
6620 Vedlikehold utstyr	41 291,20	12 347,00	41 291,20	12 347,00
6623 Vedlikehold Containere	363 466,30	95 532,30	363 466,30	95 532,30
6660 Programlisenser årlig vedlikeh/tjenester	8 624,00	0,00	8 624,00	0,00
6701 Revisjonshonorarer	107 395,00	113 000,00	107 395,00	113 000,00
6705 Regnskapsførsel	711 320,80	259 187,20	711 320,80	259 187,20
6725 Juridisk bistand	0,00	96 485,15	0,00	96 485,15
6730 Sertifiseringskostnader	99 463,80	149 243,00	99 463,80	149 243,00
6790 Andre fremmed tjenester	172 884,02	439 650,95	172 884,02	439 650,95
6791 Vakthold securitas	115 356,00	70 708,80	115 356,00	70 708,80
6800 Kontorrekvisita	183 332,51	141 691,02	183 332,51	141 691,02
6840 Aviser,tidskrifter	7 095,00	14 102,00	7 095,00	14 102,00
6860 Kvalifikasjonskostnad	79 047,12	4 260,00	79 047,12	4 260,00
6900 Telefon	1 978,54	1 703,89	1 978,54	1 703,89
6902 Mobiltelefon	410 044,09	421 694,92	410 044,09	421 694,92

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
6903	Innkjøp av mobiltelefon	32 489,99	56 922,40	32 489,99	56 922,40
6904	Telefon Sverre Myrvold	6 490,10	0,00	6 490,10	0,00
6910	Internet	5 107,00	2 636,00	5 107,00	2 636,00
6940	Porto	84 437,44	79 494,63	84 437,44	79 494,63
6941	Diverse utgifter	830,40	179 127,52	830,40	179 127,52
6944	Overlastgebyr	84 172,75	59 114,82	84 172,75	59 114,82
7000	Diesel	26 318 514,95	25 370 962,66	26 318 514,95	25 370 962,66
7002	Videresalg drivstoff	0,00	-12 909,60	0,00	-12 909,60
7004	Adblue	60 749,12	12 626,40	60 749,12	12 626,40
7006	Ref moms diesel etc utlan	-29 591,53	-26 783,47	-29 591,53	-26 783,47
7019	Erstatninger skader	262 486,15	93 007,80	262 486,15	93 007,80
7020	Olje / smøring	72 493,60	51 330,81	72 493,60	51 330,81
7021	Rep. / vedl.h. biler	7 336 897,95	8 084 537,62	7 336 897,95	8 084 537,62
7022	Timer verksted	-2 513 810,00	-2 293 650,00	-2 513 810,00	-2 293 650,00
7023	Kostn.garanti	3 641 989,00	3 514 804,37	3 641 989,00	3 514 804,37
7024	Småanskaffelser tr.midl.	1 910,56	1 854,70	1 910,56	1 854,70
7025	Deler innkjøpt avd.40	32 491,73	571 688,48	32 491,73	571 688,48
7026	Rekvisita transportmidler	1 870 508,37	1 524 418,81	1 870 508,37	1 524 418,81
7029	Rengj. midler	49 749,40	2 007,23	49 749,40	2 007,23
7030	Vask transportmidler	479 052,69	623 539,18	479 052,69	623 539,18
7031	Dekk	2 169 393,13	1 941 810,89	2 169 393,13	1 941 810,89
7032	Dekk omi/a/p/bal/+avd 50	738 567,21	490 608,30	738 567,21	490 608,30
7040	Ombygging etc	0,00	380 000,00	0,00	380 000,00
7090	Periodiske kontroller	280 839,72	162 680,80	280 839,72	162 680,80
7091	Vektårsavgift	463 610,80	458 106,65	463 610,80	458 106,65
7092	Behandl.gebyr, løyver	96 080,00	1 062,00	96 080,00	1 062,00
7095	Km.avg./årsavg.	0,00	8 216,56	0,00	8 216,56
7097	ferje/bompenger utland	5 670,13	37 413,23	5 670,13	37 413,23
7098	Ferje/bompenger	3 430 757,17	3 088 154,49	3 430 757,17	3 088 154,49
7099	Toll/km. avg. utland	80 511,95	110 542,82	80 511,95	110 542,82
7100	Km.godtgjørelse	164 585,50	168 606,95	164 585,50	168 606,95
7140	Reise/diett etter regning	388 279,53	319 497,05	388 279,53	319 497,05
7141	Refusjon reisekostnader	2 300,00	1 792,99	2 300,00	1 792,99
7145	Egenandel forsikring	0,00	3 000,00	0,00	3 000,00
7150	Diett m/overn. st.s.	914 953,01	978 765,82	914 953,01	978 765,82
7151	Diett u/overn. st.s.	140 715,75	98 050,50	140 715,75	98 050,50
7190	Påløpt reise/diet kost	20 148,48	2 727,51	20 148,48	2 727,51
7301	Måter/bevertning	15 726,14	61 916,67	15 726,14	61 916,67
7320	Annonser / reklame	39 757,01	74 916,68	39 757,01	74 916,68
7329	Brosjyrer/salgsmateriell	0,00	8 634,00	0,00	8 634,00
7330	Markedsføringskostnader	537 828,05	395 985,76	537 828,05	395 985,76
7350	Representasjon m.fradrags	28 156,40	15 157,20	28 156,40	15 157,20
7360	Representasjon ikke fradr	3 221,60	4 787,08	3 221,60	4 787,08
7410	Kontingenter	145 652,70	231 623,15	145 652,70	231 623,15
7415	Kontigenter ikke fradrags	5 000,00	0,00	5 000,00	0,00
7420	Gaver og andre m/fradrags	1 000,00	920,00	1 000,00	920,00
7421	Gaver til forr.forbindels	3 847,20	32 867,15	3 847,20	32 867,15
7430	Gaver og andre u/fradrags	0,00	7 120,00	0,00	7 120,00
7500	Forsikringer biler	2 502 160,08	2 658 472,74	2 502 160,08	2 658 472,74
7501	Annen forsikring	212 830,33	176 968,70	212 830,33	176 968,70
7504	Egenandel forsikring	359 546,31	298 201,30	359 546,31	298 201,30
7506	Berging	144 333,26	32 159,28	144 333,26	32 159,28
7507	Helseforsikring	260 846,00	226 770,04	260 846,00	226 770,04
7510	Personalforsikring	0,00	0,00	0,00	0,00
7550	Garantikostnader	83 331,22	13 546,50	83 331,22	13 546,50
7600	Lisensavgift og royalties	22 587,50	0,00	22 587,50	0,00
7790	Øreavrundinger	-139,71	-1 105,38	-139,71	-1 105,38
7795	Annen Kostnad	12 522,85	151 424,37	12 522,85	151 424,37
7799	Øreavrunding	111,39	13,07	111,39	13,07
7800	Tap v/avgang av anleggsmidler	0,00	0,00	0,00	0,00
7830	Tap på fordringer	59 467,32	52 780,55	59 467,32	52 780,55
	Sum Andre driftskostnader	70 956 809,58	72 279 619,88	70 956 809,58	72 279 619,88

SUM DRIFTSKOSTNADER	213 634 100,38	214 202 436,11	213 634 100,38	214 202 436,11
DRIFTSRESULTAT	-13 507 977,85	-3 827 434,91	-13 507 977,85	-3 827 434,91
FINASINNTEKTER OG FINANSKOSTNAD				
Sum Inntekter på invest. i datterselsk	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Inntekter på invest. i samme ko	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Inntekter på invest. i tilknyttet :	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Renteinntekter fra konsern	0,00	0,00	0,00	0,00
8050 Renteinntekter	-245 389,91	-73 671,33	-245 389,91	-73 671,33
8052 Renteinntekter innkasso	-10 246,96	-2 875,40	-10 246,96	-2 875,40
8053 Faktura gebyrinntekter	-1 286,01	-70,00	-1 286,01	-70,00
8056 Rente lån Trøndelag Gjenvining	-132 714,00	0,00	-132 714,00	0,00
8059 Renter kunder	-62 578,59	0,00	-62 578,59	0,00
Sum Andre renteinntekter	-452 215,47	-76 616,73	-452 215,47	-76 616,73
8060 Agjo	-53 785,45	-193 562,48	-53 785,45	-193 562,48
8070 Annen finansinntekt	0,00	-490,00	0,00	-490,00
8072 Inntekter på invest i datterselskap	0,00	-585 190,00	0,00	-585 190,00
8076 Utbytte fra tilknyttede selskaper	0,00	-24 000,00	0,00	-24 000,00
Sum Andre finansinntekter	-53 785,45	-803 242,48	-53 785,45	-803 242,48
Sum Verdiendring omløpsmidler	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Nedskrivning av omløpsmidler	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Nedskr. av finansielle anleggsm	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Rentekostnader fra konsern	0,00	0,00	0,00	0,00
8103 Renter lån 500506263090	15 974,90	0,00	15 974,90	0,00
8113 Nordea 500506259628 FH540	77 197,46	0,00	77 197,46	0,00
8114 Nordea 130006260615 Vang SHSL	32 198,03	0,00	32 198,03	0,00
8122 Rente lån Børstads Eiendom	0,00	103 336,00	0,00	103 336,00
8123 Renter 12006267078	13 636,54	0,00	13 636,54	0,00
8124 Rente Nordea 130006270152 Scanla R 5t	19 826,99	0,00	19 826,99	0,00
8125 Rente Nordea 130006273524	13 854,95	0,00	13 854,95	0,00
8126 Rente 130006275267	7 186,81	0,00	7 186,81	0,00
8127 Rente 130006274687	7 434,10	0,00	7 434,10	0,00
8130 Rente 130006275213	4 738,19	0,00	4 738,19	0,00
8131 Rente 130006275214	2 704,73	0,00	2 704,73	0,00
8141 Renter på skatt	1 430,00	0,00	1 430,00	0,00
8150 Renter 8674.07.03244	4 931,51	26 111,58	4 931,51	26 111,58
8151 Kassekreditrenter	5 041,10	0,00	5 041,10	0,00
8152 Provisjon og garantikostn	19 993,91	35 139,50	19 993,91	35 139,50
8155 Morarrenter	22 529,19	1 302,86	22 529,19	1 302,86
8156 Renter lån 8674.13.48855	0,00	308,31	0,00	308,31
8159 Renter 8674.14.58472	277 797,27	112 658,89	277 797,27	112 658,89
8163 Renter lån 8674.13.92668	60 392,77	106 079,50	60 392,77	106 079,50
8165 Renter lån 8674.13.92641	8 236,13	32 802,96	8 236,13	32 802,96
8166 Renter lån 8674.13.92633	18 725,28	75 397,96	18 725,28	75 397,96
8167 Renter lån 8674.13.92625	0,00	1 890,30	0,00	1 890,30
8169 Renter lån 8674.14.09498	166 721,16	194 458,26	166 721,16	194 458,26
8171 Renter lån 8674.14.35758	164 591,87	198 356,57	164 591,87	198 356,57
8181 Rente 130006271527 Nordea	16 977,16	0,00	16 977,16	0,00
8182 Rente 130006276036	3 516,00	0,00	3 516,00	0,00
8184 Renter lån 130006272198	15 208,32	0,00	15 208,32	0,00
Sum Andre rentekostnader	980 844,37	887 842,69	980 844,37	887 842,69
7770 Bank og inkassokostnader	84 148,02	74 486,38	84 148,02	74 486,38
8160 Agiotap	125 877,51	84 039,75	125 877,51	84 039,75
Sum Andre finanskostnader	210 025,53	158 526,13	210 025,53	158 526,13
SUM NETTO FINANSPOSTER	684 868,98	166 509,61	684 868,98	166 509,61
ORDINÆRT RESULTAT FØR S	-12 823 108,87	-3 660 925,30	-12 823 108,87	-3 660 925,30
Sum Skattekostnad på ordinært resu	0,00	21 876,00	0,00	21 876,00
EKSTRA ORD. INNTEKTER OG KOSTNADE				
Sum Ekstra ordinære inntekter	0,00	0,00	0,00	0,00

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
	Sum Ekstra ordinære kostnader	0,00	0,00	0,00	0,00
	SUM NETTO EKSTRAORD. POSTER	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum Skattekostnad på ekstraord. poster	0,00	0,00	0,00	0,00
	ÅRSRESULTAT	-12 823 108,87	-3 639 049,30	-12 823 108,87	-3 639 049,30
	OVERFØRINGER OG DISPONERINGER				
	Sum Fond for vurderingsforskjeller	0,00	0,00	0,00	0,00
8925	Ovf. til annen egenkapita	0,00	1 231 644,30	0,00	1 231 644,30
	Sum Foreslått utbytte	0,00	1 231 644,30	0,00	1 231 644,30
	Sum Konsernbidrag	0,00	0,00	0,00	0,00
8950	Avsatt utbytte	0,00	1 000 000,00	0,00	1 000 000,00
8960	Avgitt konsernbidrag	0,00	585 190,00	0,00	585 190,00
8990	Formue-/inntektsskatt	0,00	822 215,00	0,00	822 215,00
	Sum Annen egenkapital	0,00	2 407 405,00	0,00	2 407 405,00
	SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER	0,00	3 639 049,30	0,00	3 639 049,30

7.2. Balanse Børstad Transport AS, 2018-2019

1 Børstads Transport AS

Balanse m/fjorårstall
Periode: 1 - 12/2019 NOK

Dato: 25.02.2020 14:53

Kontonr Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
Eiendeler				
ANLEGGSMIDLER				
Sum Forskning og utvikling	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Konsesjoner, pat., lisenser, varemer	0,00	0,00	0,00	0,00
1010 Utsatt skattefordel	0,00	-21 876,00	103 278,00	103 278,00
Sum Utsatt skattefordel	0,00	-21 876,00	103 278,00	103 278,00
1050 Goodwill	0,00	-476 664,00	420 329,00	420 329,00
Sum Goodwill	0,00	-476 664,00	420 329,00	420 329,00
Sum immaterielle eiendeler	0,00	-498 540,00	523 607,00	523 607,00
1109 Dekkavd.utstyr	0,00	11 155,20	96 178,00	96 178,00
Sum Tomter, bygg og annen fast eiendom	0,00	11 155,20	96 178,00	96 178,00
1114 Tankanlegg Stjørdal	0,00	-277 476,00	894 546,52	894 546,52
1115 Vedlikehold/påkost bygninger	0,00	166 311,00	261 443,00	261 443,00
1116 Datautstyr osv.	0,00	6 766,50	94 749,20	94 749,20
1117 Nytt emballasje anlegg	0,00	-95 964,00	304 736,98	304 736,98
1118 Oljeutskiller Lager Vest	0,00	-412 800,00	630 140,74	630 140,74
1120 Div. utkjøp	0,00	-494 850,00	0,00	0,00
1122 Forskuddsleasing	-325 548,00	1 746 148,00	1 420 600,00	1 746 148,00
1130 Fin. leasing DP 3819	0,00	0,00	0,00	0,00
1160 Tankehenger FZ 5494	0,00	-225 000,00	431 250,00	431 250,00
1161 Bil 16 Slamsuger	0,00	-520 464,00	3 209 494,40	3 209 494,40
1162 XD 80928	-250 995,00	-109 296,00	27 324,00	278 319,00
1163 Avd. 2 VH98029 (VH 23483)	0,00	1 215 830,00	1 215 830,00	1 215 830,00
1164 Avd. 25 VH 21881	0,00	990 002,00	990 002,00	990 002,00
1167 Avd 3 Bil 13 VH 70085	0,00	-256 968,00	342 644,00	342 644,00
1168 Påbygg bil nr. 13 VH 70085	0,00	-275 076,00	1 742 158,40	1 742 158,40
1169 VH 72865	0,00	-233 004,00	446 571,00	446 571,00
1170 Avd 741 XD 81294	0,00	-249 996,00	29 183,00	29 183,00
1171 Avd 745 XD 82421 (YW3164)	11 000,00	-314 155,00	11 000,00	0,00
1172 Avd 783 VJ 16637 (XD 84404)	1 888 502,98	-231 094,00	2 241 457,50	352 954,52
1173 Avd 785 XD 83210	0,00	-350 004,00	29 151,00	29 151,00
1174 Avd 787 VJ15439 (XD 84229)	1 794 415,64	-157 140,00	2 064 188,64	269 773,00
1175 Avd. 751/851 Tank kraftfor	439 000,00	0,00	439 000,20	0,20
1176 Avd 753 VH 55872	0,00	-47 400,00	81 534,00	81 534,00
1178 Krokcontainer - korn	0,00	-97 560,00	336 146,00	336 146,00
1179 VH-71307 Mercedes	0,00	-235 500,00	392 500,00	392 500,00
1180 Avd. 29 VH 49392/Slamsuger	0,00	-426 324,00	852 614,00	852 614,00
1181 Ny bil	0,00	-250 404,00	876 394,00	876 394,00
1182 VH 86970	0,00	-258 900,00	841 422,00	841 422,00
1183 NorSlep surrekroker	0,00	-37 740,00	0,00	0,00
1185 Avd 747/847	0,00	2 293 957,61	2 293 957,61	2 293 957,61
1186 Avd 723 VH 92723	0,00	-79 178,00	0,00	0,00
1188 Bil 1 Trekk VF 76375	0,00	-234 996,00	528 761,00	528 761,00
1189 Avd 39 Krok VF91068 / LL 7472	0,00	-225 396,00	582 293,00	582 293,00
1191 Henger 614	0,00	-81 996,00	252 841,00	252 841,00
1192 Avd. 24 Trekk VH 51342	0,00	-121 549,00	0,00	0,00
1193 Avd 754/840 VH 18232 -FW3096	11 000,00	-98 575,20	11 000,00	0,00
1194 Avd 36 Semi ST3 LS164	0,00	-221 616,00	73 883,00	73 883,00
1195 Bil 85 VH 70312	0,00	-232 500,00	329 375,00	329 375,00
1196 Avd 2 VJ 17054 (VH22458)	1 194 000,00	0,00	1 194 000,00	0,00
1197 Avd. 86 Mercedes - Ben	0,00	-35 005,00	175 027,69	175 027,69
1198 Avd. 86 Påbygging Vang	0,00	-116 695,00	0,00	0,00
1199 Avd 30 Bil VF 94705	0,00	-319 176,00	824 558,00	824 558,00
1201 Avd. 38 VH 33677	0,00	-207 204,00	707 927,00	707 927,00
1202 Avd. 55 VH 33844	0,00	-81 996,00	252 840,60	252 840,60
1203 Avd 752 VJ 11540 (VH58618)	3 211 484,00	-70 836,00	3 308 285,00	96 801,00
1204 Norslep krok kjerre YK 7081	0,00	-225 396,00	582 293,00	582 293,00
1205 Bil nr VH 79550	0,00	-343 476,00	864 143,80	864 143,80
1206 Kroktilfhenger avd 12	0,00	-225 396,00	582 293,00	582 293,00
1207 Avd. 31 VH 59946	0,00	-350 316,00	87 596,00	87 596,00

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
1208	VF 94700	0,00	0,00	-0,12	-0,12
1210	Avd 601 Vang SHSL 111 TS	1 480 000,00	0,00	1 480 000,00	0,00
1211	Avd 18 Kbil VF 92937	0,00	-358 296,00	985 334,00	985 334,00
1212	Avd 62 Bil VH 61956	0,00	-241 404,00	20 101,00	20 101,00
1214	Jumbotralle RX-1972	0,00	-121 250,00	0,00	0,00
1215	Bil nr. VH89315	0,00	-279 036,00	953 376,00	953 376,00
1216	Flissemi med Cargofloor (Vang)	0,00	-135 720,00	312 120,00	312 120,00
1217	VH 73279	0,00	-188 268,00	498 877,00	498 877,00
1218	Avd. 21 VH 59896	0,00	-312 780,00	78 187,00	78 187,00
1219	Avd 53 VH 31463 Ny slams.	0,00	-307 812,00	789 468,00	789 468,00
1220	Avd. 53 Påbygg NHSF + krokjøft	0,00	1 064 971,00	1 064 971,00	1 064 971,00
1221	Avd 776 Bil VH 82320	0,00	-383 712,00	1 055 205,50	1 055 205,50
1222	Bil 34 VH73281	0,00	-210 636,00	579 239,00	579 239,00
1223	Avd. 12 VH 48495	0,00	0,00	-0,20	-0,20
1224	Avd 7 VH-43183	0,00	900 463,20	900 463,20	900 463,20
1225	Avd. 66 VH 34503	0,00	-86 160,00	208 220,00	208 220,00
1226	Avd. 84 HRD Tralle	-443 326,00	-140 004,00	11 667,00	454 993,00
1227	Jumbotralle RX-1971	0,00	-120 185,00	0,00	0,00
1228	Avd 11 Bil VH 39118	0,00	-258 900,00	841 422,00	841 422,00
1229	Avd 775 VJ 16463 (VH59175)	2 370 892,01	0,00	2 370 892,01	0,00
1230	XN 42361 Mercedes-Ben	0,00	-38 064,00	123 708,80	123 708,80
1231	Avd 843 FW3093	16 500,00	0,00	16 500,00	0,00
1232	Avd 28 Bil VJ 18177 (VH62730)	1 999 988,00	-481 764,00	2 509 478,80	509 490,80
1234	Ny Mercedes XN 42362	0,00	-68 052,00	226 854,60	226 854,60
1235	Avd. 22 VH 49824	0,00	-39 996,00	143 339,00	143 339,00
1237	Jumbotralle RX 1973	0,00	-99 740,00	0,00	0,00
1238	Henger VW 3355	0,00	-132 996,00	155 182,00	155 182,00
1240	Avd Hjullaster Volvo L 70 C	0,00	1 048 154,00	1 082 395,00	1 082 395,00
1241	Avd 44 Volvo L60H hjullaster	1 060 000,00	0,00	1 060 000,00	0,00
1242	Avd 714 VH99955	0,00	1 060 333,00	1 525 335,00	1 525 335,00
1243	Tippsemi VV 6793	0,00	400,00	0,00	0,00
1244	Avd 778/853 VJ17171	2 499 295,00	0,00	2 499 295,00	0,00
1246	Avd. 88 VH-99725	0,00	1 064 582,00	1 064 582,00	1 064 582,00
1247	Avd. 799 res. FKA bulktanker	0,00	-41 402,08	0,00	0,00
1249	Avd 739 VH59174	2 565 473,03	0,00	2 565 473,03	0,00
1250	Avd. 35 Bil VH 61957	0,00	-241 404,00	100 568,00	100 568,00
1251	Avd 743 Bil VH 65013	37 000,00	0,00	37 000,00	0,00
1253	Avd 899 VH67970 Superb	290 000,00	0,00	290 000,00	0,00
1254	Ford Mondeo	0,00	0,00	0,00	0,00
1255	VH 62022 Bercedes-Ben	0,00	-212 677,00	0,00	0,00
1257	Avd 4 Bil VF 91464	0,00	-69 012,00	0,00	0,00
1259	Henger 883 -mer info kommer	909 159,00	0,00	909 159,00	0,00
1260	Avd 599 212 Linde R14X-116 (HT11771)	88 000,00	0,00	88 000,00	0,00
1261	Avd 605 Ekeri 3-akslet	758 000,00	0,00	758 000,00	0,00
1262	Transportmidler Olav Arnstad	0,00	0,00	0,00	0,00
1263	Avd 606 EY7303	745 000,00	0,00	745 000,00	0,00
1267	Avd 61 VH39110 og VV6778	0,00	-261 600,00	951 673,37	951 673,37
1271	Bi VH 78217 +Påbygg	0,00	-374 400,00	842 400,00	842 400,00
1275	Kjøretøy for ombygging	0,00	-28 764,00	38 367,00	38 367,00
1280	Fortanker VM Tarm	0,00	-124 092,00	862 511,00	862 511,00
1283	Avd 9 VF 94393	0,00	2 149 960,20	3 344 882,72	3 344 882,72
1284	Drivstoff tanker	160 428,00	-12 156,00	187 779,00	27 351,00
1286	Avd 10 Palfinger 35 t/m	0,00	-21 096,00	15 850,96	15 850,96
1287	Avd 755 H 855	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00
1288	Avd 761 H 861	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00
1289	Avd 700 H 800	60 000,00	0,00	60 000,00	0,00
1290	Ståltank (Vera)	106 799,20	-84 756,00	202 678,20	95 879,00
1293	Containere/Miljøcontainere	2 165 551,40	1 885 013,00	5 150 496,60	2 984 945,20
1294	Rørinspeksjonsutstyr	0,00	-22 750,00	0,00	0,00
1295	Div. containere	233 245,00	5 465,00	1 860 242,40	1 626 997,40
1296	Påkost Felleskjøpet	0,00	-38 508,00	9 611,80	9 611,80
1297	Forskuddsbet. kostnader i	0,00	-2 726,00	0,00	0,00

Kontonr Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
1298 Utkjøp leasing	0,00	0,00	0,00	0,00
1299 Kalkulatorisk avskrivning	-17 501 721,00	0,00	-17 501 721,00	0,00
Sum Maskiner og anlegg	7 673 143,26	1 229 821,23	57 031 339,95	49 358 196,69
Sum Skip, rigg, fly og lignende	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Driftsløsøre og inventar	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum varige driftsmidler	7 673 143,26	1 240 976,43	57 127 517,95	49 454 374,69
Sum Investeringer i datterselskap	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Invest. i annet selskap samme kons	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Lån til foretak i samme konsern	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Investeringer i tilknyttet selskap	0,00	0,00	0,00	0,00
1380 Likviditetslån opal	-18 337,00	0,00	-18 337,00	0,00
1390 Ansv. lån Trøndelag Gjenvinning AS	-350 000,00	0,00	0,00	350 000,00
1398 Andre fordringer Olav Tenden	0,00	-551 714,00	0,00	0,00
Sum Lån til tilkn. selskap og felles kon	-368 337,00	-551 714,00	-18 337,00	350 000,00
1300 Aksjer tr.lag bil og met.	0,00	43 061,00	93 061,00	93 061,00
1358 Aksjer transportsentralen	0,00	0,00	576 389,00	576 389,00
1359 Aksjer HellRX AS	0,00	0,00	200 000,00	200 000,00
1362 Andeler stjørdal golf	0,00	0,00	120 000,00	120 000,00
1367 Aksjer Miljøpartnerne AS	0,00	0,00	101 500,00	101 500,00
1370 Aksjer i retura as	0,00	0,00	475 400,00	475 400,00
1374 Aksjer i Trio-tank AS	0,00	1 084 333,00	8 501 345,14	8 501 345,14
1376 Aksjer i Elektra AS	0,00	405 612,00	758 612,00	758 612,00
1377 Trøndelag Gjenvinning AS	0,00	0,00	2 353 500,00	2 353 500,00
1379 Aksjer i DGM Nord AS	0,00	0,00	74 160,00	74 160,00
Sum Investeringer i aksje og andeler	0,00	1 533 006,00	13 253 967,14	13 253 967,14
Sum Obligasjoner og andre fordringer	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum finansielle anleggsmidler	-368 337,00	981 292,00	13 235 630,14	13 603 967,14
SUM ANLEGGSMIDLER	7 304 806,26	1 723 728,43	70 886 755,09	63 581 948,83
OMLØPSMIDLER				
1441 Varelager resin avd.44	0,00	-150 000,00	0,00	0,00
1442 Lager metall	0,00	-3 750,00	0,00	0,00
1445 Lager emballasje	-70 145,00	7 863,00	44 180,00	114 325,00
1446 Lager diesel	-23 533,00	36 135,00	242 132,00	265 665,00
1447 Lager dekk	12 204,00	-164 412,00	840 270,00	828 066,00
1448 Lager Færlig avfall	261 040,00	-272 201,00	222 959,00	-38 081,00
1461 Varelager verksted v/soll	0,00	0,00	48 000,00	48 000,00
Sum Varer	179 566,00	-546 365,00	1 397 541,00	1 217 975,00
1500 Debitorer gruppe 1	1 854 910,75	-871 953,81	26 144 001,90	24 289 091,15
1501 Korr.post kundefordringer	0,00	100 620,93	963 553,53	963 553,53
Sum Kundefordringer	1 854 910,75	-771 332,88	27 107 555,43	25 252 644,68
1530 Forskudd lønn	-67 479,50	57 221,59	-548,60	66 930,90
1562 Fordring Transportsentralen	0,00	-538 670,00	1 634 136,00	1 634 136,00
1569 Fordr Karianne Myrvold Holding AS	-0,50	0,00	-0,50	0,00
1570 Velferdskasse	-59 500,00	0,30	-59 500,00	0,00
1572 Andre kortsiktige lån til ansatte	0,00	0,00	0,00	0,00
1576 Andre kortsiktige fordringer	-46 798,01	46 798,00	-0,01	46 798,00
1580 Avsetning tap på fordring	0,00	0,00	-250 000,00	-250 000,00
1702 Forskuddsbet. kostnader	-45 036,10	-30 316,90	134 995,90	180 032,00
1703 Forsk.bet fors.biler	-627 979,92	1 049,53	-29 178,59	598 801,33
1704 Fors.bet ansvarsforsikring	-53 402,00	-17 092,03	0,00	53 402,00
1705 Forsk.bet leasingleie neste mnd	0,00	1 049 507,26	1 049 507,26	1 049 507,26
1706 Tilgode ferjekort	0,00	0,00	6 000,00	6 000,00
1707 Dep.møre/romsdal fylkesbå	0,00	0,00	58 000,00	58 000,00
1708 Forsk bet helseforsikring	0,00	-225 744,04	0,00	0,00
1709 Forskuddsbet personalforsikring	-490 041,71	229 008,69	0,00	490 041,71
1712 Fordringer Stjørdal Dekk	203,00	0,00	1 316 453,65	1 316 250,65
1713 Fordr. Kari Holding AS	-170 456,00	0,00	0,00	170 456,00
1716 Reiseforskudd	0,00	0,00	0,00	0,00
1718 Forskuddsbet. OTP	-91 922,16	91 922,16	0,00	91 922,16

Kontonr Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
1719 Fordring DGM Nord AS	-24 000,00	24 000,00	0,00	24 000,00
1722 Påløpne inntekter	-174 362,00	174 362,00	0,00	174 362,00
1723 Ansattklubben/buss	71 412,03	109 005,69	515 152,98	443 740,95
1744 Forskuddsbet leasing	0,00	-857 860,21	0,00	0,00
Sum Andre fordringer	-1 779 362,87	113 192,04	4 375 018,09	6 154 380,96
Sum Krav på innbetalt selskapskapital	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum fordringer	75 547,88	-658 140,84	31 482 573,52	31 407 025,64
Sum Markedsbaserte aksjer	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Markedsbaserte obligasjoner	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Andre markedsbaserte finans. instrum	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Andre finansielle instrumenter	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum investeringer	0,00	0,00	0,00	0,00
1909 Kantine 8674.11.77007	2 103,02	1 382,37	144 385,79	142 282,77
1910 8674.10.88187 Reisekasse	287 774,99	262 921,89	853 418,90	565 643,91
1915 Corp.card 8674 11 61364	0,00	-91 262,69	0,00	0,00
1920 Bank 8674.07.03244	982 884,01	6 030 521,32	11 425 710,70	10 442 826,69
1930 8674.05.00335 valutakto	5 550,58	-9 648,52	86 519,15	80 968,57
1931 8674.85.19302 Valutakto	2 234 141,48	621 465,19	3 664 808,19	1 430 666,71
1940 Bank 8674.10.02177	4 140,29	2 223,64	284 257,64	280 117,35
1950 Skatt 8674.07.03236	-215 056,01	355 406,83	2 441 563,76	2 656 619,77
Sum Bankinnskudd og kontanter	3 301 538,36	7 173 010,03	18 900 664,13	15 599 125,77
SUM OMLØPSMIDLER	3 556 652,24	5 968 504,19	51 780 778,65	48 224 126,41
SUM EIENDELER	10 861 458,50	7 692 232,62	122 667 533,74	111 806 075,24
Egenkapital og gjeld				
EGENKAPITAL				
2005 Aksjekapital	0,00	0,00	-100 000,00	-100 000,00
2006 Annen egenkapital	0,00	-1 231 644,30	-27 882 327,64	-27 882 327,64
2007 Annen innskutt egenkapital	0,00	0,00	-1 563 266,08	-1 563 266,08
Sum Selskapskapital	0,00	-1 231 644,30	-29 545 593,72	-29 545 593,72
Sum Egne aksje	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Overskuddsfond	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum innskutt egenkapital	0,00	-1 231 644,30	-29 545 593,72	-29 545 593,72
Sum Fond for vurderingsforskjeller	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Annen egenkapital	0,00	0,00	0,00	0,00
Overført resultat	-12 823 108,87	0,00	-12 823 108,87	0,00
Sum opptjent egenkapital	-12 823 108,87	0,00	-12 823 108,87	0,00
SUM EGENKAPITAL	-12 823 108,87	-1 231 644,30	-42 368 702,59	-29 545 593,72
GJELD				
Sum Pensjonsforpliktelser	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Utsatt skatt	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum Andre avsetningsforpliktelser	0,00	0,00	0,00	0,00
Sum avsetning og forpliktelser	0,00	0,00	0,00	0,00
2202 Lån 2018 8674.14.58472	2 400 000,00	-9 800 000,00	-7 400 000,00	-9 800 000,00
2203 Lån nummer 500506263090	-782 071,15	0,00	-782 071,15	0,00
2206 Lån 8674.13.92668	2 447 745,96	2 491 307,66	-611 936,38	-3 059 682,34
2208 Lån 8674.13.92641	803 444,54	1 048 555,56	0,00	-803 444,54
2209 Lån 8674.13.92633	1 853 444,44	2 398 555,56	0,00	-1 853 444,44
2210 Lån 8674 13 92625	0,00	499 910,00	0,00	0,00
2212 Lån 8674.14.35758	1 761 004,00	1 760 004,00	-4 252 353,52	-6 013 357,52
2213 Nordea 500506259628 FH540 m/Tankpåbygg	-2 655 946,46	0,00	-2 655 946,46	0,00
2214 Nordea 130006260615 Vang SHSL 111TS	-1 248 558,03	0,00	-1 248 558,03	0,00
2220 Langsiktig lån Bæstad Eiendom	0,00	279 144,00	-4 924 347,80	-4 924 347,80
2223 Nordea 130006267078 Ekeri Henger	-676 372,54	0,00	-676 372,54	0,00
2224 Nordea 130006270152 Scania R580	-1 301 739,84	0,00	-1 301 739,84	0,00

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	Denne periode i fjor	Hittil i år	Hittil i fjor
2225	Nordea 130006273524 Scania R580 m/påbygg	-2 096 222,95	0,00	-2 096 222,95	0,00
2226	Nordea 130006275267	-2 030 157,81	0,00	-2 030 157,81	0,00
2227	Nordea 130006274687	-1 158 681,15	0,00	-1 158 681,15	0,00
2230	Nordea 130006275213	-433 744,94	0,00	-433 744,94	0,00
2231	Nordea 130006275214	-432 251,73	0,00	-432 251,73	0,00
2249	Langsiktig lån Børstad AS	0,00	0,00	-8 464 601,00	-8 464 601,00
2250	Lån 86741409498, 2016	2 166 670,00	2 600 004,00	-4 231 076,00	-6 397 746,00
2262	Nordea 6003.05.35238	0,00	0,00	0,00	0,00
2263	Nordea 130006271527	-1 904 485,16	0,00	-1 904 485,16	0,00
2264	Nordea 130006276036 Bil 28	-2 003 504,00	0,00	-2 003 504,00	0,00
2284	Lån 130006272198	-1 706 484,32	0,00	-1 706 484,32	0,00
	Sum Konvertible lån	-6 997 911,14	1 277 480,78	-48 314 534,78	-41 316 623,64
	Sum Obligasjonslån	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum Gjeld til kredittinstitusjoner	0,00	0,00	0,00	0,00
2289	periodisert renter lån	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum Annen langsiktig gjeld	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum langsiktig gjeld	-6 997 911,14	1 277 480,78	-48 314 534,78	-41 316 623,64
	Sum Konvertible lån	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum Sertifikatlån	0,00	0,00	0,00	0,00
2380	Kassekreditt 06.03546	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum Gjeld til kredittinstitusjoner	0,00	0,00	0,00	0,00
2400	Leverandørgjeld	4 706 457,85	-2 014 664,00	-6 081 726,31	-10 788 184,16
2403	Kr.saldo kunde fordr	0,00	-132 860,51	-963 553,53	-963 553,53
	Sum Leverandørgjeld	4 706 457,85	-2 147 524,51	-7 045 279,84	-11 751 737,69
2500	Skatt	364 304,00	-364 304,00	0,00	-364 304,00
	Sum Betalbar skatt	364 304,00	-364 304,00	0,00	-364 304,00
2600	Forskuddstrekk	-32 379,00	-293 610,00	-2 389 360,60	-2 356 981,60
2610	Påleggstrekk	20 960,76	-44 269,00	-23 308,24	-44 269,00
2620	Bidragstrekk	0,00	0,00	0,00	0,00
2650	Fagforeningskontigent	-286,00	0,00	-286,00	0,00
2694	Påleggstrekk mva.	0,00	0,00	0,00	0,00
2695	Statens innkr bruk 2696	0,00	0,00	0,00	0,00
2696	Statens innkrevingentral	0,00	-2 847,65	0,00	0,00
2700	Utgående MVA høy sats	1 968,82	0,02	1 968,82	0,00
2703	Utgående MVA lav sats	0,00	0,00	0,00	0,00
2708	Utgående innførsels MVA høy sats	0,00	0,00	0,00	0,00
2710	Inngående MVA høy sats	38 364,89	-0,03	38 364,89	0,00
2713	Inngående MVA lav sats	0,00	0,00	0,00	0,00
2714	Inngående innførsels-MVA høy sats	0,00	0,00	0,00	0,00
2740	Oppgjærskonto merverdigavgift	1 911 921,00	-1 556 300,84	-2 597 410,19	-4 509 331,19
2770	Skyldig arbeidsgiveravg.	-113 902,41	-125 890,44	-1 560 382,10	-1 446 479,69
	Sum Skyldig offentlige avgifter	1 826 648,06	-2 022 917,94	-6 530 413,42	-8 357 061,48
2801	Avsatt til utbytte	1 000 000,00	0,00	0,00	-1 000 000,00
	Sum Skyldig utbytte	1 000 000,00	0,00	0,00	-1 000 000,00
2900	Gjeld til børstad eiendom	1 411 510,26	-209 579,60	-263 377,65	-1 674 887,91
2901	Mellomv. Børstad Holding AS	0,00	0,72	0,00	0,00
2904	Påløpne renter	0,00	-41 757,26	-41 757,26	-41 757,26
2910	Påløpne kostnader	0,00	25 194,99	0,00	0,00
2917	Avgitt konsernbidrag	0,00	-1 065 801,00	-1 990 917,00	-1 990 917,00
2919	Gjeld Trio-Tank AS	0,00	-386 446,00	-3 352 551,14	-3 352 551,14
2930	Påløpne lånninger	-316 949,13	-1 000 461,84	-4 932 434,63	-4 615 485,50
2940	Påløpne feriepenger	-413 322,50	-500 044,01	-6 860 267,39	-6 446 944,89
2941	Skyldig arb.a.av feriep.	-58 278,83	-70 505,99	-967 298,03	-909 019,20
2960	Annen påløpt kostnad	439 191,80	46 077,35	0,00	-439 191,80
	Sum Annen kortsiktig gjeld	1 062 151,60	-3 203 322,64	-18 408 603,10	-19 470 754,70
	Sum kortsiktig gjeld	8 959 561,51	-7 738 069,09	-31 984 296,36	-40 943 857,87
	SUM GJELD	1 961 650,37	-6 460 588,31	-80 298 831,14	-82 260 481,51
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	-10 861 458,50	-7 692 232,61	-122 667 533,73	-111 806 075,23