

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Majandusteooria ja rahanduse instituut

Inger-Adele Mägi

**COVID-19 HAIGUSEST PÕHJUSTATUD KRIISI MÕJU
MEREVEONDUSE ETTEVÕTETE FINANTSNÄITAJATELE
AS TALLINK GRUPP JA VIKING LINE ABP NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Õppekava TABB, peaeriala ärirahandus

Juhendaja: Ilzija Ahmet, PhD

Tallinn 2021

Deklareerin, et olen koostanud lõputöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele selle koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on ...7702... sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Inger-Adele Mägi

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 179749TABB

Üliõpilase e-posti aadress: ingermagi@gmail.com

Juhendaja: Ilzija Ahmet, PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

ABSTRAKT	5
SISSEJUHATUS	6
1. TEOREETILISED ALUSED	8
1.1. Kriisi teooriad	8
1.2. Ettevõtete finantssuhtarvud ja majanduskriis	10
1.3. COVID-19 pandeemia mõju reisimisele ja turismile.....	13
1.4. COVID-19 pandeemiast tingitud muutused ettevõtete finantsnäitajates	14
1.5. Riikide panus COVID-19 kriisi leevendamiseks	16
1.6. COVID-19 pandeemiast põhjustatud muutused ettevõtete juhtimises	19
2. AS TALLINK GRUPP JA VIKING LINE ABP ÜLEVAADE JA METOODIKA KIRJELDUS	21
2.1. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp tutvustus	21
2.2. Metoodika kirjeldus	25
3. EMPIIRILINE ANALÜÜS JA JÄRELDUSED	28
3.1. AS Tallink Grupi ja Viking Line-i tegevus COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõjude vähendamiseks	28
3.2. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp finantssuhtarvude võrdlus tegevusharu keskmistega	30
3.3. COVID-19 kriisi mõju analüüsitava mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele 32	
3.4. Järeldused.....	35
KOKKUVÕTE	37
SUMMARY	39
VIIDATUD ALLIKAD	41
LISAD	45

Lisa 1. AS Tallink Grupi bilanss (tuhandetes eurodes).....	46
Lisa 2. AS Tallink Grupi kasumiaruanne (tuhandetes eurodes).....	47
Lisa 3. Viking Line Abp bilanss (miljonites eurodes).....	48
Lisa 4. Viking Line Abp kasumiaruanne (miljonites eurodes).....	49
Lisa 5. Empiirilises analüüsis kasutatud finantssuhtarvud ja nende arvutamise valemid	50
Lisa 6. Analüüsitavate ettevõtete ja tegevusharu aritmeetilised keskmised finantsnäitajad	51
Lisa 7. AS Tallink Grupi finantssuhtarvude fiktiivse aegrea mudelid	52
Lisa 8. Viking Line Abp finantssuhtarvude fiktiivse aegrea mudelid.....	57
Lisa 9. Lihtlitsents	62

ABSTRAKT

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks oli analüüsida, milline on olnud COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantsnäitajatele AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp näitel. Töö eesmärgi täitmiseks kasutati AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aastate teise kvartali vahearuandeid. Antud bakalaureusetöös analüüsiti tasuvus-, efektiivsus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarve. Analüüsitavate ettevõtete 2017-2019 aastate teise kvartali keskmiseid näitajaid võrreldi tegevusharu keskmiste vastavate näitajatega ning seejärel 2020. aasta teise kvartali rahandussuhtarvudega. Tegevusharu keskmised näitajad koosnesid veetranspordi ja jaekaubanduse sektorite andmetest, mis olid pärit Eesti Statistikaametist. Kriisi mõju testimiseks kasutati fiktiivset aegrea mudelit.

Käesolevas bakalaureusetöös otsiti tõestust järgmisele hüpoteesile: 2020. aasta teise kvartali mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvud on kriisi mõjul varasemate aastatega võrreldes erinevad. Otsitud tõestus leidis lõputöös kinnitust.

Lõputöö tulemusteks saadi, et analüüsitud mereveonduse ettevõtete finantsvõimendus, likviidsus ja kasumlikkus olid enne kriisi tegevusharuga võrreldes madalamad. Tallinki efektiivsus (v.a AT), ROS ja rahakordaja olid tegevusharu kõrval head. Viking Line-i rahakordaja ja DSO olid lisaks madalale finantsvõimendusele tegevusharu kõrval tugevad. Uurides kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele leiti, et kriisi mõjul suurenesid efektiivsussuhtarvude konversiooniperioodid ja tootlikkus vähenes. Kriisi mõju oli ettevõtete tasuvus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvudele erinev. Kokkuvõtlikult, antud töös tehtud arvutused kinnitasid, et koroona kriisil on statistiliselt oluline mõju mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele: kriisi mõjul mereveonduse ettevõtete likviidsus ja finantsvõimendus suurenevad ja ettevõtete kasumlikkus väheneb.

Töös kasutatavad mõisted: finantssuhtarvud, regressioonanalüüs, COVID-19, koroona kriis, AS Tallink Grupp, Viking Line Abp

SISSEJUHATUS

2020. aasta märtsis kuulutati välja ülemaailmne pandeemia uue COVID-19 haiguse näol. SARS-CoV-2 viiruse tihe levik sundis riike sulgema oma piirid ja jääma laiaulatuslikku karantiini, selleks, et ennetada suuremat nakatumist ja suremust. See aga omakorda mõjutas suures osas riikide majandust ning erasektoris just turismiga tegelevaid ettevõtteid.

Bakalaureusetöö teema on oluline, sest on väga aktuaalne tänases maailmas. Me kõik oleme mõjutatud COVID-19 haiguspuhangu mõjudest ja tagajärgedest mingil moel. Varasemad uuringud on tõestanud viiruseleviku negatiivset mõju maailmamajandusele üldisemalt ja ka ettevõtete tegevusele, seda eriti aga tootlustuse, turistide majutamise ja reisijate vedamisega tegutsevatele ettevõtetele. Kuna kriis on „värske“, ei ole veel jõutud palju põhjalikke uuringuid koroonakriisi mõjudest ettevõtete finantssuhtarvudele läbi viia. Käesolev lõputöö on üks esimeste seas, mis katab seda probleemi detailsemalt ettevõtte tasandil, täpsemalt turistide vedamisel mere- ja rannavetes tegutsevate ettevõtete finantsnäitajatest ja senisest toimimisest.

Lõputöö eesmärk on leida COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantsnäitajatele AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp näitel. Vaatluse alla tulevad analüüsitava ettevõtete 2017-2020 aasta teise kvartali tasuvus-, efektiivsus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvud. Nende andmete põhjal on võimalik näha muutusi finantsnäitajates „normaalses“ ettevõtte talituses ja „häiritud“ toimimises. Käesoleva bakalaureusetöö uurimisülesanne on arvutada, millised on analüüsitava ettevõtete finantssuhtarvud enne kriisi ja kriisi alguses ning kas 2020. aasta teise kvartali mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvud on kriisi mõjul võrreldes varasemate aastatega erinevad.

Lõputöö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis käsitletakse kriisi teooriaid ja varasemaid uuringuid, kuidas on kriisid mõjutanud ettevõtete finantssuhtarve. Samuti käsitletakse COVID-19 pandeemia mõju ettevõtetele, nende juhtimisele ning mida on Eesti Vabariik ja Soome Vabariik nende mõjude vähendamiseks ette võtnud. Teises peatükis antakse ülevaade analüüsitavatest mereveonduse ettevõtetest AS Tallink Grupist ja Viking Line Abp-st

ning kirjeldatakse lõputöös kasutatavat metoodikat. Lõputöö viimases peatükis antakse ülevaade analüüsitud ettevõtete nende tegevustest koroonakriisi mõjude vähendamiseks ning leitud tulemustest ja järeldustest.

1. TEOREETILISED ALUSED

Käesolevas peatükis antakse kokkuvõtlik ülevaade erinevate majanduskoolkondade kriisiteooriatest ning kirjeldatakse kriisi olemust. Samuti peab töö autor oluliseks anda ülevaade varasematest uuringutest, mis käsitlevad kriisi mõju ettevõtete finantsuhtarvudele, sest nende põhjal on autor valinud lõputöös kasutatavad finantsnäitajad. Lisaks sellele antakse lõputöö esimeses peatükis ülevaade, kuidas COVID-19 haigusest põhjustatud kriis on mõjutanud 2020. aasta esimesel poolel reisimist, ettevõtete finantsandmeid ja juhtimist ning milline on olnud riikide, sh Eesti ja Soome meetmed koroonaviiruse mõjude vähendamiseks.

1.1. Kriisi teooriad

Kriis on lai mõiste ning sellele on antud erinevaid definitsioone. Gerald Caplani filosoofiline kriisiteooria väidab, et kriis tekib siis, kui probleemi keerukus ja tähtsus on suurem kui selle lahendamiseks olemasolevad ressursid. Kriisid pakuvad inimestele nii positiivseid kui ka negatiivseid väljundeid. Kriisi positiivne külg on see, et see pakub arenemisvõimalusi, kuid kriis toob tihti kaasa endaga raskusi ning kui inimesed ja ühiskond üleüldiselt ei ole selleks valmis-
tunud, võib see tuua endaga kaasa arengu asemel hoopis palju negatiivseid tagajärgi. (Caplan, 1964)

Teise, Libbie G. Paradi, filosoofilise kriisiteooria mõiste kohaselt ei saa kriisi vaadelda kui sündmust ise, vaid kriis on inimese ettekujutus olukorrast, ja kuidas indiviid reageerib. Paradi kriisiteooria väidab, et kriis on finantsraskused, mis on põhjustatud sellistest sündmustest nagu hädad, palgakärped, puue või töökoha kaotamine. (Parad, 1971, lk 139)

Neid üldiseid ja filosoofilisi kriisi mõisteid saab kasutada defineerimaks suurt valikut sündmu-
seid. Kriisi tüüpe on palju ning nende algusallikad on erinevad (Coombs, 2014, lk 19-21). Coombsi järgi on kriisi ja lihtsalt majanduslikult häiritud keskkonna vahe selles, et kriisi mõju on väga ulatuslik ning võimeline mõjutama väga suurt hulka institutsioone, organisatsioone ja isegi regioone. Kui äritegevus on lihtsalt häiritud, tunnetab organisatsioon tavaliselt rahalisi

kahjusid nagu tootlikkuse vähenemine ning tulude langus. Kriisikahjud seevastu ületavad aga rahalisi kahjusid, hõlmates struktuurilisi või varalisi kahjusid, maine kahjustamist, kaubamärgi kahjustamist ja keskkonnakahju. (Coombs, 2014, lk 20) Antud töös on fookuses majanduslik kriis, mis on 2020. aastal põhjustatud ülemaailmsest pandeemiast.

Majanduslikule kriisiteooriale on andnud esimeste seas aluse Saksa filosoof Karl Marx. Karl Marxi kriisiteooria seostab kriiside tekkimist kasumimäära langemise tendentsiga, mille tulemusel langevad ettevõtte tootmis- ja taasinvesteeringute kasum. Taolise tootmise valguses lisavahendite puudumisel võib see põhjustada konkurentsieelise vähenemist või lausa ettevõtte tegevuse lõpetamist. Kapitalistlikus majanduses on Marxi kriisiteooria kohaselt kriisi põhiliseks aluseks tulu ja kapitali ebaproportsionaalne jaotus. Lisaks sellele on kriisi tekkimine seotud Marxi teooria järgi kapitalistlikus majanduses ületootmisega ning alatarbimisega, ebaproportsionaalsuse ja tööjõu üleakumuleerumisega. (Marx, 1962, lk 197-246)

Tuntud 20. sajandi majandusteadlase John Maynard Keynesi kriisiteooria kohaselt eelneb kriisidele peaaegu alati buum, mil tööhõive on kõrge ja tarbimine suur. Buum algab tavaliselt tavapärasest suurema kapitali marginaalse efektiivsusega ning positiivse maailmavaatega usutakse, et see jätkab kasvamist. Liigne positiivsus on aga ohtlik, sest kui ülioptimistlikus ja üleostetud turul tehtud investeeringud oodatud tulu ei teeni, langeb turg äkilise jõuga. Keynesi järgi on majanduskriiside põhjuseks investeeringute tootlikkuse kiire langus. Kui oodatav kapitalikasum on varasemast madalamal tasemel ja/või investoril tekivad kahtlused, järgneb paanika. Kui kahtlus hakkab tekkima, on selle levik paratamatu ning kriis ei ole enam kaugel. (Keynes, 1997, lk 315-324)

Kuigi kriisid esinevad harva, on nad siiski viimase kahe sajandi jooksul perioodiliselt kordunud. (Clarke, 1994, lk 5) Kriiside kordumisest räägib ka ajaloolaste William Straussi ja Neil Howe kriisiteooria, mille kohaselt korduvad kriisid iga 80 aasta järel. Teooria on seotud nelja generatsiooni vaheldumisega, kus iga neljas põlvkonna tüübis kujunevad inimestel välja omadused. See, mis ühe põlvkonna jaoks on normaalne, on teise jaoks midagi muud. Ajaloolised momendid – kriis või ärkamine, tekivad, sest erinevad maailmavaated pöörduvad. Kui üks generatsioon saab täiskasvanuks, siis iga viimane neljas generatsioon lõpetab eksisteerimast. (Strauss & Howe, 1991, lk 73-79)

Straussi ja Howe kriisiteooria kohaselt pidi järgmine kriis toimuma 2020. aastal või selle aja-perioodi lähedal. Ajaloolased väidavad, et konkreetset hädaolukorda ei saa keegi ette ennus-tada, ega ka, millal on ajalooline moment saavutanud oma kõrghetke. Nende 80 aastase kriisi tsükli teooria järgi pidi järgmine kriis toimuma just käesoleval aastal (2020) või selle ajajärgu ümbruses. (Strauss & Howe, 1991, lk 381-385)

1.2. Ettevõtete finantssuhtarvud ja majanduskriis

Ettevõtte finantsnäitajad iseloomustavad organisatsiooni rahanduslikku seisut, millest on võimalik teha üldistavad järeldused, kuidas ettevõtetel rahanduslikult läheb ehk leida ettevõtteökonomika või milline on selle seisund rahvamajanduses (Mereste, 2003, lk 196). Suhtarvude kasutamine on laialt levinud selle meetodi kiiruse ning ettevõtte seisundile suhteliselt hea ülevaate andmises. Lisaks nendele on suhtarve kergem arvutada ja ka mõista. Suhtarvude laialdane kasutamine on põhjendatud ka selgema turu hetkelise meeoleolu edasi andmisega, sest see mõõdab sisemise väärtuse asemel suhtelist väärtust. Suhteline väärtus on turuhinnale tihti lähedamal kui näiteks diskonteeritud rahavoogude hinnangud. (Damodaran, 2012, lk 453)

Kriis on tsükliline nähtus, mida iseloomustab äritegevuse järsk vähenemine lühikestel perioodidel. Stagnatsiooni perioodil väheneb müük, kuid kasvavad kulud põhjustavad mitmete ettevõtetele ja tegevusharudele kasumlikkuse langust või lausa tegevuse lõpetamist. See, kui palju majanduskriis ettevõtet ja tegevusharu mõjutab, sõltub suuresti kriisi põhjusest ning ka kui hästi on erinevad ettevõtted end positsioneerinud. Ameerika Ühendriikide majandusteadlased on viinud läbi finantssuhtarvudega analüüsi ettevõtete pankrotistumise tõenäosuse ennustamiseks majanduslanguse taustal ning leidsid, et finantsvõimenduse ja likviidsuse suhtarvud on suhteliselt täpsed ettevõtte ebaõnnestumise või õnnestumise näitajad. (Richardson, Kane, & Lobingier, 1998, lk 169)

Suhteliselt suur finantsvõimendus viitab rahalistele raskustele. Sellises olukorras on firmal keeruline lisavõlgade võtmisega ning tulla toime laenuteeninduskuludega. Suhteliselt madal likviidsus viitab kohustuste aegumise võimalusele. Ka varude ja nõuete suurenemine viitab ettevõtte vähenenud võimet teha müüki. (Richardson, Kane, & Lobingier, 1998, lk 184)

Uuringus ilmnes, et erinevad suhtarvud on olulised erinevatel aegadel. Kui on oodata majanduslangusperioodi, siis on ROA ja rahakordaja märkimisväärne õnnestumise ja ebaõnnestumise ennustaja. Teisest küljest, kui andmed kajastavad majanduslanguse perioodi toiminguid, on olulisteks ennustajateks käibevara ja kogu vara suhe, lühiajalise võlgnevusekattekordaja ja finantsvõimendus. Majanduslanguse väliselt on olulisteks ennustajateks ROA suhtarv, käibevara ja varade suhe, lühiajaliste võlgnevuste kattekordaja, rahakordaja ning finantsvõimendus. (Richardson, Kane, & Lobingier, 1998, lk 182-184)

Teadlased Youn ja Gu uurisid majanduslanguse mõju ettevõtete finantstulemustele võrreldes valimiettevõtete finantssuhtarve. Oma uuringus kasutasid autorid nelja gruppi kuuluvaid finantssuhtarve, kokku kümmet suhtarvu (Tabel 1).

Tabel 1. Uuritud finantssuhtarvude kokkuvõte

Kategooria	Suhtarv
Likviidsus	Lühiajaliste võlgnevuste kattekordaja
	Likviidsuskordaja
Finantsvõimendus	Võlakordaja
	Kohustused/omakapital
	Intresside kattekordaja
Efektiivsus	Varade käibekordaja
	Lühiajalise võlgnevuse käibekordaja
Kasumlikkus	Varade puhasrentaablus
	Omakapitali puhasrentaablus
	Kasumi marginaal

Allikas: (Youn & Gu, 2010, lk 20)

Uuringu tulemusena leiti, et kõigi nelja kategooria suhtarvud edastasid adekvaatset infot ettevõtete finantsseisundist. Peamiselt leiti, et varade puhasrentaabluse näitaja oli majanduslangusest oluliselt mõjutatud – kõikides uuritud ettevõtetes varade kogus suurenes. Laienenud varad ja tegevus on seotud suurenenud tegevuskulude ja püsikuludega, avaldades majandussurutises täiendavat survet netotulule, kui müügitulu jääb seisma või väheneb. Rahaliste raskustega on likviidsuse tõstmiseks suurendatud laenukoormat, kuid see on põhjustanud sügavamat võlgnevust ja nõrgemat maksevõimet. Peale selle leiti, et majandussurutisel on mõju lühiajaliste võlgnevuste kattekordajale. (Youn & Gu, 2010, lk 25) Latham ja Braun leidsid, et kõrge lühiajaliste võlgnevuste kattekordaja viitab reservile, mis on eraldatud rahalisele puhvrile, millel on ettevõtte majandustulemustele languse ajal positiivne

mõju, sest see kaitses ettevõtteid järsu välise šoki eest ja aitas kiirendada taastumisprotsessi. Leiu järgi ei olnud madalama rahalise puhvri taseme juures ettevõtete tulemuslikkuse erinevus väga väike, kuid kui lühiajaliste võlgnevuste kattedekordaja langes, kannatasid ettevõtete tulemused kriisi ajal tugevalt. Demonstreerimaks seda, väikese rahalise puhvriga ettevõtted taastusid kriisi mõjudest aeglasemalt. (Latham & Braun, 2008, lk 43)

Varasemate uuringute põhjal on leitud, et varade ja omakapitali puhasrentaabluse näitajad edastavad palju informatsiooni ettevõtte käekäigust majanduslanguse faasis. Professor Barbuta-Misu analüüsis oma uuringus sõltuvaid muutujaid (ROE ja ROA), mis regresseeriti sõltumatute muutujate abil nagu likviidsus, finantsvõimendus, maksevõime ehk solventsus, varade käibe suhe, kapitali tagasimakse suhe, tööjõu tootlikkus ja väline muutuja „kriis“. Uuringu tulemusena leiti, et kõik analüüsitud tegurid olid ROE selgitamisel olulised, kaaludes „kriisi“ või mitte, samas kui väline muutuja „kriis“ arvestati mudelisse, ei olnud likviidsus enam ROA-ga võrreldes oluline. (Bărbuță-Mișu, 2019, lk 13-16)

Vaatamata sellele oli likviidsuse, varade käibesuhte ja tööjõu tootlikkuse mõju finantstulemustele „kriisi“ mõjust sõltumata positiivne. Maksevõime on „kriisi“ kaalumisel ROA suhtes märkimisväärne ja positiivne, muutes kriisimuutuja oluliseks, mis lisatakse alati, kui seda finantstulemuse näitajat kaalutakse. Kapitali tagasimaksmine ja maksevõime ei tundunud uuringus statistiliselt olulised, et arvestada ROA varieerumist kriisimõjust sõltumata, välja arvatud juhul, kui arvestada fikseeritud mõjude hinnanguid. (Bărbuță-Mișu, 2019, lk 16)

Demirhani ja Anwari läbiviidud uuringus testiti, kas ja kuidas mõjutavad erinevad finantssuhtarvud kriisiperioodil ettevõtete turuväärtust. Finantssuhtarvud jagati nelja kategooriasse – likviidsuse, kasumlikkuse, finantsvõimenduse ja efektiivsuse näitajad. (Demirhan & Anwar, 2014, lk 75)

Tulemustena leiti, et kriisi olukorras olid nii likviidsus kui ka finantsvõimendussuhtarvud statistiliselt olulised. Tulemusest sai järeldada, et ettevõtete likviidsus mõjutas ettevõtete turuväärtust positiivselt ning finantsvõimendus ja ettevõtte kriisiperioodi tulemuslikkus olid pöördvõrdelises korrelatsioonis. Need ettevõtted, mis suutsid katta lühiajalisi võlgnevusi käibevaradega ning raha ja ekvivalentidega, õnnestusid kriisi perioodil paremini, kuid kõrge finantsvõimendusega ettevõtetel võis tekkida hiljem palju probleeme. Uuringu autorid soovitasid tulemuste põhjal ettevõtte finantsjuhtidel muuta kriisi ajal mõistliku võlasumma

haldamise tähtsaks. Keskenduda tuleks ettevõtte likviidsuspositsioonile, vältimaks finantsraskusi kriisi ajal. (Demirhan & Anwar, 2014, lk 78-79)

Lõputöö autori arvates annavad need varasemad uuringud hea ülevaate, kuidas kriisid mõjutavad ettevõtete majandusandmeid ning finantssuhtarve. Varasemate uuringute põhjal saab aimu, millised finantssuhtarvud ennustavad kõige paremini ettevõtete käekäiku ning millal tunda muret.

1.3. COVID-19 pandeemia mõju reisimisele ja turismile

Kuna lõputöös analüüsitavad ettevõtted on seotud turismiga pakkudes reisijate vedu üle mere, peab töö autor vajalikuks kirjeldada COVID-19 haigusest tingitud 2020. aasta kriisi mõju turismisektorile ning tuua välja muutused reisimises.

2019. aasta detsembris avastati Kesk-Hiina ühes suurimas linnas Wuhanis uus tundmatu viirus, mis peamiselt mõjutab inimeste hingamiselundeid. Juba järgmisel kuul, 2020. aasta jaanuaris kuulutas Maailma Terviseorganisatsioon (WHO) uue COVID-19 viiruse haiguspuhangu, rahvusvahelise murega rahvatervise hädaolukorraks, omades kõrget levimise riski teistesse riikidesse ülemaailmselt. 2020. aasta märtsis kuulutati välja ülemaailmne pandeemia uue koroonaviiruse näol. (WHO, 2020, lk 1)

Koroonaviiruse kiire levik sundis riike suure nakatumise ja suremuse ennetamiseks kehtestama laiaulatusliku karantiini ning sulgema oma piirid välisriikide kodanikele. Taoline ennetustegevus mõjutas suures osas riikide majandust ning erasektoris just turismiga tegelevaid ettevõtteid. (ÜRO, 2020, lk 6)

2019. aastal genereeris turismi sektor 7% maailma kaubandusest, andes globaalselt tööd igale kümnendale inimesele ning tagas läbi mitmete omavahel ühendatud tööstusharude keeruliste väärtusahelate elatist miljonitele inimestele. 2020. aastal pärast riikide piiride sulgemist, peatasid mitmed põhiliselt turismist elatuvad ettevõtted (laeva- ja lennuliiklus, hotellid vms) äritegevuse. 2020. aasta esimese viie kuuga vähenes rahvusvaheline reisimine 56 protsenti ning sellest tulenevalt kaotati turismi ekspordilt üle 320 miljardi dollari, mis on rohkemgi kui 2009. aastal toimunud ülemaailmses majanduskriisis. (ÜRO, 2020, lk 2)

Kehtestatud piirangute tõttu langes reisimine võrreldes 2000. kuni 2019. aastate sama aja keskmisega enim Aasias ja Vaikse ookeani piirkonnas - jaanuaris 2%, veebruaris 37% ja märtsis 64%. Järgmisena langes reisimine enim Euroopas, ulatudes 2020. aasta märtsiks lausa 60%-ni. Kõige vähem kannatas reisijate arvu vähenemisest Lähis-Ida, kus märtsis oli langus -41%. Lähtudes viimase kahekümne aasta näitajatest oli samaks perioodiks oodatud reisimise kasvu 3%. (Päväluc, Brînză, Anichiti, & Butnaru, 2020, lk 114)

Turismi sektori võimalikud stsenaariumid näitasid, et rahvusvaheliste turistide arv võib väheneda 2020. aastal 58% kuni 78%. See tähendaks rahalist kaotust külastajate kulutuste arvelt 1,5 triljonilt dollarilt 2019. aastal 310–570 miljardi dollarini 2020. aastal. Selline statistika seab ohtu 100 kuni 120 miljoni turismindusega seotud töötava inimese töökoha ja seega ka nende tõenäoliselt ainukese sissetuleku allika. Paljude ohustatud ettevõtete töötajad töötavad mikro-, väikeses ja keskmise suurusega ettevõttes ning üle pooltest töötajatest moodustavad naised. (ÜRO, 2020, lk 2)

Maailma Turismiorganisatsiooni UNWTO läbi viidud uuringu kohaselt arvatakse, et rahvusvaheline nõudlus turismitoodete järele taastub 2020. aasta detsembris ning peamiselt 2021. aastal, mil oodatakse ka üleüldise rahvusvahelise turisminõudluse kasvu. Rahvusvaheline turisminõudlus ulatub tõenäoliselt 39% -ni, samas kui sisenõudlus vaid 15%. (UNWTO, 2020)

1.4. COVID-19 pandeemiast tingitud muutused ettevõtete finantsnäitajates

Lõputöö autor peab vajalikuks tuua välja, millised muutused toimusid ettevõtete finantsandmetes COVID-19 pandeemiast tingitud kriisi alguses, et mõista paremini kriisi ulatust.

COVID-19 haiguspuhang tõi kaasa laiaulatusliku majandusaktiivsuse languse ülemaailmselt. 2020. aasta teises kvartalis toimus kehtestatud piirangute tõttu euroalal 14,7%-line majanduse langus ning mitmetes riikides sai majanduslangust juba võrrelda viimase finantskriisi näitajatega. Riikide poolt kehtestatud piirangud ja karantiin sundis mitmete ettevõtete äritegevuse peatamist, mis tõi omakorda kaasa muutused ettevõtete finantsnäitajates. (Eesti Pank, 2020, lk 7)

Eesti Panga koostatud ülevaade Eesti ja maailma majanduse teise kvartali kohta 2020. aastal toob välja mõned tähelepanuväärsed muutused Eesti ettevõtetes. Aasta esimeses kvartalis toimus eratarbimises ning investeringute tegemises järsk langus, mis mõjutas üleüldist sisenõudlust, langedes võrreldes 2019. aasta sama ajaga 4,3% ning teises kvartalis lausa 9%. Ettevõtted peatasid, lükkasid edasi või vähendasid kavandatud investeringuid massiliselt, mille tõttu vähenes kapitali kogumahutus põhivarasse ligikaudu 7%. Ettevõtete, mis tegutsevad muudes tegevusvaldkondades kui finantssektoris, püsivhinnaga investeringud olid võrreldes 2019. aasta sama ajaga umbes 20% madalamad, teises kvartalis langesid investeringud püsivhinnas 25% eelmise aastaga võrreldes. Peamiselt vähenesid ettevõtete investeringud masinatesse ja seadmetesse ning transpordivahenditesse, investeringud kasvasid veidi vaid arvutitesse ning kasutatavatesse tarkvaradesse. Kõik tegevusalad, välja arvatud veemajandus- ja energeetikaettevõtted, vähendasid oma kapitalimahutust võrreldes eelmise aasta sama ajaga. (Eesti Pank 2020, lk 12-15)

Lisaks muutustele ettevõtete investeringute mahus, mõjutasid ebakindlus ning häiritud rahvusvaheline transport ka ettevõtete varusid. Müügiks soetatud kaupade varu maht langes hulgi- ja jaekaubanduses, tööstuses ja põllumajanduses. 2020. aasta esimeses kvartalis suurenesid ettevõtetes lõpetamata toodangu varud, mis annab aimu tekkinud tarneprobleemidest. (Eesti Pank, 2020, lk 13)

Ebakindluse ning takistatud transpordi tõttu toimus Eesti kaupade ja teenuste ekspordis-impordis olulised muutused alates esimesest kuni teise kvartalini võrreldes 2019. aasta sama ajaga - eksport kahanes 21%, import 24%, teises kvartali muutus oli vastavalt 13% ja 18%. Ekspordis-impordis moodustas suurima kahanemise teenusteeksport vastavalt 35% ja 38% peamiselt turismikaupade tarbimise vähenemise tõttu. Olukord paranes riikide piiride taasavamise tõttu korraks 2020. aasta suvekuudel. (Eesti Pank, 2020, lk 18)

COVID-19 pandeemia tõttu kehtestatud piirangud mõjutasid ettevõtete kollektiivi suurust, peamiselt kaotasid Eestis töö teenuseid osutavad inimesed ning meelelahutuses ja kunstiga tegelevad töötajad. Eesti töötuse määr suurenes 2020. aasta teises kvartalis 5%-lt 7,1%-ni. Eesti poolt rakendatav meede töökohtade säilimiseks pehmendas oluliselt koondamiste arvu. Kuigi riik toetas töötajate palga maksmist, ületasid nominaalses arvestuses tööjõukulud tootlikkuse kasvu 2020. aasta esimese kuue kuu jooksul. (Eesti Pank, 2020, lk 20)

Eesti Panga avalikustatud rahapoliitika ja majanduse ülevaadetes on näha üldist ebakindluse kasvu. Ettevõtete sissetulekud on piirangute tõttu vähenenud, on tekkinud probleemid tarneahelatega ja on vaja tegeleda kulude vähendamisega.

2020. aasta juulis avalikustatud uuringus, kus uuriti Hiina börsil noteeritud ettevõtete sularahahoiuse taseme muutusi enne ja pärast COVID-19 pandeemiat, näitab, et kriis jättis paljud ettevõtted raskustesse. COVID-19 puhangu tõttu kehtestatud karantiinipiirangud peatasid ettevõtete operatiivse tegevuse, mis vähendas oluliselt nende sissetulekuid, kuid kulud jäid samaks, mõned isegi kasvasid. Need tegurid halvendasid ettevõtete rahavoogude seisundit. Ettevõtete likviidsuse tõstmine muutus tegevuse säilimiseks oluliseks. (Qin, Huang, Shen, & Fu, 2020)

Uuringust ilmnes, et COVID-19 haigusest põhjustatud kriis mõjutas oluliselt börsiettevõtete sularahahoiuse taset. Uuringus tuuakse välja sularaha hoidmise ennetamise motiiv ja näidatakse, et üha rohkem ettevõtteid valivad süsteemiriskide ennetamiseks sularaha hoidmise taseme tõstmise. Selleks, et võitjana välja tulla, soovitati ettevõtjatel tõsta ettevõtete likviidsust läbi efektiivsemate kulude juhtimise ja laiendama asjakohaseid rahastamisallikaid. (Qin, Huang, Shen, & Fu, 2020)

1.5. Riikide panus COVID-19 kriisi leevendamiseks

Ajalooliselt on turism näidanud tugevat kohanemisvõimet, innovaativsusust ning paranemist, kuid käesolev olukord maailmas vajab selleks uudset lähenemist ja abi. Euroopas on näha pärast piiride uuesti avamist haigestumise trendi kasvu, mis sunnib varem või hiljem piiride taas sulgemist ning reisimispiiranguid. Ülemaailmselt on sattunud ohtu üle 100 miljoni turismivaldkonna töökoha, kuid töötajaid tuleb kaitsta ning on vaja võimalikult palju teha selleks, et inimesed saaksid säilitada oma töö ja ettevõtted ei pankrotistuks.

Peaaegu kõikjal arenenud riikides on praegu rakendavate meetmete eesmärk pakkuda finantsilist toetust erinevate suurustega ettevõtetele töökohtade püsima jäämiseks. Enamus riikidest kasutab erinevaid kogumajandust hõlmavaid stiimulpakette, mida suunatakse mõjutatud sektoritele, eriti aga turismi puudutavatesse tegevusvaldkondadesse. Riikide poolt loodud spetsiaalset eelarve- ja rahapoliitikat täiendab lisapakett inimeste sissetuleku

säilitamiseks. Mitmes regioonis pakub riik tööandjatele tuge erisoodustuste ja abifondide näol, toetab palga maksmist, vabastab või vähendab sotsiaalkindlustusmaksid ja veel palju muud. Peale nende on paljud riigid teise meetmena hakanud alates maist 2020 avama piire, peamiselt Euroopa ja Aasia riigid. (UNWTO, 2020, lk 3)

Selleks, et luua usaldust igasuguses turismitegevuses on tähtis järgida tervise- ja ohutusprotokolle ning teha laiaulatuslikku koostööd teiste riikidega. Turismi elavnedes rõhutatakse töötajate tervisekaitsevahendite olemasolule ning töötajate teadlikkusele COVID-19 ennetamisele. ÜRO soovitab võimalikult palju tegevusi digitaliseerida ja leida innovaatilisi lahendusi inimeste vähesema kokkupuutumise jaoks. (ÜRO, 2020, lk 19)

Kuna käesolevas bakalaureuse töös analüüsitavad turismiga seotud ettevõtteid on registreeritud Eestis ja Soomes, peab töö autor kasulikuks kirjeldada nende riikide panust majanduse elavdamisse, kajastades millisel moel toetati (turismiga seotud) kohalikku ettevõtlust.

Värskeimate andmete alusel moodustab turismimajandus hinnanguliselt 8% Eesti SKP-st, 4% tööhõivest (OECD, 2020). Eesti majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi tellimusel läbi viidud ettevõtete uuringu põhjal leiti, et 2020. aasta kevadel seatud liikumispääsude tõttu oli just turismi sektoriga seotud ettevõtted enim mõjutatud ning pidasid COVID-19 mõju oluliseks. 19. märtsil 2020 kuulutas Eesti Vabariigi Valitsus välja 2 miljardi euro suuruse üldise majanduse stimuleerimise paketi raskustes olevate ettevõtete toetuseks, mille hulgas olid ka tööturu toetamise meetmed ning majutuse, toitlustuse ja reisijate vedamisega tegelevate ettevõtete toetamine. Esimesed sellekohased väljamaksed sooritati juba 1. aprillil. Lisaks sellele tuldi välja ka turismispetsiifilise 25 miljoni euro suuruse abipaketiga, mis toetati välja koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga, sihtasutuse Kredexiga (Eesti ettevõtete avalik finantseerimisasutus) ja EAS-iga. Turismiga tegelevatele ettevõtetele anti soodsatel tingimustel Kredexi tagatud laene ning mikro-, väikesed ja keskmise suurusega turismiettevõtted said taotleda EAS-i otsetoetusi. (OECD, 2020)

Värskeimate andmete alusel moodustab Soomes turismiga seotud ettevõtete panus majandusse 2,8% SKP-st, hõivates 5,5% tööturust (OECD, 2020). Soome Vabariigi Valitsus teatas 20. märtsil 2020, et kavatses eraldada kokku 15 miljardi euro suuruse üldise abipaketi ettevõtete toetamiseks, töökohtade tagamiseks ja koondatud töötajate töötutoetuste rahastamiseks. Soome üldine monetaarpoliitika hõlmas intressimäärade vähendamist ja/või vabastamist, intressimäärade subsideerimist (laenust loobumine, laenuintresside teatud osade

subsideerimine valitsuse poolt, riigi garantiid ajutiste likviidsuspuuduste katmiseks kasutatavate laenude jaoks, samuti VKEde juurdepääs laenudele (riik katab krediidikuludest kuni 90–100%). (OECD, 2020)

Eesti ja Soome rakendatud fiskaalpoliitikad hõlmasid samu meetmeid, nagu maksude ning muude sotsiaalkindlustusmaksude vabastamine, vähendamine ja/või edasi lükkamine. Lisaks sisaldasid erakorralisi majandusfonde ja väikeettevõtjate toetamist ning erinevaid investeerimisprogramme. Samuti võimaldati ettevõtetele või FIE-dele kommunaalkulude maksmisega viivitada või anti soodustust. Mõlema riigi turismispetsiifiline fiskaalpoliitika hõlmas turismiga seotud maksude ja tasude vabastamist või nende maksmisega viivitamise võimaldamist (kuni kuus kuud) ja vähendamist kuni 50%. Võimaldati majanduslikku tuge VKE-dele, soodsamaid kommunaalkulusid ning pakuti täiendava rahakäive abi reisibüroodele. (UNWTO, 2020, lk 18)

Lisaks nendele töötas Eesti välja eraldi meetmed turu-uuringute ja töökohtade säilitamiseks üleüldiselt ning turismiga seotud ettevõtetele, ning eraldi meetmed turismi taas käivitamiseks (UNWTO, 2020, lk 20-24):

- riik maksab osaliselt töötajate palku;
- riigipoolsed toetused protsendi ulatuses palgafondist firmadele;
- hooajaliste tööliste koondamise pikendamine;
- sotsiaalkindlustusmaksete vähendamine ja/või edasilükkamine;
- kohustuslikust tervisekindlustuskohustusest vabastamine või hüvitamine;
- sotsiaalkindlustusfondide kasutamise tingimuste ajutine kergendamine;
- ettevõtjatele rahalise abi osutamine lepinguliste töötajate toetamiseks, kelle palgatase on madalam kui kuu keskmine miinimumpalk;
- turismitöötajate, sealhulgas töötute töötajate ümberõpe;
- COVID-19 tõttu tühistatud reise ja reisipakettide kupongid (eelistatud hüvitamisele);
- lepinguseaduste muudatused, et kaitsta nii kliente kui ka reisikorraldajaid.

Lõputöö autor ei pidanud vajalikuks loetleda kõiki abimeetmeid, kuid nimetas autori arvates olulisimad.

1.6. COVID-19 pandeemiast põhjustatud muutused ettevõtete juhtimises

Antud alapeatükis kirjeldatakse, millised muutused toimuvad ettevõtete tegevuses ning juhtimistes ehk milliseks muutub ettevõtete uus „normaalsus“ COVID-19 pandeemiast põhjustatud kriisi põhjal.

McKinsey & Company avalikustatud aruandes nimetati erineva 2020. aasta statistika taustal viis „jõudu“, mis muutuvad ettevõtetele uueks „normaalsuseks“. Peamised tegurid, mis kujundavad „uut“ äritegevuse toimimist on nõudluse metamorfoos, muutunud tööjõud, muutused vastupanuvõime ootustes, regulatiivne ebakindlus ja COVID-19 haiguse areng. See tähendab, et ettevõtte edu hakkab tagama digitaliseerimine, mille tõttu tekib vajadus digitaalsete oskustega töötajate järele. Lisaks veel kaugtöö tegemise võimalikkus, mis toob endaga kaasa muid probleeme. Tähtsaks muutub tarneahela lähedamale toomine ja tugevad partnerlussuhted. Kuna inimesed on väsinud koroonaviirusest tingitud piirangutest, siis muutub tähtsaks ohutu töökeskkonna loomine. (McKinsey & Company, 2020, lk 3, 24-25)

Selleks, et tulla toime häiritud töökeskkonnas koostas Maailma Tervise Organisatsioon tegevuskava, mida tööandjad saaksid järgida töökeskkonna turvalisemaks muutmiseks. Hirm tundmatuse ees tekitab ärevust ja stressi ning muudab inimesi hajameelsemaks, muretsedes lähedaste ja tuleviku eest võivad töötajad tunda, et ei suuda tagada sellist töökvaliteeti, mida neilt nõutakse. (WHO, 2020, lk 1)

2020. aastal avalikustatud WHO tegevuskavas pandi tööandjatele südamele mõista oma töötajaid ning toetada neid raskel ajal võimaldades töötajatel võtta puhkepause, liikudes ja suheldes kolleegidega. Personali toetamine tähendab paremat kaitset ning ettevalmistust kroonilise stressi ja halva vaimse tervise eest. Personal, mis tunneb, et neist hoolitakse ning neid mõistetakse omab paremat suutlikkust täita oma tööülesandeid. Tööandjatel soovitati keskenduda pikemaajalisele ametivõimele kui lühiajalisele kriisi reageerimisele. Lisaks mainitud tegevustele on hea ennetustegevus kiire, korrektne ja läbipaistev kommunikatsioon,

töötamine koos pädevama kolleegiga ja paindlikud tööajad ja töötajate/töökoha varustamine kaitsevahenditega. (WHO, 2020, lk 2-3)

Pandeemiast põhjustatud keerulisel ajal on tähtis võtta fookusesse ka ettevõtte sotsiaalne vastutuspoliitika (CSR). Korporatiivne sotsiaalne vastutus on vastutustundlik tegevus, mida viiakse läbi pandeemia kontekstis COVID-19 tekitatud mõjude vähendamiseks saavutades samas jätkusuutlik konkurentsieelis, olenemata motiivist. (Aguinis, Villamor, & Gabriel, 2020, lk 423) CSR empiirilised uuringud tõestavad ettevõtete sotsiaalse vastutuse positiivset mõju individuaalsele tulemuslikkusele, organisatsiooni hoiakutele ja organisatsiooni atraktiivsusele. (Rupp & Mallory, 2015, lk 425)

CSR käitumuslik vaatenurk annab teoreetiliselt teada, millal ja miks ettevõtja loodud sotsiaalse vastutuse poliitika töötab plaanitud viisil ja millal mitte. See on oluline ning kohati lausa kriitilise osakaaluga teave kõigile (kõik tööstusharud kuni riigi kui organisatsioonini välja) COVID-19 haiguspuhangu vastutegevuseks. Töötajate teadlikkust ettevõtte sotsiaalsest vastutusest saab parendada, kui järgida personalijuhtimise tavasid. Näiteks tulemusjuhtimine ning boonuste jagamine töötajatele aktiivse sotsiaalse vastutuse poliitikas osalemise eest annab inimestele rohkem vastutust ja seega ka aitab leida töös rohkem tähendust. Töötajad on motiveeritud, kui nad tunnevad, et neid on vaja ja nende töö omab väärtust. Töötajad soovivad anda oma elule mõtte ja seda eriti uute väljakutsete ning kogemuste näol, mida pakub 2020. aastal ülemaailmne haiguspuhang luues ühiskonda ebaselgust ja keerukust. (Aguinis, Villamor, & Gabriel, 2020, lk 433)

2. AS TALLINK GRUPP JA VIKING LINE ABP ÜLEVAADE JA METOODIKA KIRJELDUS

Käesolevas peatükis antakse ülevaade analüüsitavatest ettevõtetest ning kirjeldatakse lõputöö metoodikat.

2.1. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp tutvustus

Tallink Grupp AS ja Viking Line Abp on Läänemere regioonis opereerivad reisijate- ja kaubalaevandusettevõtted. Nii Tallink kui ka Viking Line opereerivad Eesti, Soome ja Rootsi vahel, Tallink sõidab lisaks veel Lätis „Tallinki“ ja „Silja Line“ kaubamärkide all ning Viking Line Ahvenamaal. Tallinkil on kokku 14 laeva, mille hulgas on kruiisilaevu, kiireid ro-pax-parvlaevu ja ro-ro-kaubalaevu, asetades Tallinki maailmas esimesele kohale voodikohtade arvu järgi parvlaevaoperaatorite seas (AS Tallink Grupp, 2019, lk 4). Viking Line-l on kokku seitse reisijate vedamiseks mõeldud parvlaeva (Viking Line Abp, 2019, lk 3).

Viking Line-i ja Tallinki põhiline tegevusvaldkond on turistide vedamine mere- ja rannavetes, lisaks sellele omab Tallink Eestis kolme ja Lätis ühte hotelli. AS Tallink Grupp omab mitut poodi pardal, kaldal ja veebis grupi rahvusvahelise reise jaemüügiorganisatsiooni tütarettevõtte Tallink Duty Free kaudu. 2019. aasta aruande kuupäeva kohaselt omab Tallink Grupp sajaprotsendiliselt 47 tütarettevõtet, mis on jagatud tegevusvaldkonniti neljaks: laevaomanikufirmad, müügi- ja operaatorfirmad, teenust pakkuvad firmad ja AS Tallink Scandinavian Omanikfirma. Tallink omab 34%-st osalust Tallink Takso AS-s. (AS Tallink Grupp, 2019, lk 16-17)

2019. aasta aruande kuupäeva kohaselt omab Viking Line Abp emaettevõtte 100%-liselt seitset peamiselt reisimisega ja merendusega seotud tütarettevõtet ning tütarettevõtete omandis üht. Peale turistide ja kaubaühikute vedamise meres ja rannavetes ning kruiiside tegemise pakub Viking Line ka tütarettevõtte Viking Line Buss Ab kaudu bussiliiklust Ahvenamaal. (Viking Line Abp, 2019, lk 58)

Tallink Grupi visioon on saavutada turuliidri positsioon kogu Euroopas ning pakkuda oma klientidele kõrgetasemel ning kvaliteetseid puhkuse- ja ärireise ning muid mereveo teenuseid. Kontserni strateegias 2019. aasta majandusaruande kohaselt on oluline luua klientidele maksimaalne rahulolu, kasvatada äritegevust ja tugevdada turupositsiooni regiooniti, pakkuda klientidele suurt valikut kõrgetasemel teenuseid ning leida arenemis- ja laienemisvõimalusi. Lisaks on tähtsalt kohal ettevõtte strateegias kulusäästlikkus ning optimaalne laenukoormus. Aruande järgi peab kontsern oma põhilisteks konkurentsieelisteks kaasaegset laevastikku, suurt liinivalikut, kindlat turuosa, tuntud kaubamärke ning erinevate vajalike nõuete ranget täitmist. (AS Tallink Grupp, 2019, lk 4)

Viking Line-i visioon on olla oma teeninduspiirkonna juhtiv kaubamärk ja kõigi meretransporditeenuse ja kogemuste soovijate eelistatud valik. Ettevõtte soovib oma positsiooni kasumliku ettevõttena suurendada ning säilitada. Viking Line-i teadmised edukast tegevusalade kombineerimisest toovad kasu nende klientidele ning ettevõtetele. Viking Line on Soome suurim merendusega tegelev tööandja, pakkudes tööd üle 40 erineva valdkonna maal ja merel. Kontserni jaoks on oluline rahuldada oma klientide kasvavaid vajadusi jätkusuutlike teenuste ning reisivõimaluste järele, seda kinnitab ka Viking Line-i järjekordne Rootsi auhind kõige parema teenuse osutaja Balti merel, seda juba neljandat korda järjest (kokku kuus korda). Kliendisõbralike ja vastutustundlike lahenduste loomine omab samuti ettevõtte strateegias olulist kohta. Selle tõttu on kontsern otsustanud juba mitu aastat esimeste seas aktiivselt tegeleda jätkusuutlike reise ning tehnoloogiliste lahenduste arendamisega. (Viking Line Abp, 2019, lk 2-9)

Ülevaate AS Tallink Grupist ja Viking Line Abp-st annab Tabel 2. Tabelis on näha mõlema ettevõtte 2019. ja 2018. aastate põhinäitajad ning muutused. Andmed pärinevad ettevõtete 2019. aasta majandusaasta aruannetest.

Tabel 2. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp põhinäitajad 2018-2019 aastatel (miljonites)

Näitajad	AS Tallink Grupp			Viking Line Abp		
	2019	2018	Erinevus %	2019	2018	Erinevus %
Reisijate arv, tk	9,763	9,757	0,06%	6,3005	6,412	-1,7%
Kaubaveoühikute arv, tk	0,379634	0,384958	-1,4%	0,13394	0,128549	4,2%
Müügitulu, eurot	949,1	949,7	-0,06%	496,4	497,8	-0,3%
EBITDA, eurot	171,1	142,8	19,8%	13,6	6,5	109,2%
Puhaskasum, eurot	49,7	40	24,3%	10,8	5,5	96,4%
Investeeringud, eurot	60,9	36,4	67,3%	29,9	15,9	88,1%

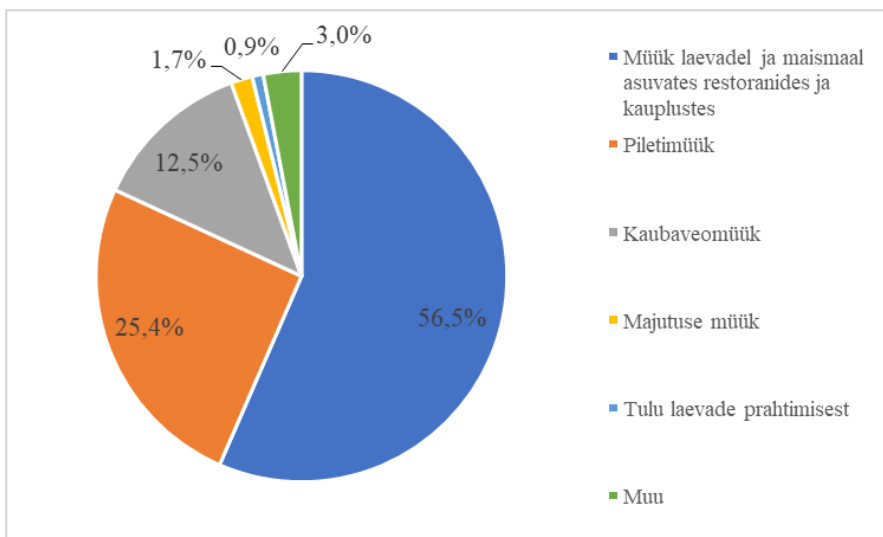
Allikas: (autori koostatud)

Põhinäitajatest on näha, et Viking Line-i reisijate arv vähenes 2019. aastal võrreldes 2018. aasta andmetega. Viking Line-i reisijate arvu ja müügitulu vähenemine on põhjendatud tugevnenud konkurentsiga regioonis ning 2019. aasta lõpus aset leidnud töötajate streikidega, müügitulu vähenemine oli seotud ka oodatust madalama kaubaveoturuga. (Viking Line Abp, 2019, lk 6). Tallink vedas 2019. aastal rekordarv reisijaid, kuid üldine müügitulu ja kaubaveoühikute mahu langus toimus samadel põhjustel, nagu Viking Line-lgi (AS Tallink Grupp, 2019, lk 31). Tallinki müügitulu vähesele langemisele andis kaasa ka kruisilaeva Baltic Queen hooldus- ja remonditööd 2019. aasta alguses. Põhitegevuse kõrval mõjutas müügitulu vähenemist 2018. aastaga võrreldes vähesem majutusteenuse pakkumine, mille põhjustas Tallink Pirita Spa hotelli edasi müümine. (AS Tallink Grupp, 2019, lk 8-9)

Mõlema ettevõtte investeeringud kasvasid. Suurima osa investeeringutest hõlmasid Tallinkis seitsme laeva tehnilised hooldustööd, mis sisaldasid laevade avalike alade uuendusi ja hooldamisi. Samuti investeeriti laevade tehnilisse hooldusesse ning energiatõhususe parandamisse. Investeeriti ka veebipõhisesse broneerimis- ja müügisüsteemide arendamisse ning tehti 12,4 miljoni suurune ettemakse uue LNG kütusel sõitva *shuttle*-laeva MyStar eest. (AS Tallink Grupp, 2019, lk 12)

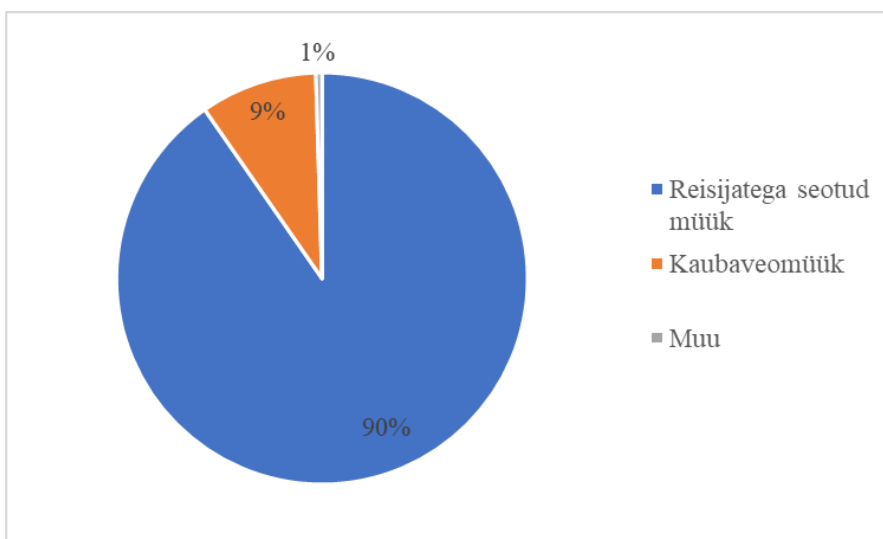
Viking Line-i investeeringutest hõlmasid suurima osa (23,6 miljonit eurot) ehitatavate laevade ettemakse. Kavandatud uus kliimasäästlik laev Viking Glory plaanitakse võtta kasutusele 2021. aastal. Lisaks investeeris kontsern muudatustele ja uuendustele laevades. (Viking Line Abp, 2019, lk 24)

Tallink Grupp teenis 2019. aastal kõige rohkem müügitulu laevadel ja maismaal asuvates restoranides ning kauplustes (Joonis 1). Järgnevalt tõi kõige rohkem raha sisse piletite müük. (AS Tallink Grupp, 2019, lk 9)



Joonis 1. AS Tallink Grupi müügitulu jaotus 2019. aastal
Allikas: (AS Tallink Grupp, 2019, lk 11)

Viking Line Abp teenis 2019. aastal kõige rohkem müügitulu reisijatega seotud müügist, mida kontsern avalikustab ühtse suure segmendina (Joonis 2). Ettevõtte 2019. aasta majandusaruande kohaselt sisaldab see müügitulu segment peamiselt piletite müüki ning müüke laeval olevates kauplustes ning söögikohtades.



Joonis 2. Viking Line Abp müügitulu jaotus 2019. aastal
Allikas: (Viking Line Abp, 2019, lk 38-39)

Teavet tulude kohta geograafiliste piirkondade kaupa Viking Line Abp ei ole avalikustanud. AS Tallink Grupi järgi moodustab suurima müügitulu osakaalu Eesti-Soome segment – 37,3%, seejärel Soome-Rootsi segment 36,3%-ga. Eesti-Rootsi vaheline laevaliin moodustab müügitulust 11,8%, Läti-Rootsi 7,6%, muud geograafilised segmendid 7,8%. (AS Tallink Grupp, 2019, lk 11)

Analüüsitavate ettevõtete ülevaate põhjal saab öelda, et ettevõtted on sarnased, kuigi nende tegevuste valdkonnad on erinevad. Mõlemate organisatsioonide müügitulu struktuur jaotub sarnaselt. Viking Line-i müügituludest moodustab reisijatega seotud müük umbes 90%, mis on oma olemuselt sama, nagu Tallinki müügitulude osakaalust piletite müük 25% ja müük restoranides ja kauplustes 57%, kokku reisijatega seotud müük umbes 82%. Mõlemad ettevõtted opereerivad samas regioonis ning on võrdlemisi suured ja pikalt tegutsenud ettevõtted. Sellest järeldab autor, et ettevõtete finantssuhtarve saab omavahel võrrelda.

2.2. Metoodika kirjeldus

Bakalaureusetöö metoodika osas käsitletakse uurimisprobleemi ja antakse ülevaade bakalaureusetöö eesmärgist. Uurimistöö läbiviimiseks on valitud finantssuhtarvude analüüsi meetod, kriisi mõju näitajatele testitakse kasutades fiktiivset aegrea mudelit.

Lõputöö uurimisprobleem käsitleb Euroopas kehtestatud reisipiirangute ning COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantsnäitajatele 2020. aastal võrreldes 2017. ja 2019. aastate keskmistega.

Lõputöö eesmärk on leida, milline on olnud COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantsnäitajatele AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp.

Ettevõtte finantssuhtarvude analüüsimine on üks parimaid ning selgemini arusaadavamaid viise hindamaks firma käekäiku ja rahalist seisut. Ettevõtete AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp finantssuhtarvude analüüsi arvutamise aluseks on võetud aastate 2017 kuni 2020 teise kvartali vahearuanded, mis on toodud töö lisades (Lisa 1; Lisa 2; Lisa 3; Lisa 4). Nende andmete põhjal on võimalik näha erinevusi finantsnäitajates „normaalses“ ettevõtte talituses ja „häiritud“ toimimises. Käesoleva bakalaureusetöö uurimisülesanne on arvutada, millised on analüüsitavate ettevõtete finantssuhtarvud enne kriisi ja kriisi alguses ning kas 2020. aasta teise

kvartali mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvud on kriisi mõjul võrreldes varasemate aastatega erinevad.

Rahandussuhtarvud, mida antud bakalaureusetöös analüüsitakse on tasuvus-, efektiivsus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvud (Lisa 5). Finantssuhtarvud on valitud varasemate uuringute ning kirjandusliku populaarsuse põhjal.

Käesolevas töös arvutatakse välja AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp „normaalse“ talituse aja 2017. kuni 2019. aastate teise kvartali suhtarvude aritmeetilised keskmised ning võrreldakse erinevuse tuvastamiseks 2020. aasta sama aja suhtarvudega, mil algas COVID-19 haiguse tõttu kriis. Hindamaks vaatluse all olevate ettevõtete seisu enne koroon kriisi, võrreldakse neid tegevusharu keskmiste näitajatega (Lisa 6).

Antud töös on võrreldud analüüsitavate ettevõtete suhtarve jaekaubandusega tegelevate ja veetransporti pakkuvate tegevusharu aritmeetiliste keskmiste näitajatega 2016. aastal, sest andmed veetransporti pakkuvate ettevõtete kohta alates 2017. aastast puuduvad. Andmed on pärit Eesti Statistikaametis. Töö autor valis sellise tegevusharu keskmise koosseisu analüüsitavate ettevõtete müügitulu struktuuri põhjal.

Kriisi mõju tõestamiseks viiakse läbi fiktiivne aegrea mudel. Antud töös on kasutatud kõige tuntumat regressioonjoone parameetrite hindamismeetodit lineaarse mudeli harilikku vähimruutude meetodit OLS (*Ordinary Least Squares*) (Sauga, 2017, lk 423-424). Lineaarse mudeli $y = b + ax$, sirge tõus a näitab, kui palju muutub y , kui x muutub ühe ühiku võrra ja kui $x = 0$, siis näitab vabaliige b , millega on y võrdne. (Sauga, 2016, lk 268)

Aegrea mudeli sõltuvateks muutujateks on võetud analüüsitavate ettevõtete arvutatud finantssuhtarvud alates 2017. aasta esimesest kvartalist kuni 2020. aasta teise kvartalini. Kriisi mõju tõestamiseks on Viking Line-i lühiajalise võlgnevuse kattekordajast (CR) ja Tallinki debitoorse võlgnevuse käibevalttest (DSO) võetud esimest järku diferents. Mudeli kvaliteedi parandamiseks võeti Tallinki äritegevuse rahavoo taseme suhtarvust esimest järku diferents ning logaritmiti rahakordajat.

Mudeli seletavateks ehk sõltumatuteks muutujateks on võetud 2017-2020 aastate kvartaalne aja trend, sesoonsuse arvestamiseks fiktiivsete muutujate komplekt D2, D3 ja D4 ning fiktiivne binaarne muutuja „kriis“.

Kõigepealt võrreldi mõlema ettevõtte 2017 - 2019 aastate teise kvartali aritmeetilisi keskmiseid finantssuhtarve 2020. aasta teise kvartali omadega kategooriate kaupa ning leiti protsentuaalsed erinevused. Uurimisülesandest tulenevalt, kas 2020. aasta teise kvartali finantssuhtarvud on kriisi mõjul võrreldes varasemate aastatega erinevad, esitati sisukas hüpotees: 2020. aasta teise kvartali finantssuhtarvud on kriisi mõjul varasemate aastatega võrreldes erinevad. Olulisust hinnati nivool 0,05. Tõstatatud hüpoteesi tõestamiseks kasutati fiktiivset aegrea mudelit (Lisa 7 ja Lisa 8).

Käeolevas töös kasutatava fiktiivse aegrea üldkuju on järgmine:

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 \text{kriis} + \beta_k \text{kvartal} + \beta_k D2 + \beta_k D3 + \beta_k D4 + u_t$$

kus

Y – sõltuv muutuja, finantssuhtarv

β_0 – vabaliige

u – juhuslik liige

3. EMPIIRILINE ANALÜÜS JA JÄRELDUSED

Empiirilise analüüsi käigus anti ülevaade AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp tegevustest koroonakriisi mõjude vähendamiseks ning teostati nende tasuvuse, efektiivsuse, likviidsuse ja finantsvõimenduse suhtarvude analüüs, kriisi mõjude testimiseks kasutati fiktiivset aegrea mudelit. Arvutuste tulemused on toodud käesolevas peatükis.

3.1. AS Tallink Grupi ja Viking Line-i tegevus COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõjude vähendamiseks

Nii AS Tallink Grupi kui ka Viking Line Abp 2020. aasta teise kvartali majandustulemusi mõjutasid oluliselt COVID-19 haiguspuhangust tingitud piirangud, mis omakorda andsid tunda nõudluse vähenemisest turul. Mõlema mereveonduse ettevõtte põhitegevus oli ulatuslike reisipiirangute tõttu kõigis teeninduspiirkondades takistatud ning selle tõttu pöörasid mõlemad kontsernid oma tähelepanu eelkõige kulude kontrollile, rahavoogude juhtimisele ning oma põhitegevuse jätkusuutlikkuse tagamisele. Selleks, et tagada ettevõtete jätkusuutlikkus, tehti laiaulatuslikke ümberkorraldusi äritegevuses, vähendati mitte-kriitilisi kulusid ja investeeringuid ning sõlmiti laenuandjatega erinevaid finantskokkuleppeid. Lisaks sellele suunasid mõlemad ettevõtted oma laevu ajutiselt teistele marsruutidele ning Tallink peatas ajutiselt Riias tegutseva hotelli tegevuse. (AS Tallink Grupp, 2020, lk 3-4; Viking Line Abp, 2020, lk 2)

Koroonakriisi oli mõlemas ettevõttes vaja viia läbi muudatusi personali ja töötasu puudutavates küsimustes. Tallink oli sunnitud vähendama kogu Eesti ja Läti personali töökoormust ning palka 70%-le (Lätis teises kvartalis kaheks kuuks). Suur osa Soome personalist saadeti palgata puhkusele ning Rootsis vähendati töökoormust järk-järgult, mais ja juunis lausa 20%. Selline ümberkorraldus kehtis Soomes ja Rootsis vaid nendele töötajatele, kellele tööülesandeid ei antud. Kolmeks kuuks loobusid kontserni nõukogu liikmed nõukogu liikmete tasudest, juhatuse

liikmete töötasud vähendati 70%-le ja juhatuse esimehel lausa 50%-le. Teises kvartalis koondati ligikaudu 500 töötajat maal ja merel. (AS Tallink Grupp, 2020, lk 4)

Viking Line saatis suure osa oma Soome personalist sundpuhkusele. Eestis ja Rootsis kasutas Viking Line lühiajalisi valitsuste rahastatud abimeetmeid ning saatsid enamus töötajatest sunniviisilisele puhkusele, mis puudutasid merel täisosaaajaga töötajaid ning teisi vaid osaliselt. (Viking Line Abp, 2020, lk 17-18) Viking Line ei ole 2020. aasta sügise seisuga teavitanud koondamistest ega ka avalikustanud ligikaudset arvu koondatud töötajate kohta. Viking Line teatas 2020. aasta alguses ning augustis, et alustasid töötajate koondamisega seotud läbirääkimisi, mis puudutasid kõiki 570 kaldatöötajat Eestis, Soomes, Rootsis ja Ahvenamaal. (Yle Uutiset, 2020)

Mõlemad analüüsitavad ettevõtted on saanud jätkusuutlikkuse tagamiseks toetusi. Tallink sai 2020. aasta esimese poolaasta vältel otsesid rahalisi toetusi kokku 17 miljoni euro ulatuses. Tallink kasutas teeninduspiirkondade toetusmeetmeid, sealhulgas ajutisi töötasude kompenseerimise pakette. Tallinki kulude kokkuhoiu jaoks oli oluline Eesti Vabariigi Riigikogu seaduse muudatus, milles vabastati laevad veeteetasu maksmise kohustusest kaheteistkümneks kuuks alates 2020. aasta aprillist. (AS Tallink Grupp, 2020, lk 4-5) Soome Riiklik Varustuskindluse Keskus toetas kaubaveo tarnekindluse tagamiseks nii Tallinki kui ka Viking Line-i perioodil 19. märts kuni 18. juuni 2020. Toetus puudutas kahte Tallinki laeva, mis opereerisid Tallinn-Helsingi ja Turu-Stockholmi vahelistel liinidel ja nelja Viking Line-i laeva, mis opereerisid Turu - Långnäs - Stockholm, Mariehamn - Kapellskär ja Helsingi – Tallinn liinidel. Toetused aitasid vähendada ettevõtete ärikahjumit ja katta kulusid. (AS Tallink Grupp, 2020, lk 4-5; Viking Line Abp, 2020, lk 2)

Lisaks sellele sai Viking Line Soome ja Rootsi valitsuselt toetusi, mis olid seotud laeva töötajate maksude ja sotsiaalkindlustusmaksetega, kooskõlas Euroopa Liidu suunistega (Viking Line Abp, lk 17-18). Viking Line teenis esimese laevandusettevõttena maailmas Det Norske Veritas Germanischer Lloyd'i verifikatsioon, mis kinnitas ettevõtte võimet juhtida ja maandada nakkusohte, sealhulgas COVID-19 haigust kõigis nende seitsmes laevas ning kuues terminalis. (Viking Line Abp, 2020, lk 3)

Selleks, et tagada jätkusuutlikkus, keskendusid mõlemad mereveonduse ettevõtted likviidsusprobleemide leevendamisele. Tallinki kontserniettevõtetel võimaldati lükata erinevate maksude tasumine edasi, samuti lükati edasi ehitusjärgus laeva MyStar ehitamise

osamakse 2020. aasta kolmandasse kvartalisse. Tallinkis otsustati 2020. aastal dividende 2019. aasta puhaskasumist mitte maksta, lisaks peeti edukaid läbirääkimisi olemasolevate ning uute finantsinstitutsioonidega laenude eritingimuste leevendamiseks. (AS Tallink Grupp, 2020, lk 5)

Selleks, et parandada likviidsust alustas Viking Line läbirääkimisi täiendava rahastuse saamiseks ning olemasolevate tingimuste leevendamiseks. Läbirääkimiste tulemusena lükati edasi kahe finantsinstitutsiooni laenu maksed kokku 14,9 miljoni euro ulatuses, mis peavad olema tasutud hiljemalt 2025. aasta jaanuariks. Dividendide maksmine sõltub tulevikus edasi lükatud laenumaksete tasumisest. (Viking Line Abp, 2020, lk 5)

Viking Line-l on uue laeva, Viking Glory, ehitus pooleli. Kontsern alustas laenuandjaga läbirääkimisi tingimuste leevendamiseks. Kui aga ehitusleping peaks katkestatama, on ettevõttel tehtud ettemakse tagatiseks pangagarantii 38,8 miljonit eurot pluss intressid. Viking Line-i eesmärk oli tugevdada likviidsust kasutades riigipoolseid abimeetmeid Soome parlamendi kinnitatud lisaelarves. Tagatised olid laevandussektorile võimaldatud Soome valitsuse 2020. aasta teises lisaelarves. Likviidsust plaaniti parandada ka aktsionäride kapitalimakse abil või vara müügi kaudu. (Viking Line Abp, 2020, lk 5-6)

3.2. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp finantssuhtarvude võrdlus tegevusharu keskmistega

Tasuvussuhtarvud näitavad, millisel määral on erinevad tegurid kujundanud organisatsiooni kasumi suhet mõnda muusse firma näitajasse (Tearu & Krumm, 2005, lk 28-31). Võrreldes tegevusharu keskmiseid tasuvussuhtarve (Lisa 6) analüüsitava ettevõttega, on Tallinki ja Viking Line-i ROA ja ROE olnud nõrgemad, kuid ROS tugevam.

Efektiivsuse suhtarve kasutatakse ettevõtte varade kasutamise efektiivsuse analüüsimiseks. Efektiivsuse analüüs on oluline selleks, et hinnata ettevõtte varade kasutamist ning kui tõhus on see olnud tootlikkusele. (Kõomägi, 2006, lk 113) Tallinki 2017-2019 aastate keskmised efektiivsussuhtarvud on tegevusharu vastavate näitajatega võrreldes tugevad ehk varud vahetuvad kiiremini, ostjad tasuvad arveid kiiremini ning võlgu tasutakse kiiremini. Tallinki

AT suhtarv on nõrk. Viking Line-i AT, DSO ja DAPO näitajad on tegevusharuga võrreldes nõrgad, ainult varud vahetuvad umbes sama kiiresti kui tegevusharus keskmiselt.

Ettevõtte likviidsuse analüüsi peetakse üheks tähtsamaks analüüsiks, sest maksevõimetus on üks peamisi firmade pankrotti minemise põhjuseid. Ettevõtet peetakse likviidseks, kui firma on suuteline katma lühiajalisi kohustusi käibevaradega, mida saab kergesti likviidseks muuta, või on firmal küllaldaselt vaba raha. Mida kiiremini on firma võimeline seda tegema, seda likviidsem see organisatsioon tavaliselt on. (Kõomägi, 2006, lk 119-120) Tallinki ja Viking Line-i lühiajaliste võlgnevuste kattedekordajad ja äritegevuse rahavoo taseme suhtarvud on tegevusharu kõrval nõrgad (Lisa 6). Teoreetiliselt peetakse lühiajalise võlgnevuse kattedekordaja väärtust heaks, kui see on suurem kui 1,6, 1,1 madalamad tulemused viitavad nõrgale maksevõimele (Kõomägi, 2006, lk 122-123), äritegevuse rahavoo taseme suhtarv võiks olla vähemalt võrdne 0,4-ga (Teearu & Krumm, 2005, lk 38). Analüüsitava ettevõtete ajaloolised rahakordajad on tegevusharuga võrreldes tugevad. Teoorias peetakse rahakordaja tulemust tugevaks, kui see on 0,1 ja 0,3 vahel, arväärtus, mis on üle 0,5 viitab ebaotstarbekale raha juhtimisele (Vaksmaa, 1999, lk 25).

Finantsvõimendus näitab, kui suures ulatuses kasutab ettevõtte võõrkapitali ehk laenukapitali äritegevuse rahastamiseks. Finantsvõimendussuhtarvud hindavad ettevõtete jätkusuutlikkust ja hoidumist pankrotist. Mida suurem on võõrkapitali osakaal bilansimahust, seda suurem on selle ettevõtte finantsvõimendus. (Pöld, 2014, lk 14) COVID-19 kriisi taustal on need näitajad tähtsad. Ettevõtte finantsvõimenduse ehk maksevõime uurimiseks kasutatakse suhtarve, mis näitavad, kuidas kasutatakse võõr- ja omakapitali vara soetamiseks ettevõttes. (Kõomägi, 2006, lk 124)

Nii Tallinki kui ka Viking Line-i ajaloolised keskmised finantsvõimendussuhtarvud on tegevusharu vastavatest näitajatest (Lisa 6) madalamad. Kui madalat EM ja D/E näitajaid peetakse pigem heaks (Reinberg, 1999, lk 81-83), siis madal ISCR on jällegi halb. Teoreetiliselt peaks ISCR näitaja olema vähemalt 2,5 järgmine (Järve & Veisson, 2003, lk 27), tegevusharus lausa üle 8.

Kokkuvõtlikult leiab töö autor, et tegevusharuga võrreldes on Tallinki efektiivsus üldiselt hea ning (v.a AT suhtarv) finantsvõimendus on madal. ROS ja rahakordaja olid samuti head. Tallinki ajalooline tasuvus on pigem nõrk ning samuti on likviidsus pigem madal. „Normaalsel“ ajal peaks ettevõtte keskenduma tasuvuse ja likviidsuse parandamisele.

Viking Line-i finantsvõimendus on tegevusharuga võrreldes suhteliselt madal ning likviidsus on hea, kuigi lühiajaliste võlgnevuste kattekordaja on veidi madalam olnud. Tulemuste põhjal peaks Viking Line „normaalsel“ ajal keskenduma efektiivsuse ja kasumlikkuse tõstmisele.

3.3. COVID-19 kriisi mõju analüüsitava mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele

2020. aasta teises kvartalis olid mõlema ettevõtte tasuvussuhtarvud negatiivsed (Tabel 3), mis näitab, et ettevõtted teenisid igalt varasse ja omakapitali investeeritud ning teenitud müügitulu rahaühikult kasumi asemel kahjumit. Testides, kas 2020. aasta teise kvartali tasuvussuhtarvud on võrreldes varasemate aastatega kriisi mõjul erinevad, leiti, et Tallinki suhtarvudele oli kriisi mõju statistiliselt oluline ehk kriis mõjutas neid negatiivselt. Lisaks sellele mõjutasid suhtarve kvartaalne ajatrend ning sesoonsus (Lisa 7). Testides Viking Line-i tasuvussuhtarve, leiti, et kriisi mõju ega ka teised sõltumatud muutujad ei olnud statistiliselt olulised (Lisa 8). Aegrea mudeli põhjal ei saanud Viking Line-i tasuvussuhtarvudele kriisi ega teiste seletavate tunnuste mõju tõestada.

Tabel 3. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali tasuvuse näitajad

Näitaja	2017-2019 II kv keskmine	2020 II kv	Erinevus %	Kriisi mõju
AS Tallink Grupp				
Varade puhasrentaablus (ROA)	0,98%	-1,82%	-285,60%	Jah
Omakapitali rentaablus (ROE)	1,99%	-3,58%	-279,32%	Jah
Käibe puhasrentaablus (ROS)	6,23%	-42,13%	-776,31%	Jah
Viking Line Abp				
Varade puhasrentaablus (ROA)	0,51%	-1,12%	-317,51%	Ei
Omakapitali rentaablus (ROE)	1,19%	-2,32%	-294,60%	Ei
Käibe puhasrentaablus (ROS)	1,93%	-21,68%	-1225,29%	Ei

Allikas: (autori arvutused AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali vahearuanete andmete alusel)

2020. aasta teises kvartalis toimusid mõlema ettevõtte näitajates sarnased muutused – AT arvvaartused vähenesid ning DSO, DAPO ja DIH konversiooniperioodid pikenesid (Tabel 4). Testides kriisi mõju mõlema ettevõtte efektiivsussuhtarvudele, leiti, et kriis mõjutas mõlema ettevõtte näitajaid. Kriisi mõjul pikenesid nii Tallinki kui ka Viking Line-i DSO, DAPO ja DIH

konversiooniperioodid, AT vähenes. Lisaks kriisile mõjutas Tallinki DAPOt ja DSOd ajaline trend ja sesoonsus, AT suhtarvu mõjutas peale kriisi veel sesoonsus. DIH suhtarv pikenes ainult kriisi mõjul. (Lisa 7)

Testides kriisi mõju Viking Line-i efektiivsussuhtarvudele, leiti, et kriisi (ja sesoonsuse) mõjul vähenesid AT ja pikenesid DSO, DAPO ja DIH. Ajaline trend mõjutas kõiki suhtarve v.a DSOd (Lisa 8). Nende tulemuste põhjal väheneb kriisi mõjul mereveonduse ettevõtete AT suhtarv ning pikenevad DSO, DAPO ja DIH käibevälte.

Tabel 4. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali efektiivsuse näitajad

Näitaja	2017-2019 II kv keskmine	2020 II kv	Erinevus %	Kriisi mõju
AS Tallink Grupp				
Varade käibekordaja (AT), eurot	0,16	0,043	-73%	Jah
Debitoorse võlgnevuse käibevälde (DSO), päeva	19	31	68%	Jah
Kreditoorse võlgnevuse käibevälde (DAPO), päeva	49	90	84%	Jah
Varude käibevälde (DIH), päeva	20	38	92%	Jah
Viking Line Abp				
Varade käibekordaja (AT), päeva	0,27	0,052	-81%	Jah
Debitoorse võlgnevuse käibevälde (DSO), päeva	30	102	246%	Jah
Kreditoorse võlgnevuse käibevälde (DAPO), päeva	235	1523	549%	Jah
Varude käibevälde (DIH), päeva	46	401	775%	Jah

Allikas: (autori arvutused AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali vahearuannete andmete alusel)

2020. aasta teises kvartalis ettevõtete likviidsus langes (Tabel 5), Viking Line-i rahavoo taseme suhtarv muutus negatiivseks, kuid olenemata langusest oli rahakordaja tugev. Testides, kas kõik likviidsussuhtarvud langesid kriisi mõjul, selgus, et kriis mõjutas 2020. aasta teises kvartalis Viking Line-i likviidsussuhtarve.

Kriisi mõjul olid Viking Line-i 2020. aasta kriisikvartali CR ja rahakordaja suuremad kui varasematel aastatel samal ajal, äritegevuse rahavoo taseme suhtarv oli aga madalam. Sesoonsuse testimisel oli see kõigis suhtarvudes statistiliselt oluline, ajatrend oli oluline vaid rahakordajal. (Lisa 8)

Aegrea mudel kriisi mõju Tallinki likviidsussuhtarvudele ei tõestanud. Küll aga tõestas sesoonsuse mõju äritegevuse rahavoo tasemele ning ajatrendi rahakordajale. Mudelist selgus, et esimese kvartali äritegevuse rahavoo taseme suhtarv on väiksem eelmise kvartali äritegevuse

rahavoo tasemest, kuid igas järgnevas kvartalis on see näitaja eelmisega võrreldes parem. Ajatrendil on ettevõtte rahakordajale negatiivne mõju. (Lisa 7)

Tabel 5. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali likviidsuse näitajad

Näitaja	2017-2019 II kv keskmise	2020 II kv	Erinevus %	Kriisi mõju
AS Tallink Grupp				
Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja (CR)	0,57	0,36	-37%	Ei
Äritegevuse rahavoo tase	0,15	0,016	-89%	Ei
Rahakordaja (Cash Ratio)	0,24	0,086	-64%	Ei
Viking Line Abp				
Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja (CR)	1,08	0,72	-33%	Jah
Äritegevuse rahavoo tase	0,077	-0,20	-356%	Jah
Rahakordaja (Cash Ratio)	0,53	0,30	-44%	Jah

Allikas: (autori arvutused AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali vahearuanete andmete alusel)

2020. aasta teises kvartalis toimusid mõlema ettevõtte finantsvõimendussuhtarvudes negatiivsed muutused, ISCR muutus lausa negatiivseks, mis tähendas, ettevõtted ei olnud enam võimelised maksma intressikulusid ärikasumist (Tabel 6). Testides kriisi mõju finantsvõimendussuhtarvudele selgus, et kriis mõjutas Viking Line-i finantsvõimendust ja omakapitali võlasiduvust, kuid aegrea mudel ei tõestanud kriisi ega teiste seletavate tunnuste mõju ISCRle. EM ja D/E aegrea mudelid tulid üsna sarnased ehk kriisi mõjul suurenesid näitajad sarnaselt, kuid vähenesid sesoonsuse ja ajalise trendi mõjul. (Lisa 8)

Aegrea mudel kriisi ega ka teiste sõltumatute muutujate mõju Tallinki finantsvõimendussuhtarvudele ei tõestanud. (Lisa 7)

Tabel 6. AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali finantsvõimenduse suhtarvud

Näitaja	2017-2019 II kv keskmine	2020 II kv	Erinevus %	Kriisi mõju
AS Tallink Grupp				
Finantsvõimendus (EM)	2,03	1,97	-3%	Ei
Intresside kattekordaja (ISCR)	4,47	-7,73	-273%	Ei
Omakapitali võlasiduvus (D/E)	103%	97%	-6%	Ei
Viking Line Abp				
Finantsvõimendus (EM)	2,31	2,07	-10%	Jah
Intresside kattekordaja (ISCR)	1,47	-3,69	-351%	Ei
Omakapitali võlasiduvus (D/E)	131%	107%	-18%	Jah

Allikas: (autori arvutused AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aasta teise kvartali vahearuanne andmete alusel)

Kokkuvõtlikult leiti, et kuigi 2020. aasta teise kvartali finantssuhtarvud erinesid ajaloolistest keskmistest rahandussuhtarvudest, siis kõik finantsnäitajad ei erinenudki kriisikvartalis eelmiste aastate finantsnäitajatest kriisi mõjul.

3.4. Järeldused

Bakalaureuse töö autor järeldab, et hinnates AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2019 aastate teise kvartali aritmeetilisi keskmiseid finantssuhtarve tegevusharu aritmeetilise keskmise vastavate suhtarvudega, on analüüsitava ettevõtte finantsvõimendus madal. Tallinki efektiivsus, ROS ja rahakordaja on tegevusharu kõrval head, kuid tasuvus, CR ja äritegevuse rahavoo taseme suhtarvud nõrgad. Kriisi sisenedes on madal finantsvõimendus hea, kuid üldine madal likviidsustase võib viidata võimalike raskuste tekkimisele. Viking Line-i likviidsus oli parem kui konkurendil, kuid tegevusharu kõrval siiski pigem nõrk (v.a rahakordaja), üldine efektiivsus ja kasumlikkus olid samuti tegevusharu kõrval nõrgad.

Nagu juba varasemad uuringud kinnitavad, käivad tasuvussuhtarvud majanduslangusega käsikäes. Kahjumi teenimine on kriisi ajal mõistetav, kuid kriisi mõju Viking Line-i kasumlikkuse langust ei tõestanud. Fiktiivne aegrida aga tõestas kriisi mõju Tallinki tasuvusnäitajatele.

Varasemate uuringute põhjal efektiivsussuhtarvud ei mõjuta kriisi ajal ettevõtte turuväärtust. Käesolev töö aga leidis, et kriisil on mõju efektiivsussuhtarvudele - pikendades ostjate

laekumata arvete, tarnijatele tasumata arvete ja varude vahetumise konversiooniperioode ning vähendab ettevõtete varade tootlikkust.

Varasemate uuringute kohaselt muutub kriisi ajal likviidsuse tõstmine tähtsaks ning selle tõstmiseks suurendatakse ettevõtete finantsvõimendust. Vähe kaalutletud finantsvõimenduse tõstmine on aga näidanud, et kriisi arenedes võib tekkida rohkem probleeme laenu tagasi maksmisega. Kriisi olulisuse testimise Tallinki likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvudele põhjal seda järeldada ei saa. Kriisi mõjul toimusid Viking Line-i likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvudes muutused. Nagu ka varasemate uuringute põhjal, kriisi mõjul suurenes ettevõtte likviidsus ja finantsvõimendus.

Kokkuvõtlikult järeldab autor, et kriis suurendab mereveonduse ettevõtete efektiivsussuhtarvude konversiooniperioodi ja vähendab tootlikkust, kuid kriisi mõju on ettevõtete tasuvus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvudele erinev. Kui kriis on statistiliselt oluline, siis mõjutab kriis mereveonduse ettevõtete likviidsust ja finantsvõimendust positiivselt neid suhtarve suurendades ning kasumlikkust negatiivselt neid suhtarve vähendades. Töö autor nõustub varasemate uuringute järeldustega ning antud töös tehtud arvutused kinnitavad, et koroona kriisil on statistiliselt oluline mõju mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele.

KOKKUVÕTE

Tänapäevases muutlikus maailmas on COVID-19 pandeemia aktuaalne teema. SARS-CoV-2 viiruse leviku takistamiseks kehtestatud laiaulatuslikud liikumiskiirangud mõjutasid ettevõtete finantsseisu ning eriti turismiga seotud ettevõtete tegevust. Kuna AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp põhitegevus on turismiga seotud, otsustas autor uurida kriisi mõju just selle tegevusharu finantssuhtarvudele.

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks oli analüüsida COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp näitel. Eesmärgi täitmiseks oli vaja teostada analüüsitava ettevõtete finantssuhtarvude analüüs ja testida kriisi mõju statistilist olulisust arvatud rahandussuhtarvudele.

Töös anti ülevaade kriisi teooriatest ja varasematest uuringutest, kuidas on kriis mõjutanud ettevõtete finantssuhtarve. Samuti anti ülevaade koroonakriisi mõjudest ettevõtete finantsandmetele, juhtimisele ning milline on olnud riikide, sh Eesti Vabariigi ja Soome Vabariigi panus kriisi mõjude vähendamiseks 2020. aastal. Lisaks sellele tutvustati analüüsitavaid ettevõtteid ja kirjeldati, milliseid meetmeid on nad kriisi mõjude vähendamiseks rakendanud. Töö viimasel osas viidi läbi finantssuhtarvude analüüsid, testiti kriisi mõju statistilist olulisust ning tehti järeldused.

Töö eesmärgi täitmiseks kasutati AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2020 aastate teise kvartali vahearuandeid. Antud bakalaureusetöös analüüsiti tasuvus-, efektiivsus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarve.

Arvutatud finantssuhtarvude põhjal võrreldi analüüsitava ettevõtete 2017-2019 aastate teise kvartali keskmiseid näitajaid tegevusharu keskmiste näitajatega ning seejärel võrreldi 2020. aasta teise kvartali näitajatega. Kriisi mõjude testimiseks kasutati fiktiivse aegrea mudelit. Käesolevas bakalaureusetöös otsiti tõestust järgmisele hüpoteesile: 2020. aasta teise kvartali mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvud on kriisi mõjul varasemate aastatega võrreldes erinevad. Otsitud tõestus leidis lõputöös kinnitust.

Lõputöö tulemuseks saadi, et analüüsitud ettevõtete finantsvõimendus oli enne kriisi tegevusharuga võrreldes madalam. Tallinki efektiivsus (v.a AT), ROS ja rahakordaja olid tegevusharu kõrval head. Viking Line-i rahakordaja ja DSO olid lisaks madalale finantsvõimendusele tegevusharu kõrval tugevad. Mõlemate ettevõtete üldine likviidsus ja kasumlikkus olid kriisi sisenedes madalad.

Lõputöö tulemustena leiti, et kuigi analüüsitud mereveonduse ettevõtete 2020. aasta teise kvartali finantssuhtarvud erinesid varasematest keskmistest, siis kõik finantsnäitajad ei erinenudki kriisikvartalis eelmiste aastate finantsnäitajatest kriisi mõjul. Koroon kriis mõjutas Tallinki efektiivsus- ja tasuvussuhtarve ning Viking Line-i efektiivsus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarve. Tulemustest sai järeldada, et kriis suurendab mereveonduse ettevõtete efektiivsussuhtarvude konversiooniperioodi ja vähendab tootlikkust, kuid kriisi mõju on ettevõtete tasuvus-, likviidsus- ja finantsvõimendussuhtarvudele erinev. Kokkuvõtlikult, antud töös tehtud arvutused kinnitavad, et koroon kriisil on statistiliselt oluline mõju mereveonduse ettevõtete finantssuhtarvudele: kriisi mõjul mereveonduse ettevõtete likviidsus ja finantsvõimendus suurenevad ja ettevõtete kasumlikkus väheneb.

Leitud tulemuste põhjal saab öelda, et töö eesmärk sai täidetud. Töös arutati ja hinnati analüüsitud ettevõtete finantssuhtarve enne koroon kriisi ning leiti, et COVID-19 pandeemia mõjutas mereveonduse ettevõtete finantssuhtarve.

Tulevikus saab antud bakalaureuse töö teemal uurida, millised finantssuhtarvud kirjeldavad COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi arengut, milline on kriisi mõju teiste tegevusharu ettevõtetele ja/või tervele majandussektorile. Samuti saab uurida, milliseid muudatusi tõi koroon kriis endaga kaasa näiteks ettevõtete äritegevuses ja juhtimises.

SUMMARY

IMPACT OF THE CRISIS CAUSED BY COVID-19 ON THE FINANCIAL INDICATORS OF SHIPPING COMPANIES ON THE EXAMPLE OF AS TALLINK GRUPP AND VIKING LINE ABP

Inger-Adele Mägi

In today's changing world, the COVID-19 pandemic is a topical issue. Extensive restrictions to prevent the spread of the SARS-CoV-2 virus have affected the financial situation of companies and, in particular, the activities of tourism-related companies. As the main activities of AS Tallink Grupp and Viking Line Abp are related to tourism, the author decided to study the impact of the crisis on the financial ratios of this industry.

The aim of this bachelor's thesis was to analyze the impact of the crisis caused by COVID-19 on the financial ratios of shipping companies on the example of AS Tallink Grupp and Viking Line Abp. In order to achieve the goal, it was necessary to perform an analysis of the financial ratios of the analyzed companies and test the statistical significance of the impact of the crisis on the calculated financial ratios.

The paper provided an overview of the theories of crisis and previous research on how the crisis has affected the financial ratios of companies, the effects of the crisis on companies' financials and management, and the contribution of countries, including Estonia and Finland, to reducing its effects in 2020. In addition, the companies analyzed were introduced and the measures they had taken to mitigate the effects of the crisis were described. In the last part of the work, analyzes of financial ratios were performed, the statistical significance of the impact of the crisis was tested and conclusions were drawn.

The interim reports of AS Tallink Grupp and Viking Line Abp for the second quarter of 2017-2020 were used to fulfill the purpose of the work. In this thesis, the profitability, efficiency, liquidity and leverage ratios were analyzed.

Based on the calculated financial ratios, the average indicators of the analyzed companies in the second quarter of 2017-2019 were compared with the average indicators of the industry and then compared with the indicators of the second quarter of 2020. A fictitious time series model was used to test the effects of the crisis. This bachelor's thesis sought proof of the following hypothesis: the financial ratios of shipping companies in the second quarter of 2020 are different compared to previous years due to the crisis. The sought proof was confirmed.

As a result, the leverage of the analyzed companies was lower than before the crisis. Tallink's overall efficiency, ROS and cash ratio were relatively good alongside the industry. In addition to low leverage, Viking Line's cash ratio was strong next to the industry. The overall liquidity and profitability of both companies were low at the time of the crisis.

As a result, it was found that although the financial ratios of the analyzed shipping companies in the second quarter of 2020 differed from the previous averages, not all financial indicators differed from the financial indicators of previous years in the crisis quarter due to the crisis. The crisis affected Tallink's efficiency and profitability ratio and Viking Line's efficiency, liquidity and leverage ratio. The results showed that the crisis increases the conversion period for the efficiency ratios and reduces productivity, but the impact of the crisis on the profitability, liquidity and leverage ratios of companies is different. In summary, if the crisis is statistically significant, the crisis will increase the liquidity and leverage of shipping companies, while the crisis will reduce the profitability.

Based on the results found, it can be said that the goal of the work was achieved. The paper calculated and assessed the financial ratios of the analyzed companies before the corona crisis and found that the COVID-19 pandemic affected the financial ratios of shipping companies.

In the future, it will be possible to study the financial ratios that describe the development of the crisis caused by COVID-19, the impact of the crisis on companies in other industries and / or the entire economic sector. It is also possible to examine what changes the crisis has brought about, for example, in the business and management of companies.

VIIDATUD ALLIKAD

- Aguinis, H., Villamor, I., & Gabriel, K. G. (2020). Understanding employee responses to COVID-19: a behavioral corporate social responsibility perspective. *Journal of the Iberoamerican Academy of Management*, 421-438. Allikas: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MRJIAM-06-2020-1053/full/pdf>
- AS Tallink Grupp. (2020). *AS Tallink Grupi II kvartali vahearuanne*. Allikas: <https://www.tallink.com/documents/10192/127991305/Tallink-Grupp-2020-Q2-EST.pdf/c0b3bce3-d2fb-8ba1-3f0a-99cf56d484ab>
- AS Tallink Grupp. (2019). *Tallink yearbook 2019*. Allikas: <https://www.tallink.com/documents/10192/7879802/2019-Tallink-Grupp-Yearbook-en.pdf/14f73c5a-e169-82ae-5f97-04b8dbf17a1a>
- Bărbuță-Mișu, N. (2019). The Impact of Economic Crisis on the Financial Performance of the European Companies. *Ekonomika*, 98(2), 6-18.
- Caplan, G. (1964). *Principles of preventative psychiatry*. New York: Basic Books.
- Clarke, S. (1994). *Marx's Theory of Crisis*. Palgrave Macmillan.
- Coombs, W. T. (2014). *Ongoing Crisis Communication: Planning, Managing, and Responding* (4th tr.). Sage Publications, Inc.
- Damodaran, A. (2012). *Investment Valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset*, (3rd ed). John Wiley & Sons.
- Demirhan, H. G., & Anwar, W. (2014). Factors affecting the financial performance of the firms during the financial crisis: evidence from Turkey. *Ege Strategic Research Journal*, 5(1), 65-80.
- Järve, J., & Veisson, T. (2003). *Finantsjuhtimine*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.

- Keynes, J. M. (1997). *The general theory of employment, interest and money*. New York: Prometheus Books.
- Kõomägi, M. (2006). *Ärirahandus*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Latham, S. F., & Braun, M. R. (2008). The performance implications of financial slack during economic recession and recovery: Observations from the software industry (2001-2003). *Journal of managerial issues*, 20(1), 30-50.
- Marx, K. (1962). *Kapital*. Tallinn: Eesti Riiklik Kirjastus.
- McKinsey & Company. (2020). *COVID-19: Briefing materials. Global health and crisis response*. McKinsey & Company.
- Mereste, U. (2003). *Majandusleksikon I*. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.
- OECD. (2020). OECD Tourism Trends and Policies 2020: Estonia. Allikas: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/ee702954-en/index.html?itemId=/content/component/ee702954-en#:~:text=In%202018%2C%20Estonian%20tourism%20receipts,year%2C%20recording%204.2%20million%20nights>.
- OECD. (2020). OECD Tourism Trends and Policies 2020: Finland. Allikas: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/cb702fad-en/index.html?itemId=/content/component/cb702fad-en>
- OECD. (2020). *Tourism Policy Responses to the coronavirus (COVID-19)*. Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsioon. Allikas: <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/tourism-policy-responses-to-the-coronavirus-covid-19-6466aa20/>
- Parad, L. G. (1971). Short-term treatment: An overview of historical trends, issues, and potentials. *Smith College Studies in Social Work*, 41(2), 119-146.
- Päväluc, C., Brînză, G., Anichiti, A., & Butnaru, G. I. (2020). COVID-19 pandemic and its effects on the tourism sector. *CES Working Papers*, 111-122. Allikas: <https://doaj.org/article/0dfa004f2cb44f85b98d3fc0424e52a9>
- Põld, I. (2014). Majandusanalüüsi näitajad. 48. Allikas: <http://files.voog.com/0000/0031/4851/files/Majandusanal%C3%BC%C3%BCsi%20n%C3%A4itajad.pdf>

- Qin, X., Huang, G., Shen, H., & Fu, M. (2020). COVID-19 Pandemic and Firm-level Cash Holding—Moderating Effect of Goodwill and Goodwill Impairment. *Emerging markets finance and trade*, 2243-2258.
- Eesti Pank. (2020). *Rahapoliitika ja Majandus 2/2020*. Allikas: <https://www.eestipank.ee/publikatsioon/rahapoliitika-ja-majandus/2020/rahapoliitika-ja-majandus-22020>
- Eesti Pank. (2020). *Rahapoliitika ja Majandus 3/2020*. Allikas: <https://www.eestipank.ee/publikatsioon/rahapoliitika-ja-majandus/2020/rahapoliitika-ja-majandus-32020>
- Reinberg, L. (1999). *Firma aastaaruanne*. Tallinn: Deebet.
- Richardson, F. M., Kane, G. D., & Lobingier, P. (1998). The Impact of Recession on the Prediction of Corporate Failure. *Journal of business finance and accounting*, 25(2), 167-186.
- Rupp, D. E., & Mallory, D. B. (2015). Corporate social responsibility: psychological, person-centric, and progressing. *Annual Review of Organizational Psychology and Organizational Behavior*, 211-236. Allikas: <https://www.annualreviews.org/doi/10.1146/annurev-orgpsych-032414-111505>
- Sauga, A. (2016). *Statistika õpik majanduse ja ärimajanduse üliõpilastele*. Tallinn.
- Sauga, A. (2017). *Statistika õpik majanduseriala üliõpilastele*. Tallinn: TTÜ Kirjastus.
- Strauss, W., & Howe, N. (1991). *Generations: The history of America's future, 1584 to 2069*. (1st tr.). Harper Perennial.
- Tearu, A., & Krumm, E. (2005). *Ettevõtte finantsjuhtimine*. Tallinn: Kirjastus Pegasus.
- UNWTO. (2020). *Briefing note: Tourism and COVID-19. How are countries supporting tourism recovery?* Maaailma Turismiorganisatsioon. Allikas: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-06/BFN_V4.pdf
- UNWTO. (2020). *Impact assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism*. Maaailma Turismiorganisatsioon. Allikas: <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-internationaltourism>

- UNWTO. (2020). *World Tourism Organization*. Allikas: Impact assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism: <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism>
- ÜRO. (2020). *Policy Brief: COVID-19 and Transforming Tourism*. Ühinenud Rahvaste Organisatsioon. Allikas: https://unsdg.un.org/sites/default/files/2020-08/sg_policy_brief_covid-19_tourism_august_2020.pdf
- Vaksmaa, E. (1999). *Finantsjuhtimise õpik*. Tallinn: PHARE Eesti Ärikoolitusprogramm. Tallinna Kommertsikool.
- Viking Line Abp. (2020). *Viking Line Abp Half-year Financial Report*. Allikas: https://www.vikingline.com/globalassets/documents/market_specific/corporate/investors/financial-reports/pressrelease-200820-half-year-financial-report.pdf
- Viking Line Abp. (2019). *Viking Line Annual Report*. Allikas: https://www.vikingline.com/globalassets/documents/market_specific/corporate/investors/annual-reports/annual-report-2019.pdf
- WHO. (2020). *Mental health and psychosocial considerations during the COVID-19 outbreak*. World Health Organization. Allikas: <https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/mental-health-considerations.pdf>
- Yle Uutiset*. (24. August 2020. a.). Allikas: Viking Line announces layoff talks: https://yle.fi/uutiset/osasto/news/viking_line_announces_layoff_talks/11508359
- Youn, H., & Gu, Z. (2010). The Impact of the Recent Recession on U.S. Lodging Firms: an Examination Based on Ratio Analysis. *The Journal of Hospitality Financial Management*, 18(2), 15-29.

LISAD

Lisa 1. AS Tallink Grupi bilanss (tuhandetes eurodes)

Lisa 2. AS Tallink Grupi kasumiaruanne (tuhandetes eurodes)

Lisa 3. Viking Line Abp bilanss (miljonites eurodes)

Lisa 4. Viking Line Abp kasumiaruanne (miljonites eurodes)

Lisa 5. Empiirilises analüüsis kasutatud finantssuhtarvud ja nende arvutamise valemid

Lisa 6. Analüüsitavate ettevõtete ja tegevusharu aritmeetilised keskmised finantsnäitajad

Lisa 7. AS Tallink Grupi finantssuhtarvude fiktiivse aegrea mudelid

Lisa 8. Viking Line Abp finantssuhtarvude fiktiivse aegrea mudelid

Lisa 9. Lihtlitsents

Lisa 1. AS Tallink Grupi bilanss (tuhandetes eurodes)

	30.09.2020	30.06.2020	30.06.2019	30.06.2018	30.06.2017
Varad					
Käibevara					
Raha ja raha ekvivalendid	30671	21892	67070	90402	81959
Nõuded ostjate vastu ja muud nõuded	25690	22434	53270	56052	49412
Ettemaksed	10664	10641	12134	14367	14274
Tulumaksu ettemakse	22	0	46	49	0
Varud	32506	37035	39326	40953	51623
Kokku käibevara	99553	92002	171846	201823	197268
Põhivara					
Kapitaliosaluse meetodil kajastatud investeeringud	403	403	407	403	363
Muud finantsvarad ja ettemaksed	2228	1866	326	324	354
Edasilükkunud tulumaksu vara	18674	18674	17934	18718	18795
Kinnisvarainvesteeringud	300	300	300	300	300
Materiaalne põhivara	1380154	1349733	1373420	1285775	1471712
Immateriaalne vara	41620	42898	45640	47199	50236
Kokku põhivara	1443379	1413874	1438027	1352719	1541760
Kokku varad	1542932	1505876	1609873	1554542	1739028
Kohustused ja omakapital					
Kohustused					
Lühiajalised kohustused					
Intressikandvad võlakohustused	145547	130066	108190	163235	152803
Võlad tarnijatele ja muud võlad	102923	86951	107626	107003	109410
Tuletisinstrumentid	-	-	-	28441	-
Dividendivõlg	-	-	-	-	20100
Võlad omanikele	6	6	33496	20099	-
Tulumaksukohustus	30	10	8049	3562	4087
Ettemakstud tulud	27314	37901	46635	45284	44935
Kokku lühiajalised kohustused	275820	254934	303996	367624	331335
Pikaajalised kohustused					
Intressikandvad võlakohustused	525605	485593	495970	374201	582880
Tuletisinstrumentid	-	-	-	0	33749
Muud kohustused	-	-	-	16	-
Kokku pikaajalised kohustused	525605	485593	495970	374217	616629
Kokku kohustused	801425	740527	799966	741841	947964
Omakapital					
Aktsiakapital	314844	314844	361736	361736	361736
Ülekurss	663	663	663	639	639
Reservid	70685	68666	70893	70641	70998
Jaotamata kasum	355315	381176	376615	379685	357691
Emaettevõtja omanikele kuuluv omakapital	741507	765349	809907	812701	791064
Kokku omakapital	741507	765349	809907	812701	791064
Kokku kohustused ja omakapital	1542932	1505876	1609873	1554542	1739028

Allikas: (AS Tallink Grupi 2017.-2020. aasta teise kvartali ja 2020. aasta kolmanda kvartali vahearuanded)

Lisa 2. AS Tallink Grupi kasumiaruanne (tuhandetes eurodes)

	III KV 2020	II KV 2020	II KV 2019	II KV 2018	II KV 2017
Müügitulu	143747	64962	256103	255409	259858
Müüdnud kaupade ja teenuste kulud	-146771	-86857	-195469	-198356	-200579
Brutokahjum/-kasum	-3024	-21895	60634	57053	59279
Müügi- ja turunduskulud	-9260	-7320	-19212	-20329	-19334
Üldhalduskulud	-12061	-9605	-14443	-13805	-12844
Muud äritulud	4695	16138	439	954	213
Muud ärikulud	-14	-57	-11	-54	-9
Kasum/kahjum äritegevusest	-19664	-22739	27407	23819	27305
Finantstulud	0	0	93	2880	5417
Finantskulud	-4160	-4588	-4506	-7844	-10696
Kasum/kahjum enne tulumaksu	-23824	-27327	22994	18855	22026
Tulumaks	-64	-44	-8104	-3576	-4112
Aruandeperioodi puhaskasum/-kahjum	-23888	-27371	14890	15279	17914

Allikas: (AS Tallink Grupi 2017.-2020. aasta teise kvartali ja 2020. aasta kolmanda kvartali vahearuanded)

Lisa 3. Viking Line Abp bilanss (miljonites eurodes)

	30.09.2020	30.06.2020	30.06.2019	30.06.2018	30.06.2017
Varad					
Käibevara					
Raha ja raha ekvivalendid	28,6	30,7	51,3	56,7	80
Nõuded ostjate vastu ja muud nõuded	21,9	25,7	43,8	40,3	44,4
Tulumaksu ettemakse	0	0	2,6	3,6	4,3
Varud	15,7	17,8	18	17,9	18,8
Kokku käibevara	66,2	74,2	115,7	118,5	147,4
Põhivara					
Finantsvarad õiglasest väärtuses muu koondkasumi kaudu	28	28	32	27,9	-
Ettemaksud, ehitatavad laevad	54,4	52,9	46,6	23,3	0,2
Kasutusõiguse varad	5,1	5,4	6,2	-	-
Laevad	256,5	260,7	274,2	287,9	303,5
Üüritud kinnistute renoveerimiskulud	1,9	2	2,3	2,7	2,9
Ehitised ja rajatised	6,9	7	7,5	8	8,9
Maa	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Masinad ja seadmed	3,5	3,7	4,4	5,1	5,1
Immateriaalne põhivara	3,1	3,2	3,3	3	2,2
Müügil olevad investeeringud	-	-	-	-	27,1
Kokku põhivara	359,9	363,6	377,1	358,5	350,5
Kokku varad	426	437,8	492,8	476,8	497,9
Kohustused ja omakapital					
Kohustused					
Lühiajalised kohustused					
Intressikandvad võlakohustused	50,4	33,2	23,5	23,5	23,5
Võlad tarnijatele ja muud võlad	61,2	67,7	94,6	92,1	93,5
Tulumaksukohustus	0	0	0	0	0
Rendikohustused	1,8	1,9	1,8	-	-
Kokku lühiajalised kohustused	113,4	102,8	120	115,6	117
Pikaajalised kohustused					
Intressikandvad võlakohustused	75,7	88,3	111,8	115,3	138,8
Edasilükkunud maksukohustused	29,4	31,7	37,4	37	35,9
Rendikohustused	3,3	3,6	4,4	-	-
Kokku pikaajalised kohustused	108,4	123,6	153,6	152,3	174,7
Kokku kohustused	221,8	226,5	273,5	267,9	291,7
Omakapital					
Aktsiakapital	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Tõlke erinevused	-2,6	-2,6	-2,6	-2,5	-1,3
Reservid	1,9	1,9	5,8	1,7	1
Jaotamata kasum	203,1	210,2	214,3	208	204,7
Emaettevõtja omanikele kuuluv omakapital	204,2	211,3	219,2	209	206,2
Kokku omakapital	204,2	211,3	219,2	209	206,2
Kokku kohustused ja omakapital	426	437,8	492,8	476,8	497,9

Allikas: (Viking Line Abp 2017.-2020. aasta teise kvartali ja 2020. aasta kolmanda kvartali vahearuanded)

Lisa 4. Viking Line Abp kasumiaruanne (miljonites eurodes)

	III KV 2020	II KV 2020	II KV 2019	II KV 2018	II KV 2017
Müügitulu	56,6	22,6	131,1	125,5	134,4
Muu põhitegevuse tulu	0,7	14,9	0,1	0,1	0,1
Kulud	65,1	43,4	125,7	125,6	131,7
Kaubad ja teenused	15,3	4	35,5	34,5	37,6
Palk ja muud tööhüvitiste kulud	15,5	13,8	30,7	30,2	29,8
Depretsatsioon, amortisatsioon ja allahindlused	6	6	6,1	6,3	6
Muud tegevuskulud	28,3	19,6	53,5	54,5	58,3
Kasum/kahjum äritegevusest	-7,8	-5,9	5,4	0	2,7
Finantstulud	0	0	0,4	2,3	2
Finantskulud	-1	-0,2	-1,4	-1,4	-1,6
Kasum/kahjum enne tulumaksu	-8,8	-6,1	4,4	0,9	3,2
Tulumaks	1,7	1,2	-0,8	0,2	-0,3
Aruandeperioodi puhaskasum/-kahjum	-7,1	-4,9	3,6	1,1	2,9

Allikas: (Viking Line Abp 2017.-2020. aasta teise kvartali ja 2020. aasta kolmanda kvartali vahearuanded)

Lisa 5. Empiirilises analüüsis kasutatud finantssuhtarvud ja nende arvutamise valemid

Kategooria	Nimetus	Valem
Tasuvus	Varade puhasrentaablus (ROA)	Puhaskasum/varad
	Omakapitali rentaablus (ROE)	Puhaskasum/omakapital
	Käibe puhasrentaablus (ROS)	Puhaskasum/müügitulu
Efektiivsus	Varade käibekordaja (AT)	Müügitulu/varad
	Debitoorse võlgnevuse käibevälde (DSO)	360/(müügitulu/ostjate laekumata arved)
	Kreditoorse võlgnevuse käibevälde (DAPO)	360/(müüdud kaupade kulu/tarnijatele tasumata arved)
	Varude käibevälde (DIH)	360/(müüdud kaupade kulu/varud)
Likviidsus	Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja (Current Ratio)	Käibevarad/lühiajalised kohustused
	Äritegevuse rahavoo tase	Äritegevuse rahavoog/lühiajalised kohustused
	Rahakordaja (Cash Ratio)	Raha ja ekvivalendid/lühiajalised kohustused
Finantsvõimendus	Finantsvõimendus (EM)	Varad/omakapital
	Intresside kattekordaja (ISCR)	Ärikasum/intressikulu
	Võlakordaja (D/A)	Kohustused/omakapital

Allikas: (autori koostatud)

Lisa 6. Analüüsitavate ettevõtete ja tegevusharu aritmeetilised keskmised finantsnäitajad

Näitaja	Tallink 2017-2019	Viking Line 2017-2019	Tegevusharu 2016
Varade puhasrentaablus (ROA)	0,7%	0,8%	3%
Omakapitali rentaablus (ROE)	1,4%	1,7%	7%
Käibe puhasrentaablus (ROS)	3,2%	2,2%	2%
Varade käibekordaja (AT)	0,15	0,26	1,10
Debitoorse võlgnevuse käibevälde (DSO)	18	29	15
Kreditoorse võlgnevuse käibevälde (DAPO)	48	212	80
Varude käibevälde (DIH)	19	47	50
Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja (Current Ratio)	0,59	1,00	1,34
Äritegevuse rahavoo tase	0,18	0,22	0,40
Rahakordaja (Cash Ratio)	0,24	0,49	0,20
Finantsvõimendus (EM)	1,93	2,12	3,15
Intresside kattekordaja (ISCR)	-0,27	0,52	8,72
Võlakordaja (D/A)	94%	112%	215%

Allikas: (autori arvutused AS Tallink Grupi ja Viking Line Abp 2017-2019 aasta vahearuanete ning Eesti Statistikaameti "Veetranspordi, H50 ja jaekaubanduse, v.a mootorsõidukite ja mootorrataste, G47, 1 kuni 250 ja enama töötajaga ettevõtete" andmete alusel)

Lisa 7. AS Tallink Grupi finantssuhtarvude fiktiivse aegrea mudelid

Mudel	n	R -Squared	P-value(F)
ROA = - 0,015 - 0,028kriis + 0,025D2 + 0,046D3 + 0,017D4 + u	14	0,982	8,28E-08
ROE = - 0,03 - 0,056kriis + 0,049D2 + 0,089D3 + 0,033D4 + u	14	0,984	5,09E-08
ROS = - 0,14 - 0,48kriis + 0,2D2 + 0,31D3 + 0,15D4 + u	14	0,982	6,89E-08
AT = 0,11 - 0,11kriis + 0,046D2 + 0,066D3 + 0,038D4 + u	14	0,971	6,67E-07
d_DSO = 4,71 + 16,01kriis - 0,16kvartal - 5,43D2 - 6,23D3 - 2,51D4 + u	13	0,974	0,000023
DAPO = 50,25 + 37,94kriis + 0,39kvartal - 3,504D2 - 9,12D3 - 7,24D4 + u	14	0,984	5,73E-07
DIH = 19,51 + 18,87kriis + u	14	0,843	3,68E-06
CR kriisi mõju ei ole tõestatud			
d_äritegevuse rahavoo tase= - 0,26 + 0,36D2 + 0,37D3 + 0,28D4 + u	13	0,808	0,001404
l_rahakordaja = - 0,996 - 0,081kvartal + u	14	0,513	0,003963
EM kriisi mõju ei ole tõestatud			
ISCR kriisi mõju ei ole tõestatud			
D/E kriisi mõju ei ole tõestatud			

Allikas: (autori koostatud)

ROA: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)

Dependent variable: ROA

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	-0.0151207	0.00148411	-10.19	<0.0001	***
kriis	-0.0279691	0.00342741	-8.160	<0.0001	***
D2	0.0249137	0.00226702	10.99	<0.0001	***
D3	0.0460704	0.00226702	20.32	<0.0001	***
D4	0.0167484	0.00226702	7.388	<0.0001	***

Mean dependent var	0.003461	S.D. dependent var	0.018242
Sum squared resid	0.000079	S.E. of regression	0.002968
R-squared	0.981670	Adjusted R-squared	0.973523
F(4, 9)	120.4985	P-value(F)	8.28e-08
Log-likelihood	64.70479	Akaike criterion	-119.4096
Schwarz criterion	-116.2143	Hannan-Quinn	-119.7054
rho	0.020117	Durbin-Watson	1.816384

ROE: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: ROE

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	-0.0295351	0.00271580	-10.88	<0.0001	***
kriis	-0.0557063	0.00627187	-8.882	<0.0001	***
D2	0.0494786	0.00414845	11.93	<0.0001	***
D3	0.0887009	0.00414845	21.38	<0.0001	***
D4	0.0326117	0.00414845	7.861	<0.0001	***
Mean dependent var	0.006618	S.D. dependent var	0.035240		
Sum squared resid	0.000266	S.E. of regression	0.005432		
R-squared	0.983553	Adjusted R-squared	0.976243		
F(4, 9)	134.5528	P-value(F)	5.09e-08		
Log-likelihood	56.24499	Akaike criterion	-102.4900		
Schwarz criterion	-99.29470	Hannan-Quinn	-102.7858		
rho	0.110793	Durbin-Watson	1.721027		

ROS: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: ROS

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	-0.137120	0.0132273	-10.37	<0.0001	***
kriis	-0.483639	0.0305471	-15.83	<0.0001	***
D2	0.199420	0.0202050	9.870	<0.0001	***
D3	0.310958	0.0202050	15.39	<0.0001	***
D4	0.148135	0.0202050	7.332	<0.0001	***
Mean dependent var	-0.016311	S.D. dependent var	0.165941		
Sum squared resid	0.006299	S.E. of regression	0.026455		
R-squared	0.982405	Adjusted R-squared	0.974585		
F(4, 9)	125.6267	P-value(F)	6.89e-08		
Log-likelihood	34.08027	Akaike criterion	-58.16054		
Schwarz criterion	-54.96526	Hannan-Quinn	-58.45633		
rho	-0.005982	Durbin-Watson	1.859442		

AT: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: AT

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	0.111697	0.00388499	28.75	<0.0001	***
kriis	-0.114464	0.00897200	-12.76	<0.0001	***
D2	0.0459061	0.00593442	7.736	<0.0001	***
D3	0.0661889	0.00593442	11.15	<0.0001	***
D4	0.0376416	0.00593442	6.343	0.0001	***
Mean dependent var	0.138886	S.D. dependent var		0.037835	
Sum squared resid	0.000543	S.E. of regression		0.007770	
R-squared	0.970802	Adjusted R-squared		0.957826	
F(4, 9)	74.81104	P-value(F)		6.67e-07	
Log-likelihood	51.23252	Akaike criterion		-92.46504	
Schwarz criterion	-89.26976	Hannan-Quinn		-92.76083	
rho	0.459623	Durbin-Watson		1.078954	

DSO: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: DSO

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	19.1914	0.521431	36.81	<0.0001	***
kriis	11.8892	1.47483	8.061	<0.0001	***
D3	-3.32139	0.951999	-3.489	0.0058	***
D4	-2.42055	0.951999	-2.543	0.0292	**
Mean dependent var	18.81020	S.D. dependent var		4.009838	
Sum squared resid	19.03233	S.E. of regression		1.379577	
R-squared	0.908947	Adjusted R-squared		0.881631	
F(3, 10)	33.27531	P-value(F)		0.000016	
Log-likelihood	-22.01471	Akaike criterion		52.02943	
Schwarz criterion	54.58566	Hannan-Quinn		51.79280	
rho	0.396012	Durbin-Watson		1.195449	

DAPO: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: DAPO

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	50.2497	1.39036	36.14	<0.0001	***
kriis	37.9381	2.49161	15.23	<0.0001	***
D2	-3.50420	1.46793	-2.387	0.0441	**
D3	-9.11619	1.46084	-6.240	0.0002	***
D4	-7.24252	1.46793	-4.934	0.0011	***
kvartal	0.386701	0.144174	2.682	0.0278	**
Mean dependent var	51.35319	S.D. dependent var		11.88007	
Sum squared resid	29.26691	S.E. of regression		1.912685	
R-squared	0.984049	Adjusted R-squared		0.974079	
F(5, 8)	98.70544	P-value(F)		5.73e-07	
Log-likelihood	-25.02694	Akaike criterion		62.05388	
Schwarz criterion	65.88822	Hannan-Quinn		61.69894	
rho	0.252828	Durbin-Watson		1.452006	

DIH: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: DIH

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	19.5056	0.629103	31.01	<0.0001	***
kriis	18.8695	2.35389	8.016	<0.0001	***
Mean dependent var	20.85347	S.D. dependent var		5.493811	
Sum squared resid	61.74015	S.E. of regression		2.268262	
R-squared	0.842646	Adjusted R-squared		0.829534	
F(1, 12)	64.26134	P-value(F)		3.68e-06	
Log-likelihood	-30.25228	Akaike criterion		64.50456	
Schwarz criterion	65.78267	Hannan-Quinn		64.38624	
rho	0.413961	Durbin-Watson		0.998272	

d_äritegevuse rahavoo tase: OLS, using observations 2017:2-2020:2 (T = 13)
 Dependent variable: d_äritegevuse rahavoo tase

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	-0.260802	0.0500011	-5.216	0.0006	***
D2	0.362557	0.0661453	5.481	0.0004	***
D3	0.373202	0.0707123	5.278	0.0005	***
D4	0.281962	0.0707123	3.987	0.0032	***
Mean dependent var	0.001945	S.D. dependent var		0.171311	
Sum squared resid	0.067503	S.E. of regression		0.086604	
R-squared	0.808321	Adjusted R-squared		0.744429	
F(3, 9)	12.65121	P-value(F)		0.001404	
Log-likelihood	15.74726	Akaike criterion		-23.49451	
Schwarz criterion	-21.23472	Hannan-Quinn		-23.95900	
rho	-0.123547	Durbin-Watson		2.081624	

l_rahakordaja: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: l_rahakordaja

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	-0.995923	0.193788	-5.139	0.0002	***
kvartal	-0.0808998	0.0227593	-3.555	0.0040	***
Mean dependent var	-1.602671	S.D. dependent var		0.472557	
Sum squared resid	1.414101	S.E. of regression		0.343281	
R-squared	0.512889	Adjusted R-squared		0.472296	
F(1, 12)	12.63504	P-value(F)		0.003963	
Log-likelihood	-3.817197	Akaike criterion		11.63439	
Schwarz criterion	12.91251	Hannan-Quinn		11.51608	
rho	0.331338	Durbin-Watson		1.232799	

Allikas: (autori koostatud kasutades vabalt kasutatavat ökonomeetriapaketti Gretl)

Lisa 8. Viking Line Abp finantssuhtarvude fiktiivse aegrea mudelid

Mudel	n	R-Squared	P-value(F)
ROA kriisi mõju ei ole tõestatud			
ROE kriisi mõju ei ole tõestatud			
ROS kriisi mõju ei ole tõestatud			
AT = 0,21 - 0,2kriis - 0,0021kvartal + 0,067D2 + 0,13D3 + 0,056D4 + u	14	0,987	2,76E-07
DSO = 39, 31 + 72,78kriis - 9,74D2 - 15,6D3 - 15,89D4 + u	14	0,993	8,59E-10
DAPO = 244,03 + 1265,79kriis + 2,85kvartal - 26,52D2 - 99,64D3 - 70,87D4 + u	14	0,999	1,66E-12
DIH = 57,08 + 347,36kriis + 0,92kvartal - 16,83D2 - 26,39D3 - 18,28D4 + u	14	0,998	1,61E-10
d_CR = -0,22 + 0,41kriis - 0,32D2 + 0,81D3 + 0,22D4 + u	13	0,967	5,65E-06
äritegevuse rahavoo tase = 0,36 - 0,27kriis - 0,28D2 + u	7	0,989	0,00012
rahakordaja = 0,53 + 0,17kriis - 0,014kvartal - 0,21D2 + 0,16D3 + 0,25D4 + u	14	0,947	6,60E-05
EM = 2,36 + 0,2kriis - 0,02kvartal - 0,21D2 - 0,11D3 - 0,13D4 + u	14	0,827	0,006478
ISCR kriisi mõju ei ole tõestatud			
D/E = 1,36 + 0,201kriis - 0,02kvartal - 0,21D2 - 0,11D3 - 0,13D4 + u	14	0,827	0,006428

Allikas: (autori koostatud)

AT: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)

Dependent variable: AT

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	0.211482	0.00768345	27.52	<0.0001	***
kriis	-0.198035	0.0137692	-14.38	<0.0001	***
D2	0.0674628	0.00811212	8.316	<0.0001	***
D3	0.125453	0.00807289	15.54	<0.0001	***
D4	0.0555960	0.00811212	6.853	0.0001	***
kvartal	-0.00209197	0.000796736	-2.626	0.0304	**

Mean dependent var	0.239718	S.D. dependent var	0.071965
Sum squared resid	0.000894	S.E. of regression	0.010570
R-squared	0.986725	Adjusted R-squared	0.978428
F(5, 8)	118.9249	P-value(F)	2.76e-07
Log-likelihood	47.74860	Akaike criterion	-83.49720
Schwarz criterion	-79.66286	Hannan-Quinn	-83.85214
rho	0.007210	Durbin-Watson	1.979649

DSO: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: DSO

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	39.3091	1.00791	39.00	<0.0001	***
kriis	72.7781	2.32766	31.27	<0.0001	***
D2	-9.74209	1.53960	-6.328	0.0001	***
D3	-15.5976	1.53960	-10.13	<0.0001	***
D4	-15.8858	1.53960	-10.32	<0.0001	***
Mean dependent var	34.97770	S.D. dependent var		20.60451	
Sum squared resid	36.57160	S.E. of regression		2.015815	
R-squared	0.993374	Adjusted R-squared		0.990429	
F(4, 9)	337.3023	P-value(F)		8.59e-10	
Log-likelihood	-26.58664	Akaike criterion		63.17328	
Schwarz criterion	66.36857	Hannan-Quinn		62.87750	
rho	-0.124050	Durbin-Watson		1.800931	

DAPO: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: DAPO

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	244.032	8.32656	29.31	<0.0001	***
kriis	1265.79	14.9217	84.83	<0.0001	***
D2	-26.5226	8.79111	-3.017	0.0166	**
D3	-99.6400	8.74860	-11.39	<0.0001	***
D4	-70.8715	8.79111	-8.062	<0.0001	***
kvartal	2.85371	0.863424	3.305	0.0108	**
Mean dependent var	311.7323	S.D. dependent var		351.1015	
Sum squared resid	1049.665	S.E. of regression		11.45461	
R-squared	0.999345	Adjusted R-squared		0.998936	
F(5, 8)	2441.145	P-value(F)		1.66e-12	
Log-likelihood	-50.08532	Akaike criterion		112.1706	
Schwarz criterion	116.0050	Hannan-Quinn		111.8157	
rho	-0.222185	Durbin-Watson		2.440324	

DIH: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: DIH

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	57.0846	3.97244	14.37	<0.0001	***
kriis	347.357	7.11884	48.79	<0.0001	***
D2	-16.8329	4.19407	-4.014	0.0039	***
D3	-26.3859	4.17379	-6.322	0.0002	***
D4	-18.3823	4.19407	-4.383	0.0023	***
kvartal	0.920798	0.411923	2.235	0.0558	*
Mean dependent var	74.39926	S.D. dependent var		94.55637	
Sum squared resid	238.9101	S.E. of regression		5.464775	
R-squared	0.997945	Adjusted R-squared		0.996660	
F(5, 8)	776.8136	P-value(F)		1.61e-10	
Log-likelihood	-39.72435	Akaike criterion		91.44870	
Schwarz criterion	95.28304	Hannan-Quinn		91.09376	
rho	0.044785	Durbin-Watson		1.905838	

d_CR: OLS, using observations 2017:2-2020:2 (T = 13)
 Dependent variable: d_CR

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	-0.215283	0.0541116	-3.979	0.0041	***
kriis	0.414783	0.108223	3.833	0.0050	***
D2	-0.324659	0.0765254	-4.242	0.0028	***
D3	0.812240	0.0765254	10.61	<0.0001	***
D4	0.217012	0.0765254	2.836	0.0220	**
Mean dependent var	-0.045752	S.D. dependent var		0.422439	
Sum squared resid	0.070274	S.E. of regression		0.093724	
R-squared	0.967184	Adjusted R-squared		0.950776	
F(4, 8)	58.94630	P-value(F)		5.65e-06	
Log-likelihood	15.48580	Akaike criterion		-20.97160	
Schwarz criterion	-18.14685	Hannan-Quinn		-21.55221	
rho	-0.064063	Durbin-Watson		1.660631	

ärитеgevuse rahavoo tase: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 7)
Missing or incomplete observations dropped: 7
Dependent variable: ärитеgevuse rahavoo tase

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	0.355185	0.0155411	22.85	<0.0001	***
kriis	-0.273371	0.0310821	-8.795	0.0009	***
D2	-0.278312	0.0219784	-12.66	0.0002	***
Mean dependent var	0.157097	S.D. dependent var		0.210139	
Sum squared resid	0.002898	S.E. of regression		0.026918	
R-squared	0.989061	Adjusted R-squared		0.983592	
F(2, 4)	180.8326	P-value(F)		0.000120	
Log-likelihood	17.33083	Akaike criterion		-28.66165	
Schwarz criterion	-28.82392	Hannan-Quinn		-30.66728	

rahakordaja: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
Dependent variable: rahakordaja

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	0.529068	0.0378061	13.99	<0.0001	***
kriis	0.171713	0.0677507	2.534	0.0350	**
kvartal	-0.0138800	0.00392031	-3.541	0.0076	***
D2	-0.207822	0.0399154	-5.207	0.0008	***
D3	0.157216	0.0397224	3.958	0.0042	***
D4	0.247123	0.0399154	6.191	0.0003	***
Mean dependent var	0.464499	S.D. dependent var		0.177295	
Sum squared resid	0.021639	S.E. of regression		0.052009	
R-squared	0.947045	Adjusted R-squared		0.913948	
F(5, 8)	28.61420	P-value(F)		0.000066	
Log-likelihood	25.44096	Akaike criterion		-38.88191	
Schwarz criterion	-35.04757	Hannan-Quinn		-39.23685	
rho	-0.073801	Durbin-Watson		1.719473	

EM: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: EM

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	2.35959	0.0444858	53.04	<0.0001	***
kriis	0.200719	0.0797210	2.518	0.0359	**
D3	-0.108875	0.0467406	-2.329	0.0482	**
D4	-0.129943	0.0469677	-2.767	0.0244	**
D2	-0.205330	0.0469677	-4.372	0.0024	***
kvartal	-0.0202177	0.00461296	-4.383	0.0023	***
Mean dependent var	2.112458	S.D. dependent var		0.115394	
Sum squared resid	0.029961	S.E. of regression		0.061198	
R-squared	0.826919	Adjusted R-squared		0.718744	
F(5, 8)	7.644247	P-value(F)		0.006478	
Log-likelihood	23.16319	Akaike criterion		-34.32637	
Schwarz criterion	-30.49203	Hannan-Quinn		-34.68131	
rho	0.456480	Durbin-Watson		1.084416	

D/E: OLS, using observations 2017:1-2020:2 (T = 14)
 Dependent variable: D/E

	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>	
const	1.35996	0.0444823	30.57	<0.0001	***
kriis	0.201134	0.0797148	2.523	0.0356	**
D2	-0.205386	0.0469640	-4.373	0.0024	***
D3	-0.109019	0.0467369	-2.333	0.0480	**
D4	-0.129746	0.0469640	-2.763	0.0246	**
kvartal	-0.0202696	0.00461260	-4.394	0.0023	***
Mean dependent var	1.112461	S.D. dependent var		0.115505	
Sum squared resid	0.029957	S.E. of regression		0.061193	
R-squared	0.827277	Adjusted R-squared		0.719326	
F(5, 8)	7.663411	P-value(F)		0.006428	
Log-likelihood	23.16428	Akaike criterion		-34.32857	
Schwarz criterion	-30.49422	Hannan-Quinn		-34.68350	
rho	0.456096	Durbin-Watson		1.085084	

Allikas: (autori koostatud kasutades vabalt kasutatava ökonomeetriapaketti Gretl)

Lisa 9. Lihtlitsents

Lihlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina _____ Inger-Adele Mägi _____ (autori nimi)

1. annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose _____ COVID-19 haigusest põhjustatud kriisi mõju mereveonduse ettevõtete finantsnäitajatele AS Tallink Grupp ja Viking Line Abp näitel _____, (lõputöö pealkiri)

mille juhendaja on _____ Ilzija Ahmet, _____, (juhendaja nimi)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh TalTechi raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks TalTechi veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TalTechi raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

¹Lihlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil.